

1. Landesdelegiertenrat 2017

4. März 2017 in Zerbst

Beschluss des Landesdelegiertenrates:

1 **Elektromobilität auf der Schiene stärken!**

2 Um dem Klimawandel zu begegnen, muss die Elektromobilität auf der Schiene gestärkt werden.
3 Langfristig sind hierzu alle Bahnstrecken zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen.

4 Einige kurze nicht elektrifizierte Abschnitte verhindern derzeit die Bildung von schnellen, at-
5 traktiven, elektrisch betriebenen RE-Linien. Auf den folgenden Strecken sind daher prioritär Lü-
6 cken zu elektrifizieren:

- 7 • KBS 204 Stendal – Rathenow (36 km) → Durchbindung RB32 – RB34 – RE4 → umstei-
8 gefrei Salzwedel – Stendal – Berlin (164 km),
- 9 • KBS 335 Schönebeck-Salzelmen – Blankenheim (63 km) mit Abzweig Güsten – Aschers-
10 leben (12 km) → Umstellung RE 10 Magdeburg – Erfurt (167 km) und RB41 Magdeburg –
11 Aschersleben (52 km) auf elektrischen Betrieb.

12 Die Oberleitung fehlt auch auf weiteren wichtigen Verbindungen zwischen Oberzentren.

13 Daher wollen wir anschließend die Elektrifizierung folgender Hauptbahnen vorantreiben:

- 14 • KBS 330/320 Halle – Halberstadt – Goslar – Hildesheim – Hannover (208 km, davon ca.
15 130 km in Sachsen-Anhalt),
- 16 • KBS 308 Magdeburg-Rothensee – Wolfsburg (70 km, davon ca. 60 km in Sachsen-An-
17 halt),
- 18 • KBS 550 Leipzig-Plagwitz – Zeitz – Gera (63 km, davon je etwa 20 km in jedem Bundes-
19 land).

20 Eingleisige Abschnitte verringern die Flexibilität im Bahnverkehr. Sie sind u. a. die Ursache da-
21 für, dass verspätete Züge ihre Verspätung auch auf die Gegenzüge übertragen. Für einen attrak-
22 tiven Bahnverkehr mit stabilem Fahrplan sind daher vorrangig Abschnitte im Umfeld von Kreuz-
23 zungsbahnhöfen zweigleisig auszubauen. Dies betrifft:

- 24 • KBS 330 Halle – Könnern,
- 25 • KBS 330 Sandersleben – Aschersleben,
- 26 • KBS 315 Magdeburg – Halberstadt – Thale auf den Abschnitten Magdeburg-SKET In-
27 dustriepark – Hadmersleben und Groß Quenstedt – Halberstadt.

28 Weitere prioritär umzusetzende Abschnitte für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizie-
29 rung sind mit der NASA GmbH in Bezug auf die derzeitige Fahrplanstabilität und die langfristige
30 Fahrplanentwicklung abzustimmen.

31 *In Baden-Württemberg wird derzeit die Südbahn von Ulm zum Bodensee elektrifiziert. Die Kosten für*
32 *die Elektrifizierung von 253 km Gleislänge werden auf 225 Mio. € geschätzt, von denen das Land Ba-*
33 *den-Württemberg etwa die Hälfte übernimmt.*

34 *[http://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/friedrichshafen/Suedbahn-Vertrag-](http://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/friedrichshafen/Suedbahn-Vertrag-unterschieden;art372474,8404667)*
35 *[unterschieden;art372474,8404667](http://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/friedrichshafen/Suedbahn-Vertrag-unterschieden;art372474,8404667)*

36 *[http://www.deutschebahn.com/presse/stuttgart/de/hintergrund/pressemappen/8654794/sued-](http://www.deutschebahn.com/presse/stuttgart/de/hintergrund/pressemappen/8654794/suedbahn.html)*
37 *[bahn.html](http://www.deutschebahn.com/presse/stuttgart/de/hintergrund/pressemappen/8654794/suedbahn.html)*

38 *[https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-oberleitung-fuer-](https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-oberleitung-fuer-gueterbahn-statt-lkw/)*
39 *[gueterbahn-statt-lkw/](https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-oberleitung-fuer-gueterbahn-statt-lkw/)*