

## **LNV-Positionspapier „BW 21“ SCHIENEN-AUSBAU-PROGRAMM für Baden- Württemberg 2012 – 2025**

Zunehmender globaler Energie- und Treibstoffverbrauch wird den Rückgang der Ölreserven beschleunigen und eine andere, postfossile Mobilität notwendig machen. Elektromobilität (aus erneuerbaren Energiequellen) wird v. a. dort stattfinden, wo sie effektiv und umweltschonend funktioniert: auf der Schiene. Dieser Systemvorteil wird in der Zukunft den Anteil der Schiene am gesamten Güter- und Personenverkehr wesentlich erhöhen und einen erheblichen Ausbau der Schieneninfrastruktur erfordern.

Schieneprojekte von bundesweiter Bedeutung und Netzwirkung finden in Gesellschaft und Politik große Zustimmung, wenn die Planung auf Umwelt und Anwohner Rücksicht nimmt, z.B. durch Lärmverminderung.

Der 4-gleisige Ausbau der Rheintalbahn (mit Tunnel in Offenburg und Rastatt) und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollten unter dieser Voraussetzung in Bundesverantwortung und -finanzierung bis 2025 fertiggestellt sein.

Anders verhält es sich mit „Stuttgart 21“: Dieses Projekt ist nicht im Bundesverkehrswegeplan begründet und auf eine hohe Kostenbeteiligung durch das Land und die Region angewiesen. Das Projekt ruft aus den bekannten, verständlichen Gründen, die hier nicht erörtert werden brauchen, sehr zwiespältige Reaktionen in Politik und Gesellschaft hervor. Die Entscheidung über S21 soll nun durch eine Volksabstimmung herbeigeführt werden.

Der LNV hält es für notwendig, dass diese Entscheidung in Kenntnis einer Alternative zu S21 von den Bürgerinnen und Bürgern unseres Landes getroffen wird. Nach Ansicht des LNV muss demnach vor der Abstimmung die Frage gestellt und beantwortet werden: Was erwartet uns anstelle S21, wenn es ein mehrheitliches Votum für den Ausstieg aus „Stuttgart 21“ geben sollte? Gibt es einen „Plan B“ oder müssen wir uns auf einen langen Stillstand einstellen?

Zur Beantwortung dieser Frage legt der LNV heute den „Plan B“ vor - ein landesweites Schienenausbau-Programm BW 21, dessen Kostenvolumen von 4,5 Mrd € sicher unter den Kosten von S21 bleiben wird.

Dieses Programm wird in den folgenden Punkten skizziert.

1. Der Bahnknoten Stuttgart und der bestehende Kopfbahnhof werden ertüchtigt und modernisiert, notwendige Verbindungskurven sowie die Verbindungsstrecken zur Neubaustrecke nach Ulm werden neu gebaut.

*Geschätzte Kosten: 2,3 Mrd €*

2. Zweigleisige Ausbaumaßnahmen sind zu einem großen Teil nur abschnittsweise, nach betriebsbedingten Kriterien (Kreuzungen) erforderlich.  
*Geschätzte Kosten: 100 km x 4 Mio €/km = 400 Mio €.*
3. Der Elektrifizierungsanteil der Bahnstrecken wird von 50% auf 75% deutlich erhöht bei gleichzeitiger Streckenertüchtigung.  
*Geschätzte Kosten: 1000 km x 0,7 Mio/km = 700 Mio €*
4. Das Schienennetz des Landes wurde in den vergangenen 50 Jahren um mehr als 1000 km auf ca. 4000 km zurückgebaut. Von den stillgelegten Strecken haben über 200 km ein hohes Fahrgastpotential und sind in einer ersten Stufe in S- oder Stadtbahn-Standard reaktivierbar, teilweise auf neuer Trasse oder mit Trassenverlängerung. In wenigen Fällen wird eine neue Strecke vorgeschlagen.  
*Geschätzte Kosten: 220 km x 5 Mio/km = 1,1 Mrd €*

Die oben genannten Maßnahmen für 2012 bis 2025 ergeben in der Summe Kosten von 4,5 Mrd €, ca. 320 Mio € pro Jahr. Weil sich diese Kosten in der Regel zwischen DB, Bund, Land und Regionen aufteilen, ist für das Land mit einer geringeren Belastung zu rechnen. Die Verteilung und Bereitstellung der Investitionskosten muss in einer breiten gesellschaftlichen und politischen Debatte erfolgen mit dem Ziel, anstelle von S21 ein landesweites Schienen-Ausbau-Programm auf längere Sicht zuverlässig zu finanzieren.

Damit würde das Land seine verkehrspolitische Verantwortung in besonderer Weise wahrnehmen und einen wesentlichen Beitrag für eine umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilität leisten.

Anmerkung zum Schienenplan: Der Auf- und Ausbau von Stadtbahn- und S-Bahn-Systemen wird in der Karte nur angedeutet ohne Einberechnung der Kosten, da sie aus vorhandenen Haushalten und Programmen finanziert werden können; ebenso weitere Maßnahmen betrieblicher und tariflicher Art: barrierefreie Bahnhöfe, neue ortsnahe Stationen, Vervollständigung des Integralen Taktfahrplans, gegebenenfalls Taktverdichtung, Optimierung von Anschlüssen, Übertragung des Prinzips KONUS auf das ganze Land, Förderung verbundübergreifender Tarife, BW-Tages/Monats/Jahresticket u.a.

**Anlage:** Netzkarte Schienenausbauprogramm BW21

Stuttgart, den 21. November 2011  
Landesnaturausschuss Baden-  
Württemberg e. V.

# Schiener-Ausbau-Programm BW-21

## Erklärung:

- ▬▬▬▬▬ K21-Neubaustrecken
- ▬▬▬▬▬ Zweigleisiger Ausbau
- ▬▬▬▬▬ Elektrifizierung
- ▬▬▬▬▬ Reaktivierung vorhandener Gleise
- ▬▬▬▬▬ Neubau / Neue Trasse
- Rheintalstrecke + Wendlingen-Ulm
- Zentrum von großflächigen Stadt- und S-Bahn-Systemen (Auf- und Ausbau)

