DB NETZE

Bahnausbau in Dorfen

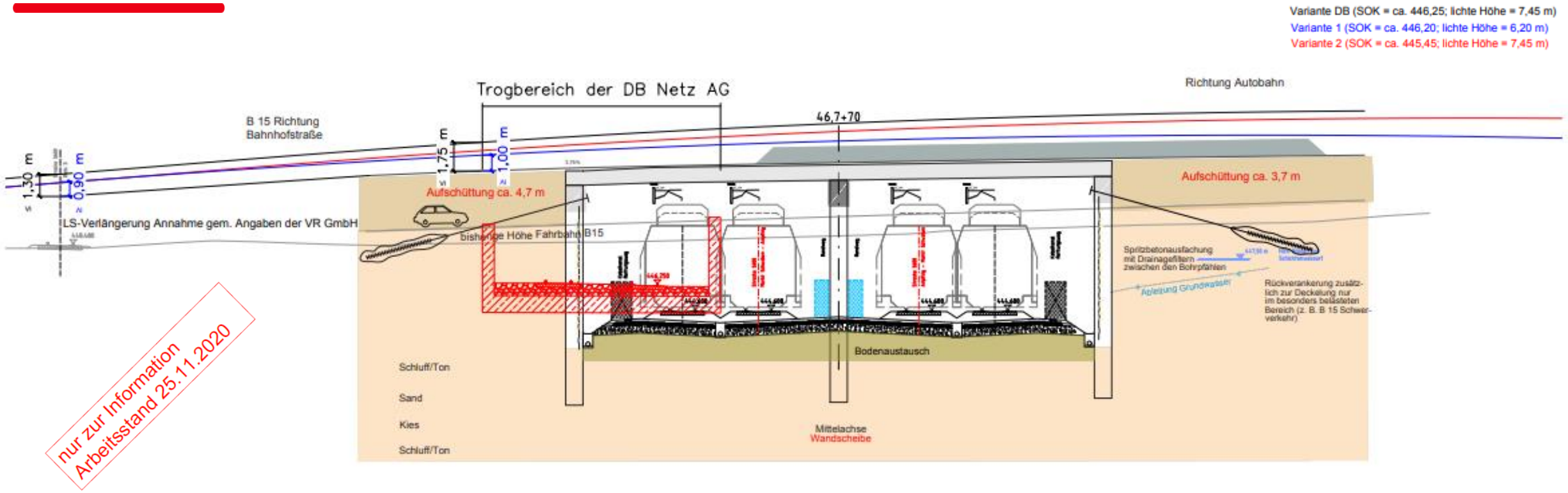
Einschätzungen und Ergebnisse aus Sicht der DB zu den Entwicklungen seit September

DB Netz AG | 2. Dezember 2020 | Stadtratssitzung Dorfen

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe" der Europäischen Union

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Aktuelle Diskussion VR – DB: Straßenüberführung B15



- VR benötigt LH = 7,45; nach Ril 997 und nach Abstimmung mit Ausrüstungsgewerk OLA (Oberleitung) und aus der Projekterfahrung in anderen Teilbereichen der ABS 38
- Anzuwenden für B15 ist die RASt 06 zur Planung der Straße; hier bleibt die DB in ihrer Variante mit 8% unterhalb der Grenzwerte

Zeitschiene im Überblick: September bis Dezember 2020

DB NETZE

September

1.9.2020

- BMVI-Termin mit DB und Stadt Dorfen/VR, Berlin
- Auftrag zum gemeinsamen Faktencheck

Oktober

14.+15.10.2020

- Klausurtagung mit DB und Stadt Dorfen/VR, Mühldorf am Inn
- Konstruktive Diskussion, aber kein gemeinsamer Konsens

November

11.11.2020

- Stadtratssitzung Dorfen
- Angebot Gesprächs-runde durch DB

17.11.2020

- Erstes Gespräch DB mit Stadträten Dorfen/VR/BI

25.11.2020

- Zweites Gespräch DB mit Stadträten Dorfen/VR/BI

Dezember

2.12.2020

- Stadtratssitzung Dorfen
- Ergebnis?

Ab 3.12.2020

- Rückmeldung an BMVI durch DB und Stadt Dorfen (gemeinsam?)

Inhalt

1. **Rückblick auf Klausurtagung aus DB-Sicht (Okt 2020)**

2. **Gesprächsrunden mit Stadt Dorfen nach Stadtratssitzung (Nov 2020)**
   - Rutzmoos
   - Birkenallee
   - B15 / Haager Straße
   - PU Bahnhof Dorfen
   - Kloster Moosen
   - Lärmschutzwände

3. **Feedback - Ausblick (Dez 2020)**

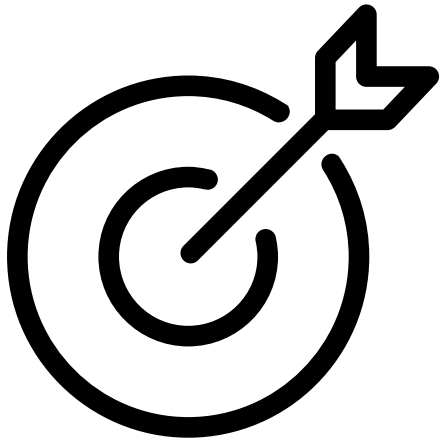
1. Rückblick auf Klausurtagung

Ausgangslage vom 01.09.2020:

Beim gemeinsamen Gespräch der DB Netz AG (DB) und der Stadt Dorfen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 1. September 2020 in Berlin wurde festgelegt, dass:

- die Stadt Dorfen mit der DB bis Oktober einen **Faktencheck** durchführen soll, der eine Plausibilität und Werthaltigkeit der Kostenschätzung der Vieregg Rössler GmbH (VR) zur Wunschvariante der Stadt Dorfen ermöglicht.
- Im Fokus sollten dabei insbesondere **finanzielle und terminliche Risiken** behandelt werden. Hintergrund war, dass die durch die Vieregg Rössler GmbH (VR) vorgelegte Alternativplanung zahlreiche Fragen offenließ.
- Als geeignete Methode für den Faktencheck entschieden sich die Projektbeteiligten DB Netz AG und Stadt Dorfen für eine **gemeinsame Klausurtagung** mit Workshopcharakter.

Klausurtagung vom 14.+15.10.2020 in Mühldorf am Inn: Festgelegte Ziele



Die Aufgabe!
Die Stadt Dorfen sollte die DB überzeugen, dass ihre Wunschvariante risikoarm, technisch umsetzbar und wirtschaftlicher als die Vorzugsvariante der DB ist.

Diskussion!
Die Planungsalternative der Vieregg Rössler GmbH war dabei zu diskutieren und ungeklärte sowie kritische Punkte zu bewerten.

Vergleichbarkeit & Transparenz!
Es waren eindeutige und vergleichbare Zahlen zu ermitteln, insbesondere Kosten zu verifizieren, um letztlich Transparenz im weiteren Planungsprozess zu erreichen.

Ergebnisbewertung!
Die Ergebnisse, im besten Fall ein erarbeiteter Konsens, sind dem Auftraggeber BMVI für dessen abschließende Bewertung übergeben.

Klausurvorgehen und Diskussionsinhalte

Ausgangspunkte:

- DB-Variante mit Kosten in Höhe von 61,2 Mio € (Juli 2017) vs. VR-„Basis-Variante“ mit 61,8 Mio € (Dez. 2019)
- Vor der Klausur Korrektur der Kostenübersicht durch VR auf neu 67,3 Mio € für VR-“Basis-Variante“, zugleich auf 76,7 Mio € für DB-Variante

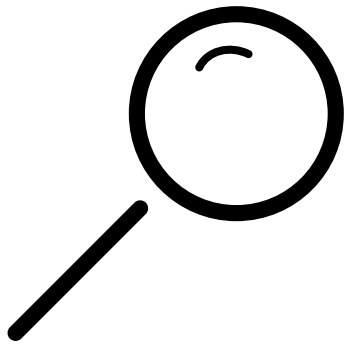
Grundlagenabgleich:

- Vergleich der Angaben in den Lageplänen vs. dazugehörige Angaben in der VR-Kostentabelle
- Fehlende oder fehlerhafte technische Angaben sowie Kosten wurden schriftlich (und auch tabellarisch) festgehalten

Offene Themendiskussion:

- Ergebnis: Tabelle mit neu ermittelten Werten
- Nicht alle diskutierten Themen geklärt, Lücken im Nachgang aufgearbeitet
- Klausur wurde in der abschließenden Feedbackrunde von allen Beteiligten als durchweg konstruktiver Austausch gewürdigt!

Klausurergebnisse



Klausurprotokoll & Kostentabelle:

- Dokumentiert alle zentralen Gesprächsthemen bzw. Diskussionspunkte
- Ein tabellarisch aufbereiteter Kostenvergleich zwischen VR-Variante und DB-Variante wurde Stadt Dorfen durch die DB übergeben
- Beides zwischen Stadt Dorfen und DB abgestimmt

DB-Ergebnis:

- Neben den am 1.9. durch die DB aufgeführten Mehrkosten in Höhe von 32 Mio Euro bei der VR-Variante wurden in der Diskussion weitere Kostentreiber identifiziert, die zu einer Erhöhung der Mehrkosten in der VR-Variante auf aktuell etwa 107,7 Mio Euro führten

Fazit:

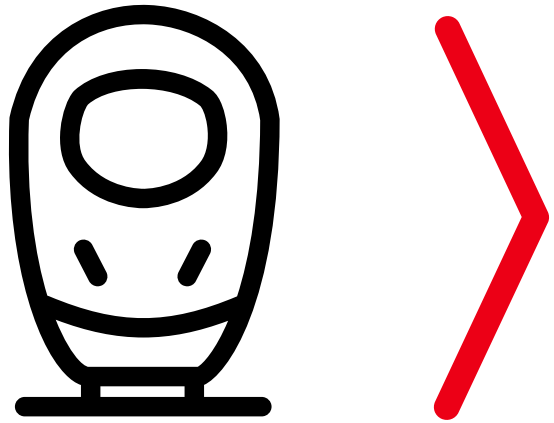
- VR korrigiert und übermittelt seit der Klausur allerdings stetig neue, abweichende Zahlen
- Leider kann infolge der Klausur **kein Konsens** zwischen DB und VR hergestellt werden, sowohl hinsichtlich technischer Machbarkeit als auch der Kosten bei der VR-Variante

2. Gesprächsrunden mit Stadt Dorfen (Nov 2020)

Auf der Stadtratssitzung am 11.11.2020 hat die DB der Stadt Dorfen das Angebot unterbreitet, mit der Stadt in eine neue gemeinsame Gesprächsrunde zu gehen, um die DB-Variante punktuell noch einmal unter die Lupe zu nehmen. Die Stadt nahm das Angebot an.

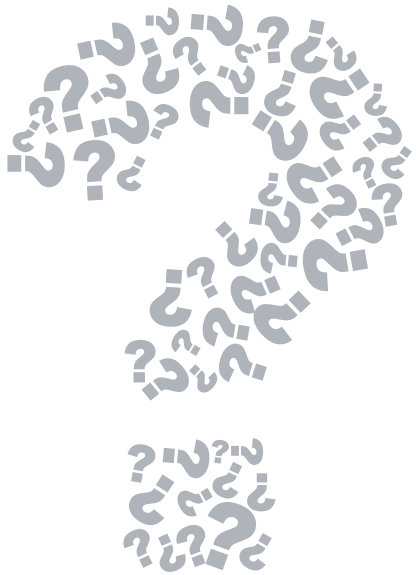
- Im Fokus der Gesprächsrunden mit der Stadt Dorfen standen **mögliche Anpassungsoptionen** zur DB-Variante.
- Ausgangsbasis für die Diskussion in der ersten Gesprächsrunde war eine Präsentation der **aktuellen Planungsstände der DB-Variante**. Dazu wurden die Wünsche der Stadt Dorfen aufgenommen.
- Diese wurden innerhalb einer Woche grob planerisch bewertet.
- In der zweiten Runde konnte die DB **konkrete Vorschläge** zu insgesamt sechs Diskussionspunkten, in jeweils verschiedenen Varianten, machen.

Überblick über DB-Ausgangsvariante



- Ebenerdige Streckenführung auf der Bestandstrasse mit Schallschutz
- Etwa 450 Meter langer wasserdichter Trog westlich des Bahnhofs zur Querung der B15
- Insgesamt drei Straßenüberführungen und weitere Schienenquerungen
- Alternativwünsche der Stadt an der einen oder anderen Stelle sind von Fachleuten planerisch zu prüfen
- Kompromisse nicht ausgeschlossen

Erste Gesprächsrunde vom 17.11.2020: Kernaussagen & Wünsche der Stadt



- Je tiefer der **Trog** und die **B15**, desto besser, auch wenn es bloß zehn Zentimeter sind!
- Können wir optisch ansprechende **Lärmschutzwände**, fernab der Standardlösung, bekommen?
- Wir würden für eine mögliche Tieferlegung auch eine **Verschiebung** des Bahnhofs nach Osten hinnehmen.
- Wie lange bleibt uns noch **Zeit**, um über Ausführungsdetails zu diskutieren?
- Sollen wir wirklich die **Staatsstraße** vor zur B15 verlegen?
- Kann der Anschluss des **Meindl-Geländes** über eine gemeinsame Fußgängerunterführung erfolgen?
- Wie erfolgt der Anschluss des Naherholungsgebiets **Lindenallee / Birkenallee**?

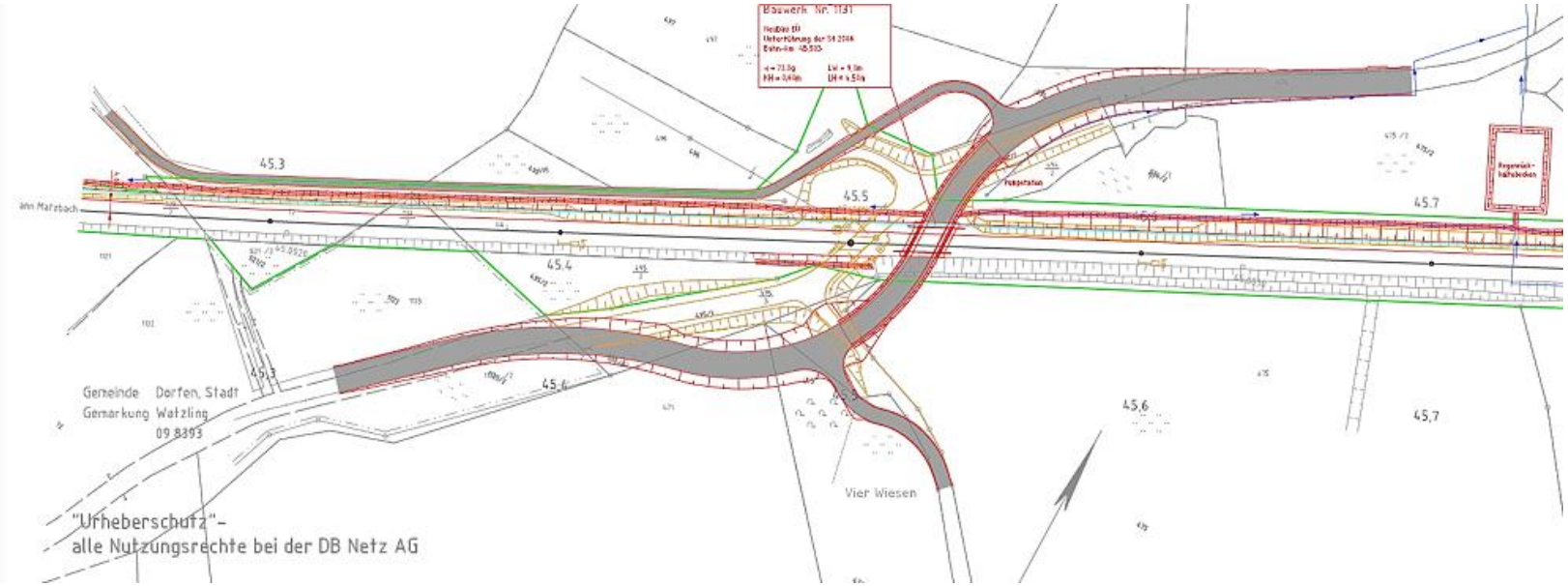
Rutzmoos

Das soll hier gemacht werden:

- Anbindung Isener Siedlung
- Verbindung der St2086 zur B15

Mehrere Varianten sind möglich, mit Vor- und Nachteilen.

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016
EÜ in Verlängerung der Isener Straße



DB NETZE

EKrG

+

- Kein Eingriff in Baufeld obere Mooswiesen
- Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten (Hof Mösl)
- Querung an der gleichen Stelle

–

- Keine Verlagerung d. St2086 zur B15
- Keine Verbesserung d. Anbindung d. Isener Siedlung für LKW-Verkehr (Anbind. Bauhof)
- GWW höherer Unterhaltungsaufwand

Vorgestellte Variante 17.11.2020
Gemeinsame SÜ für BÜ Rutzmoos und BÜ Birkenallee

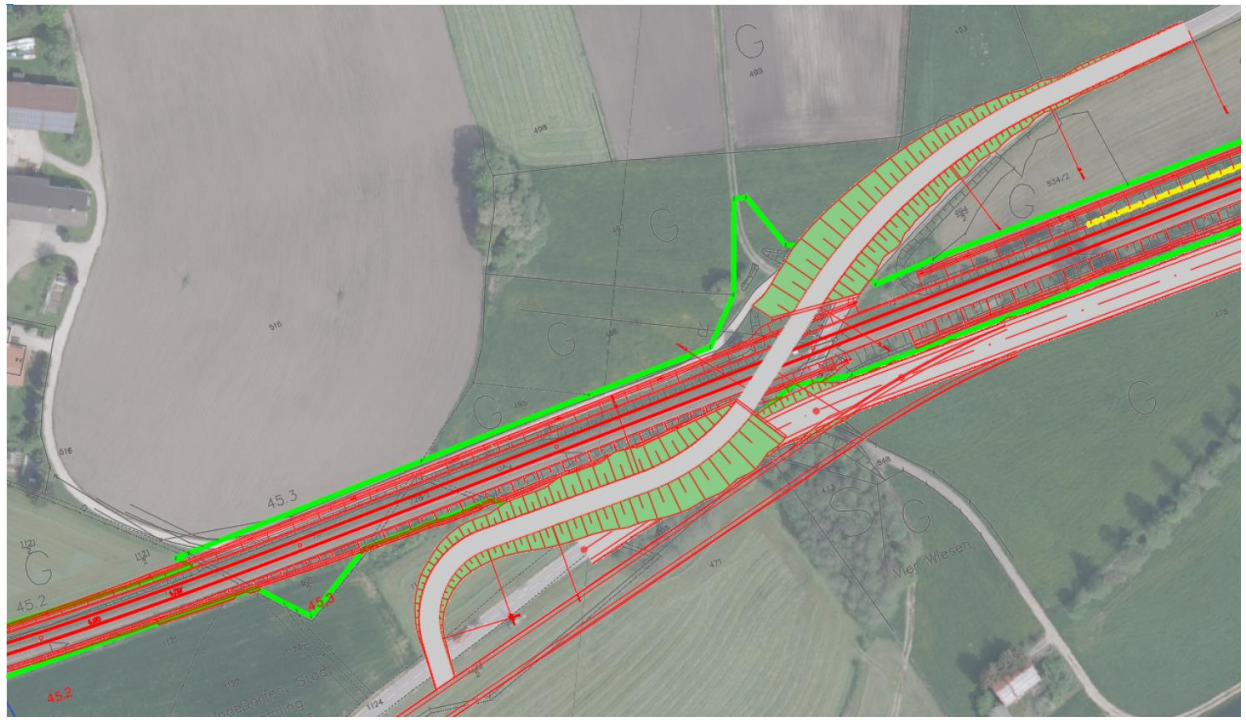
+

- Die Verbindung der St2086 zur B15 wird hergestellt
- Kein Eingriff ins Baufeld obere Mooswiesen
- Trennung der Verkehre

–

- Kein Übergang am BÜ Birkenallee

Variante 1: SÜ in Verlängerung der Isener Straße (Variante Seib)



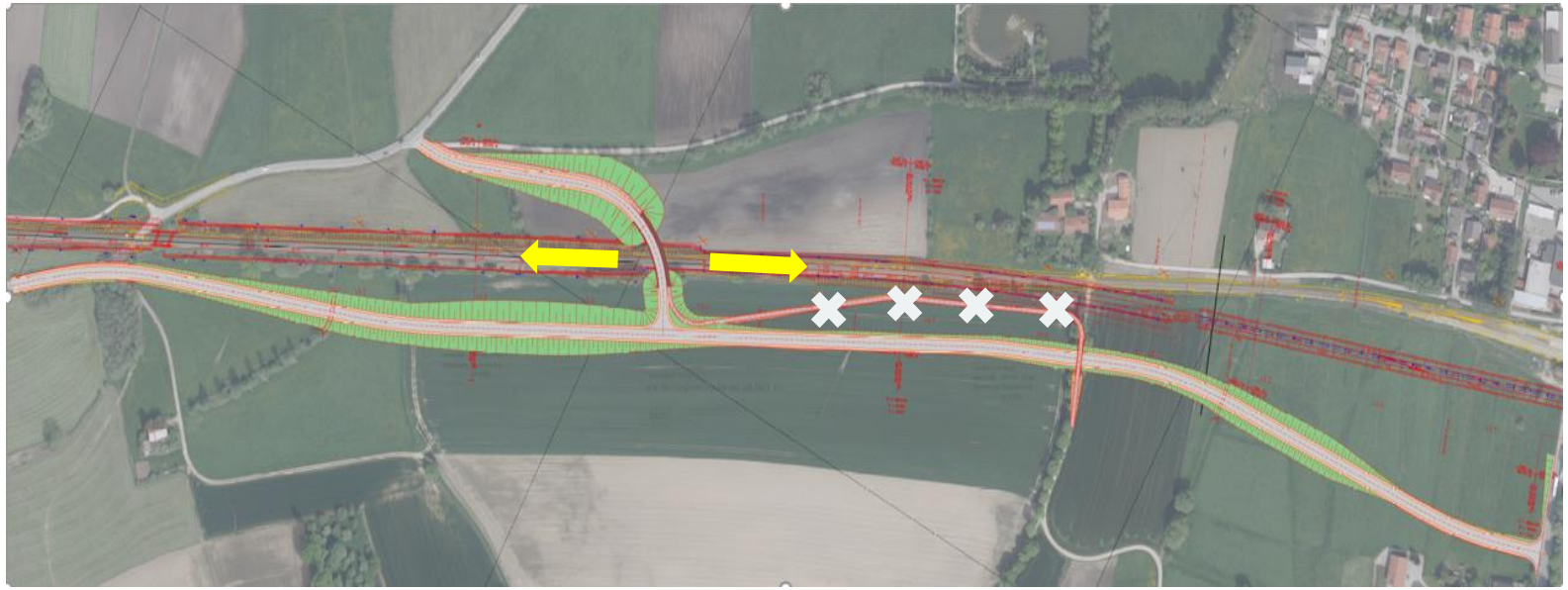
+

- Anschluss Isener Siedlung in etwa wie bisher
- Geringe Beeinflussung des Landschaftsbilds

–

- Eingriff in Flächen nördl. der St2086 (obere Mooswiesen)
- Verlegung Ortsschild / Stadtgrenze nötig
- Neubau St2086 muss gleichzeitig erfolgen

Variante 2: Mögliche Änderung der Variante vom 17.11.2020 Verschiebung der SÜ nach Westen oder Osten



- Die Verbindung d. St2086 zur B15 wird hergestellt
- Kein Eingriff in Baufeld obere Mooswiesen
- Entlastung Isener Siedlung und Stadtplatz

- Falls nur noch geringe Verschiebung der DB-Vorzugsvariante um wenige Meter:

  Entscheidung bis spätestens Ende Februar 2021

- Falls größere Änderungen bezüglich des Anschlusses und der Lage der St2086:

  Entscheidung bis spätestens Ende Januar 2021

Variante 2: Mögliche Änderung der Variante vom 17.11.2020
Gemeinsame SÜ für BÜ Rutzmoos und BÜ Birkenallee

+

- Die Verbindung der St2086 zur B15 wird hergestellt
- Kein Eingriff in Baufeld obere Mooswiesen
- Trennung der Verkehre

–

- Verbreiterung SÜ & zusätzlicher Radweg wäre ein Verlangen der Stadt

€

– Zusätzl. Radweg nördl. St2086:	ca. 0,7 Mio
– Verbreiterung SÜ inkl. Dämme:	ca. 1,0 Mio
Summe:	**ca. 1,7 Mio**

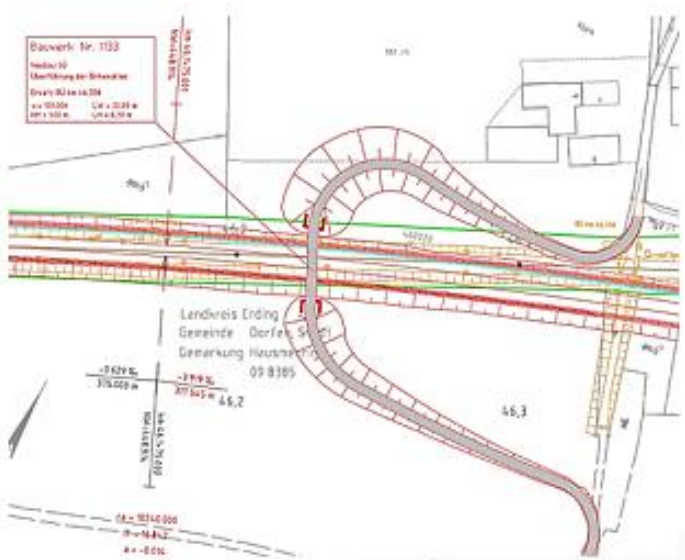
Birkenallee

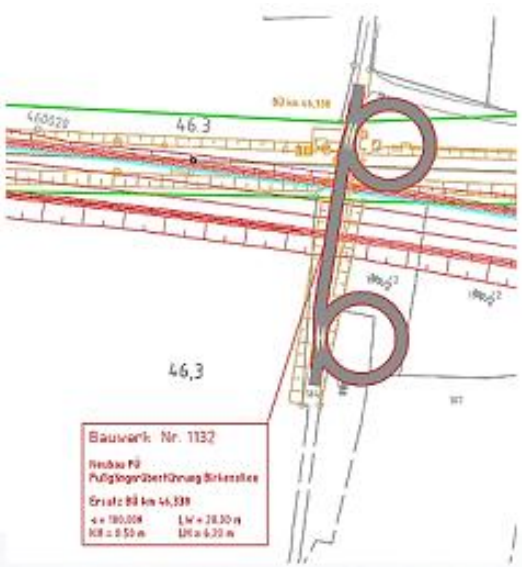
Das soll hier gemacht werden:

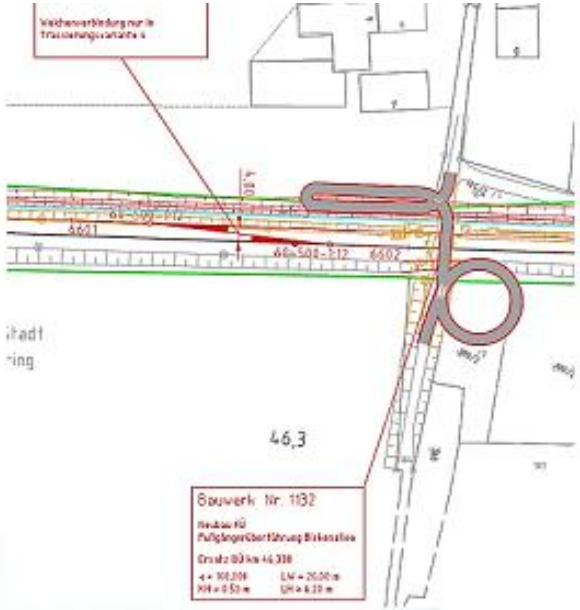
- Fußgängerquerung der Bahnstrecke und der St2086
- Erhalt des nicht gewidmeten Feldwegs
- Erhalt der als Naturdenkmal eingestuften Bäume

Mehrere Varianten sind möglich, mit Vor- und Nachteilen.

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016







+

- Querung bleibt an der jetzigen Stelle
- Barrierefreie Querung
- Geringe Beeinflussung der Linden

−

- Hohe Brücke
- Lange Rampen auf engem Raum

Vorgestellte Variante 17.11.2020

- Anbindung Isener Siedlung an St2086
- Verbindung der St2086 zur B15

- Querung Birkenallee wird aufgegeben
- Längere Wege aus der Stadt nach Oberhausmehring für Fußgänger / Radfahrer

Variante 1 : FÜ weiter östlich als Bestand mit Anschluss an Birkenallee südlich St2086

+

- Erhalt d. Verbindung nördlich u. südl. d. Bahnlinie
- Oberkante Fahrbahn ca. 7m über Gelände
- Geringe Beeinflussung der Linden

–

- Zusätzliches Bauwerk für FÜ
- Zusätzlicher Grunderwerb notwendig
- Zusatzkosten Erhalt Feldweg

Feldweg: ca. 0,9 Mio €

Variante 2: FÜ über Bahn und St2086, östliche Lage mit näher gerückter St2086

+

- Erhalt d. Verbindung nördlich u. südl. d. Bahnlinie
- Oberkante Fahrbahn ca. 7m über Gelände
- Ein Bauwerk für beide Fahrwege

–

- Zusätzlicher Grunderwerb notwendig
- Längeres Bauwerk in Bogen
- Überbauen der Linden notwendig

Feldweg: ca. 0,9 Mio €

St2086 – Bahnnahe Verlegung

- Geringerer Eingriff in das Landschaftsbild

- Keine Kreuzungsmöglichkeit vorgesehen
- Keine Verbindung zur Isener Siedlung

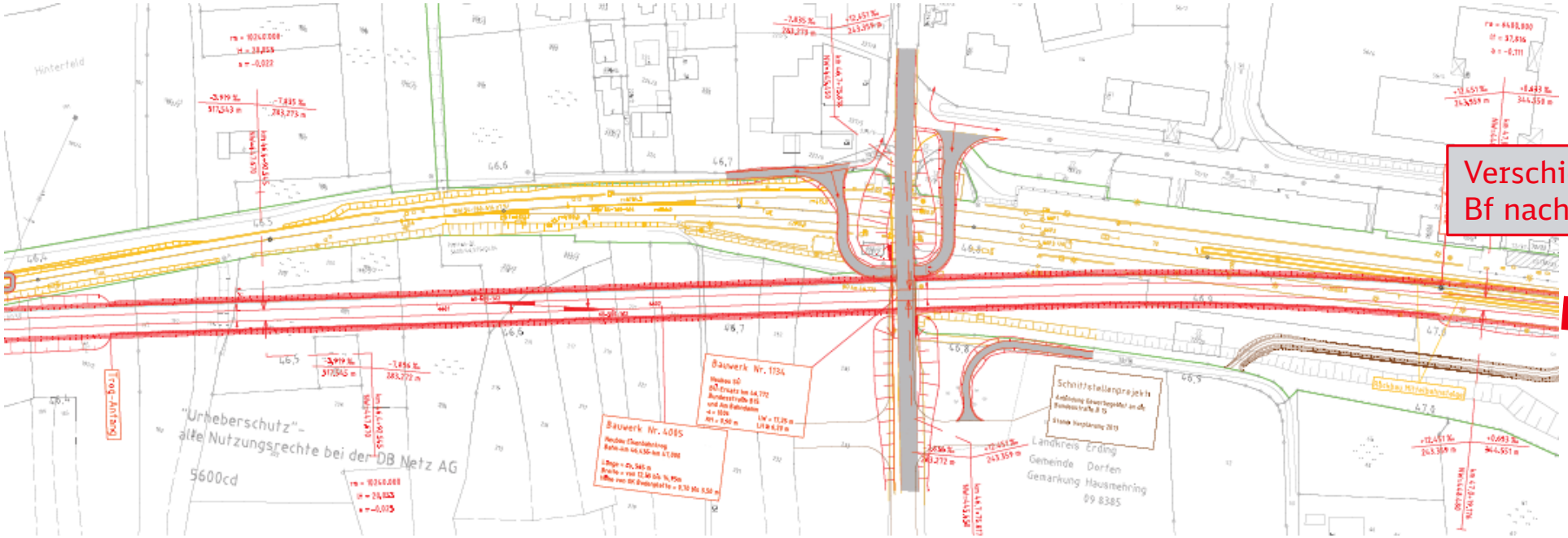
B15 / Haager Straße

Das soll hier gemacht werden:

- Maximale Tieflage der geplanten SÜ
- Anschluss der Straßen und Wege an die B15

Mehrere Varianten sind möglich, mit Vor- und Nachteilen.

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016



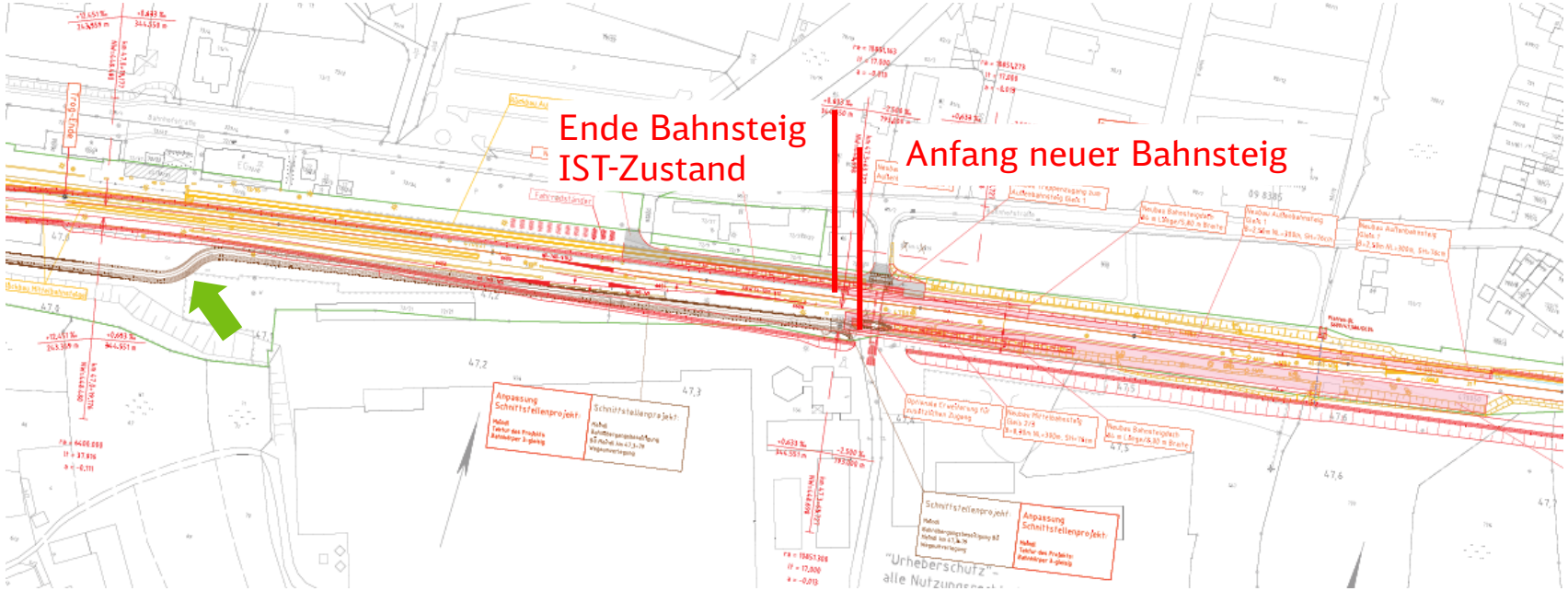
+

- Anschluss der Bahnhofstraße und des Feldwegs vsl. möglich

–

- SÜ relativ hoch
- Verschiebung des Bahnhofs nach Osten

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016



+

- PU auf Höhe BÜ Meindl
- Bahnsteigzugang beidseitig nur optional
- Bahnparallele Zuwegung Meindl-Gelände

−

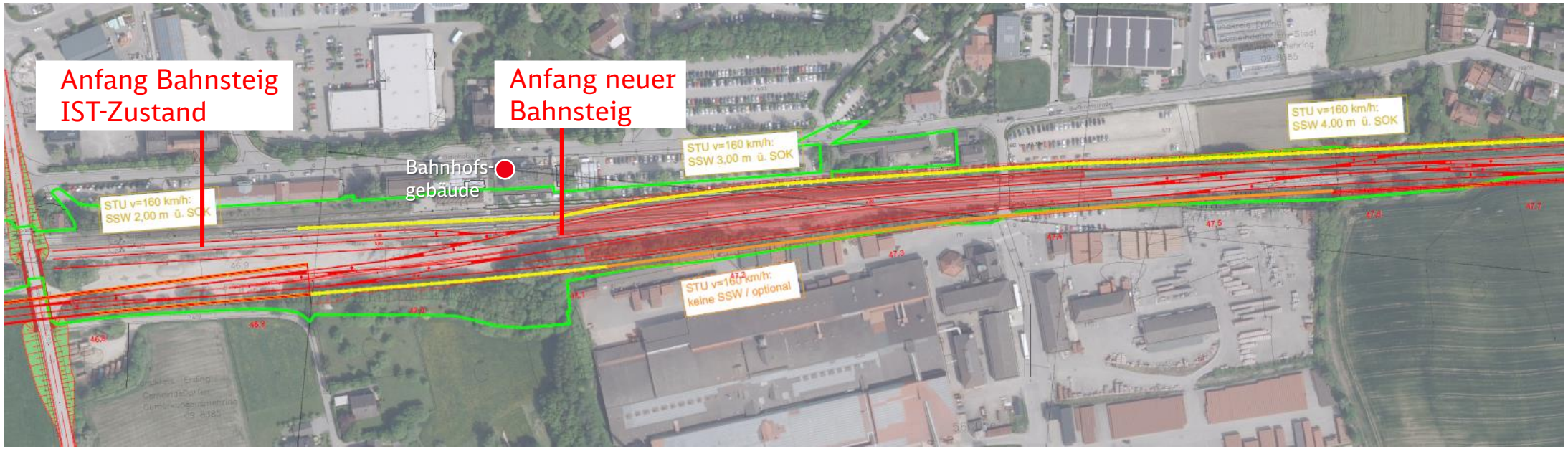
- Verschiebung der Lage des Bf nach Osten
- Kein öffentlicher Rad-/Gehweg unter der Bahn
- Reine Bahnanlage

Vorgestellte Variante 17.11.2020

- Bahnhof liegt möglichst nah am Bestands-Bf
- Vergleichsweise kurzer Trog

- Anschluss der Bahnhofstraße und des Feldwegs nicht möglich

Vorgestellte Variante 17.11.2020



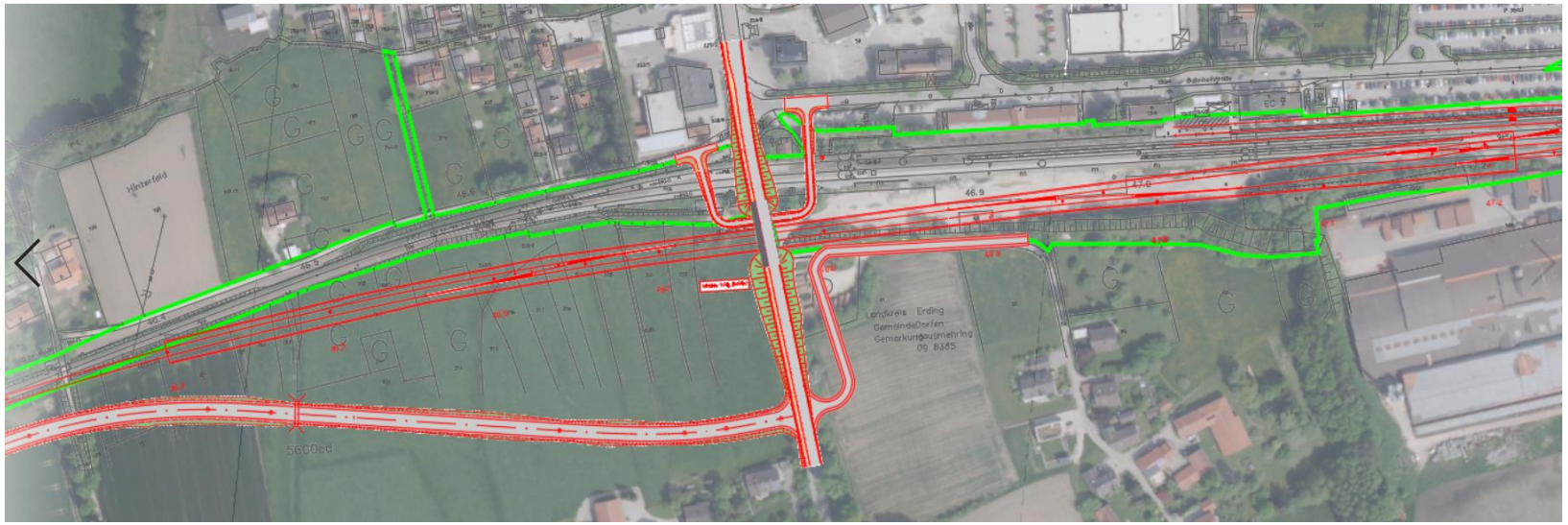
+

- Bahnhof liegt möglichst nah am Bestands-Bf
- Vergleichsweise kurzer Trog

−

- Anschluss der Bahnhofstraße und des Feldwegs nicht möglich

Variante 1: Weichenfeld nach Osten verschoben SÜ abgesenkt zur Vorzugsvariante



€

- **Trogverlängerung: ca. 1,90 Mio**
- **Verbreiterung SÜ für Radweg: ca. 0,55 Mio**

Summe: ca. 2,45 Mio

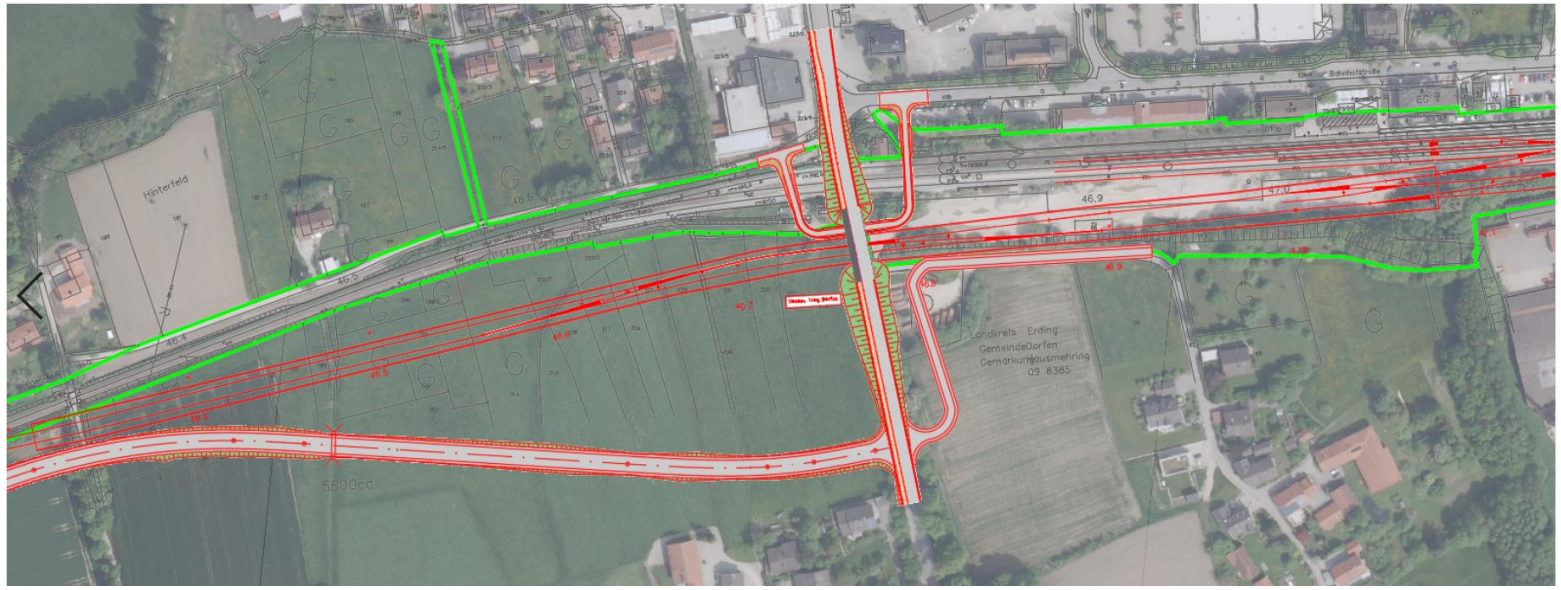
+

- SÜ bis zu 1,15 m tiefer

–

- Bf ca. 250 m weiter östlich u. damit teilweise außerhalb DB-Grenze
- Trog ca. 175 m länger
- GWW für Feldweg wenn lichte Höhe = 4,50 m

Variante 2:
Trog ca. 0,80 m tiefergelegt



€

- **Trogverlängerung:** **ca. 1,40 Mio**
- **Verbreiterung SÜ für Radweg:** **ca. 0,55 Mio**

Summe: **ca. 1,95 Mio**

+

- SÜ ca. 0,80 m tiefer

–

- Bf ca.100 m weiter östlich
- Trog ca. 100 m länger
- Früheres Verlassen d. DB-Grunds im Westen
- GWW für Feldweg wenn li. H.=4,50 m

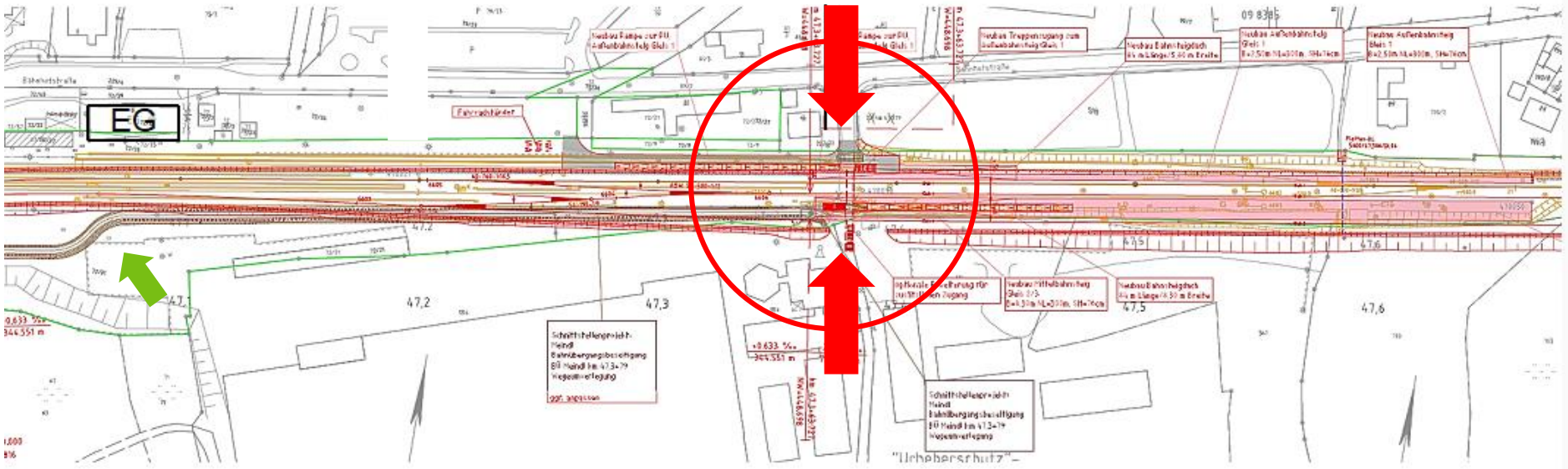
Personenunterführung Bahnhof Dorfen

Das soll am Bahnhof gemacht werden:

- Herstellen einer Verbindung zum Meindl-Gelände für Fußgänger und Radfahrer
- Zugang zu den Bahnsteigen

Mehrere Varianten sind möglich, mit Vor- und Nachteilen.

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016



+

- PU auf Höhe BÜ Meindl
- Bahnsteigzugang beidseitig nur optional
- Bahnparallele Zuwegung Meindl-Gelände

−

- Verschiebung der Lage des Bf nach Osten
- Kein öffentlicher Rad-/Gehweg unter der Bahn
- Reine Bahnanlage

Entwurf PU Bahnhof Dorfen

- Anbindung vorhandener Wegebeziehungen
- Zusätzliche Querung für Geh- und Radverkehre

- Unterhaltslast des Rad- und Gehwegs bei Stadt Dorfen
- Neuer Kreuzungspunkt (Kosten Stadt Dorfen)
- Keine Trennung zw. DB-Fahrgästen u. querenden Personen

Verlangen PU Bf Dorfen: ca. 6,0 Mio

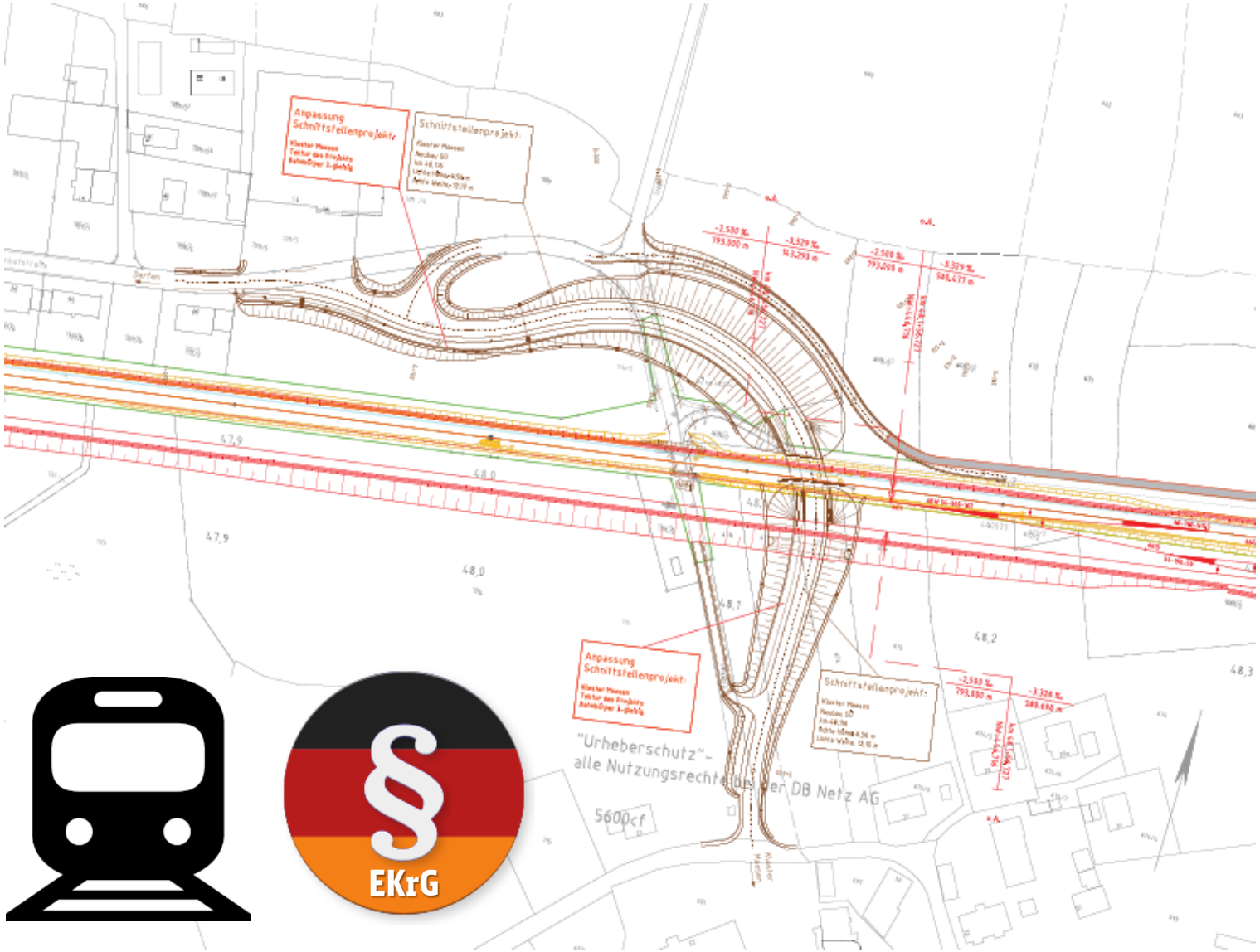
Kloster Moosen

Das soll hier gemacht werden:

- Anbindung der Wege nördlich des BÜ
- Anschluss an Bestand südlich des BÜ

Mehrere Varianten sind möglich, mit Vor- und Nachteilen.

Vorgestellte Vorplanungsvariante 29.11.2016



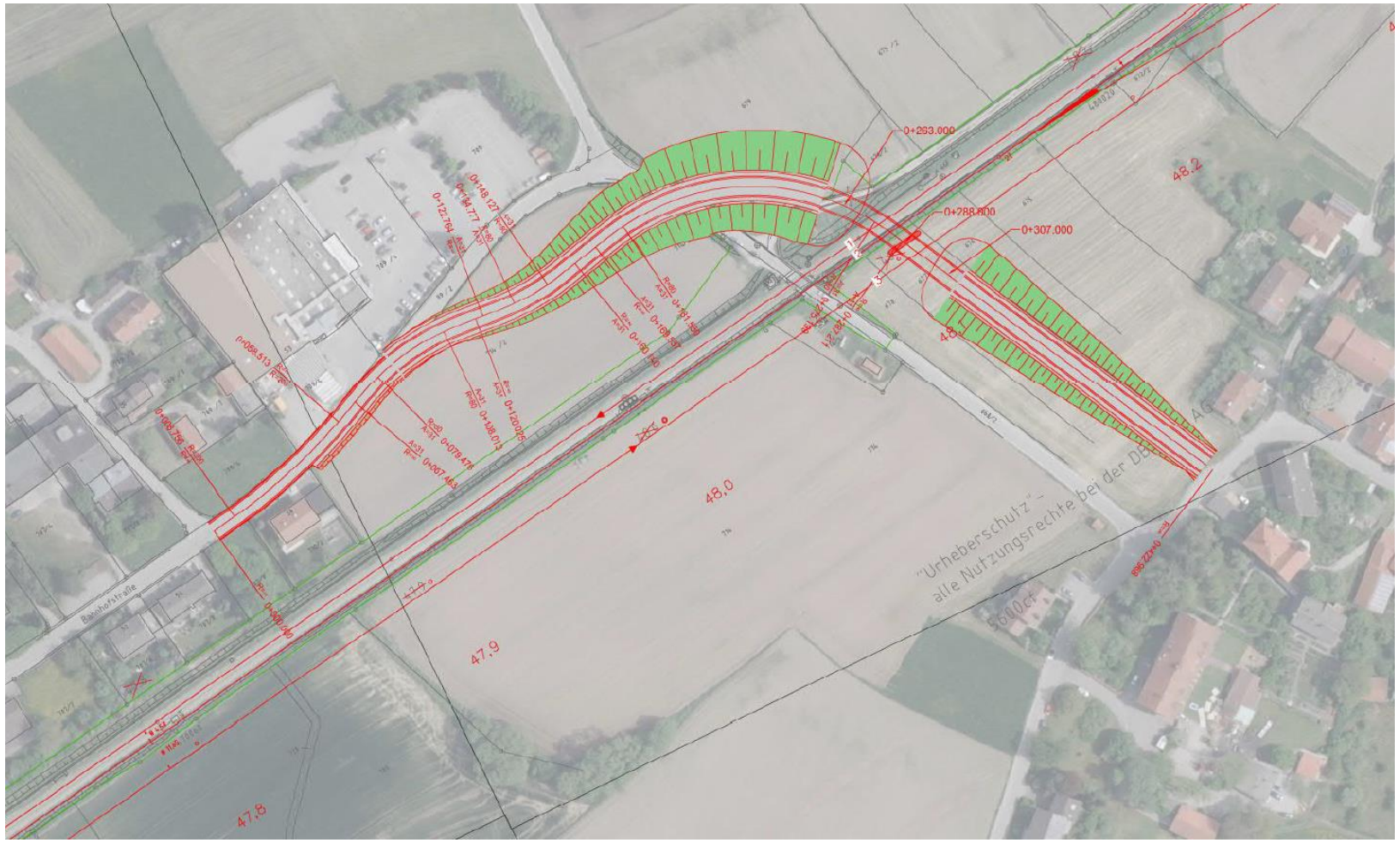
+

- Bestandsnahe Lage bedeutet geringeren Eingriff in das Landschaftsbild
- Anschluss der Bestandsstraßen

−

- Keine Berücksichtigung der möglichen Umgehungsstraße

Vorgestellte Variante 17.11.2020



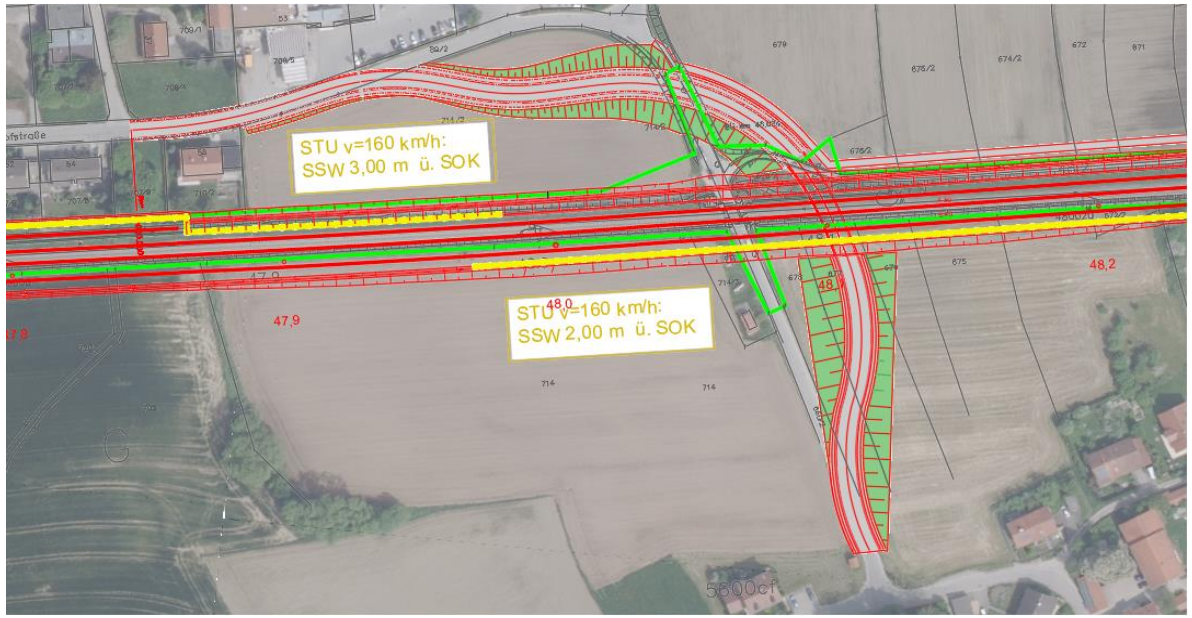
+

– Bestandsnahe Lage bedeutet geringeren Eingriff in das Landschaftsbild

–

– Keine Berücksichtigung der möglichen Umgehungsstraße

Variante 1: alle Straßenanbindungen optimiert



+

- Südliche Anbindung an Bestand
- alle Straßenanbindungen nördl. berücksichtigt
- Bestandsnahe Lage bedeutet geringeren Eingriff in Landschaftsbild

−

- Zusätzliche Stützwände
- Radweg der Stadt Dorfen auf SÜ (Verlangen Stadt)

Verbreiterung SÜ für Radweg inkl. Dämme: ca. 0,9 Mio

€

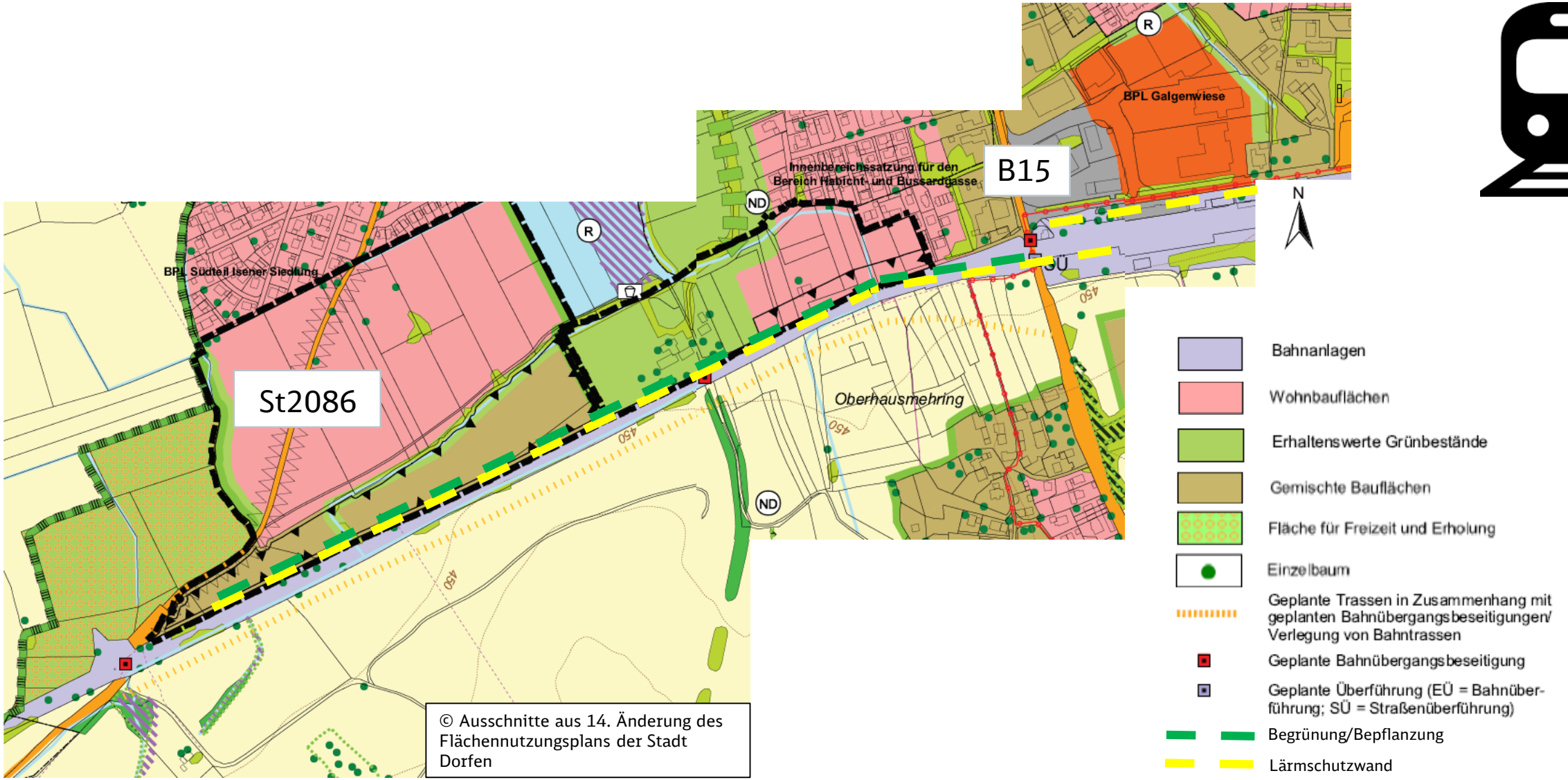
Gestaltung Lärmschutzwände

Für eine ansprechende optische Bahnstrecke wird die DB ab dem kommenden Jahr ihr Portfolio beim Thema Lärm- und Schallschutz erweitern.

Derzeit wird der gestalterische Rahmen überarbeitet.

Sobald es Vorlagen gibt, können diese der Stadt Dorfen im Detail veranschaulicht werden.

Lärmschutz entlang der Bahntrasse



© Ausschnitte aus 14. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Dorfen

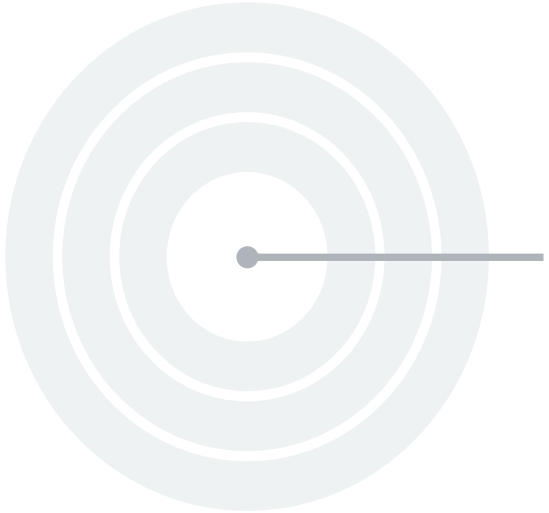
Perspektiven für innovativen Lärmschutz

- Für eine ansprechende optische Bahnstrecke wird die DB ab dem kommenden Jahr ihr Portfolio beim Thema Lärm- und Schallschutz erweitern. Derzeit wird der gestalterische Rahmen überarbeitet.

- Sobald es Vorlagen gibt, können diese der Stadt Dorfen im Detail veranschaulicht werden.

- Hier einige Vorab-Beispiele für begrünte Lärmschutzwände. Deren Förderfähigkeit wird aktuell diskutiert

Einordnung der DB-Variante und den Anpassungsoptionen für Dorfen



Historie bis Heute!
Die DB hat bereits 2016 im Dorfener Stadtrat eine Vorplanungsvariante vorgestellt. Diese wurde gemäß der neuen Aufgabenstellung aus 2018 (V= 200 km/h) weiterentwickelt.

Planungsanpassung!
Die Visualisierungen der DB-Variante zu einzelnen Punkten wurden dem Stadtrat am 17.11. präsentiert, anschließend nach dessen Wünschen kurzfristig angepasst und neue Pläne am 25.11. vorgestellt.

Grob-Pläne & -Kosten!
Dabei handelt es sich um **Entwürfe**, die z.T. mit **groben** Kostenschätzungen versehen sind. Detailplanungen erfolgen, sofern von Dorfen gewünscht, im nächsten Schritt. Ebenso ist der Kostenträger einzelner Maßnahmen (Mehrkosten) noch zu bestimmen.

Hotspots mit Anpassungswünschen der Stadt Dorfen

DB NETZE

Rutzmoos

- Anbindung Isener Siedlung an neuer Stelle
- Verbindung der St2086 zur B15
- Entlastung Stadtplatz
- Berücksichtigung neue Bebauung

Ca. 1,7 Mio €

Birkenallee

- Fußgängerquerung der Bahnstrecke und der St2086
- Erhalt der als Naturdenkmal eingestuften Bäume
- Querung an Ort und Stelle

Ca. 0,9 Mio €

B15 / Haager Straße

- SÜ so tief wie möglich
- Anschluss der Straßen und Wege an die B15 erhalten
- Bahnhof kann verschoben werden

Ca. 2 – 2,5 Mio €

PU Bahnhof Dorfen

- Herstellen einer Verbindung zum Meindl-Gelände für Fußgänger und Radfahrer
- Zugang zu den Bahnsteigen
- Späteres neues Stadtviertel

Ca. 6,0 Mio €

Kloster Moosen

- Anbindung der Wege nördlich des BÜ
- Anschluss an Bestand südlich des BÜ
- Stadt möchte Radweg

Ca. 0,9 Mio €

Summe:

Ca. 11,5 Mio

3. Feedback - Ausblick

Das BMVI erwartet bis Anfang Dezember eine **finale Rückmeldung**.

- Die DB nimmt dazu gern die finale Einschätzung bzw. die Ergebnisse der Stadtratsdiskussionen zu allen benannten Punkten entgegen.
- Unabhängig vom Ausgang der Diskussion in der Stadtratssitzung und auch, um der Rückmeldebitte des BMVI zu entsprechen, wird die DB ihre Einschätzung nach der heutigen Stadtratssitzung ans Bundesministerium in Form aussagekräftiger Unterlagen zur Klausurtagung vom Oktober sowie zu den Gesprächen mit der Stadt Dorfen vom November geben.
- Der Stadt Dorfen bleibt es überlassen, auch separat mit ihrer Einschätzung auf das BMVI zuzugehen.

DB NETZE
Vielen Dank für
die Aufmerksamkeit!