

„Erhalten, modernisieren, ausbauen –  
Weichen für den Schienenverkehr von morgen stellen“

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ein Bahnjahr, das entspricht mindestens 10 Menschenjahren. Deshalb gilt es, heute die richtigen Entscheidungen zu treffen und die Weichen richtig zu stellen, damit auch in Zukunft jederzeit ein sicherer und zuverlässiger Bahnverkehr in unserem Land gewährleistet werden kann.

Das Deutschland-Ticket ist vorläufig gesichert und ist mit rund 11 Millionen Abonnent\*innen ein Erfolgsmodell und hat laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weiter enormes Potential. In seiner Jahrespressekonferenz hat der VDV vorgestern aber auch klar gemacht: „[D]er eigentliche Hebel für einen nachhaltig bessern und leistungsfähigeren Nahverkehr liegt nicht in den Strukturen oder beim Ticketing, sondern bei der Infrastruktur und dem darauf fahrenden Angebot.“

Ich habe Ihnen heute ein Grundgesetz mitgebracht, da scheint der Informationsstand hier im Hause ja ziemlich unterschiedlich zu sein. Der AfD empfehle ich, bei Artikel 1 anzufangen, den restlichen demokratischen Fraktionen eine Lektüre der Artikel 73 und 87e. Zuständig für die Erhaltung, Modernisierung und den Ausbau des Bundeseigenen Schienennetzes ist nämlich der Bund. Deshalb verwundert es mich schon, wenn hier immer wieder die Landesregierung für die Unzulänglichkeiten unseres Schienennetzes verantwortlich gemacht wird.

Das Gegenteil ist nämlich der Fall: Wie kaum ein anderes Bundesland setzt sich Baden-Württemberg für eine starke Schiene ein. Reaktivierungskonzept und Elektrifizierungsstrategie bringen neue Technologien und neue Verbindungen ins Netz. Großprojekte wie die Elektrifizierung der Südbahn und der Hochrheinbahn wären ohne den intensiven Einsatz des Landes noch heute nur schubladierte Konzeptideen. Konzepte, Strategien und Projekte des Landes zeigen vor allem auch eines: Wir kommen weg von einzelnen Prestigeprojekten und wenden uns hin zur Netzwirkung und zu Resilienz. Deshalb steht auch die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ganz oben auf der Agenda und Land und Kommunen haben just gestern die Fortführung der Planungen bekräftigt.

Ich will nicht unterschlagen, dass es die großen Zuschüsse vom Bund sind, die diese Projekte erst möglich machen. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass viele Fortschritte erst dem Einsatz des Landes und der Landkreise und Kommunen geschuldet sind. Was waren wir deshalb froh über große Ankündigungen aus Berlin, endlich dem Erhalt, der Modernisierung und dem Ausbau des eigenen Schienennetzes den Stellenwert beizumessen, den diese Infrastruktur verdient. Das bisherige Erfolgsmodell der Zusammenarbeit zwischen Bund, Land und Kommunen über die Kofinanzierung über die Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Projekte gilt es fortzusetzen. Wir freuen uns dabei über den Aufwuchs der Mittel gleichermaßen wie über den alljährlichen Spitzenplatz beim Abgreifen der Mittel für Baden-Württemberg.

„Erhalten, modernisieren, ausbauen –  
Weichen für den Schienenverkehr von morgen stellen“

Aber die „Konkurrenz“ in den anderen Bundesländern schläft nicht. Ich zitiere noch einmal aus der Bilanz-Pressemitteilung des VDV für 2023: „Aktuell sind im GVFG insgesamt 407 Projekte aus den Bereichen „Grunderneuerung“, „Reaktivierung“, „Elektrifizierung“ und „Bahnhöfe, Stationen, Haltestellen“ angemeldet. Ein klares Zeichen einerseits für den dringenden Bedarf an Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen. Und andererseits dafür, dass die Branche sich längst konsequent auf den Weg gemacht hat, durch Baumaßnahmen und Qualitätsverbesserungen mehr Kapazitäten im ÖPNV zu erreichen.“

Doch was ist neben dem Ausbau des Schienennetzes zu tun? Es geht um Erhalt und Modernisierung. Jahrelange Investitionsstaus wirken sich nun aus. Langsamfahrstellen, Weichen- oder Signalstörungen, die offizielle Liste der sogenannten „RIS-Kundeninfotexte“ umfasst 66 Gründe für Zugausfälle und Verspätungen oder frei nach Udo Jürgens: Mit 66 Gründen, gibt die Bahn Verspätungen an, mit 66 Gründen hat niemand Spaß daran, mit 66 Gründen zeigt die Bahn sie ist nicht in Schuss, mit 66 Gründen ist für guten Verkehr bald Schluss.

Bei der Modernisierung und Digitalisierung des Netzes brauchen wir ebenfalls einen Paradigmenwechsel, vor allem finanzieller Natur. Hier zu kürzen hätte enorme und langfristige Auswirkungen. In anderen Ländern kommt der neue digitale europäische Standard ETCS zwischenzeitlich auch auf der kleinsten Nebenbahn zum Einsatz. Hierzulande zum Beispiel bei den Zulaufstrecken zum digitalen Knoten Stuttgart den Rotstift anzusetzen wäre fatal. Denn erst die Digitalisierung und die über 100 vom Land vorgeschlagenen Ergänzungsmaßnahmen, wie das Nahverkehrs-dreieck machen aus dem Bahnknoten Stuttgart 2040 ein Erfolgsprojekt.

Bundespolitisch begrüßen wir ausdrücklich, dass die Einnahmen aus der erhöhten LKW-Maut der Schieneninfrastruktur zugute kommen. Wir erkennen auch an, dass diese Bundesregierung wie keine zuvor finanzielle Mittel in die Schiene gibt, aber nicht so viel wie ursprünglich angekündigt. Damit sind wir leider finanziell immer noch nicht auf dem Niveau unserer Nachbarstaaten.

Neben finanziellen Herausforderungen, sorgen gerade auch organisatorische und konzeptionelle Unzulänglichkeiten für Verzögerungen im Betriebsablauf. Wir müssen erreichen, dass Baustellen effizienter, schneller und nach Möglichkeit auch günstiger geplant und durchgeführt werden können. Wenn die Bevölkerung von Menningen-Leitshofen einen Bahnsteig an der reaktivierten Ablachtalbahn in zwei Wochen für ein paar Tausend Euro errichten kann, dann darf das bei der Bahn nicht 1,5 Millionen Euro kosten und zwei Jahre dauern. Korridorsanierungen statt Flickwerk kann hier helfen, aber auch im Betrieb darf der Deutschlandtakt nicht erst 2045 oder gar 2070 an den Start gehen. Die Geschwindigkeitsversprechen des neuen Deutschlandtempo müssen hier endlich eingelöst werden.

**„Erhalten, modernisieren, ausbauen –  
Weichen für den Schienenverkehr von morgen stellen“**

Als Landtagsfraktion senden wir deshalb den dringenden Appell an den Bund und das Bundesverkehrsministerium die notwendigen finanziellen und organisatorischen Weichenstellungen vorzunehmen und endlich der grundgesetzlichen Verantwortung nachzukommen. Übrigens nicht nur für den Personenverkehr, sondern vor allem auch für den Güterverkehr, der in der öffentlichen Debatte oft übersehen wird und ganz eigene Anforderungen an eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur hat.

In einer Situation, in der so viele Verkehre auf dem bestehen Schienennetz abgewickelt werden, wie nie zuvor und für Klimaschutz und unseren Wirtschaftsstandort noch weitere dazu kommen sollen, braucht es heute mehr denn je mehr Einsatz für das erhalten, modernisieren und ausbauen unseres Schienennetzes, denn wir stellen heute die Weichen für den Schienenverkehr von morgen.

Vielen Dank!