



Die neue Illertalbahn

Machbarkeitsuntersuchungen Bahnübergang Hauptstraße

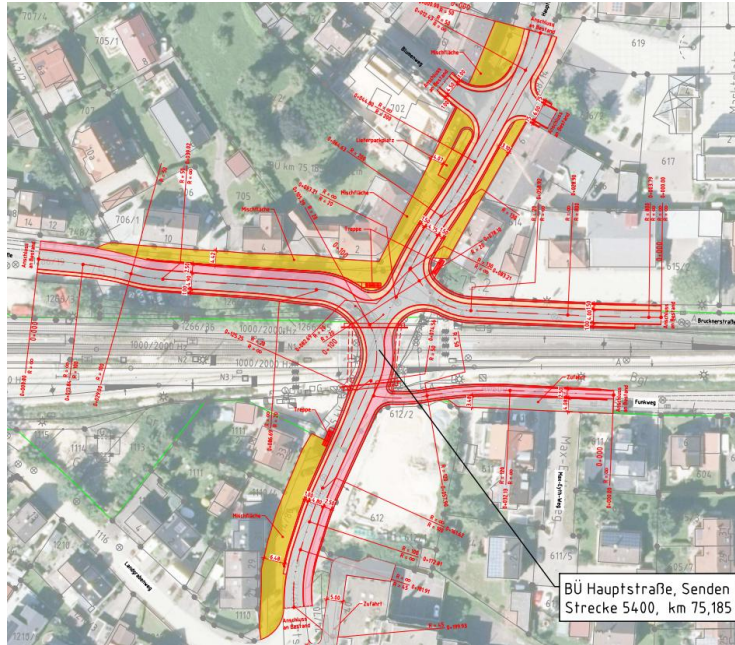
23.09.2025 | Senden

Illertalbahn

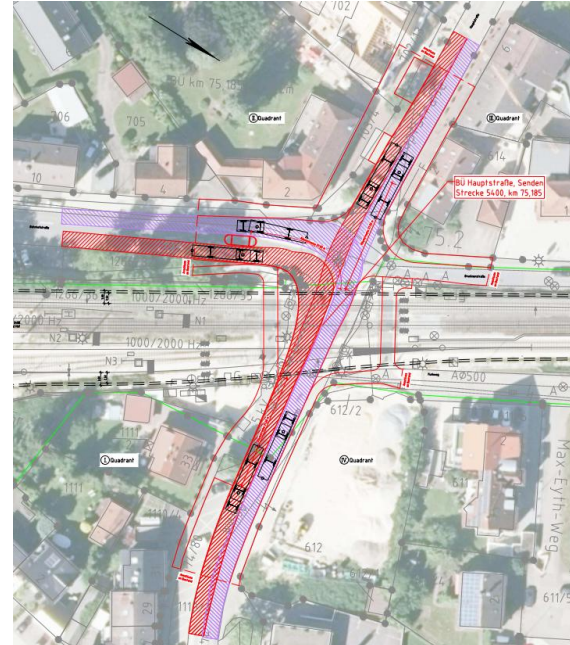
Projektübersicht

- Eine der am stärksten ausgelasteten eingleisigen Strecken in Bayern
- Betrieb derzeit nur mit Dieselszügen
- Beauftragung der DB durch den Freistaat Bayern:
 - Elektrifizierung
 - Zweigleisiger Ausbau
 - Anpassung Stationen
 - Modernisierung der Technik
 - Überprüfung bestehender Bahnübergänge (BÜ)
- Zugzahlen sollen zukünftig um rund 20 % steigen
- Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h

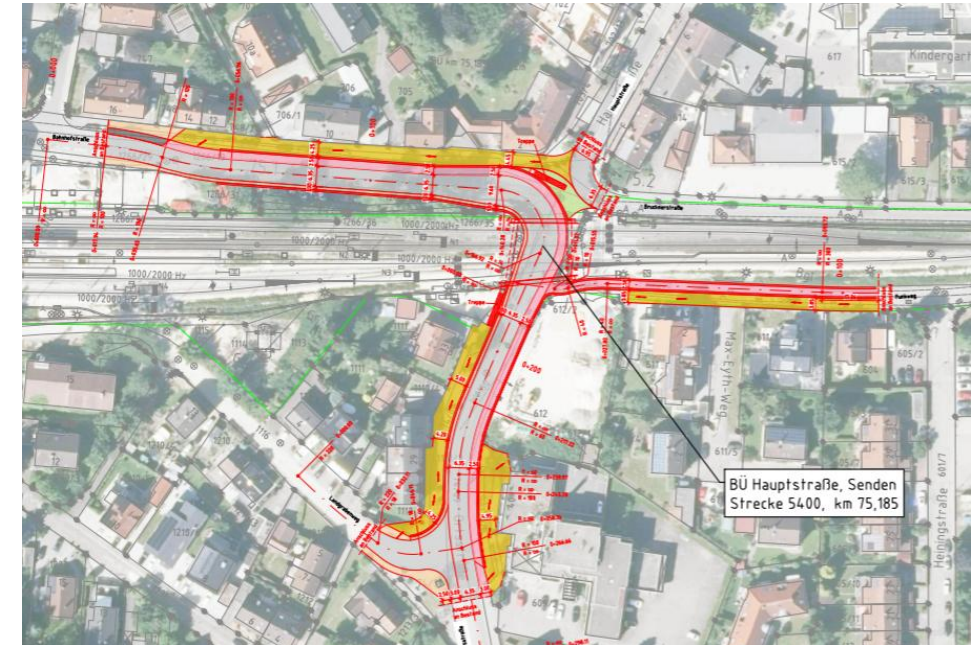




- Eisenbahnüberführung mit reiner Pkw-Nutzung und mit kurzen Rampen



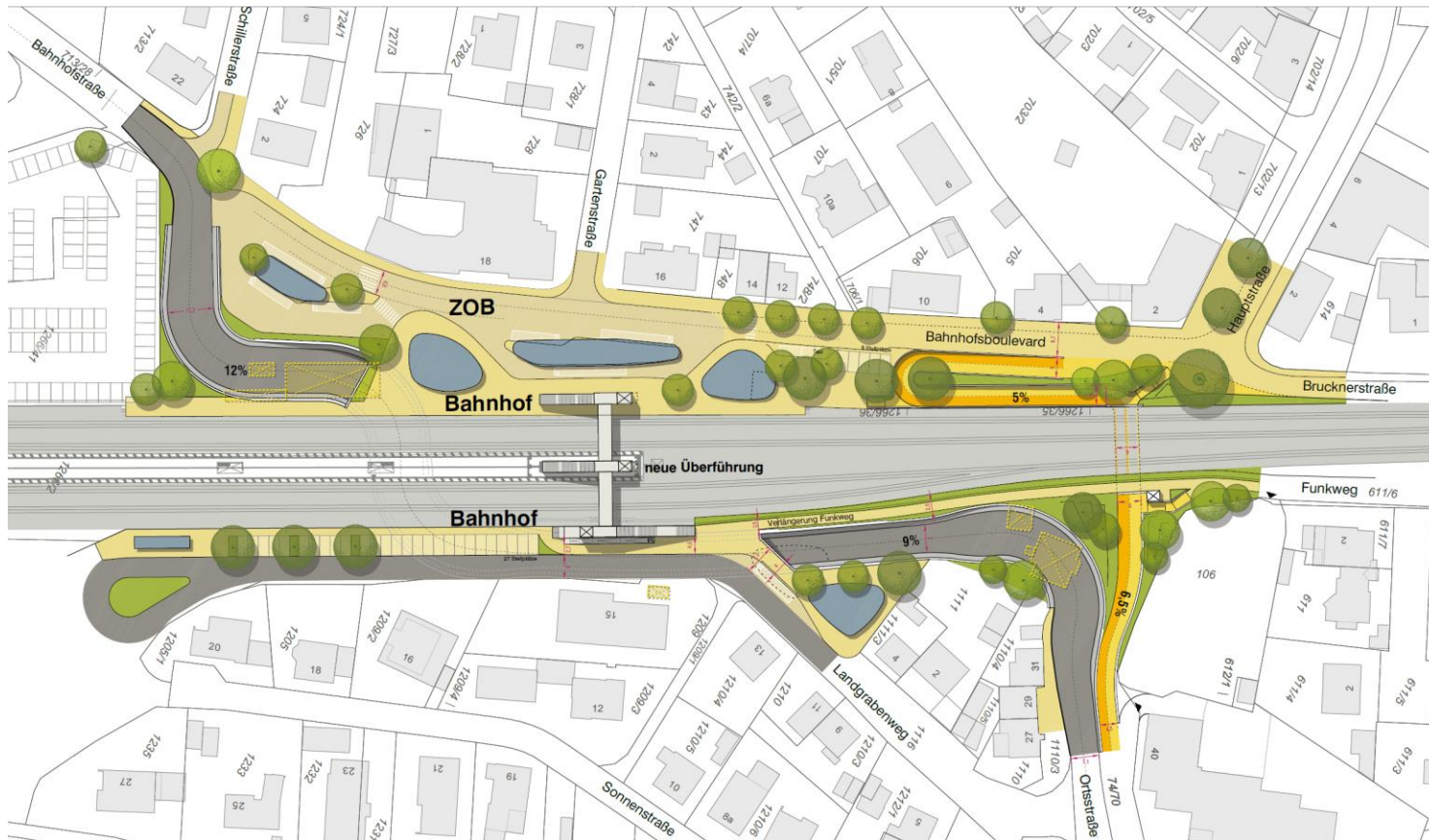
- Anpassung BÜ mit Begegnungsverkehr Lkw/Lkw



- Eisenbahnüberführung mit Begegnungsverkehr Lkw/Lkw und voll ausgebauten Rampen

Alle vorgestellten Varianten könnten gebaut werden.
Nur die nachfolgende Variante ist für beide Seiten vollumfänglich sinnvoll.

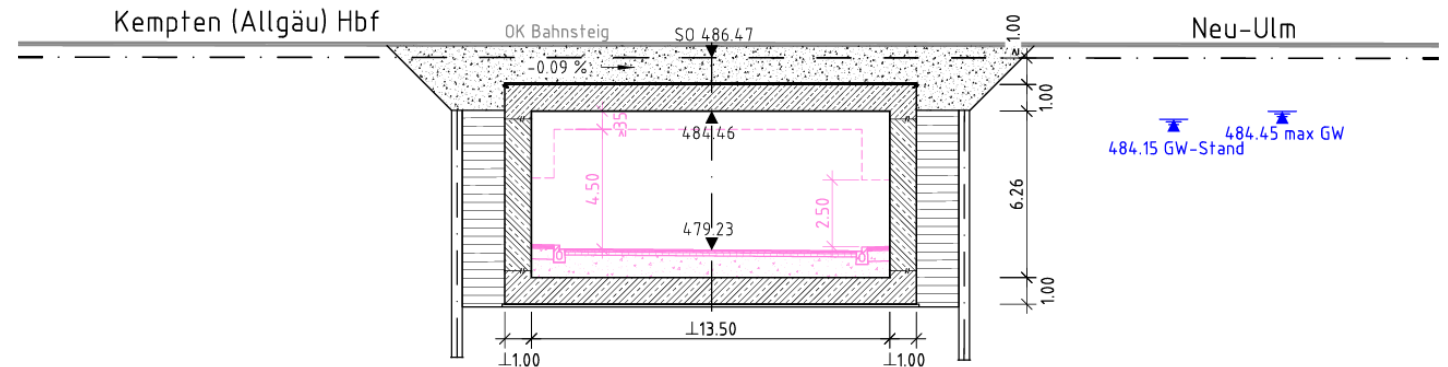
Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung:
Variante ist technisch machbar

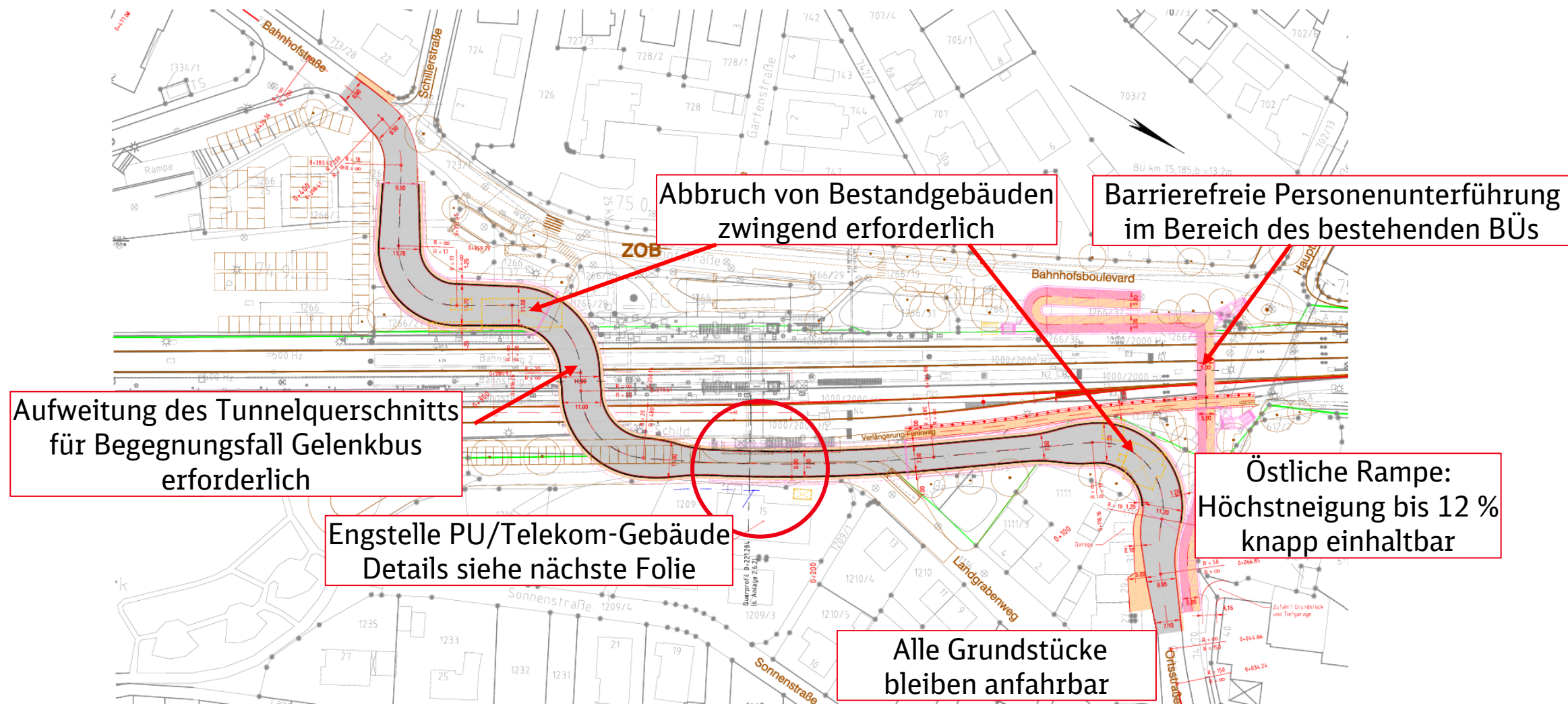


Grundlagen:

Die Straßenunterführung wird in Abstimmung mit der Stadt Senden als Tunnel für Kraftfahrzeuge, Begegnungsfall: Gelenkbus / Gelenkbus (Deichselmaß $\leq 9,5\text{m}$) geplant, wobei LKW $\leq 3,5$ Tonnen den Tunnel gesichert passieren können. Die Fahrbahnoberkante liegt dabei bei etwa 7,00 m unter Gleisoberkante (2,00 m Konstruktionshöhe und Oberbau Gleis, 4,50 m mindeste lichte Höhe für den Kfz-Verkehr, 0,35 m für Ausstattung im Tunnel, zzgl. 0,15 m Zuschlag für Querneigung).

Gewählte Richtlinie:	RASt 06/ RABT 2016
Straßenkategorie:	HS IV
Entwurfsgeschwindigkeit:	50 km/h
Mind. Kurvenradius:	17 m
Höchstlängsneigung:	12 %
Kuppenmindesthalbmesser:	250 m
Wannenmindesthalbmesser:	150 m
Fahrbahnbreite:	7,50 m
Geh- und Radweg (Funkweg):	2,50 m Breite
Notgehwege:	1,00 m Breite

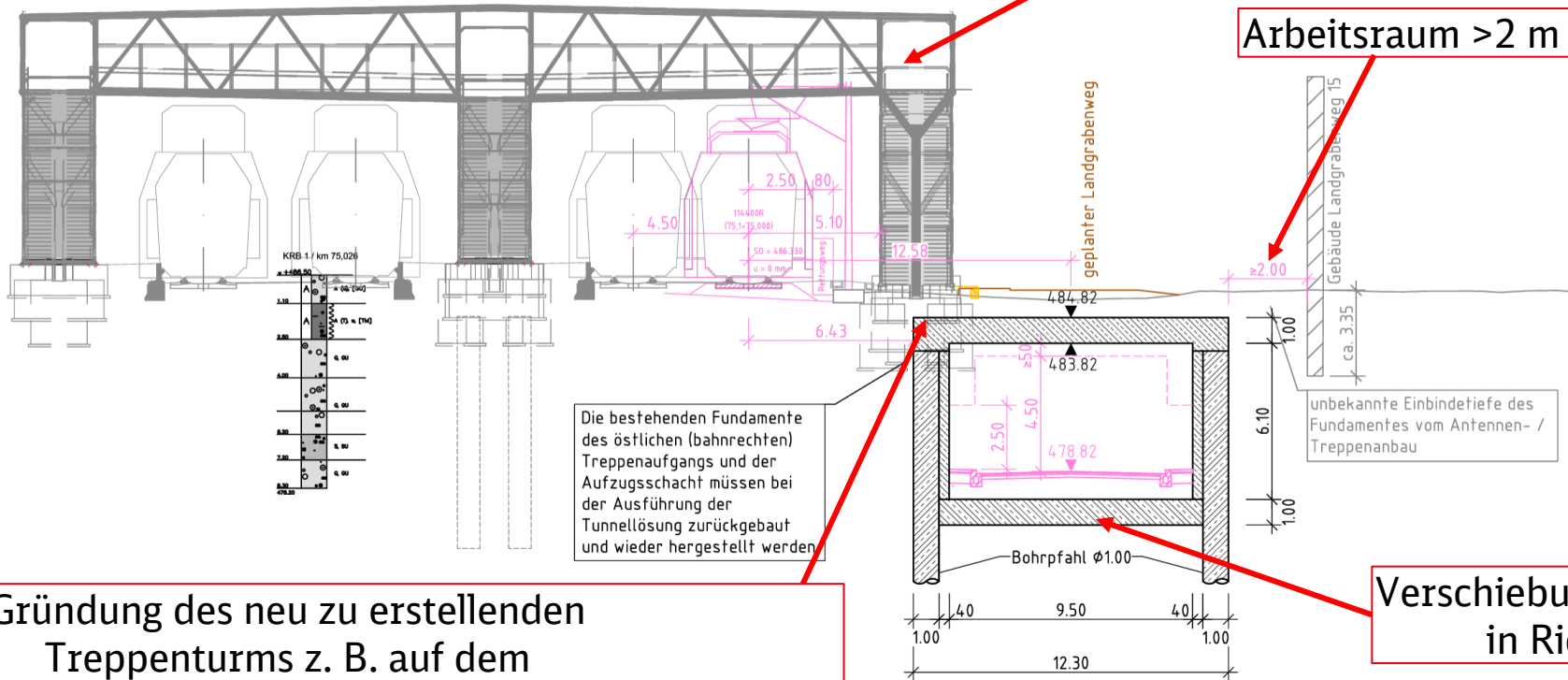




Detailbetrachtung: Engstelle Personenüberführung und Telekom-Gebäude:

Bauzeitlicher Rückbau Überbau und östlicher Treppenturm

Arbeitsraum > 2 m zwingend erforderlich



Gründung des neu zu erstellenden Treppenturms z. B. auf dem Deckel des neuen Tunnelbauwerks
→ Anbindung an Funkweg muss über Rampe realisiert werden

Verschiebung der Tunnelachse in Richtung Gleise

Die Grobkostenschätzung erfolgt in Anlehnung an den Kostenkennwertkatalog 2022 der DB.
(Grund- und Gebäudeerwerb nicht berücksichtigt.)

Tunnel	
Rückbau Bahnübergang	55.140,00 €
Verkehrsanlagen	2.640.000,00 €
Erdbauwerke	533.600,00 €
Ingenieurbauwerke einschl. PU	53.662.888,00 €
Leitungsverlegung/-sicherung (psch)	506.160,00 €
Tunnel gesamt:	57.397.788,00 €

Personenunterführung	
Rückbau Bahnübergang	0,00 €
Verkehrsanlagen	489.600,00 €
Erdbauwerke	69.000,00 €
Ingenieurbauwerke einschl. PU	4.489.230,00 €
Leitungsverlegung/ -sicherung (psch)	440.640,00 €
Personenunterführung gesamt	5.488.470,00 €

Baukosten gesamt	62.886.258,00 €
Plankosten (29,3 %)	18.425.674,00 €
Gesamt	81.311.932,00 €

Bei einer Preissteigerung von ca. 2 % auf Basis der Zahlen von 2022 bedeutet dies zur Inbetriebnahme
Gesamtkosten in Höhe von ca. **100 Mio. €** für die Erstellung beider Bauwerke.

Eisenbahnkreuzungsgesetz und kritische Betrachtung

- Die Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang ist u. E. komplett kreuzungsbedingt und wird somit über das **Eisenbahnkreuzungsgesetz** (EKrG) finanziert
 - Bund ($\frac{1}{2}$)
 - Land ($\frac{1}{6}$)
 - Bahn ($\frac{1}{3}$)
- Die Stadt Senden **wird vsl. an den Kosten nicht beteiligt.**
- **Bauzeit:** Dem Projekt liegen noch keine Bauzeitberechnungen vor. Es ist möglich, dass sich die Bauzeit über die geplanten 6 Monaten Streckensperrung hinaus verlängert.

- **Meilenstein:** Zustimmung des Stadtrates zur Weiterverfolgung der vorgestellten Tunnellösung + Personenunterführung als Vorzugsvariante in der Entwurfsplanung (EP)
- **Meilenstein:** Abstimmung mit Freistaat Bayern auf Grundlage der NKU und abschließende Festlegung des Projektinhalts „Elektrifizierung und teilweise zweigleisiger Ausbau Illertalbahn“ (ca. Oktober 2025)
- Vertiefung der Planung im Zuge der EP (ab Oktober 2025)
- Erstellung einer Kreuzungsvereinbarung zwischen Bahn und Stadt Senden im Entwurf (ab Anfang 2026)
- **Meilenstein:** Abstimmung des Kreuzungsvertrages mit dem EBA (ca. 2. Quartal 2026)
- **Meilenstein:** Positive Stellungnahme der Regierung von Schwaben und des Bundesverkehrsministeriums (ca. Ende 2026)
- **Meilenstein:** Planfeststellungsverfahren ab 2028

Dialog mit der Region



www.ausbau-illertalbahn.de



illertalbahn@deutschebahn.com



Projektleiter: Tobias Liebl und Volker Braun