

# Baden-Württemberg Elektrifizierungen

## Entwurf September 2021

Baden-Württemberg will keine neuen Dieselfahrzeuge mehr beschaffen. Dazu gab das Land im August 2021 eine Studie bei der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH und der komobile w7 GmbH (Wien) in Auftrag, die für 16 noch bestehende nicht elektrifizierte Bahnstreckenabschnitte prüfen soll, wie das mit möglichst geringen Investitionen zu erreichen wäre. Neben der bewährten Elektrifizierung mit Oberleitung, sollen auch Alternativen zur Prüfung gelangen, in denen Hybridzüge zumindest abschnittsweise mit Batterie oder Wasserstoff verkehren. Die Ergebnisse sollen Anfangs 2022 vorliegen.

All diese Streckenabschnitte gehören der Kategorien 2 und 3 an, welche in den vordringlichen respektive langfristigen Bedarf an Elektrifizierungen zugeordnet sind. Für die Kategorie 3 sind generell fahrzeugseitige Lösungen angedacht. Kategorie 1 sei bereits in der Realisierung.

Untersucht werden nachfolgende 16 Streckenabschnitte. Angegeben sind: die Kategorie, die zu prüfende Streckenlänge sowie der Streckenabschnitt und allenfalls in Klammern die anschliessenden Streckenabschnitte bis zu einem grösseren Bahnhof.

- 1) 3, 63 km, (Aschaffenburg –) Miltenberg – Wertheim – Tauberbischofsheim – Lauda
- 2) 3, 70 km, (Lauda –) Königshofen (Baden) – Bad Mergentheim – Crailsheim
- 3) 3, 39 km, Miltenberg – Buchen – Seckach
- 4) 2, 32 km, (Heilbronn –) Öhringen-Cappel – Schwäbisch Hall-Hessental (– Crailsheim)
- 5) 3, 46 km, Pforzheim – Nagold (– Hochdorf – Eutingen)
- 6) 3, 22 km, Strohäubahn: Korntal – Weissach
- 7) 3, 11 km, Teckbahn: (Wendlingen –) Kirchheim (Teck) – Oberlenningen
- 8) 3, 8 km, Tälesbahn: Nürtingen – Neuffen
- 9) 2, 45 km, Ulm – Blaubeuren – Ehingen – Munderkingen
- 10) 3, 31 km, Munderkingen – Riedlingen – Herbertingen (– Sigmaringen)
- 11) 3, 28 km, Donautalbahn: Sigmaringen – Fridingen
- 12) 2, 14 km, Donautalbahn: Fridingen – Tuttlingen
- 13) 3, 10 km, Tuttlingen – Immendingen
- 14) 3, 41 km, Zollern-Alp Bahn: Sigmaringen – Herbertingen – Bad Saulgau – Aulendorf
- 15) 3, 29 km, Aulendorf – Bad Waldsee – Kisslegg
- 16) 3, 16 km, (Immendingen -) Hintschingen – Blumberg-Riedöschingen (– Blumberg-Zollhaus)

Das bestehende Baden-Württembergische Streckennetz umfasst 4085 km, davon sind 2472 km elektrifiziert. Die nun betrachteten Strecken umfassen 505 km.

## Schienengüterverkehr

Merkwürdigerweise wird in den Betrachtungen der SGV gänzlich ignoriert. So wäre z. B. der Streckenabschnitt unter 5 als Umleitungsstrecke zur Rheintalbahn generell zu elektrifizieren. Ebenso hätte die Verbindung Ulm- Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen ein Potenzial für den Güterverkehr. Aber die Strecke wird unterteilt in die Abschnitte 9 bis 13.

## Fragen

Die grosse Frage ist doch, ob die auf der Karte als Kategorie 1 eingezeichneten Strecken überhaupt zeitnah zur Elektrifizierung gelangen. So ist doch bereits die Elektrifizierung der Hochrheinbahn (Basel – Schaffhausen) nach jahrzehntelanger Planung erst auf 2027

vorgesehen! Für die Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Friedrichshafen) der Kategorie 2 ist schon gar kein Zeithorizont erkennbar.

Das Heil mit abschnittswisen Elektrifizierungen und Hybridfahrzeugen mit Batterie- oder Wasserstoffstromversorgungen zu suchen, ist zumindest für Verbindungsstrecken eher fragwürdig. Allenfalls sind dies Lösungen für Stichstrecken ohne Potenzial für den SGV. Zumindest für den Wasserstoffbetrieb müssen teure und unterhaltsaufwändige Insellösungen geschaffen werden. Eine Verkleinerung der Dieseltankstellen ist denkbar, bleiben aber für den SGV und Dienstzüge weiterhin erforderlich.

Ob mit der Studie nicht nur einfach weitere Elektrifizierungen in die Zukunft verschoben werden? Als pragmatisch Ansatz könnten einfach vorrangig die Strecken elektrifiziert werden, die die größten Verkehre aufweisen, oder einfach Durchgangsstrecken wie Öhringen – Schwäbisch Hall oder Ulm – Immendingen. Das Ziel muss die vollständige Elektrifizierung bleiben.



Die mit der Orientierung publizierte Karte mit den zu elektrifizierenden Strecken ist auf dem Stand von 2018! Darauf sind mehrere Strecken als zu elektrifizieren dargestellt, die aber inzwischen bereits elektrifiziert sind!

- Schönbuchbahn: Böblingen – Dettenhausen

- Denzingen – Waldkirch – Elzach
- Freiburg – Gottenheim – Breisach – Riegel - Gottenheim
- Titisee-Neustadt – Donaueschingen
- Südbahn: Ulm - Friedrichshafen – (Lindau)
- (Lindau) – Wangen – Leutkirch – (Geltendorf)

(Skizze: BW, Ministerium für Verkehr)