
Pressemitteilung

Schienenkonferenz zur Illertalbahn zeigt realisierbare Verbesserungen für ein regionales S-Bahnsystem auf

Durch finanzierbare Maßnahmen kann ein stabiler 30 Minutentakt erreicht werden

Der Regionalverband Donau-Iller hat mit seiner Schienenkonferenz zur Weiterentwicklung der Illertalbahn kurz- und mittelfristig realisierbare Lösungen für einen stabilen 30 Minutentakt aufgezeigt.

Landrat Erich Josef Geßner verwies in seiner Begrüßung auf den Sachverhalt, dass bei der Probefahrt von Illertissen nach Ulm im Jahre 1862 bereits eine Fahrzeit von 45 Minuten erreicht wurde. „Wenn man berücksichtigt, dass wir 145 Jahre später zwar in der Lage sind, in 16 Minuten von Illertissen nach Ulm zu fahren, dies aber aufgrund der Infrastruktur an Werktagen durchschnittlich 32 Minuten dauert, so sind wir nicht wirklich weiter gekommen“, sagte er bei der Begrüßung. Wichtig sei, dass nur mit einem durchgängigen zweigleisigen Ausbau von Ulm bis Memmingen die Illertalbahn in der Lage sei, ihre „Rückgratfunktion“ für die Verkehrserschließung in dieser Siedlungs- und Entwicklungsachse gerecht zu werden. Da dieses Ziel realistisch kurzfristig nicht finanzierbar sei, müssten innovative Lösungen und ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau angegangen werden, um das angestrebte und notwendige S-Bahn Konzept in der Region voranzubringen.

Ministerialdirigent Dieter Wellner vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie erläuterte die Bedeutung der Bahnlinie der Bahnlinie aus der Sicht des Freistaates als Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr.

Verbandsdirektor Julian Osswald stellte die Ausgangsbedingungen für eine Weiterentwicklung aufgrund des Landesentwicklungsplans (LEP) und des Regionalplans dar. So werden im LEP klare Ziele zum Ausbau der Strecke formuliert. Hier wird ausgeführt dass die Strecke „bevorzugt für den Fernverkehr – unter Berücksichtigung der Belange des Nahverkehrs – ausgebaut werden.“ soll.

In den folgenden Statements formulierten die Vertreter der Wirtschaft, der Stadt- und Landkreise, der Kommunen und des Fahrgastverbandes ihre Anforderungen an die Illertalbahn. Dabei wurden die Systemhalte Neu-Ulm und Illertissen, zusätzliche Haltepunkte in Fellheim und Heimertingen besonders herausgestellt. Darüber hinaus wird der stabile 30 Minutentakt bis Illertissen, mit einer stündlichen Weiterführung nach Memmingen als absolutes Muss angesehen. Diese müssen außerdem durch Verdichtertzüge in den Hauptverkehrszeiten ergänzt werden. In diesem Zusammenhang spielt auch der Knoten Memmingen eine besondere Rolle, da die IC-Anbindung nach München und Zürich nach der Elektrifizierung der Strecke München – Memmingen – Lindau eine neue Qualität erhalten wird.

In einer vom Regionalverband, dem Landkreis Neu-Ulm, der Stadt Memmingen und der IHK Schwaben in Auftrag gegebenen Potenzialabschätzung stellte Dipl. Ing. Ulrich Noßwitz die zusätzlichen Fahrgastpotenziale dar. Ausgehend von derzeit über 5.400 Fahrgästen pro Tag, sind bei Verbesserung des Taktes und zusätzlichen Halten Steigerungen von 55 Prozent möglich.

Christian Beyer von der DB Netz AG stellte die derzeitigen und kurzfristig geplanten Ausbaumaßnahmen bezüglich Stellwerken, Signaltechnik und Beseitigung von Bahnübergängen dar. Er wies besonders darauf hin, dass die Beseitigung weiterer Bahnübergänge auf der Strecke zusätzliche Möglichkeiten eröffnen würde. Der Regionalverband stellte in Aussicht, den Dialog zwischen Bahn und Gemeinden moderieren zu wollen, um hier voranzukommen.

Andreas Schulz, der Leiter der Planung bei der bayerischen Eisenbahngesellschaft, zeigte das aktuelle Fahrplankonzept auf und erläuterte, welche

Verbesserungen geplant sind. Dabei arbeitete er deutlich heraus, dass ein stabiler Takt aus seiner Sicht nicht nur mit den Anpassungsmaßnahmen erreichbar ist. Ein überschaubarer Doppelspurabschnitt wäre wohl erforderlich. Die Kosten dafür sind jedoch überschaubar und mittelfristig finanzierbar.

Eine Studie im Auftrag des Regionalverbands wird diese Thematik im Hinblick auf die Verknüpfung der Strecke mit den Knoten Ulm und Memmingen noch vertiefen.

Landrat Geßner wies in seinem Fazit darauf hin, dass die Illertalbahn einen ganz wesentlichen Faktor in der Bedienung des Schienenverkehrs in der Region darstellt und somit dringend ausgebaut werden müsse. In einem ersten Schritt seien Maßnahmen für die Ertüchtigung der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h notwendig. Ein Element um dies zu erreichen sei die sicherlich notwendige Zusammenfassung von untergeordneten Bahnübergängen und die Schließung heute vom Verkehr nicht mehr benötigter Schienenkreuzungen. Wie vom Vertreter der Bahn zugesagt würden die an der Strecke liegenden Kommunen in den nächsten Wochen über die vorgesehenen Maßnahmen informiert werden. Die Geschäftsstelle des Regionalverbandes sei bereit das Verfahren zu

moderieren und zu unterstützen. Daneben sei die angestrebte durchgängige Zweigleisigkeit in Teilabschnitten rasch zu realisieren. Wo dies aus betrieblichen Gründen am dringendsten sei und welche Kosten hiermit verbunden seien, soll die vom Verband in Auftrag gegebene Untersuchung aufzeigen. Die notwendigen Schritte für die Ertüchtigung der Illertalbahn seien heute von zahlreichen Akteuren dargestellt worden. Er sei sich sicher, dass der Regionalverband Donau-Iller das Thema mit der gebotenen Hartnäckigkeit weiter verfolgen werde.

Ulm

18.10.2007

Regionalverband Donau-Iller

Schwambergerstraße 35
89073 Ulm
☎ (0731) 17608-0
Fax: (0731) 17608-33

E-Mail: sekretariat@rvdi.de
Homepage: www.rvdi.de

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an
Herrn Verbandsdirektor Julian Osswald