



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg

13. April 2018



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Gesamtübersicht

Kategorie	Streckenlänge in km	Strecken km in %	Zugkm p.a.	Zugkm in %
elektrifizierte Strecke	2.472	60,57 %	76.188.000	73,85%
Schritt 1: Elektrifizierung in Bau oder Planung	514	12,60 %	13.726.000	13,31%
Schritt 2: Vordringlicher Bedarf / Lückenschlüsse	201	4,93 %	3.492.000	3,38%
Schritt 3: Langfristiger Bedarf / fahrzeugseitige Lösungen	687	16,83 %	9.729.000	9,43%
Bahnstrecke ohne regelmäßigen SPNV	207	5,07 %	29.000	0,03%
Gesamtstrecke	4.081	100%	103.164.000	100%

Schienennetz Baden-Württemberg



Legende

Elektrifizierungs_Kategorien

— Bahnstrecke

--- Bahnstrecken ohne regelmäßigen SPNV

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums

Entwicklung der Elektrifizierung

Aktueller Elektrifizierungsstand



Legende

Elektrifizierungs_Kategorien

— Bahnstrecke

--- Bahnstrecken ohne regelmäßigen SPNV

— elektrifizierte Strecke (Stand 2018)

● Oberzentrum

▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums

★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen

● Mittelzentrum

▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums



Entwicklung der Elektrifizierung

Schritt 1- in Bau oder Planung



Legende

Elektrifizierungs_Kategorien

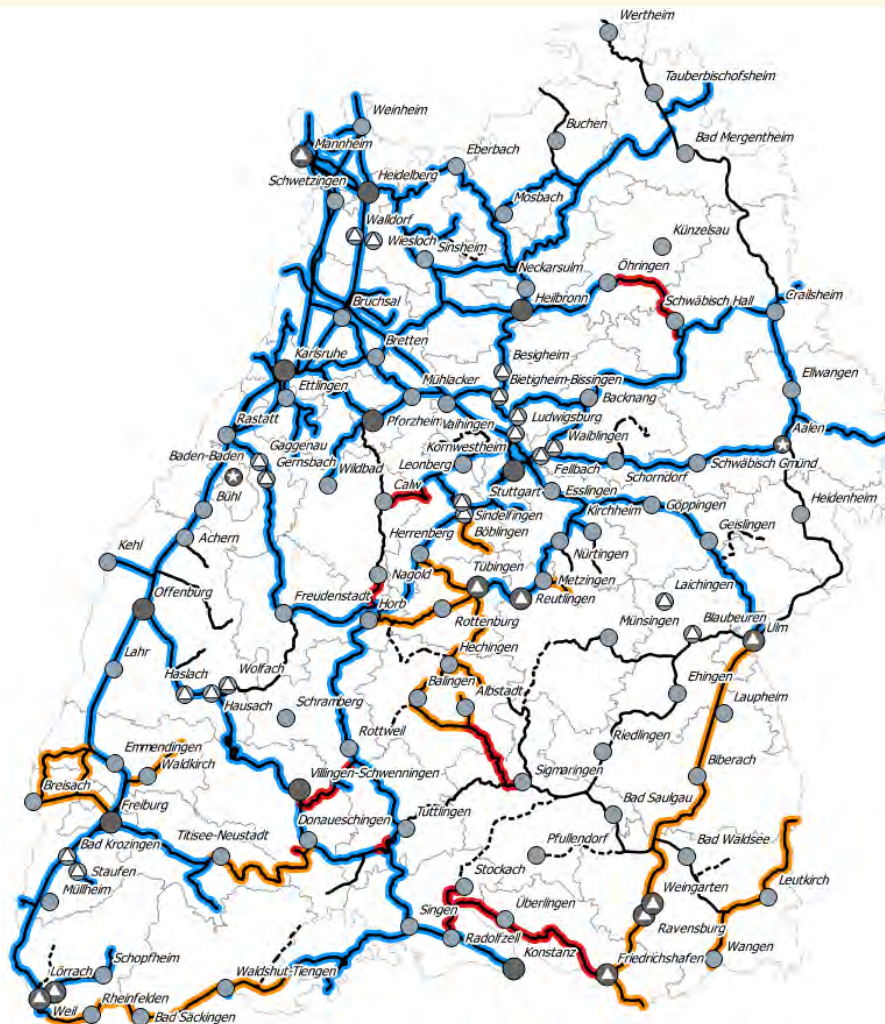
- Bahnstrecke
- - - Bahnstrecken ohne regelmäßigen SPNV
- elektrifizierte Strecke (Stand 2018)
- Schritt 1: Elektrifizierung in Bau oder Planung

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums



Entwicklung der Elektrifizierung

Schritt 2 – vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse



Legende

Elektrifizierungs_Kategorien

- Bahnstrecke
- - - Bahnstrecken ohne regelmäßigen SPNV
- elektrifizierte Strecke (Stand 2018)
- Schritt 1: Elektrifizierung in Bau oder Planung
- Schritt 2: Vordringlicher Bedarf/ Lückenschluss

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums

Entwicklung der Elektrifizierung

Schritt 3 – langfristiger Bedarf/fahrzeugseitige Elektrifizierung



Legende

Elektrifizierungs_Kategorien

- Bahnstrecke
- Bahnstrecken ohne regelmäßigen SPNV
- elektrifizierte Strecke (Stand 2018)
- Schritt 1: Elektrifizierung in Bau oder Planung
- Schritt 2: Vordringlicher Bedarf/ Lückenschluss
- Schritt 3: Langfristiger Bedarf/ fahrzeugseitige Lösungen

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums



Detailübersicht:

Schritt 1 - Elektrifizierung in Bau oder Planung

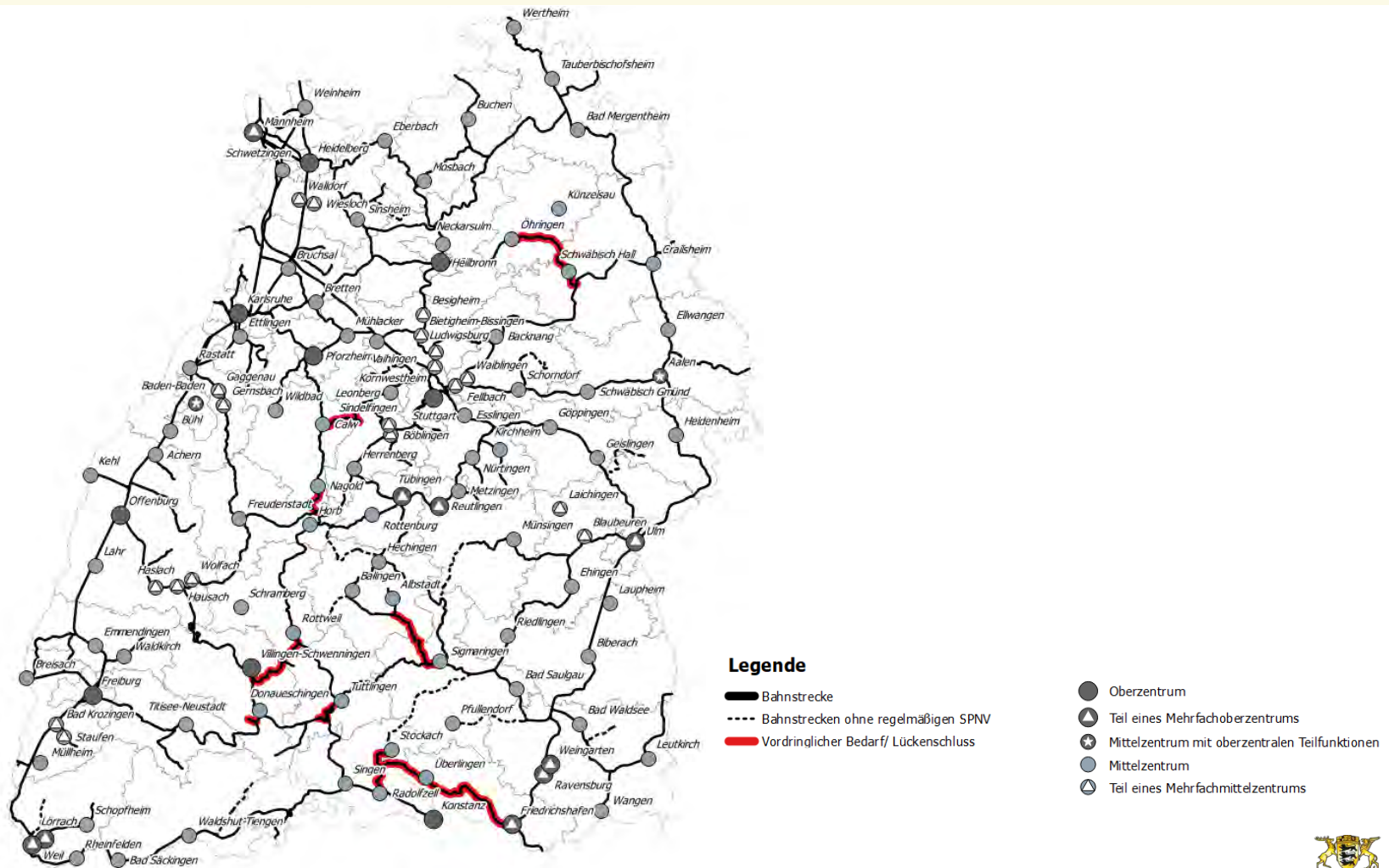
Kategorie	Streckenlänge in km	Strecken km in %	Zugkm SPNV p.a.	Zugkm SPNV in %	Geplante Finanzierung	Kosten
elektrifizierte Strecke (Staus Quo)	2.472	60,57 %	76.188.000	73,85%		
Südbahn	118	2,90 %	4.847.000	4,70%	BSchwAG + Landesmittel	Ca. 1 Mrd. Euro, davon ca. 280 Mio. € Landesanteil**
Allgäubahn	51	1,26 %	793.000	0,77%	BSchwAG + Landesmittel (Bayern) + Schweiz	
Breisgau S-Bahn	122	2,98 %	2.527.000	2,45%	Bundes-GVFG	
Regionalstadtbahn Neckar-Alb	131	3,21 %	3.150.000	3,05%	Sonderpro- gramm Bund/ Bundes-GVFG	
Schönbuchbahn	17	0,42 %	431.000	0,42%	Landes-GVFG	
Hochrheinbahn	75	1,83 %	1.978.000	1,92%	Sonderpro- gramm Bund/ Bundes-GVFG	**Inkl. weiterer Ausbaumaßnahmen
Gesamtstrecke*	2986	73,17%	89.914.000	87,16%		

*Reine Eisenbahnstrecken, ohne Stadtbahn-Neubaustrecken wie in Tübingen oder Heilbronn vorfindbar



Entwicklung der Elektrifizierung

Schritt 2 – vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse



Detailübersicht:

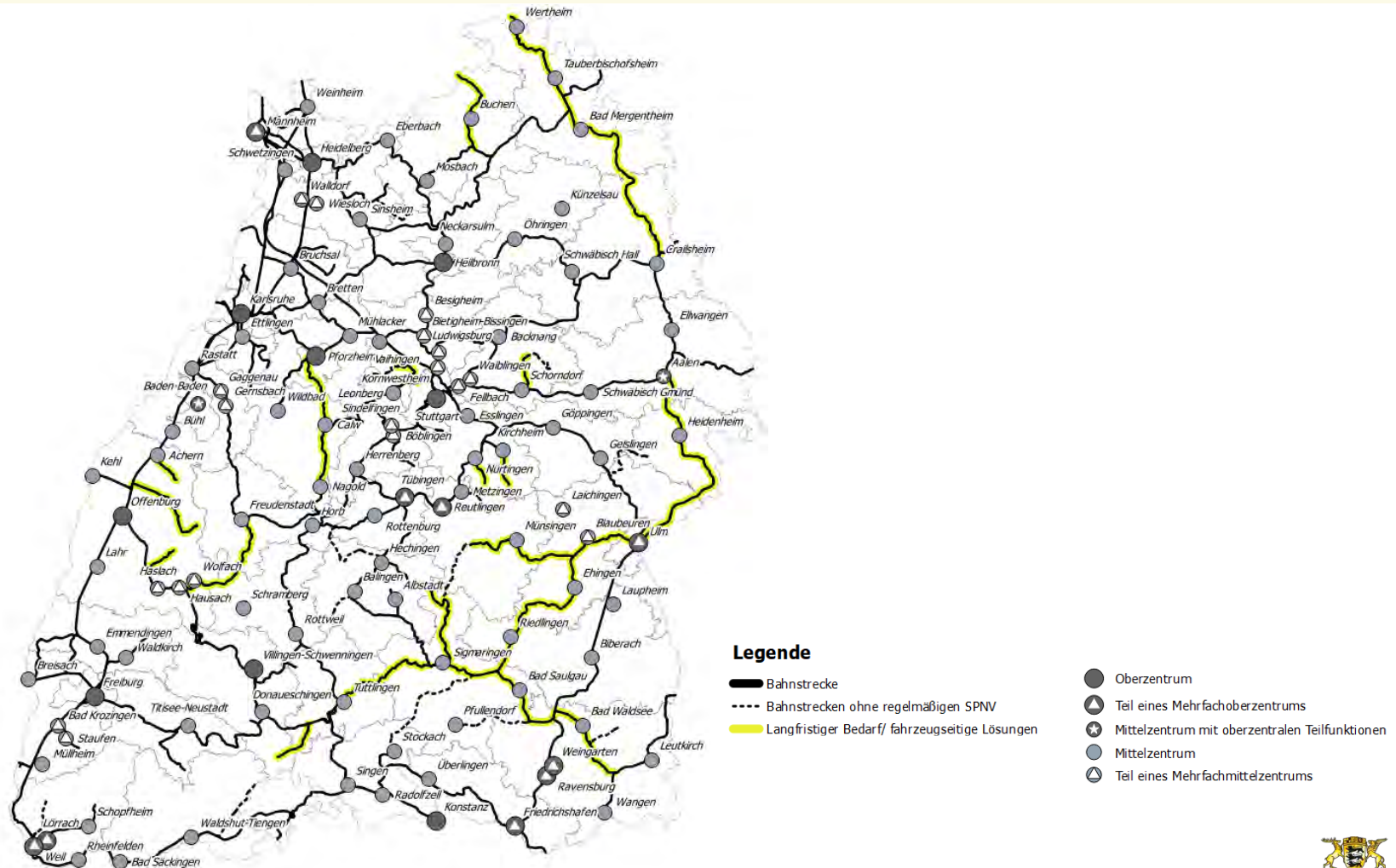
Schritt 2 – Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse

Kategorie	Streckenlänge in km	Strecken km in %	Zugkm SPNV p.a.	Zugkm SPNV in %	Geplante Finanzierung	Vsl. Kosten
Elektrifizierte Strecke (Status Quo) inkl. Realisierung „Elektrifizierung in Bau oder Planung“	2.986	73,17%	89.914.000,00	87,16%		
Öhringen-Cappel – Schwäbisch Hall-Hessental	32	0,79%	419.000	0,41%	Offen/ Sonderprogramm des Bundes	ca. 220 Mio. Euro (nur Elektifizier- ungsmaß- nahmen)
Albstadt-Ebingen – Sigmaringen	28	0,68%	517.000	0,50%		
Ringzug	40	0,97%	873.000	0,85%		
Horb – Nagold	10	0,24%	146.000	0,14%		
Hermann-Hesse-Bahn	23	0,57%	311.000	0,30%		
Bodenseegürtelbahn	68	1,67%	1.171.000	1,14%	Sonderprogramm Bund/ Bundes-GVFG	
Sonstige			55.000	0,05%		
Gesamt	3.187	78,10 %	93.406.000	90,54%		



Entwicklung der Elektrifizierung

Schritt 3 – langfristiger Bedarf/fahrzeugseitige Elektrifizierung



Fahrzeuge im SPNV



Stadler FLIRT EMU
Elektrotriebwagen

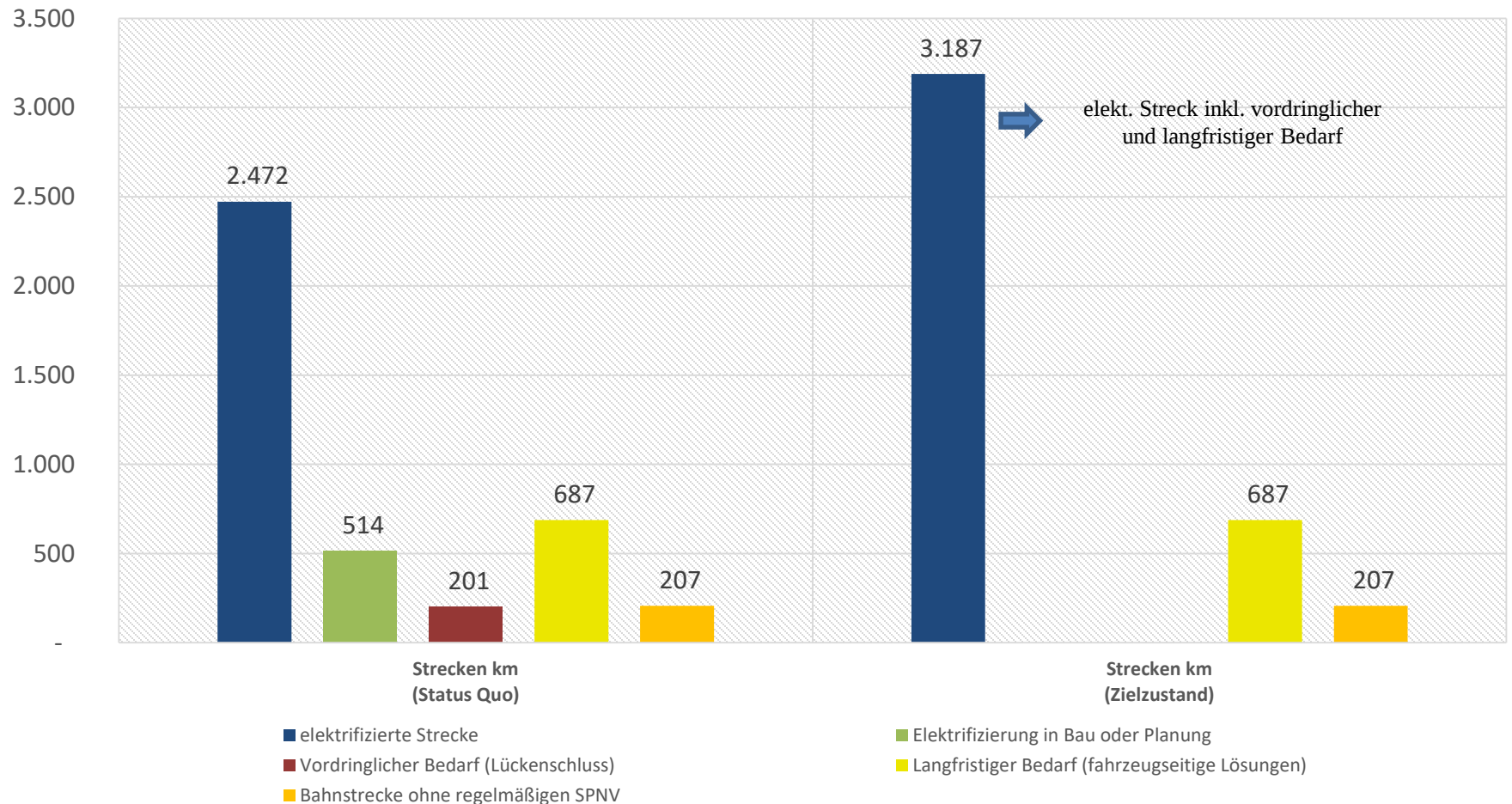


Alstom iLINT
Brennstoffzellenhybrid

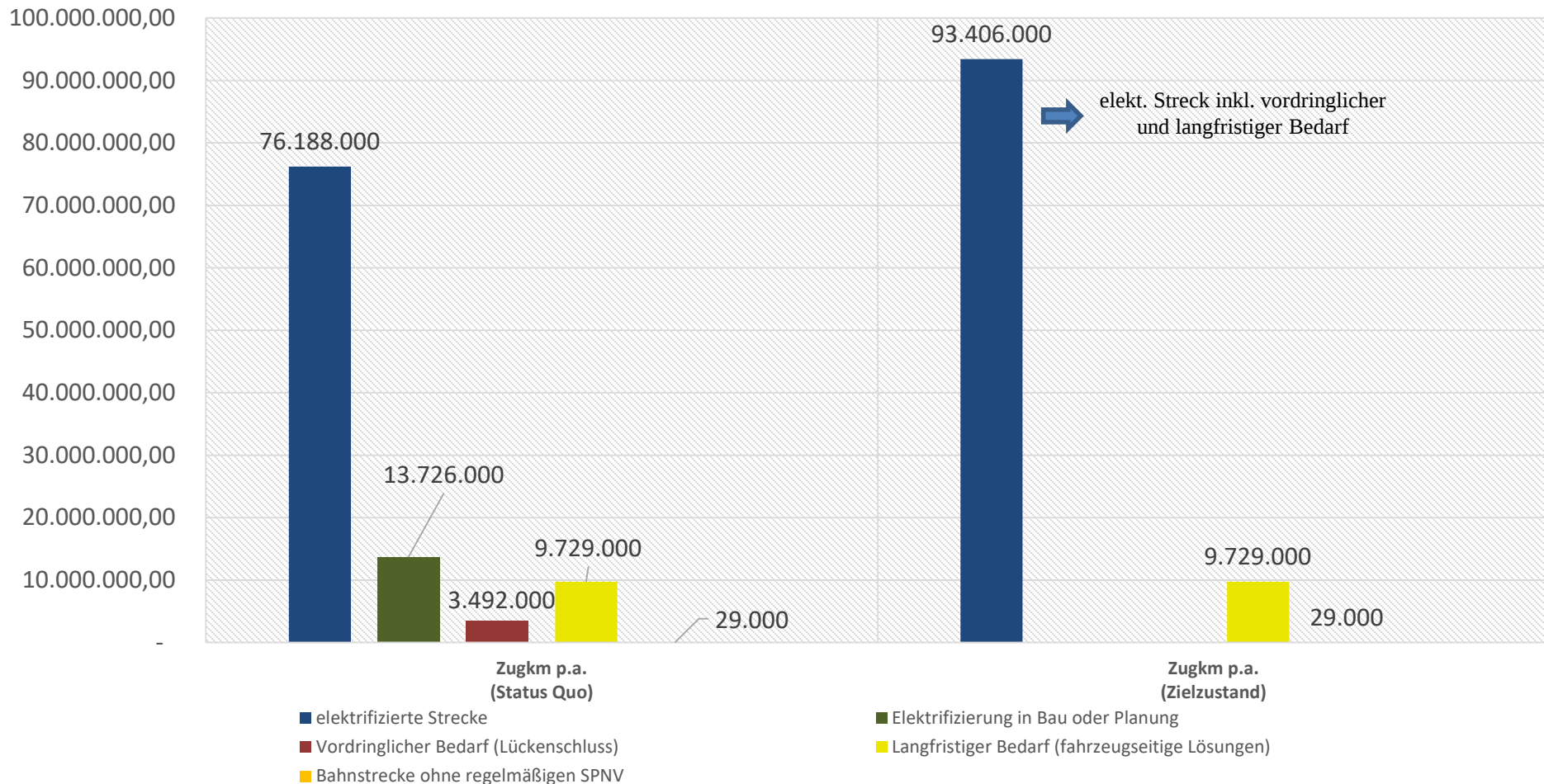
Gesamtübersicht Zielzustand

Kategorie	Streckenlänge in km	Strecken km in %	Zugkilometer p.a.	Zugkm p.a. in %
Elektrifizierte Strecke	3.187	78,10%	93.406.000	90,54%
Langfristiger Bedarf/ fahrzeugseitige Lösung	687	16,83%	9.729.000	9,43%
Bahnstrecke ohne regelmäßigen SPNV	207	5,07%	29.000	0,03%
Gesamt	4.081	100 %	103.164.000	100%

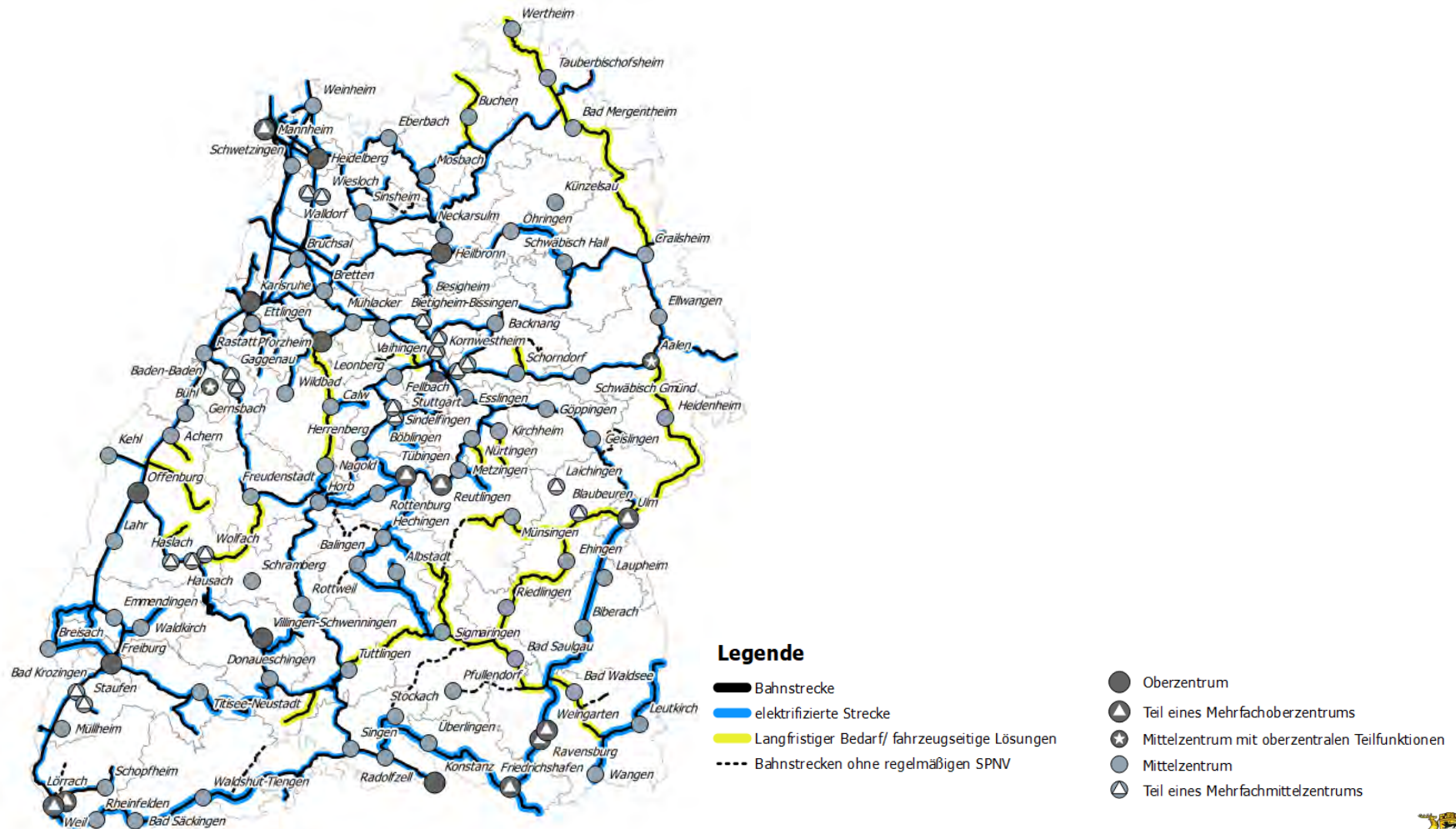
Gesamtübersicht Streckenlänge: Vergleich Status Quo / Zielzustand



Gesamtübersicht Zugkilometer SPNV: Vergleich Status Quo / Zielzustand



Gesamtübersicht - Zielzustand -



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

Poststelle@vm.bwl.de



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 