

Bahnsinniges Baden-Württemberg

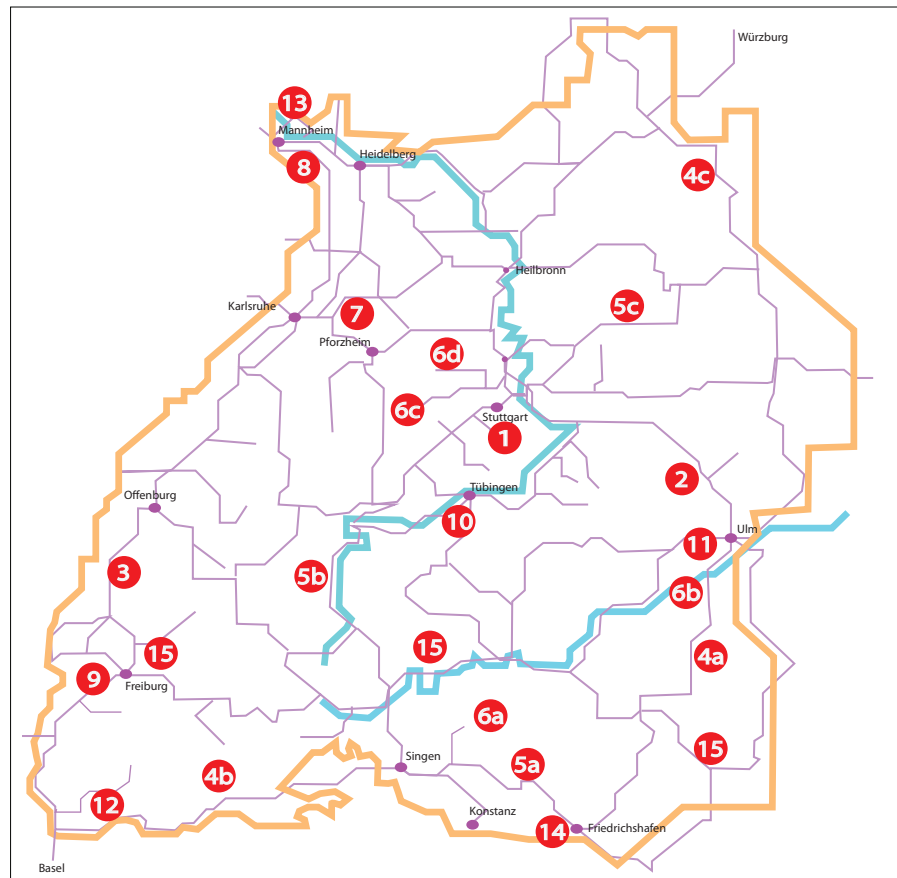
DIE LINKE.
IM BUNDESTAG



Stuttgart 21 muss verhindert werden, damit die Bahn für alle besser werden kann. Dieses zerstörerische Projekt würde für mehr als ein Jahrzehnt einen erheblichen Teil aller Schieneninvestitionen für Baden-Württemberg binden. Wir wollen kleckern statt klotzen: Auf den folgenden Seiten stellen wir unser Konzept für ein Bahnsinniges Baden-Württemberg vor – mit drei

Grundlinien und 15 einzelnen Schienenprojekten. Mit dabei: Unsere Alternativen für Stuttgart und für die Verbindung nach Ulm. 14 Milliarden Euro wird Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm realistischerweise verschlingen. Wir zeigen, wie man mit der gleichen Summe dafür sorgen kann, dass die Bahn für alle im Land spürbar verbessert wird.

Konzept „Bahnsinniges Baden-Württemberg“



Schiennetz
im Land heute

Die Klimaveränderung, die Energiekrise, die Demokratiefrage „Wem gehört die Stadt?“ und nicht zuletzt der breite Widerstand gegen Stuttgart 21 setzen eine neue Ausrichtung der Schieneninvestitionspolitik auf die Tagesordnung. Mit unserer Konzeption zeigen wir, wohin die Reise gehen kann: Drei Grundlinien und 15 konkrete Projekte für den Schienenverkehr im Land sind hier skizziert und ausführlicher im Internet vorgestellt. Ein Bahnsinniges Baden-Württemberg ist machbar!

Die Grundlinien

A. In Baden und in Württemberg gab es vor 80 ebenso wie vor 60 Jahren mit 5150 km Gesamtlänge ein weitgehend flächendeckendes Schienennetz. Heute sind es nur noch 3900 km. Ein Viertel wurde abgebaut. Selbst im Zeitraum 1990 bis 2010 wurde das Netz um 285 km gekappt. Wir wollen, dass das Netz in der alten Länge wieder hergestellt wird - gegebenenfalls mit Anpassungen bei der Linienführung.

Kosten für 1.200 km Schienen-Wiederaufbau (elektrifiziert) 4,2 Milliarden Euro (3,5 Mio je km)

B. Nur rund die Hälfte des Schienennetzes in Baden-Württemberg ist elektrifiziert. Das ist nicht zeitgemäß. Im Vergleich zu einem Schienenverkehr mit Dieseltraktion benötigt eine elektrifizierte Bahn weniger Energie, belastet die Umwelt mit weniger Schadstoffen und bietet die Möglichkeit, auf regenerative

Energien (Sonne, Wind, Wasserkraft) umzustellen und Synergien zu nutzen. Im Nachbarland Schweiz sind 95 Prozent des Netzes elektrifiziert. Wir halten im Fall Baden-Württemberg einen Elektrifizierungsgrad von 85 Prozent für realistisch.

Kosten 1.500 km Elektrifizierung 1,8 Milliarden Euro (1,25 Mio je km)

C. Vor rund 60 Jahren gab es im Land etwa 750 Bahnhöfe mit Schalter, Service, Fahrkartenverkauf. Heute sind es weniger als 150 (im Eigentum der DB AG nur noch 104). Nur 57 dieser Bahnhöfe sind barrierefrei. Notwendig ist eine Wiederbelebung von rund 200 Bahnhöfen - und zwar barrierefrei.

Kosten 0,5 Milliarden Euro (2 Mio je Bahnhof).

15 Einzelprojekte

1. Stuttgart

Verbesserung des bestehenden Kopfbahnhofs (u. a. mit einem neuen, weitgespannten Glashallendach und mit einer Sanierung des Gleisvorfelds)

Kosten 0,8 Milliarden Euro

2. Stuttgart - Ulm

Ertüchtigung der bestehenden Strecke über Geislingen: Verkürzung der Fahrzeit von 54 auf 50 Minuten; Ulm wird damit optimaler Taktknoten.

Kosten 0,3 Milliarden Euro



Schiennetz
im Land 1927

3. Ausbau der Rheintalbahn auf Grundlage von „Baden 21“

Alternative Trassenführungen, nötige Untertunnelungen, bestmöglicher Lärmschutz etc.

Kosten, um den Forderungen der Bürgerinitiativen (IG BOHR) gerecht zu werden: 0,9 Milliarden Euro

4. Streckenabschnitte zur vordringlichen bzw. durchgehenden Elektrifizierung

- Ulm – Friedrichshafen (Südbahn; 104 km)
- Basel – Schaffhausen (Hochrheinbahn; 94 km)
- (Aschaffenburg) – Wertheim – Crailsheim – Ulm (ab Aschaffenburg; 242 km)

Kosten In B enthalten

5. Zweigleisiger Ausbau

- Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau (81 km)
- Horb – Hattingen (Gäubahn; 90 km)
- Backnang – Schwäbisch Hall - Hessental (Murrbahn; 42 km)

Kosten 0,5 Milliarden Euro (213 km bei 2,5 Mio pro km)

6. Streckenabschnitte zur vordringlichen Wiederherstellung

- Mengen – Stockach (Ablachtalbahn; 40 km)
- Neubau Erbach – Ehingen (für Fernverkehr Ulm – Basel; 15 km)
- Calw – Weil der Stadt (23 km)
- Ludwigsburg – Markgröningen (8,5 km)

Kosten Bereits in A enthalten

7. bis 12.: Ausbau von sechs regionalen Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Systemen

- Karlsruhe/Heilbronn/Pforzheim/Baden-Baden
- S-Bahn Rhein-Neckar (u.a. Mannheim/Ludwigshafen/Heidelberg)
- Breisgau-S-Bahn (Freiburg)
- Stadtbahn Neckar-Alb (u.a. Tübingen/Reutlingen/Balingen)
- Regio-S-Bahn Donau-Iller (Ulm / Neu-Ulm)
- Regio S-Bahn Basel (deutsche Strecken; unter Einbeziehung der Kandertalbahn)

Kosten ca. 3 Milliarden Euro

13. Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

(Bundesplanung im vordringlichen Bedarf)

Kosten 1,5 Milliarden Euro

14. Bodensee-S-Bahn/Bodensee-Gürtelbahn

(einschließlich Erhalt des Inselbahnhofs Lindau)

Sanfter Tourismus – Fahrrad / Schiene / Schiff

Kosten (BaWü-Streckenabschnitte): 0,5 Milliarden Euro

15. Neubelebung „Kleber-Express“

Täglich durchgehende Verbindung eines Zugpaares München – Freiburg und Freiburg – München nach dem Vorbild des Glacier-Express; sanfter Tourismus (Südschwarzwald, Donautal, Oberschwaben/Allgäu)

Kosten 0,03 Milliarden Euro

Für ein Bahnsinniges Baden-Württemberg gibt es viele Gründe. Die Umwelt soll weniger belastet und die Landschaft weniger verschandelt werden. Das Klima muss geschont werden. Der demographische Wandel sollte berücksichtigt sein. Gute Bahnverbindungen und ein flächendeckender, bezahlbarer Schienenverkehr nutzen allen im Land.

Ein Aspekt ist jedoch besonders bedenkenswert. Baden-Württemberg ist dasjenige Bundesland, das am stärksten von der Autoindustrie abhängig ist. Die Fahrzeughersteller Daimler, Porsche und Audi und Autozulieferer wie Bosch und ZF prägen die wirtschaftliche Struktur. Nun treten für die Automobilindustrie große Probleme auf. Das Ölzeitalter neigt sich dem Ende zu. Kraftstoffe aus Lebensmittel sind auf Dauer keine Lösung. Und für Elektroautos wird es nur Nischenmärkte geben.

Ein Bahnsinniges Baden-Württemberg macht also auch sozial und industriepolitisch Sinn: Die Konzentration auf das Auto muss abgebaut werden. Industriezweige und Verkehrsarten, die eine Zukunft weisen, müssen stärker gefördert werden. Die Menschen sollen auch in Zukunft mobil sein. Unser Land könnte auf dem Gebiet einer nachhaltigen Verkehrspolitik Vorreiter sein. Eben: Bahnsinniges Baden-Württemberg.

Unser Konzept Bahnsinniges Baden-Württemberg ist ausführlich dargestellt unter

www.linksfraktion.de/bahn

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22 75 11 70, Fax: 030/22 75 61 28
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, MdB, Stellv. Fraktionsvorsitzender

Redaktion: Sabine Leidig, MdB, Verkehrspolitische Sprecherin; Winfried Wolf

Berlin, Januar 2011

Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!

Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de