

## Elektrifizierung der Allgäu-Bahn wird teurer



Die Elektrifizierung der Allgäu-Bahn wird teurer. (Foto: Rasemann)

Von Michael Loskarn

**LEUTKIRCH - Über den Stand der Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke zwischen München und Lindau – Planungsabschnitt Tannheim bis Wangen – haben gestern Vertreter der Deutschen Bahn die Bürgermeister der anliegenden Gemeinden sowie Mandatsträger der Region in Leutkirch informiert.**

Wichtigste Ergebnisse: Die Elektrifizierung der Allgäu-Bahn werde nun letztendlich mit rund 310 Millionen Euro zu Buche schlagen. Derzeit klaffe eine Finanzierungslücke in Höhe von 100 Millionen Euro, die – laut Volker Hentschel von der DB Netz AG – über Zuschüsse durch den Bund sowie das Land Bayern geschlossen werden soll. Klärende Gespräche würden in den kommenden drei Monaten geführt, sagte der Bahn-Manager.

Allein, nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch in Sachen Zeitplan gibt es Veränderungen: Eine abschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung avisieren

die Bahnvertreter für Ende des Jahres 2014. Zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werde es frühestens 2015 kommen. Der endgültige Beschluss zur Umsetzung der Baumaßnahmen falle nicht vor Mitte 2017, erläuterte Hentschel. Wobei er umgehend nachschob, dass es „keinen dezidierten Zieltermin“ gebe. Landtagsabgeordneter Paul Locherers Einwurf, dass die Umsetzung letztlich „Mitte der 20er Jahre“ realistisch sei, konterte Hentschel mit dem Hinweis auf den Finanzierungsvertrag mit der Schweiz – Ziel der Elektrifizierung ist auch die Beschleunigung der Bahnverbindung zwischen München und Zürich auf 3:15 Stunden –, der 2020 auslaufe.

Im Einzelnen präsentierten die Bahn-Fachleute um Hentschel den Bürgermeistern die notwendigen Umbaumaßnahmen, um die Elektrifizierung zwischen Tannheim und Wangen vorantreiben zu können. Allein 120 Eisenbahnüberführungen sowie 77 Bahnübergänge müssen auf den insgesamt 220 Schienenkilometern zwischen Memmingen und Lindau neu gestaltet werden, um die nötige Höhe der elektrischen Fahrdrähte von 5,50 Meter zu gewährleisten. Maßgeblich wirke sich auch die Erhöhung der durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit – auf 160 Stundenkilometer bei Zügen mit Neigetechnik sowie auf 140 Stundenkilometer bei sonstigen – auf die Baumaßnahmen

aus: Umgestaltung der Signalanlagen, Neubau von Bahnübergängen, Anpassung des Oberbaus sowie die Nachberechnung der Tragfähigkeit des Untergrunds und der bestehenden Bauwerke. Aufgrund der neuen Zahlen der aktualisierten Bundesverkehrswegeplanprognose sei es zusätzlich in Sachen Schallschutz nötig geworden, neu zu planen. Bisher waren nachts zwischen Memmingen und Wangen zwei bis fünf Züge geplant. Die neue Prognose sehe nun 13 bis 17 vor. Zwischen 6 und 22 Uhr wies der alte Bundesverkehrswegeplan zwischen 27 und 50 Nah-, Fern- und Güterzüge aus. Neuerdings sollen es 41 bis 62 werden. Hentschel tat diese Zahlen als unrealistisch ab.

### Vier bis fünf Minuten Zeitverlust

Äußerst realistisch dagegen war die Einschätzung von Kibleggs Bürgermeister Dieter Krattenmacher: Lärmschutz sei generell nur mit der Elektrifizierung der Bahntrasse umzusetzen. Positivum: Die Zahlen der neuen Prognose dienten als Basis für die Planung der nötigen Schallschutzmaßnahmen. „Obwohl ich nicht glaube, dass so viel Verkehr kommt“, sagte Hentschel. Negativum: Der erhoffte Halt des Euro-Citys in Leutkirch ist in weite Ferne gerückt, da sich aufgrund der fehlenden Tragfähigkeit der Trasse lediglich Neigetechnikzüge einsetzen lassen, die niedrigere Kurvengeschwindigkeiten fahren, was zu einem Zeitverlust von vier bis fünf Minuten führe, so Hentschel. Aufgrund dieses Zeitverlusts sei ein Stopp in Leutkirch unrealistisch.

(Aktualisiert: 05.12.2012 20:50)

[http://www.schwaebische.de/region/allgaeu/leutkirch/stadtnachrichten-leutkirch\\_artikel,-Elektrifizierung-der-Allgaeu-Bahn-wird-teurer-arid,5359734.html](http://www.schwaebische.de/region/allgaeu/leutkirch/stadtnachrichten-leutkirch_artikel,-Elektrifizierung-der-Allgaeu-Bahn-wird-teurer-arid,5359734.html)

