

## **ELEKTRIFIZIERUNGSOFFENSIVE ZUR BESEITIGUNG DES „DIESELLOCH-SÜD“**

**Entschließung des Schwabenbundes im Juni 2018**

Deutschlandweit gibt es nur noch wenige zusammenhängende Bereiche ohne elektrifizierte Bahnstrecken. Diese werden als sog. „Diesellocher“ bezeichnet. Eines davon, das „Dieselloch-Süd“, erstreckt sich entlang der südlichen Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg über den Schwabenbund. Es umfasst neben Bahnstrecken im Allgäu und Oberschwaben auch Bahnstrecken um das ländergrenzüberschreitende Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm.

Zur Umsetzung der Klimaschutzziele kommt der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor eine zentrale Bedeutung zu. In Verbindung mit der Umstellung der Stromerzeugung auf regenerative Energiequellen kann die Elektrifizierung von Bahnstrecken einen nicht unerheblichen Anteil zur Emissionsreduzierung leisten. Eine Elektrifizierung von Schienenstrecken ist darüber hinaus Voraussetzung für den Einsatz moderner, energieeffizienter und umweltfreundlicher elektrisch angetriebener Fahrzeuge.

Im neuen Koalitionsvertrag des Bundes ist ein Elektrifizierungsziel für das deutsche Schienennetz von 70 Prozent bis 2025 aufgeführt. Damit scheint die Einführung eines Sonderprogramms des Bundes für die Elektrifizierung von Schienenstrecken wahrscheinlich. Die Länder bereiten sich mit Elektrifizierungskonzepten auf das potentielle Sonderprogramm des Bundes vor. Der Freistaat Bayern hat im Januar 2018 die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ vorgestellt. Das Land Baden-Württemberg veröffentlichte im April 2018 sein „Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg“.

Der Schwabenbund begrüßt den Beginn der Bauarbeiten für die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm nach Lindau über Friedrichshafen sowie der Bahnstrecke von München über Memmingen und Lindau bis zur deutsch-österreichischen Grenze. Ebenso begrüßt der Schwabenbund die aktuell geplante Aufstufung der Brenzbahn (Ulm – Aalen) und der Donaubahn (Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen) durch das baden-württembergische Verkehrsministerium. Das kann jedoch nur ein erster Schritt hin zur endgültigen Beseitigung des „Dieselloch-Süd“ sein.

Wo Oberleitungen fehlen, fahren nur wenige Fernverkehrszüge und kaum Güterverkehr. Mit Hinblick auf die zentrale Lage der Region im Grenzraum zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz mit zwei von Deutschland beliebtesten Tourismusregionen, dem Bodensee und dem Allgäu, wirkt das „Dieselloch-

Süd“ antiquiert. **Der Schwabenbund fordert deshalb die Beseitigung des „Dieselloch-Süd“ und folglich Nachbesserungen der Elektrifizierungskonzepte der Länder**, denn diese berücksichtigen nur wenige Bahnstrecken im ländergrenzüberschreitenden Schwabenbund.

In der Elektrifizierungsstrategie des Freistaates Bayern ist die Illertalbahn zwischen Neu-Ulm und Kempten, inklusive dem Abzweig Senden – Weißenhorn, als eine von sieben prioritär zu elektrifizierenden Bahnstrecken im Land aufgeführt. Der Schwabenbund hält dies für einen richtigen und wichtigen Schritt. Zur Schließung des „Dieselloch-Süd“ bedarf es jedoch weiterer Anstrengungen.

**Der Schwabenbund fordert eine zeitnahe Elektrifizierung und deshalb nachträgliche Aufnahme in die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ für die Schienenstrecken:**

- **Kempten – Oberstdorf** (Verlängerung der Illertalbahn)
- **Augsburg – Kempten – Lindau** (Bayerische Allgäubahn)

**Zudem sollte auch für die folgenden, nicht-elektrifizierten Strecken nun zukunftsfähige Lösungen, z. B. durch Elektrifizierung oder den Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeuge, gefunden werden:**

- **Günzburg – Mindelheim** (Mittelschwabenbahn)
- **Kempten – Pfronten/Reutte (Tirol)** (Außerfernbahn)

Die Bahnstrecken Ulm – Aalen (Brenzbahn) und Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen (Donaubahn) sind im „Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg“ nun [voraussichtlich] in Kategorie II „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Für beide Strecken besteht demnach die Chance auf eine Elektrifizierung. Der Schwabenbund hält dies für einen notwendigen und richtigen Schritt der Landesregierung und erwartet eine entsprechende Beachtung im angekündigten Förderprogramm des Bundes.

Keine Aufstufung erfuhr die Schienenstrecke zwischen Schelklingen und Gammertingen (Schwäbische Albahn).

**Zur vollen Beseitigung des „Dieselloch-Süd“ fordert der Schwabenbund daher für die folgende, nicht-elektrifizierte Strecke zukunftsfähige Lösungen, z. B. durch Elektrifizierung oder den Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeuge:**

- **Schelklingen – Gammertingen** (Schwäbische Albahn)

**Die Bundesregierung und auch die Länder haben den Willen, das Zusammenwachsen Europas voranzutreiben. Hierzu dürfen in diesem prosperierenden ländlichen Raum zwischen den Metropolregionen München und Stuttgart angrenzend zu Österreich und der Schweiz Investitionen in eine zukunftsfähige Bahninfrastruktur nicht länger zurückgestellt werden. Der Schwabenbund fordert deshalb die Länder und den Bund auf, durch eine Elektrifizierungsoffensive das „Dieselloch-Süd“ endlich zu beseitigen.**