

Beratungsunterlage zu

TOP 3 Bericht zur Elektrifizierung der Schienenstrecke München – Memmingen – Lindau

Bereits im Jahre 1996 wurde durch die Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz die bilaterale Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur Neuen Eisenbahntransversale (NEAT) in der Schweiz unterzeichnet. Hierbei wurde u. a. vereinbart zur Stärkung des Bahnkorridors München – Zürich die Reisezeit von seinerzeit 4 Stunden 10 Minuten auf 3 Stunden 15 Minuten zu verkürzen.

Das Betriebskonzept sieht vor sechs Zugpaare des Fernverkehrs pro Tag im Zwei-Stunden-Takt in dieser Relation verkehren zu lassen. Damit dies erreicht werden kann, sind auf dem deutschen Teilabschnitt eine Reihe von Maßnahmen notwendig. Neben der Elektrifizierung der rund 155 Kilometer langen Bahnstrecke von Geltendorf über Memmingen nach Lindau soll die Strecke für Neigetechnikzüge ertüchtigt und die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h erhöht werden. Die auf den Teilstrecken in Österreich und der Schweiz erforderlichen Maßnahmen sind im Bau oder bereits abgeschlossen.

Der Ausbau der Strecke München – Zürich ist im Bundesverkehrswegeplan als „Internationales Vorhaben“ enthalten. Die Investitionskosten betragen 210 Mio. Euro. Die Realisierung scheiterte lange an der fehlenden Finanzierungsmöglichkeit aus Haushaltsmitteln des Bundes. Damit eine Realisierung in absehbarer Zeit möglich ist, haben sich die Schweiz und der Freistaat Bayern bereiterklärt die Finanzierung des Projektes anteilig durch ein Darlehen zu fördern.

Die bereits im Jahre 2008 abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung sieht folgende Kostenaufteilung vor:

- 50 Mio. Euro Darlehen der Schweiz
- 55 Mio. Euro Darlehen des Freistaates Bayern
- 81 Mio. Euro Bund (nach BundesschienenAusbauGesetz)
- 12 Mio. Euro Eigenmittel der DB AG
- 12 Mio. Euro Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Beiträge Dritter

Der Fertigstellungstermin ist für Ende 2016 – zeitgleich mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau vorgesehen.

