



Ausbaustrasse 48 München–Lindau **Elektrifizierung und Streckenausbau**

Ausbaustrasse 48
München–Memmingen–Lindau–Grenze–D/A

Projekt im Überblick

Bauablauf



Abschnitt Mindelheim–Stetten



Bahnhof Leutkirch

Das Projekt und seine internationale Bedeutung

Die Metropolregionen München und Zürich zählen zu den wirtschaftsstärksten Zentren Europas. Nirgendwo in Europa gibt es eine solche Wachstumsdynamik. Die Verkehrsverbindung zwischen diesen Regionen entspricht dem Stand von vor 50 Jahren. Obwohl München und Zürich nur gut 300 Kilometer voneinander entfernt liegen, dauert die Fahrt mit der Eisenbahn derzeit aber rund 4 Stunden und 30 Minuten und damit deutlich länger als auf der Straße oder im Luftverkehr. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts von Geltendorf über Memmingen nach Lindau werden folgende Projektziele erreicht:

- Attraktivere Reisezeiten im Fernverkehr München–Lindau–Zürich von weniger als 3 Stunden 30 Minuten bzw. Memmingen–Zürich unter 2 Stunden 30 Minuten und optimale Umsteigeverbindungen in Zürich in alle Schweizer Regionen und nach Mailand
- Erweiterung des Zugangebots im Fernverkehr von heute vier auf mindestens sechs Zugpaare
- Einsatz moderner, emissionsfreier elektrischer Triebwagenzüge statt diesellokbespannter Züge
- Bessere Angebote im Regionalverkehr von München über Memmingen nach Lindau mit kürzeren Reisezeiten und mehr umsteigefreien Verbindungen.

Zur Beschleunigung der Bahnverbindung München–Zürich laufen parallel auch Ausbaumaßnahmen in Österreich und in der Schweiz.

Das Projekt ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. Damit ist auch die Finanzierung des Ausbauvorhabens gesichert.

Was bisher geschafft wurde

Planung

Bereits in der Planungsphase wurden die Anwohner im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 2015 auf insgesamt 13 Veranstaltungen über die geplanten Maßnahmen in Kenntnis gesetzt. Mehr als 3.000 Menschen nutzten die Gelegenheit, sich noch vor dem förmlichen Genehmigungsverfahren im Detail über die Planungen zu informieren. Dadurch war es auch möglich, zahlreiche Anregungen der Bürger in den Planentwürfen zu berücksichtigen. Die Entwurfsplanungen zum Ausbau der Bahnstrecke Geltendorf–Memmingen–Lindau sind nunmehr abgeschlossen.

Baurecht

Für die Genehmigungsverfahren wurde die Strecke zwischen Geltendorf und Lindau in 21 Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Die öffentliche Auslegung der Pläne zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte von Juli 2015 bis Juli 2016. Die Erörterungen der im Rahmen der Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwände sind alle abgeschlossen. Mit Stand November 2017 liegt bei mehr als der Hälfte der Planfeststellungsabschnitte das Baurecht vor.

Ausschreibung und Bauausführung

Als vorgezogene Maßnahmen wurden in den Jahren 2015 und 2016 bereits acht Bahnübergänge zwischen Tannheim und Wangen mit neuer Sicherheitstechnik ausgerüstet. Am 28. Oktober 2017 ging auch die neue elektronische Signaltechnik zwischen Stetten und Memmingen in Betrieb. Mit Erteilung der notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse für die im Jahr 2018 vorgesehenen Hauptbaumaßnahmen zwischen Geltendorf und Leutkirch konnten die Bauleistungen ausgeschrieben und vergeben werden. Die vorlaufenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung von Ersatzhabitaten für schützenswerte Tiere und Pflanzen werden seit Mai 2017 ausgeführt.

Ausbaustrecke München–Lindau Schneller, leiser, sicherer: München–Memmingen–Lindau–Zürich



Die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der Strecke von München über Memmingen nach Lindau schafft für das Allgäu und für die Verbindung der beiden europäischen Metropolen München und Zürich ein zeitgemäßes Verkehrsangebot. Künftig beträgt die Fahrzeit weniger als 3 Stunden 30 Minuten – statt heute bis zu 4 Stunden 30 Minuten. Wesentliche Reisezeitgewinne wird es auch im Regionalverkehr geben.

Auf der kurvenreichen Strecke entsprechen die Fahrzeiten des Fernverkehrs nicht den Anforderungen eines integralen Taktfahrplans. Vorgesehen ist deshalb unter anderem der Einsatz von Fahrzeugen für den bogenschnellen Zugbetrieb. Im Fernverkehr wird der Schweizerische Hochgeschwindigkeitszug ETR 610 zum Einsatz kommen. Die Neigetechnikzüge ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit in den Gleisbögen. Die Züge erreichen künftig auf weiten Abschnitten eine Geschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde.



Zahlen und Fakten

- Streckenlänge München–Lindau: 197 km
- Ausbaubereich Geltendorf–Lindau: 155 km
- Geschwindigkeit bis 160 km/h
- Gesamtkosten (Bau- und Planung): 440 Mio. Euro

Baumaßnahmen

- Straßenüberführungen**
- 2 Neubauten
 - 5 Anhebungen Brückenüberbau
 - 10 Gleisabsenkungen
 - 43 Erdungen/Berührschutz

- Eisenbahnüberführungen / Durchlässe**
- 116 Bauwerke und 43 Durchlässe erden
 - 6 Erweiterungen für Oberleitungsmasten

- Bahnhöfe**
- Türkheim (Bay): Neubau Bahnsteige mit Zugang; Umbau Westkopf mit 6 Weichen und 3.200 m Gleis
 - Stetten, Sontheim, Leutkirch: Neubau Bahnsteige mit Zugang
 - Kißlegg: Neubau Bahnsteigunterführung
 - Bahnübergangsanlagen: 36 Neubauten, 12 Anpassungen

- Oberleitung**
- 199 km Kettenwerk freie Strecke
 - 39 km Kettenwerk in Bahnhöfen
 - 150 km Feeder- und Umgehungsleitungen
 - 3560 Masten

Projekthalte

Elektrifizierung

Die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Geltendorf und Lindau sorgt dafür, dass die Züge von München ins Allgäu künftig mit elektrischer Traktion fahren können. Die grundsätzlich spurtarken Elektrofahrzeuge ermöglichen Fahrzeitgewinne um die Reisezeiten an den Bodensee und in die Metropolen zu verkürzen. Für die Elektrifizierung über insgesamt 238 Kilometer Gleislänge werden rund 3560 Oberleitungsmasten aufgestellt. Die zahlreichen Eisenbahn- und Straßenbrücken müssen geerdet werden. 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, kann auf die Errichtung von separaten Bahnstromtrassen verzichtet werden.

Ausbau der Bestandstrasse für Neigetrieb

Der 155 Kilometer lange Ausbaubereich bleibt in seiner Streckenführung unverändert. Kleine Anpassungen an der Gleisstrasse sorgen dafür, dass künftig Züge im bogenschnellen Betrieb fahren können. Ähnlich wie ein Motorradfahrer neigen sich diese Fahrzeuge ins Kurveninnere und kompensieren die Zentrifugalkraft. So können selbst auf dieser Bahnlinie mit historisch bedingten, engen Kurvenradien und Geschwindigkeiten von 100 bis 110 km/h deutlich höhere Geschwindigkeiten von 140 bis 160 km/h gefahren werden. Zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung der bogenschnellen Zugfahrten wird zwischen Buchloe und Hergatz ein zusätzliches Zugbeeinflussungssystem eingebaut.

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. Dies geschieht nach dem aktuellen Stand der Gesetzeslage und der Technik, so ist z. B. in reinen Wohngebieten ein Beurteilungspegel am Tag von 57 Dezibel und in der Nacht von 47 Dezibel einzuhalten. Dies wurde bzw. wird in den Planfeststellungsbeschlüssen hinterlegt. Schallschutzwände sind auf rund 25 Kilometern Länge entlang der Trasse vorgesehen. Sie mindern den Bahnlärm in den Ortsbereichen. Dort, wo aktive Schallschutzmaßnahmen 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.

Erschütterungsschutz

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 besohlenen Schwellen ersetzt.

Umweltschutz

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 Maßnahmen in Art und Umfang gemäß den Planfeststellungsbeschlüssen geeignet, die projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auszugleichen.

Bahnübergänge

Wegen der Geschwindigkeitserhöhungen werden entlang der Strecke 36 Bahnübergänge mit modernen Sicherungsanlagen versehen oder durch Brückenbauwerke ersetzt. Außerdem werden etliche Bahnübergänge an den Stand der Technik angepasst und in die moderne Leit- und Sicherungstechnik der elektronischen Stellwerke eingebunden.

Straßenüberführungen

Um unter Straßenbrücken die erforderlichen lichten Höhen für die Oberleitung zu erhalten, muss das Gleisniveau unter 10 Brücken abgesenkt werden. Insgesamt wird an weiteren 22 Brücken durch konstruktive Maßnahmen die nötige Durchfahrthöhe für die elektrifizierte Bahn geschaffen. Sämtliche Straßenbrücken werden mit Berührungsschutz ausgestattet.

Bahnhöfe

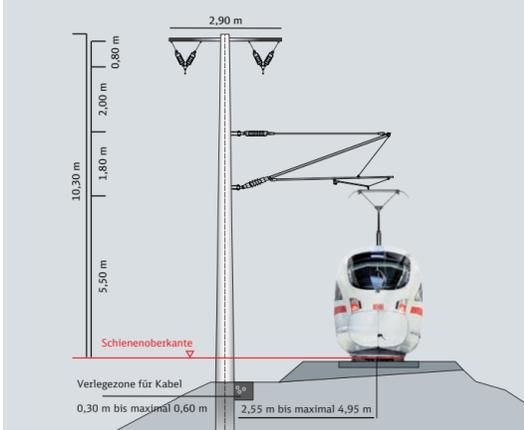
Um Sicherheit und mehr Komfort geht es auch beim Umbau zahlreicher Verkehrsstationen an der Strecke. Die Bahnhöfe Türkheim, Stetten*, Sontheim* und Wangen* erhalten neue Bahnsteiganlagen und barrierefreie Bahnsteigzugänge. In Kißlegg werden eine Bahnsteigunterführung und Aufzüge gebaut. In Hergatz* werden Aufzüge nachgerüstet. Fertiggestellt ist bereits der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Leutkirch*. In einem tangierenden Projekt wird bis Ende 2020 der Bahnhof Lindau-Reutin als neue Verkehrsstation im Fern- und Nahverkehr errichtet. Für die Fernzüge wird damit ein zeitraubender Fahrtrichtungswechsel vermieden. (* Finanzierung außerhalb des Projektes ABS 48).

Oberbau

Teilweise wird der Oberbau (Gleisanlagen, Schienen) der vorhandenen Strecke erneuert, beziehungsweise ertüchtigt. Weiterhin werden Änderungen von Gleisneigungen in Kurvenbereichen für den bogenschnellen Betrieb vorgenommen. In den Bahnhöfen Türkheim und Lindau-Reutin werden die Weichenbereiche für das neue Betriebsprogramm mit parallelen, schnellen Fahrmöglichkeiten durch Umbau optimiert. Eine neue Abzweigweiche in Lindau-Aeschach erlaubt die Anhebung der Geschwindigkeit für die Fahrt über die sogenannte „Aeschacher Kurve“ nach Lindau-Reutin auf 60 km/h.

Leit- und Sicherungstechnik

Neben Anpassungen der Technik in Bestandsstellwerken werden die Bereiche Stetten - Memmingen - Kißlegg und Hergatz - Lindau mit neuer elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) ausgerüstet. Hierzu erfolgt zum einen der Bau von ESTW in Sontheim* und Ungerhausen*, die von der ESTW-Zentrale Memmingen aus bedient werden. Die neuen ESTW in Tannheim, Aichstetten und Kißlegg* bedient künftig der Fahrdienstleiter in Leutkirch. Ein weiteres ESTW steuert die neue Überleitstelle in Weißensberg*, das ebenso wie das ESTW Lindau* künftig aus der ESTW-Zentrale Immenstadt bedient wird. (* Finanzierung außerhalb des Projektes ABS 48).



Oberleitungsanlage im Bereich der eingleisigen Strecke Buchloe–Hergatz

Leit-/Sicherungstechnik

- Neubau 7 elektronische Stellwerke (ESTW)
- 8 Anpassungen Relaisstellwerke

Telekommunikation

- Neubau Streckenfernmeldekabel in LWL und Kupfer
- 5 Heißläufer- / Festbremsortungsanlagen
- Kabeltiefbau: ca. 40 km

Aktive Schallschutzmaßnahmen

- Schallschutzwände (Höhe 2-4 m): 25,4 km
- Besonders überwachtetes Gleis (büG): 15 km
- Schienenschmiereinrichtungen: 1,5 km

Ablauf Hauptbaumaßnahmen

Mit Vorliegen zahlreicher Planfeststellungsbeschlüsse können nun die eigentlichen Hauptbaumaßnahmen vorbereitet werden, die im Frühjahr 2018 beginnen werden.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Beeinträchtigung der Anwohner durch die Bauarbeiten zu minimieren und werden insbesondere die lärmintensiven Arbeiten, z. B. das Einbringen der Fundamente für die Oberleitungsmasten und Schallschutzwände, überwiegend nur tagsüber ausführen. Dies bedingt ab 23. März 2018 im Bereich des eingleisigen Streckenabschnitts Buchloe–Memmingen–Leutkirch eine Sperrung der Verbindung für den planmäßigen Zugverkehr und die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs. Diese Vorgehensweise ermöglicht ein konzentriertes und anwohnerfreundliches Arbeiten und für unsere Bahnkunden für den Bauzeitraum kalkulierbare konstante Ersatzverbindungen. Der überregionale Verkehr (EC-Verbindung München–Zürich) wird über die Strecke Buchloe–Kempten–Lindau umgeleitet, die insbesondere für diesen Zeitraum baufrei gehalten wird.

Im zweigleisigen Streckenabschnitt Geltendorf–Buchloe kann bis auf eine Totalsperrung im Juni 2018 der Zugverkehr über jeweils ein Streckengleis aufrechterhalten bleiben. Nachfolgend können Sie die geplanten Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr ersehen:

Überblick der Streckensperrungen im Jahr 2018

Streckenabschnitte mit Schienenersatzverkehr	Zeitraum
Geltendorf–Buchloe	11.06. – 02.07.2018
Buchloe–Mindelheim– Memmingen–Leutkirch und Türkheim–Bad Wörishofen	23.03. – 10.09.2018 15.10.2018
Mindelheim–Sontheim	10.09. – 15.10.2018
Bahnhof Kißlegg mit angrenzenden Strecken	02.11. – 05.11.2018
Hergatz–Lindau	25.05. – 28.05.2018 03.08. – 06.08.2018 09.11. – 12.11.2018

Ausblick:

In den Jahren 2019 und 2020 konzentrieren sich die Baumaßnahmen auf den Abschnitt Leutkirch–Kißlegg–Hergatz–Lindau. 2019 wird eine Streckensperrung zwischen Leutkirch und Hergatz mit Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs von voraussichtlich 12. April bis 6. Oktober 2019 notwendig sein.

Die Aufnahme des elektrischen Neigetechnikbetriebs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen.

Detaillierte Informationen zu baubedingten Fahrplanänderungen in 2018 erhalten Sie unter:
<https://bauinfos.deutschebahn.com>



EuroCity Zürich–München bei Lindau



Kießlegg



Memmingen

Ihre Informationsmöglichkeiten

www.abs48.com

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/abs48>

Infobüro Lindau Hbf

(jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat 15 – 19 Uhr)

Impressum

DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Großprojekte
Richelstraße 3
80634 München

kontakt@abs48.com

Bildnachweis:

Lothar Mantel, DB AG, Seite 8

Uwe Miethe, DB AG, Seite 7

© Firma Alstom, Seite 3

Armin Franzke, Seite 2, 8

© SBB CFF FFS, Seite 1, 4/5

Änderungen vorbehalten.

Einzelangaben ohne Gewähr.

Stand: November 2017

Druckmanagement:

DB Kommunikationstechnik GmbH

Karlsruhe, www.dbkt.de

www.abs48.com