

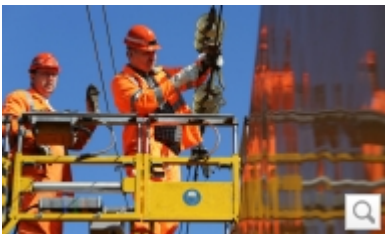
Themendienst

Mit Strom durch das Allgäu – 1 Stunde schneller in die Schweiz

Elektrifizierung auf 155 Kilometern – 440 Millionen Euro Investitionen bis Ende 2020 – Schallschutz für 100 Millionen Euro - Bayerns längste Baustelle

(Memmingen im März 2018) Die Metropolen München und Zürich liegen gut 300 Kilometer voneinander entfernt. Die Reisezeit mit der Eisenbahn beträgt derzeit bis 4,5 Stunden und ist damit erheblich länger als auf der Straße oder im Luftverkehr. Aufgrund der längeren Fahrzeiten kann sie ihr Potential als umweltfreundlichstes der drei Verkehrsmittel noch nicht voll ausschöpfen. Daher haben die Bundesrepublik Deutschland, die Schweizerische Eidgenossenschaft, der Freistaat Bayern und die DB 2009 vereinbart, die Bahnverbindung München – Zürich (ABS 48) schneller zu machen.

Die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der Strecke von München über Memmingen nach Lindau schafft ab Dezember 2020 für das Allgäu und für die Verbindung der beiden europäischen Metropolen München und Zürich ein zeitgemäßes Verkehrsangebot. Die Fahrzeit verkürzt sich um fast eine Stunde auf weniger als 3 Stunden 30 Minuten.



Der Einsatz spurtstarker Elektrotriebzüge und die Anhebung der konventionellen Streckengeschwindigkeit ermöglichen es auch im Nahverkehr auf der Relation München – Memmingen – Lindau schneller zu fahren und zugleich die Anschlüsse in den Bahnhöfen Buchloe, Memmingen und Lindau zu verbessern. Die Neigetechnikzüge ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit in den Kurven. Die Züge erreichen künftig auf weiten Abschnitten Tempo 160. Im Fernverkehr wird der Schweizerische Hochgeschwindigkeitszug „Giruno“ unterwegs sein.

Die Strecke München – Lindau kann mit der Bahn auf zwei alternativen Routen zurückgelegt werden; auf der zweigleisigen Allgäubahn über Kempten und Immenstadt (bis 2011 für Neigetechnik ausgebaut) sowie auf der kürzeren, eingleisigen Strecke über Memmingen, Leutkirch und Wangen, die nun auf 157 Kilometern elektrifiziert wird.

Der Abschnitt zwischen München und Geltendorf ist bereits für den Münchner S-Bahn-Verkehr elektrifiziert. Im mittleren, 107 Kilometer langen und eingleisigen Teil zwischen Buchloe und Hergatz finden 2018 die umfangreichsten Bauarbeiten statt. Im westlichen Teil zwischen Hergatz und Lindau wurde die Strecke im Zuge des Projekts „NeiTech-Allgäu“ bereits für die Neigetechnik

Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. 089 13083779
franz.lindemair
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

ausgerüstet, so dass dieser zweigleisige Streckenabschnitt nur mehr elektrifiziert wird.

Bei den Bauarbeiten bleibt der Streckenverlauf unverändert. Zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung der bogenschnellen Zugfahrten wird zwischen Buchloe und Hergatz ein zusätzliches Zugbeeinflussungssystem eingebaut.

Großbaustelle: Bahnübergänge und Brücken

Infolge der höheren Geschwindigkeiten muss die Bahn entlang der Strecke 36 Bahnübergänge mit modernen Sicherungsanlagen versehen oder durch Brückenbauwerke ersetzen. Außerdem werden Bahnübergänge an den Stand der Technik angepasst und in die moderne Leit- und Sicherungstechnik der elektronischen Stellwerke eingebunden.

Ein anderer Bereich mit großen Baumaßnahmen sind die Brücken. Um unter Straßenbrücken die erforderlichen lichten Höhen für die Oberleitung zu erhalten, muss das Gleisniveau unter 10 Brücken abgesenkt werden. An weiteren 22 Brücken wird durch konstruktive Maßnahmen die nötige Durchfahrthöhe für die elektrifizierte Bahn geschaffen.

Die Stromversorgung wird durch den Neubau eines Umrichterwerks in Leutkirch und die Anpassung des Unterwerks in Geltendorf gesichert. Da die Stromeinspeisung entlang der Strecke in weiten Teilen über die sogenannte Auto-Transformertechnik aufgebaut wird, benötigt die Bahn keine separaten Stromtrassen.

Bahnhöfe barrierefrei

Im Zuge des Projekts werden die Bahnhöfe Türkheim und Kißlegg so umgebaut, dass sie heutigen Anforderungen entsprechen. Zeitgleich mit dem Streckenausbau werden auch zahlreiche andere Bahnhöfe an der Strecke modernisiert, die Finanzierung erfolgt jedoch aus anderen Quellen. Vorrangiges Ziel der Bahnhofsausbauten ist, den Komfort für die Fahrgäste zu verbessern und die Stationen barrierefrei auszubauen.

Im Bahnhof Türkheim werden die Außenanlagen grundlegend saniert. Dazu werden Bahnsteige erneuert und auf eine einheitliche Länge sowie Höhe gebracht, um den Einstieg in die Züge zu verbessern. Gleis 2 erhält keinen Bahnsteig mehr und ist künftig den durchfahrenden Zügen des internationalen Fernverkehrs vorbehalten. Zwischen Gleis 3 und 4 entsteht ein neuer Mittelbahnsteig, der durch eine Unterführung sicher und über eine Rampe barrierefrei zu erreichen sein wird.

Außerdem wird der westliche Einfahrbereich des Bahnhofs umgebaut. Davon wird der Regionalverkehr zwischen München und Memmingen profitieren.

Themendienst

Im Bahnhof Kißlegg werden die Gleise 2 und 3 anstelle des heutigen Überwegs über die Schienen künftig sicherer und komfortabler durch die Unterführung barrierefrei mit zwei Aufzügen zu erreichen sein. Die DB Station&Service AG, als Betreibergesellschaft der Bahnhöfe, plant zudem, folgende Bahnhöfe zu modernisieren und barrierefrei auszubauen: Kaufering, Stetten, Sontheim, Leutkirch, Wangen und Hergatz. Die Bahnhöfe Geltendorf, Buchloe, Rammingen, Mindelheim, Memmingen und Aichstetten sind bereits barrierefrei gestaltet.



Bahnhof Hergatz,
Foto DB AG/ J. Maurer

Neue Haltepunkte an der Strecke

Zeitgleich mit der ABS 48 soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 der neue Fern- und Regionalverkehrsbahnhof Lindau-Reutin in Betrieb gehen. Die Fernverkehrszüge zwischen München und Zürich können dann dort halten und müssen nicht mehr den bisherigen Hauptbahnhof auf der Altstadtinsel anfahren und dort die Fahrtrichtung wechseln. Dies trägt zur Erreichung der geplanten Fahrzeitverkürzung zwischen München und Zürich bei. Im Zuge des Projektes „Stationsoffensive Bayern“ sind zudem sieben zusätzliche Haltepunkte für den Regionalverkehr geplant. Dies sind: Memmingen Berufsbildungszentrum, Buxheim, Hergensweiler, Schlachters, Weißensberg, Lindau-Oberreitnau und Lindau-Aeschach (bislang nur Haltepunkt an der Strecke Lindau - Friedrichshafen). Der Bau der neuen Haltepunkte ist nach Abschluss des Streckenausbaus vorgesehen.

100 Millionen Euro für den Schallschutz

Für den Schall- und Erschütterungsschutz wurde auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Bestimmungen und den Prognosezugzahlen ein Konzept für die Strecke München- Lindau erarbeitet. Da es sich hierbei um eine wesentliche Veränderung der Bestandsstrecke handelt, haben die Anwohner Anspruch auf Lärmvorsorge und werden umfassend geschützt. Schallschutzwände sind auf rund 25 Kilometern Länge entlang der Trasse vorgesehen. Sie mindern den Bahnlärm in den Ortsbereichen. Dort, wo aktive Schallschutzmaßnahmen

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. 089 13083779
franz.lindemair
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst



Lärmschutzwand bei Vaterstetten,
Foto: DB AG/Annette Koch

technisch oder wirtschaftlich nicht möglich sind, haben betroffene Anwohner Anspruch auf passiven Schallschutz (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Schalldämmlüfter).

Als weitere aktive Maßnahme wird das besonders überwachten Gleise (büG) in mehreren Abschnitten über eine gesamt Gleislänge von rund 15 Kilometern eingeführt. Insgesamt investiert die DB Netz AG fast 100 Mio. Euro in die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Das 2017 erlassene deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) begrenzt den beim Betrieb von Güterwagen entstehenden Schall auf das Maß von Güterwagen mit Komposit-Bremssohlen oder Scheibenbremsen. Damit dürfen „laute Güterwagen“ ab 13. Dezember 2020 nicht mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren, was zu einer weiteren nennenswerten Reduzierung der Schallemissionen beiträgt. In wenigen Fällen sind Maßnahmen für einzelne Gebäude zum Schutz gegen Erschütterungen erforderlich. Zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte werden die vorhandenen Gleisschwellen durch mit speziellen Dämmkunststoffen besohnten Schwellen ersetzt.

Reptilien umgesiedelt

Der Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt ist für die Deutsche Bahn rechtliche Verpflichtung und gesellschaftliche Verantwortung zugleich. Über die sogenannte landschaftspflegerische Begleitplanung wird für ökologischen Ausgleich der getätigten Eingriffe gesorgt. So werden schon vor dem eigentlichen Baubeginn Maßnahmen zum Schutz bestimmter Tierarten durchgeführt, denn der Gleiskörper sowie die angrenzenden Böschungsbereiche sind potenzieller Lebensraum u. a. für Reptilien. Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahme in Art und Umfang gemäß den Planfeststellungsbeschlüssen geeignet, die projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auszugleichen.

Die zu den Nord-Süd-Achsen diagonal verlaufende Verbindung München – Lindau – Schweiz liegt außerhalb der Hauptgüterströme und weist zahlreiche einschränkende Parameter auf: Lange eingleisige Streckenabschnitte, Güterzüge fast ohne Ausweichmöglichkeiten, dichter Regionalverkehr in engen Taktzeiten im Allgäu und in der Schweiz, große Steigungen. Auf die großen Verkehrsachsen wie Gotthard und Brenner trifft dies nicht zu. Sie werden für den Güterverkehr attraktiver bleiben.

Themendienst

Baumaßnahmen 2018

Mit dem Spatenstich am 23. März starten die Bauarbeiten für die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf - Memmingen - Lindau. Sie werden teilweise bis in den Oktober hinein zu Streckensperrungen führen und betreffen den östlichen und der mittleren Bereich zwischen Geltendorf und Leutkirch. Damit nimmt die längste Baustelle Bayerns mit über 100 Kilometern in diesem Jahr Fahrt auf.

Im gesamten Bereich Geltendorf - Leutkirch finden die Elektrifizierungsarbeiten statt. Gleichzeitig setzt die Bahn die Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke um. Im östlichen Abschnitt zwischen Geltendorf - Buchloe führt die DB größere Arbeiten im Bahnhof Kaufering durch. Von 11.06. bis 2.07.2018 werden die gesamten Gleis- und Weichenanlagen im westlichen Bahnhofskopf aus- und neugebaut und dabei das Gleisniveau unter der Straßenbrücke Viktor-Frankl-Straße abgesenkt, um die lichte Höhe für die Elektrifizierung zu erhalten.

Zusätzlich werden zwischen Geltendorf und Buchloe bei weiteren vier Brücken die Gleise tiefergelegt. Außerdem baut DB Netze eine neue Eisenbahn-Überführung bei Epfenhausen

Im Abschnitt zwischen Buchloe - Memmingen stehen die Änderung der Gleisanlagen im Bahnhof Türkheim sowie die Großbaustelle bei Stetten im Vordergrund. Dabei muss der Bahndamm auf 1,2 Kilometern Länge saniert und das große Viadukt erneuert werden. Ein Bahnübergang wird durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt.

Im weiteren Streckenverlauf Richtung Memmingen errichtet die Bahn an fünf Stellen neue Eisenbahnüberführungen: in Hungerbach, Mühlbach (beide in Wiedergeltingen), Rammingen, Schwelk und Westerheim. Teilweise wird dabei auch das Gleis ausgewechselt.

Im Abschnitt zwischen Memmingen - Leutkirch geht es vor allem um die Elektronik (Neubau zweier Stellwerke), die Stromversorgung und die Erneuerungen von 13 Bahnübergängen zwischen Aichstetten und Aitrach. Unter dem Autobahnkreuz Memmingen muss die Bahn das Gleis absenken und anschließend im Bereich bis Tannheim auf 7,5 Kilometer Länge erneuern.

Im westlichen Teil der ABS 48 finden 2018 nur wenige Bauarbeiten statt. Zunächst geht es um den Neubau eines Elektronischen Stellwerks und um Gleisänderungen im Bahnhof Kißlegg. Damit können künftig die Züge schneller durch Gleis 1 fahren. 2019 folgt die Elektrifizierung im Abschnitt Hergatz - Lindau. Außerdem errichtet DB Netz ein neues Elektronisches Stellwerk in Schlachters und baut vier Weichen in Weißensberg um für mehr Flexibilität im Zugverkehr.