

# „Hier zahlen wenige viel“

## Der Grünen-Politiker Boris Palmer rügt Angebot und Preise

00, 15, 30, 45; 04, 14, 24, 34, 44, 54; 08, 20, 32, 44, 56; 04, 14, 24, 34, 54. Wie, das können Sie sich nicht merken? Ein Zahlensalat, meinen Sie? Tatsächlich handelt es sich um die Abfahrtszeiten der Stadtbahn U 1 ab Fellbach Lutherkirche an einem normalen Werktag.

Wenn ich in Tübingen mit dem Bus zum Bahnhof fahre, kenne ich den Fahrplan auswendig. Der verkehrt nämlich von 6 bis 20 Uhr immer zur selben Zeit, nur am Abend findet ein Taktwechsel statt. Der Taktzug nach Stuttgart fährt sieben Tage die Woche immer zur selben Minute.

Wenn ich aber in Stuttgart mit der Straßenbahn weiter muss, habe ich die Wahl zwischen Fahrplanstudium und Prinzip Hoffnung. Im ersten Fall suche ich so lang, bis die Bahn weg ist, im zweiten Fall gilt Murphys Gesetz, und ich sehe rote Lichter an gelben Flitzern. Besonders ärgerlich wird es bei Umsteigeverbindungen. Ein merkbares System von Taktzeiten und Anschlussbeziehungen existiert nicht. Auch wer von der bestens vertakteten S-Bahn in der Region Stuttgart auf die Stadtbahn wechseln will, leidet unter diesen chaotischen Zuständen. Und im Umland fehlt es häufig nicht nur am Takt, sondern auch an den Busverbindungen zur S-Bahn überhaupt.

Die Verknüpfung der wichtigsten Verkehrsmittel durch ein Taktsystem gehört zu den Grundaufgaben eines Verkehrsverbunds. Es ist nicht die einzige, die der Verkehrsverbund Stuttgart in den ersten 25 Jahren seines Bestehens unzureichend bewältigt hat. Der Jubilar muss deshalb verzeihen, wenn zwischen den Glückwunschschreiben auch ein Pflichtenheft steckt. Der VVS ist für die Kommunen zu teuer. Stets war nur das Teuerste gut genug. Die Einführung der kom-

fortablen Stadtbahnwagen wurde mit Milliarden für das Umspuren, städtebaulich unverträglichen Hochbahnsteigen und einer Ausdünnung des Haltestellenetzes sündhaft teuer erkauf. 230 Millionen Mark für einen Tunnel in Sillenbuch sind purer Luxus.

Wie man es billiger machen kann, zeigt der Karlsruher Verbund. Dort setzt man auf einfache und kostengünstige Lösungen: Niederflurfahrzeuge statt Hochbahnsteige, Ausbau von Bestandsstrecken, abgespeckte Standards. Das S-Bahn-Netz ist in nur zehn Jahren auf die doppelte Größe des Stuttgarter Pendants gewachsen. Vom Karlsruher Marktplatz fährt die S-Bahn bis Freudenstadt und Heilbronn. Die Stuttgarter S-Bahn hat es noch immer nicht bis Kirchheim geschafft.

Der VVS ist für die Kundschaft zu teuer. Für eine Jahresnetzkarte verlangt man hier stolze 1450 Euro pro Jahr, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar bietet ein größeres Netz für 720 Euro. Von den Mannheimer Jobtickets – 21 Euro pro Monat für das ganze Netz – kann man am Nesenbach nur träumen. In Stuttgart zahlen wenige viel, in Mannheim und Heidelberg zahlen viele wenig.

Der Verkehrsverbund ist zu klein. Der Karlsruher und der Rhein-Neckar-Verbund sind größer und haben Überlappungsbereiche geschaffen, in denen die Tickets der Nachbarverbünde gelten. Der VVS hingegen ist ein autistisches Gebilde, das wegen seines Hochpreisgefüges unfähig zur Kooperation mit den Nachbarn erscheint. Von Tauberbischofsheim kann man mittlerweile mit einem Verbundfahrtschein bis nach Kaiserslautern fahren. Von Tübingen bleibt der durchgängige Fahrschein ins Stuttgarter Nahverkehrsnetz ein Desiderat der Forschung.

Zur Ehrenrettung des Geburtstagskinds sei gesagt, dass seine Eltern viele Fehler gemacht haben. Die Landesregierung hat die Entstehung eines Flickenteppichs von 20 Klein- und Kleinstverbänden in Baden-Württemberg aktiv gefördert. Kommunale Eitelkeiten und Kirchturmspolitik hemmen die Verbesserung des



Boris Palmer

VVS. Das Kernproblem ist aber die Konstruktion des VVS als Gebilde mit je 50-Prozent-Anteil der Unternehmen und der öffentlichen Körperschaften. Das öffnet der Selbstbedienung die Tore und zerreibt den Fortschritt in Interessengegensätzen.

Für diese Probleme gibt es eine einfache Lösung: Die Verantwortung für den Nahverkehr wird der Region Stuttgart übertragen. Der Verbund ist für den Verkehr in der Region unentbehrlich. So richtig wie die hier vorgetragene Kritik ist auch das Lob für das Erreichte. Zur vollwertigen Alternative zum Auto wird der Verkehrsverbund aber erst in der Zuständigkeit der Region reifen.

*Boris Palmer, Jahrgang 1972, ist verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag. Der Sohn des Bürgerrechtlers Helmut Palmer ist im Remstal aufgewachsen und lebt heute in Tübingen. Boris Palmer redet nicht nur über den öffentlichen Nahverkehr, sondern benutzt ihn auch. Palmer fährt mit Bus und Bahn quer durchs Land. Ein Auto hat er nicht.*