DB InfraGO

Projektvorstellung Illertalbahn

Sitzung des Stadtrates

19.11.2026 | Kempten (Allgäu)

Agenda

DB InfraGO

1. Lage und Anlass

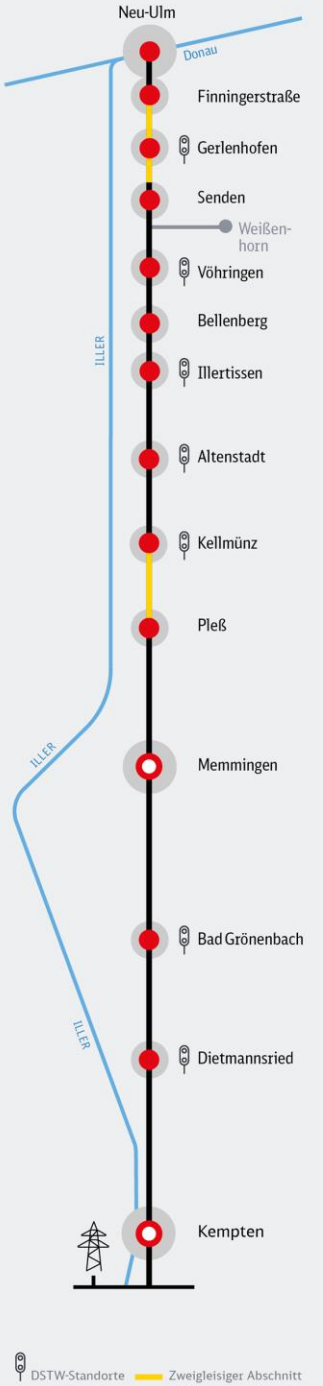
2. Leitgewerke
   - 2.1 Oberleitung
   - 2.2 Oberbau
   - 2.3 Leit- und Sicherungstechnik
   - 2.4 Verkehrsanlagen
   - 2.5 Bahnübergänge

3. Projektstand und Ausblick

1. Lage und Anlass

- Eine der am **stärksten ausgelasteten eingleisigen** Strecken in Bayern
- Strecke Neu-Ulm – Kempten (Allgäu) Hbf **nicht elektrifiziert**
- Von Neu-Ulm **bis Finningerstraße zweigleisig**,
  ab Finningerstraße bis Kempten(Allgäu) Hbf **eingleisig**
- Die **eingleisige, nicht elektrifizierte** Nebenbahn Senden – Weißenhorn (betrieben von SWU) zweigt von der Strecke Neu-Ulm – Kempten (Allgäu) Hbf im Bahnhof Senden in Richtung Weißenhorn ab

- 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**

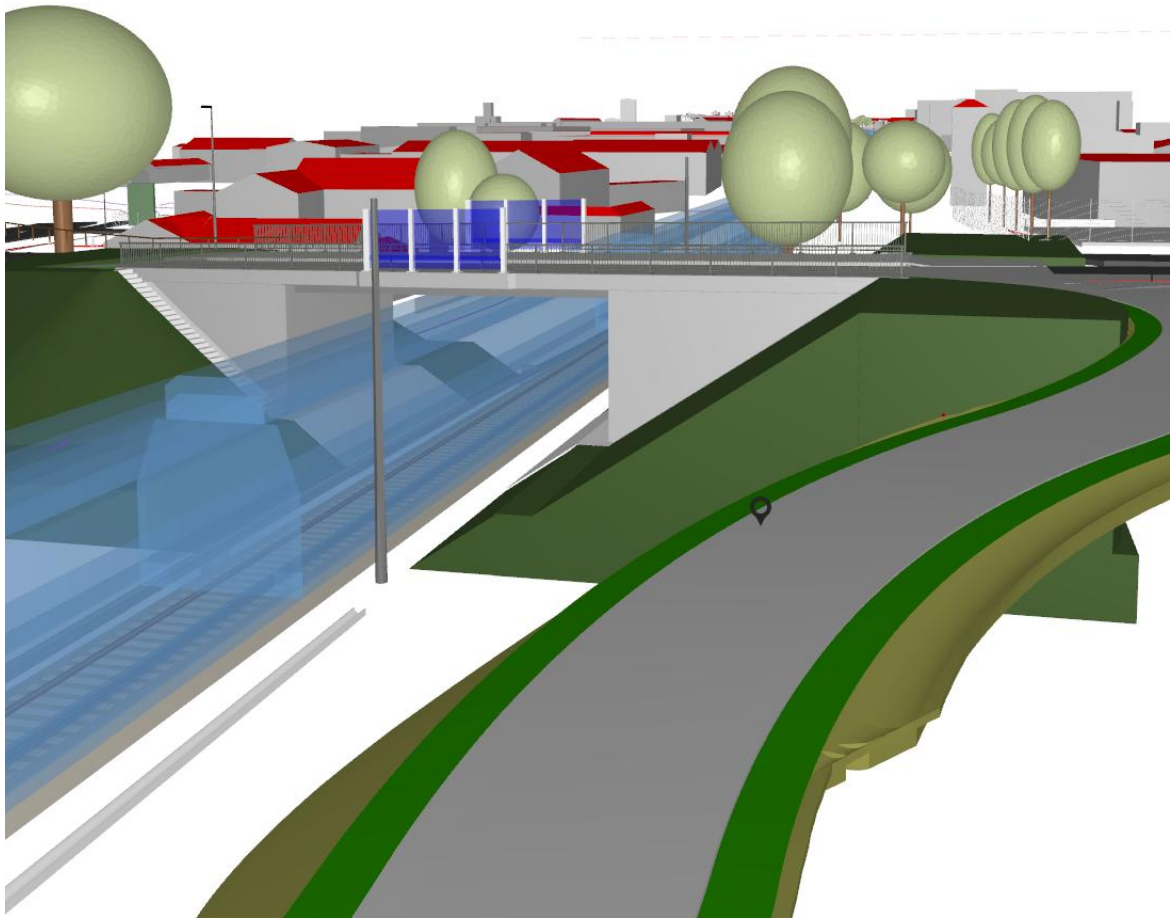


Agenda

1. Lage und Anlass
2. **Leitgewerke**
   - 2.1 Oberleitung
   - 2.2 Oberbau
   - 2.3 Leit- und Sicherungstechnik
   - 2.4 Verkehrsanlagen
   - 2.5 Bahnübergänge
3. Projektstand und Ausblick

2. Leitgewerke
2.1 Oberleitung

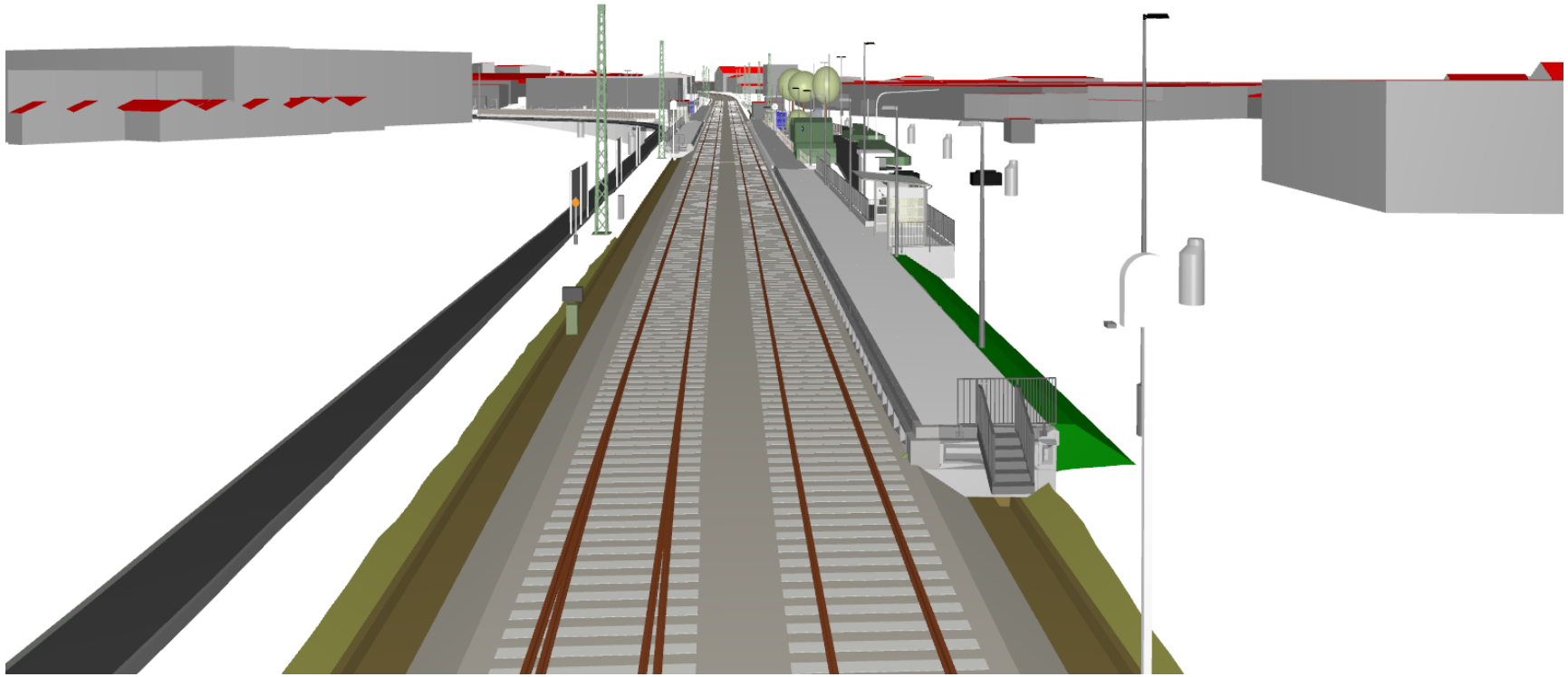
- Rund 104 km neue **Oberleitung**
- **Energieversorgung** erfolgt über Neu-Ulm und Memmingen
- Vollständige **Elektrifizierung** des Bahnhofs Kempten
- **Bespannung** der Gleise 22g, 34 bis 36 in Memmingen
- Für Errichtung der **Oberleitung** wurden in der Vorplanung alle Bestandsbrücken hinsichtlich der notwendigen lichten Höhe untersucht. Insgesamt sind **21 Bauwerke** (Straßenüberführung, Fußgängerüberführung) **zu niedrig**. Dadurch ergeben sich 14 Kettenwerksabsenkungen, 4 Gleisabsenkungen, 2 Neubauten und eine Anhebung.



BIM-Modell der Straßenüberführung (SÜ) Dieselstraße bei km 7,128 in Kempten
(BIM = Building Information Modeling)

2. Leitgewerke
2.2 Oberbau

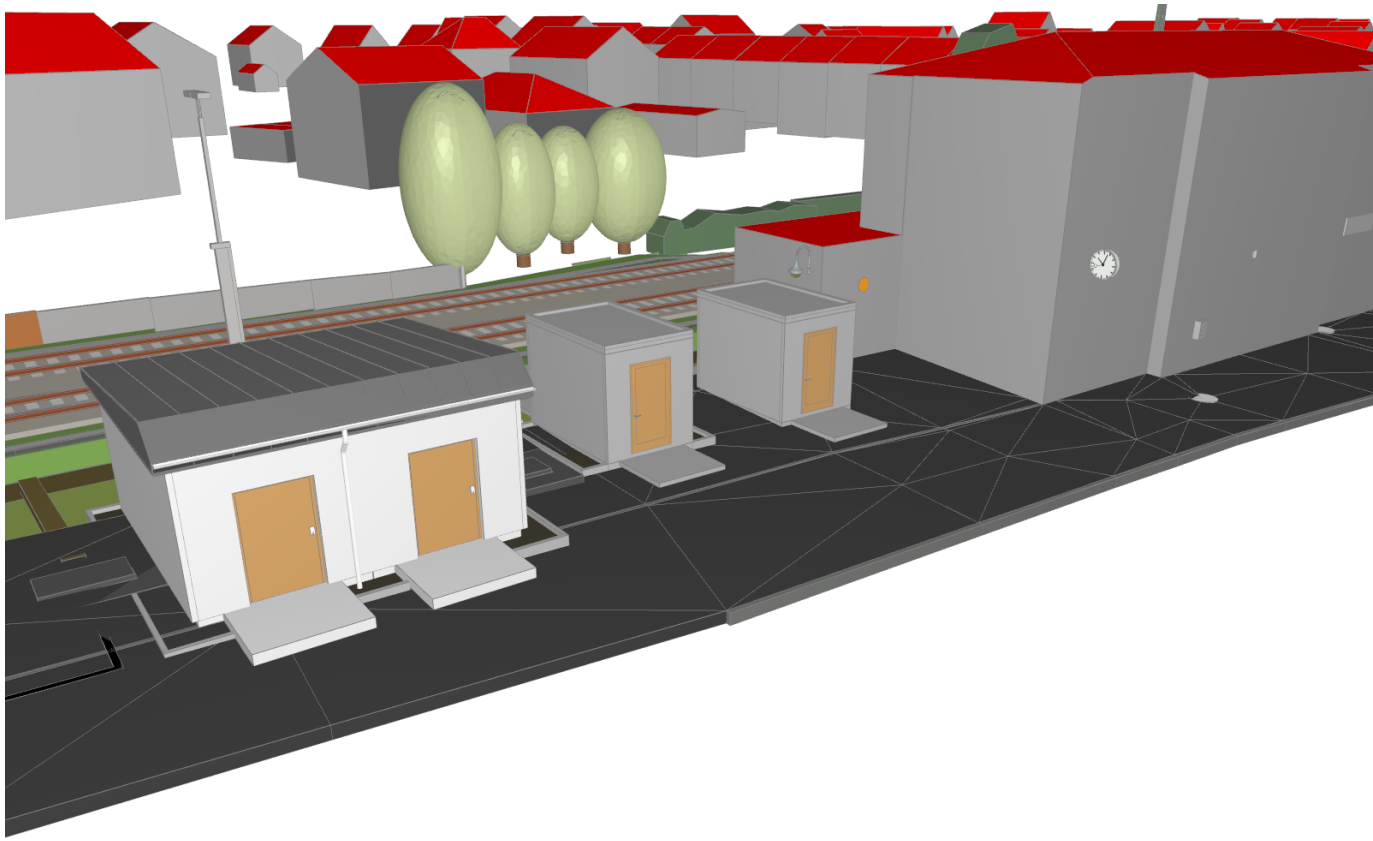
- **Zweigleisigkeit** zwischen **Finningerstraße und Senden** sowie zwischen **Kellmünz und Pleß** (160 km/h)
- Umfangreiche **Trassierungsanpassungen** in Memmingen, Illertissen, Vöhringen
- Insgesamt **28 neue Weichen** auf der Strecke



BIM-Modell des Haltepunktes Finningerstraße

2. Leitgewerke
2.3 Leit- und Sicherungstechnik

- **Altstellwerke** Bad Grönenbach, Pleß, Altenstadt, Illertissen und Vöhringen **werden erneuert**
- **Elektronische** und **digitale Stellwerkstechnik** (ESTW und DSTW) kommt auf der Strecke zum Einsatz
- **Bestandsstellwerke** ESTW-Z Senden und ESTW-Z Memmingen **bleiben erhalten**
- **Stellwerk Kempten** soll im Zuge eines eigenständigen Projektes vorab zur Inbetriebnahme der Illertalbahn umgesetzt werden.

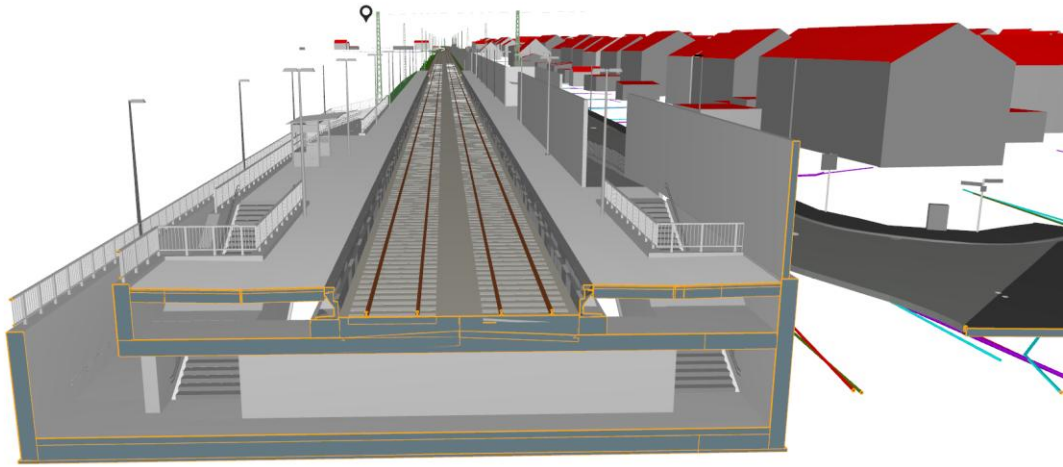


BIM-Modell eines modernen Stellwerks in Vöhringen

2. Leitgewerke
2.4 Verkehrsanlagen

Neben der **Verlängerung der Bahnsteige der Finningerstraße auf 190 m** wurden in der Vorplanung **verschiedene Varianten zu den einzelnen Bahnhöfen und Haltepunkten** untersucht. Folgende **Vorzugsvarianten** wurden festgelegt:

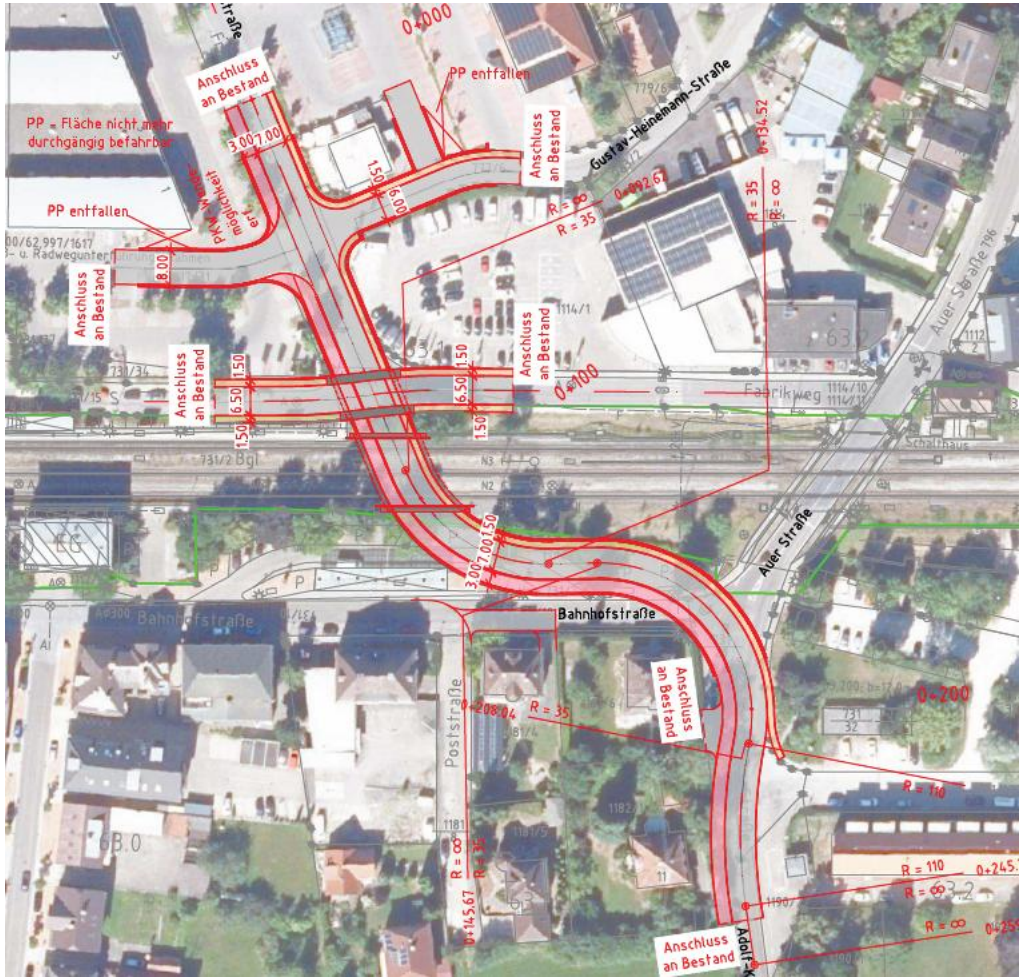
- **Bahnhof Dietmannsried:** Zwei neue Außenbahnsteige mit Zugang über neuer Eisenbahnüberführung (EÜ)
- **Haltepunkt Pleß:** Rückbau provisorischer Bahnsteig und Errichtung Endzustand
- **Bahnhof Kellmünz:** Zwei Außenbahnsteige (Gleis 1 und 3), Überholgleis 2; barrierefreier Zugang Personenüberführung (PÜ)
- **Bahnhof Vöhringen:** Zwei Außenbahnsteige (Gleis 1 und 2); Fußgängerüberführung (FÜ) im Bestand als Zugang (barrierefrei)
- **Haltepunkt Senden-Nord:** zwei Außenbahnsteige mit Zugang über die Danziger Straße und Personenunterführung (PU)
- **Neubau Haltepunkt Gerlenhofen** km 77,6: Personenunterführung



BIM-Modell des neuen Bahnhofs Gerlenhofen

2. Leitgewerke
2.5 Bahnübergänge

- Im Zuge der **Vorplanung** (VP) wurden 34 der 48 **Bahnübergänge** in verschiedenen **Machbarkeitsuntersuchungen** (2D-Planungen) betrachtet.
- **Mit** den **Gemeinden und** den **Bauherren** wurden **Vorzugsvarianten** bestimmt: Es wurden 12 Eisenbahnüberführungen, 12 Änderungen, 4 Auflassungen, 4 Straßenüberführungen und eine Personenunterführung festgelegt.
- Die **Vorzugsvarianten** werden in der **Entwurfsplanung** (EP) **in BIM** (Building Information Modeling) beplant.
- Durch die Vorzugsvarianten entstehen für die EP weitere umfangreiche **Baugrunduntersuchungen**.



Geplante Eisenbahnüberführung (EÜ) in Illertissen

Agenda

1. Lage und Anlass
2. Leitgewerke
3. **Projektstand und Ausblick**

Projektstand und Ausblick

- Beginn **Entwurfsplanung** (EP) Oktober 2025
- Fortführung **Vermessung Bestand:** Fortschreibung BIM-Bestandsmodell
- **Baugrunderkundung** EP (Vorzugsvarianten)
- Fahrdynamische und gleisgeometrische **Prüfung** der neuen Trassierung
- **Vertiefte Planung** im Zuge der Entwurfsplanung
- **Abstimmungen** mit verschiedenen Behörden (u. a. Eisenbahn-Bundesamt)
- **Kommunikation** mit der Öffentlichkeit (u. a. Bürgerinfo)
- **Abschluss EP** voraussichtlich Ende 2028
- Anschließend **Planrechtsverfahren**

Projektstand und Ausblick



Dialog mit der Region

Website:
www.ausbau-illertalbahn.de

E-Mail:
illertalbahn@deutschebahn.com

Projektleiter:
Tobias Liebl und Christoph Schieren