



Grundsatzrede zur Verkehrs- und Kommunalpolitik

Regionalrat Bernhard Maier, Landrat a.D.

Am 1.4. traten zwei Veränderungen in Kraft die gerade beispielhaft sowohl die positiven als auch negativen Auswirkungen der Politik auf das Leben der Menschen deutlich machen. Wohltat und Plage sozusagen.

-Die große Tarifreform im VVS

-Fahrverbote für Euro 4 Diesel im ganzen Stadtgebiet von Stuttgart.

Beides und vieles mehr sind gute Gründe auf die Grundhaltung der Freien Wähler hinzuweisen, auch mit Blick auf den 26.5., den Tag der Kommunal- und Europawahlwahl. An diesem Tag wird nicht nur entschieden, ob wir zu einem demokratischen, solidarischen Europa der Werte stehen, oder ob wir uns einer populistischen, nationalistischen und spaltenden europäischen Ebene zuwenden. Diese Europa-Wahl ist bei der gegebenen Zuspitzung für uns alle wichtiger denn je. Die Freien Wähler sind da nicht dabei. Das ist das Feld der Parteien, die jedem aufgeschlossenen Bürger ausreichende Entscheidungsmöglichkeiten bieten.

Nicht so bei der Kommunalwahl, das ist auch das Feld der Freien Wähler. Städte, Kreise und die Region sind der Platz, wo über 80% der Lebensqualität entschieden wird, nicht in Brüssel und nicht in Berlin.

Wohnen, Freizeit, Schulen, Sport, Verkehr werden lokal und kommunal entschieden.

Um auf diesem Spielfeld mitzugestalten, muss man nicht Parteimitglied sein, und all die Verrenkungen mitmachen, die eine solche Mitgliedschaft erfordert. Es genügt die Vernunft wacher und in ihrer Stadt tief verankerter verantwortungsbewusster Bürger, Lebenserfahrung, eine Portion Gemeinsinn, und eine gute demokratische Grundhaltung. Freie Wähler sind und werden keine Partei mit starren Hierarchien, Vorgaben und Programmen, die man nach der Wahl wieder vergisst; sie sind eine Bürgerbewegung, mit klaren Vorstellungen für ihre Kommune, die sich an der Lebenswirklichkeit und Lebenserfahrung orientieren.

Dort die Selbstverwaltung zu stärken, dort für unabhängige Bürger Luft zum Atmen und Gestalten zu lassen, dort für Subsidiarität einzutreten, dort für Graswurzeldemokratie einzutreten, das sind unsere übergreifenden Ziele. Das Gegenteil davon sind Zentralismus, Politik durch Ideologien und Schablone und da sind wir sehr schnell bei den Parteien, davon wird noch zu reden sein.

So ist es auch kein Zufall, dass Freie Wähler in ihrem Stammland Baden-Württemberg die meisten kommunalen Mandate besetzten. Aber: Freie Wähler sind im Kleinen groß. Sie punkten bei Wahlen durch die Kraft von Persönlichkeiten, und das wird umso schwieriger je

größer die Einheit ist. Das wird am Beispiel von Stuttgart besonders deutlich. Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) ist die größte kommunale Einheit im Land. Hier als Persönlichkeit Bekanntheit zu entfalten, ist besonders schwer. Ich habe deshalb größten Respekt vor dem dortigen Stadt- und Kreisverband und seinen Mandatsträgern, dass sie trotz dieser natürlichen Widrigkeiten die Fahne unabhängiger und freier Bürgerinnen und Bürger in der Landeshauptstadt hochhalten.

Wenn ich heute über Verkehrspolitik in der Region Stuttgart sprechen will, komme ich nicht umhin, ein paar Bemerkungen zu der Situation Stuttgart und seinem Umland vorzuschicken. Dieses Verhältnis, und ich weiß wovon ich spreche, weil ich schon lange in diesem Geschäft bin, war in der Vergangenheit keineswegs spannungsfrei. Ihr, auch von mir hoch verehrter früherer OB Rommel hat in der Kommission, die der Gründung des Verbands Region Stuttgart vorausging, immer wieder gesagt: „Wer im Umland ebbas werde will, muass gena Stuttgart sei“.

Da war etwas dran. Stuttgart, das neben Mannheim in der Gemeindereform als einzige große Stadt leer ausging, begann sich seiner Leistungen für das Umland zu erinnern und dort auf die vollen Kassen im so genannten Speckgürtel zu schießen; stieß dort aber auf vehemente Ablehnung, weil jedem Schultes nichts wichtiger war, als der Schutz seiner Latifundien.

Am Ende dieses Prozesses standen dann so sperrige Begriffe wie Verkehrslastenausgleich und Verbundlastenausgleich, auf deren Erläuterung ich verzichte, und der Verbands Region Stuttgart (VRS), in dem seit nunmehr 25 Jahren, Mandatsträger aus der LHS und den umliegenden Kreisen in der Regionalversammlung zusammensitzen, um die gemeinsamen Probleme miteinander zu lösen. Und Probleme in diesem großen, einheitlichen Wirtschafts- und Lebensraum mit seinen 2,7 Mio Einwohnern auf 10 % der Landesfläche (Herzkammer des Landes) gibt es zuhauf. Die Schaffung von Wohn- und Gewerbeflächen, wo mittlerweile eine echte Mangelwirtschaft herrscht, der Schutz der Freiräume, die Förderung der Wirtschaft und natürlich der Verkehr. Über letzteres will ich sprechen.

Vorher will ich aber nicht verhehlen, dass bei den Freien Wählern, anfangs, getreu dem Rommelschen Satz, „Alles was groß ist, ist dem Schwaben suspekt“, das Misstrauen gegen diesen Verband relativ groß war. Doch das hat sich längst gelegt. Das Schießen auf den Geldbeutel und die Zuständigkeiten der Anderen hat aufgehört. Das Misstrauen ist der Erkenntnis gewichen, dass wir angesichts gemeinsamer Probleme gemeinsame Interessen haben, dass wir in einem Boot sitzen und dass wir eine große gemeinsame Aufgabe haben, nämlich die nachhaltige Entwicklung unseres Ballungsraumes und die Gestaltung und den Betrieb der S-Bahn, die das Rückgrat der Mobilität in der Region darstellt.

Es gibt sie mittlerweile, die regionale Identifikation, die nur noch von einem regionalen Identifikationsmerkmal übertroffen wird, das uns alle vereint: dem VfB Stuttgart; dem es zugegebenermaßen genau so schlecht geht, wie dem Verkehr in der Region. Aber gemeinsamer Kummer verbindet ja auch, wie beim Verkehr...

Und damit bin ich endgültig bei dem Hauptthema des Vortrags angelangt, dem Verkehr in der Region Stuttgart.

Ich stelle dem einen Satz voran, an dem ich mein politisches Handeln immer versucht habe auszurichten: Politik beginnt mit der Betrachtung der Wirklichkeit. (Kurt Schumacher)
Diese Wirklichkeit ist grausam.

- der tägliche Strom an Pendlern und Wirtschaftsverkehr bringt die Verkehrssysteme an ihre Grenzen, in der HVZ sind die Strassen dicht, die S-Bahnen, die täglich über 400 000 Menschen transportieren sind am Anschlag, sie sind übervoll und unpünktlich

- der Verkehr wird weiter wachsen (Prognose LKW 30 % in 10 J) Bei der Straßeninfrastruktur herrscht seit Jahren Stillstand.
- die Schlagzeilen reichen von Stauregion Nr.1 bis „Deutschlands schmutzigste Stadt“ wegen der Emissionswerte am Neckartor. Die Region, die wegen ihrer Weltfirmen wie Daimler, Bosch und Porsche bekannt ist, bekommt allmählich ein Imageproblem.

Nun werden manche sagen, da muss man sich nicht wundern, wenn Land und LHS von den Grünen regiert wird, sei Stillstand die natürliche Folge.

So einfach will ich es mir nicht machen. Es gibt auch Gemeinsamkeiten, die erfolgreich umgesetzt werden, sie liegen ausschließlich im öffentlichen Verkehr. Aber Tatsache ist auch, dass das meiste das von dort kommt, eher mit Verboten und Verkehrsverhinderung zu tun hat als mit Gestaltung.

Als herausragendes Beispiel dafür dienen die Fahrverbote für Euro-4-Diesel, die im ganzen Stadtgebiet ab 1.4. gelten. Seit dem 1.1. gilt ja schon ein Einfahrverbot in die Stadt. Das ist nichts anderes als die kalte Enteignung von Autobesitzern, die sich nicht alle zwei Jahre ein neues Auto leisten können, also der kleinen Leute. 30 000 Menschen in Stuttgart sind davon betroffen, 10 000 haben sich voller Bitterkeit in der Zwischenzeit von ihrem Fahrzeug getrennt, 20000 können ab heute nicht mehr straffrei aus der Garage fahren. Wir sagen ganz klar: dieser staatliche Eingriff ist unverhältnismäßig und unsozial, er geht tief in die Freiheitsrechte der Bürgerinnen und Bürger hinein. Niemanden ist begreiflich zu machen, warum er mit einem Fahrzeug, das zum Kaufzeitpunkt allen gesetzlichen Normen entsprach, nicht mehr fahren darf. Die Fehler der Autoindustrie und der Politik werden auf dem Rücken der kleinen Leute ausgetragen!!!

Ich war als Bürgermeister und besonders als Landrat über viele Jahre Vollzugsorgan des Staates. Ich habe gelernt, dass Eingriffe solch weitgehender Art nur im äußersten Notfall und nur auf absolut gesicherter Grundlage erfolgen dürfen. Man nennt das Verhältnismäßigkeit. Wir haben weder einen Notstand noch eine gesicherte Grundlage für ein solches Handeln. Der Notstand wäre der langfristige Aufenthalt von gesundheitsgefährdeten Personen, also Schwangeren oder Asthmatikern am Neckartor (ich habe dort noch keine gesehen), die gesicherte Grundlage, die verlässliche, normgerechte Messung. Beides ist nicht gegeben. Die Grenzwerte sind gewürfelt, die Messstellen nicht repräsentativ für das Stadtgebiet.

Wir Freien Wähler haben uns von der ersten Stunde auf unseren Ebenen in den Gemeinderäten, Kreistagen und der Regionalversammlung gegen diese ideologiebedingte Verbotskultur ausgesprochen. Langsam dämmert es auch der CDU, die diesen Unfug viel zu lange mitgetragen hat, und langsam zurückrudert, welcher Schaden damit für die Glaubwürdigkeit und das Ansehen der Politik angerichtet wird. Die Arbeiter und Ingenieure bei Bosch und Daimler, die in unserer Region für die saubersten Diesel weltweit stehen, gehen mittlerweile aus Sorge um den Verlust ihrer Arbeitsplätze auf die Straße. Wir sind im Begriff unserer Schlüsselindustrie schweren Schaden zuzufügen, wir sägen den Ast ab auf dem wir sitzen. Hier stimmt etwas nicht mehr.

Was wir hier vor unserer Haustür in Stuttgart und der Region mit diesen unsinnigen Fahrverboten erleben, ist die größte politische Fehlleistung der letzten Jahre!!!

Politik muss sich nach unserem Verständnis an der Lebenswirklichkeit der Menschen orientieren. Politik muss Ursache und Wirkung ins rechte Lot bringen, politische Ziele, so umstritten sie auch sein mögen, müssen für die Bürger begreifbar sein.

Nichts von alledem ist hier der Fall.

Dass das Ganze nichts mit Verhältnismäßigkeit sondern mit reiner Ideologie zu tun hat belegen zwei Meldungen dieser Tage.

- Bei der Besichtigung der Messstellen durch eine endlich zustande gekommene Kommission und die Frage, warum die Messstelle am Neckartor nicht auf einer

zulässigen Höhe von 4.50 angebracht sei, entgegnete der Mitarbeiter der Landesanstalt für Umweltschutz (LUBW), man verfüge nicht über eine entsprechende Leiter...

- Bei einer Rede zur Zukunft der Mobilität hat die grüne Berliner Umweltsenatorin Regine Günther folgendes gesagt: „Wir möchten dass die Menschen ihr Auto abschaffen“.

Das ist die Wahrheit. Das ist die Wurzel des Problems, und das muss man kennen um dagegen anzugehen. Da wird bewusst der Ast abgesägt, auf dem wir sitzen.

Wenn es auch nur einen Ansatz einer glaubwürdigen und nachvollziehbaren Politik in dieser Region gibt, kann es nur ein Aussetzen dieser unsozialen und unsinnigen Fahrverbote geben. Dieser Appell richtet sich in erster Linie an die mitregierende CDU, die im Landtag die Fahrverbote durchwinkt, auf der Straße aber für die Aussetzung eintritt. Bei den Grünen haben wir jede Hoffnung aufgegeben.

Man darf gespannt sein, wie sich das mit den Zusagen entwickelt, die Euro 5 Diesel auszunehmen. Plötzlich bekommt man Angst vor der eigenen Courage. (kein Wunder bei einer Zweidrittel- Ablehnung der Fahrverbote) Dieses Verbot, das auch noch in diesem Jahr droht, beruht ja auf der gleichen Rechtsgrundlage und dem gleichen Urteil wie Euro 4. Und an der Stelle wird deutlich, es ist kein Problem der Gerichte. Gerichte orientieren sich an Normen, die werden von der Politik gemacht. Es ist ein Problem der Politik, die hier mit fragwürdigen Normen ihre Handlungsunfähigkeit beweist und grandios versagt; zum Schaden der kleinen Leute, die hier der Ideologie wegen, in Geiselnhaft genommen werden.

Für uns Freie Wähler ist klar:

Wir stehen in unserm Verantwortungsbereich für Verhältnismäßigkeit.

Wir stehen für die schützenswerten Interessen der Bürger.

Wir stehen, wie es unsere Kampagne aussagt, für Vernunft statt Fahrverbote und wir werden solange bohren und unangenehme Fragen stellen, bis diese Vernunft obsiegt.

Das nächste Verkehrsverhinderungsinstrument ist schon in der Pipeline, das sich nahtlos in dieses Bild einfügt: die City-Maut, die nichts anderes ist als ein Einfahrverbot, eine Lieblingsvorstellung unseres Verkehrsministers und die neuerdings auch der Stuttgarter OB propagiert. Hier werden alle Vorurteile bestätigt: Verbote statt Gestaltung, mehr fällt denen nicht ein. Wir Freien Wähler erteilen auch diesem Sanktionierungsmittel eine klare Absage. Für uns heißt Politik gestalten und nicht gängeln!!!

Für uns Freie Wähler gilt ein wichtiger Grundsatz: Mobilität ist ein Bedürfnis, das ändert sich nicht durch eine Verkehrsverhinderungspolitik.

Nachfolgend will ich in wenigen Strichen unser Konzept einer Verkehrswende vorstellen, das wir Freien Wähler in der Stadt und der Region gemeinsam vertreten:

Hier steht ohne Zweifel an erster Stelle: Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr ist die Schwerpunktaufgabe der Zukunft. Wir müssen dort beginnen, wo wir selbst in der Verantwortung stehen.

Die große Tarifreform im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS), die heute in Kraft getreten ist, ist dafür ein herausragendes Beispiel. Stuttgart hat jetzt eine Zone statt zwei, in der Region gibt es jetzt 5 Zonen statt 50. Das Tarifsysteem wird einfacher und kostengünstiger. Die daraus resultierenden Fahrgeldausfälle werden von der öffentlichen Hand ausgeglichen, mit jährlich ca. 42 Mio. €. Ein beispielloser Kraftakt, ein großer und teurer kommunalpolitischer Wurf, der in der Geschichte des VVS seinesgleichen sucht. Aber auch ein Beispiel einer neuen konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland, die wir bisher nicht gekannt haben, und der das Tor zum Umstieg weit aufmacht.

Nun hat der Erfolg bekanntlich viele Väter, allen voran unser Verkehrsminister, der sich hier besonders in die Brust wirft, den ich aber bei der Gestaltung des neuen Systems nicht

gesehen habe. Den Stuttgarter OB schon, die Wahrheit aber ist, dass auch wir Freien Wähler und andere politische Kräfte in Stadt und Umland maßgeblich an der Konstruktion mitgewirkt haben. Es war gerade im Umland unglaublich viel Überzeugungsarbeit zu leisten, am Ende hat die Einsicht gesiegt, dass die ungewöhnliche Situation des Verkehrs nur durch ungewöhnliche Maßnahmen verbessert werden kann.

Ja, wir dürfen nicht nur auf andere zeigen, wenn etwas nicht rund läuft, wir müssen dort beginnen, wo wir selbst in der Verantwortung stehen.

Das nächste Beispiel dafür ist die Investitionsoffensive in die S-Bahn.

Sie ist das Rückgrat unseres ÖPNV und befördert werktäglich mehr als 420 000 Fahrgäste/Tag, das System ist am Anschlag, es braucht dringend mehr Qualität und Quantität. Wir in der Region sind der Aufgabenträger dafür und hier liegt der nächste Baustein, den wir anpacken. Nun hat auch hier das Ganze mit Geld zu tun, mit sehr viel Geld, kommunalem Geld, weil die S-Bahn in der Region stark mit kommunalen Mitteln finanziert wird.

Die S-Bahn steuert seit ihrem Bestehen sternförmig aus allen Richtungen auf die Stuttgarter Stadtmitte zu. Dort liegt auch der Engpass, weil durch die Stammstrecke nicht mehr als 24 Fahrzeuge/Std durchpassen, dort liegt auch wegen der Enge und des Andrangs an Fahrgästen der Schlüssel für Verspätungen. Eine Aufweitung des Tunnels ist technisch nicht vorstell- und finanzierbar, deshalb gilt es mit realistischen Mitteln für eine Optimierung zu sorgen. Das Zauberwort hier heißt ETCS, ein digitales Zugbeeinflussungssystem, das den Verkehr effizienter und pünktlicher machen und seine Kapazität um bis zu 15 % steigern soll. Wir haben dazu vor kurzem in großer Einmütigkeit die notwendigen Beschlüsse gefasst, um das Ganze als Modellprojekt des Bundes „Schienenknoten Stuttgart“ zu platzieren, was wegen der Kosten von 250 Mio. Voraussetzung wäre. Doch plötzlich werden hier im Zuge des Bundeshaushalts 2019 finanzielle Engpässe sichtbar, die nun, trotz aller Zusicherungen, den politischen Einfluss aller Kräfte erfordern, um das Ganze zum Erfolg zu verhelfen.

Dazu kommt die Beschaffung von 50 neuen S-Bahnzügen, um Langzugbildungen zu erreichen und der drangvollen Enge beim Einstieg abzuweichen, sowie den ganztägigen 15-Min. Takt Zug um Zug einzuführen. Zusammen mit einer Reihe von Infrastrukturmaßnahmen, die in diesem Gefolge geplant sind, werden hier in Summe Investitionen von annähernd 1 Mrd. € angeschoben, die in der Geschichte der S-Bahn ohne Beispiel sind.

Bei allen Belastungen, es gibt keine Alternative dazu, wir Freien Wähler tragen das vollumfänglich mit, nicht allerdings ohne auf kräftige Finanzhilfen des Bundes und des Landes zu drängen; das Ganze darf keinesfalls allein auf kommunale Schultern abgeladen werden. Gerade auch hier sehen wir unsere Rolle, wir Freien Wähler empfinden uns auch als Interessenvertreter der Städte und Gemeinden, die hier nicht einseitig überlastet werden dürfen.

Das ist unser Beitrag zur Verkehrswende und eines ist klar dabei: wir werden sehr viel Geld in die Hand nehmen müssen, um die Rolle zu behaupten, die dem ÖV in dieser Situation zukommen soll. Verkehrswende ist aber mehr als ÖV, Verkehrswende ist auch die Weiterentwicklung alternativer Antriebe, beim Auto und gerade auch bei öffentlichen Bussen, Radwege, Car-sharing-Modelle ebenso wie zusätzliche Park&Ride Angebote und nicht zuletzt ein Umdenken der Verkehrsteilnehmer, die Verkehrswende beginnt in den Köpfen.

Umstieg auf den ÖV, so heißt die unbestrittene Zielprojektion für die Zukunft, dahinter können sich alle politischen Kräfte versammeln. Der Teufel steckt im Detail, nämlich bei der Frage, was kann der ÖV bei allen genannten Anstrengungen realistischweise leisten? An der Stelle beginnen sich die Theoretiker oder Ideologen von den Realisten zu unterscheiden. Realitätsbewusstsein ist aber nun mal eine hervorragende Eigenschaft gerade der Freien

Wähler, ein Erkennungsmerkmal, Fluch und Segen sozusagen. Fluch, weil man uns gerne große Visionen abspricht. Segen, weil wir unsere Arbeit bevorzugt an der Lebenswirklichkeit ausrichten.

Wenn wir auf den Modal-Split, also das Verhältnis zwischen Individualverkehr und ÖV blicken, lautet das nach wie vor in der Region 80 zu 20. Es ist seit 20 Jahren fast unverändert. Obwohl die Fahrgastzahlen im ÖV um 20 % gestiegen sind. Obwohl wir auch in der Vergangenheit gewaltige Mittel für alle möglichen Verbesserungen und Streckenausweitungen in die Hand genommen haben. (SSB, VRS). Das Verhältnis ist im Wesentlichen gleich geblieben. Was sagt uns das?

Der Verkehr wächst. ÖV und IV. Das zeigen uns die Belastungszahlen auf Straßen und Schienen, das zeigen uns die Zulassungszahlen, das zeigt uns die Realität. D.h.: Es ist uns immerhin gelungen mit allen Anstrengungen im ÖV das Wachstum aufzufangen, das hinter dieser Entwicklung steckt.

Das wird sich in Zukunft nicht wesentlich verändern. Allein beim LKW rechnet das Bundesverkehrsministerium für die nächsten 10 Jahre mit einem weiteren Wachstum von 30 %, Auch der Pkw-Verkehr wird weiter wachsen, egal ob E-Auto oder was auch immer, auch die Einwohnerzahl wird zunehmen. Der Drang nach uneingeschränkter Mobilität ist ungebrochen. Auch Ausfluss unserer Prosperität, Ausfluss eines lebendigen Wirtschaftsraumes europäischen Zuschnitts, der im Wesentlichen auf dem Auto beruht.

Eines ist uns dabei klar: wir brauchen all die genannten Anstrengungen, allein um die Rolle zu behaupten, die dem ÖV in dieser Situation zukommen soll, es wird beim Verhältnis 80 zu 20 bleiben.

Anders die Ideologen, allen voran unser Verkehrsminister. Er hat sich, ungeachtet aller Realitäten, eine Verringerung des IV um 20 % zum Ziel gesetzt, das bedeutet bei dem genannten Verhältnis nichts anderes als eine Verdoppelung des ÖV!!

Niemand hat uns bisher erklären können .wie das bei den gegebenen Verhältnissen gehen soll, es ist eine blanke Illusion. Auch mit Fahrverboten und City-Maut geht das nicht, weil der ÖV bereits heute am Anschlag ist und nichts in Sicht ist, wie eine Verdoppelung real umgesetzt werden kann.

Im Gegenteil, und das ist unsere Schlussfolgerung: Es bedarf der Kräfte aller Akteure um den Verkehrszuwachs, der unübersehbar stattfindet, mit dem ÖV aufzufangen, eine wesentliche Verringerung des PKW- und LKW-Verkehrs kann nicht erreicht werden.

Deshalb, und das ist für uns Freie Wähler eine weitere Schlussfolgerung daraus, gehört auch der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur unverzichtbar zur Mobilität der Zukunft. Auch e-Mobile und Elektrobusse und Car-Sharing Fahrzeuge brauchen Straßen um fahren zu können, vom Wirtschaftsverkehr, von dem wir leben, ganz zu schweigen.

Mobilität der Zukunft muss auch und gerade eine Perspektive für die Menschen enthalten, die heute und 2030 mit dem Auto unterwegs sind. Sie tun das nicht nur zum Spaß, Mobilität auch auf der Straße ist ein freiheitliches Bedürfnis der Menschen und Voraussetzung für das Funktionieren eines Wirtschaftsraumes wie unsere Region.

An der Stelle unterscheiden wir uns erheblich von unserem Verkehrsminister, der jeglichem Straßenneubau eine ideologiebedingte Absage erteilt. Er hat vor kurzem in einem Interview gesagt, zu ihm kommen die Landräte und Bürgermeister nicht mehr wegen Straßenneubauten, sondern nur noch wegen dem Neubau von Radwegen...Wundert Sie das? Mich nicht, in der Tat, die Fahrtkosten kann man sich sparen. Und Radwege in Ehren: Auch wir tragen Radwege mit, aber nicht zu Lasten der Straßen, der Beitrag des Radverkehrs zur Veränderung des Modal-Split aber bleibt verschwindend gering. Auch das gehört zur Realität.

Zurück zu den Straßen: Alle Gutachten, die dem neu beschlossenen Regionalverkehrsplan zugrunde liegen sagen unisono: wir brauchen Tangentialen, um Fahrten, deren Start und Ziel außerhalb des Regionalkerns liegen, an diesem vorbeizuführen.

(z.B. Leonberg-Waiblingen, Ludwigsburg Esslingen, Remstal-Flughafen, immer durch die Mitte der Stadt, obwohl Sie dort nicht hinwollen)

Unsere Forderung ist klar, wir brauchen wie jeder andere Ballungsraum auch, ein Ringsystem um die LHS herum. D.h. für uns, wir brauchen die Nord-Ost-Umfahrung zwischen Kornwestheim und Waiblingen und wir brauchen die untertunnelte Filderauffahrt vom Neckartal zur A 8.

Das sieht man auch im Bundesverkehrsministerium so; keine Straßenneubaumaßnahme hat eine höhere Kosten- Nutzen-Quote, keine eine höhere Verkehrswirksamkeit und gleichzeitig eine höhere Entlastungswirkung für die Luftqualität in der Stadt Stuttgart. In der Tat, hier könnte der Verkehr am Neckartor um bis zu 25 % reduziert werden..

Noch aber liegt die Planungshoheit beim Land; aber hier steht einer quer im Stall, wie wir Schwaben sagen, trotz einer klaren Mehrheit in der Regionalversammlung für diese Projekte. Ideologie gegen Erkenntnis. Es ist nun einmal so, in einer Demokratie kann das nur durch Wahlen geändert werden. Apropos Wahlen: auch in der LHS gibt es keine Mehrheit für diese Straßenprojekte, auch deshalb bekommt für Stuttgart der 26.5. eine große Bedeutung. Mit einem klaren Votum aus der LHS müsste auch der Verkehrsminister mit dem Nachdenken darüber beginnen, was die Herzkammer des Landes am dringendsten braucht. Die Freien Wähler in Stadt und Region werden dafür mit großer Geschlossenheit ihren Beitrag leisten. Verkehrspolitik in der Region ist immer ein Zusammenwirken verschiedener Aufgabenträger. Ausgangspunkt sind die Gemeinden. Dort ist auch der Platz der Freien Wähler wo sie aus lokaler Kenntnis Initiativen starten, die sich regionsweit zu einem großen Ganzen zusammen fügen. Die Region wurde auch deshalb gegründet, um Interessen, die über lokale Befindlichkeiten hinausgehen, zum Erfolg zu verhelfen. „Die Summe der Einzelinteressen, ergibt das Chaos“. Auch das hat Manfred Rommel gesagt. Auf unseren Straßen können wir das besichtigen.

Um das Chaos im Verkehr ein bisschen erträglicher zu machen, dafür treten wir auch bei der heranstehenden Kommunalwahl an. Gleichzeitig ist auch Europawahl. Wir wissen schon, dass wir es bei der zu erwartenden staatsfinanzierten Materialschlacht der Parteien schwer haben wahrgenommen zu werden. Wir wissen aber auch, dass wir gute Gründe haben, unseren Anspruch auf Mitwirkung in den Kommunalparlamenten anzumelden. Ich denke, Gründe dafür haben wir heute Abend gehört, es ist keineswegs so, dass sich die Parteien in der Kommunalpolitik mit Ruhm bekleckert haben. Im Gegenteil.

Von daher können wir in Stadt und Region zuversichtlich in die Kommunalwahl gehen. Diese Zuversicht stützt sich auf die verlässliche ideologiefreie Arbeit und die Entschlossenheit mit klaren Konzepten aus Verantwortung unsere kommunale Umgebung mitzugestalten. Es gibt dafür keine Parteiprivilegien. In den Kommunen ist auch die ursprüngliche Demokratie gefragt. Und das ist gut so.

Gerade hier gibt es Raum für Persönlichkeiten, die eben nicht die Mitgliedschaft in einer Partei als Voraussetzung für eine kommunalpolitische Tätigkeit betrachten. Voraussetzung ist das Vertrauen der Wähler allein. Die Stuttgarter Freien Wähler sind ein gutes Beispiel dafür. Parteifrei, authentisch, stadtverbunden. Ergebnisse statt Parteienstreit. Vernunft statt Fahrverbote.

Der Zuspruch am heutigen Abend zeigt, dass es dafür ein Bedürfnis gibt. Ich bin sicher, dies wird sich auch bei der Wahl am 26.5. niederschlagen.