

Straße, Schiene und Co – alles Verkehr(t)?

>> **Vermeiden – verlagern – verträglich gestalten:** Forderungen für eine Verkehrswende. Denn Fliegen und Fahren heizen dem Klima mächtig ein. Und das Klima uns. **Petra Selg** zum Topthema der Grünen (Blätter).

>> **Krabbeln – fallen – aufstehen.** Grenzen der Mobilität erfahren aber nicht nur Kinder. Im Zeichen des demografischen Wandels brauchen auch alte Menschen neue Ideen für eine zukünftige Mobilitätsinfrastruktur. Von **Suzan Ünver**.

>> **Erhalten – erweitern – ökologisieren.** Nachhaltigkeit und Generationengerechtigkeit sind die Stichworte beim "grünen" Straßenbau. Überlegungen dazu von **Winne Hermann**.

>> **Ausbauen – umbauen – elektrifizieren.** Sonst wird's nie was mit der Verlagerung auf die Schiene. Doch die Landesregierung liebäugelt lieber mit Gigalintern. Das Desaster beim Güterverkehr beschreibt **Matthias Lieb** vom VCD.

>> **Gigantisch – historisch – unterirdisch.** Früher baute man Grabkammern, wenn sich jemand ein Ewigkeitsdenkmal setzen wollte. Kann's ein Bürgerentscheid noch richten? Stuttgart 21 oder wie Stuttgart und das Land viel Geld sparen würden, debattiert **Werner Wölfe**.

>> **Billig – dreckig – hoch subventioniert:** Fliegen boomt und die Regionalflughäfen schießen fast schon wie Pilze aus dem Boden. Und das obwohl Flugzeuge wahre Klimakiller sind. **Martin Hilger** zum „Airpörtle“-Wahn im Land.

Liebe Freundinnen und Freunde,

Der Klimawandel ist die größte ökologische Herausforderung unserer Zeit. Vor allem Straßen- und Flugverkehr tragen in besonderem Maße zur Erderwärmung bei. Im Straßenverkehr entstehen in der EU und deutschlandweit rund 20 Prozent aller CO₂-Emissionen. Der Straßenverkehr ist damit der Bereich mit dem zweithöchsten Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen. In Baden-Württemberg ist der Straßenverkehr sogar für fast 30 Prozent des CO₂-Ausstoßes verantwortlich und damit der Klimakiller Nummer eins.

Während die Treibhausgasemissionen in allen anderen Sektoren wie privaten Haushalten, Industrie und Gewerbe von 1990 bis 2004 um fünf Prozent gesunken sind, hat der CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland um 26 Prozent zugenommen.

Das zeigt: Der Verkehrsbereich ist bislang in Sachen Emissionsminderung viel zu sehr vernachlässigt worden – er hat zu wenig zur Erreichung der Klimaziele beigetragen. >>

Wenn dieser Negativ-Trend ungebrochen anhält, werden die in den anderen Bereichen erreichten Fortschritte durch den Verkehr zunichte gemacht.

Wir haben auf unserem Landesauschuss in Pforzheim heftig mit dem DaimlerChrysler-Vorstandsmitglied Thomas Weber diskutiert. Dabei haben wir deutlich gemacht: Die Ökologisierung des Automobils muss ein zentraler Baustein zukunftsfähiger Mobilität sein. Die Fahrzeuge müssen deutlich effizienter werden. Die Automobilhersteller müssen ihrer klimapolitischen Verantwortung endlich gerecht werden und die Herausforderung des Klimawandels konsequent annehmen. Ihren schönen Ankündigungen müssen nun auch konkrete Taten folgen.

Klar ist aber: Die notwendige drastische Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen ist nicht allein durch verbrauchsarme Autos möglich. Wir brauchen eine echte Verkehrswende, die den drei V's folgt: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten.

Dringend notwendig ist die Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 80 km/h auf Landstraßen, 30 km/h innerorts (mit Ausnahmen) und vor allem 120 km/h auf Autobahnen. Ein solches Tempolimit könnte den Spritverbrauch sofort um 9 Prozent senken. Auf längere Sicht wäre sogar eine Reduzierung des Spritverbrauchs um 30 Prozent möglich, da wir so dem Trend zu immer größeren und stärker motorisierten Autos entgegenwirken würden. Rasende Sprintschlucker könnten so bald der Vergangenheit angehören.

Außerdem müssen wir sämtliche Potenziale zur Vermeidung von Verkehr und zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie etwa die Schiene oder das Fahrrad aus-

schöpfen. Alternativen zum individuellen PKW-Verkehr wie Car-Sharing und Car-Pooling, aber vor allem die Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr müssen stärker entwickelt und ausgebaut werden.



Die Menschen im Land wollen einen verlässlichen, bezahlbaren und flächendeckenden öffentlichen Nahverkehr. Geradezu grotesk sind vor diesem Hintergrund die Zugstreichungen im Regionalverkehr, die im Juni in Kraft getreten sind. Über 2 Millionen Bahnkilometer pro Jahr sind dem Rotstift der Landesregierung zum Opfer gefallen. Noch unglaublicher ist, dass die dabei eingesparten Haushaltsmittel jetzt angesichts unerwarteter Steuermehreinnahmen in den Straßenbau fließen sollen.

Die Unsummen, die für das Milliardengrab Stuttgart 21 verbuddelt werden, sind vor allem für Menschen, die im ländlichen Raum wohnen und auf einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind, nicht nachvollziehbar. Im Interesse der BürgerInnen und des Klimaschutzes benötigen wir keine Denkmäler für angeschlagene Ministerpräsidenten.

Neben dem Straßenverkehr ist der ständig wachsende Flugverkehr

besonders klimaschädlich. Wir fordern deshalb den sofortigen Stopp der Subventionierung von Regionalflughäfen wie Söllingen oder Friedrichshafen und die Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO₂-Emissionshandel. Vor allem sollte der unsinnige Kurzstreckenflugverkehr beendet werden. Da sich aber nicht jeder Flug vermeiden lässt, sollte für solche unvermeidlichen Flüge zumindest eine Klimaschutz-Ausgleichszahlung geleistet werden, wie wir es etwa bei "atmosfair" tun.

Liebe Freundinnen und Freunde, die Negativfolgen vor allem des Straßen- und Flugverkehrs für das Klima sind schon lange bekannt. Dieses Erkenntnis ist nicht über Nacht vom Himmel gefallen, und für uns Grüne war Klimaschutz schon immer ein "Topthema". Konsequenter Klimaschutz gerade im Verkehrsbereich sollten wir deshalb nicht an medienwirksamen Ankündigungen messen, sondern an konkreter Politik. Schauen wir also den selbsternannten "Klima-Retter" der anderen Parteien, die in letzter Zeit wie Pilze aus dem Boden schießen, genau auf die Finger.

Herzlichst, Eure

>> Petra Selg, Landesvorsitzende

Alt und mobil

Wie komme ich von A nach B, wenn ich alt bin? Ich möchte mobil bleiben, möchte in so ziemlich jeder Lebenssituation, in jedem Alter das jeweils passende Verkehrsmittel für meine Wege wählen können, eine bedarfsgerechte Infrastruktur vorfinden und mit den mir finanziell zur Verfügung stehenden Mitteln nutzen können. Ich möchte eine Infrastruktur, die möglichst geringe negative Auswirkungen auf die Umwelt etwa in Form von Abgasen, kostenintensivem Energieverbrauch, Lärmbelastung oder "unschöner" Flächenversiegelung mit sich bringt. Außerdem soll möglichst dezentral über diese Infrastruktur und das Leistungsangebot entschieden werden, zum Beispiel in schlagkräftigen lokalen und regionalen Einheiten, deren Gremien ich direkt wählen kann.

Betrachten wir uns selbst: Auch die LeserInnen der Grünen Blätter gehören zu den künftigen Alten. Die Führerscheinquote ist hoch, und das Auto wird gewohnheitsmäßig für einen Großteil der Wege genutzt. Dies gilt weniger für Ballungsräume, stärker für ländliche Regionen. Viele Gewohnheits- und VielfahrerInnen haben Vorbehalte gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln. Statt auf den ÖPNV umzusteigen, nutzen viele so lange wie möglich den eigenen Pkw.

Nach wie vor gilt in der Infrastrukturpolitik: Bauliche Maßnahmen wie etwa Aufzüge an Bahnstationen sind Investitionen, Einsatz von Personal sind Kosten – selbst wenn diese sich rechnen. In den vergangenen Jahren konnte die Barrierefreiheit im ÖPNV deutlich verbessert werden. Da die Hemmnisse für eine verstärkte ÖPNV-Nutzung jedoch mit zunehmendem Alter auch in persönlichen Erfahrungen und körperlichen Einschränkungen begründet sind, gewinnen neben baulichen und technischen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit gerade Dienstleistungen am Menschen an Bedeutung.

Denn was nützt ein Aufzug, wenn Ängste bestehen, abends steckenzubleiben, wenn weder tagsüber noch abends jemand den Bahnhof betreut? Wenn niemand da ist, der einen nach dem Umzug in die neue seniorengerechte Wohnanlage begleitet und die Alltagsgänge und die ÖPNV-Zugänge zu erkunden hilft, wenn die Elektronik im Auto wohlvertraut ist, die Handhabung des Fahrscheinautomaten aber zu Schweißausbrüchen führt? Was passiert, wenn in einigen Kreisen der Busverkehr ausgedünnt wird, weil der Schüler- und Ausbildungsverkehr stark abnimmt, die Zahl der Berufspendler sinkt?



Es geht um ein der demografischen Entwicklung angepasstes Verständnis von Daseinsvorsorge. Unverändert bleibt das Ziel, soziale, kulturelle und ökonomische Zugänge zu schaffen, möglichst vielen Menschen in möglichst hohem Maße gesellschaftliche Teilhabe, Chancengerechtigkeit und Verwirklichung des eigenen Lebensentwurfes zu ermöglichen.

Nicht unverändert bleibt die Gestaltung der Leistungen der Daseinsvorsorge. Flexible organisatorische Lösungen, neue Finanzierungsformen (Subjektförderung ergänzend zur Infrastrukturförderung) und zielgruppengerechte Informations- und Unterstützungsdienstleistungen tragen auch zu einer generellen Qualitätssteigerung des ÖPNV bei, von der alle Nutzergruppen profitieren. Denn die altersgerechte Gestaltung der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur

ist ein echtes Mehrgenerationenprojekt: Nützen doch die Barrierefreiheit, beserer Service und mehr Qualität nicht nur den jeweiligen Zielgruppen, sondern allen. Vor allem auch jener künftigen Nutzergruppe, die derzeit – krabbelnd, fallend und wieder aufstehend, aber dennoch bereits kaum zu bremsen – die Grenzen der Mobilität erkundet.

>> Suzan Ünver, Sprecherin der BAG Wirtschaft und Finanzen

Grüne und Straßenbau – Grüner Straßenbau?

Die Zeiten, in denen Grüne grundsätzlich jede Straße abgelehnt haben ("Straßen erzeugen Verkehr"), sind vorbei. Wenn etwa Orte durch Durchfahrtsverkehr extrem belastet und zerschnitten werden, dann hilft auch der Ausbau des ÖPNV allein nicht weiter. Schon unter der rot-grünen Bundesregierung, als der aktuelle Bundesverkehrswegeplan erstellt wurde, haben viele Grüne sich für bestimmte Straßenbauprojekte und vor allem für umweltverträgliche Ortsumfahrungen ausgesprochen. Dabei haben wir auch teure Tunnellösungen wie die B 31 in Freiburg oder die B 27 in Tübingen gegen harten Widerstand der Straßenbauer durchgesetzt, die lieber mehr Kilometer, d.h. offene Straßen bauen.

Lange und teure Wunschliste

Tatsächlich wird der "grüne" Straßenbau aufgrund von Natur- und Lärmschutzauflagen immer teurer. Die verantwortbaren teuren Projekte konkurrieren mit zahllosen unsinnigen

gen, "billigeren" Projekten. Die baden-württembergische Liste der Projekte des "vordringlichen Bedarfs" (VB) für den Bundesverkehrswegeplan (2000-2015) war ein großes unrealistisches Wunschkonzert mit Kosten von 4 Milliarden Euro. Das hat die Landesregierung unlängst zugegeben. Für den Rechnungshof musste sie jetzt eine "Priorisierung von Straßenbauprojekten" vornehmen, was sie bisher stets verweigert hat. Da insgesamt rund doppelt so viele VB-Projekte bis 2015 angemeldet sind, wie der Bund mit 2 Milliarden bis dahin finanzieren kann, mussten die Projekte in Priorität A (bis 2015) und Priorität B eingeteilt werden. So rutschen zahlreiche VB-Projekte, die auch wir Grüne gefordert haben, weit ins nächste oder übernächste Jahrzehnt.

Das Übel bleibt. Es werden keine Schwerpunkte und keine verkehrspolitisch begründeten Prioritäten gesetzt. Alle (Wahl-)Kreise sollen vom Straßenbaukuchen etwas abbekommen. So dauert die Fertigstellung der Bauprojekte mangels Mittel und dank des Gießkannenprinzips oft Jahrzehnte. Die Mittel sind gebunden – der Nutzen bleibt wegen der langjährigen Baustellen aus. In Oberschwaben und anderswo, wo man heftig für den Ausbau der Bundesstraßen gekämpft hat, versucht man einzelne Bundesstraßen abzustufen, weil Land und Landkreise offenbar mehr Geld für Straßenbau haben. Dabei bräuchten Land und Kommunen das Geld dringend für Bildung und soziale Zwecke.

Erhalten und Erweitern statt Neubauen

Völlig übersehen wird, dass wir schon heute ein extrem großes und im internationalen Vergleich ziemlich perfektes Netz haben, dessen Pflege- und Erhaltungskosten in der Zukunft riesig sein werden. Deshalb setzen wir uns seit Jahren im Bundestag für die Umschichtung der Straßenmittel ein:

Erweiterung bzw. Ausbau von hochbelasteten Bundesstraßen und Autobahnen statt Neubau, weil dies kostengünstiger und ökologisch verträglicher ist. Es gilt den Verkehr auf dem vorhandenen Straßennetz auch durch moderne Leit- und Lenksysteme zu steuern, statt die Raserei zu fördern mit der Folge von Staus und Unfällen. Dazu brauchen wir ein Tempolimit und eine elektronische, verkehrsunabhängige Geschwindigkeitslenkung, die dichten Verkehr harmonisieren und flüssig halten.

Anstatt das Netz immer weiter auszubauen, sollten wir vor allem die vorhandenen Engpässe aufweiten und wenige Hauptachsen (z.B. die A 8) auf sechs oder acht Spuren ausbauen bzw. besser nutzen durch (zeitliche) Steuerung etwa über Mautgebühren.



Umdenken und Umlenken

Angesichts des Bevölkerungsrückgangs im Lauf der nächsten Jahrzehnte können wir nicht ständig die Straßeninfrastruktur ausbauen, als würde der Verkehr gewissermaßen ewig weiter wachsen. Jedes Straßenprojekt muss auf den Prüfstand: Brauchen wir die Straße auch noch in 30 oder 50 Jahren und können/wollen wir uns deren Unterhalt leisten? Oder brauchen wir das Geld nicht eher für Bildung und Forschung, für Kinder- und Altenbetreuung? Die Prinzipien Nachhaltigkeit und Generationengerechtigkeit müssen endlich auch beim Straßenbau eingeführt und durchgesetzt werden. Eine grüne Herausforderung!

>> Winne Hermann, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Bundestag

Güterverkehr auf Abwegen

Mit dem "Schienenkonzept Baden-Württemberg" wollte 1991 die Landesregierung den Schienenverkehr stärken, insbesondere die Verkehrszuwächse auf die Schiene verlagern. Doch das Gegenteil ist eingetreten. Die Güterverkehrsleistung in Baden-Württemberg ist von 1990 bis 2004 von 50 auf 69 Millionen Tonnenkilometer gestiegen – und der Anteil des Lkw-Verkehrs daran wächst (1990: 70 Prozent, 2004: 77 Prozent). Der Anteil des Schienenverkehrs hat sich in einem wachsenden Markt absolut vermindert (von 6,2 auf 5,8 Mio tkm). Im Vergleich zu anderen Bundesländern liegt der Schienengüterverkehr (SGV)-Anteil besonders niedrig. Mit dem DB-Programm Mora C wurden in Baden-Württemberg viele Gleisanschlüsse aufgegeben, nur wenige konnten von nicht-bundeseigenen Bahnen übernommen werden.

Während in anderen Bundesländern viele private Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet worden sind, gibt es im Ländle nur wenige Unternehmen, einzig die HzL ist noch nennenswert im SGV engagiert. Trotz eines Förderprogramms des Bundes konnten keine Gleisanschlüsse reaktiviert werden. Exemplarisch war im vergangenen Jahr die Entscheidung über den Straßentransport des Mülls aus der Region Zollernalb zur Verbrennungsanlage in Stuttgart. Ein Gutachten der Universität Stuttgart hatte die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverbindung aufgezeigt – trotzdem hat sich die Regionalpolitik für den Lkw-Transport entschieden, weil dieser geringfügig preisgünstiger war. Dies zeigt, dass die Belastungen des SGV durch Trassenpreise im Vergleich zur Lkw-Maut nach wie vor zu hoch sind und die Entscheider – auch die Politik – nur auf den Preis achten.

Ein weiteres Problem des SGV stellt der Ausbauzustand der Güterverkehrsachsen dar: Die Rheintalbahn ist bis an die Kapazitätsgrenze belegt, der viergleisige Ausbau, vertraglich mit der Schweiz bis 2016 zugesagt, ist nach der Entscheidung für Stuttgart 21 weiter entfernt denn je. Die Gäubahn Stuttgart - Singen mit vielen eingleisigen Abschnitten stellt einen weiteren Engpass Richtung Süden dar. Richtung Osten begrenzt die Geislinger Steige die Güterzugkapazitäten, der Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm lässt dieses Nadelöhr dauerhaft bestehen. Güterzüge vom Containerbahnhof Ulm müssen nach Italien den Umweg über Stuttgart und die Gäubahn machen, da die Strecke Richtung Lindau nicht elektrifiziert ist. Zur Steigerung des SGV wären somit der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn, ein güterzugtauglicher Ausbau Stuttgart - Ulm, die Elektrifizierung der Südbahn Ulm - Friedrichshafen - Lindau sowie der abschnittsweise Ausbau der Gäubahn notwendig. Zur Lärmreduktion der Güterzüge wäre anstelle des Baus von hohen Lärmschutzwänden die Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsen vordringlich.



Während ein Engagement der Landesregierung für den SGV heute (anders als noch vor 15 Jahren) nicht erkennbar ist, werden Versuchsfahrten von Gigalibern auf der Straße genehmigt. Dabei belasten diese Monstertrucks die Straßeninfrastruktur überproportional und würden zu einer weiteren Reduktion des SGV führen. Der Neckar als Binnenwasserstraße lei-

det an den inzwischen zu kleinen Schleusen. War man Mitte der 1960er Jahre stolz, dass Rheinschiffe endlich bis Plochingen fahren konnten, sind die heutigen Rheinschiffe für die Schleusen zu lang. Ein umweltverträglicher Ausbau der Schleusen könnte sowohl dem Naturschutz als auch der Binnenschifffahrt dienen – sofern auch die Emissionen der Binnenschiffe deutlich reduziert werden.

>> Matthias Lieb, Landesvorsitzender Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Milliardengrab Stuttgart 21: Wir schaufeln es zu

Am 19. Juli 2007 wurde zum wiederholten Mal der Durchbruch für Stuttgart 21 verkündet: Die Projektpartner unterzeichneten die "Memorandum of Understanding" genannten Eckpunkte, wie die ICE-Strecke Wendlingen-Ulm und der Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 finanziert werden sollen. Die endgültige Finanzierungsvereinbarung soll noch nachverhandelt und – eventuell erst im nächsten Jahr – in den Gremien beschlossen werden.

Wir Grüne haben die ICE-Strecke Wendlingen-Ulm immer befürwortet, aber nicht die "21er-Projekte". München, Frankfurt und andere Städte haben ebenfalls über Tunnelbahnhöfe diskutiert. Dort setzte sich am Ende jedoch die Vernunft oder zumindest die fehlenden Milliarden durch. Die Pläne wurden entsorgt, die Kopfbahnhöfe bleiben erhalten, und trotzdem fährt der ICE nicht an diesen Städten vorbei. Mit Stuttgart 21 soll dagegen ein unterirdischer Flaschenhals von nur acht Gleisen gebaut werden, der einen

integralen Taktfahrplan und die Vernetzung zwischen Fern- und Regionalverkehr auf Dauer erschweren wird.

Hierzulande hat ein schwer angeschlagener Ministerpräsident einen Erfolg gebraucht und seine politische Zukunft an das Projekt geknüpft. Kein Wunder, dass er mit immer weiteren Millionenbeträgen anfängliche Widerstände von Bundesverkehrsminister Tiefensee gegen Stuttgart 21 ausräumte. Der hatte noch im Oktober 2006 die fehlende Wirtschaftlichkeit des Projekts bemängelt – das einzige, was sich seither geändert hat, sind die höheren Finanzierungszusagen aus dem Land. Tiefensees Freude über die badenwürttembergischen Schnäppchen war nicht zu übersehen. So einen Dummen wird er nicht mehr finden, der ihm für ein Bundesprojekt so viel zahlt.

Das Land wird sich an der Schnellbahntrasse Wendlingen-Ulm mit 950 Millionen Euro beteiligen, es finanziert also nahezu die Hälfte der Bundesaufgabe. Stuttgart 21, das mit 2,8 Milliarden Euro plus Kostensteigerungsrisiko angesetzt ist, lässt es sich 635 Millionen Euro kosten, zusätzlich wird die Übernahme von Risiken in Höhe von 473 Millionen Euro zugesagt. Diese enormen Aufwendungen fehlen an anderer Stelle, beispielsweise im Regional- und Nahverkehr: Bei der Umstellung auf den Sommerfahrplan wurden Züge gestrichen. Gegen die Streichungen haben wir gemeinsam gekämpft – und wurden abgespeist mit dem Argument, die Schuldentilgung hätte Vorrang. Zugleich fehlen Mittel für Schieneninvestitionen im ganzen Land.

Die Stadt Stuttgart wird für Stuttgart 21 über die bereits in den vergangenen Jahren vertraglich vereinbarten Anteile hinaus Kosten von etwa 85 Millionen Euro übernehmen und will zusätzlich der Bahn Verzugszinsen in Höhe von

212 Millionen Euro erlassen. Dafür kann sie demnächst stolz die größte Baustelle Deutschlands für sich reklamieren.

In Stuttgart beginnt das allgemein zu spürende Gefühl des "Die machen eh was sie wollen" in Ärger und Wut umzuschlagen. Die Bürger wollen gefragt werden. In der Schweiz wäre ein Projekt dieser Dimension den Bürgerinnen und Bürgern zur Entscheidung vorgelegt worden – und zwar selbstverständlich.



Die Stuttgarter Grünen bereiten gemeinsam mit den Umweltverbänden und der Initiative "Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21" ein Bürgerbegehren vor. Startschuss ist im September. Damit wollen wir einen Bürgerentscheid darüber erzwingen, ob die Stadt Stuttgart die deutlichen Mehrkosten gegenüber den Vereinbarungen aus 2001 und 1995 zum Anlass nehmen soll, aus dem Projekt auszusteigen.

Bereits im Juni hatten die Stuttgarter Grünen die Bürger mit 200.000 Broschüren und stadtweiten Infoständen informiert und aktiviert. Die Resonanz war überwältigend positiv. Nun melden sich täglich Leute und erklären ihre Bereitschaft zu unterschreiben und aktiv Stimmen zu sammeln.

Wir Grüne brauchen für diesen Bürgerentscheid vielfache Unterstützung – auch aus dem Land. Gemeinsam müssen wir das doch hinbekommen!

>> Werner Wölfle, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag

"Airpörtle"-Wahn auf Kosten der Steuerzahler

Der Kalte Krieg hat in Deutschland zahlreiche Militärflugplätze zurückgelassen, was zu einem hoch subventionierten "Flughäfele"-Boom geführt hat. Da Flughäfen Ländersache und die "Airpörtle" Prestigeobjekte sind, findet eine Koordination der Aktivitäten selten statt.

Regionalflughäfen gelten als wichtiger Standortfaktor für die örtliche Wirtschaft. Wenn dies richtig wäre, wären Business-Flüge in Tagesrandlage ein Schwerpunkt des Flugangebotes. Das Gegenteil ist aber der Fall. Die meisten dieser Flughäfen bieten nur wenige Business-geeignete Flüge an und leben von Touristen- und Billigflügen in das europäische Ausland. Das kostet die Steuerzahler viel Geld. Während die "größeren" Regionalflughäfen wenigstens noch die laufenden Kosten erwirtschaften, zahlen die Steuerzahler die meisten Investitionen, die wegen der stetig steigenden Fluggastzahlen ebenso stetig erfolgen.

In Baden-Württemberg sind seit 1990 zum Landesflughafen Stuttgart die "Flughäfele" Friedrichshafen und Karlsruhe-Söllingen hinzugekommen, deren jährliche Fluggastzahlen von deutlich weniger als einer Million bei weitem nicht ausreichen, um wirtschaftlich zu arbeiten. Nach einer Untersuchung von Deutsche Bank Research sind dafür mindestens zwei Millionen Fluggäste pro Jahr erforderlich – ein kaum erreichbarer Wert, denn es entsteht neue Konkurrenz.

Nur 50 Kilometer von Söllingen entfernt wurde dieses Jahr der Flugplatz Lahr eröffnet, der nur für den Charterverkehr zum "Europapark" zugelassen

ist. Die Behauptung, er finanziere sich selbst, ist natürlich falsch. Die Kommune hat die Straßeninfrastruktur bezahlt und es fallen jährlich 600.000 Euro für die polizeiliche Bewachung an. Die Investitionen in die Sicherheitstechnik (1,6 Mio. Euro) sollten durch Gebühren hereingeholt werden, bei gerade einmal 60 Flügen im ganzen Jahr 2007 ist daran aber nicht zu denken. Kein Flughafen kann so überleben. Die Forderung, die Beschränkungen für Lahr fallen zu lassen, wird sicher schon bald gestellt werden.

Nicht viel anders sieht es in Friedrichshafen aus. Nur 70 Kilometer entfernt ging dieses Jahr der hoch subventionierte Flughafen Memmingen in Betrieb. Airlines wie "Ryanair" nutzen solche Situationen schamlos aus, um die Landegebühren massiv zu drücken – die Bürger zahlen's.

Wirtschaftlich scheint die Welt am Flughafen Stuttgart heil, der Airport boomt. Deshalb plant die Flughafengesellschaft dort auch eine zweite Piste. Die Anwohner haben sich auf die früheren Ministerpräsidenten Späth und Teufel verlassen, die versprochen haben, dass es dazu nicht kommt, und sind stinksauer. Oettinger will sich bis jetzt nicht festlegen. Ignoriert er die Zusagen seiner Vorgänger, wofür einiges spricht, wird es auf den Fildern noch heiß hergehen. Langfristig gesehen wäre eine zweite Piste wahrscheinlich eine Fehlinvestition. Wegen der Steuersubvention des Flugbenzins wirken sich Ölpreis-Erhöhungen im Flugverkehr besonders drastisch aus. Der steil ansteigende Ölkonsum in Asien wird in den nächsten Jahren zu einer Ölpreisexplosion und zu einem Ende des Billigflugbooms im heutigen Stil ("zum Taxipreis") führen. Es ist deshalb keineswegs sicher, dass die Fluggastzahlen in zehn Jahren höher sein werden als heute.

>> Martin Hilger, parlamentarischer Berater für Verkehrspolitik der Grünen im Landtag

>> kurz und grün

Freiburg: Priorität für Klimaschutz

Freiburg hat ein neues ambitioniertes Klimaschutzkonzept mit 70 Maßnahmen – das ist ein großer Erfolg des grünen OB, der grünen Umweltbürgermeisterin und der grünen Gemeinderatsfraktion. Ziel des Konzepts: Der CO₂-Ausstoß soll bis 2030 um 40 Prozent gegenüber 1992 reduziert werden – das heißt ab sofort jährlich mindestens 1,5 Prozent weniger Treibhausgase. Alle zwei Jahre soll kontrolliert werden, ob dieses Ziel erreicht wurde, so dass bei Problemen nachgesteuert werden kann. Außerdem sollen 10 Prozent (1,2 Mio. Euro) der badenova-Konzessionsabgabe sowie weitere 2,3 Millionen Euro zusätzlich pro Jahr für den Klimaschutz verwendet werden. Darüber hinaus will die Stadt auf Ökostrom umsteigen, und es soll geprüft werden, ob die badenova Ökostrom als Standardstrom einführt.

Unterschriftenaktion:

Keine Laufzeitverlängerung für Neckarwestheim

Keine Laufzeitverlängerung, sondern Stilllegung des Atomkraftwerks Neckarwestheim !! Das ist die Kernforderung der Neckarwestheimer Erklärung. Die Unterschriftenaktion wird von einem breiten gesellschaftlichen Bündnis getragen, an dem auch die baden-württembergischen Grünen mitwirken. Auf www.neckarwestheimer-erklärung.de könnt Ihr die Neckarwestheimer Erklärung online unterzeichnen und so ein Zeichen gegen die Dinosauriertechnologie Atomkraft setzen.

Das neue Solarbuch ist da!

Dr. Walter Witzel, unser früherer MdL, und Dieter Seifried haben ihr Standardwerk aktualisiert und in 3. Auflage herausgebracht. Wie gewohnt werden alle Arten der Erneuerbaren Energien auf neuestem technischen Stand dargestellt und energiepolitisch eingeordnet. Anschauliche Aufbereitung, umfassende Tabellen und eine beiliegende CD-ROM machen das Solarbuch für Fachleute und für politisch Interessierte spannend und beinahe unverzichtbar.

120 – Tempolimit fürs Klima

In den Sommerferien setzten die grünen Landesvorsitzenden Petra Selg und Daniel Mouratidis gemeinsam mit Winne Hermann und Werner Wölffe, den Verkehrsexperten der grünen Bundestags- und Landtagsfraktion, an der A 8 bei Stuttgart ein sichtbares Zeichen für mehr Klimaschutz und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Mit einem Transparent mit der Aufschrift "120 – Tempolimit fürs Klima" warben sie auf einer Autobahnbrücke für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h auf deutschen Autobahnen.



Die LAG Hochschule stellt sich vor

Die LAG Hochschulpolitik beschäftigt sich mit den Entwicklungen und Problemen von Hochschule und Wissenschaft im Land. In der LAG treffen sich Uni-Angehörige zweimal im Semester und arbeiten im engen Austausch mit der zuständigen Landtagsabgeordneten Theresia Bauer zur Hochschulpolitik.

Ein aktuelles Thema der LAG ist der Vorstoß der Landesregierung, im Rahmen der Überarbeitung des Landeshochschulgesetzes die gesetzliche Garantie der Gruppenuniversität abzuschaffen. Geplant ist, den Hochschulen freizustellen, ob sie die Beteiligung aller universitären Gruppen (ProfessorInnen, Studierende, akademischer Mittelbau, Personal) in Senat und Fakultätsräten ändern und dem Einfallreichtum der RektorInnen anpassen. Eine Ausweitung der Beteiligung wird dabei ausgeschlossen: Wirtschaftliche Größen wie Effektivität und Effizienz sollen den Ton angeben. Diese Entwicklung ist nicht hinnehmbar. Unsere Hochschulen leiden nicht an zu viel, sondern an zu wenig demokratischer Mitbestimmung. Gerade Studierenden muss durch die Einführung der Verfassten Studierendenschaft die Bedeutung zukommen, die sie für die Hochschulen tatsächlich haben.

Kontakt: hochschule@lag.gruene-bw.de
Internet: <http://www.gruene-bw.de/strukturen/arbeitskreise/hochschule.html>

>> Eva Lübke (KV Mannheim) und Thorsten Deppner (KV Freiburg), LAG-SprecherInnen

>> Termine

15. September 2007

Sonder-BDK von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN in Göttingen.
Infos: www.gruene.de

15. September 2007

"Ich bin so frei", Rhetorikseminar.
10:30 - 17:00 Uhr, Stuttgart,
Stiftung Geißstraße Sieben
Infos und Anmeldung:
www.boell-bw.de

22. September 2007

Kreisvorständetreffen, 11:00 - 16:00
Uhr, Stuttgart, Café Merlin

22. September 2007

Plenumssitzung der LAG Christen,
10:15 - 16:00 Uhr, Infos:
christen@lag.gruene-bw.de

26. September 2007

"Sport und Ethik - Ethik und Sport".
Diskussionsveranstaltung der Heinrich
Böll-Stiftung Baden-Württemberg im
Rahmen der UCI-Straßenrad-WM.
18:00 - 21:00 Uhr, Stuttgart,
TurmForum im Hauptbahnhof. Infos
und Anmeldung: www.boell-bw.de

28. September 2007

"Grundeinkommen? Grundsicherung?
Hartz IV? - Wie machen wir den Sozial-
staat zukunftsfähig?", Gewerkschafts-
Grün in der Diskussion, mit Dr. Ger-
hard Schick (MdB), 18:00 Uhr,
Mannheim, Stadthaus N1 (Saal Tou-
lon)

28. - 30. September 2007

Landesmitgliederversammlung der
Grünen Jugend Baden-Württemberg
in Freiburg, Infos:
www.gjbw.de

12. - 14. Oktober 2007

22. Landesdelegiertenkonferenz von
Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Baden-
Württemberg in der Harmonie in
Heilbronn. Infos: www.gruene.de

07. November 2007

Sitzung der LAG Gesundheit, Infos:
gesundheit@lag.gruene-bw.de

16. - 17. November 2007

"Die Macht der Liebe und die Liebe
zur Macht - Über den Umgang mit
privaten und öffentlichen Gütern".
Jahrestagung der Heinrich Böll-
Stiftung Baden-Württemberg.
Stuttgart, Haus der Architekten. Infos
und Anmeldung: www.boell-bw.de

23. - 25. November 2007

27. Bundesdelegiertenkonferenz von
Bündnis 90 / DIE GRÜNEN in Nürnberg.
Infos: www.gruene.de

29. November 2007

"Prima Klima für Europa?".
Film "Eine unbequeme Wahrheit" mit
anschließender Diskussion
Furtwangen, Gucklochkino im Post-
kraftwagenhof. Infos und Anmeldung:
www.boell-bw.de

Neuer Presse- sprecher des grünen Landes- verbandes



Tilo Berner (31) ist seit Mitte Juni neuer Pressesprecher des Landesverbandes. Er ist Nachfolger von Susanne Roßbach auf der Stelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Parteiorganisation in der grünen Landesgeschäftsstelle. Tilo ist auch für die Koordination der Grüne Blätter-Redaktion verantwortlich. Der Politologe hatte zuvor seit 2004 als persönlicher Referent das baden-württembergische Büro unserer Europaabgeordneten Heide Rühle geleitet.

Kontakt: tilo.berner@gruene-bw.de

>> Impressum

Herausgeber	Bündnis 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg Forststr. 93 70176 Stuttgart www.gruene-bw.de	Tel (0711) 99 35 90 Fax (0711) 99 35 999 landesverband@gruene-bw.de
Redaktion	Tilo Berner, Philip Eberhardt, Gisela Hotz, Thomas Hornung, Andrea Lindlohr, Agnes Malczak, Helene Rädler, Wolfgang Schmitt	
Layout & Satz	Katrín Ströbel	
Druck	Oktoberdruck AG, Berlin (Auflage 6.500 Stück)	