



„Stuttgart 21“ brachte es an den Tag: Wer Platz für Autos schafft, erhöht das Defizit der Bahn.  
Blick vom Turm des Stuttgarter Hauptbahnhofs.

# Straßenbau macht bettelarm

## Straßenbau neben der Bahn geht zu Lasten der Länder und Kommunen

Wettbewerb, so glaubt man allgemein, verbessert die Leistung und senkt die Preise. Das ist nur die halbe Wahrheit. Wettbewerb zwischen Schiene und Straße führt dazu, daß die Subventionen für den Nahverkehr bei Ländern und Kommunen steigen, während der

Bund daran glänzend verdient. Eine Studie von Intraplan Consult, München, im Auftrage des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart weist Wechselwirkungen schlüssig nach, von denen Verkehrspolitikern nichts wissen wollen.

### Ein altes Problem gewinnt Bedeutung

**D**aß es Wechselwirkungen zwischen der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr und dem Angebot an gut ausgebauten Schnellstraßen gibt, ist eigentlich trivial. Doch da bisher Mittel für den Straßenbau fast unbegrenzt zur Verfügung standen und Bundesbahn und die Deutsche Bahn AG keine hinreichende Auskunft über das Defizit einzelner Strecken und die Veränderung nach Eröffnung neuer Straßen geben konnten, gab es bisher keinerlei wissenschaftlichen Belege darüber, wie die Wechselwirkungen zwischen dem Defizit des Schienenpersonennahverkehrs und den Straßenbauten aussehen.

Viel früher hätte man auf dieses Phänomen stoßen müssen, aber erstmals bei der Erstellung von Prognosen für die Verkehrsnachfrage für das Projekt „Stuttgart 21“ wurde das Problem offenbar: Eine Prognose war vernünftig nicht zu erstellen, ohne die Wirkungen von geplanten Straßenbauten einzubeziehen. Das Ergebnis wurde im Februar 1998 veröffentlicht. Die Arbeit von Intraplan erhebt nicht den Anspruch, Grundlagen für die Wechselwirkungen darzustellen, zeigt aber auf, wie dringlich eine grundlegende wissenschaftliche Bearbeitung des Themas ist. Denn mit dem unkoordinierten Ausbau von Schienen und Straßen nebeneinander gerät der Staat in die Subventionsfalle: Die Straßen müssen unterhalten werden und die Schienenwege

auch, wenn sie nicht stillgelegt werden können. Das Gejammer von Autofahrern, Industrie- und Handelskammer und Interessenverbänden über Unterlassungssünden bei Straßenbau und Straßenunterhaltung einerseits und die scharfen Proteste gegen die Streichungen im Fernverkehr bei der DB AG andererseits zeigen, daß der Konflikt nicht mehr einseitig zu Lasten eines Verkehrsträgers lösbar ist. Für wirtschaftswissenschaftlich tragfähige Lösungen fehlt aber eine brauchbare Grundlage.

### Die Fallstudie

Vier Ausbauten von Straßen, von denen eine bereits realisiert wurde, wurden untersucht:

- Ausbau der B 10 entlang der Bahnlinie von Ludwigsburg nach Stuttgart,
- Ausbau der B 464 zwischen Renningen und Sindelfingen entlang der Bahnlinie, die für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs vorgesehen ist,
- zwei Ausbauten der B 14 von Stuttgart nach Backnang.

**A**uf der Grundlage eines festgelegten Angebots im öffentlichen Verkehr wurde der Modal-Split zwischen den Verkehrsträgern abgeschätzt. Das Ergebnis ist nicht überraschend, aber dramatisch: Durch den Ausbau der B 14 im Stuttgarter Stadtgebiet fehlen der Bahn 3.080 Fahrgäste täglich, durch den Bau der B 10 nach Ludwigsburg fehlen in den Zügen 1.630 Fahrgäste, durch den Ausbau der B 464 würden der neuen Bahn nach Renningen 800 Fahrgäste täglich fehlen, und im Raum Backnang würden durch den Ausbau der Straßen täglich 400 Fahrgäste fehlen.

Auch die Auswirkungen im Netz des öffentlichen Verkehrs wurden untersucht: Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, daß Einsparungen im Betriebsaufwand des öffentlichen Verkehrs durch den Verlust der Fahrgäste nicht möglich sind.

### Die Konsequenzen

Sie stehen nicht mehr in der Studie, lassen sich aber an den fünf Fingern abzählen: Wenn durch den Verlust der Fahrgäste keine Mark an Betriebskosten eingespart werden kann, dann fehlen die Fahrkarten der Fahrgäste in den Kassen der Verkehrsbetriebe und die Differenz geht zu Lasten des Steuerzahlers. Und die Summen, die hier zur Debatte stehen, sind gewaltig.

Unterstellt man zur Vereinfachung, daß es sich bei allen Fahrgästen, die aufgrund der Straßenausbauten nicht mit dem öffentlichen Verkehr fahren, um Pendler handelt, die eine Monatskarte zu 100 DM kaufen

würden, so ergibt sich bei 3.080 fehlenden Fahrgästen (Hin- und Rückfahrt) ein Defizit von  $1.540 \times 12 \times 100$  DM. Das ist ein Defizit von jährlich rund 2 Mio. Mark.

Mehr noch: An diesem Beispiel wird deutlich, wie Umverteilung zwischen Bund und Ländern seit der Regionalisierung des Nahverkehrs funktioniert. Das Defizit geht voll und ganz zu Lasten der Länder und Städte, während die Mehreinnahmen bei der Mineralölsteuer in die Kasse des Bundes fließen. Während der Bund am Ausbau der Fernstraßen – die in den Ballungsgebieten vorwiegend dem Nahverkehr dienen – glänzend verdient, werden die Länder und Städte daran arm, und sie dürfen beim Bund dann um Mittel für den Nahverkehr betteln gehen.

*Rainer Engel*

*Quelle: Auswirkungen von Straßenbauvorhaben auf den ÖPNV in der Region Stuttgart, Intraplan Consult, Februar 1998*