



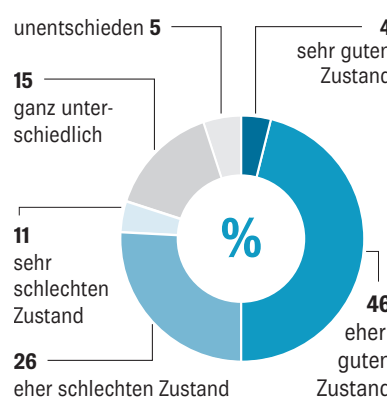
Auch Fahrräder sollen eine zentrale Rolle bei der Verkehrswende spielen: Minister Winfried Hermann bei einem E-Lastenrad-Treffen vor zwei Jahren in Stuttgart.

BILD: DPA

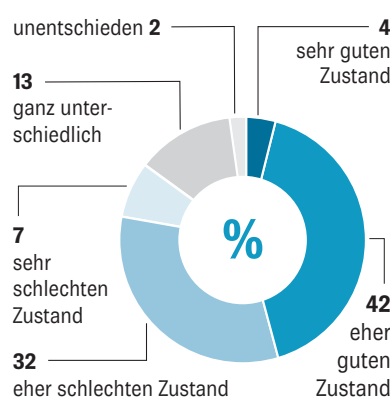
Die Mobilitätswende kommt unter Hermann nur schleppend in Gang

Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

In welchem Zustand sind die Autobahnen in Baden-Württemberg?
Sind die Autobahnen in einem...



Wie ist es mit den Straßen in Ihrer näheren Umgebung?
Sind die überwiegend in einem...



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

Von Ulrike Bäuerlein

Winfried Hermann ist an seinen Zielen gescheitert. Zumindest daran gemessen, was sich der Grünen-Politiker 2011 zu Beginn seiner ersten Amtszeit im baden-württembergischen Verkehrsministerium selbst vorgenommen hatte. Dem Magazin „Fairkehr“ des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) verriet Hermann damals im Interview, woran man in fünf Jahren – also 2016 – erkennen solle, dass ein Grüner als Verkehrsminister im Land gewirkt habe: „Baden-Württemberg soll sich einen Namen erworben haben als fußgänger- und fahrradfreundliches Land, der ÖPNV soll kundenfreundlicher werden, und in den Köpfen der Menschen im Land soll ein Mobilitäts-umdenken eingesetzt haben“.

Das hatte sich der Verkehrspolitiker und Bahnexperte damals vorgenommen, als er von der Berliner Bühne der Bundespolitik in die Landespolitik und in Kretschmanns erstes Kabinett wechselte. Vor allem für die CDU im Autoland wurde Her-

mann mit seinem erklärten Ziel, das Auto zugunsten anderer Verkehrsmittel zurückdrängen zu wollen, damit sofort zum Feindbild. Verbotshasser, Autohasser, personifizierte Feststellbremse, grüner Ideologe – kein anderer grüner Minister wurde derart offensiv angefeindet wie der Mann mit dem Brillen im Ohr.

Es zeigt sich: Auch nach zehn Jahren Winfried Hermann im Verkehrsministerium ist das Auto immer noch für die meisten Bürger unverzichtbar, steckt die Verkehrswende in den Kinderschuhen, lässt das Tempolimit auf den Autobahnen auf sich warten, sind die Verkehrsemissionen viel zu hoch, die Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge gering und stehen die Autos mehr als je zuvor im Stau.

Trotz der großen Anstrengungen der grün geführten Landesregierung und der Kommunen, die Verkehrswende und eine neue Mobilität in Gang zu bringen, ist für die überwiegende Mehrheit der Menschen im Südwesten Verkehr vor allem immer noch individueller Autoverkehr. Gleichzeitig gestaltet sich der Aus-



Es sind eher die Jüngeren in Baden-Württemberg, die für ein umweltbewussteres Mobilitätsverhalten bereit sind. Die ältere Generation favorisiert mehrheitlich den motorisierten Individualverkehr und einen weiteren Ausbau von Straßen. Entsprechend zwiespältig fällt das Urteil über Winfried Hermanns Verkehrspolitik aus.

Die Umfrage

Wie zufrieden sind die Menschen in Baden-Württemberg mit der Arbeit der Landesregierung? Werden die richtigen Schwerpunkte gesetzt, wo wird nur geredet, wo wird gehandelt? Das wollen die Tageszeitungen in Baden-Württemberg in ihrer gemeinsamen Umfrage, dem BaWü-Check, genauer wissen und arbeiten dafür mit dem Institut für Demoskopie Allensbach (IfD) zusammen.

Das IfD befragt einmal im Monat im Auftrag der Tageszeitungen mehr als 1000 Menschen im Land, um repräsentative Ergebnisse zu erhalten. Das IfD gehört zu den namhaftesten Umfrage-Instituten Deutschlands, auf den Rat der IfD-Chefin Renate Köcher greifen Vorstandsvorsitzende, Regierungschefs und Verbände zurück.

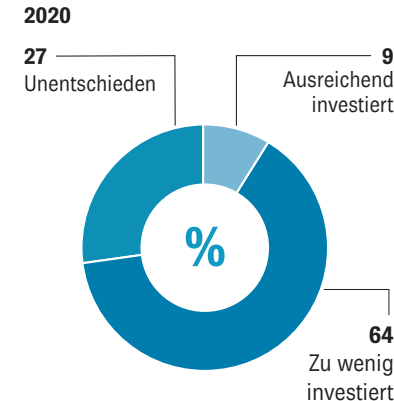
Die gedruckten Tageszeitungen in Baden-Württemberg erreichen jeden Tag mehr als fünf Millionen Menschen, hinzu kommen die Leserinnen und Leser auf den Online-Portalen der Tageszeitungen.

Investitionsstau

Wie sehen Sie das: Ist in den letzten Jahren ausreichend in die Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg investiert worden, oder ist zu wenig in den Bau und Erhalt von Straßen, Brücken usw. investiert worden?



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II



bau des öffentlichen Nahverkehrs und der Kapazitäten schwierig, vor allem im ländlichen Raum fehlen alternative Mobilitätsangebote zum eigenen Auto.

Zu wenig Geld für Infrastruktur

Knapp jeder Dritte stellt der Verkehrspolitik der grün-schwarzen Landesregierung dennoch ein gutes Zeugnis aus, 39 Prozent der Bürger bewerten sie kritisch – aber ein Drittel weiß zu wenig darüber, um sich ein Urteil zu bilden. Dieses Bild zeigt der zweite Teil des BaWü-Checks der baden-württembergischen Tageszeitungen, bei dem das Institut für Demoskopie Allensbach diesmal die Bürger zur Verkehrspolitik des Landes, zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur und zu den aus ihrer Sicht größten verkehrspolitischen Herausforderungen befragte.

Wenn knapp zwei Drittel der Bürger (64 Prozent) der Auffassung sind, dass in den letzten Jahren zu wenig in Verkehrsinfrastruktur investiert wurde, meinen sie damit vor allem den Bau und Erhalt von Straßen und Brücken – und nicht Radwege und Schiene. Mehr Radwege oder Car-sharingangebote stehen auf der

Wunschliste dagegen weit unten. Die Wahrnehmung, dass das Land zu wenig Geld in die Infrastruktur steckt, hat sich in Hermanns Amtszeit als Verkehrsminister sogar deutlich verstärkt. 2015 hielt in einer Landesstudie des Allensbacher Instituts noch jeder Fünfte die Investitionen des Landes für ausreichend, beim BaWü-Check des Jahres 2020 sind es nur noch neun Prozent der Bürger.

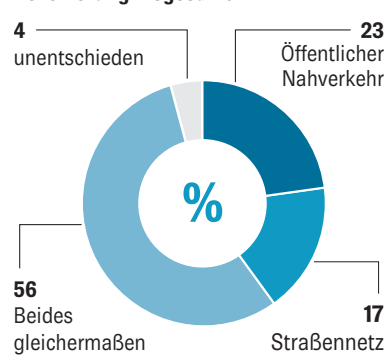
Matthias Lieb, Landesvorsitzender des VCD, begleitet Hermanns Wirken schon einige Jahre. Sein Urteil fällt insgesamt positiv aus. „Es ist schon deutlich erkennbar, dass es in der Verkehrspolitik ein Umdenken gegeben hat, es wurden die richtigen Themen gesetzt“.

Der BaWü-Check zeigt, dass dies vor allem bei den nachwachsenden Generationen. Für sie ist etwa der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel doppelt so wichtig wie der Ausbau von Straßen und die Bereitschaft, auf Elektroautos umzusteigen, deutlich höher als bei älteren Befragten. Mittlerweile gibt es auch eine Mehrheit in der Bevölkerung für ein Tempolimit. Immerhin dieses Ziel hat Winfried Hermann nach zehn Jahren erreicht.

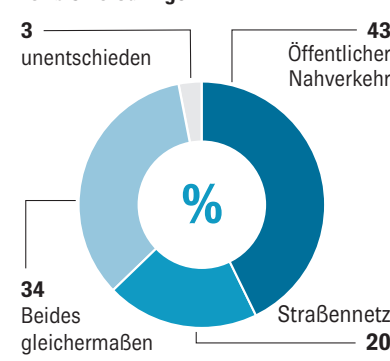
Keine Präferenz für den Ausbau des Straßennetzes oder des ÖPNV

Sollte Baden-Württemberg zukünftig eher in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs investieren oder eher in den Ausbau und die Sanierung des Straßennetzes?

Bevölkerung insgesamt



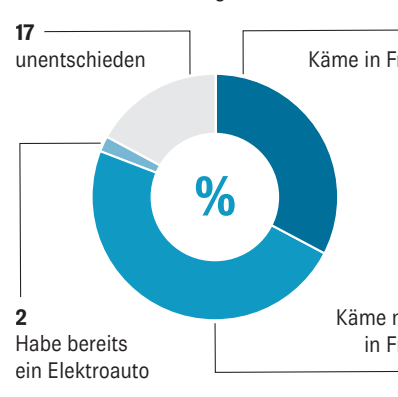
18- bis 29-Jährige



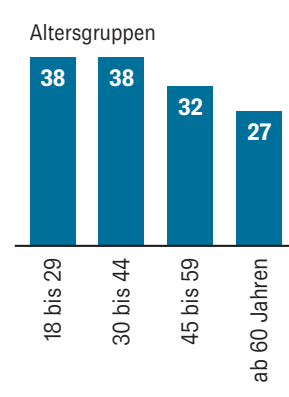
Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

Potenziale für Elektromobilität

Käme es für Sie in Frage, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen, oder käme das für Sie nicht in Frage?



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II



IN KÜRZE

Mehr Antisemitismus

Sersheim. Ein Hakenkreuz auf der Schultoilette, ein jüdenfeindlicher Post eines Verschwörungsfanatikers auf Twitter – gut ein Jahr nach dem Start der Online-Plattform zur Meldung antisemitischer Vorfälle hat diese rund 200 Vorfälle dokumentiert. Durch die Online-Plattform – die beim Demokratiezentrum Baden-Württemberg angesiedelt ist – sollen Betroffene unterstützt und antisemitische Vorfälle im Land festgehalten und eingeordnet werden. Seit November des vergangenen Jahres können unter www.demokratiezentrum-bw.de Vorfälle gemeldet werden. *lsw*

Mit Kettensäge in Bank

Wechingen. In Nordschwaben sind Einbrecher mit einer Kettensäge in eine Bank eingebrochen. Wie die Polizei am Mittwoch berichtete, hatten die Täter anschließend 500 Euro Bargeld aus der Kasse gestohlen. Die Einbrecher waren bereits in der Nacht zum Dienstag in die Bank im bayerischen Wechingen (Landkreis Donau-Ries) eingestiegen. Die Polizei hofft nun auf Zeugenhinweise, da die Täter wegen der schweren Werkzeuge wohl ein Auto dabei hatten. *lsw*

Hochwasserschutz: 138 Millionen Euro 2020 verbaut

Akt der Solidarität

Stuttgart. Als einen „Akt der Solidarität“ für die Städte Mannheim und Ludwigshafen stuft Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) den Hochwasserschutz am Oberrhein ein. Die Anlieger zwischen Weil am Rhein und Philippsburg hätten selbst nichts vom Bau der Rückhaltebecken. „Das nutzt den Unterliegern“, betonte Kretschmann bei einer Zwischenbilanz für das Milliardenprojekt. Allein in diesem Jahr wird Baden-Württemberg 138 Millionen Euro für den Schutz vor Überschwemmungen ausgeben, den Großteil für das „Integrierte Rheinprogramm“ (IRP).

Das Hochwasserrisiko sei besonders in den Ballungsgebieten hoch, betont Umweltminister Franz Untersteller (Grüne). In Mannheim, Ludwigshafen oder Karlsruhe könnte ein Jahrhunderthochwasser Schäden bis zu zehn Milliarden Euro anrichten. Als Schutz werden auf der rechten Rheinseite insgesamt 13 Rückhaltebecken gebaut. 1,7 Milliarden Euro sind dafür veranschlagt. Die acht fertiggestellten Überflutzonen kosteten 560 Millionen Euro. „Es ist eine Investition in die Zukunft und in den Schutz der Menschen“, wirbt Kretschmann um Verständnis.

Mehr als 30 Jahre Bauzeit

Schon in den 1980er Jahren hat Baden-Württemberg mit Frankreich einen Vertrag über den Ausbau des Hochwasserschutzes am Oberrhein geschlossen. Mitte der 90er Jahre rückten die Bagger an. Das Nachbarland hat seine Projekte längst abgeschlossen. Auf der rechten Rheinseite will man bis 2028 fertig sein. „Bei uns gab es mehrere Umplanungen, Ärger mit dem notwendigen Grunderwerb und bei etlichen Projekten Widerstand von Kommunen“, erklärt Untersteller die massiven Verzögerungen.

In der Tat sind die politischen Vorgaben auf der baden-württembergischen Seite ambitioniert. „Das Ziel ist die Wiederherstellung des Hochwasserschutzes, wie er vor dem Oberheinausbau bestand, und die Renaturierung der Oberheinauen“, heißt es im IRP-Konzept.

Das es jetzt schneller vorangeht, hat zwei Gründe: Der Bund hat ein Sonderprogramm aufgelegt, und Untersteller kann mit stabilen Einnahmen aus dem Wasserpfeffig planen. *pre*