



Ausbau der Illertalbahn- Fürs Klima und die Region

Moderne
Technik, **mehr
Kapazitäten,**
mehr
Reisende



Quelle: DB AG

130 Züge
pro Tag (+20%)
2,244 Mio
Trassenkilometer
pro Jahr (+15%)

-  **Region stärken**
-  **Häufigere Verbindungen**
-  **Mehr Regionalzüge**
-  **Weniger Zuglärm**
-  **CO₂-freies Reisen**



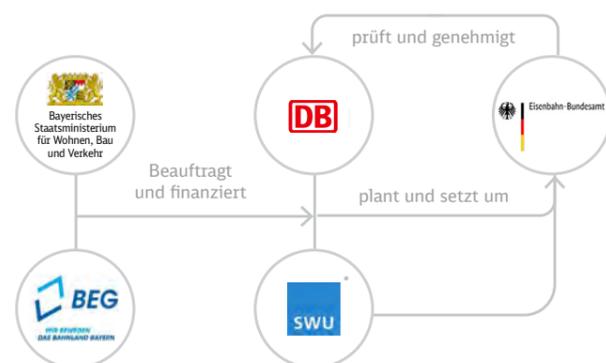
Quelle: DB AG

Das Projekt – der Planungsauftrag

Die Illertalbahn von Ulm über Memmingen und Kempten nach Oberstdorf, ist eine der am stärksten ausgelasteten eingleisigen Strecken in Bayern. Noch fahren auf ihr Dieselzüge. Doch das soll sich ändern. Der Freistaat Bayern hat die DB beauftragt, die Elektrifizierung der Strecke zu planen. Damit einher geht ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau, denn künftig sollen auch mehr Regionalzüge fahren können.

Anwohner und Reisende profitieren dann von leisen und abgasfreien Zügen. Dies schont die Umwelt, trägt dazu bei, die Klimaziele zu erreichen und den Bahnverkehr attraktiver zu gestalten. Die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG) sieht vor, die Zugzahlen künftig um rund 20 % zu steigern.

Neben dem Ausbau und der Elektrifizierung der 85 Kilometer langen DB-Strecke zwischen Neu-Ulm und Kempten planen die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU Verkehr GmbH) die Elektrifizierung der Zweigstrecke von Senden nach Weißenhorn.



* Die Memminger Halte werden noch vor Projektbeginn „Illertalbahn“ umgesetzt.

Die neue Illertalbahn – von der Planung zur Umsetzung

Ziel ist, mehr Menschen zum Umstieg auf die klimafreundliche Bahn zu bewegen. Denn nur ein leistungsfähiges Schienennetz ermöglicht eine Verkehrswende. Bahn und Bund investieren in den kommenden Jahren so viel wie nie in die Schieneninfrastruktur. Der Freistaat Bayern hat darüber hinaus im Rahmen seiner Elektromobilitätsstrategie zusätzliche Vorhaben angestoßen und der DB den Auftrag für die planerischen Voruntersuchungen für die Illertalbahn erteilt. 2022 hat DB InfraGO mit der Vorplanung begonnen. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2024 vorliegen.

Vorteile des elektrischen Bahnbetriebs:

- Klimafreundlicher:** CO₂-Emissionen wie bei Dieselzügen entfallen
- Leiser:** Elektrozüge sind leiser und entlasten die Anwohner
- Schneller:** Elektrozüge beschleunigen schneller
- Effizienter:** Energie wird beim Bremsen zurückgewonnen



Der Ausbau – Der Projektauftrag gibt die Maßnahmen vor

Elektrifizierung: Gleise und Abstellanlagen erhalten eine Oberleitungsanlage.

Zweigleisiger Ausbau: Ein zweites Gleis erhalten die Abschnitte Finningerstraße – Senden sowie Kellmünz–Pleß.

Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik: Signale, Weichen und die Zugsteuerung werden auf den neusten Stand gebracht.

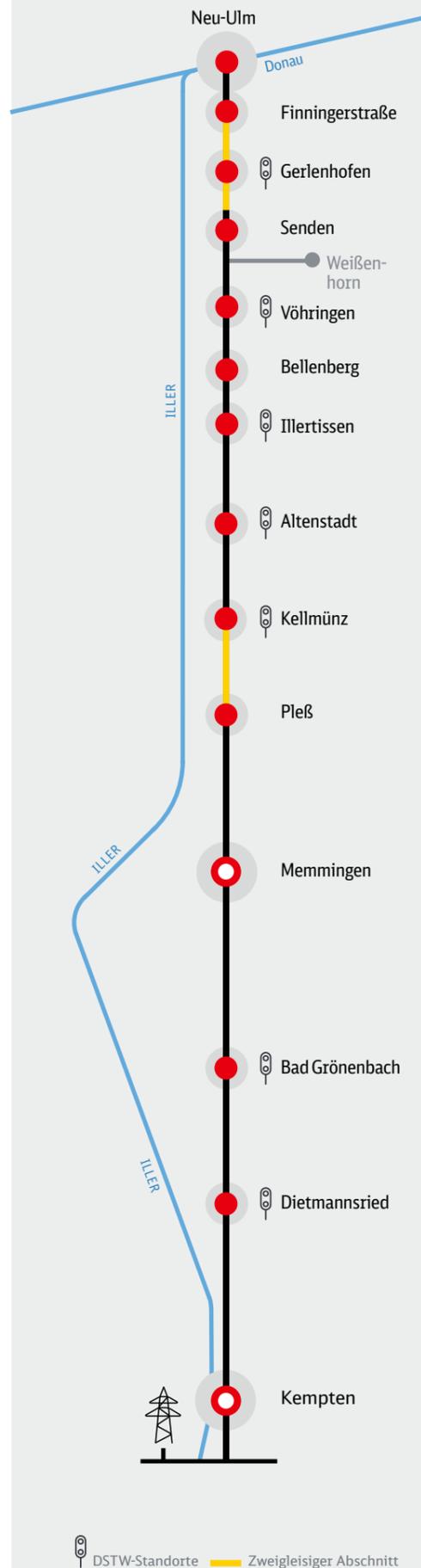
Moderne Bahnübergänge bestehende Bahnübergänge werden an Stellwerke angeschlossen (Entfall der mechanischen Technik).

Anpassungen an Stationen und Haltepunkten: Ein neuer Haltepunkt in Senden Nord wird geprüft. Der Halt Gerlenhofen wird in die Ortsmitte verlegt. Bahnsteige und Bahnsteigzugänge, die im Zuge des Streckenausbaus wesentlich verändert werden, werden barrierefrei ausgebaut.



Quelle: Deutsche Bahn AG

Verkehrswende: Umstieg auf die klimafreundliche Bahn



DSTW-Standorte Zweigleisiger Abschnitt

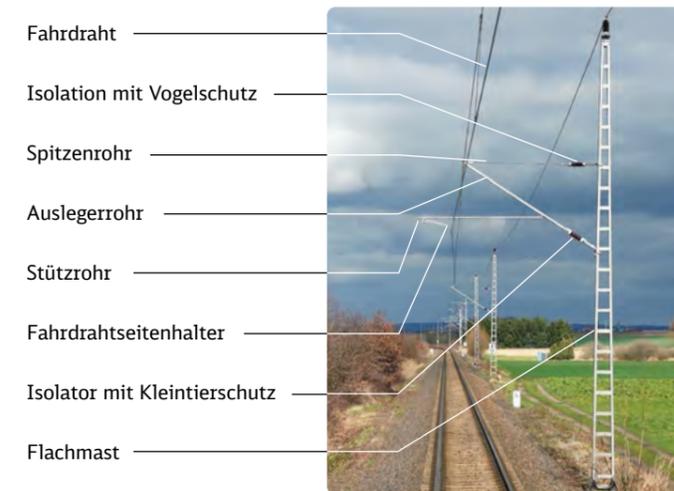
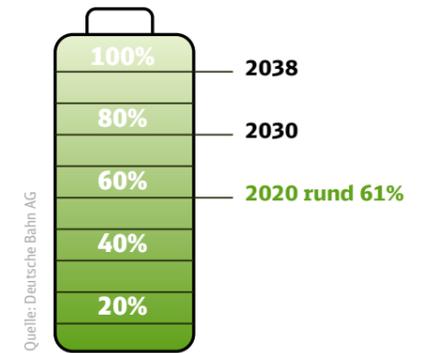
Elektrifizierung

Bereits seit rund 125 Jahren werden deutsche Bahnstrecken mit Strom betrieben. Nun wird auch die Illertalbahn elektrifiziert. Denn Bahnfahren ist gut fürs Klima! Durch den Einsatz von elektrischen Zügen wird die Umwelt entlastet und Anwohner profitieren von leiserem Verkehr.

Bahnstrom besteht heute schon zu 61% aus regenerativen Energien. Bis 2030 soll der Anteil bei 80% liegen.

Energie wird beim Bremsen zurückgewonnen.

Elektrische Züge sind deutlich leiser als dieselbetriebene Züge.

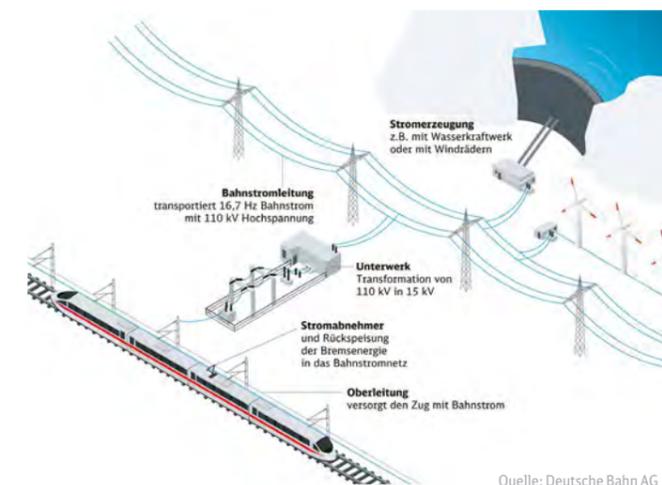


Quelle: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Strom für den Zug

Die Züge im Illertal sollen künftig über die komplette Fahrt hinweg mit Strom versorgt werden. Dazu dient die Oberleitungsanlage. Entlang der Strecke werden Masten im Abstand von ca. 50 – 70 Metern errichtet mit rund acht Metern Höhe – je nach Gegebenheiten der Umgebung.

Wie kommt der Strom zum Zug?



Quelle: Deutsche Bahn AG

Soll die Oberleitungsanlage funktionieren, muss auch dessen Versorgung mit Bahnstrom sichergestellt werden. Immerhin muss die Energie für die Züge an die Strecken gelangen. Dazu schaffen wir den Anschluss der Region an das deutsche Bahnstromnetz. Die Deutsche Bahn betreibt ein eigenes Netz von Bahnstromleitungen, die durch ganz Deutschland verlaufen. Die Bahnstromleitungen sind Hochspannungsleitungen mit einer Spannung von 110 Kilovolt zum Transport von Strom über große Strecken.

Die Oberleitungen, über die die Züge dann betrieben werden, weisen hingegen eine Spannung von 15 Kilovolt auf. Das heißt, der Strom aus der Bahnstromleitung muss für den Zugbetrieb umgewandelt werden. Die Umwandlung erfolgt in sogenannten Unterwerken. In den Umspannwerken wird der Strom von 110 Kilovolt auf 15 Kilovolt umgewandelt und in das Oberleitungsnetz eingespeist.

Schallschutz an der neuen Illertalbahn



Quelle: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus

Anwohner vor Lärm und Erschütterung schützen

Nach Abschluss der Arbeiten im Illertal sollen mehr Reisende die umweltfreundliche Schiene nutzen, um von Neu-Ulm nach Kempten zu fahren. Akzeptanz für die klimafreundliche Schiene können wir aber nur erreichen, wenn wir den Schienenverkehrslärm weiterhin deutlich reduzieren. Darum entlasten wir die Menschen, die direkt in der Nähe der Bahntrassen leben. Bei jeder neu gebauten Strecke oder bei wesentlichen Änderungen an einer Strecke setzen wir auf einen umfassenden Lärmschutz. In Deutschland wird unterschieden zwischen der Lärmvorsorge (bei Planung) und der Lärmsanierung (im Bestand). Diese Lärmvorsorge ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt.

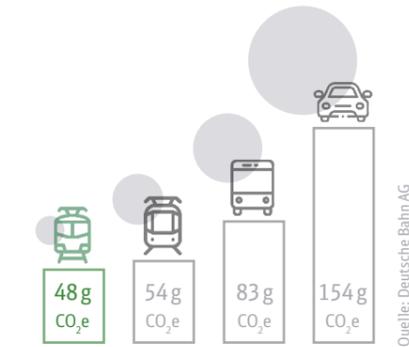


Quelle: Deutsche Bahn AG

Auch beim Schallschutz an der Illertalbahn setzt die Deutsche Bahn auf die bewährte Zwei-Säulen-Strategie. Die erste Säule umfasst alle Lärmschutzmaßnahmen vor Ort. Konkret errichten wir zum Beispiel Schallschutzwände an der Strecke und rüsten Wohnungen mit Schallschutzfenstern aus. Zudem wird der Lärm an der Quelle, also am Zug, reduziert. Das bedeutet, dass Dieselloks gegen E-Züge ausgetauscht und Flüsterbremsen eingesetzt werden.

Im Rahmen des Ausbaus der Illertalbahn ist mit wesentlichen Anpassungen an der Strecke zu rechnen. Künftige Lärmgutachten und Berechnungen geben Auskunft über zu erwartenden, rechtlich bindenden Lärmschutz an der Strecke.

Eine Verpflichtung zur Lärmvorsorge besteht seit dem 1974 (alte Bundesländer) beziehungsweise 1990 (neue Bundesländer) beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen (§ 41 BImSchG). Eine Erhöhung der Zugzahlen ohne einen Eingriff (oder ohne eine wesentliche Änderung) am Schienenweg löst hingegen keinen Anspruch auf Lärmschutz aus. Die Rechtsgrundlagen für die Lärmvorsorge an Schienenwegen sind die §§ 41 bis 43 des BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).



DB Nahverkehr am klimafreundlichsten
Treibhausgas-Emissionen (CO₂e) in Gramm pro Person und Kilometer (Pkm) in Deutschland

Quelle: Deutsche Bahn AG

Der Klimawandel ist für uns alle greifbar. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht Deutschland eine grüne Schiene. Auch die Deutsche Bahn stellt sich der Verantwortung und handelt. In den kommenden Jahren wird die Deutsche Bahn rund 50 Millionen Euro zusätzlich in den aktiven Klimaschutz investieren – und das nicht nur durch die Elektrifizierung.

Zusammen mit Naturschutz- und Forstbehörden werden bereits in den frühen Planungsphasen Grundlagen für ein umfassendes Konzept der Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erstellt werden. Dieses Konzept ist für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren relevant.

Beim Bahnbau sind Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidlich. Sie können gemindert oder ausgeglichen werden. Das Prinzip: Wenn Verluste an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen nicht vor Ort zu kompensieren sind, wird an anderer Stelle gleichwertig ersetzt. Alle Maßnahmen wie Minderung und Ausgleich gehören zur landschaftspflegerischen Begleitplanung des Projekts. Umweltschützer achten auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen:

Klimaschutz und Ökostrom bei der Bahn

-  Menschen und Gesundheit
-  Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt
-  Boden, Wasser, Luft und Klima
-  Kulturelles Erbe sowie sonstige Sachgüter
-  Archäologische Funde und Denkmäler

Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich halten



Quelle: photlook - stock.adobe.com

Ausblick

Der Ausbau der Illertalbahn ist ein wichtiges Projekt, um die Region voranzutreiben. Bis zur Bauausführung müssen jedoch viele Hürden und Schritte gemeistert werden. Nach Abschluss der Vorplanung folgt die parlamentarische Befassung. Der Bundestag entscheidet dann über die verschiedenen Planungsvarianten. Dabei spielen die Faktoren Mensch, Umwelt, der Bahnbetrieb und die Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Vom aktuellen Projektstatus der Vorplanung wird also noch einige Zeit vergehen, bis die ersten Arbeiten vor Ort stattfinden.

Ein Beitrag,
um die
**Klimaziele zu
erreichen**

Impressum

Herausgeber:
DB InfraGO AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 1
80634 München

Kontakt:
illertalbahn@deutschebahn.com

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Juli 2022



Quelle: DB AG