



PRO BAHN  
Ihr  
Fahrgastverband

Thesenpapier

# **Zukunft des Schienennetzes in Baden-Württemberg**

**Januar 2003**

PRO BAHN e.V.

**Baden-Württemberg**

**Gemeinnütziger Fahrgastverband**

## Vorschläge für ein leistungsfähiges Schienennetz in Baden-Württemberg

Baden – Württemberg gilt bundesweit als bahnfrendliches Land, in dem viele zukunftsweisenden Ideen umgesetzt wurden, wie z.B. das Karlsruher Modell, der Integrierte Taktfahrplan oder die Reaktivierung von Nebenstrecken. In letzter Zeit verschieben sich jedoch die Schwerpunkte der Verkehrspolitik wieder hin zum Straßenverkehr, in den nun vermehrt investiert werden soll, da hier der Verkehr nach allen Prognosen in Zukunft sehr stark anwachsen soll. So beantragte das Land als Verkehrswegebedarf für den nächsten Bundesverkehrswegeplan alleine 422 Straßenaus- und –neubauprojekte im Umfang von 14 Mrd. €. Für den Aus- und Neubau von Schienenwegen wurden dagegen nur 9 Vorhaben angemeldet. Außerdem wird ab dem Jahr 2002 neben dem bestehenden ein weiteres Sonderprogramm für den Landesstrassenbau mit jeweils 50 Mio. € für die Dauer von fünf Jahren aufgelegt.

In Baden – Württemberg stehen einem Schienennetz von 3800 km, welches in seiner Struktur großenteils aus dem 19. Jahrhundert stammt, 27 500 km überörtliche Straßen gegenüber, davon alleine über 1000 km Autobahnen. Jedes Jahr wird das Netz leistungsfähiger Straßen größer und damit verkürzen sich die Fahrzeiten der Pkws und Lkws. Seit 1950 ist das Netz überörtlicher Straßen um mehr als 4000 km gewachsen (siehe Abb. 1). Das Autobahnnetz wurde von 1970 bis 2001 von 566 km auf 1029 km Länge ausgebaut und wächst durch die momentan im Bau befindliche Hochrheinautobahn A98 sowie die Allgäuautobahn A96 weiter.

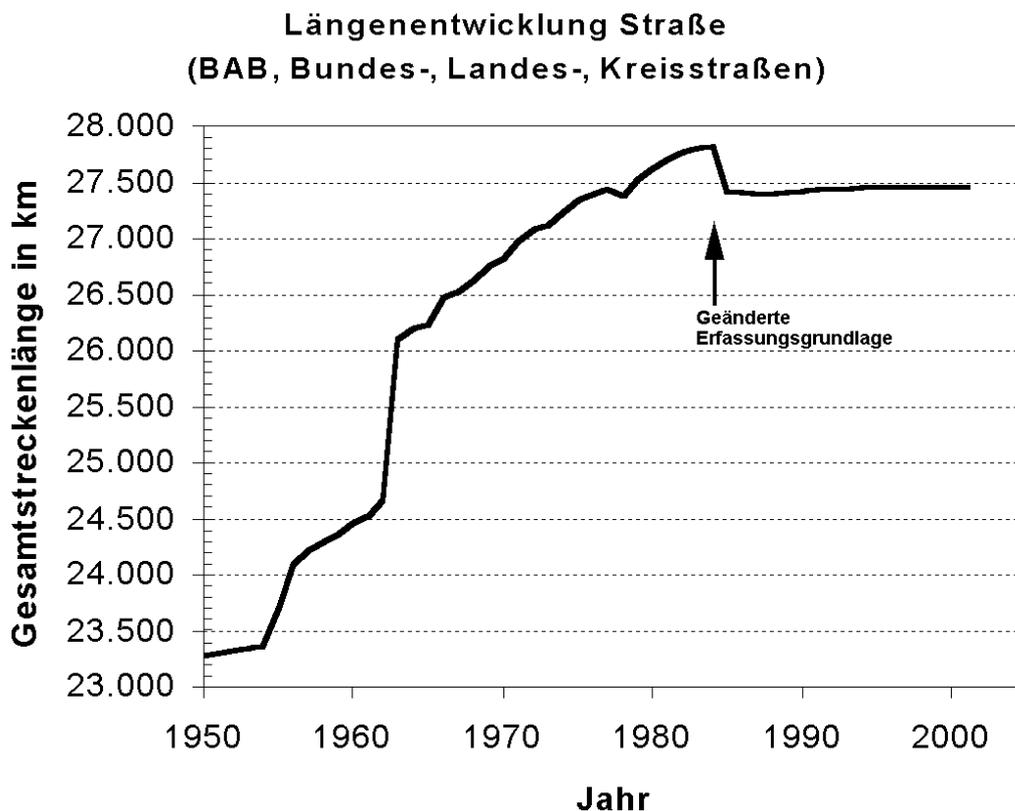


Abb. 1 Längenentwicklung des überörtlichen Straßennetzes in Baden-Württemberg,  
Quelle: Daten des Statistischen Landesamts

Demgegenüber ist das Bahnnetz durch zahlreiche Stilllegungen seit 1950 um mehr als ein Viertel kleiner geworden (siehe Abb. 2). Außer den Schnellbahnstrecken Mannheim – Stuttgart und Karlsruhe – Offenburg sind keine modernen Eisenbahnstrecken im Land vorhanden, so dass die Fahrzeiten mit der Bahn zumeist deutlich länger sind als die entsprechenden Zeiten mit dem Pkw (siehe Tabelle 1).

## Längenentwicklung Eisenbahn

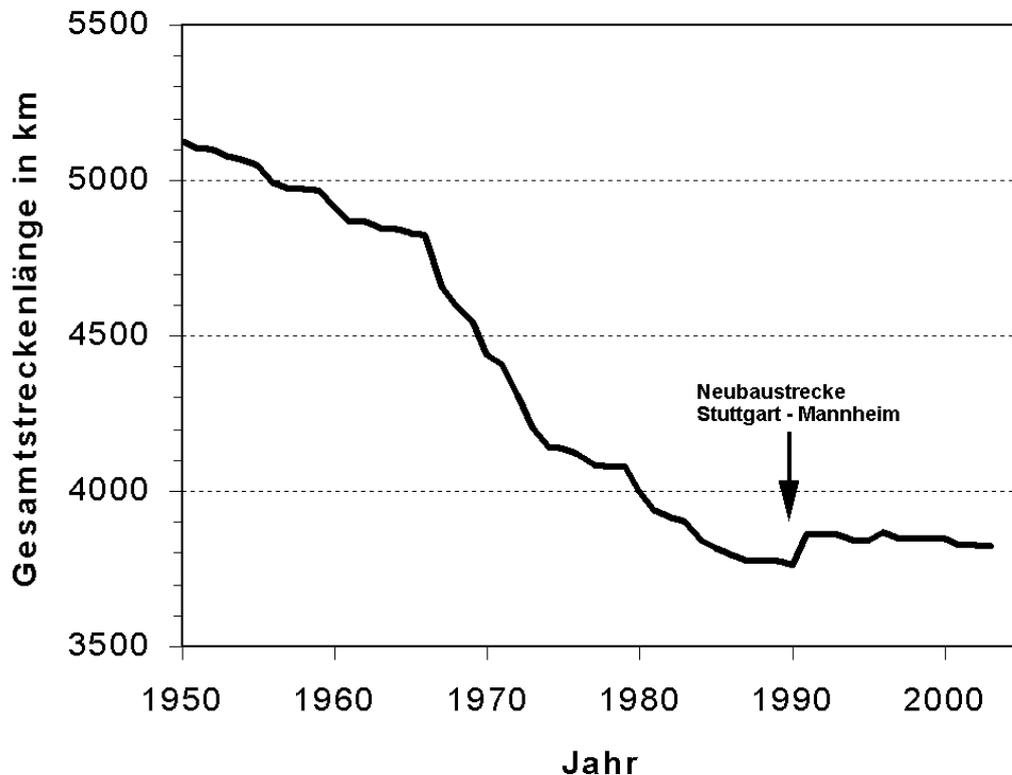


Abb. 2 Längenentwicklung des Bahnnetzes im regelmäßigen Personenverkehr in Baden-Württemberg; Quelle: Mihailescu/Michalke, Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, Konrad-Theiss-Verlag, 1985

Während der Nahverkehr durch die Bahnreform und auch aufgrund von Kapazitätsproblemen auf der Straße wieder etwas an Boden gewinnen konnte (von 1996 – 2001: 28 % mehr Fahrgäste, 36 % mehr Zugkilometer) und sogar einzelne Strecken mit Erfolg wiedereröffnet wurden, bietet sich im Fernverkehr ein zwiespältiges Bild:

Auf der einen Seite bietet die Bahn mit den ICE-Verbindungen Stuttgart – Hannover oder Stuttgart – Köln konkurrenzlos schnelle Reisezeiten an, während sie andererseits durch die Abschaffung des IR ganze Regionen vom Fernverkehr abschneidet und die Reisenden damit zwingt, mehrfach umzusteigen, was dem Bahnverkehr einen entscheidenden Nachteil gegenüber der ungebrochenen Reisekette im Pkw beschert. Dies betrifft vor allem die Verbindungen in die südlichen Landesteile, aber auch die Verbindungen nach Ostdeutschland (IR Stuttgart - Erfurt, Stuttgart - Dresden).

Strecke		Luftlinienentfernung in km	Luftliniengeschwindigkeit Auto in km/h	Luftliniengeschwindigkeit Bahn in km/h
Stuttgart	Mannheim	93	79	155
Mannheim	Basel	225	98	110
Stuttgart	Ulm	73	65	81
Stuttgart	Singen	117	79	66
Heidelberg	Konstanz	197	76	57
Stuttgart	Würzburg	126	88	56
Friedrichshafen	Würzburg	241	78	51
Stuttgart	Lindau	143	67	50

Tabelle 1: Luftlinienentfernungen und –geschwindigkeiten für ausgewählte Strecken in Baden-Württemberg im Bahn- und Autoverkehr (Daten aus Map24 Routenplaner, DB-Fahrplan 2002)

Der Geschwindigkeitsvergleich in Tabelle 1 verdeutlicht, dass die Bahn selbst für Verbindungen von Bahnhof zu Bahnhof oft langsamer ist als der Pkw und auf manchen Fernverkehrsstrecken nur Luftliniengeschwindigkeiten von 50 km/h erreicht.

Auch der Schienenfernverkehr in das europäische Ausland verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Von Karlsruhe aus verkehrt heute kein durchgehender Zug mehr nach Genf und in Richtung Italien gibt es nur noch einen Nachtzug. Die EC-Verbindungen von Stuttgart nach Wien, Budapest und Verona sowie der Nachtzug nach Kopenhagen sind entfallen und in Oberschwaben verkehren keine direkten Züge mehr über die Arlbergstrecke nach Innsbruck. Neben internen Problemen des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs wie der fehlenden technischen Harmonisierung sowie Mängeln beim Gepäcktransport und bei den Tarif- und Buchungssystemen ist dies hauptsächlich auf die Konkurrenz des Luftverkehrs zurückzuführen, der von 1991 bis 2000 um 90 % zugenommen hat. Der Wettbewerb mit der Bahn wird sich durch den Einstieg verschiedener Billigfluggesellschaften (z.B. Ryanair, Deutsche BA, Germanwings und Hapag Lloyd) auch auf innerdeutschen Verbindungen nochmals drastisch verschärfen. Dies ist eine direkte Folge der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die seit Jahrzehnten den europäischen Luftverkehr durch öffentliche Investitionen in neue und bestehende Flughäfen und ihre Verkehrsanbindung sowie durch weitgehende Steuerfreiheit begünstigen. Auch der hochdefizitäre Betrieb auf manchen Regionalflughäfen wie z.B. auf dem Baden-Airport wird von der öffentlichen Hand in der Erwartung immer weiterer Zuwächse des Luftverkehrs finanziert. Den Forderungen von Umweltverbänden und von PRO BAHN, diese Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, wurde bisher von den Verkehrspolitikern nicht entsprochen und auch von der Umweltpolitik kann sich die Bahn hier wenig Unterstützung erhoffen, denn paradoxerweise unterstützt das Anwachsen des Flugverkehrs auf Kosten des Schienenverkehrs die Erfüllung der Reduktionsziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen des Kyoto-Protokolls. Darin sind die Emissionen des internationalen Luftverkehrs im Gegensatz zu denjenigen des Bahnverkehrs völlig ausgenommen.

Um diese Entwicklung aufzuhalten und die Attraktivität des Schienenverkehrs durch höhere Reisegeschwindigkeiten zu steigern, halten wir es für notwendig, nach jahrzehntelangen Investitionen in Straßen und Flughäfen endlich auch das lange vernachlässigte Schienennetz im Land grundlegend zu erneuern und an die modernen Verkehrsströme anzupassen. Neben der beschleunigten Fertigstellung der Schnellfahrstrecken Stuttgart – Ulm und Offenburg – Basel als Teilen eines europäischen Schnellbahnnetzes muss durch Linienkorrekturen und Kapazitätserweiterungen bei bestehenden Fernstrecken ein interregionales Fernverkehrsnetz geschaffen werden, das Mittelstädte an die Knotenpunkte des Schnellbahnnetzes anbindet. Außerdem bieten die Veränderungen der Siedlungsstruktur und die zunehmenden Verkehrsprobleme auch auf Straßen außerhalb der Ballungsgebiete die Chance für eine Renaissance bereits stillgelegter Bahnen.

Im Juni 2002 veröffentlichte das Wirtschaftsministerium des Landes den Landesentwicklungsplan, der die Grundlage für die Infrastrukturplanung des Landes darstellt. Darin wird betont, dass „die Verkehrsinfrastruktur ... bedarfsgerecht vernetzt und weiterentwickelt wird“ und dass „bei Siedlungserweiterungen eine Bedienung durch öffentliche Verkehre anzustreben ist“. Dazu werden verschiedene Entwicklungsachsen definiert, auf die sich diese Erweiterungen konzentrieren sollen (siehe Abb.3).

Der Vergleich dieser Entwicklungsachsen mit dem bestehenden Bahnnetz weist auf bestehende Lücken im Bahnnetz hin, wie z.B. zwischen Weil der Stadt und Calw, Herrenberg und Nagold, Reutlingen und Kleinengstingen oder Balingen und Rottweil, wo zur Schaffung eines optimierten Grundnetzes im Schienenverkehr Strecken zu reaktivieren bzw. neu zu bauen wären. Das Beispiel der Entwicklungsachse zwischen dem Zentren Riedlingen bzw. Sigmaringen und Stockach zeigt auch deutlich die Kurzsichtigkeit der momentanen Streckenstilllegungspolitik der Bahn, denn trotz Aufnahme dieser Achse in den Landesentwicklungsplan läuft gerade das Stilllegungsverfahren für den Gesamtverkehr zwischen Krauchenwies und Stockach.

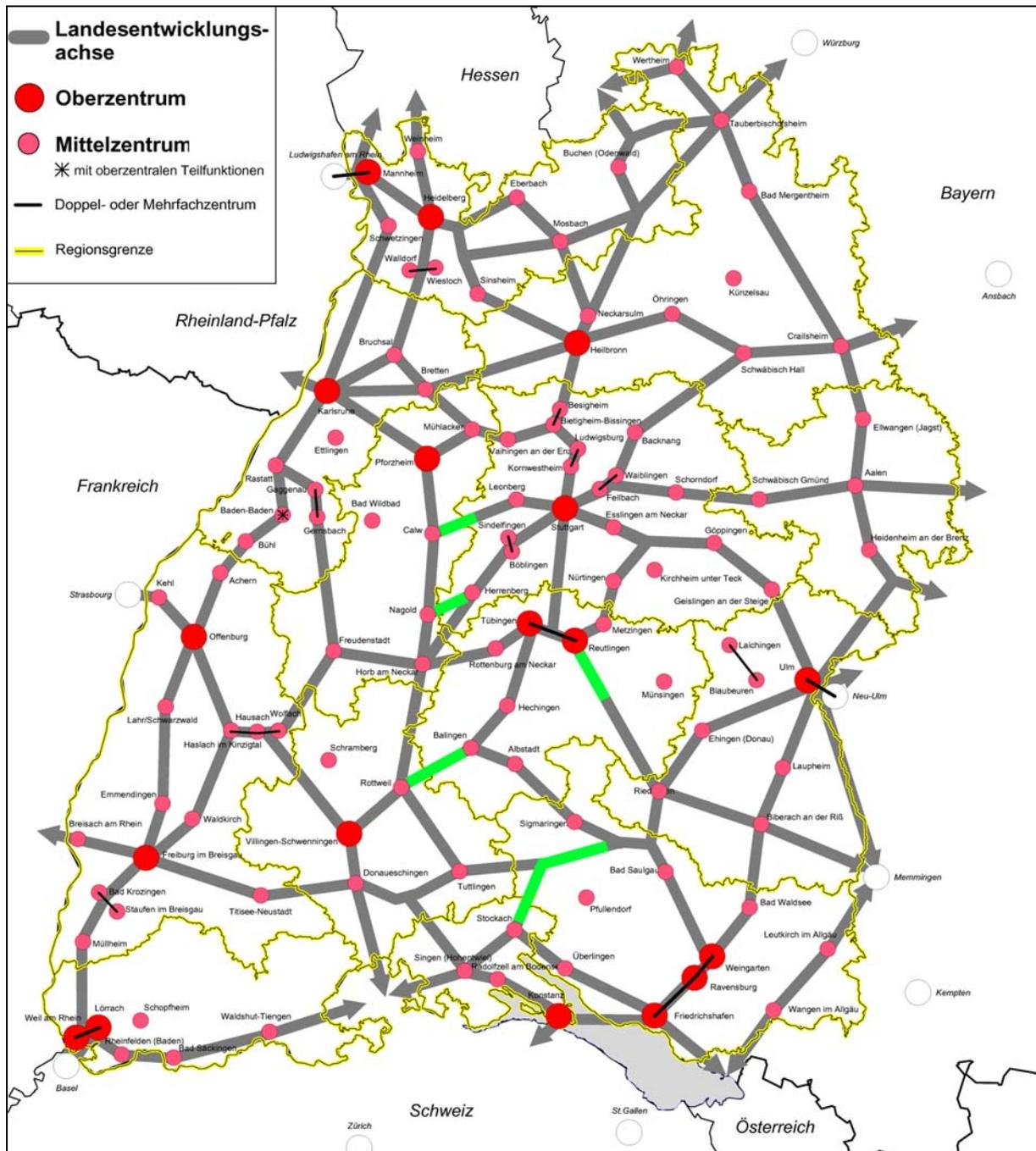


Abb. 3 Landesentwicklungsachsen aus dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 (Ausschnitt aus einer Karte des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg). Grün unterlegt sind Bahnstrecken entlang Entwicklungsachsen, die reaktiviert bzw. ergänzt werden könnten.

Ein weiterer Umstand, der die Erhaltung von Bahnstrecken in Baden-Württemberg bedroht, ist die fehlende Förderung der sogenannten „Stammlinien“ privater Eisenbahngesellschaften durch Regionalisierungsmittel. Manche Strecken befinden sich dadurch bereits in einer prekären Lage, wie z.B. die Strecke der WEG von Korntal nach Weissach. Andere WEG-Strecken, wie z.B. Gaildorf – Untergröningen oder Vaihingen/Enz – Enzweihingen sind bereits stillgelegt worden und auch die gescheiterte Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Albstadt-Ebingen und Onstmettingen ist darauf zurückzuführen. In diesem Punkt sollte die Förderpolitik der Landesregierung dringend geändert werden, um die oben genannten Bahnen zu erhalten bzw. wieder in Betrieb zu nehmen.

Auf lange Sicht kann eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs nur auf der Grundlage eines leistungsfähigen und ausreichend dichten Schienennetzes erfolgen, denn zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungskreise bei gleichzeitiger Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen ist der Schienenverkehr aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit und seiner weitgehenden Unabhängigkeit von Rohöleinfuhren aus Krisenregionen unverzichtbar. Deshalb dürfen einzelne Bahnstrecken des Landes mit unbefriedigender Rentabilität nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen im Interesse der Netzwirkung sowie der Vorhaltung für zukünftige Mehrverkehre instand gehalten und teilweise ausgebaut werden.

In der folgenden Aufstellung sind die Maßnahmen zusammengefasst, die der Fahrgastverband PRO BAHN für die zukünftige Entwicklung des Bahnnetzes in Baden-Württemberg für sinnvoll und notwendig hält. Dabei wird zwischen kurz- und langfristig zu realisierenden Projekten unterschieden.

Ein Teil der dafür notwendigen Mittel könnte z.B. durch den Erlös aus der Privatisierung des Landesflughafens sowie durch Verzicht auf die Förderung weiterer Regionalflughäfen aufgebracht werden. Weitere Mittel von ca. 25 Mio. €/Jahr könnten durch eine Korrektur der Aufteilung der GVFG-Mittel gewonnen werden, die von der Landesregierung abweichend vom Richtwert von 50/50% zwischen ÖPNV-Investitionen und kommunalem Straßenbau auf mittlerweile 37/63% zugunsten des Straßenbaus geändert wurde. Für eine vollständige Umsetzung der hier vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen ist allerdings eine grundlegende Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erforderlich, die mit einer Aufteilung des Schienennetzes in Bundes-, Landes- und Kreisstrecken, wie sie heute schon bei der Straßeninfrastruktur existiert, verbunden ist. Dies entspricht auch den Thesen und Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (der sogenannten „Pällmann-Kommission“), die ihren Bericht am 5. 9. 2000 dem Bundesverkehrsminister übergab und in denen unter anderem vorgeschlagen wird: „Die DB AG sollte sich auf ein Bundesschiennetz (rund 20.000 km) konzentrieren und die Regional- und Lokalnetze bzw. -strecken an Länder / Kommunen, Verbände oder Private abgeben“.

## Zusammenstellung der Einzelvorhaben zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen wird zwischen kurzfristig umsetzbaren Vorhaben mit hoher Priorität (im Text in Normalschrift) und längerfristigen Vorhaben mit niedriger Priorität (kursiv) unterschieden.

Eine grundsätzliche Forderung gilt der Erhaltung bestehender Schieneninfrastrukturen, denn Rückbaumaßnahmen im Rahmen von Streckensanierungen verhindern oder verteuern zukünftige Änderungen des Betriebsprogramms.

### Fernverkehr

- Stuttgart – Ulm:

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm parallel zur Autobahn (z.T. bereits planfestgestellt, aber wegen Kopplung mit Stuttgart 21 noch nicht endgültig gesichert).

Neubaustrecke Mettingen – Wendlingen mit Stichstrecke zum Flughafen.

- Rheintalbahn:

Ausbaustrecke Offenburg – Basel (im Bau, aber Fertigstellung wegen begrenzter jährlicher Investitionsmittel von 200 Mio. € erst im Jahr 2012; wichtige Zulaufstrecke zur NEAT und zum TGV Rhin-Rhône).

- Gäubahn:

Kurzfristige Linienverbesserungen zwischen Horb und Rottweil und Doppelspurinseln.

*Langfristig: Wiederherstellung des zweiten Gleises.*

- Heilbronn – Würzburg:

Beseitigung des eingleisigen Abschnitts zwischen Züttlingen und Möckmühl (Maßnahme beschlossen, Fertigstellung bis 2005).

*Langfristig wäre für eine leistungsfähige Anbindung des Unterlands an die Schnellbahnstrecke Würzburg – Hannover eine gestrecktere Linienführung des 122 km langen und sehr kurvenreichen Abschnitts von Neckarsulm bis Würzburg durch Begradigungen und Streckenabkürzungen notwendig, was jedoch hohe Investitionen von mehreren hundert Millionen Euro in Brücken, Tunnels und Einschnitte erforderlich machen würde und derzeit wohl nicht realisierbar erscheint.*

- Stuttgart – Murrhardt – Gaildorf – Crailsheim:

Kurzfristig: Streckenweise zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung für Neigezüge (mit einzelnen Verbesserungsmaßnahmen wurden bereits begonnen).

*Langfristiges Ziel: durchgehende Züge Stuttgart – Dresden mit ET411 (erst nach Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Chemnitz). Anbindung an die zukünftige Schnellbahnstrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig – Berlin.*

- Kehl – Appenweier

Ausbau auf 160 km/h; zweigleisige Rheinbrücke zur Weiterführung der TGV-Verbindung Paris – Straßburg (ab 2007). Dies wird auch von der EU und der SNCF im Rahmen der Magistrale Paris – München – Budapest gefordert.

- Südbahn

Ausbau für 160 km/h und Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lindau – Friedrichshafen, Ziel: Durchbindung des Fernverkehrs Richtung Arlberg – Innsbruck sowie in den Raum Graubünden.

- Reaktivierung Müllheim - Neuenburg - Mulhouse als Anschluß für den Raum Freiburg an den geplanten TGV Rhin – Rhône nach Lyon.
- Viergleisiger Ausbau Mannheim – Heidelberg (getrennte Gleise für Nah- und Fernverkehr, Einführung der Main-Neckar-Bahn von Weinheim Richtung Heidelberg auf separaten Gleisen).
- Ausbau der Bahnhofsinfrastruktur im Hauptbahnhof Mannheim: Überwerfungsbauwerke für die Strecken Mannheim – Schwetzingen und die westliche Riedbahn; zweigleisiger Ausbau der östlichen Riedbahn mit Anbindung an die NBS über eine neue Brücke.

## Regionalverkehr

- Donaueschingen-Freiburg:  
Linienverbesserung zwischen Titisee-Neustadt und Döggingen: Verkürzung um 2,5 km durch Tunnel zwischen Kappel und Rötenbach und um 6 km bei Löffingen durch Neubaustrecke entlang B 31. Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofs Posthalde, Elektrifizierung des Abschnitts Donaueschingen – Neustadt (Lückenschluss, durchgehende Züge Konstanz – Freiburg). *Zweigleisiger Ausbau der Höllentalbahn zwischen Freiburg – Wiehre und Himmelreich zur Trennung von Nah- und Regionalverkehr.*
- Neubaustrecke Filderstadt – Wendlingen (Teil von Stuttgart 21, aber in jedem Fall notwendig) inklusive Rohrer Kurve für Direktverbindungen Göppingen – Flughafen Stuttgart – Böblingen (Südumfahrung Stuttgart).
- Neubaustrecke Bad-Boll – Kirchheim/Teck mit Reaktivierung Göppingen – Bad Boll für Regionalverbindung Göppingen – Oberlenningen.
- Wiederaufbau Reutlingen – Gomaringen im Rahmen eines Stadtbahnnetzes Reutlingen Tübingen als Teil einer Regionalverbindung Reutlingen – Rottweil (siehe unten).
- Wiederaufbau Schömberg - Rottweil. Dadurch Anschluss des Raums Balingen/Albstadt an den Fernverkehr auf der Gäubahn sowie an die Schwarzwaldbahn (wichtiger Lückenschluss im Zollernalbnetz).
- Reaktivierung Freiburg - Colmar (neue Rheinbrücke Breisach – Volgsheim).
- Zweigleisiger Ausbau Waldshut – Tiengen zur Steigerung der Streckenkapazität.
- Zweigleisiger Ausbau Bretten – Karlsruhe zur Steigerung der Streckenkapazität.
- *Neubaustrecke von Erbach nach Ehingen entlang B 311 mit 13 km Länge. Ziel: Entflechtung von Nah- und Regionalverkehr und Beschleunigung der Strecke Ulm – Sigmaringen durch Abkürzung um 10 km.*
- *Neubaustrecke Kirchentellinsfurt – Filderstadt entlang B 27.*
- *Elektrifizierung der Strecken Freudenstadt-Hausach, Pforzheim-Hochdorf und Tübingen – Horb zur Schließung von Lücken im umgebenden elektrifizierten Netz.*
- *Durchgehende Elektrifizierung von Basel bis Friedrichshafen.*

## Nahverkehr

- Reaktivierung Markgröningen – Ludwigsburg mit anschließender Neubaustrecke in den Stadtteil Pattonville (spätere Fortsetzung über Neckargröningen nach Waiblingen).
- Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn Weil der Stadt – Calw. *(Langfristig: Anbindung von Calw über die Württembergische Schwarzwaldbahn an den Raum Böblingen mit Neubaustrecke Sindelfingen – Schafhausen).*

- Wiederaufbau Reutlingen – Honau als Teil der geplanten Stadtbahn Tübingen/Reutlingen.
- Reaktivierung der Stichstrecke Hüfingen - Bräunlingen (wird im Rahmen des „Ringzuges“ realisiert).
- Verlängerung der Wieslauftalbahn von Rudersberg -Nord bis Oberndorf.
- Verlängerung Karlsruhe – Ittersbach nach Pforzheim über Straubenhardt — Birkenfeld.
- Reaktivierung Bühl/Baden – Söllingen-Flugplatz zum Anschluss des Baden – Airports.
- Wiederaufbau der Strecke Baden-Baden Bf – Baden-Baden Stadt.
- Reaktivierung Lauffen – Leonbronn als Teil der Nord-Süd-Strecke der Stadtbahn Heilbronn. Positiver Kosten/Nutzen-Koeffizient (1,27) bei standardisierter Bewertung, damit gute Chancen für Förderung (Zielhorizont 2008).
- Stadtbahnausbau Öhringen – Schwäbisch Hall.
- Wiederinbetriebnahme Vaihingen/Enz – Enzweihingen, Verlängerung bis Sersheim mit durchgehenden Zügen bis Bietigheim-Bissingen.
- *Reaktivierung Bad-Friedrichshall-Jagstfeld – Hardthausen im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahn Heilbronn (am 23.7.02 vom Kreistag abgelehnt, aber dennoch sinnvoll als Zubringer zur Neckartalbahn).*
- *Reaktivierung Albstadt-Ebingen – Onstmettingen (Projekt vorläufig gescheitert wegen Rückzug der WEG und der ablehnenden Haltung im Gemeinderat zu Verhandlungen mit der HzL).*
- *Neubaustrecke Herrenberg – Nagold.*
- *Wiederaufbau Marbach – Beilstein als Stadtbahn.*
- *Stadtbahn Weingarten – Ravensburg.*
- *Reaktivierung Meckenbeuren – Tettngang.*
- *Wiederaufbau Leutkirch-Isny.*

## Touristischer Verkehr

- Wiederaufbau Reutlingen - Kleinengstingen (15,3 km) und Wiederaufbau Sigmaringen-Krauchenwies (9,5 km) für touristischen Verkehr an den Bodensee über die wesentlich kürzere Strecke Reutlingen – Kleinengstingen- Sigmaringen- Radolfzell gegenüber der heutigen Verbindung über Tübingen – Horb – Singen (Streckenlänge 115 km anstatt 161 km). Dazu ist auch der Erhalt der Strecke Krauchenwies – Stockach notwendig, für die derzeit ein Stilllegungsverfahren läuft (Ziel: sofortige Übernahme durch anderen Betreiber wenigstens im Güterverkehr).
- Reaktivierung Rudersberg – Welzheim im touristischen Verkehr und im Güterverkehr: Die geplante Eröffnung des Tourismusverkehrs nach Welzheim ist durch Forderungen der Eisenbahnbehörde nach einer Sicherung der Bahnübergänge durch Halbschranken (Gesamtkosten ca. 1 Mio. €) gefährdet.
- Reaktivierung der Verbindung Hintschingen – Blumberg (im Rahmen des Projekts „Ringzug“ vorgesehen) und Weizen – Oberlauchringen. Ziel: Durchgehende touristische Züge Sigmaringen – Waldshut über die „Sauschwänzlesbahn“.

Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Wolfgang Staiger, stellvertretender Landesvorstand PRO BAHN Baden-Württemberg