

## **Neue Schienen für den Südwesten**

100 grüne Schienenprojekte  
für Baden-Württemberg

Gerhard Stolz MdL  
Verkehrspolitischer Sprecher

Dezember 2000

Bündnis 90/Die Grünen  
im Landtag von Baden-Württemberg  
Konrad-Adenauer-Str. 12  
70173 Stuttgart  
Telefon 0711/2063-683  
Telefax 0711/2063-660  
e-mail [post@gruene.landtag-bw.de](mailto:post@gruene.landtag-bw.de)  
[www.gruene.landtag-bw.de](http://www.gruene.landtag-bw.de)

## Wir bringen die Bahn zum Zug

Grüne Verkehrspolitik will Mobilität dauerhaft sichern. Das geht nur, wenn sie umweltverträglich wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss noch viel getan werden: von der breiten Einführung spritsparender Autos über neue Antriebstechniken (Wasserstoff), intelligente Nutzung von Pkws (CarSharing) bis zur Förderung des Fahrrad und Fußgängerverkehrs.

Ein ganz zentraler Punkt ist der Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Bus. Die Grünen wollen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2010 verdoppeln. Das geht nur, wenn Bahnen und Busse zu einer funktionierenden, attraktiven Alternative zum Auto mit einem flächendeckenden Netz werden.

Die Grünen wollen dazu einen landesweiten „integralen Taktfahrplan“ umsetzen: Als Mindeststandard soll jede Ortschaft täglich im Stundentakt erreichbar sein. Mit Zug, Stadtbahn oder Bus. In Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage lässt sich ein solches Angebot ökologisch sinnvoll und finanzierbar mit Anmelde-taxis realisieren, die nur fahren, wenn auch eine Anmeldung vorliegt.

Rückgrat für das öffentliche Verkehrssystem ist die Bahn. Sie ist schnell, bequem und findet bei den Kunden hohe Akzeptanz. Sie soll daher das Grundnetz auf allen wichtigen Achsen darstellen.

Damit die Bahn wieder richtig in Fahrt kommt, muss das Schienennetz in Baden-Württemberg ausgebaut werden. Viele Verbindungen fehlen, weil sie aus historischen Gründen nie gebaut wurden, oder weil sich die Siedlungsstruktur seit dem Zeitalter des Bahnbaus erheblich geändert hat. Eine Vielzahl von Strecken wurde in den sechziger und siebziger Jahren stillgelegt, weil sie unter damaligen Verhältnissen keine Zukunft mehr zu haben schienen – aus heutiger Sicht klare Fehlentscheidungen.

In den vergangenen Jahren wurde – ein Erfolg von Umweltverbänden und Grünen - bereits eine Trendwende eingeleitet. Das Nahverkehrsangebot wurde auf fast allen Strecken verbessert und vertaktet. In Baden-Württemberg wurde eine Reihe stillgelegter Nebenbahnen erfolgreich reaktiviert und die Fahrgastzahlen übertreffen alle Prognosen. Das erfolgreiche Karlsruher Modell der Regionalstadtbahn zeigt, dass moderne Stadtbahnen mit dichten Fahrplänen bis weit in die Region hinaus erfolgreich machbar sind - selbst auf Strecken, die schon zur Stilllegung anstanden.

Dennoch ist noch vieles zu tun. Es können noch weit mehr im Dornröschenschlaf daliegende, stillgelegte Strecken wieder als moderne Nahverkehrsbahnen erweckt werden. Lücken im Schienennetz müssen mit Neubauabschnitten geschlossen werden. Regionale Verbindungen müssen beschleunigt werden, um konkurrenzfähige Reisezeiten zu erlangen, z.B. durch den Ausbau für Neigetechnikzüge. Kapazitätsengpässe müssen durch Ausbauten beseitigt werden. Strecken müssen elektrifiziert werden, um sie zu regionalen Stadtbahnssystemen ausbauen zu können.

Es ist noch viel zu tun, um Baden-Württemberg zum Bahnland zu machen.

## **Beim Schienennetz fehlen Zukunftspläne**

Was den Ausbau des Schienennetzes anbelangt, agiert die Politik in Baden-Württemberg noch immer mutlos. Beim Straßenbau hingegen hat die Teufel-Regierung Visionen: So wurden für die Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans insgesamt 422 Straßenbauprojekte in Baden-Württemberg mit einem Kostenvolumen von rund 30 Milliarden Mark angemeldet. Dem stehen ganze 9 Schienenprojekte für das ganze Land gegenüber, für die sich die Landesregie-rung einsetzt. Während beim Straßenbau auch regionale und örtliche Verbin-dungen mit großzügigen Projekten bedacht werden, beschränken sich die wenigen Schienenprojekte ausschließlich auf Fernverkehrsverbindungen. Es wird völlig ignoriert, dass die Schiene gerade im regionalen Verkehr in den letzten Jahren durch innovative Konzepte ihre größte Renaissance erfahren hat.

## **100 grüne Schienenprojekte für ein Bahnland Baden-Württemberg**

Bündnis 90/Die Grünen legen ein Konzept für 100 zusätzliche Schienenprojekte in Baden-Württemberg vor. Ergänzend zum Aus- und Neubau der großen Fern-verkehrsmagistralen sollen regionale Schienenprojekte für einen Ausbau des Personenverkehrs im gesamten Land sorgen. Für ein Bahnland Baden-Würt-temberg eben.

Die 100 zusätzlichen 109 Projekte sollen zeigen, was möglich ist, wenn beim Schienenausbau so viel politischer Ehrgeiz investiert wird wie bislang beim Ausbau des Straßennetzes. Bei den Vorschlägen handelt es sich um Projekte der Beschleunigung und Kapazitätserweiterung im Fern- wie im Regionalverkehr: Neubaustrecken, mehrgleisiger Ausbau, Elektrifizierungen, Ausbau für Neige-technikzüge. Hinzu kommen Vorschläge, die das lückenhafte Schienennetz enger spinnen, die den nächsten Bahnhof näher bringen: die Reaktivierung stillgelegter Strecken, Neubaustrecken im Nahverkehr und für neue regionale Stadt-bahnssysteme.

Neben Projekten, die bereits konkret geplant sind oder sogar schon zur Reali-sierung anstehen (z.B. Neigetechnik-Ausbau Basel-Singen; Stadtbahnausbau Pforzheim-Wildbad) werden auch Vorschläge gemacht, die heute noch visionär erscheinen; etwa eine Stadtbahnlinie entlang des Bodensees (Friedrichshafen-Überlingen) oder eine neue Schienenschnellverbindung Stuttgart-Tübingen entlang der Bundesstraße 27.

Selbstverständlich konnten dabei noch nicht alle sinnvollen Projekte erfasst werden, auch spezielle Güterverkehrsprojekte sind, obwohl ebenso wichtig, an dieser Stelle nicht enthalten. Viele kleine Projekte wie z.B. neue, zusätzliche Haltestellen konnten der Übersichtlichkeit wegen nicht aufgenommen werden. Es geht uns darum, eine Diskussion anzustoßen, beim Schienenausbau so mutig, visionär und entschlossen in die Zukunft zu schauen wie bislang beim Straßenbau.

## **Mehr Investitionen in die Schiene lenken**

Für einen solchen zukunftsorientierten und ehrgeizigen Ausbau des Schienennetzes sind zusätzliche Finanzmittel nötig. Die Bundesregierung hat mit der Aufstockung der Schieneninvestitionen begonnen. Jährlich 2 Mrd. Mark zusätzlich aus dem Erlös der UMTS-Lizenzen werden in den kommenden Jahren in den Ausbau und die Sanierung des Schienennetzes fließen. Um den riesigen Nachholbedarf zu decken, werden weitere Finanzmittel nötig sein. Bündnis 90/Die Grünen schlagen vor, ab 2003 einen Teil der Einnahmen aus der Öko-steuer für den Ausbau des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn zu verwenden.

Zur Mittelaufstockung muss eine Umorientierung bei der Mittelverwendung kommen: Der Ausbau der regionalen Schienennetze muss zukünftig gleichgewichtig neben dem Ausbau der Magistralen zwischen den großen Zentren stehen. Nur so kann eine attraktive, schnelle und erfolgreiche Flächen- und Bürgerbahn geschaffen werden. Priorität müssen Projekte mit hohem Nutzen bei geringen Kosten haben. Teure Projekte, die kaum Verkehrsnutzen bringen, wie Stuttgart 21, müssen daher hintenanstehen.

## **Regionalisierung des Bahnnetzes – Schienenstrecken in Landesverantwortung**

Dafür ist auch eine Neuorganisation des Schienennetzes nötig. Mit der Bahnreform wurden die Schienenwege in eine Aktiengesellschaft im DB-Konzern überführt, die sich selbst über eine Schienenmaut finanzieren muss. Das Prinzip, dass sich jede Schienenstrecke zu rechnen hat, muss aufgegeben werden. So wie das Straßennetz auch, müssen die Schienen wieder in direkte öffentliche Infrastrukturverantwortung und -eigentümerschaft.

Analog zum Straßennetz sollte dies abgestuft geschehen: die Fernstrecken in Bundesverantwortung, die Regionalnetze in Landesverantwortung. So wie das Land heute für die Landesstraßen die Ausbauverantwortung trägt, hat es dann auch für die Landesschienenstrecken die Verantwortung zu tragen. Damit wird das beim Nahverkehr auf den Schienen erfolgreiche Prinzip der Regionalisierung auch auf den Fahrweg übertragen. Vor Ort weiss man am besten, was im Nahverkehr zu tun ist. Mit der Aufgabenübertragung vom Bund an das Land müssen natürlich auch die Finanzen neu geordnet werden. Strecken mit rein lokaler Bedeutung können auch in kommunale Trägerschaft übergehen.

Öffentliches Infrastruktureigentum bei den Schienennetzen muss keinesfalls die Rückkehr zur Behördenbahn bedeuten. So können Unterhalt und laufender Betrieb (Zugleitung, Stellwerke) der Infrastruktur im Wettbewerb an die günstigsten Anbieter vergeben werden.

Mit diesen Reformen

- klarer Infrastrukturausbauplan für die Schienennetze
- Mehr Finanzmittel für den Schienenausbau
- Schienenwege als öffentliche Infrastruktur, kombiniert mit Wettbewerb beim Streckenunterhalt und -betrieb

• Regionalisierung der Schienennetze (Regionalnetze an die Länder)  
wollen wir die Bahn zum Zug bringen und Baden-Württemberg zum Bahnland machen.

## Die Projekte im Einzelnen

### 1. Fernverkehrsprojekte

#### Neubau- / Ausbaustrecken Fernverkehr

1	Mannheim – Frankfurt (NBS)	Neubaustrecke
2	Karlsruhe – Basel (3./4. Gleis) mit Neubauabschnitten	Ausbau-/Neubaustrecke Alpentransit
3	„Karlsruher Kurve“ b. Appenweier (NBS), Rheinbrücke bei Kehl	Neubaustrecke (Beschleunigung nach F)
4	Modernisierung Stuttgart Hauptbahnhof	Steigerung Leistungsfähigkeit
5	Stuttgart Hbf – Stgt-Untertürkheim – Wendlingen – Ulm Hbf	Ausbau-/Neubaustrecke
6	Abzw. Denkendorf – Flughafen Stuttgart	Anbindung Flughafen
7	Wendlinger Kurve	Anbindung Tübingen an NBS Stuttgart-Ulm
8	Ulm Hbf – Donaubrücke – Neu-Ulm – Ausburg (3./4. Gleis) mit Neubau	Kapazitätserweiterung/ABS
9	Flehinger Kurve	Verbindung Heilbronn-Mannheim

#### Mehrgleisiger Ausbau

1	Abzw. NBS Zuffenhausen – Stuttgart Hbf – Bad Cannstatt – Abzw. NBS	5. und 6. Gleis; Erhöhung Kapazität
2	Horb-Hattingen (-Singen)	2-gleisiger Ausbau Achse Stuttgart-Zürich
3	Friedrichshafen – Lindau	Kapazität / Beschleunigung
4	Backnang – Schwäbisch Hall	Ausbau Achse Stuttgart-Nürnberg
5	(Aalen) Goldshöfe – Crailsheim	Ausbau Achse Stuttgart-Nürnberg

#### Elektrifizierungen Fernverkehr

1	Ulm - Friedrichshafen – Lindau	
---	--------------------------------	--

#### Streckenbeschleunigungen / Neigetechnikausbau Fernverkehr

1	Karlsruhe – Vaihingen/Enz – Stuttgart – Aalen / Backnang - Nürnberg	
2	Stuttgart – Heilbronn – Würzburg	
3	Ulm - Friedrichshafen – Lindau	

## 2. Projekte für den Regional- und Nahverkehr

Darstellung nach Regionen (teilweise Doppelnennungen)

### Region Stuttgart

Esslingen – NBS (-Flughafen)	Neue S-Bahn-Tangente Filder
Stuttgart Flughafen-Tübingen / - Reutlingen	Schnellverbindung Filder-Tübingen/Reutlingen
(S-Flughafen-) Bernhausen – Neuhausen – NBS (-Nürtingen/Kirchheim)	Neue S-Bahn-Tangente
Neckartalbahnhof Wendlingen und Kirchheimer Kurve	Umsteigeknoten Wendlingen und neue S-Bahn-Tangente Kirchheim-Filder
Rohrer Kurve	Verbindung Gäubahn-Flughafen (Neubau)
Kirchheim/Teck – Weilheim/Teck	Reaktivierung Lückenschluss Kirchheim-Göpp.
Weilheim/Teck – Boll	Neubau Lückenschluss Kirchheim – Göpp.
Göppingen – Boll	Reaktivierung Lückenschluss Kirchheim-Göpp.
Böblingen – Sindelfingen – Renningen	Ergänzung S-Bahn-Netz Stuttgart
Calw-Sindelfingen (-Böblingen)	Neue Strecke (teilweise Reaktivierung)
Bondorf – Nagold	Anbindung Nagold an S-Bahn (Neubau)
Ludwigsburg – Markgröningen	Streckenreaktivierung
Marbach – Beilstein	Wiederaufbau, Stadtbahn
Ludwigsburg-Fellbach	Nordtangente Stuttgart (Stadtbahn)
Göppingen – Schwäbisch Gmünd	Wiederaufbau
Geislingen – Wiesensteig	Wiederaufbau

### Region Franken (Heilbronn)

Innenstadtstrecke Heilbronn	Regionalstadtbahnssystem Heilbronn
Friedrichshall – Neuenstadt/Kocher	Regionalstadtbahn Heilbronn (Reaktivierung)
Lauffen – Zaberfeld	Regionalstadtbahn Heilbronn (Reaktivierung)
Heilbronn – Öhringen – Waldenburg – Künzelsau/Forchtenberg	Elektrifizierung für Stadtbahn Heilbronn
Friedrichshall – Sinsheim – Neckargmünd m. Steinsfurt-Eppingen	Elektrifizierung Stadtbahn Heilbronn
Waldenburg – Künzelsau/Forchtenberg	Reaktivierung
Bad-Rappenau - Obergimpfern	Lückenschluss (Neubaustrecke)
Lauda – Bad Mergentheim	Elektrifizierung für Zugläufe Heilbronn – Bad Mergentheim

### Region Neckar-Alb (Reutlingen-Tübingen)

Stuttgart Flughafen-Tübingen / - Reutlingen	Schnellverbindung Filder-Tübingen/Reutlingen
Tübingen – Balingen	Bau von Doppelspurinseln (Kapazität)
Tübingen - Sigmaringen	Neigetechnikausbau (laufendes Vorhaben)
Innenstadtstrecke Tübingen	Neubau Stadtbahn Reutlingen-Tübingen
Tübingen – Horb	Elektrifizierung Stadtbahn RT-TÜ
Tübingen – Herrenberg	Elektrifizierung Stadtbahn RT-TÜ
Tübingen – Albstadt-Ebingen	Elektrifizierung Stadtbahn RT-TÜ
Reutlingen – Gomaringen	Wiederaufbau/Lückenschluss (Stadtbahn)
Reutlingen – Engstingen - Münsingen	Wiederaufbau (Stadtbahn) / Reaktivierung
Engstingen – Gammertingen / -Münsingen	Reaktivierung Stadtbahn Reutlingen-Tübingen
Metzingen – Bad Urach	Elektrifizierung Stadtbahn RT-TÜ

Balingen – Schömberg	Reaktivierung
Rottweil – Schömberg	Neubau (Lückenschluss)
Ebingen – Onstmettingen	Reaktivierung
Hechingen – Haigerloch	Reaktivierung

### Region Donau-Iller (Ulm)

(Ulm - ) Herrlingen - Ehingen	Doppelspurinseln (Kapazität)
Ulm – Aalen	Doppelspurinseln (Kapazität)
Ulm – Aalen	Neigetechnikausbau
Ulm-Sigmaringen-Donaueschingen-Titisee	Neigetechnikausbau
Bad Schussenried Bahnhof – Stadt	Reaktivierung, mit Gleisdreieck
Südkurve Laupheim	Neubau Kurve Laupheim Stadt-Biberach

### Region Bodensee-Oberschwaben

Ulm-Sigmaringen-Donaueschingen-Titisee	Neigetechnikausbau
Tübingen - Sigmaringen	Neigetechnikausbau (laufendes Vorhaben)
Herbertingen – Sigmaringen – Inzigkofen	Doppelspurausbau
(Sigmaringen - ) Krauchenwies – Stockach	Neue RE-Verbindung Ulm-Radolfzell (Reaktivierung)
Sigmaringen-Krauchenwies (-Stockach)	Neue RegionalExpress-Achse Ulm-Radolfzell (Neubauabschnitt)
Friedrichshafen – Meersburg - Uhldingen	Neubau Stadtbahnstrecke
Friedrichshafen – Radolfzell	Elektrifizierung im.Zusammehang mit Stadtbahn F’hafen-Meersburg-Uhldingen
Ravensburg – Weingarten	Wiederaufbau (Stadtbahn)
Meckenbeuren – Tettngang	Reaktivierung
Leutkirch – Isny	Reaktivierung/Wiederaufbau

### Region Ostwürttemberg

Ulm – Aalen	Doppelspurinseln (Kapazität)
Ulm – Aalen	Neigetechnikausbau
Göppingen – Schwäbisch Gmünd	Wiederaufbau

### Region Unterer Neckar (Mannheim, Heidelberg)

Streckenreaktivierungen Regional-/Nahverkehr

Heidelberg – Bruchsal - Karlsruhe	3. Gleis; Kapazität
Heidelberg Hbf – Heidelberg Karlstor	Stadtbahn (Durchbind. aus Ri. Neckargmünd)
Friedrichshall – Sinsheim –Neckargmünd m. Steinsfurt-Eppingen	Elektrifizierung Regionalstadtbahn
Sinsheim – Steinsfurt	Doppelspurausbau
Bad Friedrichshall – Sinsheim – Neckargmünd (- Heidelberg)	Neigetechnikausbau
Südkurve Neckarelz – Mosbach	Anbindung Bf. Mosbach aus Ri. Süden
Neckarelz – Aglasterhausen	Lückenschluss (Wiederaufbau)
Bad-Rappenau - Obergimpfern	Lückenschluss (Neubau)
Walldürn – Hardheim	Reaktivierung

### Region Mittlerer Oberrhein (Karlsruhe)

Streckenreaktivierungen Regional-/Nahverkehr

Heidelberg – Bruchsal - Karlsruhe	3. Gleis; Kapazität
Karlsruhe Hbf – Karlsruhe Albtalbahnhof	Stadtbahn; Durchbindung Hbf-Karlstraße
Neureut – Mühlberg ( - Karlsruhe Hbf)	Ergänzung Stadtbahn Karlsruhe
Bruchhausen - Ettlingen	Stadtbahn-Spange (Stadtbahn Karlsruhe)
Rastatt – Wintersdorf - Roeschwoog	Reaktivierung (Stadtbahn)
Iffezheim – Baden-Aiport	Naubau (Stadtbahn Karlsruhe)
Rastatt - Freudenstadt	Elektrifizierung (Stadtbahn Karlsruhe)
Baden-Baden Bahnhof – Stadt	Neubau/Reaktivierung (Stadtbahn Karlsruhe)
Blankenloch – Bruchsal	Neubau (Stadtbahn Karlsruhe)
Bretten – Knittlingen	Neubau (Stadtbahn Karlsruhe)
Graben-Neudorf – Germersheim	Elektrifizierung (Stadtbahn Karlsruhe)

### Region Hochrhein-Bodensee (Lörrach-Konstanz)

Streckenreaktivierungen Regional-/Nahverkehr

Basel – Singen	Neigetechnikausbau (laufendes Vorhaben)
Müllheim – Mulhouse	Reaktivierung grenzüberschreitend (F)
Haltingen – Kandern	Reaktivierung (Zubringer S-Bahn Basel)
Schopfheim – Bad Säckingen	Reaktivierung
Lauchringen – Stühlingen	Reaktivierung
Singen – Etzwilen – Stein am Rhein	Reaktivierung grenzüberschreitend (CH)

### Region Südlicher Oberrhein (Freiburg)

Freiburg – Breisach – Colmar u. Gottenheim - Edingen	Elektrifizierung (Breisgau-S-Bahn)
Breisach – Neubreisach (-Colmar)	Wiederaufbau
Freiburg – Titisee	Doppelspurinseln
Denzlingen – Waldkirch	Elektrifizierung (Breisgau-S-Bahn)
Müllheim – Mulhouse	Reaktivierung grenzüberschreitend (F)
Strasbourg – Kehl	Stadtbahn Strasbourg
Innenstadtstrecke Offenburg	Stadtbahn
Lahr Bahnhof – Lahr Stadt	Stadtbahn
Ulm–Sigmaringen–Donaueschingen–Titisee	Neigetechnikausbau
Neustadt – Donaueschingen (Beschleunigung) (Neubau Neustadt-Röthenbach, Löffingen-Döggingen)	Streckenbegradigung / Beschleunigung

### Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (Villingen-Schwenningen)

Hüfingen – Bräunlingen	Reaktivierung (Projekt Ringzug)
Immendingen – Leipferdingen	Reaktivierung (Projekt Ringzug)
Ulm–Sigmaringen–Donaueschingen–Titisee; Donaueschingen-Rottweil	Neigetechnikausbau
Neustadt – Donaueschingen (Beschleunigung) (Neubau Neustadt-Röthenbach, Löffingen-Döggingen)	Streckenbegradigung / Beschleunigung
Rottweil – Schömberg	Neubau (Lückenschluss)

### **Region Nordschwarzwald (Pforzheim-Freudenstadt)**

Ittersbach – Kelttern o. Straubenhardt - Pforzheim	Neubau (Stadtbahn)
Pforzheim – Wildbad + Streckenverlängerung in Wildbad	Elektrifizierung (Stadtbahn)
Maulbronn – Maulbronn Stadt	Reaktivierung (Stadtbahn Karlsruhe ) Gleisdreieck
Calw-Sindelfingen (-Böblingen)	Neubau, teilweise Reaktivierung
Bondorf – Nagold	Neubau Anbindung Nagold an S-Bahn Stuttgart
Pforzheim – Eutingen i.G.	Elektrifizierung i.Z. mit NBS Calw-BB, Bondorf- Nagold
Eutingen i.G. – Freudenstadt – Hausach	Elektrifizierung (betriebl. Abrundung Nordschwarzwald-Netz)
Freudenstädter Kurve3	Neubau (Einführung aus Ri.Stgt nach FDS- Stadtbf)