

## Zum Geleit



Als Landeshauptstadt und Kern einer der bedeutendsten Wirtschaftsregionen Europas hat Stuttgart eine Fülle zentraler Aufgaben übernommen, wozu nicht nur gute Verkehrsverbindungen mit anderen Regionen über Luft-, Land- und Wasserwege, sondern auch besonders gute Nahverkehrsangebote erforderlich sind.

Umweltschutz und Flächenmangel zwingen zu einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Neben einem Straßennetz, das vorwiegend auf die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs auszurichten ist, müssen öffentliche Nahverkehrslinien den Personenverkehr zwischen Wohnungen und Arbeitsstellen, Schulen, Veranstaltungsstätten und öffentlichen Einrichtungen übernehmen können. Öffentliche Nahverkehrssysteme sind seit fast 150 Jahren Voraussetzung und Hilfe für die Entwicklung der großen Städte und ihres Umfeldes. Eisenbahn, S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn und Omnibus sind wesentliche Elemente der Siedlungsentwicklung. Es entsprach dem Gebot der Stunde und vorausschauender Politik, diese Nahverkehrsmittel ab etwa

1960 mit hohem erfinderischen und finanziellen Aufwand den wachsenden Anforderungen quantitativ und qualitativ anzupassen.

In der Region Stuttgart wurde mit einem Aufwand von rund 1,8 Milliarden Mark ein ca. 175 km Streckenlänge umfassendes S-Bahnnetz ausgebaut, das 1992/93 fertiggestellt sein wird. Etwa derselbe Betrag wurde bisher in den Stadtbahnbau investiert. Rund 2/3 des geplanten Netzes konnten damit finanziert werden. Die jetzt in Betrieb gehenden Stadtbahn-Talquerlinien von Leinfelden und Vaihingen bis Freiberg und Feuerbach sind ein erneuter sichtbarer Beweis für den Fortschritt der Netzentwicklung.

Darüber hinaus sind die Streckenabschnitte Feuerbach – Weilimdorf und Eckartshaldenweg – Killesberg im Bau, Vogelsang – Botnang in Vorbereitung und Weilimdorf – Gerlingen sowie Bopser – Heumaden und Pragsattel – Bad Cannstatt – Untertürkheim – Wangen im fortgeschrittenen Planungsstadium.

Ohne das Engagement von Bund und Land, die sich gesetzlich verpflichtet haben, Zuwendungen von 60 % bzw. 25 % zum Ausbau moderner öffentlicher Nahverkehrssysteme zu geben, wäre auch Stuttgart nicht in der Lage gewesen, die umfangreiche Nahverkehrsaufgabe zu lösen. Nach zwischenzeitlichen Problemen mit der politischen und rechtlichen Durchsetzung einzelner Stadtbahnstrecken um 1980 herum konnte schließlich dank zusätzlicher Bundes- und Landesmittel über einen bundesweiten Mittelausgleich zügig aufgeholt werden. Es wäre ein schmerzlicher Rückschlag, den Ausbaufortschritt wegen Finanzierungsgpässen drosseln zu müssen,

zumal die Stadtbahnlinien von den Bürgern voll angenommen werden und hohe Beförderungszuwächse erzielen.

Ich erwarte deshalb, daß diese Zuwendungen noch so lange weitergewährt werden, bis der Netzausbau abgeschlossen sein wird. Angesichts der anhaltenden Zunahme der Mobilität und der wachsenden Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr ist Eile geboten, wenn die Lebenskraft der Städte erhalten werden soll. Zudem verteuern zunehmende Umweltschutzansprüche die Bauvorhaben. Schließlich ist auch der Ausbaubedarf der Nahverkehrsanlagen in den ostdeutschen Städten zu berücksichtigen. Deshalb halte ich eine angemessene zweckgebundene Anhebung der Mineralölsteuer für erforderlich, um die notwendigen Zuwendungsmittel des Bundes zeitgerecht bereitgestellt zu bekommen.

Die Baudurchführung der großen Nahverkehrs-Vorhaben der letzten 30 Jahre erforderte ein hohes Maß an Organisationsvermögen, Umsicht, Fleiß und harter Arbeit. Dafür allen Beteiligten herzlich zu danken, ist mir angesichts der Inbetriebnahme der Talquerlinie erneut ein Anliegen.

Dr. h. c. Manfred Rommel  
Oberbürgermeister