



# Standpunkt

**Nr. 40**

**Hans-Martin Haller**

## Mobilität mit Köpfchen

**Lösungsansätze für eine moderne  
Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert**

SPD-Landtagsfraktion  
Baden-Württemberg  
Konrad-Adenauer-Straße 12  
70173 Stuttgart

Telefon 07 11/20 63-719  
Telefax 07 11/20 63-710  
zentrale@spd.landtag-bw.de  
www.spd.landtag-bw.de

**Landtags-  
Fraktion**



**Baden-  
Württemberg**

**SPD**

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

SPD-Landtagsfraktion, Konrad-Adenauer-Straße 12, 70173 Stuttgart  
Tel. 0711 2063-783, Fax 0711 2063-710, zentrale@spd.landtag-bw.de

### **Verantwortlich:**

Martin Körner

### **Redaktion:**

Sebastian Altemüller, Martin Mendler

### **Assistenz:**

Michaela Fink

Stuttgart, März 2009

Das Papier gibt es auch als PDF-Datei im Internet: [www.spd.landtag-bw.de](http://www.spd.landtag-bw.de)

## Vorwort

Mobilität von Personen und Gütern ist Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung eines Landes: Mobilität erschließt Räume, sie ermöglicht z.B. den Zugang zu Schulen, Krankenhäusern und Freizeitaktivitäten, schafft die Anbindung an Märkte und eröffnet dadurch Beschäftigungs- und Absatzmöglichkeiten in Stadt und Land.

Baden-Württemberg ist angesichts seiner Exportportorientierung von einer funktionierenden Infrastruktur noch abhängiger als andere Regionen der Welt. Nur wenn die Arbeitnehmer jeden Morgen pünktlich zur Arbeit kommen, die wachsenden Pendlerströme bewältigt werden, ist Wachstum möglich. Nur wenn die Maschinen, die Autos, die Schrauben, High-Tech-Produkte und all die anderen Qualitätsprodukte, die im Land Baden-Württemberg produziert werden, auch zu ihren Abnehmern kommen, können wir unsere Wirtschaftskraft erhalten und weiter ausbauen. Und nur wenn wir es schaffen, unsere Produkte nicht nur irgendwann, sondern „just in time“ bzw. „just in sequence“ an ihren Bestimmungsort zu liefern, sind die vielen qualifizierten Arbeitsplätze im Produktions- und Dienstleistungssektor gesichert und ausbaufähig.

Mehr als drei Viertel des in Baden-Württemberg auf der Straße transportierten Güteraufkommens wird auf Strecken unter 100 km befördert<sup>1</sup>. Dies entspricht in etwa auch den Radien der Pendlerströme. Ohne Verkehr geht trotz oder gerade wegen unserer hoch technologisierten, globalisierten Gesellschaft heute gar nichts mehr. Wenn die Züge nicht rollen, die Laster und Autos im Stau stehen und die Flugzeuge am Boden bleiben, kommt die Wirtschaft, ja das ganze Leben in Baden-Württemberg, zum Stillstand.

Die technischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen haben in den letzten Jahrzehnten auch zu steigenden Mobilitätsansprüchen in der Freizeit geführt. Vereinfachte Reisemöglichkeiten im Rahmen der EU wirken sich weiter expansiv auf die Mobilität aus.

Neben den positiven Folgen, die diese neue Art der Mobilität mit sich bringt, sind die Schattenseiten so bekannt wie unerwünscht: Umwelt- und gesundheitsschädliche Beeinträchtigungen durch CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionen. Unfälle mit Verletzten und Toten. Ein hoher Flächenverbrauch durch die Verkehrsinfrastruktur. Trotz immer neuer Straßen mehrten sich durch das ständig steigende Verkehrsaufkommen Staus, mit der Folge von Zeitverlusten und erhöhtem Kraftstoffverbrauch. Dies wiederum bedeutet enormen Schaden für die Wirtschaft und Umwelt.

Aufgabe der SPD wird es daher weiterhin sein, Antworten auf die Frage zu formulieren, wie die zu hohen Belastungen, die durch den Verkehr entstehen, reduziert werden können. Gleichzeitig darf der Anspruch der Bürger auf Mobilität jedoch nicht in Frage gestellt werden. Ziel dieses Papiers ist es, innerhalb des eng begrenzten Rahmens der Verkehrspolitik, Lösungsansätze zu unterbreiten. Natürlich ist uns bewusst, dass auch andere Politikfelder auf das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer entscheidenden Einfluss haben. Dieses Papier beschäftigt sich jedoch nicht mit Lösungsvorschlägen, die außerhalb des Verkehrssektors erarbeitet worden sind.



Hans-Martin Haller MdL  
Verkehrspolitischer Sprecher

## Verkehr zwischen Wirklichkeit und Anspruch

Der motorisierte Individualverkehr bleibt auf absehbare Zeit szenariounabhängig der dominierende Verkehrsträger.

So prognostiziert das Statistische Landesamt Baden-Württemberg für unser Ländle, trotz demographischem Wandel, d. h. abnehmender Bevölkerungszahl, eine Zunahme des Individualverkehrs zwischen 2002 und 2050 um bis zu 14 Prozent<sup>ii</sup>. Noch größere Zuwächse sieht die Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (BVU), die im Auftrag des Landes eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 erarbeitet hat. Demnach steigt der Binnenverkehr<sup>i</sup> aller Verkehrsträger zwischen 2005 und 2025 um 16 Prozent, der Quell- und Zielverkehr<sup>2</sup> aller Verkehrsträger gar um 36 Prozent<sup>iii</sup>.

Auch im Güterverkehr ist in Zukunft weiterhin mit einem starken Wachstum zu rechnen. Die BVU hat errechnet, dass der Güterverkehr zwischen 2004 und 2025 in Baden-Württemberg – im Vergleich zum Bund – überdurchschnittlich um 62 Prozent wächst<sup>iv</sup>.

Die Veränderungen beim Modal Split, also der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger, halten sich dabei mit Schwankungen im niedrigen einstelligen Prozentbereich in Grenzen<sup>v</sup>.

Zusammengefasst bedeuten die Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr für die Verkehrsträger Schiene und Straße in Baden-Württemberg enorme Mehrbelastungen.

Im Gegensatz zu den oben genannten Verkehrsträgern bilden die Binnenwasserstraßen Neckar und Rhein in Baden-Württemberg bezüglich der Auslastung eine Ausnahme, da sie noch gewaltige Kapazitätsreserven vorweisen. Allerdings ist der Transport auf Wasserwegen nicht ausreichend flexibel und schnell und steht zudem nicht flächendeckend zur Verfügung. Er kann daher nur auf einzelnen Strecken Schienen- und Straßengüterverkehr ersetzen. Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind Schiffe in Baden-Württemberg, bis auf eine Ausnahme auf dem Bodensee, ineffektiv.

Auch die vierte wichtige Verkehrsinfrastruktur, die Flughäfen, weisen noch Reserven auf, die bei Einhaltung der Wachstumsprognosen von jährlich fünf Prozent<sup>vi</sup> mit einer klugen Luftverkehrskonzeption auch noch jahrelang ausreichen. Allerdings führt die derzeitige Konzentration auf den Flughafen Stuttgart auch zu einer Konzentration der Lärm- und Abgasproblematik.

Bei der Bewältigung der oben beschriebenen Herausforderungen steht die Politik vor einem Zielkonflikt: Einerseits müssen, um dem stetig wachsenden Verkehr gerecht zu werden, ständig neue Verkehrswege gebaut bzw. ausgebaut werden, denn schließlich besteht eine Verantwortung für die Bereitstellung einer ausreichenden und funktionierenden Infrastruktur. Dies führt aber andererseits zu zusätzlichem Flächenverbrauch, Zersiedelung sowie zu mehr Lärm und mehr Abgasen für immer mehr Betroffene und somit zu einer Minderung der Lebensqualität.

Die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm und Abgasen zu schützen und eine intakte Umwelt zu gewährleisten ist

<sup>1</sup> Binnenverkehr: Quelle und Ziel der Fahrt liegen innerhalb der betreffenden Raumeinheit, in diesem Fall also innerhalb Baden-Württembergs.

<sup>2</sup> Quell/Zielverkehr: Quelle oder Ziel der Fahrt liegen innerhalb der betreffenden Raumeinheit, in diesem Fall also innerhalb Baden-Württembergs.

allerdings gleichermaßen eine der ur-eigensten Aufgaben und Ziele der SPD.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Finanzierung von Infrastruktur sowie Lärm- und Umweltschutz entlang der Verkehrswege sehr teuer ist. Die Mittel aber, die bereitgestellt werden, reichen schon heute nicht aus. Eine Vervielfachung der Bauaktivitäten wäre unter den heutigen Bedingungen schlicht nicht finanzierbar.

Um diesen Zielkonflikt zu reduzieren und zu minimieren, hat die SPD-Landtagsfraktion Lösungsvorschläge erarbeitet, die einer modernen Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert gerecht werden sollen. Gerade an ihr wird sich zeigen, ob uns die Versöhnung von Ökonomie und Ökologie gelingen wird.

## **Lösungsansätze für eine moderne Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert**

Gerade weil Politik nicht nur im Jetzt verweilt, sondern auch nach vorne denkt, müssen wir nun die Weichen stellen, damit wir auch in Zukunft mobil sein und den drohenden Verkehrskollaps noch abwenden können. Dabei ist nicht jede Weichenstellung sofort positiv spürbar und auch nicht jede Maßnahme greift auf Anhieb.

Im Land besteht dringender Handlungsbedarf. In keinem Politikfeld werden die eigenen Ziele von der Landes-

Dabei handelt es sich mitnichten um Patentrezepte. Vielmehr muss im Zusammenspiel aller vorgeschlagenen Maßnahmen, ergänzt durch Maßnahmen, die nicht aus originär verkehrspolitischen Handlungsfeldern kommen, eine Verbesserung des Status quo herbeigeführt werden.

Der SPD ist bewusst, dass Verkehrsprobleme nicht alleine von der Landespolitik in Baden-Württemberg gelöst werden können. Für viele Vorhaben bedarf es bundesdeutscher oder gar europäischer Lösungsansätze. Allerdings hat es die Landespolitik in der Hand, Verkehrskonzepte zu initiieren und umzusetzen, welche die Menschen im Land von Lärm und Abgasen entlastet, die tägliche Stauplage verringert und die Güterströme optimiert.

regierung so vernachlässigt wie in der Verkehrspolitik. Nahezu keines der im Generalverkehrsplan anvisierten Ziele ist auch nur ansatzweise erreicht. Wer, wie die Landesregierung, in Passivität weitestgehend regungslos verharrt, fällt im Bemühen um eine Verbesserung der Verkehrssituation in Baden-Württemberg permanent zurück und wird es nicht schaffen den Verkehr in Baden-Württemberg zu optimieren.

### **1. Wohlstand und Arbeitsplätze durch eine leistungsfähige Infrastruktur im ganzen Land sichern**

Der Bau und die Pflege der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur gehört zum Kerngeschäft des Staates. Die Bedeutung der Infrastruktur für einen Wirtschaftsstandort liegt auf der Hand: Jede Verbesserung erhöht die Produktivität für alle Nutzer der Struktur.

Baden-Württemberg verfügt über ein überörtliches Straßennetz mit einer Gesamtlänge von über 27.000 km (*siehe Tabelle 1*). Davon entfällt ein gutes Drittel auf die Landesstraßen.

**Tabelle 1****Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs 2006 in 1.000 km<sup>vii</sup>**

<b>Straßenart</b>	<b>Baden-Württemberg</b>	<b>Bund</b>
Autobahnen	1,039	12,531
Bundesstraßen	4,410	40,710
Landesstraßen	9,890	86,600
Kreisstraßen	12,070	91,520
insgesamt	27,420	231,360

Allerdings sind diese, wie die CDU-Landesregierung selbst zugibt, in einem erbärmlichen Zustand (siehe Landtagsdrucksache 14/156). Um hier, aber auch bei den anderen Straßenarten, eine Verbesserung herbeizuführen, muss die Landesregierung endlich ihre Hausaufgaben machen. Dies kann aber nicht bedeuten, dass man, wie die

CDU, allein den unbegrenzten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fordert.

Hierfür ist vielmehr ein Bündel von Maßnahmen notwendig. Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen dienen dazu das vorhandene Verkehrsnetz leistungsfähiger zu machen.

### **1.1. Priorisierung im Straßenbau verbindlich vornehmen**

Im Gegensatz zur Schweiz fließt in Deutschland und somit auch in Baden-Württemberg nicht jeder durch Verkehr generierte Euro auch wieder in den Verkehr zurück. Auf absehbare Zeit ist dieses Szenario bei uns auch nicht zu erwarten. Selbst wenn wir hier mittelfristig für eine Umschichtung zu Gunsten des Verkehrssektors eintreten, müssen wir in Zukunft effektiver mit den knappen Mitteln, welche uns zur Verfügung stehen, umgehen.

Daher muss die Landesregierung, um unnötige Planungskosten zu vermeiden, schnellstens eine bindende Priorisierung, sowohl der Bundes- als auch der Landesstraßen, vornehmen.

Für die Bundesstraßen hat sie im Jahr 2007 endlich eine Prioritätenliste vor-

gelegt. Bis dahin hatte die Landesregierung, ohne erkennbare Kriterien, quer durch das Land Projekte geplant, ohne Berücksichtigung der Investitionsfinanzierung durch den Bund. Die Folge war eine Halde von Planungen, welche viel Geld gebunden hat und bindet. Diese Gelder können deshalb nicht an anderer Stelle für den Verkehr eingesetzt werden.

Aus diesem Grund hat die SPD seit langem, ebenso der Rechnungshof und zuletzt auch der Landtag, eine Prioritätenliste gefordert. Denn die CDU hat mit ihrer Planungshalde stets negiert, dass auch dem Bund für den Straßenbau nur begrenzt Finanzmittel zur Verfügung stehen. Politische Gesamtverantwortung basiert auf der Einsicht, dass auch anderen Gebietskör-

perschaften nur begrenzt Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Die Prioritätenliste bemüht sich nun, die zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Bundes mit dem aktuellen Planungsstand in Einklang zu bringen. Die Folge ist, dass viele vom Bund als vordringlich eingestufte Projekte auf der Prioritätenliste des Landes weit nach hinten rücken, weil keine weiteren Planungsschritte erfolgen, die zur Bauvergabe notwendig sind.

Damit ist klar, dass die Landesregierung mit ihrer Planungshoheit die Verantwortung für die Rangfolge der Planung trägt und in Folge dessen auch für die Baurangfolge im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.

Allerdings hat die Landesregierung aufgrund der Empörung, die die Priorisierung der Bundesstraßenprojekte vor Ort hervorgerufen hat, zurückgerudert und bezeichnet die von ihr selbst vorgelegte Prioritätenliste als nicht bindend. Denn seit Veröffentlichung der Liste ist klar: nicht jedes Projekt steht wie, von der CDU immer vor Ort versprochen, an erster Stelle. Jetzt müssen die Abgeordneten der Regierungs-

parteien plötzlich zugeben, dass viele ihrer Versprechungen nichts als heiße Luft waren.

Noch schlimmer aber ist die Situation im Landesstraßenbau. Die CDU-Landesregierung hat in der Vergangenheit in einem unvorstellbaren Ausmaß Straßen als vordringliche Projekte priorisiert. Dabei hat sie den Bürgern vor Ort vorgegaukelt, alles was geplant sei, werde auch gebaut. Über 1.000 Landesstraßenbaumaßnahmen hat die Landesregierung im vordringlichen Bedarf und erweckt vor Ort den Eindruck, dass diese demnächst auch tatsächlich gebaut werden. Wir fordern die Landesregierung daher auf, mit diesem Verwirrspiel aufzuhören und endlich eine klare Prioritätenliste für den Landesstraßenbau vorzulegen. Eine solche Priorisierung fordert auch der Rechnungshof schon seit Jahren. Dass man auf Straßen nur fahren kann, wenn sie auch gebaut worden sind, muss allmählich auch bei der Landesregierung zu Konsequenzen führen.

*Die SPD fordert: Effektive und zielgerichtete Planungspriorisierung von Bauvorhaben für Bundes- und Landesstraßen.*

## **1.2. Behutsamer Ausbau und Erhalt des bestehenden Straßenverkehrsnetzes**

Straßen sind die Lebensadern unserer modernen Gesellschaft. Ob gewollt oder nicht, die Straße ist der Verkehrsweg für die meisten Bürger - nicht nur in Baden-Württemberg. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten, als Transportweg für unsere Güter oder als schnellste Möglichkeit Kunden direkt zu erreichen; die Straße ist und bleibt auf absehbare Zeit das Herzstück des Verkehrs.

Betrachtet man das Straßennetz Baden-Württembergs, so fallen zwei Din-

ge auf: Einerseits ist es quantitativ ausreichend, andererseits, besonders bei den Landesstraßen, qualitativ schlecht.

Quantitativ ist es ausreichend weil jeder Bürger von jedem Punkt des Landes zu jedem anderen Punkt des Landes kommt. Allerdings sind die Wege dabei nicht immer so kurz wie sie sein könnten, gehen häufig durch das Herz von Ortschaften und sind teilweise überlastet.

Wir sehen keinen Bedarf für einen massiven Ausbau der Verkehrswege auf neuen Trassen in Baden-Württemberg. Allerdings ist der bedachte und gut koordinierte Ausbau des Verkehrsnetzes unter folgenden Voraussetzungen auch weiterhin sinnvoll und notwendig:

**Umfahrung sensibler Bereiche:** Es gibt immer noch eine ganze Reihe von Ortschaften, in denen eine Umfahrung zu einer enormen Entlastung von Mensch und Umwelt führt. Hier ist ein Neubau von Umfahrungen sinnvoll und richtig. Daher müssen für Projekte dieser Art genügend Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

**Erhöhung der Kapazitäten:** In einigen Fällen ist die Kapazität der Straße schon heute zu gering und muss erhöht werden. Dies gilt vor allem für Straßen mit einer hohen Verteilerfunktion. Auch hier ist das Land, aber auch der Bund, zukünftig stärker in der Pflicht.

In Zukunft muss jedoch jeder Aus- bzw. Neubau noch stärker als bisher nach folgenden Kriterien bewertet werden:

**Netzzusammenhang:** Welche Auswirkung hat der Neu- bzw. Ausbau auf den unmittelbar angrenzenden Netzteil? Wird dadurch auf anderen Straßen das Verkehrsaufkommen gesteigert, was dann dort wieder zu einer Überlastung führt? Darauf muss in Zukunft stärker geachtet und Entscheidungen im Zweifel auch gegen eine Straße gefällt werden.

**Wirkungen auf andere Verkehrsmittel:** Wo immer es möglich ist, müssen wir versuchen durch eine gezielte Stärkung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), z. B. durch eine einfachere Preispolitik und eine bessere Vernetzung, Verkehr von der Straße auf die Schiene oder in

den Bus zu holen. Das muss in Zukunft ein Mittel sein, um Neu- oder Ausbaumaßnahmen zu vermeiden.

Die SPD-Landtagsfraktion bekennt sich auch weiterhin zu einer Erweiterung des Straßennetzes, sofern die oben genannten Kriterien erfüllt sind. Allerdings muss noch stärker als heute auch die Finanzierung des Erhalts und Unterhalts bereits bestehender Straßen bedacht werden, damit uns nicht jeden Tag ein Stück Volksvermögen verloren geht.

Gerade die erbärmliche Qualität unseres Landesstraßennetzes zeigt die Mangelfolgen eines unzureichenden Straßennetzes: Die Wirtschaft kann sich nicht optimal entwickeln, die PKW und LKW-Fahrer sind genervt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Wie schlimm es tatsächlich um unsere Landesstraßen bestellt ist, hat die Landesregierung selbst eingeräumt. In ihrer Antwort auf einen SPD-Antrag<sup>viii</sup> hat sie festgestellt, dass mindestens 50 Prozent der baden-württembergischen Landesstraßen in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand sind. Mit dieser Feststellung bezieht sich das Innenministerium auf ein Gutachten aus dem Jahre 2004. Seither sind die Investitionen des Landes in den Erhalt der Landesstraßen weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Jeder, der über unsere Landesstraßen rumpelt, weiß, dass es seither noch schlechter geworden ist. In manchen Landkreisen sind gar 2/3 der Landesstraßen in miserablen Zustand.

Dabei ist die Pflege der Verkehrsinfrastruktur eine Kernaufgabe der Verkehrspolitik. Schließlich ist ein Land mit guter Infrastruktur gegenüber anderen Weltregionen mit schlechter Infrastruktur im Vorteil.



Historisch über lange Zeit gewachsen, müssen die Straßen gepflegt, modernisiert und für den wachsenden Verkehr ertüchtigt werden, sonst wird der ererbte Wert verzehrt.

Die SPD-Verkehrsminister des Bundes haben dies bereits vor Jahren erkannt und die Erhaltungsinvestitionen für das ca. 5.500 km lange Bundesstraßen- und Autobahnnetz von 57 Mio. Euro im Jahr 1999 auf 223 Mio. Euro in 2006 nahezu vervierfacht. Somit werden für Baden-Württembergs Straßen in Bundeshoheit annähernd so viele Mittel in den Erhalt wie in den Ausbau gesteckt.

Bei den Landesstraßen sieht es leider etwas anders aus. Das Netz dieser Straßen hat eine Länge von knapp 9.900 km. Als Vermögen des Landes wird es, grob geschätzt, einen Wert von mindestens 15 Mrd. € haben.

Der letzte Generalverkehrsplan (GVP) des Landes stammt von 1995. Damals wurde der jährliche Bedarf für Erhaltungsinvestitionen mit rund 90 Mio. Euro ermittelt. Das entspräche einer Abschreibungsrate von unter 1%! Fachlich ist davon auszugehen, dass ein neuer Belag im Durchschnitt alle 12-15 Jahre nötig ist; bei Kosten von 30 €/m<sup>2</sup> sind gut 150 Mio. Euro jährlich zur Erhaltung des Wertes und der Verkehrssicherheit nötig und nicht die im GVP veranschlagten 90 Mio. Die Landesregierung hat aber nicht einmal die GVP-Vorgaben, sondern lediglich ca. 60 Mio. Euro in den Haushaltsplänen zu Grunde gelegt, und nimmt somit von vornherein einen erheblichen Wertverzehr in Kauf. Tatsächlich investiert wurden 1995 – 2006 im Durchschnitt aber noch weniger, nämlich lediglich 31,6 Mio. Euro im Jahr.

Rechnet man die Landesausgaben hoch, so hat die Landesregierung in den letzten 10 Jahren gegenüber ihren damals schon niedrig angesetzten

Schätzungen 550 Mio. Euro zu wenig für den Erhalt unserer Straßen ausgegeben. Damit nimmt sie einen Wertverlust in Kauf, der um ein Vielfaches höher ist, und verschleudert somit ihr Erbe.

Leidtragende der miserablen Situation im Landesstraßenbau sind insbesondere der ländliche Raum und der dort beheimatete Mittelstand. Wenn der Handwerker jeden Tag eine halbe Stunde länger im Auto sitzt, weil er nur 50 km/h fahren kann, ist das für alle Beteiligten teuer. Wenn die Unternehmen im exportstärksten Bundesland des Exportweltmeisters Deutschland zu lange brauchen, um ihre Waren zu versenden, gefährdet das Arbeitsplätze.

Nicht jeder Mittelständler hat den Einfluss von Porsche. Um das Entwicklungszentrum Weissach der Firma Porsche nicht zu gefährden, hat Oettinger 2007 spontan eine schnelle Sanierung der L1177 versprochen. Wo aber kein Wiedeking ruft, muss der Mittelstand lange auf Abhilfe warten. Und kaputte Straßen, die den Mittelstand in der Peripherie benachteiligten und zu einem Ausbluten des ländlichen Raums führen, gibt es zuhauf.

Das es dazu nicht kommen müsste zeigt ein Blick in den Landeshaushalt: Das Land erhält vom Bund jedes Jahr ca. 1,25 Mrd. Euro aus der Kfz-Steuer.

Da die Landesregierung aber so sehr damit beschäftigt ist mit dem Finger auf den Bund zu zeigen und mehr Geld für den Straßenbau zu fordern, vergisst sie darüber hinaus Geld in die eigene Straßeninfrastruktur zu stecken.

Lediglich 159 Mio. Euro pro Jahr investiert die Landesregierung aus eigenen Mitteln in den Straßenbau und damit verbundene Aufgaben.

Wenn sie auch nur annähernd den gleichen Prozentsatz ihrer aus dem Verkehr generierten Steuereinnahmen in die eigene Straßeninfrastruktur stecken würde, wie es der Bund heute schon macht, hätten wir wesentlich bessere Landesstraßen in Baden-Württemberg.

*Die SPD fordert: Ausbau von Straßen nur unter besonderer Berücksichtigung des Netzzusammenhangs vornehmen, sowie zum Erhalt der bestehenden Straßeninfrastruktur die nötigen Mittel bereitstellen.*

### 1.3. Schienenwege ausbauen, Bestand erhalten

Das Ziel ist klar: Mehr Verkehr muss auf die Schiene. Dies ist aber nur dann möglich, wenn die Schiene sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr attraktiv ist.

Aus diesem Grund werden derzeit wichtige Schienenwege in Baden-Württemberg aus- bzw. neugebaut. Am prominentesten sind hier sicherlich die Rheintalbahn sowie Stuttgart 21 und

die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen - Ulm.

Aber auch an anderer Stelle gibt es noch erheblichen Ausbaubedarf. So müssen zumindest alle Hauptstrecken auf absehbare Zeit ausgebaut werden. Einen ersten wichtigen Schritt leistet jetzt das SPD-geführte Bundesverkehrsministerium, das den zeitnahen Ausbau der Gäubahn angekündigt hat.

**Tabelle 2**

Streckenlänge nach Ländern in km am 31.12.2005<sup>ix</sup>

	Baden-Württemberg	Bund
Streckenlänge gesamt	4110	38206
nicht elektrifiziert	2332	19857
Elektrifiziert	1778	18349
Eingleisig	2203	19909
Mehrgleisig	1907	18297

Nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Zudem strebt die SPD im Zuge von Stuttgart 21 eine flächendeckende Elektrifizierung der Zugstrecken in Baden-Württemberg an. Denn mit dem neuen, unterirdischen Bahnhof wird es Dieselloks nicht mehr möglich sein, den Stuttgarter Hauptbahnhof zu befahren.

Analog zum Straßenbau muss das Bestandsnetz in Schuss gehalten werden. Im Zuge der von ihr selbst favorisierten Privatisierung hat es die Bahn allerdings versäumt sich auf den Erhalt ihres Netzes zu konzentrieren.

Um sich für den Börsengang fit zu machen, hat sie dringend nötige Erhal-

tungsinvestitionen auf die lange Bank geschoben. Das brachte zwar kurzfristig mehr Rendite, zeigt aber schon heute fatale Auswirkungen: immer öfter sind Züge gezwungen langsam zu fahren, da das Gleismaterial selbst für mittlere Geschwindigkeiten nicht mehr zugelassen ist.

Die SPD-Landtagsfraktion fordert daher bei der anstehenden Teilprivatisierung der Bahn die dauerhafte klare Federführung des Bundes sowohl für das Netz als auch für den Betrieb zu gewährleisten. Nur so ist sichergestellt, dass in Zukunft wieder ausreichend Mittel in den Erhalt des Schienennetzes fließen. Selbstverständlich handelt es sich beim Aus- und Neubau sowie dem Erhalt von Schienenwegen immer zuerst um ein Bundesprojekt.

Andererseits kann und wird der Bund als Bauherr nur die Mittel zur Verfügung stellen, die für eine rechtlich einwandfreie Trassenführung benötigt werden. Dabei darf er keine Region anders behandeln als die andere. Dies kann, wie jetzt im Rheintal, dazu führen, dass die geplante Trassenführung den Menschen und der Umwelt vor Ort nicht gerecht wird.

Die SPD will aber einen Ausbaustandard, der den Belangen der Bevölkerung zwischen Offenburg und Weil genügt. Aus diesem Grund ist das Land im Interesse der betroffenen Bürger in

der Pflicht, seinen Handlungsspielraum in einer ähnlichen Form zu nutzen, wie beim Projekt Stuttgart 21 und sich ebenfalls finanziell am Ausbau der Rheintalbahn zu beteiligen.

Nur so ist gewährleistet, dass die berechtigten Forderungen der Anwohner angemessen berücksichtigt und die zukünftigen Belastungen abgemildert werden können.

In der Vergangenheit hat das Land Ausbaumaßnahmen der Bahn in Baden-Württemberg unterstützt bzw. selbst finanziert. Stellvertretend für die zahlreichen Baumaßnahmen seien der Aus- und Neubau der Hochrheinbahn zwischen Basel und Waldshut sowie die Elektrifizierung der Gäubahn zwischen Singen und Schaffhausen genannt.

Zusätzlich muss sich die Landesregierung für technische Neuerungen wie die „K-Sohle“, eine Keramikbremse, die die Güterzüge erheblich leiser macht, einsetzen. Dies gilt auch für eine Ultraschallabtastung der Schiene und nach Lärm gespreizte Trassenpreise.

*Die SPD fordert: Das Schienennetz muss weiterhin mit aller Kraft ausgebaut werden. Daher muss das Land auch zu einer finanziellen Beteiligung an Projekten bereit sein.*

#### **1.4. Binnenschifffahrt weiter stärken**

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsinfrastrukturen sind auf den Binnenwasserstraßen in Baden-Württemberg Kapazitätssteigerungen möglich. Zudem sind sie über den Rhein mit den wichtigsten Seehäfen der Nordsee gut verbunden.

Größtes Hindernis für ein langfristiges Wachstum auf dem Neckar sind die zu kurzen Schleusen. Diese Transportbeschränkung wird jedoch bis 2020 abgebaut. Die Bundesregierung hat eine halbe Milliarde Euro zur Verfügung gestellt, um die Schleusen auf das heute übliche Maß von 140 m auszubauen.

Dann wird es den 135 m langen Rheinschiffen möglich sein, mit reduzierter Tonnage ohne Umladen bis nach Plochingen durchzufahren.

*Die SPD fordert: Die Landesregierung muss auch weiterhin durch die Bereitstellung von Planungsgeldern den vom Bund finanzierten Ausbau der Neckarschleusen sicherstellen.*

## 1.5. Vorhandene Flughäfen optimieren

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern benötigt das Flugzeug lediglich punktuell Infrastruktur. Das ist einerseits ein großer Vorteil, weil der Flächenverbrauch vergleichsweise gering ist und die Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern niedrig ausfallen. Andererseits fallen durch die Konzentration der An- und Abflüge an den Flughäfen auch enorme, weil gebündelte Belastungen für die Anlieger an.

Die größten Probleme sind hier der punktuell sehr hohe Flächenverbrauch sowie die sehr hohe Lärm- und Um-

weltbelastung. So verursacht ein startendes Flugzeug Lärm von 120 Dezibel. Diese Größenordnung ist vergleichbar mit einer Trillerpfeife direkt am Ohr.

In Baden-Württemberg befinden sich drei Flughäfen, ein Sonderflughafen (*Tabelle 3*) sowie 18 Verkehrslandeplätze. Die Bedeutung Letzterer liegt vornehmlich im Bereitstellen einer Infrastruktur für Sportflieger.

**Tabelle 3**

**Flughäfen in Baden-Württemberg 2007<sup>x</sup>**

Flughafen	Paxe in Mio.	Flugbewegungen	Fracht in Tonnen
Stuttgart	10,33	164.531	20.104
Baden-Airpark	0,98	46.020	1.182
F-Hafen	0,65	47.,2	-
Lahr <sup>3</sup>	0,03	12.903	-

<sup>3</sup> Lahr wird offiziell als Sonderflughafen und Verkehrslandeplatz geführt.

Die beiden wichtigsten Flughäfen des Landes sind der Flughafen Stuttgart sowie der Baden-Airpark bei Karlsruhe. Allerdings zeigt die Tabelle, dass beide Flughäfen ihr Potenzial sehr unterschiedlich ausschöpfen.

Ausgehend von einem Radius von 60 Autominuten, leben im Umkreis des Flughafens Stuttgart 4,5 Mio., um den Baden-Airpark 3 Mio. Menschen. Erfahrungsgemäß rekrutieren sich 75 Prozent der Passagiere aus diesem Einzugsgebiet.

Das Einzugsgebiet des Baden-Airparks kommt somit auf eine Größe von 65 Prozent des Stuttgarter Einzugsgebietes. Diese Größenrelationen spiegeln sich aber nicht in den Passagierzahlen der Flughäfen wieder. Der Baden-

Airpark erreicht nicht einmal zehn Prozent der Passagierzahlen aus Stuttgart.

Die Landesregierung muss sich daher anstrengen, die Potentiale ihres Flughafens - Karlsruhe gehört auch dem Land - besser auszuschöpfen. Ein Weg dorthin ist die Anbindung durch die Schiene.

Das ist auch deshalb dringend nötig, da die Passagierzahlen, die die baden-württembergischen Flughäfen erreichen, schon heute weit über den Prognosen des Generalverkehrsplanes (GVP) aus dem Jahr 1995 liegen (siehe Tabelle 4).

#### Tabelle 4

**Annahmen des GVP 1995 für das Jahr 2010 und die Realität 2007 für das Fluggastaufkommen in Mio. Passagieren<sup>xi</sup>**

Passagieraufkommen	GVP	Realität 2007
Stuttgart	8,05	10,33
Baden-Airpark	0,12	0,98
Friedrichshafen	k.a.	0,65

Aus diesem Grund fordert die SPD-Landtagsfraktion schon seit dem Jahr 2000 eine Überarbeitung der im GVP enthaltenen Luftverkehrskonzeption. Eine Forderung der sich die CDU permanent verweigert, obwohl, aufgrund völlig veränderter Marktsituationen, dringender Handlungsbedarf besteht.

Die SPD-Landtagsfraktion unterbreitet ein ganzes Bündel an Vorschlägen.

*Belastung für die Bevölkerung möglichst klein halten - Bau einer 2. Start-*

*bahn in Stuttgart auch weiterhin verhindern.* Die Landesregierung fokussiert sich beim Luftverkehr vor allem auf den Flughafen Stuttgart, obwohl sie auch an den beiden anderen Flughäfen in Söllingen (Baden-Airpark) und Friedrichshafen beteiligt ist. Anstatt sich um Verkehrsverlagerungen nach Söllingen zu bemühen, hat sie lange Zeit den Bau einer 2. Startbahn in Stuttgart diskutiert. Wer jetzt keine moderne Luftverkehrskonzeption vorstellt, die alle Fragen des Flugverkehrs anpackt, überlässt Gutachtern die Ver-

antwortung und redet unweigerlich auf lange Sicht einer 2. Startbahn in Stuttgart das Wort.

*Für vernünftige Verkehrsanbindung sorgen.* Alternativen werden nur dann wahrgenommen, wenn eine vernünftige Erreichbarkeit der Flughäfen gewährleistet ist. Im GVP von 1995 fordert die Landesregierung noch eine generelle Verknüpfung von Schiene und Flughafen. Doch der Baden-Airpark ist bis heute nicht an die Schiene angeschlossen und wird es nach dem Willen der Landesregierung auch so schnell nicht werden.

*Wechselwirkungen mit anderen, grenznahen Flughäfen beachten.* Baden-Württemberg ist von den europäischen Drehscheiben Frankfurt, München und Zürich umgeben. Zusätzlich befinden sich in unmittelbarer Nähe die Regionalflughäfen in Basel-Mulhouse-Freiburg, Memmingen, Nürnberg und Straßburg. Der Flughafen Frankfurt ist von Stuttgart aus in etwas mehr als

einer Stunde, von Mannheim in einer halben Stunde ohne Umsteigen zu erreichen. Zürich ist für den Südbadischen Raum schnell erreichbar, München für Südwürttemberg. Somit ist gewährleistet, dass auch interkontinentale Flugziele von Baden-Württemberg aus schnell und bequem erreicht werden können.

*Verkehrliche Auswirkungen anderer Verkehrsträger beachten.* Schnelle Schienenverbindungen machen Kurzstreckenflüge überflüssig. Das zeigt zum Beispiel die TGV-Verbindung Stuttgart-Paris. Seit ihrer Einführung wurden jährlich 500.000 Flüge zwischen Straßburg und Paris gestrichen, da die Nachfrage weggebrochen ist.

*Die SPD fordert: Auch in Zukunft keine zweite Startbahn in Stuttgart, stattdessen eine Luftverkehrskonzeption für das ganze Land, die auch eine vernünftige Anbindung der bestehenden Regionalflughäfen berücksichtigt.*

## 1.6. Autonomes Radwegenetz

Derzeit ist Radfahren im Land im günstigsten Fall unattraktiv, im schlimmsten Fall gefährlich. Das ohnehin unübersichtliche Radwegenetz ist lückenhaft, mutet den Radlern und Radlerinnen oft ungepflegte Trassen entlang verpesteter Bundes- und Landesstraßen zu und irritiert zudem mit teilweise chaotischen Beschilderungen.

Dabei hat ein Radwegenetz keineswegs reinen Freizeitcharakter. Immer mehr Bürger steigen aus umweltschonenden Gründen wieder aufs Rad, im Alltag und im Urlaub. Ein gut ausgebautes, zusammenhängendes Radwegenetz schont außerdem die Umwelt.

Von einem zusammenhängenden Radwegenetz kann allerdings keine Rede

sein. Unterbrechungen oder auch größere Lücken zwischen Radwegen sind eher die Regel als die Ausnahme.

Zudem ist die Beschilderung der Radwege durch eine chaotische Vielfalt geprägt. Zwar gibt es für Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen eine einheitliche Beschilderung. Für die Radwege in kommunaler Zuständigkeit aber hat das Land lediglich unverbindliche Empfehlungen herausgegeben. Schilderwechsel an Kreis- und Gemeindegrenzen, falls es denn überhaupt eine Beschilderung gibt, sind deshalb an der Tagesordnung.

Um ein gut ausgebautes und beschildertes Radwegenetz zu verwirklichen, bedarf es allerdings eines eigenen

Radwegeetats. Nur dann ist sichergestellt, dass nicht nach Gemeindevorlieben, sondern nach logisch nachvollziehbaren Zusammenhängen geplant und gebaut wird.

Das Land hat kürzlich einmal mehr mit der Ankündigung gegläntzt sich jetzt endlich für ein besseres Radwegenetz einzusetzen. Anstatt sich in Ankündigungen zu sonnen, sollte sie aber lieber Taten sprechen lassen.

*Die SPD fordert: Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel muss weiter gestärkt werden. Das Land muss das bestehende lückenhafte Radwegenetz attraktiver und sicherer machen und vor allem flächendeckend ausbauen. Hinzukommen müssen eine einheitliche und durchgängige Beschilderung, sowie eine bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV. Machbar ist dies alles nur mit einem eigenen Etat.*

## 2. Weniger Stau durch intelligentes Verkehrsmanagement

Schon seit Jahren ist Stau kein zyklisch auftretendes Problem mehr, das uns jedes Jahr nur zur Hauptreisezeit trifft. Stillstand ist vielmehr zur Regel auf vielen Autobahnen und Bundesstraßen geworden. Allein auf den deutschen Autobahnen gibt es jährlich 160.000 Staus. Der Grund ist schnell erklärt: Das Verkehrsaufkommen ist häufig höher, als die Aufnahmekapazität der Straßen. Das hat zur Folge, dass Verkehrsteilnehmer anstatt schon am Ziel zu sein, kostbare Zeit im Stau vergeuden, eine ökologisch und ökonomisch unerfreuliche Situation. Bis zu 50.000 Staus, also fast ein Drittel des jährlichen Stillstandes, wären, nach Meinung von Verkehrswissenschaftlern, alleine auf den deutschen Autobahnen, mit relativ geringem Aufwand zu vermeiden<sup>xii</sup>.

Die Landesregierung aber vernachlässigt dieses Thema sträflich. Das für Verkehr zuständige Innenministerium sieht sich nicht einmal in der Lage eine Staustatistik zu erstellen. Doch damit nicht genug lässt sie gute Ansätze im Keim ersticken: Die Kommission Stauvermeidung wurde eingestellt. Innovative Konzepte aus anderen Bundesländern werden nur marginal oder überhaupt nicht integriert. Stattdessen

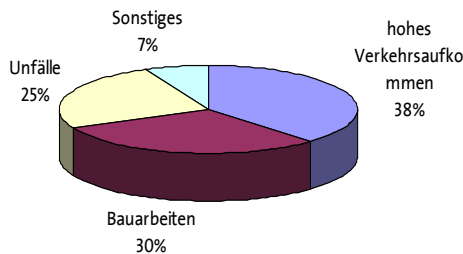
zeigt die Landesregierung nach Berlin und fordert mehr Mittel für den Straßenbau. Doch das Problem lässt sich nicht allein dadurch beheben, die Straßeninfrastruktur dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen anzupassen, wie es die CDU fordert.

Vielmehr kommt es darauf an, die Instrumente moderner Verkehrsleittechnik auszubauen und anzuwenden. Dabei werfen die Investitionen in die neue Technik schnell einen volkswirtschaftlichen Gewinn ab. Sie helfen uns Staus durch Überlastung und Unfälle zu vermeiden und das Klima zu schonen. Stau entsteht in der Regel aufgrund dreier Ereignisse: hohes Verkehrsaufkommen, Bauarbeiten und Unfälle (siehe Graphik 1<sup>xiii</sup>).

Da die Landesregierung bei der Stauvermeidung seit Jahren konzeptlos den Status quo verwaltet, spitzt sich das Stauproblem immer weiter zu. Daher muss die CDU-Landesregierung jetzt endlich Maßnahmen zur Stauvermeidung ergreifen, die kurzfristig zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Die SPD zeigt, dass es auch anders geht, wenn nur der Wille besteht das Problem anzupacken und über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen.

## Grafik 1

### Stauursachen in Baden-Württemberg



Die häufigste Ursache für Stau ist mit 38 Prozent die Überlastung unserer Straßen, wobei ein sehr großer Teil davon nur punktuell überlastet ist. Anstatt diese Straßen nun für die kurze Dauer der Höchstbelastung immer weiter auszubauen und damit ebendiese Höchstbelastung immer weiter nach oben zu treiben, muss es das Ziel moderner Verkehrspolitik sein, das Problem genau andersherum anzugehen. Wir müssen Verkehr erstens so weit wie möglich vermeiden, zweitens unvermeidbaren Verkehr entzerren, und drittens den vorhandenen Verkehr besser steuern.

Wie das geht zeigt uns z. B. NRW mit seinem Stauprognoseprogramm, welches, ähnlich einer Wahlprognose, den Stau vorausberechnet und von bis zu 300.000 Verkehrsteilnehmern am Tag genutzt wird. Die Vorhersagegenauigkeit liegt bei über 90 Prozent. Im Vergleich dazu rühmt sich die Landesregierung ihres 2004 eingeführten Baustelleninformationssystems und verweist stolz auf die vermeintlich hohe Akzeptanz, dokumentiert durch lächerliche 5.000 Klicks – pro Monat!

Die moderne Technik bietet viele Möglichkeiten den Verkehrsfluss zu steuern. Doch selbst seit Jahren bekannte Konzepte bleiben ungenutzt.

In der Staukommission des Landes hieß es 2003, dass „Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Staureduktion forciert gebaut werden“ müssten. Als besonders dringlich galten Maßnahmen auf der A 5, A 6, A 61, A 656, A 659, A 8 und A 81. Laut Auskunft der Landesregierung aus dem Jahr 2007 sind genau diese Maßnahmen immer noch wichtig, allerdings noch nicht gebaut.

Nicht besser sieht es bei Knotenbeeinflussungs- und Zuflussregelanlagen aus. Auch die längst überfällige Modernisierung der Verkehrsrechnerzentrale Ludwigsburg (bzw. S-Feuerbach), 2003 noch mit hoher Priorität vom Runden Tisch „Stauvermeidung“ unter Federführung der Landesregierung gefordert, ist immer noch nicht abgeschlossen.

Genauso schlecht bestellt ist es um die punktuelle und überwachte Freigabe von Standstreifen auf der Autobahn, die die Fahrbahnapazitäten bei erhöhtem Verkehrsaufkommen um bis zu 30 Prozent erhöhen kann. Hessen hat dies bereits auf 60 km Autobahn umgesetzt und dadurch den Verkehrsfluss auf diesen Strecken verbessert.<sup>xiv</sup>

Die zweite Hauptursache für Staus auf Autobahnen sind mit 30 Prozent die Baustellen. Es ist unbestritten, dass wir Baustellen brauchen, um unsere Straßen in Schuss zu halten. Doch müssen sie so organisiert werden, dass der Verkehr durch sie möglichst wenig behindert wird. Nachteilig wirken sich z. B. die parallel ausgeführten Ausbaurbeiten auf der A8 zwischen Pforzheim und Karlsruhe sowie der A6 zwischen Sinsheim und Heilbronn aus. Somit sind beide Bundesautobahnen zwi-



schen Stuttgart und Mannheim über Jahre hinweg blockiert. Sinnvoller wären zwei zeitlich aufeinander folgende Baustellen gewesen.

Das Land muss den Mut zu mehr Nacht- und Wochenendbaustellen haben sowie die Mittel auf wenige Baustellen konzentrieren, um die Bauarbeiten schneller durchzuführen.

Die Vermeidung der dritten Stauursache ist sicher am schwierigsten. Doch 25 Prozent der Staus entstehen durch Unfälle und dürfen deshalb nicht außer Acht gelassen werden.

Deshalb muss sich die Landesregierung klar zu Oettingers Vorschlag, ein absolutes Überholverbot für Lkws auf vierspurigen Autobahnen zu verhängen, positionieren. Außerdem muss sie sich für die Einführung einer Tempolimitierung von 130 km/h für Transporter einsetzen. Diese Punkte sind besonders wichtig, da Unfälle unter Beteiligung von Lkws und Transportern in der Folge den gesamten Verkehr häufig

überdurchschnittlich stark beeinträchtigen.

Unangepasste Geschwindigkeit ist eine der häufigsten Unfallursachen auf Autobahnen. So ist nach Angaben der Landesregierung jeder zweite Verkehrstote und jeder vierte Personenschaden im Land auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen<sup>xv</sup>. Nahe liegenderweise tritt die SPD daher für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen ein, welches dann auch entsprechend überwacht wird.

*Die SPD fordert: Effektive und zielgerichtete Mittelvergabe für die Erstellung von Konzepten zur Stauvermeidung und für ein besseres Baustellenmanagement. Überwachte Geschwindigkeitsbegrenzungen.*

### **3. Mobil sein in Baden-Württemberg: ÖPNV stärken und Straßen entlasten**

Das Bereitstellen von intakter und ausreichender Infrastruktur ist eine der Kernaufgaben der Politik. Allerdings ist eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur allein nicht ausreichend, um die Verkehrsströme von heute und morgen zu bewältigen. Ein Mehr an Straßeninfrastruktur als exklusive Antwort auf mehr Verkehr kann daher nicht Ziel sozialdemokratischer Politik sein.

Vielmehr müssen möglichst viele Personen dazu bewegt werden öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Denn der öffentliche Verkehr (ÖV) ist sowohl effektiv als auch ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Um mehr Menschen zum Umsteigen vom Pkw auf den ÖV zu bewegen, sind raumspezifische Konzepte zu berücksich-

tigen. Jüngst veröffentlichte Studien belegen, dass Städte in Deutschland mit einem sehr guten ÖPNV-Angebot eine um 42 Prozent niedrigere PKW-Dichte haben als solche mit mangelhaftem Nahverkehrsangebot.<sup>xvi</sup>

Baden-Württemberg ist ein Bundesland, das sich durch seinen Mix aus städtisch geprägten Gebieten und ländlichem Raum auszeichnet. Dies hat Auswirkungen auf den ÖV, insbesondere aber auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass Lösungen für die städtisch geprägten Gebiete nicht nahtlos auf ländliche Gebiete übertragen werden können.

Dieses Kapitel zeigt Wege auf wie der ÖV in Zukunft organisiert werden muss, um wettbewerbsfähig zu bleiben und Marktanteile hinzuzugewinnen.

Dabei gilt es unterschiedliche Lösungsansätze für die Ballungsgebiete und für den ländlichen Raum zu entwickeln.

### 3.1. ÖPNV in Ballungsgebieten ausbauen

Der ÖPNV ist in den Ballungsräumen Baden-Württembergs gut ausgebaut. Viele Städte verfügen über ein gut funktionierendes S-Bahn und/oder Stadtbahnnetz. Ein Großteil der Pendlerströme des städtischen ÖPNV wird über die Schiene abgewickelt.

Aufgrund der kurzen Taktung ist die Akzeptanz der Nutzer und somit die Auslastung sehr hoch. Daher sind besonders in den Stoßzeiten die Züge sehr voll, Kapazitätssteigerungen aber kaum noch möglich. Schon heute verkehren z. B. auf den zwei S-Bahn Gleisen im Stuttgarter Hbf zur Rush Hour 50 Züge pro Stunde. Eine Steigerung der Zugfolge ist somit praktisch ausgeschlossen.

Der Siegeszug des ÖPNV in den Ballungsgebieten ist auch das Resultat vielfältiger Sanierungsmaßnahmen und Angebotsverbesserungen. Dies war und ist möglich, weil die von der SPD gestellten Bundesverkehrsminister den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) trotz knapper Kassen vorbildlich förderten und dies immer noch tun. Über Jahre hinweg verzeichnete der SPNV im Land deshalb erfreuliche Fortschritte.

So stiegen die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel von 457 Mio. Euro in 1996 auf 736 Mio. im Jahr 2006. Was aber macht die Landesregierung aus diesen günstigen Bundesvorgaben? Sie kürzt die originären Landesmittel ganz weg und überlässt damit die ÖPNV-Förderung ausschließlich dem Bund. Im Zuge der wichtigen Haushaltskonsolidierung im

Bund wurde für die Jahre 2006-2010 ein Aussetzen der ursprünglichen Dynamisierung von 1,5 Prozent pro Jahr bzw. eine Kürzung der Regionalisierungsmittel beschlossen.

Doch selbst wenn die Dynamisierung wieder einsetzt, wird sie vermutlich mit der Teuerungsrate nicht mithalten können. Das hätte bei einem „weiter so“ zur Folge, dass wir im SPNV immer mehr Zugverbindungen stilllegen müssten, was die SPD vermeiden möchte.

Daher muss die Landesregierung endlich ihre Zuständigkeit anerkennen und sich wieder an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Nur so kann der ÖPNV weiter wachsen und Marktanteile generieren. .

Noch wichtiger: Der Wettbewerb im SPNV muss zügiger herbeigeführt werden. Denn Wettbewerb erlaubt es die derzeit übersteuerten Bestellerentgelte im SPNV zu senken. Vielfältige Beispiele zeigen, dass trotz geringerer Preise ein Mehr an Qualität und Leistung zu bekommen ist, sofern ein echter Ausschreibungswettbewerb stattfindet.

Doch die Landesregierung ist zu sehr auf den Vertragspartner Deutsche Bahn fixiert. Das führt zu übersteuerten Vertragsabschlüssen. So zahlt die Landesregierung der Deutschen Bahn bis ins Jahr 2016 über acht Euro pro gefahrenem Zugkilometer. In anderen Regionen erhalten Auftragnehmer dagegen für eine vergleichbare Leistung weniger Geld.

Allerdings muss die öffentliche Hand bei Ausschreibungen darauf achten, dass nicht Unternehmen zum Zug kommen, die unter Tarif bezahlen.

*Die SPD fordert: Rücknahme der Zugkürzungen infolge der Kürzung der Regionalisierungsmittel, mehr Wettbewerb bei Ausschreibungen, und Vereinfachung der Tarifstruktur. Der ÖPNV muss in Ballungsgebieten weiter ausgebaut werden um mehr Pendler zum Umsteigen zu bewegen.*

### 3.2. Neue Konzepte für den ÖPNV in der Fläche anwenden

Im Gegensatz zu den Ballungsgebieten besteht die Mehrheit der Pendler, meist über 90 Prozent, im ÖPNV des ländlichen Raumes aus Schülern. Das Statistische Landesamt rechnet bis 2020 mit einem Rückgang der Schülerzahlen um 19 Prozent, wobei dieser Rückgang in den eher ländlich geprägten Gegenden stärker ausfallen wird als in den Stadtkreisen.

Zudem ist der ÖPNV im ländlichen Raum zu einem Großteil nicht schienengebunden, sondern wird mit dem Bus bewältigt. Die Ausgangslage des ÖPNV in der Fläche ist somit eine völlig andere als die in Ballungsgebieten und führt zu anderen Lösungen im ländlichen Raum.

Heute noch unterhaltene Linien, die vor allem von Schüler nachgefragt werden, sind dauerhaft so nicht tragfähig. Sie müssen aber weiterhin betrieben werden, um die Chancengleichheit im Bildungssektor sicherzustellen. Keinem Kind darf der Besuch einer bestimmten Schule verwehrt bleiben, nur weil die Schule für das Kind nicht erreichbar ist.

Daher ist es Aufgabe der Landespolitik durch ein Umdenken die Erreichbarkeit von Schulen zu gewährleisten.

Denn wer in der Fläche kontinuierlich die Zuschüsse senkt, kann nicht mit einem guten ÖPNV glänzen. Der

überwiegende Anteil der Regionalisierungsmittel – immerhin über 700 Mio. Euro/Jahr – fließt in die Bereitstellung von SPNV-Leistungen in Ballungsräumen. Gleichzeitig wurden in den zurückliegenden Jahren Leistungen, die insbesondere den ländlichen Raum treffen, zurückgefahren. Die ohnehin schon niedrige Busförderung von 35 Mio. Euro/Jahr auf zehn Mio. Euro/Jahr. Die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr, die so genannten 45a-Mittel, wurden ebenfalls gekürzt.

Doch ÖPNV in der Fläche ist nicht nur Schülerverkehr. Auch andere Menschen im ländlichen Raum sind auf ihn angewiesen. Dabei gilt es sich zwei Realitäten zu stellen.

Erstens wird es nicht möglich sein jede mögliche Verbindung zwischen A und B und somit jedes theoretisch mögliche Mobilitätsbedürfnis mit dem ÖPNV abzudecken. Aufgabe des ÖPNV ist es die Menschen aus der Peripherie in die Mittel- und Oberzentren zu transportieren, damit sie an wichtige Infrastruktur wie Krankenhäuser, Schule, Einkaufsmöglichkeiten, etc. angebunden sind, auch wenn sie kein Auto besitzen.

Der ÖPNV in der Fläche wird also kein so engmaschiges Gitternetz sein können wie in den Ballungsgebieten, sondern größtenteils entlang von Leitlinien auf Unter-, Mittel- und Oberzentren zulaufen.

Zweitens müssen wir im ländlichen Raum ernsthaft prüfen, ob in vielen Fällen der Weg von der starren Schiene hin zum flexiblen, sparsamen und ökologisch und ökonomisch sinnvollen Bus nicht die bessere Lösung ist. Schienenbezogener ÖPNV ist dann wichtig, wenn eine große Anzahl an Pendlern regelmäßig von A nach B und zurück will.

Daher kann im ländlichen Raum der Bus alle Vorteile ausspielen. Er ist nicht starr an eine Linienführung gebunden und kann durch eine bedarfsorientierte, flexible Route auch dann noch mit erträglichen Defiziten fahren, wenn die Schiene längst zum Millionengrab wird.

So ist es im Busverkehr möglich, zwischen A und B, je nach Nach- bzw. Anfrage, z. B. über moderne Mobil-

funktechnologie, unterschiedliche Orte und Haltestellen anzufahren und nur an einigen Fixpunkten regelmäßig zu halten.

Ein weiterer Gestaltungsspielraum zur Verbesserung besteht bei der Struktur der Tarifverbände im Land. Das Land hat mit 21 Zusammenschlüssen bundesweit die meisten Verkehrsverbände, ohne dabei die gesamte Landesfläche abzudecken. Diese Zahl muss verringert werden. Das spart Verwaltungskosten, sorgt für übersichtlichere Strukturen für den Fahrgast und mehr Leistung fürs gleiche Geld.

*Die SPD fordert: Übernahme neuer, flexibler Konzepte im ländlichen Raum, Hinwendung zum Bus und Konzentration von Verkehrsverbänden.*

#### **4. Mehr Güterverkehr im Land auf Zug und Schiff verlagern**

Der dramatisch steigende Güterverkehr lähmt die Mobilität von Menschen und Gütern in Baden-Württemberg. Allein für den Zeitraum von 1990 bis 2005 hat das Statistische Landesamt Baden-Württemberg einen Anstieg des straßenbezogenen Güterverkehrs nach Tonnenkilometern um fast 63 Prozent errechnet.

Und nach einer Prognose der Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (BVU) im Auftrag des Landes wächst zwischen 2004 und 2025 der Straßengüterverkehr in Baden-Württemberg um weitere 62 Prozent.

Um das Güterverkehrssystem zukunftsfest zu machen und die Straße zu entlasten, schlägt die SPD-Landtagsfraktion ein ganzes Bündel von Maßnahmen vor.

Im Mittelpunkt steht dabei der flächendeckende Ausbau von Güterverkehrs-

zentren und regionalen Logistikzentren mit dem Ziel, möglichst viele Güter von der Straße auf andere Verkehrsträger zu lenken.

Der Ausbau der Güterverkehrs- und Logistikzentren schafft die Voraussetzung dafür, dass überschlägig 450.000 Lkw-Fahrten im Jahr auf das Wasser und 550.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden können. Dazu müssten täglich etwa 15 Schiffe und 20 Züge zusätzlich Güter anstelle von Lastwagen übernehmen.

Große Konzerne im Land, wie Daimler und Porsche, wickeln seit Jahren einen großen Teil ihrer Warenlieferungen für den Export und zwischen den Werken über Schiene und Wasserstraßen ab. Porsche spart so pro Jahr rund 22.000 Lkw-Fahrten ein, bei Daimler sind es rund 5.000 Fahrten. Damit auch Mittelständler auf den umweltfreundlichen Transport von Waren setzen können,

muss die Landesregierung die Rahmenbedingungen schaffen, da sich für diese Betriebe eigene Transportstrukturen nie und nimmer rechnen.

## **Zukunft jetzt anpacken – Die Forderungen der SPD**

*Modernes und flächendeckendes Logistiksystem.* Im Güterverkehr ist eine Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger nur mit einer entsprechenden Infrastruktur zu erreichen. Das hatte die Landesregierung schon 1995 im Generalverkehrsplan (GVP) erkannt: „Damit leistungsfähige Transportketten im Güterverkehr gebildet werden können, müssen die einzelnen Verkehrsträger vernetzt und optimale Schnittstellen für den Wechsel zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden“, wurde darin festgestellt. Um dies zu erreichen, hatte die damalige Landesregierung den Bau bzw. Ausbau von sieben Güterverkehrszentren (GVZ), sowie neun regionalen logistischen Zentren (RLZ) bis zum Jahr 2010 angekündigt.

In den 90er Jahren hat die Landesregierung noch bis zu 2,5 Millionen Euro im Jahr für die Umsetzung ihres Güterverkehrskonzeptes ausgegeben, im Jahr 2007 ist davon nur noch der symbolische Betrag von 382.000 Euro übriggeblieben. Logische Folge: Heute, 2008 - 13 Jahre nach dem GVP - sind lediglich drei Güterverkehrszentren und ein regionales logistisches Zentrum umgesetzt.

*Logistikflächen erschließen.* Eine umweltfreundliche Logistik braucht Umschlagplätze. Die Planungshoheit hierfür liegt in kommunaler Hand. Nur wenn es jetzt gelingt neue Gebiete zu erschließen, besteht die Chance, Verkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser zu verlagern. Deswe-

gen muss sich die Landesregierung nach Ansicht der SPD wesentlich intensiver als bisher an der an der Herbeiführung von geeigneten Logistikflächen für Güterverkehrs- und Logistikzentren beteiligen.

*Pilotprojekte und clevere Verkehrskonzepte unterstützen.* Moderne Verladetechniken, die noch nicht serienreif, aber vielversprechend sind, haben häufig nur als Pilotprojekte eine Chance. Beispiele sind die sog. parallele horizontale Verladungsmöglichkeit, die parallele automatisierte horizontale Verladungsmöglichkeit und der Linien- und Ringzugverkehr. Solche innovativen Entwicklungen scheitern oft an den hohen Kosten, die vor einer Erfolg versprechenden Markteinführung für Pilotprojekte aufgewendet werden müssen.

Die Universität Stuttgart hat z. B. Möglichkeiten zur Attraktivitätsverbesserung des kombinierten Verkehrs erforscht und den „rangierlosen, getaketen Linien- und Ringzugverkehr für Wechselbehälter, Container und Stückgut“ entwickelt. Dieses Konzept ermöglicht große Zeitersparnisse auf der Schiene, wenn es realisiert werden könnte.

*Finanzhilfen aufstocken.* Die Landesregierung muss die Finanzhilfen für Güterumschlagplätze wieder deutlich anheben. Nur wenn das Land dazu bereit ist, kann es auch Forderungen an die lokalen Gebietskörperschaften bei der Ausweisung von Logistikflächen stellen.

*Finanzielle Beteiligung an wichtigen Infrastrukturprojekten.* Die vierspurige Rheintalbahn wird eine der Verkehrsadern der Zukunft. Aber nur durch eine finanzielle Beteiligung des Landes wird dieses Vorhaben in absehbarer Zeit bürgernah realisiert werden können.

Vorbildlich ist das Engagement des Bundes beim Ausbau der Neckarschleusen. Dies wird zu einer guten Entwicklung des Binnenschiffverkehrs beitragen und hunderttausende von Lkw-Fahrten im Jahr einsparen.

*Die SPD fordert: Schaffung von modernen Drehscheiben für einen umweltverträglichen Güterverkehr, um eine Million Lkw-Fahrten im Jahr zu sparen.*

## 5. Infrastruktur solide finanzieren

Verkehr und die dazugehörige Infrastruktur kann man entweder über die Steuer oder über Mautsysteme oder über eine Mischform finanzieren. Die SPD-Landtagsfraktion ist der Überzeugung, dass die derzeit praktizierte Mischform – Einnahmen aus der Lkw-Maut und Steuerfinanzierung – der richtige Weg ist. Allerdings muss der Schwerpunkt auf der Steuerfinanzierung liegen.

Denn die Einnahmen der öffentlichen Hand durch den Verkehr beliefen sich im Jahr 2006 auf ca. 50 Mrd. Euro. Hierbei handelte es sich um die Einnahmen aus der Kfz- und Mineralölsteuer sowie zu einem kleinen Teil der Lkw-Maut. Alle diese Steuern und Abgaben werden vom Bund erhoben, teilweise allerdings den Ländern zugeführt.

Im Gegenzug dazu haben Bund, Länder und Gemeinden dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) zufolge für das Straßenwesen in 2006 gut 16,5 Mrd. Euro ausgegeben. Außerdem wurden für Wasserstraßen, Eisenbahnen, Luftfahrt und übrige Verkehrsausgaben knapp 14,4 Mrd. Euro von der öffentlichen Hand aufgewendet. Somit stehen im Verkehrssektor den ca. 50 Mrd. Euro Einnahmen ca. 30 Mrd. Euro an Ausgaben gegenüber.

In der Summe generiert der Verkehr ohne Öko- und Mehrwertsteuer also rund 20 Mrd. Euro mehr als für ihn wieder bereitgestellt wird.

Allerdings sind nicht alle Verkehrsträger in gleichem Maße an der Finanzierung beteiligt. Daher muss hier eine chancengerechte Besteuerung herbeigeführt werden.

### 5.1. Flugverkehr chancengerecht besteuern

Mit der Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ab 2011 ist ein erster Schritt in die richtige Richtung erfolgt. Dies kann aber kein vollständiger Ersatz für die unzureichende Besteuerung des Luftverkehrs sein. Eine Mineralölsteuer für Kerosin gibt es nicht, grenzüberschreitende Flüge sind überdies von der Mehrwertsteuer befreit. Während der Gesamtausstoß an Klimagasen in der EU seit Anfang der 90er Jahre leicht rückläufig ist, schnellte der Kerosinverbrauch in die Höhe. Dadurch haben die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Bus, welche

Strom-, Öko- und Mineralölsteuer und obendrauf noch Mehrwertsteuer bezahlen, einen eindeutigen Wettbewerbsnachteil.

Die weltweite Steuerbefreiung von Kerosin besteht seit 1944. Damals wurde sie als Maßnahme zur Völkerverständigung eingeführt. Dass dies heute nicht mehr Aufgabe des Flugzeugs ist, liegt auf der Hand. Trotzdem hat die Landesregierung an der hierzulande seit 1953 geltenden Steuerbefreiung bisher nicht gerüttelt. Und dies, obwohl die Bundesregierung „wegen des erreichten Entwicklungsstandes“ die

Subvention von Kerosin als „nicht mehr gerechtfertigt“ betrachtet.

Die Möglichkeit, Kerosin im Inland zu besteuern, ist seit 2004 gegeben.

Sinnvollerweise sollte die EU die Besteuerung herbeiführen, da sie politisch stark genug ist, etwaige Wettbewerbsnachteile auszugleichen. Denn aufgrund der Marktmacht der EU könnte es sich keine Fluggesellschaft leisten, den europäischen Markt nicht anzufliegen. Tanktourismus wäre aufgrund der zu großen Entfernungen kaum möglich.

Trotzdem hat sich auf diesem Feld bislang nichts bewegt. Dabei liegen die Vorteile auch für Baden-Württemberg

auf der Hand: Durch eine gleichberechtigte Besteuerung wären Flüge auf Kurzstrecken nicht mehr rentabel. Das würde der umweltfreundlichen Bahn Chancengleichheit und somit mehr Passagiere garantieren und den Flughäfen im Land eine Entlastung bringen. Zudem würden die Tourismusgebiete im Land wieder attraktiver. Daher kann der Emissionshandel nur ein erster Schritt sein, dem eine chancengerechte Besteuerung folgen muss.

*Die SPD fordert: Die Landesregierung muss sich entschieden für die gleiche Besteuerung von Flugzeug und Bahn einsetzen, damit echte Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern entstehen kann.*

## 5.2. Nein zu den Vignettenpläne der CDU

Um den Wertverlust der Infrastruktur nicht weiter fortschreiten zu lassen und die nötigen Neubauten im Verkehrsreich tätigen zu können, müssen für den Verkehrssektor mehr Mittel bereitgestellt werden.

Die Landesregierung will die vorhandene Lücke durch die Einführung einer Vignette stopfen. Diese soll nach Angaben der CDU zwischen 100 und 120 Euro pro Jahr kosten. Eine solche Verkehrsfinanzierung wird von der SPD aus mehreren Gründen abgelehnt:

Die Vignette ist unsozial, weil sie den Vielfahrer belohnt und den Wenigfahrer bestraft. Darüber hinaus entfaltet sie keine ökologische Steuerungswirkung. Wer täglich die Autobahn benutzt, zahlt pro Jahr genau den gleichen Preis wie z.B. die Familie, die einmal im Jahr die Fernstraße nutzt. Zudem führt die Vignette zu Ausweichverhalten der Geringfahrer.

Dadurch werden nachgeordnete Straßen stärker belastet, viele Anwohner von Ortsdurchfahrten zusätzlichem Lärm und Dreck ausgesetzt.

Schließlich führt die Vignette nur zu einer weiteren Belastung für den Autofahrer ohne ihn an anderer Stelle sinnvoll zu entlasten. Denn die Annahme der CDU ist reichlich weltfremd: Sie will angeblich insgesamt keine Mehrbelastung, die Mineralölsteuer und/oder Kfz-Steuer um die Höhe der Vignettenentnahmen reduzieren. Dadurch steht der Verkehrsinfrastruktur kein zusätzliches Geld zur Verfügung, bei gleichzeitig entstehenden Kosten für Verwaltung und Kontrolle der Vignette.

Zudem zeigen aktuelle Entwicklungen, dass die Steuer relativ geringen Einfluss auf den Preis hat. Obwohl Benzin wesentlich höher besteuert wird als Diesel, sind die Preise inzwischen nahezu gleichauf.

Die Absenkung der Mineralölsteuer würde also vor allem den Spielraum der Ölmultis bei der Preisgestaltung erhöhen und somit die Konzerngewinne steigern – auf Kosten der deutschen Autofahrer.

*Die SPD fordert: Sofortiger Stopp aller Pläne zur Einführung einer Vignette, da diese ökologisch, ökonomisch und sozial ungerecht ist.*

### 5.3. Finanzierung sicherstellen

Um die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und die nötigen Neubauten schneller realisieren zu können benötigen wir mehr Geld als derzeit zur Verfügung steht.

Die SPD-Landtagsfraktion setzt sich daher für eine schrittweise Erhöhung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur ein. Nur wenn wir es schaffen den Mittelzufluss nachhaltig zu steigern, können wir den Wert unserer Infrastruktur erhalten und damit Wirtschaftswachstum und individuelle Mobilität gewährleisten.

Lange Jahre wurde, auch mit Geldern aus Baden-Württemberg, dazu beigetragen, dass die Infrastruktur des Ostens ein Niveau erreicht, das für deutsche Verhältnisse angemessen ist. Jetzt hat aber insbesondere Baden-Württemberg im Straßenbau Nachholbedarf.

Ergänzend fordert die SPD-Landtagsfraktion ein Sofortprogramm „stark belastete, alte Autobahnen“. Mit diesem Programm könnten Autobahnen, wie z. B. die A8, sofort durchgehend saniert und sechsspurig ausgebaut werden.

Die Landesregierung darf hier aber nicht nachstehen. Sie erhält mit der Kfz-Steuer 1,25 Mrd. Euro im Jahr, ohne diesen Betrag auch nur annähernd wieder in den Verkehr zu reinvestieren. Lediglich 36 Prozent der Kfz-Steuereinnahmen fließen wieder in Verkehrsmaßnahmen. Zum Vergleich: beim Bund sind es fast 50 Prozent.

*Die SPD fordert: Stufenweise Aufstockung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur aus Haushaltsmitteln. Bis dahin ein Sonderprogramm für besonders alte und hoch belastete Straßen. Außerdem muss sich das Land stärker als bisher engagieren.*

<sup>i</sup> Sabine Radke: *Verkehr in Zahlen 2007/2008*. DIW. 2008. S. 236ff.

<sup>ii</sup> Ivar Cornelius: *Demographischer Wandel in Baden-Württemberg und seine Auswirkungen auf die Mobilität*. Vortrag beim Mobilitäts-Symposium III des Landesverbandes der Baden-Württembergischen Industrie e.V. in Stuttgart. 29.6.2007. S. 9.

<sup>iii</sup> Dr. Kristina Birn: *Prognose der Verkehrsnachfrage und der Zugzahlen auf der Oberrheinstraße 2025*. BVU. 2008. S. 24.

<sup>iv</sup> ebd. S. 31.

<sup>v</sup> Lutz Ickert u.a.: *Abschätzung der Langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050*. ProgTrans. 2007. S. 7

<sup>vi</sup> *Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur*. Initiative Luftverkehr. 2006

<sup>vii</sup> Sabine Radke: *Verkehr in Zahlen 2007/2008*. DIW. 2008. S. 104.

<sup>viii</sup> Landtagsdrucksache 14/156

<sup>ix</sup> *Betriebsdaten des Schienenverkehrs*. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008. S. 4.

<sup>x</sup> Geschäftsberichte 2007 Flughafen Stuttgart, Baden-Airpark, Bodensee-Airport, Black-Forest Airport.

<sup>xi</sup> Geschäftsberichte 2007 Flughafen Stuttgart, Baden-Airpark, Bodensee-Airport; Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995, S. 105ff.

<sup>xii</sup> Quelle: Verkehrswissenschaftler Frank Schmid in der Rhein-Neckarzeitung 30.11.2007

<sup>xiii</sup> Quelle: Innenministerium Baden-Württemberg

<sup>xiv</sup> [http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/index.jsp?rubrik=5710&key=standard\\_document\\_32814338](http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/index.jsp?rubrik=5710&key=standard_document_32814338)

<sup>xv</sup> Landespolizeipräsident Erwin Hetger in BZ 04.02.2008

<sup>xvi</sup> *Wie beeinflussen Investitionen in den ÖPNV den PKW-Besitz?* Hass-Klau et al in: Der Nahverkehr 4/2008, S. 20