



Elektrifizierung **Ulm-Friedrichshafen- Lindau-Aeschach (Südbahn)**

Planfeststellungsabschnitt 4:
Bodenseekreis

Elektrifizierung der Südbahn

Die als Südbahn bezeichnete Strecke Ulm–Friedrichshafen ist eine der ältesten Eisenbahnstrecken in Württemberg. Mit ihrer Eröffnung im Jahr 1850 erhielten die Städte am Bodensee erstmals eine direkte Schienenanbindung an die oberschwäbischen Mittel- und Oberzentren Ravensburg, Biberach an der Riß und Ulm. Von 1905 bis 1913 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut.

Die Elektrifizierung der Südbahn und des anknüpfenden Abschnitts der Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen bis Lindau-Aeschach soll den Schienenverkehr nun zukunftsfähig machen: Sie ermöglicht ein umsteigefreies Reisen vom Bodensee zum Flughafen Stuttgart, zur Messe, zum Hauptbahnhof Stuttgart und

nach Karlsruhe. Das Projekt „Elektrifizierung Ulm–Friedrichshafen–Lindau-Aeschach“ ist mit einer positiven volkswirtschaftlichen Bewertung im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege (BSchwAG) aufgeführt. Die Elektrifizierung ist zudem elementarer Bestandteil des Nahverkehrskonzepts mit neuen Durchbindungslinien der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW). Im Rahmen des Projekts erfolgt in einzelnen Bereichen auch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h. Insbesondere nach Inbetriebnahme der Bahnprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden sich die Reisezeiten dadurch zum Teil erheblich verkürzen.

Für das erforderliche Genehmigungsverfahren hat die Deutsche Bahn AG die Strecke in fünf Planfeststellungsabschnitte eingeteilt. Der enge Dialog mit dem Interessenverband und den Kommunen bereits im Vorfeld der Planungen sorgt für Transparenz und unterstützt so den Ablauf der Verfahren. Das Land Baden-Württemberg hat sich bereit erklärt, die Hälfte der Gesamtkosten des Bedarfsplanprojekts zu finanzieren. Die andere Hälfte trägt der Bund.

Entwurfs- und Genehmigungsplanung sind so weit fortgeschritten, dass abschnittsweise die Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden; Anhörungsbehörde ist das Regierungspräsidium Tübingen.

Für die Elektrifizierung über insgesamt 262 Kilometer Gleislänge werden insgesamt mehr als 3.000 Oberleitungsmasten aufgestellt. An einigen Straßenüberführungen sind für die Installation der Oberleitung Gleisabsenkungen erforderlich, 31 Straßenüberführungen werden mit Berührungsschutz- und Erdungsanlagen ausgestattet. Neue Bauwerke werden im Rahmen des Gesamtprojekts errichtet; neun Straßenbrücken wurden bereits im Vorfeld unter Berücksichtigung der Elektrifizierung erneuert oder zurückgebaut.

Nach Fertigstellung der Maßnahme eröffnen sich neue Möglichkeiten für die Verbesserung des Schienenverkehrsangebots im gesamten Raum Oberschwaben. Auf der Verbindung zwischen Ulm und Lindau lassen sich dann Fahrzeitverbesserungen von rund zehn Minuten erzielen. Die Elektrifizierung ist somit auch für die vielen Pendler, die täglich mit der Bahn unterwegs sind, ein echter Gewinn. Freizeitreisende mit Fahrzielen im Oberschwäbischen oder am Bodensee werden die kürzeren Reisezeiten bald kennen und schätzen lernen. Auch der internationale Verkehr profitiert: Zukünftig sind durchgehend elektrische Verbindungen in das Streckennetz der Nachbarländer möglich, z. B. nach Vorarlberg oder in die Schweiz.

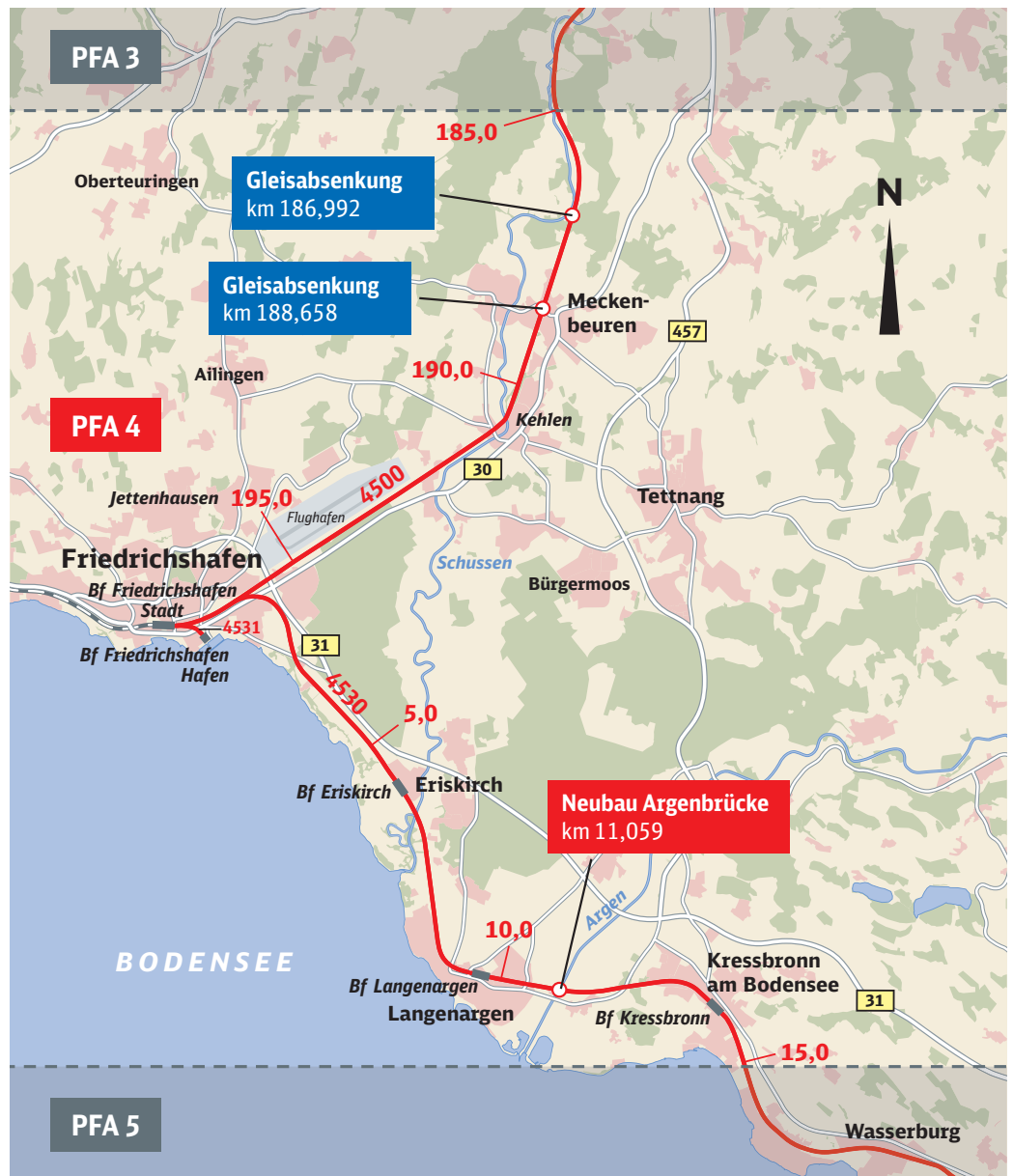


Planfeststellungsabschnitt 4: Bodenseekreis

Im Bodenseekreis erstreckt sich der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 4 über 28,5 Kilometer bis an die Grenze zu Bayern nahe Kressbronn. Die Südbahn erreicht in diesem Abschnitt den Bodensee in Friedrichshafen und schließt an die eingleisige Bodenseegürtelbahn Richtung Lindau an. Zusätzlich zu diesen beiden Hauptstrecken werden eine etwa einen Kilometer lange Stichstrecke zum Bahnhof Friedrichshafen Hafen sowie weitere Gleise in den Bahnhöfen an der Strecke (Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen, Kressbronn) elektrifiziert. Um die Voraussetzungen für die Elektrifizierung und die neue maximale Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h auf dem Abschnitt Ulm–Friedrichshafen zu schaffen, sind neben der Errichtung der Oberleitung ergänzende Maßnahmen an der Streckenführung, den Gleisanlagen und an Bahn- und Straßenüberführungen nötig.

Gleisabsenkungen

Auf freier Strecke muss die neue Oberleitung die Gleise mit einer lichten Höhe von mindestens 5,70 Metern überspannen. An zwei Straßen-



In Friedrichshafen erreicht die Südbahn den Bodensee



Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke

Die künftige Eisenbahnüberführung wird die Argen mit einer Stützweite von 76,30 Metern überspannen. Die lichte Höhe des Überbaus wird mit ca. 6,50 Metern genügend Platz bieten für die Montage der Oberleitung. Mit einem Abstand von 3,30 Metern zwischen Gleisachse und Tragkonstruktion wird auch die Breite der neuen Brücke allen technischen Anforderungen gerecht.

Weitere Maßnahmen

Insgesamt 23 bestehende Bahnübergänge im PFA 4 müssen an die Elektrifizierung und ggf. an die veränderte Geschwindigkeit angepasst werden. Dies erfolgt im Regelfall durch Anpassung der technischen Ausrüstung (z.B. durch Anhebung der Fahrdrachhöhe, Ertüchtigung der Bahnübergangssicherungsanlagen oder Anpassung der Kabelanlagen).

Außerdem werden insgesamt neun Straßenüberführungen mit einem Berührungsschutz für die Oberleitungen ausgestattet bzw. werden die vorhandenen Schutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben angepasst.

In Friedrichshafen, an der Grenze zur Forststraße (km 195,713 bzw. 195,765), befinden sich zudem eine Winkelstützwand sowie eine Schwergewichtswand in dem Bereich, in dem zwei Oberleitungsmasten geplant sind. Für mindestens einen dieser Masten wird die Wand ausgeschnitten und das Mastfundament darin integriert.

überführungen im Bereich der Gemeinde Meckenbeuren wird diese Höhe nicht erreicht, auch können die Brückenbauwerke dort nicht angehoben werden.

Die vorhandenen Gleisanlagen müssen daher um bis zu 15 (Straßenüberführung Brochzeller Straße, km 188,658) bzw. 23 Zentimeter (Gemeindegebiet Meckenbeuren, km 186,992), abgesenkt werden, um den nötigen Abstand zur Unterkante der Brücke herzustellen. Der Gleisoberbau mit Schotterbett, Schwellen und Schienen wird in beiden Fällen komplett erneuert.

- Die Brücke kann an der gleichen Stelle errichtet werden wie die derzeit vorhandene.
- Es ist kein Umfahrgleis im Naturschutz- und FFH (Fauna-Flora-Habitat)-Gebiet erforderlich.
- Das Erscheinungsbild der Brücke wird nur geringfügig verändert.
- Die neue Brücke kann vormontiert werden, was die nötigen Sperrpausen minimiert.

Neubau Eisenbahnüberführung Argen

Die Strecke Friedrichshafen–Lindau überquert zwischen Langenargen und Kressbronn den Fluss Argen. Die bestehende Überführung wurde 1898 erbaut und entspricht mit einer lichten Höhe von 5,04 Metern nicht mehr den Anforderungen, die die Elektrifizierung an die Strecke stellt. Ebenso ist künftig eine breitere Ausführung der Brücke notwendig. Eine sorgfältige Abwägung verschiedener Varianten hat ergeben, dass ein Erhalt des denkmalgeschützten Bauwerks nicht möglich ist und ein Neubau als einfeldrige Stahlfachwerkbrücke aus mehreren Gründen die zu bevorzugende Lösung darstellt:

- Die einfeldrige Bauweise bedarf keiner Tragpfeiler am ökologisch sensiblen Ufer der Argen.



Die bestehende Eisenbahnüberführung über die Argen wird zurückgebaut und komplett erneuert



Mit umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen, u. a. im Eriskircher Ried (Bild ganz links), werden die Eingriffe in die Natur kompensiert.

Grundlagen der Planung

Mit der Planfeststellung werden alle rechtlich relevanten Aspekte untersucht und umgesetzt. Das förmliche Verfahren, das durch das Allgemeine Eisenbahngesetz vorgegeben ist, wägt alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander ab und prüft die Einwendungen von Betroffenen. Die Deutsche Bahn erstellt die Unterlagen für die einzelnen Planfeststellungsanträge und reicht diese beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Das Regierungspräsidium Tübingen führt das Anhörungsverfahren sowie die sich daran anschließenden Erörterungstermine durch.

Schutz von Umwelt und Natur

Der Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt ist für die Deutsche Bahn rechtliche Verpflichtung und gesellschaftliche Verantwortung zugleich.

Wichtiges Instrument bei den vorbereitenden Planungen ist die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die von unabhängigen Gutachtern erstellt wird. Sie untersucht die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter.

Die UVS bildet die Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP). Diese wird jeweils für die einzelnen Planfeststellungsverfahren von der Deutschen Bahn erarbeitet und bildet den umweltfachlichen Teil der Planfeststellungsunterlagen. In die LBP fließen auch die Ergebnisse der Untersuchungen zur EU-Richtlinie Fauna-Flora-Habitat (FFH-Richtlinie) sowie zum speziellen Artenschutz ein.

Folgende Gebiete, die unter die FFH-Richtlinie fallen, befinden sich im PFA 4 in der näheren Umgebung der Bahnstrecke:

- Bodenseeuferlandschaft östlich Friedrichshafen
- Schussenbecken und Schmalegger Tobel
- Rotachtal Bodensee
- Argen und Feuchtgebiete südlich Langnau
- Vogelschutzgebiet Eriskircher Ried

Wie die Untersuchungen ergeben haben, sind die Baumaßnahmen so gering und räumlich so eng begrenzt, dass negative Einflüsse auf die Schutzgebiete ausgeschlossen werden können. Lediglich für das FFH-Gebiet „Argen und Feuchtgebiete südlich Langnau“ sind Beeinflussungen zu erwarten, die aber durch gezielte Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermieden werden können.

Mit diversen Vermeidungsmaßnahmen werden die artenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Streckenausbaus minimiert. Zusätzlich werden Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, vor allem im Eriskircher Ried: Dort werden entlang der Strecke zahlreiche Bäume gepflanzt und eine aktuell intensiv genutzte Grünfläche wird in extensives Feuchtgrünland umgewandelt. In der Argenaue werden darüber hinaus Ersatzlebensräume für Fledermäuse eingerichtet.

Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahmen in Art und Umfang geeignet, die projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auszugleichen.

Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens	
▼	DB AG (Vorhabenträgerin) erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag
▼	Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht (= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)
▼	Anhörungsverfahren durch die zuständige Behörde (Regierungspräsidium oder Bezirksregierung) <ul style="list-style-type: none"> ■ Öffentliche Auslegung der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre) ■ Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu zwei Wochen nach Auslegung) ■ Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu zwei Monate nach Auslegung) ■ Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahme durch die DB AG ■ Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, DB AG ■ Abschließende Stellungnahme der Anhörsbehörde
▼	Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte
▶	Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss (Zustellung und Offenlage der Unterlagen bei der Anhörsbehörde)

Impressum

Herausgeber:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Tel. 0721 938-6203

dbprojektbau-suedwest@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com
www.dbprojektbau.de

Fotos:

Claus Weber (S. 1)
infospeed – iStock (S. 3)
Claus Weber (S. 4 oben)
A. Frostie – fotolia (S. 4 unten)
ANKAWÜ (S. 5)
Thomas Hansen – fotolia (S. 5)
Volker Emersleben (S. 5)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: März 2014