



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Meilenstein für Ausbau der Bahnstrecke von München über Lindau in die Schweiz](#)

Meilenstein für Ausbau der Bahnstrecke von München über Lindau in die Schweiz

16. Februar 2017

+++ Die Eisenbahnstrecke von München über Memmingen und Lindau an die deutsch-österreichische Grenze kommt zügig voran. Seit vorgestern gibt es durch die Entscheidung der Eisenbahn-Bundesamt-Außenstelle in Stuttgart Baurecht für den ersten Abschnitt der Ausbaustrecke. „Das ist ein bedeutender Meilenstein für dieses internationale Schienenprojekt und ein guter Tag für das Bahnland Bayern“, sagte heute Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann im Wirtschaftsausschuss des Bayerischen Landtags. Für Herrmann ist dieser Streckenausbau auch die Initialzündung, um die größte Diesel-Insel im deutschen Bahnnetz zwischen München, Ulm und dem Bodensee sukzessive auf umweltfreundlicheren und schnelleren elektrischen Antrieb umstellen zu können. +++

Wie Herrmann mitteilte, verkürzt sich die Reisezeit von München an die Grenze im Fernverkehr durch die Elektrifizierung und Baumaßnahmen auf eine Stunde und 50 Minuten. Zudem wird das Angebot im Fernverkehr um 50 Prozent auf einen Zweistundentakt erhöht. Auch der Freistaat will die modernere Infrastruktur für spürbare Verbesserungen im Nahverkehr nutzen. „Wir wollen zwischen Memmingen und der Landeshauptstadt neue Expresszüge anbieten, mit denen die Reisenden eine halbe Stunde einsparen werden. Besonders das Allgäu, aber auch die Großräume München und Zürich sowie der östliche Bodenseeraum profitieren mit dem Ausbau“, so Herrmann.

Die Ausbaustrecke teilt sich in sechs Planungsabschnitte mit 21 Planfeststellungsabschnitten auf. 14 dieser Abschnitte befinden sich auf bayerischem Gebiet. Nun ist das erste Baurecht für den Abschnitt von der Landesgrenze bei Memmingen bis nach Aichstetten erteilt. Herrmann: „Die DB ist voll im Zeitplan. In rund einem Jahr wollen wir den offiziellen Baubeginn für das Großprojekt voraussichtlich in Memmingen feiern. Die Inbetriebnahme der Strecke soll Ende 2020 stattfinden.“ Wie Herrmann betonte, liege das Projekt auch deshalb so gut im Zeitplan, da es bei den Bürgerinnen und Bürgern auf breite Akzeptanz stößt. Das zeige die positive Resonanz aus den laufenden Anhörungsverfahren.

Die Kostensteigerung von ursprünglich knapp 190 Millionen Euro vor zehn Jahren auf rund 440 Millionen Euro zum jetzigen Zeitpunkt begründet Herrmann unter anderem mit der verstärkten Lärmvorsorge. Diese ist mit rund 100 Millionen Euro kalkuliert und laut Herrmann sehr bedeutsam für die breite Akzeptanz des Projekts. „Wir haben mit dem Bund deshalb einen neuen Finanzierungsmix geschmiedet. Die geplante Vorfinanzierung durch den Freistaat Bayern in Höhe von 55 Millionen Euro fällt weg, die Vorfinanzierung der Schweiz mit 50 Millionen Euro bleibt. Der Bund steuert inklusive der Rückzahlung an die Schweiz rund 220 Millionen Euro aus Mitteln des Bedarfsplans und des Zukunftsinvestitionsprogramms bei. Der Freistaat investiert rund 160 Millionen Euro aus Landesmitteln und der ihm für Schienenpersonennahverkehrs-Investitionen zur Verfügung stehenden Länderquote Bayern der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Der Rest kommt von der Deutschen Bahn“, erklärte Herrmann. Auch für künftig auftretende Kostenmehrungen sei man gewappnet. Diese werden laut Herrmann zu zwei Drittel vom Bund und zu einem Drittel vom Freistaat übernommen. „Für uns ist diese Strecke so wichtig, dass wir sogar Infrastruktur auf dem Gebiet Baden-Württembergs mitfinanzieren“,

erklärt Herrmann. Zusammen mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt habe er mit diesem neuen Finanzierungskonstrukt die Durchfinanzierung der 155 Kilometer langen Ausbaustrecke gesichert. Inclusive der mit dem Ausbau zusammenhängenden Maßnahmen wie dem Knoten Lindau werden sogar rund 700 Millionen Euro in die Verbesserung der Strecke investiert.

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

[Inhalt](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Barrierefreiheit](#)

