



Die Ausbaustrecke (ABS) 38: München – Mühldorf – Freilassing

Bahnausbau in der Stadt Dorfen:
Vorstellung der DB-Planung

Stadtratssitzung Dorfen | 5. Oktober 2022



Agenda



- 1. Intro: Projektfilm**
- 2. Überblick: ABS 38 Planungsabschnitte**
- 3. Verantwortlichkeiten beim Infrastrukturausbau und im Schienenverkehr**
- 4. Projektvorstellung ABS 38 insgesamt**
- 5. Aktueller Planungsstand Abschnitt PA 1**
- 6. Planfeststellungsabschnitt / PFA 1.5: Dorfen**
- 7. Kommunikation und Öffentlichkeit**

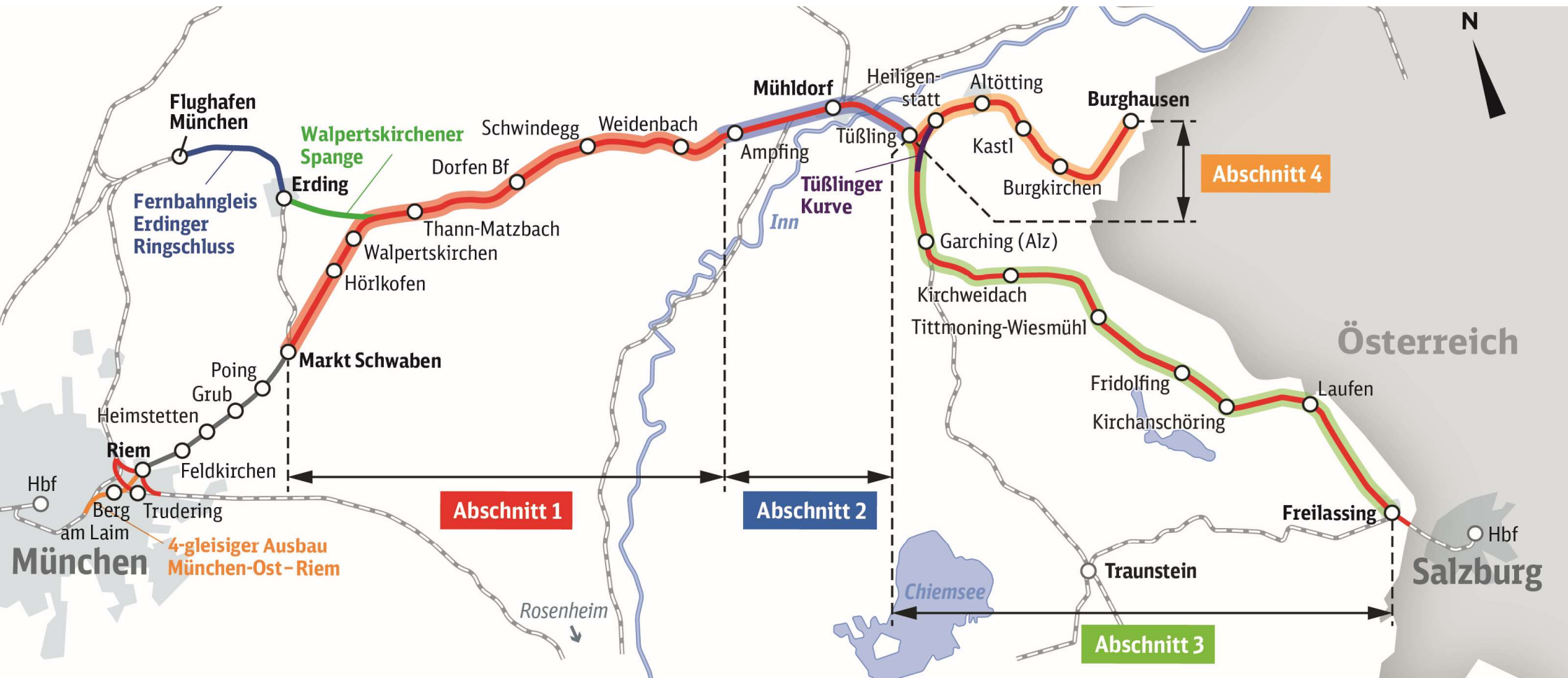
„ABS 38 – Für Südostbayern. Für das Klima. Für die Menschen.“

Mit der Ausbaustrecke 38 machen wir die Schiene stark, so dass auf der Strecke künftig mehr Züge fahren können und gleichzeitig Mensch und Natur entlastet werden.

Projektfilm unter www.abs38.de



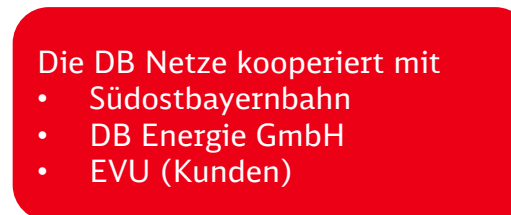
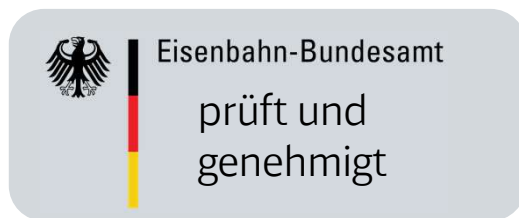
ABS 38 Planungsabschnitte Überblick



Verantwortlichkeiten beim Infrastrukturausbau



BVWP
priorisiert
Projekte



Projektvorstellung

Gut fürs Klima



- Die Grundvoraussetzung für die Verlagerung des Verkehrs vom klimaschädlichen Transport auf der Straße hin zur klimafreundlichen Schiene ist ein modernes, schnelles und leistungsfähiges Schienennetz.
- Das Projekt Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing ist ein Baustein bei der Realisierung dieser Aufgabe.



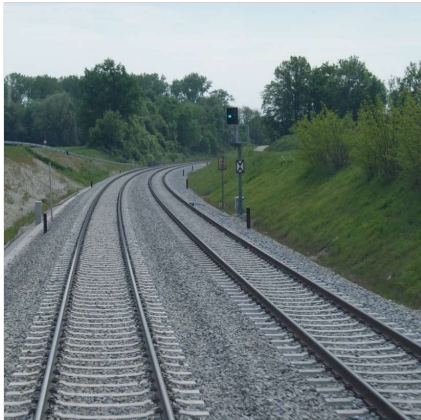
Die Transportkapazität eines Güterzugs entspricht der von 50 bis 70 Lkw

Durch den Ausbau werden **121,4 Millionen Pkw-Kilometer** im Nah- und Fernverkehr pro Jahr eingespart

20,7 Millionen Lkw-Kilometer werden weniger gefahren als bisher

Mit der Elektrifizierung der ABS 38 können rund **23.100 Tonnen Kohlendioxid** (CO₂)-Emissionen im Jahr eingespart werden

Projektvorstellung



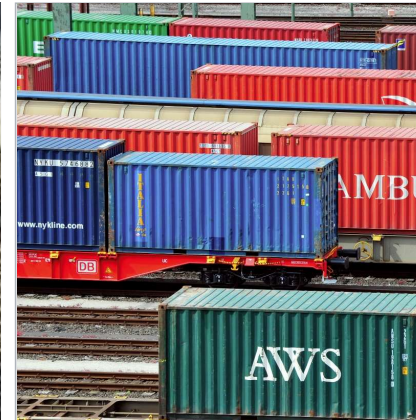
**Zweigleisiger
Teilausbau** der
Strecke



Durchgehende
Elektrifizierung



Anpassung von
Bahnsteiganlagen



Verlängerung der
Güterzugnutzlängen



Bau und
Elektrifizierung der
Truderinger Kurve



Technische Ziele

Projektvorstellung

Ziele



**Quantitative
Steigerung des
SPNV-Angebots**



**Verkürzung der
Reisezeiten**
(Streckenhöchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/h)



Entlastung der
Brennerzulaufstrecke
im Abschnitt München–
Rosenheim



Anbindung des
Flughafens



**ChemDelta
Bavaria**



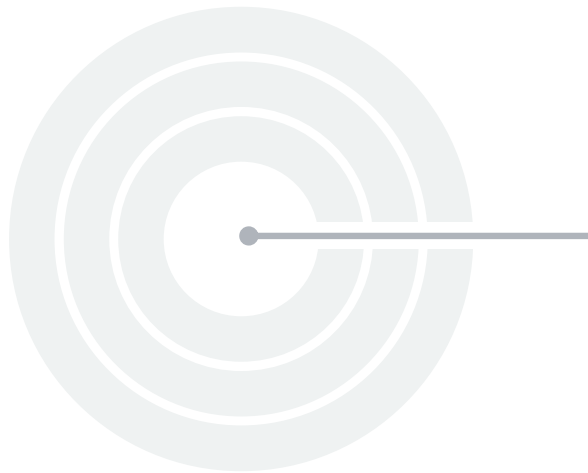
Marktgerechte
Anbindung des **bay.
Chemiedreiecks**
durch Schaffung von
Trassenkapazitäten



Verkehrliche Ziele

Projektvorstellung

Spürbare Vorteile für die Region



Verkürzung der **Reisezeit** und Erhöhung der **Kapazität** für den Zugverkehr

Schallschutz für die Anwohner

Verbesserte **Flughafenanbindung**

Sicherheits- und Komfortgewinn
durch Aufhebung von Bahnübergängen

Entlastung von Mensch und Umwelt durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Umstellung von Diesel- auf Elektroloks

Projektvorstellung

Gesamte ABS 38



307 km Oberleitung



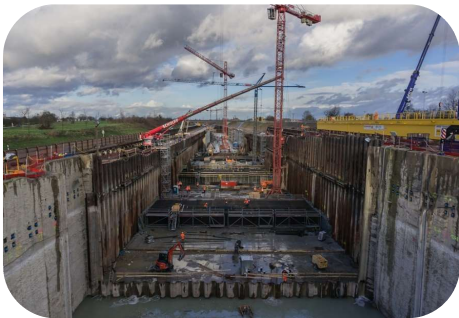
115 km neue Gleise



23 Bahnübergänge



19 Bahnhöfe/Haltepunkte



1 Trogbauwerk



129 Eisenbahnüberführungen



40 Straßenüberführungen



22 km Bahnstromleitung

ABS 38 Planungsabschnitte

PA 01: Markt Schwaben – Ampfing

Geplante Maßnahmen	
	ETCS (European Train Control System)-Ausrüstung der Strecke
Der ca. 45 km lange Abschnitt wird für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert	Verdichtung und Optimierung der Blockteilung zur Erhöhung der Zugfrequenz
Alle Bahnübergänge werden aufgehoben und Ersatzmaßnahmen geplant	Anpassung der Signaltechnik
Bahnhöfe und Haltepunkte werden barrierefrei ausgebaut: Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach, Dorfen, Schwindegg	Ausrüstung der Strecke mit ESTW oder DSTW -Technik und Ersatz der mechanischen Stellwerke Hörlkofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach
Bestehende Eisenbahn- und Straßenüberführungen werden aufgeweitet	Schaffung von betrieblichen Bahnhöfen
Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen	Neubau Einbindung des zweiten Gleises im Bf Markt Schwaben

ABS 38 Planungsabschnitt 1

PFA 1.5: Dorfen

Vorstellung der DB-Planung

Rutzmoos

Das soll hier gemacht werden:

- Die Anbindung der Isener Siedlung erfolgt bestandsnah unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten.
- Die Staatsstraße St2086 kreuzt unter der Vorgabe von EKL 3, Entwurfsgeschwindigkeit $v=70$ km/h die Bahntrasse.

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Rutzmoos in optimierter Lage



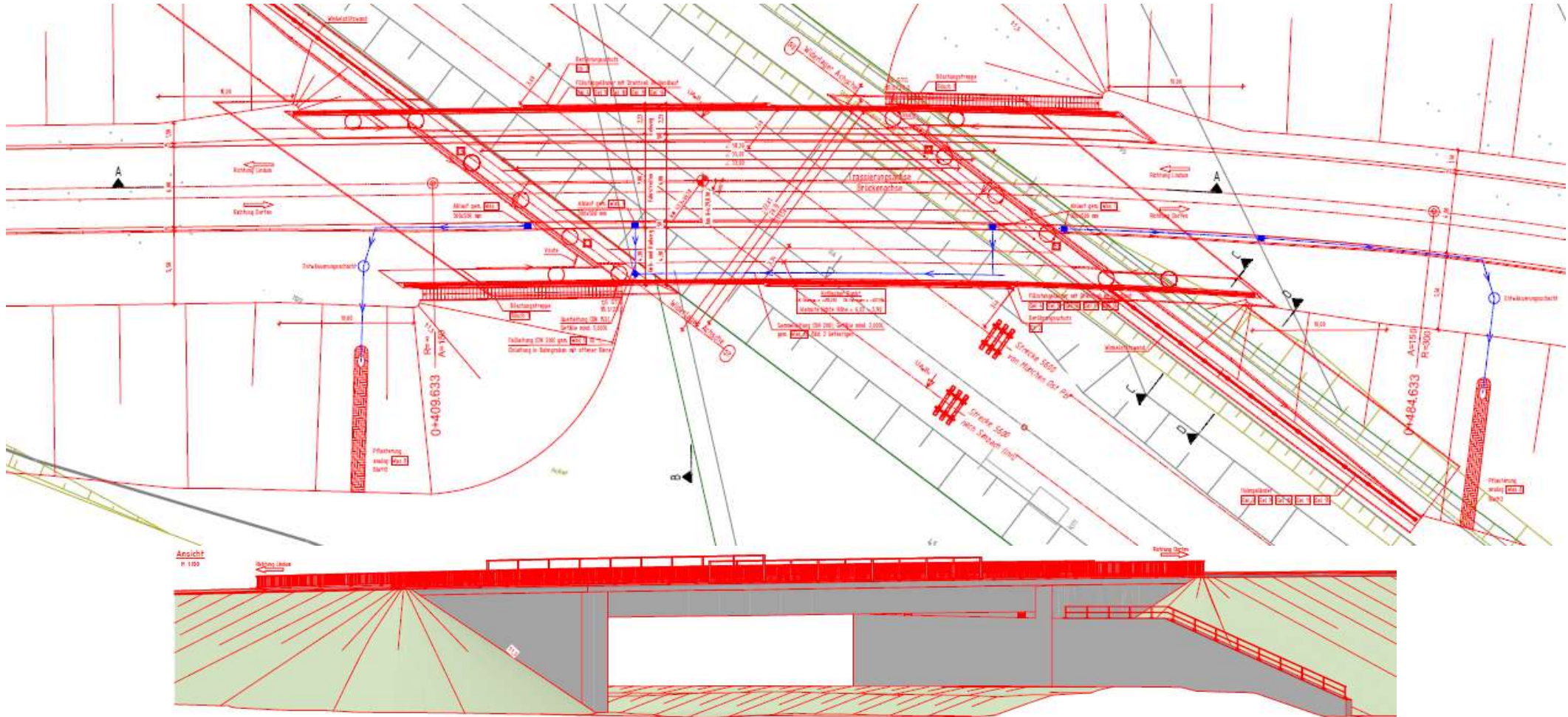
- Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten (auch Anbindung Rutzmoos und Mösl)
- Querung an optimierter Stelle, daher nach Westen verschoben

VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

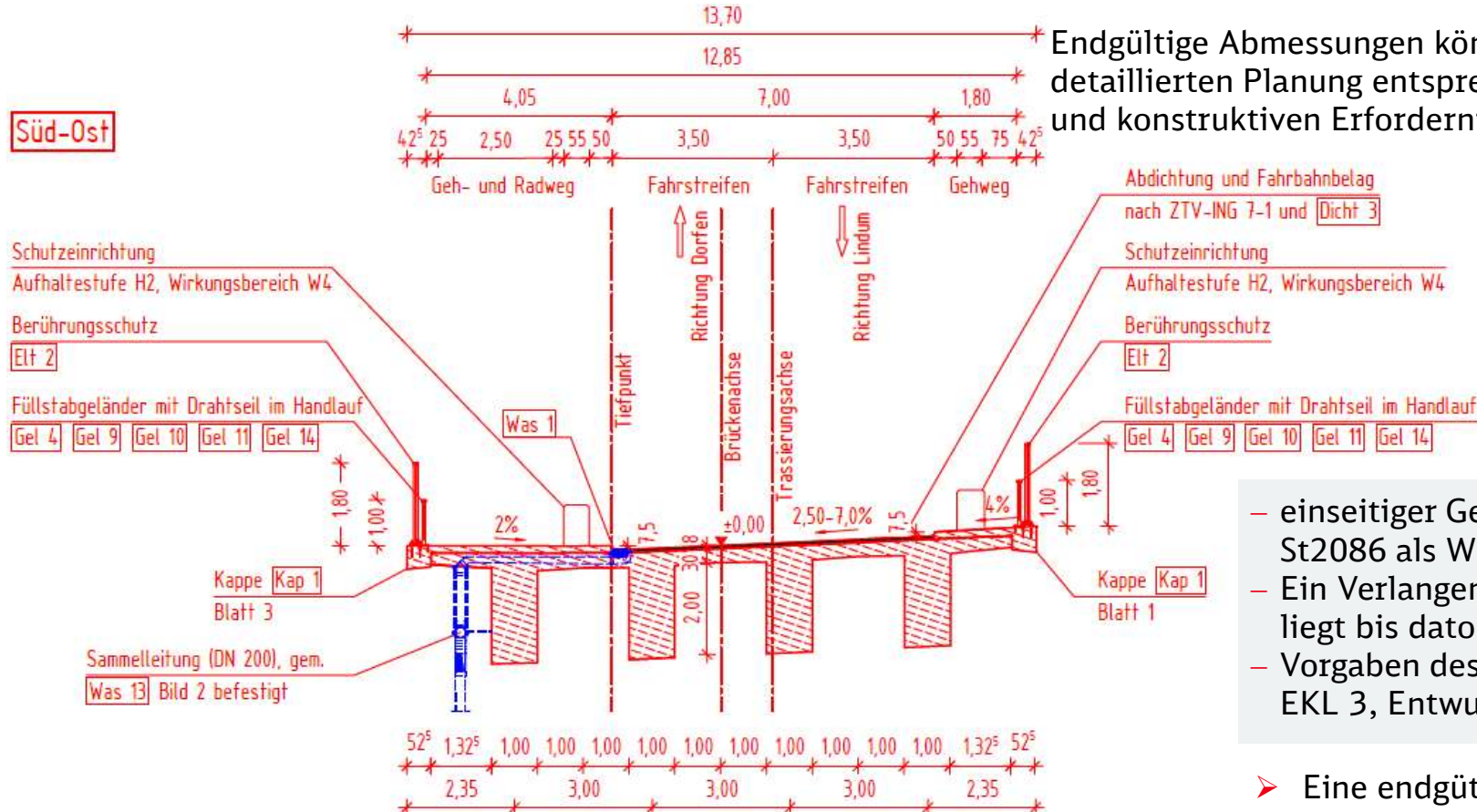
Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Rutzmoos in optimierter Lage

VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt



Aktuelle DB-Vorzugsvariante SÜ Rutzmoos in optimierter Lage



VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

- einseitiger Geh- und Radweg östlich der St2086 als Wunsch der Stadt Dorfen
- Ein Verlangen des Straßenbaulastträgers liegt bis dato nicht vor.
- Vorgaben des Straßenbaulastträgers: EKL 3, Entwurfsgeschwindigkeit 70 km/h

- Eine endgültige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ist zu fixieren.
- Die Kostenaufteilung ist noch zu klären.

Birkenallee

Das soll hier gemacht werden:

- Fußgängerquerung der Bahnstrecke
- Erhalt der Wegebeziehung des vorhandenen Feldwegs
- Erhalt der als Naturdenkmal eingestuften Bäume
- Anbindung des Naherholungsgebiets Lindenallee
- Anbindung des stadteigenen Grundstücks auf der Nordseite

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

FÜ Birkenallee – Lage optimiert



VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

- Erhalt der Wegverbindung
- OK Fußgängerüberführung ca. 7m über SOK
- KEINE Beeinflussung der Linden
- FÜ als zusätzliches Bauwerk
- zusätzlicher Grunderwerb notwendig
- Anbindung an das stadteigene Flurstück als zukünftige Anschlussmöglichkeit

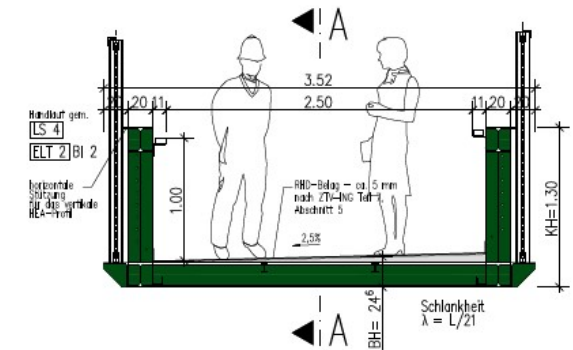
Aktuelle DB-Vorzugsvariante

FÜ Birkenallee – Lage optimiert

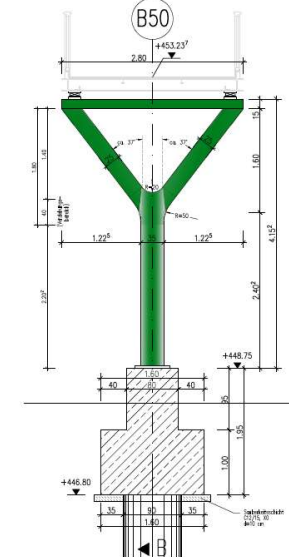
Endgültige Abmessungen können erst nach einer detaillierten Planung entsprechend der statischen und konstruktiven Erfordernissen getroffen werden.



FÜ Birkenallee Brückenteil A



Querschnitt B50
Pfeilerachse B50



VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

- außenliegendes St-Fachwerk
- Einsparung Bauhöhe und damit Einsparung Rampenlänge
- abgestimmte Breite 2,5 m, daher Brücke nur für Fußgänger (Radfahrer müssen schieben.)
Bei gemeinsamer Nutzung für Radfahrer und Fußgänger ist eine Breite von 4,0 m erforderlich.

- Eine endgültige Vereinbarung mit der Stadt Dorfen ist noch zu fixieren.
- Die Kostenaufteilung ist noch zu klären.

B15 / Haager Straße

Das soll hier gemacht werden:

- Maximale Tieflage der geplanten SÜ unter Inkaufnahme einer weiteren Verschiebung des Bf nach Osten
- Anschluss der Straßen- und Wegebeziehungen Bahnhofstraße und Am Bahndamm an die B15
- Anschluss der neu entstehenden Gewerbefläche „Supermarkt“ über einen Kreisverkehr

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Haager Str. / B15

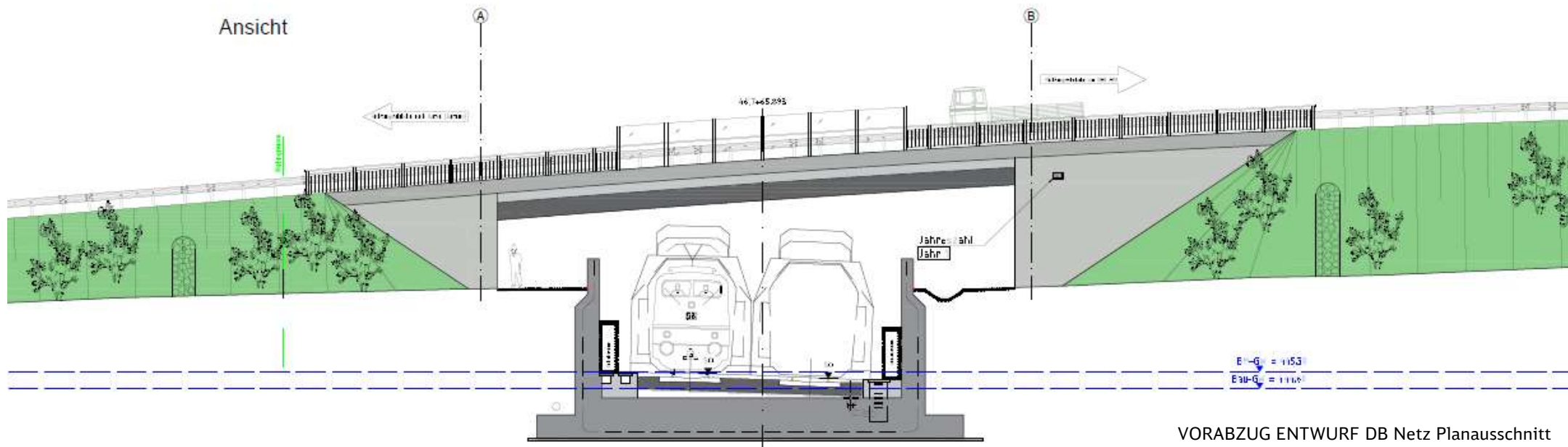


- B15 liegt tief genug, so dass Bahnhofsstraße und Am Bahndamm baulich angeschlossen werden können.
- Der Bf verbleibt aufgrund der Optimierung der SÜ Haager Straße/B15 in östlicher Lage.
- Auf der Ostseite wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg gewünscht.
- Auf der Westseite ist ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen

- Es ist noch zu klären, wer Straßenbaulastträger für die Geh- und Radwege wird.
- Eine endgültige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ist zu fixieren.
- Die Kostenaufteilung ist noch zu klären.

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Haager Str. / B15

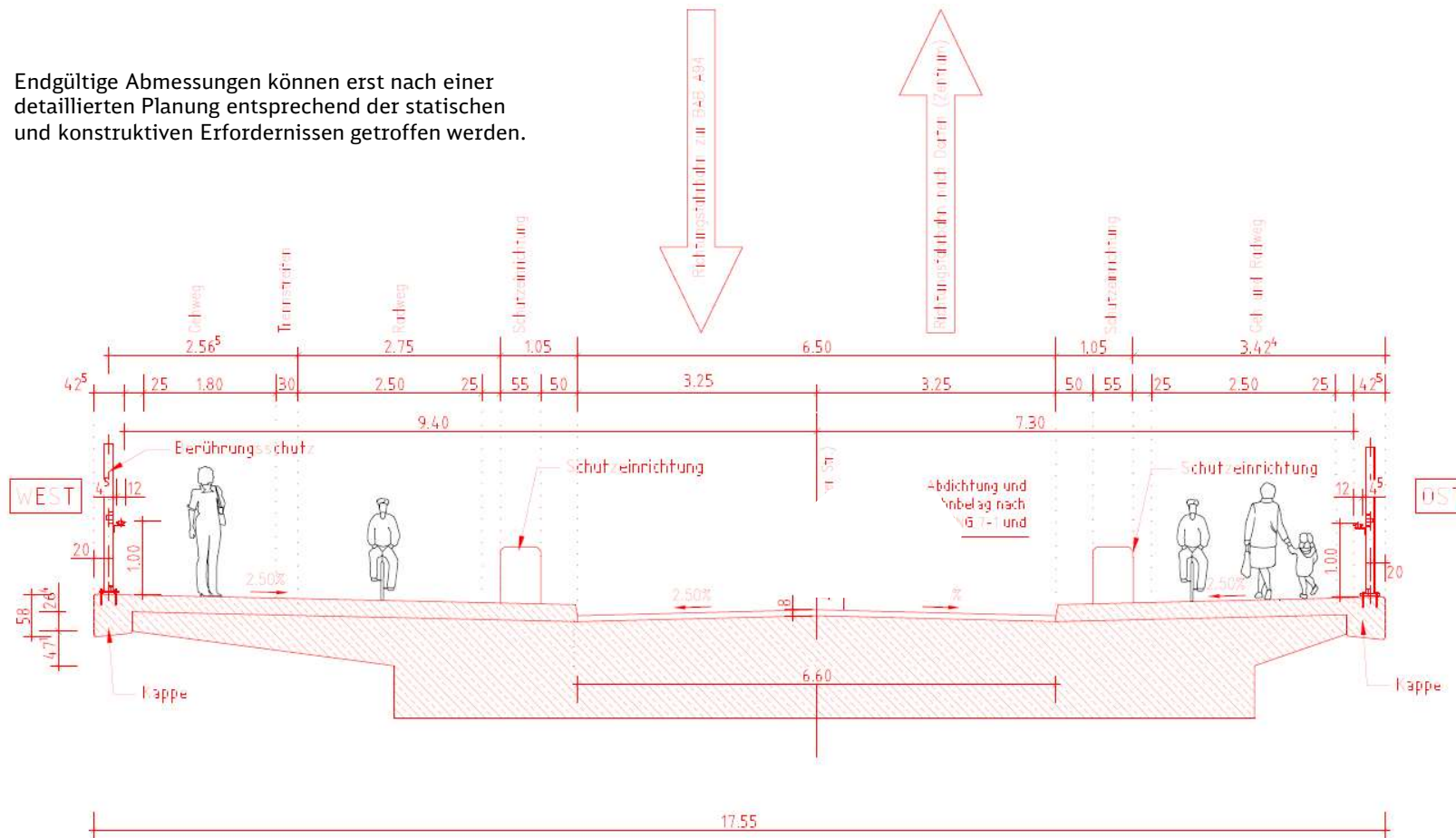


- SOK wurde um ca. 3,5 m abgesenkt, vgl. zum Bestand
- B15 liegt damit jetzt tiefer und voraussichtlich tief genug für den Anschluss Am Bahndamm und der Bahnhofsstraße

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Haager Str. / B15

Endgültige Abmessungen können erst nach einer detaillierten Planung entsprechend der statischen und konstruktiven Erfordernissen getroffen werden.



- Auf der Westseite ist ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen.
- Auf der Ostseite ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen.

VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

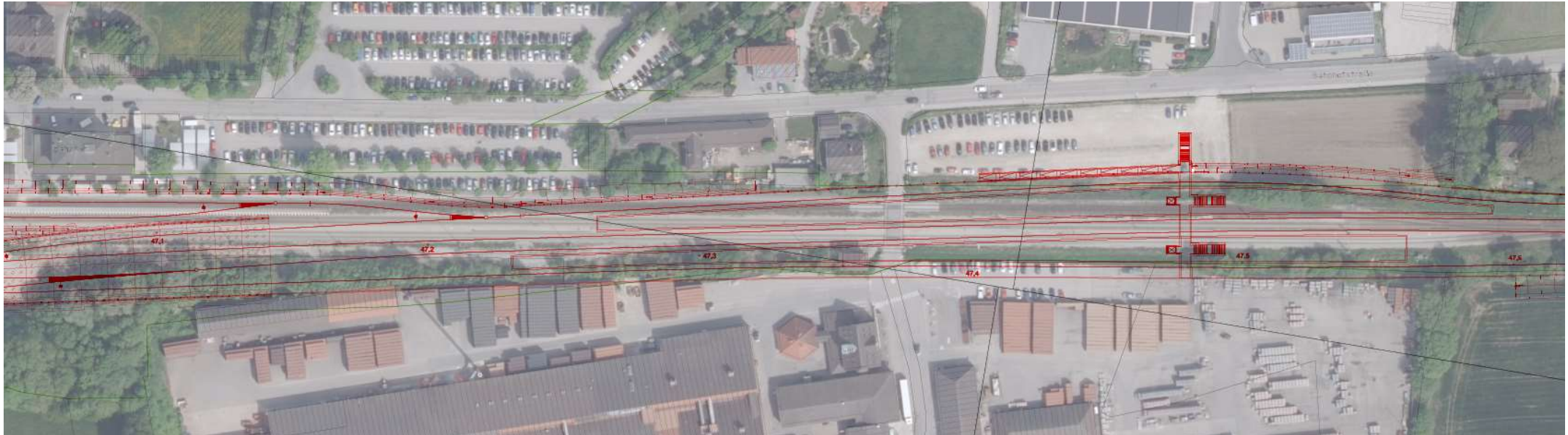
Personenunterführung Bahnhof Dorfen

Das soll am Bahnhof gemacht werden:

- Zugang zu den Bahnsteigen
- Herstellen einer Verbindung zum Meindl-Gelände für Fußgänger optional möglich
- Die Verschiebung des Bf nach Westen konkurriert mit der Tieferlegung der SÜ Haager Straße/B15.
- Die Verschiebung des Bf nach Osten wurde bei maximaler Tieferlegung der Haager Straße minimiert.

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

Entwurf PU Bahnhof Dorfen



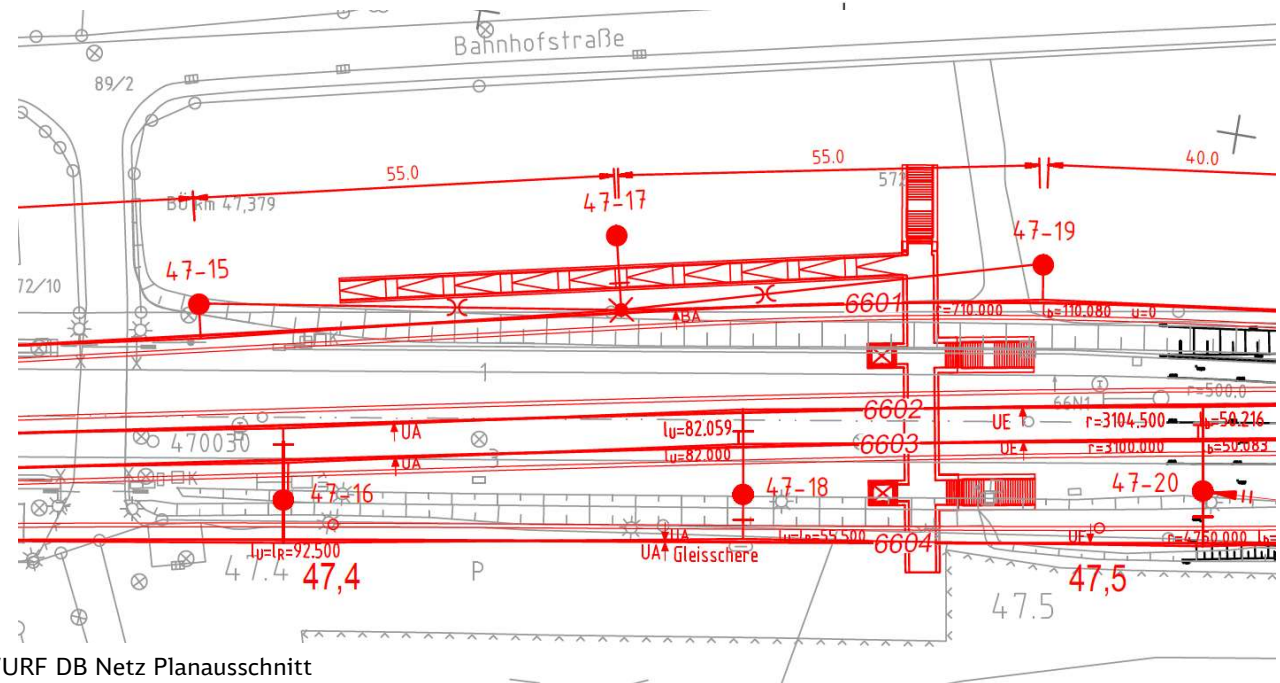
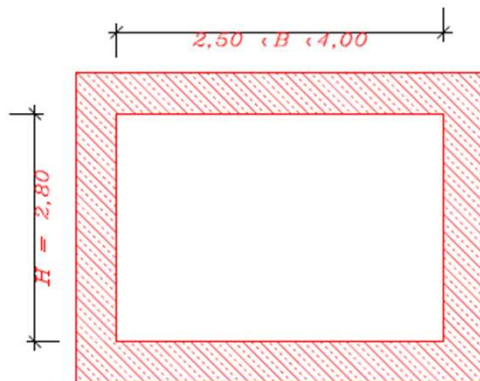
- Bf verbleibt aufgrund der Optimierung der SÜ Haager Straße/B15 in östlicher Lage
- Bf-Zugang über eine Personenunterführung von Norden
- Optionale Erweiterung der PU als Durchstich ist möglich

VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

Aktuelle DB-Vorzugsvariante und Wunsch der Stadt Dorfen

Entwurf PU Bahnhof Dorfen – Gegenüberstellung

Endgültige Abmessungen können erst nach einer detaillierten Planung entsprechend der statischen und konstruktiven Erfordernissen getroffen werden.



VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

- bevorzugte DB-Variante
PU als Bahnsteigzugang

- Aufweitung des Querschnitts für die Benutzung durch Fußgänger, daher optionale Durchstich nur für Fußgänger möglich (Radfahrer müssen schieben.)
- Die Breite der PU ist abhängig von ihrer Länge.

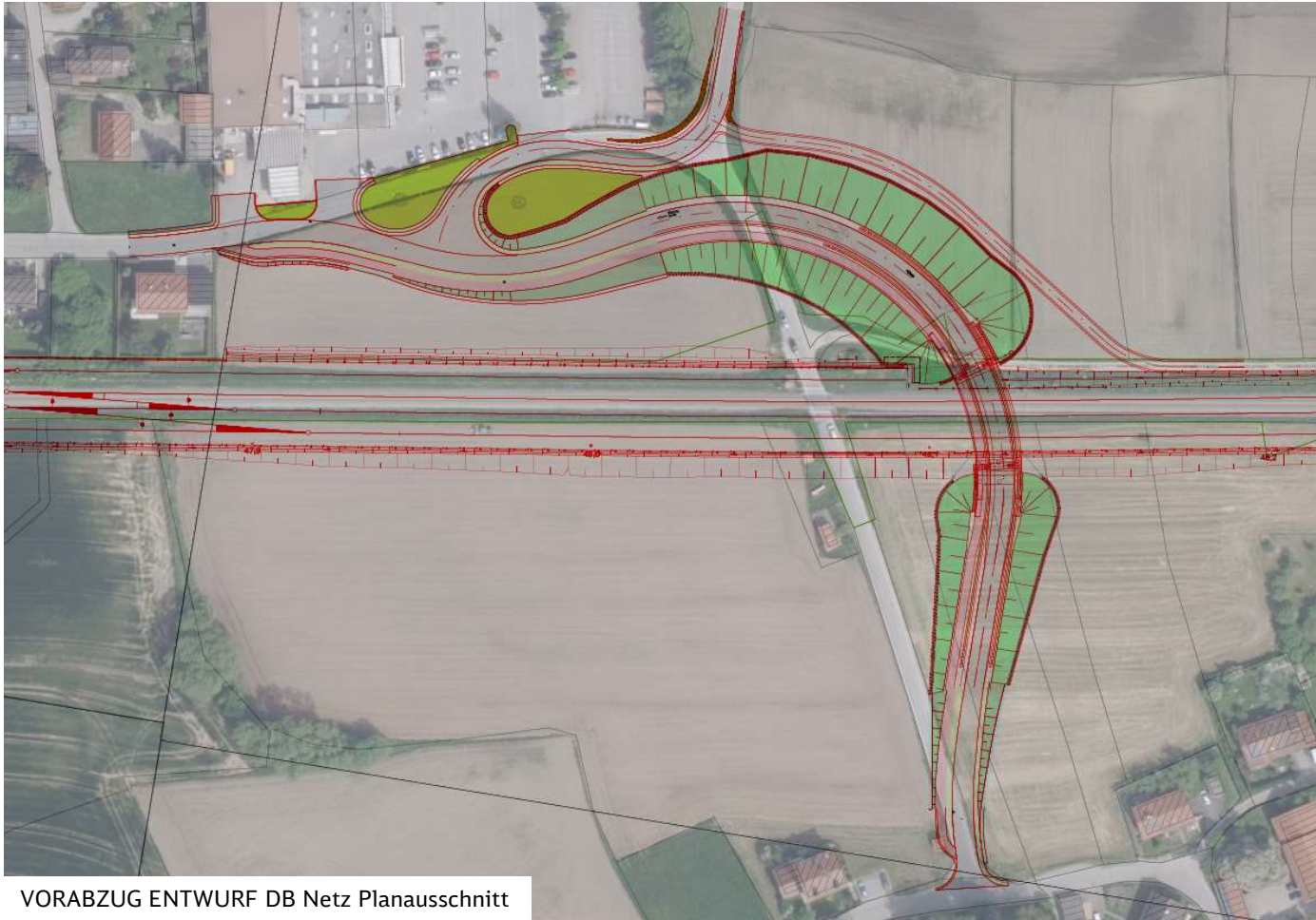
Kloster Moosen

Das soll hier gemacht werden:

- Anbindung der Wege nördlich des BÜ
- Anschluss des Supermarkts, der Tankstelle und des Parkplatzes
- Anschluss an Bestand südlich des BÜ
- Einseitiger Geh- und Radweg an der Westseite

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

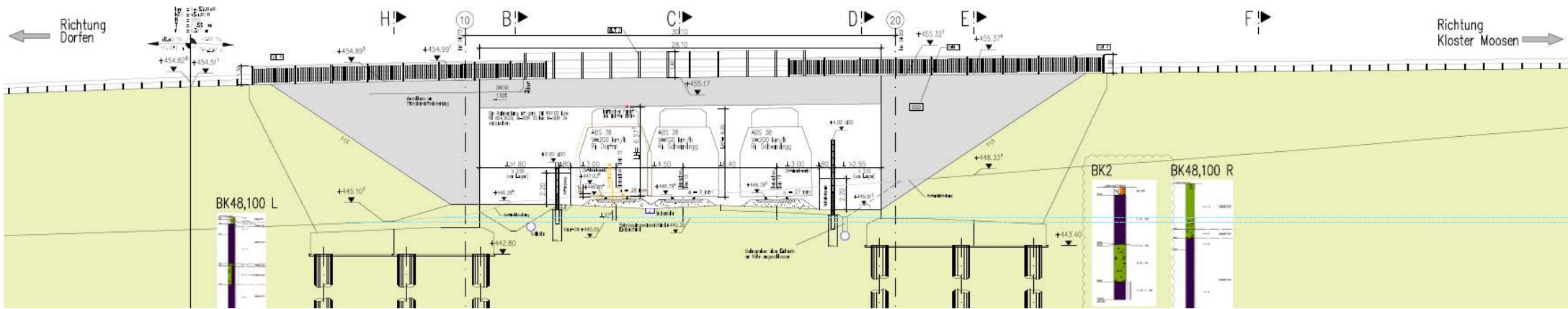
SÜ Kloster Moosen –alle Straßenanbindungen optimiert



VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

- alle Straßenanbindungen berücksichtigt
- bestandsnahe Lage bedeutet geringeren Eingriff in das Landschaftsbild
- Radweg der Stadt Dorfen auf Rampe (Verlangen Stadt)

SÜ Kloster Moosen –alle Straßenanbindungen optimiert



Endgültige Abmessungen können erst nach einer detaillierten Planung entsprechend der statischen und konstruktiven Erfordernissen getroffen werden.

VORABZUG ENTWURF DB Netz Planausschnitt

SÜ Kloster Moosen –alle Straßenanbindungen optimiert



Plan view of a railway track layout. The diagram shows a track with various segments and distances. Key features include:

- Directions:** "Richtung Schwindegg" (left) and "Richtung Dorfen" (right).
- Track Segments and Distances:**
 - Top segment: 13.70 (total), 12.85 (sub-segment).
 - Below top segment: 2.22^s, 7.30, 4.17^s.
 - Below that: 42^s, 80, 50, 50, 50, 2.75, 5.50, 2.75, 80, 50, 50, 50, 2.75, 42^s.
- Labels and Features:**
 - "Ri. Dorfen" (upward arrow) and "Ri. Kloster Moosen" (downward arrow).
 - "GVSt Bahnhofstraße v ≤ 50 km/h" with a 6.0% slope.
 - "Achse Bahnhofsstraße".
 - "Fahrbahnaufweitung".
 - "Randstreifen".
 - "z.B. Eco-safe 1.33 BW (H1, W2)" and "SE" (Signal Equipment).
 - "Geh- und Radweg" (Pedestrian and Bicycle Path).
 - "Tiefpunkt" (Low point) with a 20 cm depth.
 - "Spaltmastasphalt-Deckschicht 3.5 cm", "Gussasphalt-Schutzschicht 4.0 cm", "Bitumenschweißbahn auf 0.5 cm Epoxidharz-Grundierung", "Fahrbahnbelag 8.0 cm".
 - "KH = 1.675" (Crossing height).
- Bottom Segment Distances:** 52^s, 2.25, 5, 2.00, 97^s, 5, 2.00, 97^s, 5, 2.00, 5, 2.25, 52^s.

- Eine endgültige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ist zu fixieren.
- Die Kostenaufteilung ist noch zu klären.

SÜ Wasentegernbach

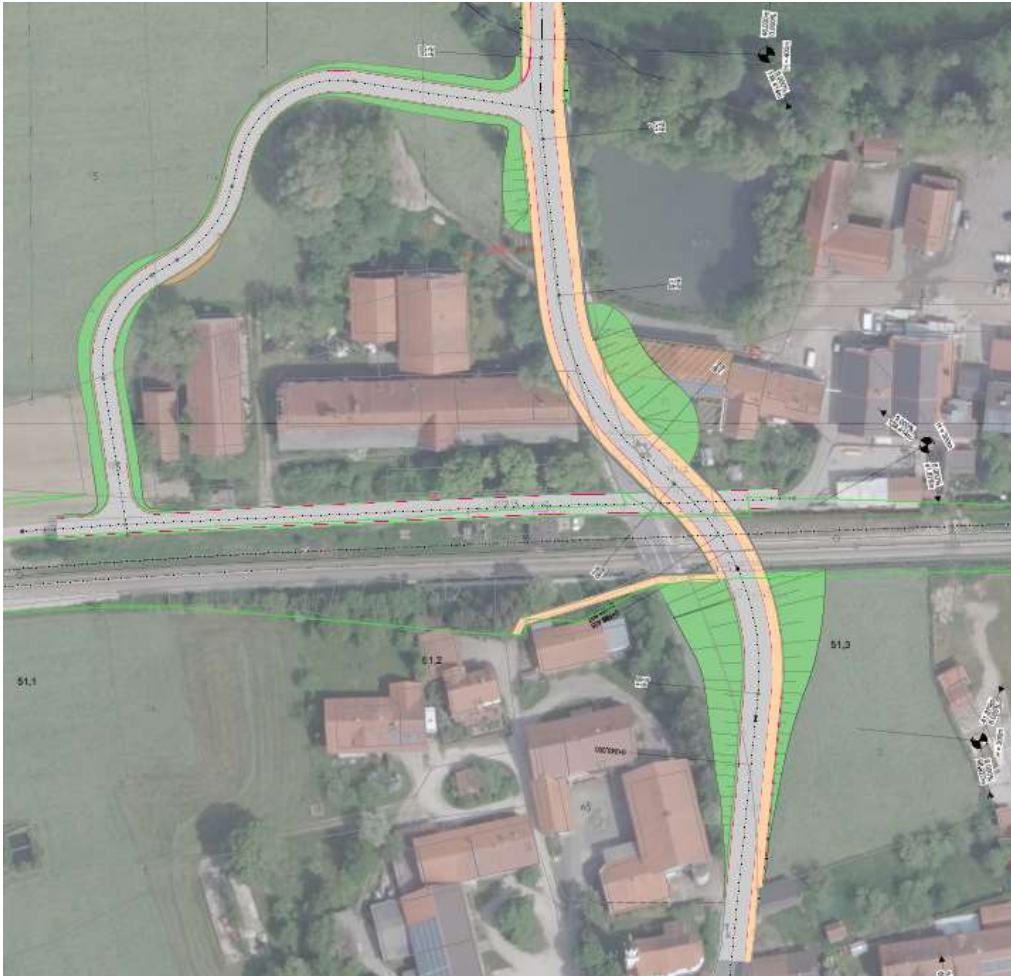
Das soll hier gemacht werden:

- Anbindung der Wege nördlich und südlich der SÜ
- Berücksichtigung der Geh- und Radwege

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

SÜ Wasentegernbach

VORABZUG ENTWURF
DB Netz Planausschnitt



- Erhalt der Wegverbindung
- Geh- und Radwege gemäß Abstimmung zwischen dem Landratsamt Erding und der Stadt Dorfen

- Eine endgültige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ist zu fixieren.
- Die Kostenaufteilung ist noch zu klären.

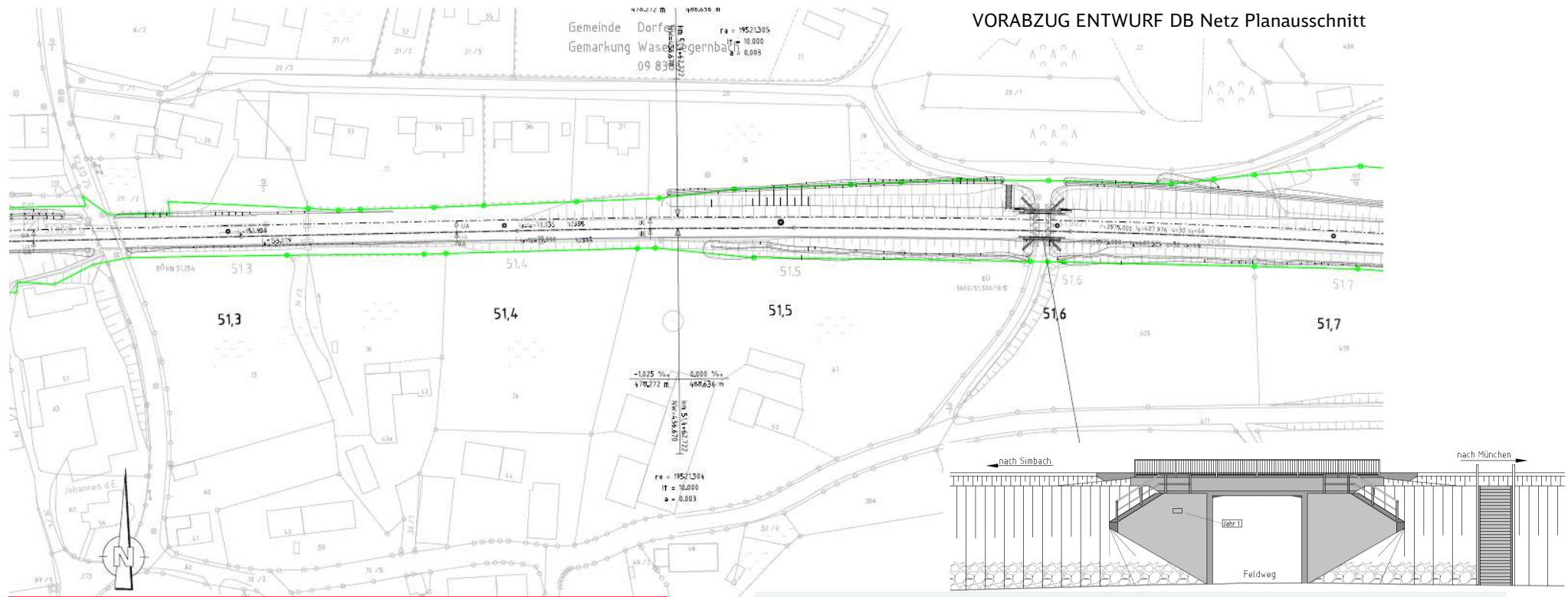
EÜ Wasentegernbach

Das soll hier gemacht werden:

- Anbindung der Wege nördlich und südlich der EÜ
- Beibehaltung der vorhandenen geometrischen Abmessungen

Aktuelle DB-Vorzugsvariante

EÜ Wasentegernbach – Durchfahrt wie Bestand



- Erhalt der Wegverbindung
- Wunsch der Stadt Dorfen
Die geometrischen Abmessungen der Durchfahrt bleiben wie im Bestand.

- Die Stadt Dorfen muss eine stichhaltige Begründung vorlegen, damit die geom. Abmessungen gem. Bestand beibehalten werden können
- Eine endgültige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ist zu fixieren.

Kommunikation und Öffentlichkeit

Die ABS 38: Für Südostbayern. Fürs Klima. Für die Menschen.



Schreiben
Sie uns!



Besuchen
Sie uns!



Am Bahnhof Mühldorf
Donnerstags 14 - 18 Uhr
An Feiertagen geschlossen
Gruppenführungen auf Anfrage

Klicken
Sie sich
rein!



Infomail abonnieren
unter: www.abs38.de/infomail.html

Projektbeirat
ABS 38

- Knapp 30 Mitglieder und Mandatsträger aus Politik und Wirtschaft
- Leitung: Herr **Klaus-Dieter Josel**, DB-Konzernbevollmächtigter



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit**



NETZE