

Umwelthemen rücken wieder in den Vordergrund: Man spricht über den Klimawandel und seine dramatischen Folgen, wie es der aktuelle Weltklimabericht der UN prognostiziert, und liest über gesundheitsgefährdenden Feinstaub. «Umweltzonen» mit Fahrverboten werden ausgewiesen, und die Ausgabe von Plaketten wird begonnen; das Kfz als klimaschädigender CO₂-Produzent gerät zunehmend ins Visier der Umweltschützer. Dem Wald in Deutschland geht es so schlecht, wie seit Anfang der 1990er-Jahre nicht mehr, so die neuesten Waldschadensberichte. Gleichzeitig werben Umweltverbände und Verkehrsverbände in dieser Situation, vermehrt den ÖPNV, insbesondere den Schienennahverkehr, zu nutzen.

Und was ist jüngst im Land Baden-Württemberg geschehen? Die Landesregierung verabschiedete ein Sparpaket, mit dem ab 10. Juni viele Zugverbindungen auf verschiedenen Strecken gestrichen wurden! Besonders die Region Stuttgart trifft es empfindlich; aber es werden auch Zugkilometer auf einigen Strecken im ländlichen Bereich gekürzt, selbst auf solchen, die touristisch interessant sind. Nicht verschont bleiben sogar mit Millionenaufwand erneuerte Strecken, an denen sich die Kommunen finanziell beteiligten, für die vom Land bezuschusste moderne Triebwagen beschafft wurden. Am stärksten von den Streichungen betroffen sind Schüler und Berufspendler, die vermehrt in andere, bereits volle Züge bzw. auf den Bus umsteigen müssen. Bei dieser Angebotsverschlechterung werden viele Autobesitzer ihr Fahrzeug wieder aus der Garage holen, auf die schon übervollen Straßen drängen, vereint im Stau zusammen mit den nicht enden wollenden LKW-Kolonnen, mit allen Konsequenzen für die Umwelt.

Was ist der Grund für die Zugstreichungen? Im Zuge der Bahnreform ging 1996 die Zuständigkeit des Schienennahverkehrs auf die Länder über. Die für einen Bahnbetrieb nötigen Regionalisierungsmittel erhielten die Länder: 7 Mrd. € jährlich bis 2005. Bis 2008 werden die Mittel aber auf 6,6 Mrd. € zurückgehen. Grund für die Kürzung war u.a., dass die Bundesländer die Mittel teilweise zweckentfremdet hatten oder bisher eigene ÖPNV-Mittel durch Bundesmittel ersetzt hatten. Dies war leider auch in Baden-Württemberg der Fall: 1997 wurden rund 60 Mio € Landes-ÖPNV-Gelder durch Regionalisierungsmittel ersetzt. Das Land hat damit in den vergangenen zehn Jahren 600 Mio € weniger Haushaltsmittel für den ÖPNV aufgewendet als vor der Regionalisierung. Der Bund holt sich diese Einsparungen des Landes auf Kosten des Bundes nun wieder zurück.

Leider weigert sich die Landesregierung, wieder ihren Beitrag für den ÖPNV zu leisten, wie dies vor 1997 üblich war. Die Länder hatten der Kürzung der Regionalisierungsmittel nur zugestimmt, weil sie gleichzeitig an den Mehreinnahmen der zum 1. Januar 2007 erhöhten Mehrwertsteuer beteiligt werden. Für Baden-Württemberg betragen die Zusatzeinnahmen aus der Mehrwertsteuer

über 700 Mio EUR. Dennoch soll nach dem Willen der Landesregierung und der Mehrheit der Landtagsabgeordneten nicht ein € dieser Zusatzmittel die Kürzung der Regionalisierungsmittel ausgleichen. Somit fehlen im Land 70 Mio € jährlich für Bus und Bahn. Die Folge ist, dass viele Zugverbindungen auf 24 Strecken, das entspricht rund 2,1 Mio Zugkilometern, gestrichen werden. Darunter sind auch viele gut ausgelastete, von Pendlern und Schülern benutzte Züge, auch auf wichtigen Verbindungen zwischen Stuttgart und Tübingen, die nicht mehr fahren. Zum Glück erfolgen – entgegen den ersten Planungen – keine Streckenstilllegungen.

Die Zugstreichungen sind ökologisch und ökonomisch unsinnig. Diese Entscheidung der Landesregierung stellt keinen Beitrag dar, den Straßenverkehr, insbesondere in der Region Stuttgart, zu entlasten, den Feinstaub zu reduzieren, Energie einzusparen und CO₂-Emissionen zu vermeiden. Dabei war das Land einmal vorbildlich. Es hat im Jahr 1991 als erstes Bundesland ein eigenes «Schienenkonzept» herausgebracht, damit die Verkehrsströme im Personen- und Güterverkehr in möglichst großem Umfang auf die Schiene gelangen. Tatsächlich sind in den folgenden Jahren im Zuge der Regionalisierung mit den Bundeszuschüssen viele Strecken modernisiert und reaktiviert worden, mit der Folge, dass die Fahrgastzahlen um rd. 50% gestiegen sind und auf mancher Straße diese Entlastung spürbar wurde. Dies zeigt sich auch daran, dass die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge in Baden-Württemberg zurückgehen. Doch seit 2004 kürzt die Landesregierung das ÖPNV-Angebot.

Dabei sollte das Bahnfahren in Anbetracht der sich dramatisch entwickelnden Klimaveränderungen auch weiterhin forciert und gefördert werden. Bayern muss uns ein Vorbild sein: dort wurden keine Züge gestrichen, vielmehr zusätzliche Zugverbindungen im Umfang von 1,7 Mio. Zugkilometern neu bestellt! Denn die Eisenbahn ist das umweltverträglichste Transportmittel im Hinblick auf Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß, aber auch aufgrund ihres geringen Flächenbedarfs, ihres hohen Grades an Sicherheit und ihrer auch sonst geringen Umweltauswirkungen, dies bei hoher Transportleistungsfähigkeit. Daher fordern wir von der Landesregierung, dass sie die Finanzierungslücke schließt und die Zugstreichungen wieder rückgängig macht, ja angesichts der düsteren Prognosen alles daran setzt, den Schienenverkehr auszubauen.

Dabei zeigen die Beispiele in Baden-Württemberg, dass viele kleinere Maßnahmen sinnvoller sind als ein einziges Großprojekt. Umweltministerin Tanja Gönner darf sich in diesem Jahr «Ökologia – Botschafterin der Ökologie» nennen, nachdem sie die Schirmherrschaft der Stiftung für Ökologie und Demokratie übernommen hat. Möge sie sich doch beim Innenministerium dafür einsetzen, dass für eine bessere Umwelt der Transport auf der Schiene gestärkt wird.