



Die neue Illertalbahn

Infoveranstaltung Senden am 25.09.2025

25.09.2025 | 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



Illertalbahn

BÜ Hauptstraße Grundlagen



Am Bahnübergang Hauptstraße wurden bei einer Verkehrszählung im August 2023 eine Verkehrsstärke von durchschnittlich **3.522 Kfz/24h** auf.

Gemäß EBO § 11 Abs. 13 handelt es sich somit um einen Bahnübergang mit **starken** Verkehr.

Illertalbahn

Schließzeitenvergleich



Uhrzeit	6:00 – 7:00	7:00 – 8:00	8:00 – 9:00	15:00 – 16:00	16:00 – 17:00	17:00 – 18:00
Bestand	14:38 Min	21:53 Min	16:43 Min	18:52 Min	18:35 Min	18:43 Min
Zielzustand	28 Min	28:00 Min	25 Min	28 Min	24:00 Min	24:00 Min
Ergebnis	ca. 13 Min	ca. 6 Min	ca. 8 Min	ca. 9 Min	ca. 6 Min	ca. 6 Min

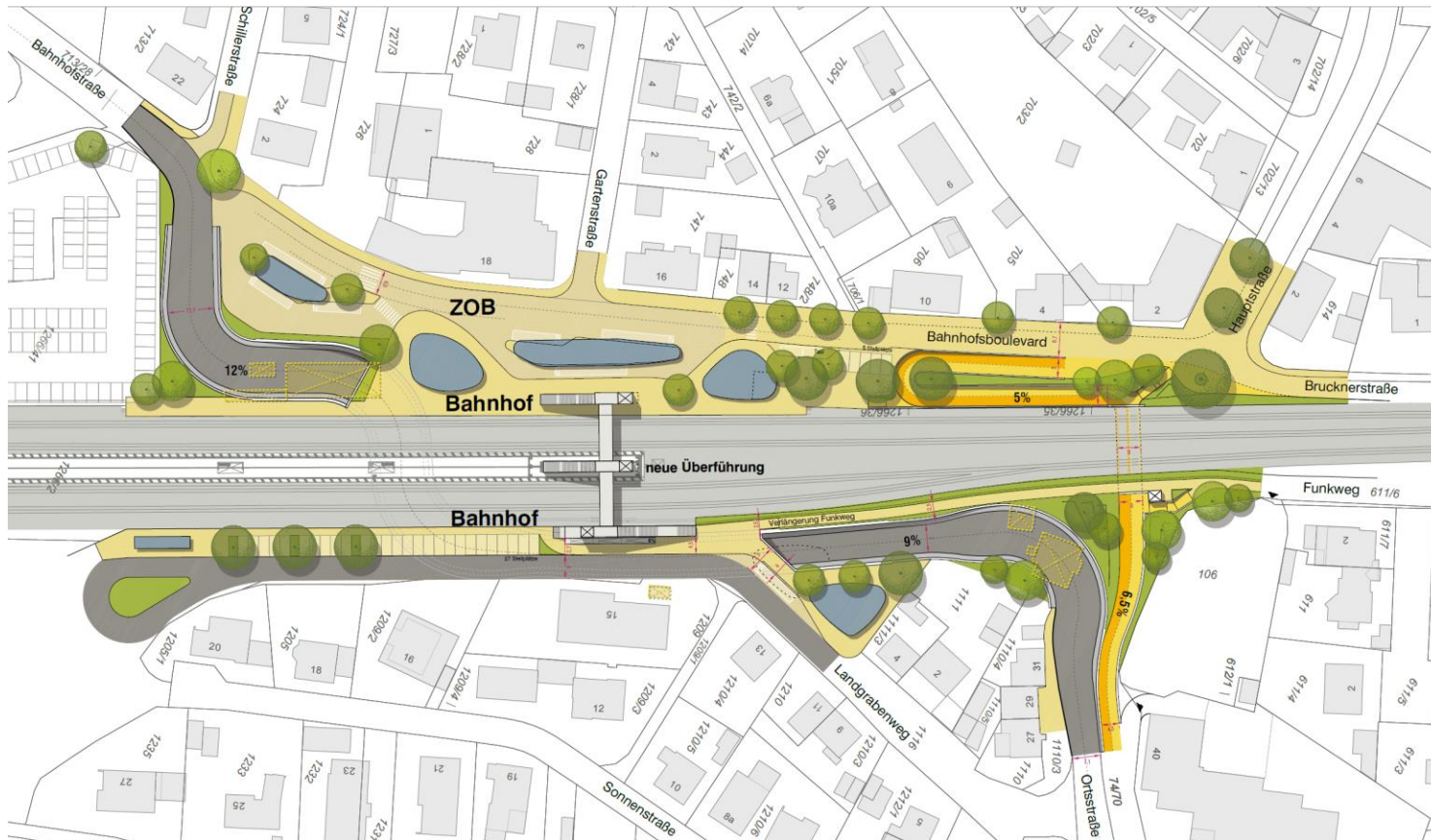
Fazit: Die Schließzeit zwischen 6:00 Uhr und 7:00 Uhr wird sich im Vergleich zur Bestandsituation fast verdoppeln.

Illertalbahn

Vorzugsvariante der Stadt Senden



Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung:
Alternative ist technisch machbar

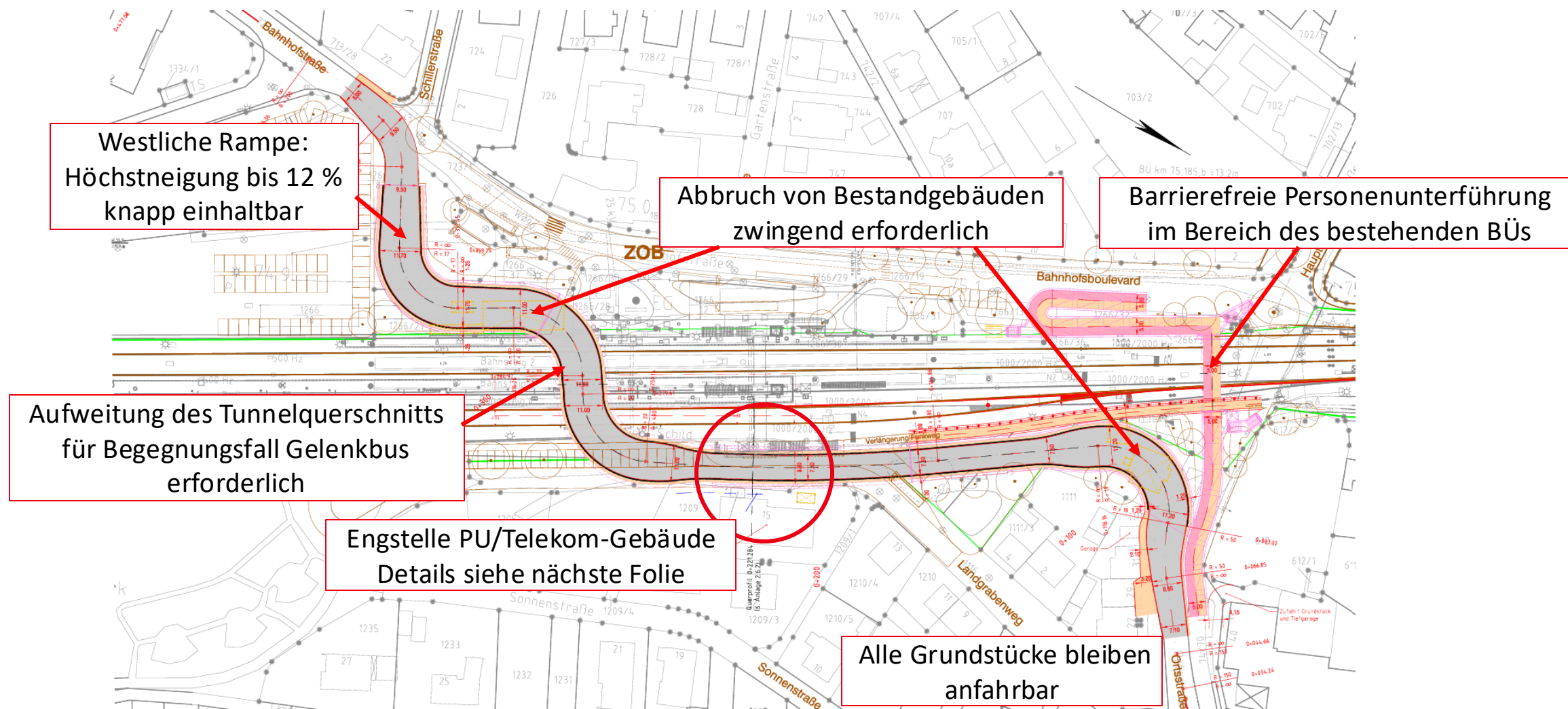


Die Eisenbahnüberführung wird in Abstimmung mit der Stadt Senden als Tunnel für Kraftfahrzeuge, Begegnungsfall: Gelenkbus/Gelenkbus (Deichselmaß $\leq 9,5\text{m}$) geplant, wobei Lkw $\leq 3,5$ Tonnen den Tunnel gesichert passieren können. Die Fahrbahnoberkante liegt dabei bei etwa $7,00\text{ m}$ unter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

Technical drawing of a bridge cross-section. The drawing shows a rectangular structure with a central opening. The overall width is 13.50. The central opening has a width of 4.50 and a height of 4.79. The structure is supported by two pillars, each 1.00 wide. The total height of the structure is 6.26. The drawing includes elevation data: 0.09% slope, 486.47, 484.46, 479.23, 484.15 GW-Stand, and 484.45 max GW. The drawing is labeled 'Kempten (Allgäu) Hbf' and 'Neu-Ulm'.

Illertalbahn

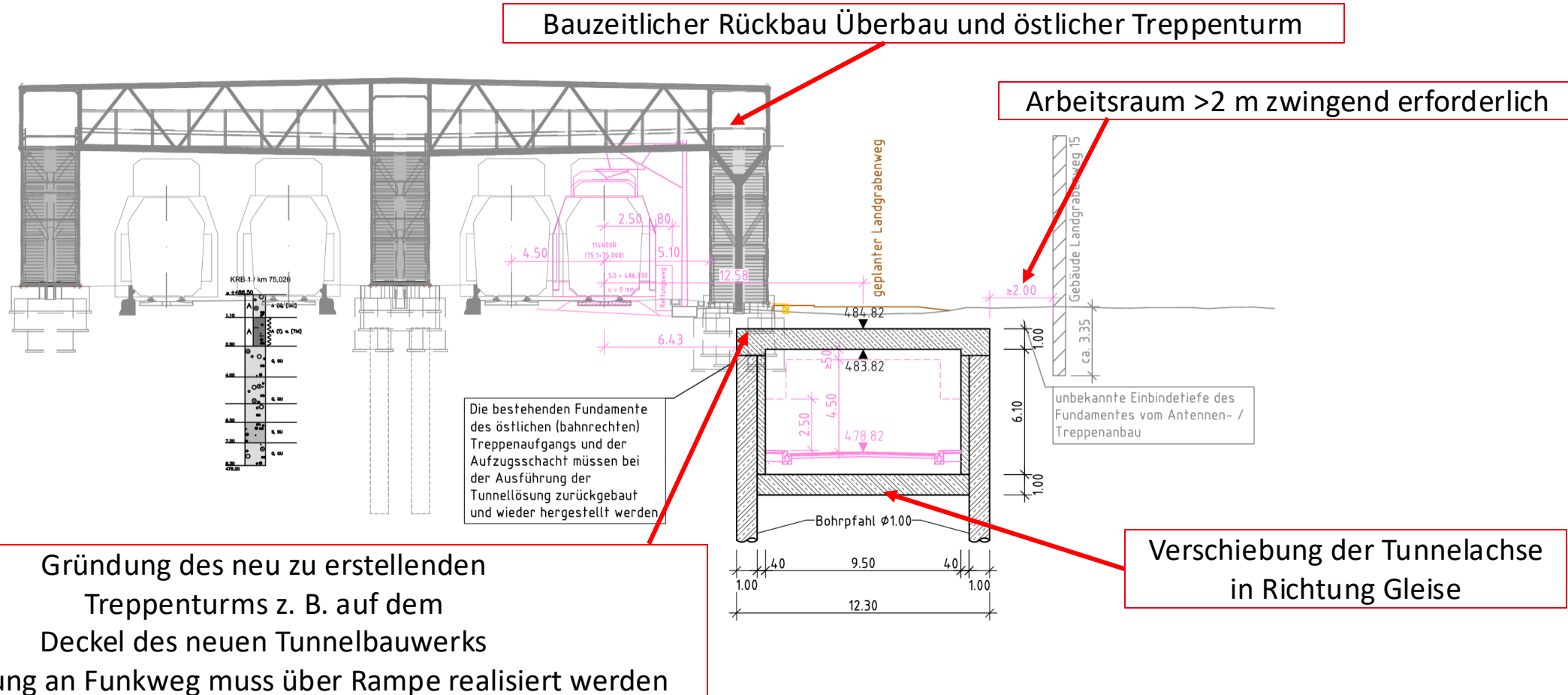
Überprüfung der technischen Machbarkeit



Illertalbahn

Überprüfung der technischen Machbarkeit

Detailbetrachtung: Engstelle Personenüberführung und Telekom-Gebäude:



Illertalbahn

Kostenschätzung



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.

- 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 Nutzen-Kosten-Untersuchung 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