



1
2
3
4
5
6
7
8
9

10 **Signale auf Grün stellen!**

11 **Bahninfrastruktur für Personen und Güter mit Weitblick aus-** 12 **bauen**

13
14

15 **1. Zur aktuellen Situation**

16 Die Verkehrspolitik steht vor großen Herausforderungen. Wir Grüne wollen die Mobilität der
17 Menschen und den Transport von Gütern sichern und zugleich einen spürbaren Beitrag zur
18 Reduktion klima- und umweltschädlicher Emissionen leisten. Seit Jahren setzen wir uns für
19 die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und den Ausbau des um-
20 weltfreundlichen Schienenverkehrs ein.

21 Wir Grüne fordern deshalb Investitionen in ein neues, zukunftsfähiges und vielfältiges Mobili-
22 tätsangebot. Dazu gehört für uns ein dichtes modernisiertes Bahnnetz, das Pünktlichkeit und
23 aufeinander abgestimmte Anschlüsse in Deutschland und grenzüberschreitend in Europa
24 garantiert.

25 Die Sperrung der Rheintalbahn am 12. August 2017 – Hauptschlagader des europäischen
26 Schienenkorridors, der Rotterdam mit Genua verbindet - offenbart die fatalen Konsequenzen
27 einer jahrzehntelang vernachlässigten Schienenverkehrspolitik. Wir brauchen eine Investiti-
28 onsoffensive in klimafreundliche Mobilität!

29 **2. Versäumnisse der DB und der Bundesregierung**

30 Zu den Schadensursachen liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor. Wir fordern
31 die DB AG auf, bei der Untersuchung der Ursachen unabhängige Expert*innen einzubezie-
32 hen, die betroffenen Akteure und vor allem die Kommunen vor Ort einzubinden. Momentan
33 muss die Stabilisierung der Strecke für einen sicheren Betrieb oberste Priorität haben, damit
34 die wichtige Verkehrsachse wieder durchgängig befahrbar wird.

35 Wir fordern von der DB AG ein Risikomanagement sowie eine lückenlose und umfassende
36 Kommunikation zu den Ereignissen. Dabei sind mögliche Risiken bei anderen Tunnelbaupro-
37 jekten, etwa bei den Tunnelvortriebsarbeiten bei dem Großprojekt S 21 schnellstmöglich zu

38 untersuchen und vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen. Die DB AG muss zügig Vorschläge
39 für die finanzielle Kompensation des entstandenen Schadens ausarbeiten und diese mit den
40 Betroffenen abstimmen.

41 **3. Folgen für Personen und Güterverkehr auf der transeuropäischen Achse und für die** 42 **Schweiz**

43 Die Auswirkungen der Sperrung der Rheintalstrecke für den Personen- und Güterverkehr sind
44 gravierend, mit Umwegen und Verzögerungen ergeben sich deutlich höhere Transportkosten.
45 Trotz eines von der DB zwischen Rastatt und Baden-Baden eingerichteten Schienenersatzver-
46 kehrs müssen Reisende mindestens eine Stunde mehr Fahrzeit in Kauf nehmen, was insbe-
47 sondere für Berufspendler*innen eine starke Belastung bedeutet und das Vertrauen der
48 Bahnkund*innen in die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs beeinträchtigt.

49 Die Auswirkungen auf den Güterverkehr sind ungleich größer. Die Rheintalstrecke ist eine der
50 Hauptachsen für den Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa. Für die Speditionen
51 ist die Unterbrechung der Rheintalstrecke eine große Herausforderung. Denn sie haben keine
52 vergleichbar gut funktionierende Alternativen auf der Schiene. Bis zu 170 Trassen werden
53 täglich angemeldet und können derzeit nur zum Teil bedient werden. Sie werden derzeit
54 teilweise großräumig über Frankreich und Österreich umgeleitet.

55 Das Land hat parallel dazu kleinräumige Umleitungen in Richtung Schweiz, etwa über Tübin-
56 gen - Horb – Singen bereitgestellt, die wiederum Einschränkungen im Regionalverkehr zur
57 Folge haben und zu einer Zunahme der Lärmbelastung für die betroffenen Anlieger führen.

58 Nicht zuletzt wird die Verpflichtung zum Ausbau der Rheintalstrecke gegenüber dem Nach-
59 barland Schweiz weiter verzögert. Gemäß dem Vertrag von Lugano hat die Schweiz die Tun-
60 nel für die Alpentransversale (Neat) fertig gestellt. Deutschland wird nicht 2017 sondern erst
61 Jahre später den Anschluss durch das Rheintal Richtung Rotterdam fertig stellen können. Nun
62 ist die für die internationale Logistik bedeutsame Strecke komplett dicht mit gravierenden
63 Folgen für viele Unternehmen. Die Schweizer sehen darin zu Recht ein Versagen der deut-
64 schen Verkehrspolitik und kritisieren das Fehlen von Ausweichstrecken. Der Zustand unserer
65 Schieneninfrastruktur und die vielen im Bund noch nicht einmal geprüften Ausbauprojekte
66 im Bundesverkehrswegeplan sind ein Armutszeugnis.

67 **4. Ausbau der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg**

68 Schon bei den Anmeldungen des Landes zum Bundesverkehrswegeplan 2030 haben wir Grü-
69 nen kritisiert, dass das Schienennetz vielerorts ausgedünnt ist. Zahlreiche Nebenstrecken
70 sind immer noch nicht elektrifiziert, nur eingleisig ausgebaut und weisen Engpässe auf. Wir
71 haben viele Strecken beim Bund angemeldet, mit denen Redundanzen im Schienennetz ge-

72 schaffen werden sollen. Diese hätten die Folgen einer Streckensperrung - wie derzeit auf der
73 Rheintalbahn – deutlich abgemildert.

74 Um die erforderlichen Ausweichstrecken nun schnell zu realisieren, braucht das Land ein So-
75 fort-Ausbauprogramm. Bereits heute sind mehrere Projekte für den BVWP angemeldet, die
76 vergleichsweise wenig kosten und zügig angegangen werden könnten (**siehe Anhang**).

77 Nun zeigt sich, dass auch regionale Strecken für den überregionalen Güterverkehr – nicht nur
78 im Notfall – dringend gebraucht werden. Der Bund hat die Bedeutung dieser Strecken ge-
79 genüber großen Korridoren stets heruntergespielt und sich bei zahlreichen Strecken für nicht
80 zuständig erklärt, da hier aus seiner Sicht nur Regionalverkehr/ SPNV verkehre. Wir fordern
81 vom Bund seiner Ausbaupflichtung im Schienennetz in seiner Verantwortung für die Da-
82 seinsvorsorge nach zu kommen, unabhängig welcher Verkehr darauf fährt. Wir wollen auch
83 alle Schienenverbindungen zwischen wichtigen Oberzentren und die für vernetzten Transport
84 so wichtigen KV-Terminals ausbauen, die der Bund bisher ablehnt.

85 **5. Verkehrswende**

86 Wir Grüne wollen den Bundesverkehrswegeplan zu einem echten Mobilitätsplan weiterent-
87 wickeln. Dabei muss Deutschland als zentrales Transitland in ein europäisches Gesamtnetz
88 eingebunden werden, das aus Schienen, Straßen und Wasserstraßen besteht. Dabei denken
89 wir Verkehrsträger vernetzt und beseitigen wichtige Engpässe. Mit einem gut ausgebauten -
90 auch regionalen - Schienennetz kann man solche Flaschenhälse wie eine gesperrte Rheintal-
91 strecke vermeiden.

92 Wir brauchen dringend eine Investitionsoffensive in klimafreundliche Mobilität vor allem
93 auch auf der Schiene. Die Verkehrswende wird nur gelingen, wenn wir in den nächsten Jah-
94 ren neben der emissionsfreien Automobilität deutlich mehr Mittel in die Modernisierung der
95 Bahn sowie in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel untereinander investieren.

96 Wir Grüne wollen dazu auf Bundesebene ein Investitionsprogramm „Mobilität 2030“ mit
97 einem Volumen von 7 Milliarden Euro für die nächste Legislaturperiode auflegen. Aus diesen
98 Mitteln werden wir u.a. einen kostengünstigen MobilPass für alle Bahnen und Busse in
99 Deutschland einführen, ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ auflegen und die Bahn zum
100 Herzstück einer vernetzten Mobilität ausbauen. Unser Ziel ist eine Bahn, die die Menschen
101 und Güter zuverlässig in jede Region unseres Landes bringt. Mehr Schienenverkehr muss mit
102 besserem Lärmschutz, auch an Bestandsstrecken, einhergehen. Denn nur einhergehend mit
103 einem sehr guten und verlässlichen Lärmschutz an Neubau- und Bestandsstrecken, kann die
104 Akzeptanz des Schienenverkehrs vor allem unter den Anwohner*innen gefördert werden.

105 Nur mit einer echten Verkehrswende können wir Verkehrsströme klimafreundlich und ver-
106 lässlich lenken. Neben des gezielten Aus-/Neubaus von Strecken zur Beseitigung von Eng-

107 pässen und der Schaffung von Überholmöglichkeiten muss deutlich in die Schieneninfra-
108 struktur investiert werden. Eine zeitnahe Ertüchtigung auf Zuglängen von 740 Metern ist im
109 Güterverkehr mit sehr wenig Aufwand möglich. Zusätzlich müssen Umschlagsanlagen, inno-
110 vative Umschlagssysteme und der kombinierte Verkehr gefördert werden.

111

112 Fraktion Grüne im Landtag Baden-Württemberg

113 12. September 2017

114



115
116
117
118
119
120
121
122
123

124

125

126 **6. Anhang: Erforderliche Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen**

127 Die aktuelle Streckensperrung der Rheintalbahn zeigt, dass die Schieneninfrastruktur in Ba-
128 den-Württemberg auf Kante genäht ist. Wir brauchen dringend eine Investitionsoffensive um
129 Personen und Güter stets klimafreundlich, pünktlich und sicher im Land bewegen zu können.
130 Engpässe aufgrund fehlender Elektrifizierung oder eingleisiger Abschnitte müssen dringend
131 beseitigt werden damit das Land seine Klimaschutzziele erreichen kann.

132 Wir fordern von der nächsten Bundesregierung, dass sie folgende Strecken zusätzlich aus-
133 baut und elektrifiziert. Der Bund ist hier in der Verantwortung, die Kosten zu tragen oder
134 über das GVFG mit einem hohen Anteil mitzufinanzieren. Bei den aufgeführten Projekten
135 sehen wir einen besonderen Nachholbedarf bezüglich des Ausbaus und der Aufwertung der
136 Infrastruktur. Bereits in Umsetzung befindliche Vorhaben, wie z. B. die Rheintalbahn sind
137 nicht aufgeführt.

138 **Gruppe 1: Achsen des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und übrige internationale**
139 **Strecken**

140

Neubaustrecke (Stuttgart) – Wendlingen - Ulm // Knoten Stuttgart	- Große Wendlinger Kurve : kreuzungsfreier zweigleisiger Ausbau; - Engpassbeseitigung zwischen Stuttgart- Zuffenhausen und Stuttgart- Feuerbach
ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg (Residenzbahn und Remsbahn)	- Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigetechnikausrüstung; - zweigleisiger Ausbau des Streckenab- schnitts Crailsheim – Goldshöhe
ABS Kehl – Appenweier	Ausbau zur Beschleunigung der Achse Stutt- gart – Karlsruhe – Strasbourg – Paris
Internationale Reaktivierungen zwischen Deutschland und Frankreich	- Wiederaufbau der Rheinbrücke zwischen Breisach und Colmar - Wiederinbetriebnahme der Rheinbrücke zwischen Raststatt und Roeschwoog (Ven- denheim) - Wiederaufbau der Rheinbrücke zwischen Weil am Rhein und Huningue
ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Ausbau/Bau von Doppelspurabschnitten, TEN-Grundnetz (im BVWP enthalten, Reali-

	sierung dringlich)
--	--------------------

141
142
143
144

Gruppe 2: Achsen zwischen Oberzentren / Engpassbeseitigung im Güter- und Personenverkehr

ABS Öhringen – Schwäbisch Hall-Hessental (Hohenlohebahn)	Elektrifizierung und Ausbau der Strecke <i>Erhöhung der Leistungsfähigkeit, insbesondere für den großräumigen Güterverkehr (parallel zur Autobahn A 6)</i>
ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn)	Elektrifizierung und partieller Doppelspurausbau für den Personenverkehr
ABS Züttlingen – Möckmühl (Frankenbahn zwischen Heilbronn und Würzburg)	Zweigleisiger Ausbau
ABS Tübingen – Sigmaringen – Kißlegg (Zollernbahn)	Elektrifizierung und partieller Doppelspurausbau zwischen Tübingen, Albstadt und Sigmaringen, Erhöhung der Leistungsfähigkeit
ABS Freiburg – Neustadt – Donaueschingen, Villingen – Rottweil, Horb – Tübingen	Elektrifizierung
ABS (Freiburg) – Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm (Donautalbahn)	Elektrifizierung, partieller Doppelspurausbau
ABS Stuttgart – Crailsheim (Murrbahn)	Zweigleisiger Ausbau (im BVWP enthalten, Realisierung dringlich)
ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)	Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau

145
146
147

Gruppe 3: Regionale Projekte in Baden-Württemberg

148 Wir machen Baden-Württemberg zum Bahnland, in dem wir weitere Nebenstrecken reakti-
149 vieren und fordern, wenn die notwendige Projektreife erreicht ist, die entsprechenden Bun-
150 deszuschüsse nach dem Bundes-GVFG für Regionalstrecken in Baden-Württemberg. Dazu
151 lassen sich beispielsweise nennen:

152

153 **Hermann-Hesse-Bahn:**

154 Sie soll künftig von Calw über Weil der Stadt nach Renningen fahren und dort in der ersten
155 Ausbaustufe mit nur einem Umstieg attraktive Verbindungen vom Nordschwarzwald in die
156 Region Stuttgart bieten.

157

158 **Stadtbahn im Kreis Ludwigsburg:**

159 Sie verbindet künftig Remseck/Neckar mit Ludwigsburg und mit der Schäferlaufstadt Mark-
160 gröningen.

161

162

163 **Zabergäubahn:**

164 Sie verbindet Lauffen/Neckar entlang der Frankenbahn mit mehreren Kommunen im Natur-
165 park Stromberg-Heuchelberg im Zabergäu.

166

167 **Schusterbahn:**

168 Diese elektrifizierte Trasse verknüpft den Kreis Ludwigsburg mit dem Stuttgarter Norden und
169 der Stadt Esslingen.

170

171 **Bottwartalbahn:**

172 Sie führt von Marbach/Neckar nach Heilbronn durch das Bottwar-und Schozachtal, dadurch
173 werden die Firmen Bosch und Getrag mit über 4000 Arbeitsplätzen an das Schienennetz an-
174 gebunden.

175

176 **Kandertalbahn:**

177 Die 13-Kilometer lange Strecke verbindet den Ort Haltingen mit Kandern an der Rheintalbahn
178 und könnte den ländlichen Raum besser an das überörtliche Schienennetz anbinden.