

**1**

 **Begrüßung**



# Begrüßung der Projektleitung

- Alexander Pawlik  
Gesamtprojektleiter ABS 38
- Michael Althaus  
Projektleiter ABS 38 Ost  
(Tüßling-Freilassing)



**Begrüßung**  
**Dr. Arne Spieker**

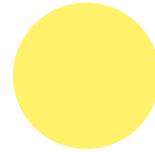
Moderation Dialogforum  
ABS 38 Ost (Tüßling-Freilassing)

ifok GmbH

# Agenda



**Begrüßung**



**Vorstellung des aktuellen Projektstands**



**Einblick in die Ergebnisse des Scopingverfahrens  
und Integration in die Planungen**



**Ermittlung des Schallschutzes für die ABS38 Ost  
(Vorstellung durch den unabhängigen Gutachter)**



**Ausblick auf das weitere Vorgehen im Rahmen der  
Entwurfsplanung und Protokollcheck**

# 2

## Vorstellung des aktuellen Projektstands

*Anschließend Raum für Fragen und Diskussion*



# Vorstellung des aktuellen Projektstandes

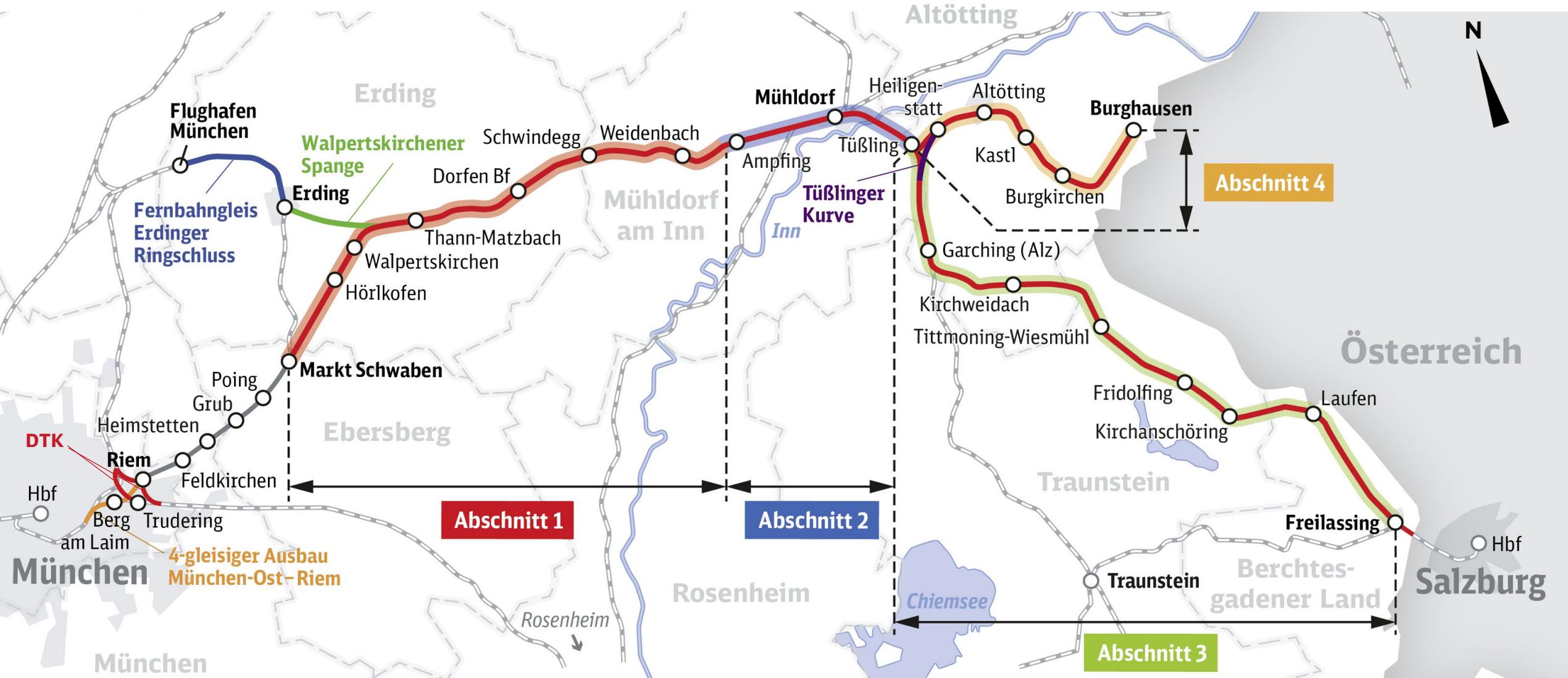
---

20. Juni 2023 | Freilassing



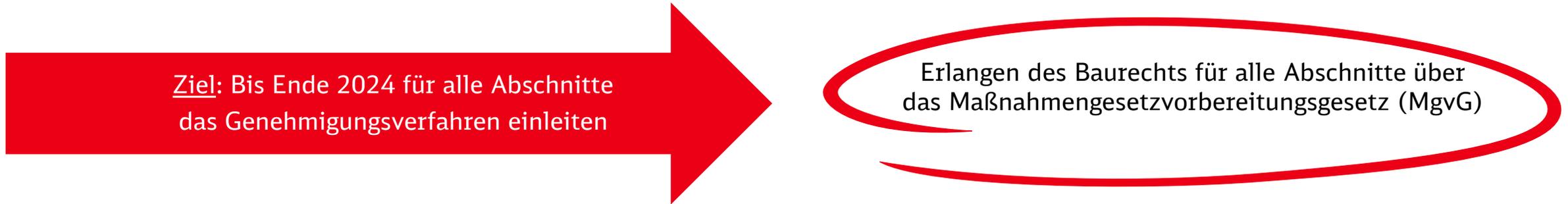
# Aktueller Projektstand

## Ausbaustrecke 38 (München–Mühldorf–Freilassing/Burghausen)



# Aktueller Projektstand

Entwurfsplanung im Abschluss, erste Genehmigungsverfahren begonnen



Abschnitte  
1, 2, 3, 4

Abschnitte  
1.2, 1.4, 2.1

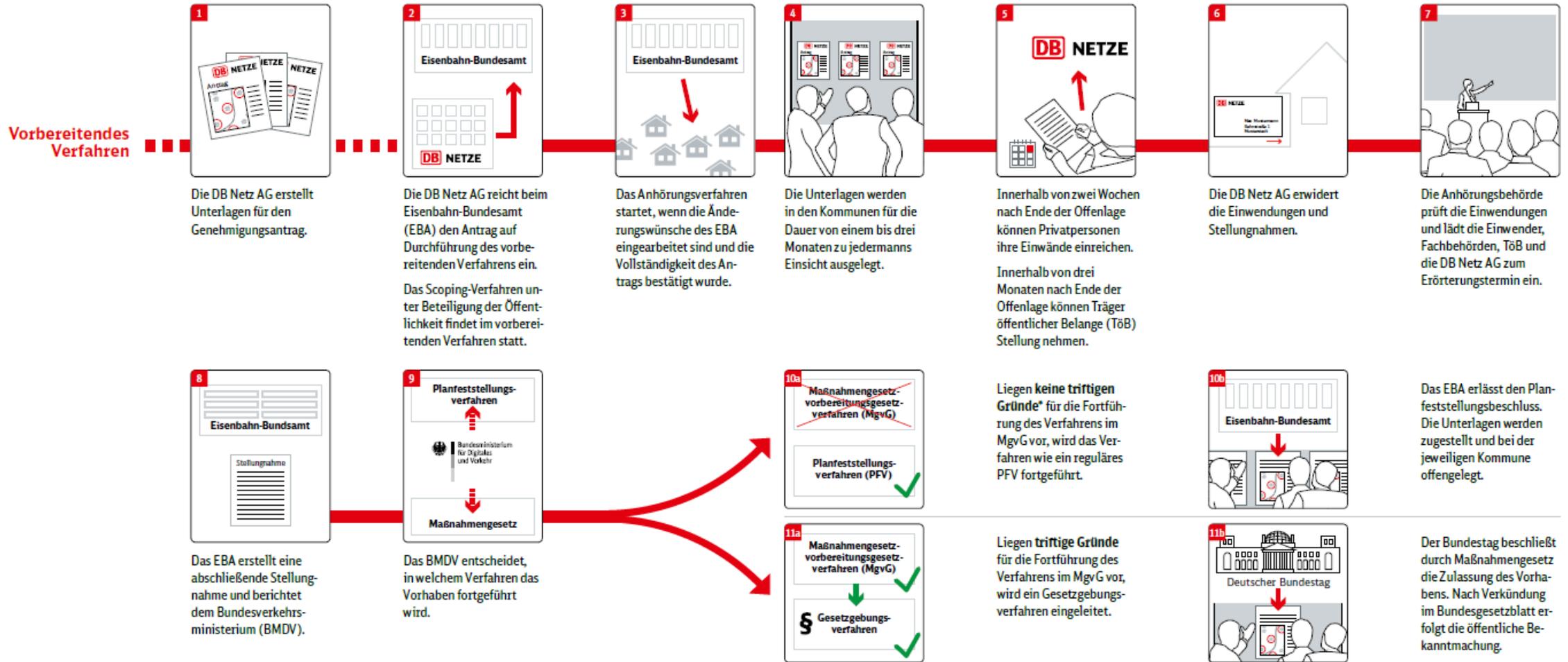


Veröffentlichung der Planung,  
Möglichkeit zur Stellungnahme für  
Bürger:innen und TöB\*.

\*Träger öffentlicher Belange

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

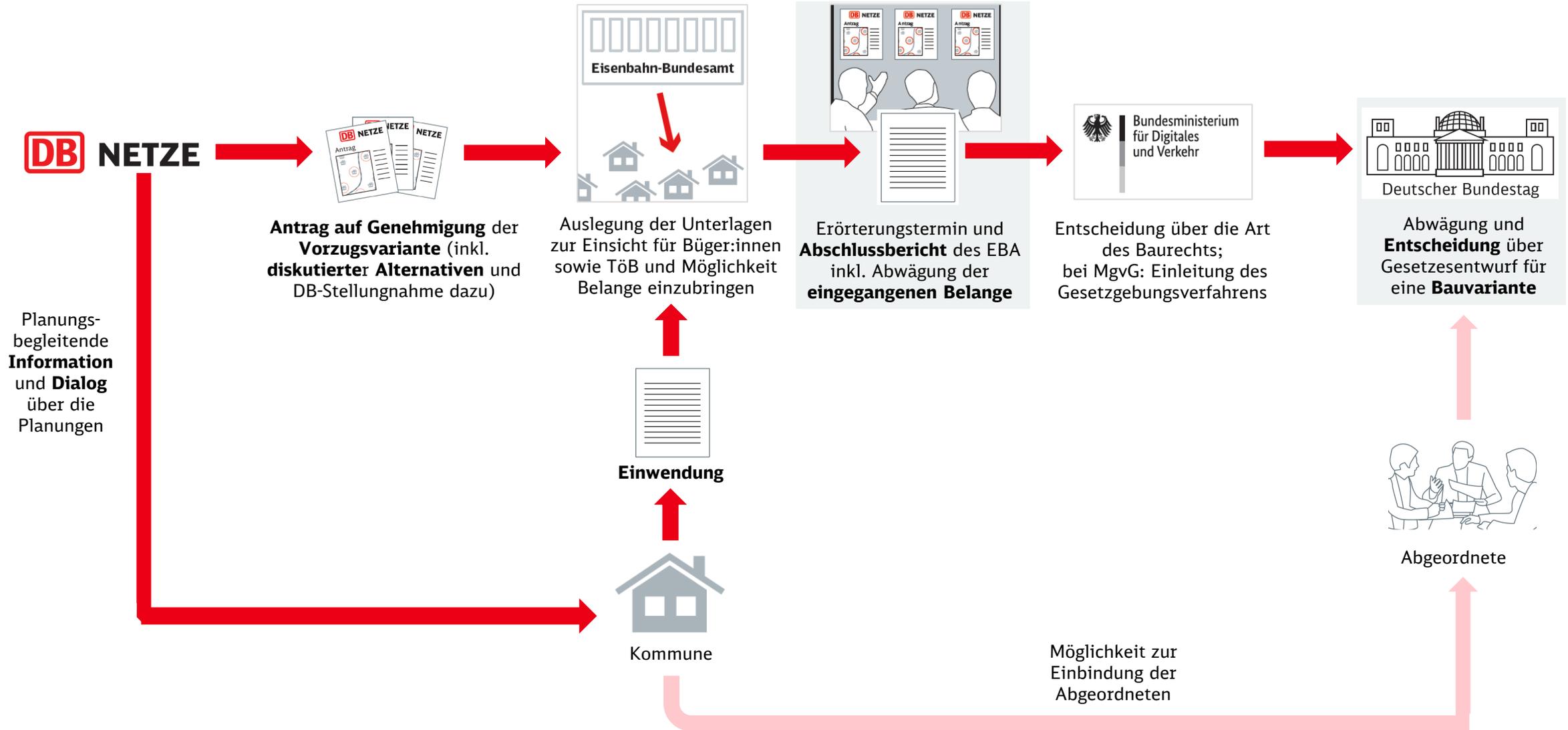
## Ablauf des Genehmigungsverfahrens



\* triftige Gründe für die Fortführung im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzverfahren liegen vor, wenn eine wesentliche Beschleunigung zu Gunsten des Gemeinwohls zu erwarten ist.

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

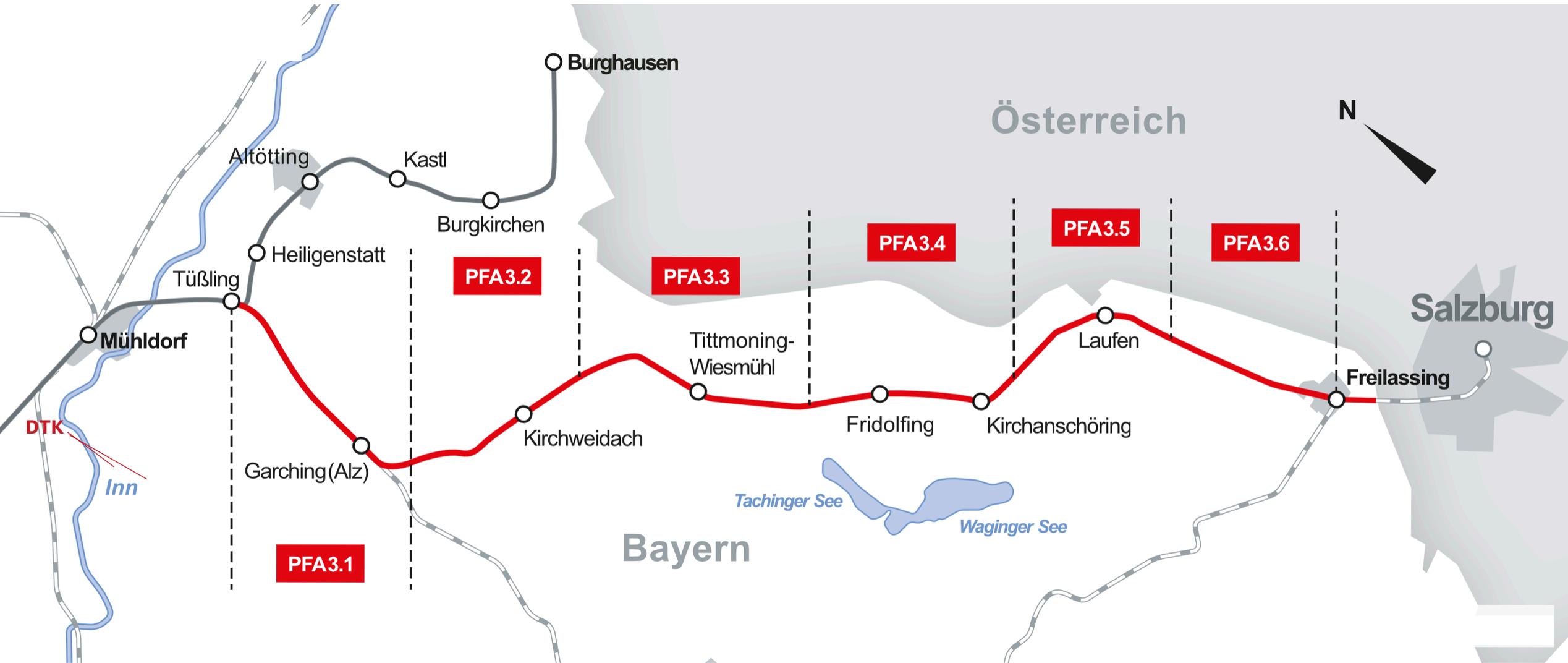
## Ablauf des Genehmigungsverfahrens (MgvG)



\*Träger öffentlicher Belange

# Aktueller Projektstand

## Planungsabschnitt 3: Tüßling–Freilassing (ABS 38 Ost)





**Einarbeitung der umwelt-bezogenen Einwendungen** aus dem Scoping-Verfahren in die Planungen.

**Planungsbegleitende Gespräche** mit Anlieger:innen und Kommunen zu Planungsdetails wie Bahnhofsgestaltungen, Brückenplanungen oder Rettungswegekonzepte.

**Integration der** vom Freistaat zu finanzierenden **Haltepunkte Saaldorf-Surheim und Freilassing-Nord** in die Entwurfsplanung.

Sukzessives **Abschließen der Entwurfsplanung** inkl. der dafür erforderlichen Gutachten (Umwelt, Schall- und Erschütterung, Boden, Hydrogeologie).

**Vorbereitung der Veröffentlichung** der Planungsergebnisse für den ersten Abschnitt im Juli.



**Ihre Fragen und  
Anliegen**

# 3

## **Einblick in die Ergebnisse des Scopingverfahrens und Integration in die Planungen**

*Anschließend Raum für Fragen und Diskussion*

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Das Scopingverfahren



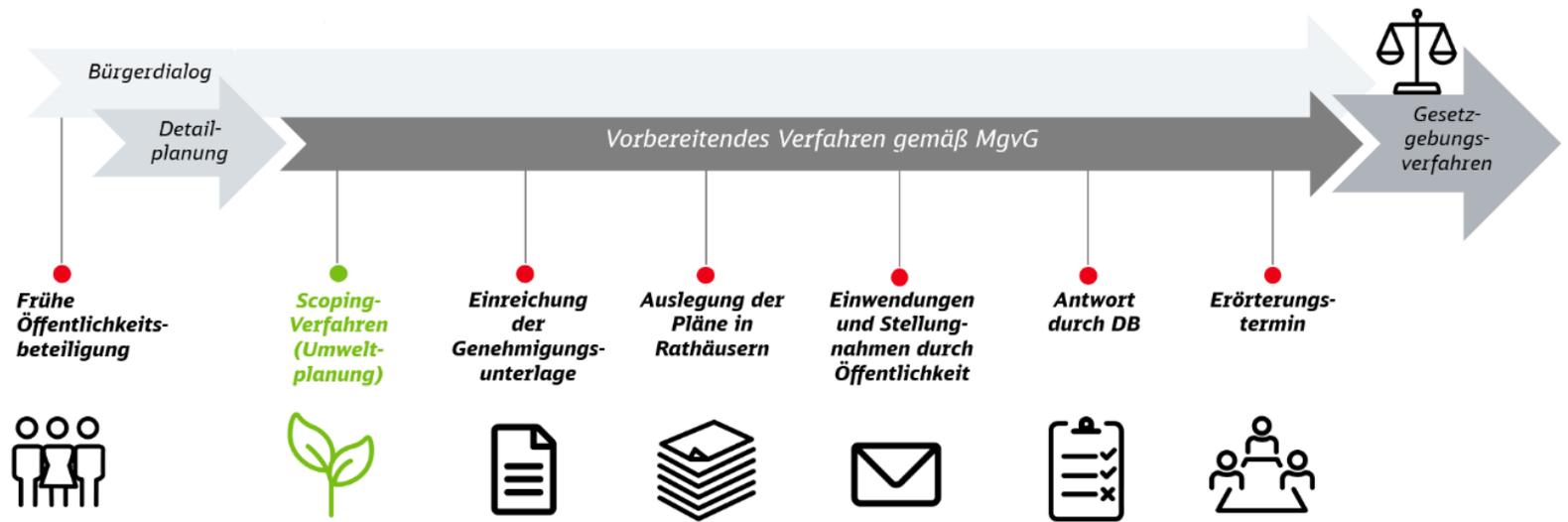
### Scoping-Verfahren:

- Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
- Umfang, Schwerpunkte, Detailtiefe, Methoden
- Beteiligung der Öffentlichkeit



### Schutzgüter:

1. Mensch
2. Tiere und Pflanzen
3. Luft und Klima
4. Landschaft
5. Boden
6. Wasser
7. Kultur- und Sachgüter



# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Ergebnisse der Fauna-Kartierung

### Beispiele nachgewiesener Tierarten:

- **Säugetiere:** 18 Fledermausarten, Biber, Haselmaus, Siebenschläfer
- **Amphibien:** Laubfrosch, Kammermolch, Gelbbauchunke, Erdkröte
- **Reptilien:** Zauneidechse, Bildschleiche, Schlingnatter, Ringelnatter
- **Vögel:**
  - Häufige und weit verbreitete Arten (z.B. Amsel, Buchfink, Blaumeise)
  - Ca. 60 naturschutzfachlich relevante Arten
  - Streng geschützte Arten (z.B. Kiebitz, Grünspecht, Mäusebussard)
- **Tag- und Nachtfalter:** Ca. 40 verschiedene Arten (z.B. Idas-Bläuling)
- **Libellen:** Ca. 20 verschiedene Arten (z.B. kleine Zangenlibelle)
- **Heuschrecken:** Ca. 20 verschiedene Arten (z.B. Feld- und Maulwurfsgrille)
- **Wildbienen:** Bis zu 45 verschiedene Arten
- **Käfer:** Scharlach-Plattkäfer
- **Muscheln:** Bachmuscheln, neozoische Zebramuscheln
- **Sonstige:** Reh, Rotfuchs, Feldhase, Dachs, Hauskatze



# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Integration der Ergebnisse in die Planungen

### Unterrichtungsschreiben des Eisenbahn-Bundesamts, Januar 2023:

- Als Ergebnis des Scoping-Verfahrens ist grundsätzlich festzuhalten, dass gegen den beabsichtigten und in der „Scoping-Unterlage“ dokumentierten Untersuchungsrahmen und die Methodik des zu erstellenden Umweltverträglichkeitsberichts (UVP-Bericht) und der Erarbeitung der Unterlagen nach § 16 UVPG **keine grundsätzlichen Einwendungen** vorgetragen wurden.

### Kooperation mit externen Umweltbehörden und -verbänden:

1. Höhere Naturschutzbehörde
2. Untere Naturschutzbehörde
3. Bund Naturschutz in Bayern e.V.
4. Landesbund für Vogel- und Naturschutz e.V.
5. Landesverband für Amphibien- und Reptilienschutz in Bayern e.V.
6. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
7. Wasserwirtschaftsamt

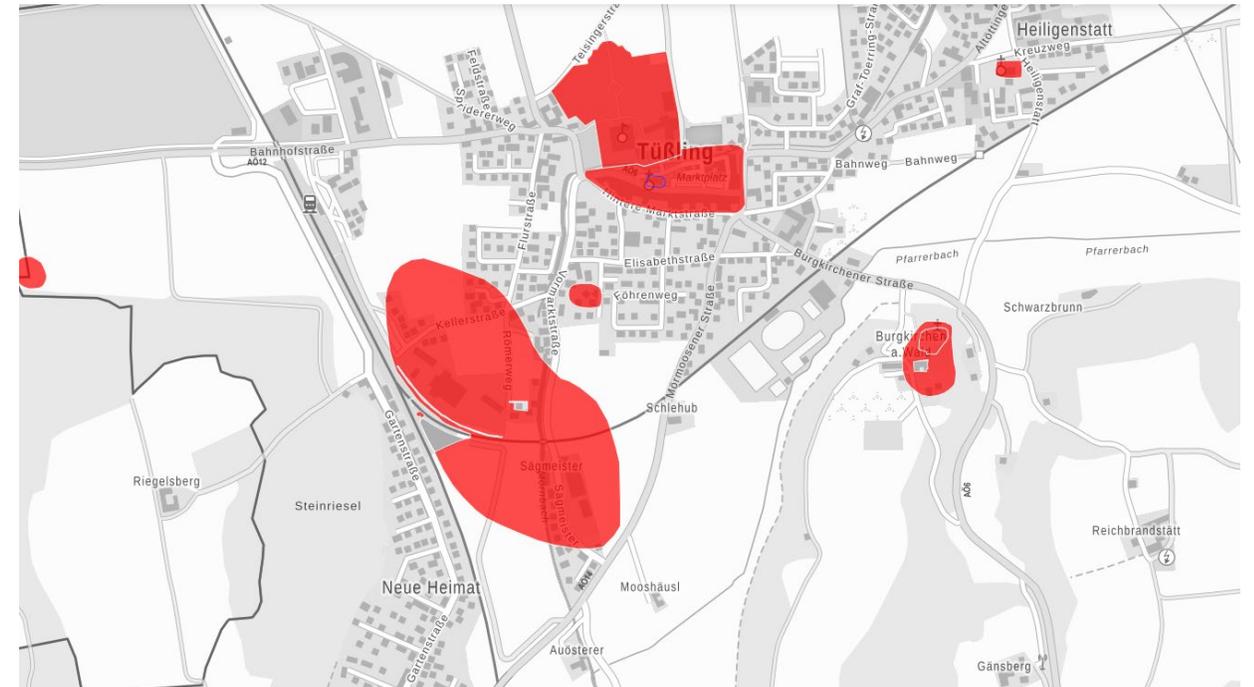


# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Integration der Ergebnisse in die Planungen

### Allgemein:

- Die **Ergebnisse der vegetationsökologischen und faunistischen Untersuchungen** der „Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege“ sind im UVP-Bericht **berücksichtigt**.
- **Hinweise** auf bestimmte Artenvorkommen wurden **berücksichtigt** und kartiert.
- Zudem wurden einige **Nachkartierungen** durchgeführt (z.B. Fledermäuse und Amphibienlaich-Gewässer)
- Der **Untersuchungsrahmen** wurde teilweise **erweitert** (z.B. Ellertinger Kurve und Bahnhof Freilassing).
- Hinweise auf **wassersensible Bereiche** werden in der weiterführenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung **berücksichtigt**.
- **Boden- und Baudenkmäler** werden beim Denkmalschutzamt abgefragt und in der Planung **berücksichtigt**.



# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Integration der Ergebnisse in die Planungen



### Konkrete Beispiele:

- Landratsamt Berchtesgadener Land:
  - **Informationen über Altlastenverdachtsflächen.**
  - Werden im Bodenverwertungskonzept (BoVek) und im UVP-Bericht dargestellt.
  - DB hat weiterführende Informationen angefragt.
- Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege:
  - **Wunsch nach Kompensations-Maßnahmen** auf Flächen, die an die Lehr- und Forschungsstation angrenzen.
  - DB hat sich mit der Akademie in Verbindung gesetzt, um geeignete Flächen dafür zu finden.

# 4

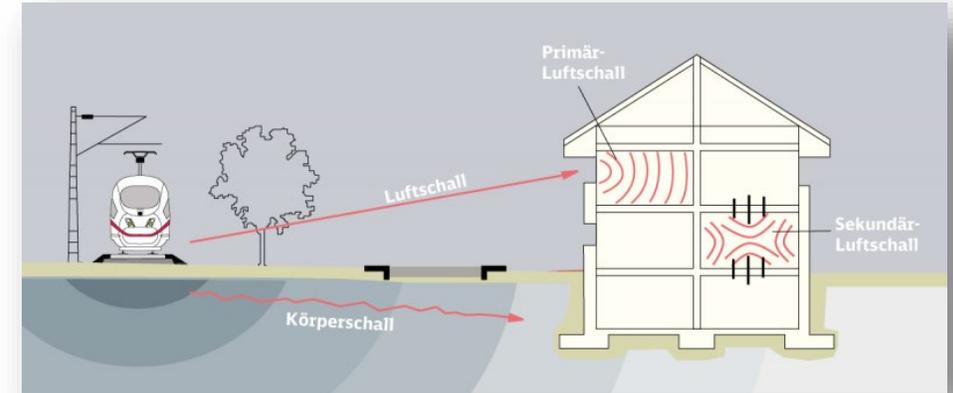
## **Ermittlung des Schallschutzes für die ABS38 Ost**

*Vorstellung durch den unabhängigen Gutachter*

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Grundlagen des Schall- und Erschütterungsschutzes

- Präsentation von Martin Crijenkovic, MSc Infrastrukturplanung, Möhler+Partner Ingenieure AG.
- Betreut die unabhängigen schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen von Laufen bis Freilassing.



# DIALOGFORUM ABS 38 OST TÜBLING - FREILASSING

Grundlagen zu Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen  
Martin Crljenkovic, Manfred Schneider

Freilassing, 20.06.2023

**MÖHLER+PARTNER**  
▶ INGENIEURE AG

# INHALT

1. Begriffe und Faustformeln
  2. Rechtliche Grundlagen
  3. Warum Berechnung und nicht Messung?
  4. Berechnungsverfahren Luftschall
  5. Schallschutzmaßnahmen
  6. Erschütterungen
-



**BEGRIFFE**



- ▶ Verkehrsmengenverdoppelung: **+3 dB(A)**
  - ▶ Abstandsverdoppelung: **-3 dB(A)**
  - ▶ Pegelveränderung von **10 dB(A)** wird als Halbierung / Verdoppelung der Lärmbelästigung empfunden
-



# RECHTLICHE GRUNDLAGEN

# VERKEHRSLÄRMSCHUTZVERORDNUNG

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes

(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

## §2 Immissions- grenzwerte

## § 3 Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen

Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach (...) der  
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (...) zu  
berechnen.

Verfahren zur  
Ermittlung der  
**Immissionen** an der  
Straße

RLS-19

Verfahren zur  
**Ermittlung** der  
**Emissionen** von  
Straßendeckschichten

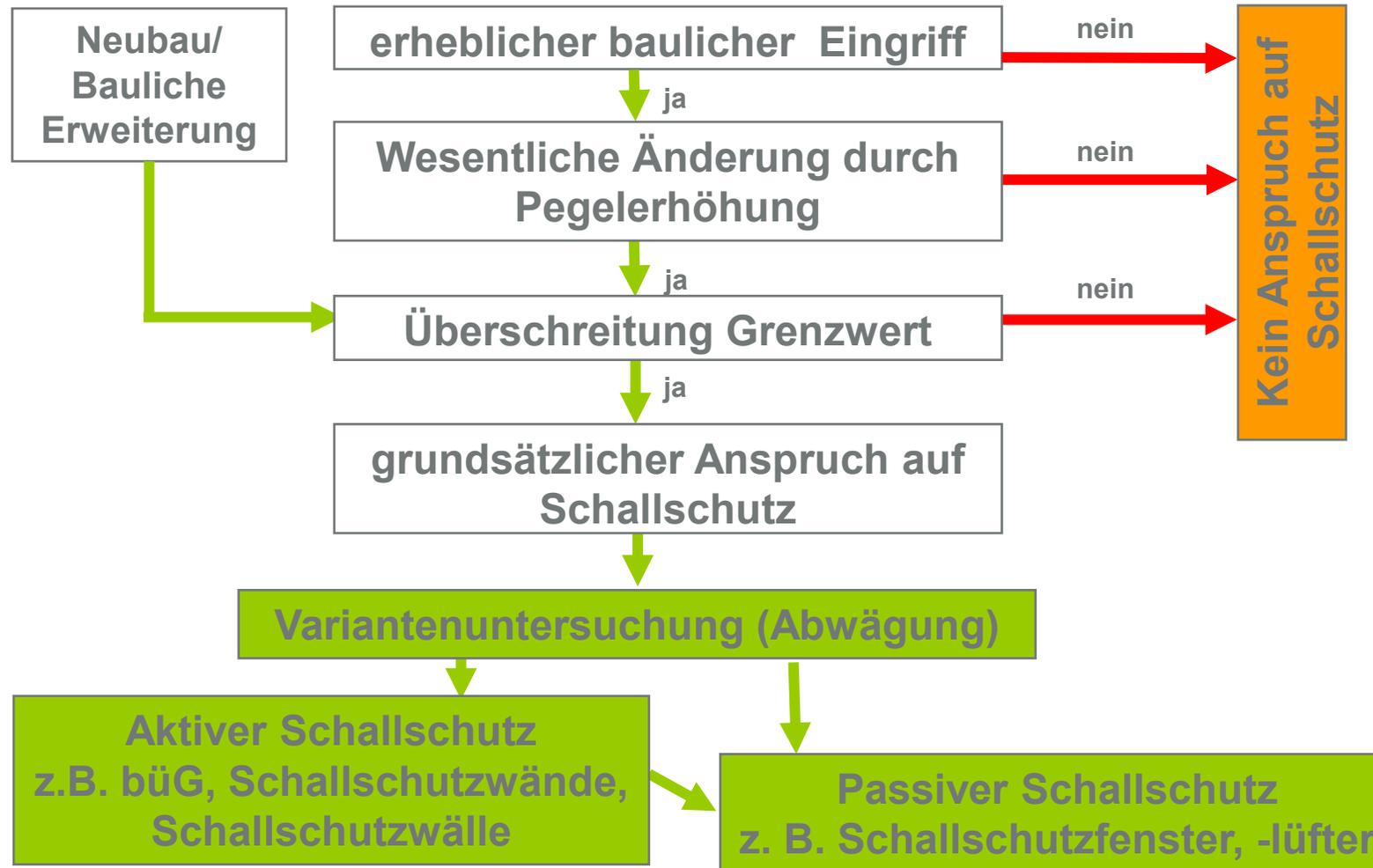
TP KoSD-19

## § 4 Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege

Der Beurteilungspegel  
für Schienenwege ist  
nach Anlage 2 zu  
berechnen.

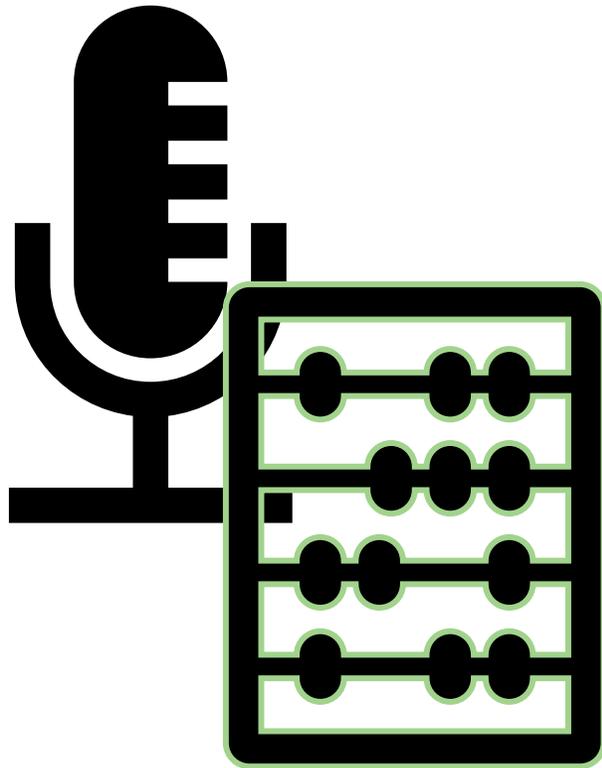
Anlage 2:  
Verfahren zur Ermittlung  
der **Emissionen** und  
**Immissionen** an der  
Schiene: Schall 03

# ANWENDUNGSBEREICH 16. BIMSCHV



## VERHÄLTNISMÄßIGKEIT NACH §41 BIMSCHG

- > Es existieren keine gesetzlichen Vorgaben zur Verhältnismäßigkeitsprüfung, es gibt jedoch einschlägige Urteile höchster Instanz zu einer möglichen Vorgehensweise
- > Ausgehend von Vollschutz erfolgt Variantenuntersuchung mit Betrachtung **Kosten je gelöstem Schutzfall** und **Zahl der verbleibenden Schutzfälle**, sowie weitere Kennzahlen
- > Außerdem wird berücksichtigt:  
Verschattung, Störung von Sichtbeziehungen, Stadtbildpflege, Denkmalbelange ....
- > Sofern irgendwie mit einem Schutzkonzept vereinbar, wird versucht, weitere Bereiche zu schützen, die selbst keinen Schutzanspruch hätten (z.B. Parkanlagen, Friedhöfe, o.ä.)



**WARUM  
BERECHNUNG  
UND NICHT  
MESSUNG?**

# BERECHNUNG VS. MESSUNG

## Häufig gehörte Kritikpunkte an Berechnungen:

- > „Verkehrsprognosen sind zu niedrig“
- > „Es fahren viel mehr Güterzüge als prognostiziert“
- > „Die Geschwindigkeiten sind tatsächlich viel höher“
- > „Bei uns ist die Situation ganz anders wegen Wind und Gelände und, und, und...“

## Häufig gehörte Kritikpunkte an Messungen:

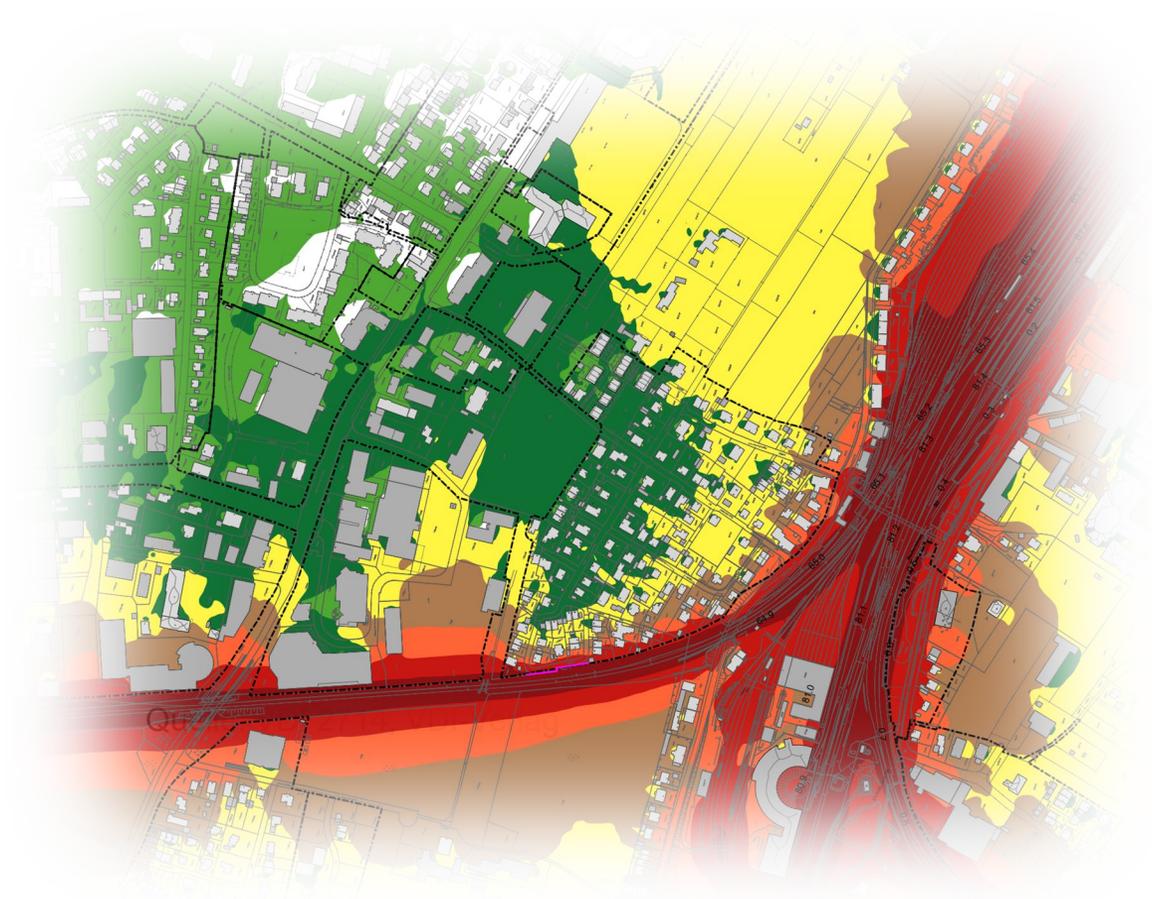
- > „Warum messen Sie heute, gestern war es viel lauter“
- > „Heute fahren besonders leise Züge, weil Sie messen“
- > „Sie müssen nachts messen, da ist die Schallausbreitung ganz anders“
- > „Bei mir am Gebäude müssen Sie messen, da ist die Situation ganz anders wegen....“

# GRÜNDE FÜR BERECHNUNGEN

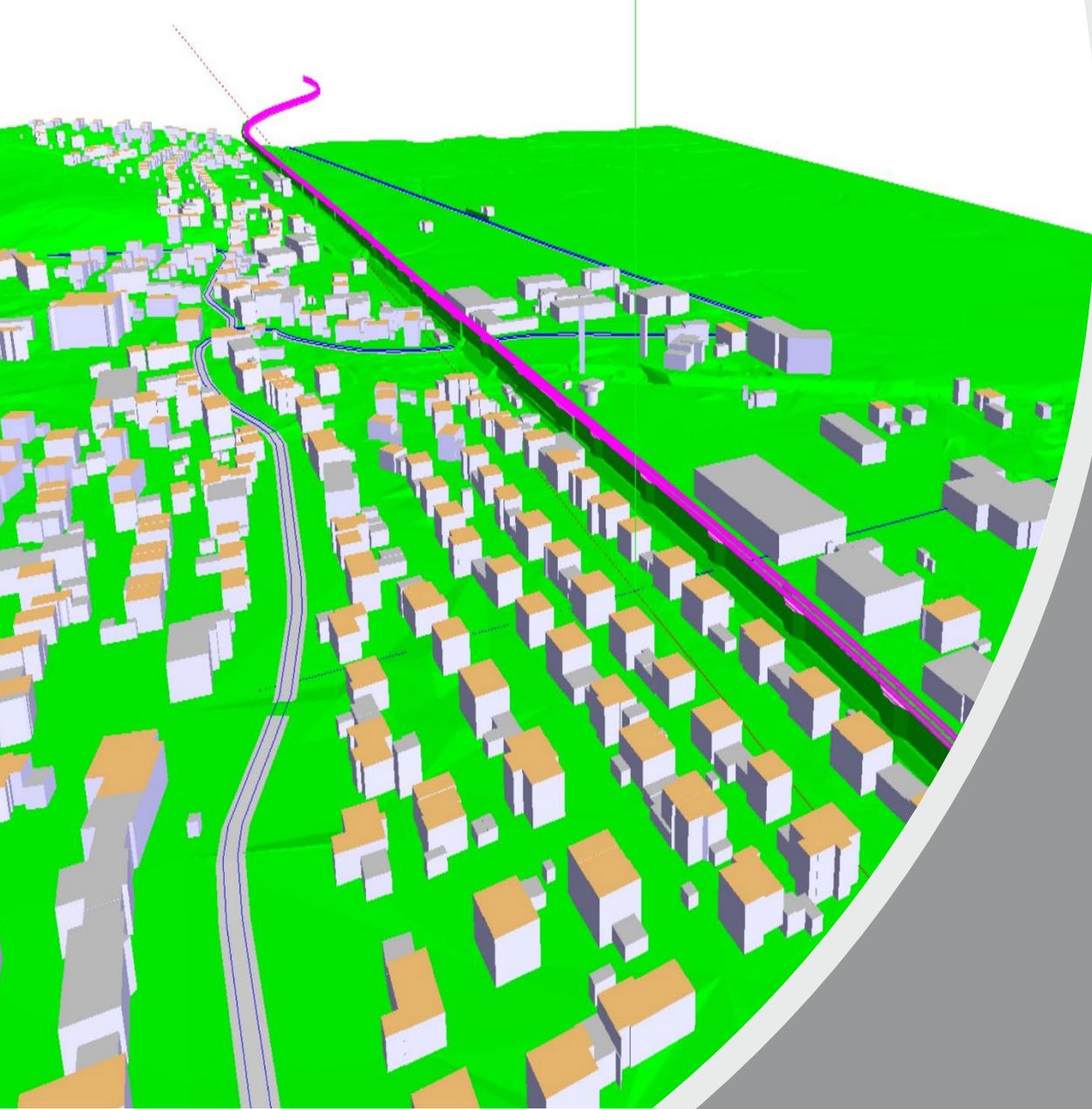
- > Berechnungen sind auch bei einem Neubau möglich
  - > Berechnungen sind reproduzierbar
  - > Berechnungen können für nahezu **beliebig viele** Berechnungspunkte durchgeführt werden
  - > Berechnungen berücksichtigen die geplante Verkehrsbelastung
  - > Berechnungen legen die ausbreitungsgünstige (Mitwind-)Wetterlage zugrunde
-

# BERECHNUNGEN AN SCHIENENWEGEN

- > Berechnungen berücksichtigen Verkehrsmengen der aktuell gültigen Zugzahlenprognose des Bundes
- > Es wird immer die Trassierungsgeschwindigkeit bzw. zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für jede Zugart angesetzt
- > Es werden immer die Regelzuglängen angesetzt
- > Berechnungen liegen bei Schienenverkehr häufig mit mehreren Dezibel Reserve auf der sicheren Seite für Betroffene



Schematische Darstellung

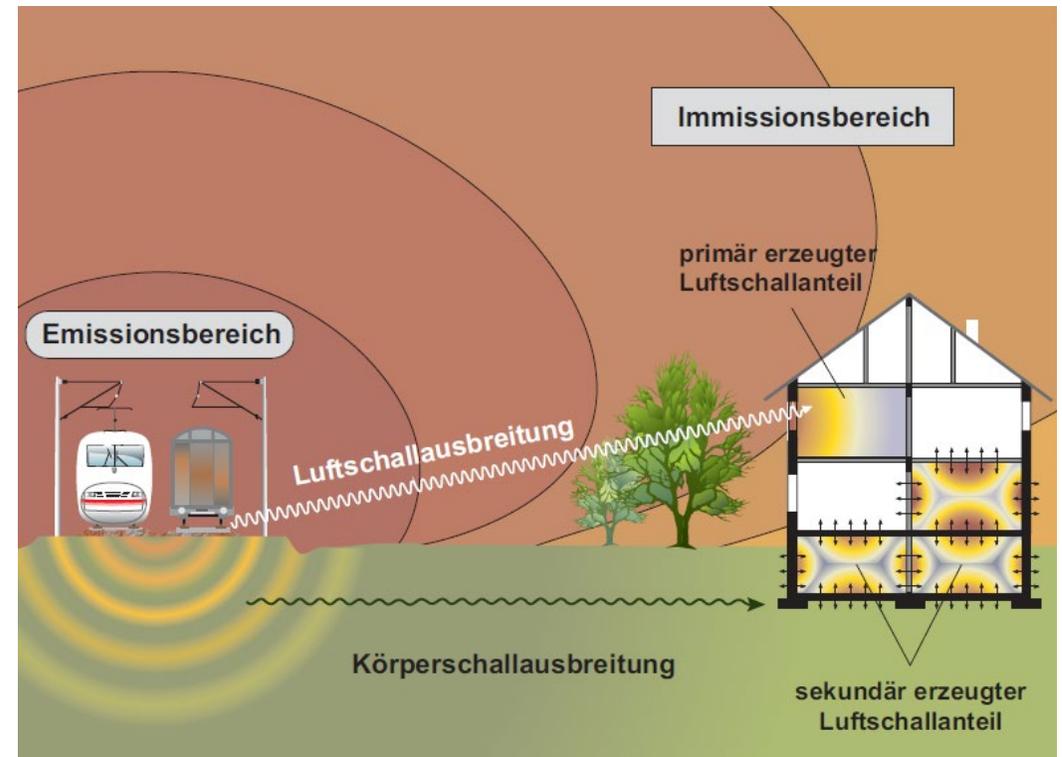


# BERECHNUNGS- VERFAHREN LUFTSCHALL

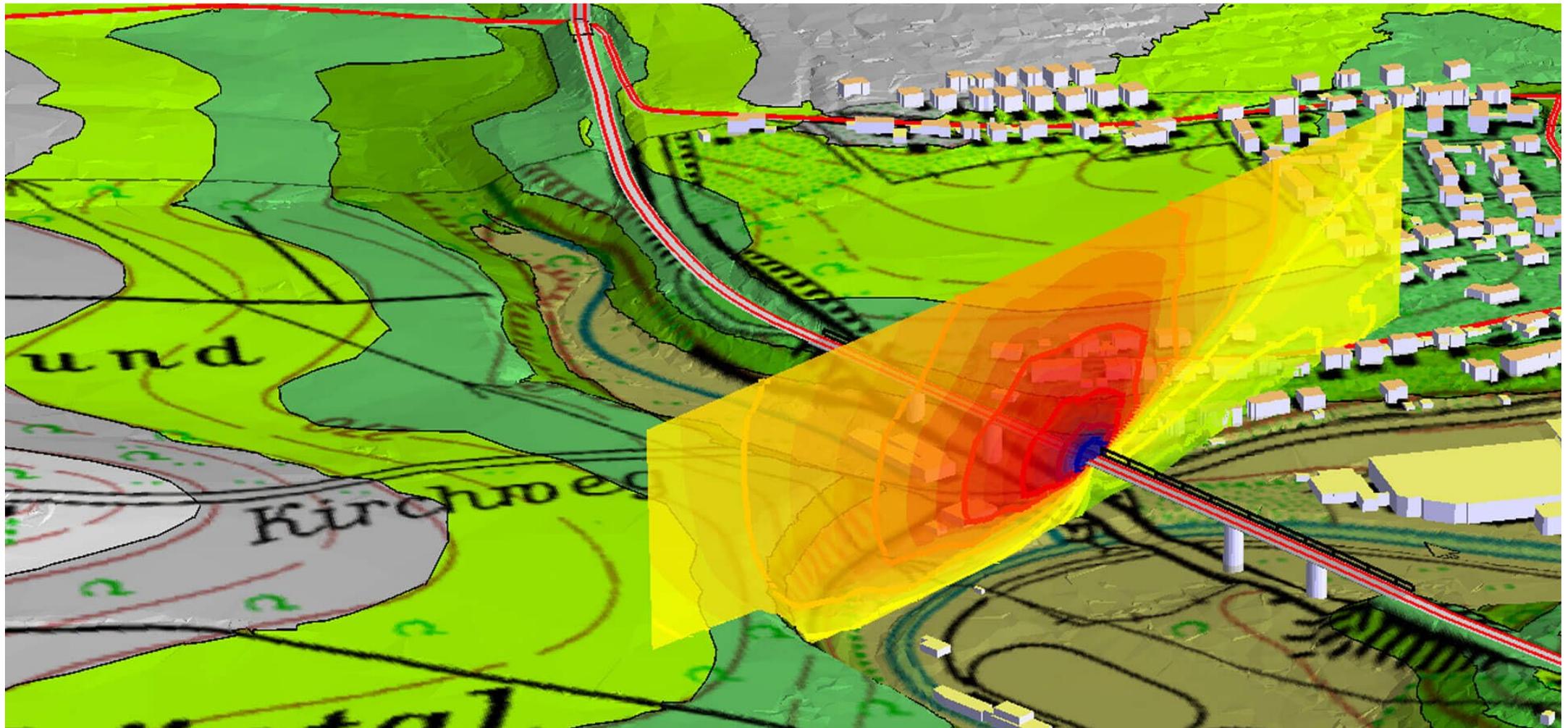
## ANLAGE 2 ZUR 16. BIMSCHV – SCHALL 03

### Zweistufiges Verfahren

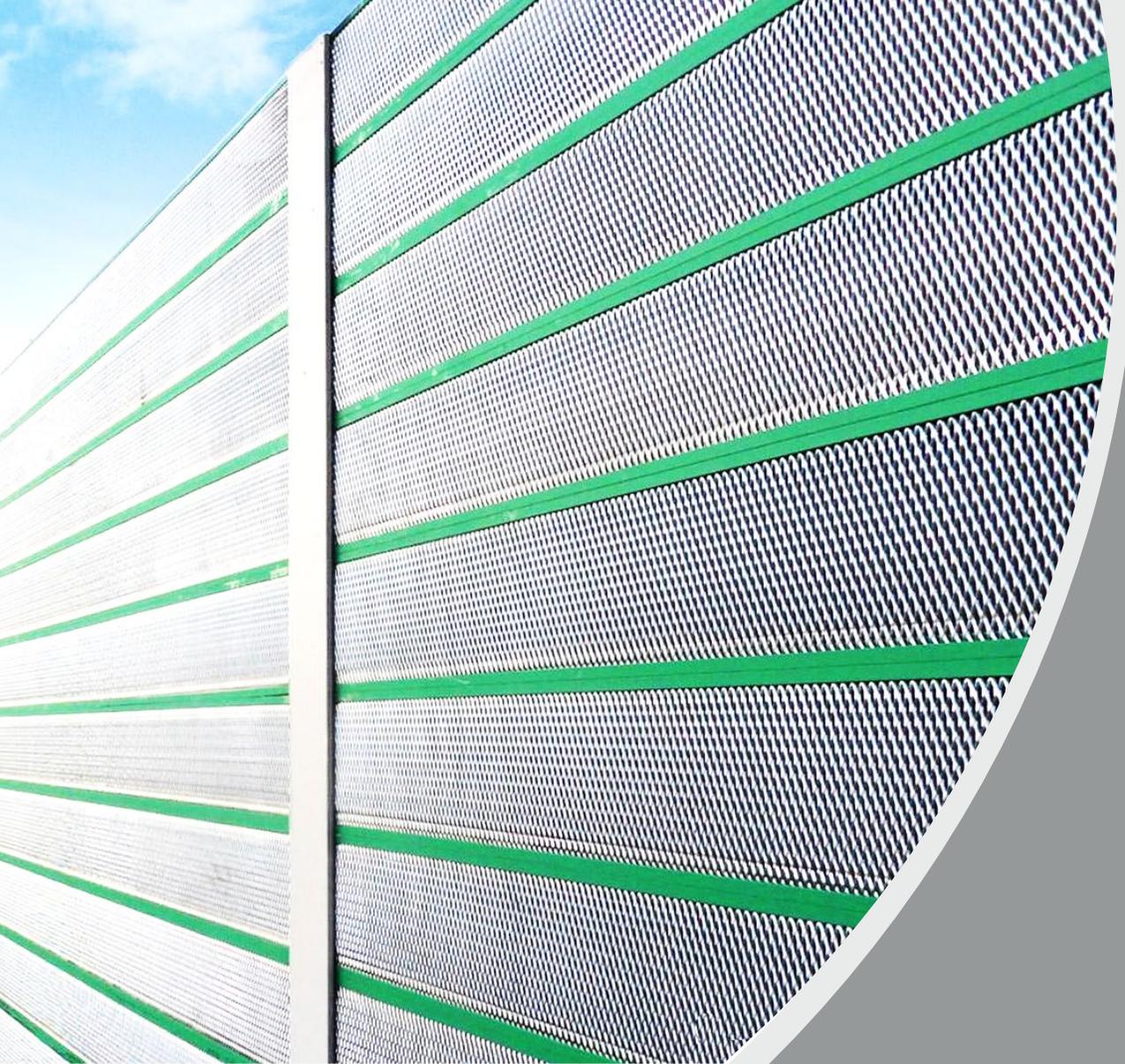
- > Berechnung der Schallemission der Strecke
- > Berechnung der Immissionen durch Schallausbreitung



# SCHALLAUSBREITUNGSBERECHNUNG



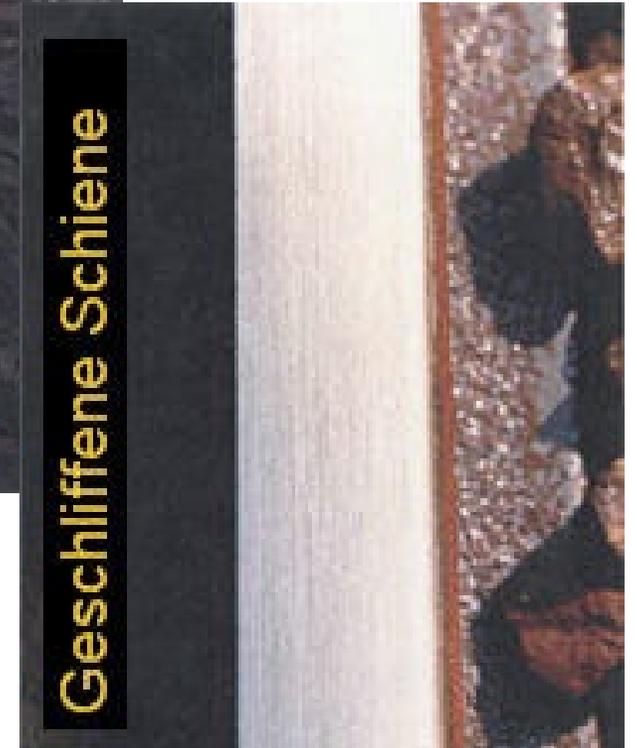
Quelle: <https://www.soundplan.eu/>



# SCHALLSCHUTZ- MAßNAHMEN

## MAßNAHMEN AM GLEIS

- > besonders überwachtetes Gleis (büG)
  - > Minderung des Rollgeräuschs an der Quelle
  - > Bei scheibengebremsten Zügen oder Zügen mit Verbundstoffbremsen 3 bis 5 dB(A)  
Pegelminderung (ABS38: ca. 4 dB(A))
  - > Wirkweise nicht richtungsgebunden



## MAßNAHMEN AM GLEIS

- > Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmung
  - > Minderung der Abstrahlung des Rollgeräusches durch die Schiene
  - > 2 bis 3 dB(A) Pegelminderung
  - > Wirkweise nicht richtungsgebunden
  - > Nicht einsetzbar in Weichenbereichen



## MAßNAHMEN IM AUSBREITUNGSWEG

- > Lärmschutzwand (hochabsorbierend)
  - > Unmittelbar hinter der Wand ca. 15 dB Pegelminderung
  - > Pegelminderung abhängig von Lage der Quelle, der Beugungskante und des Immissionsorts



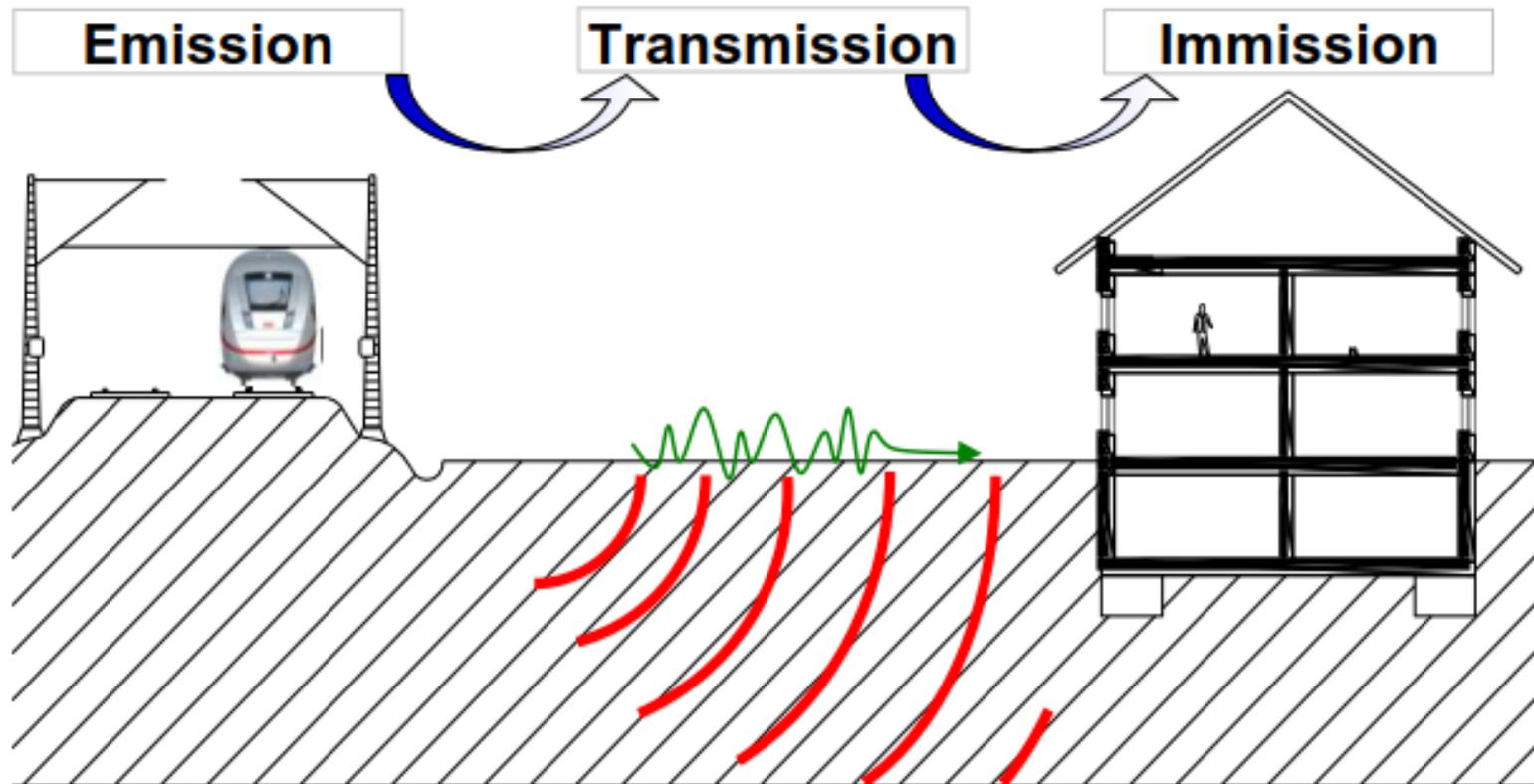
# DIALOGFORUM ABS 38 OST TÜBLING - FREILASSING

**MÖHLER+PARTNER**  
▶ **INGENIEURE AG**



# ERSCHÜTTERUNGEN

# ENTSTEHUNG UND AUSBREITUNG VON ERSCHÜTTERUNGEN BEI OBERIRDISCHEN SCHIENENWEGEN



Quelle: DB AG

Einwirkungen von Schwingungen innerhalb von Gebäuden durch:

- spürbare Erschütterungen

*und/oder*

- hörbaren Sekundärluftschall

Aber:

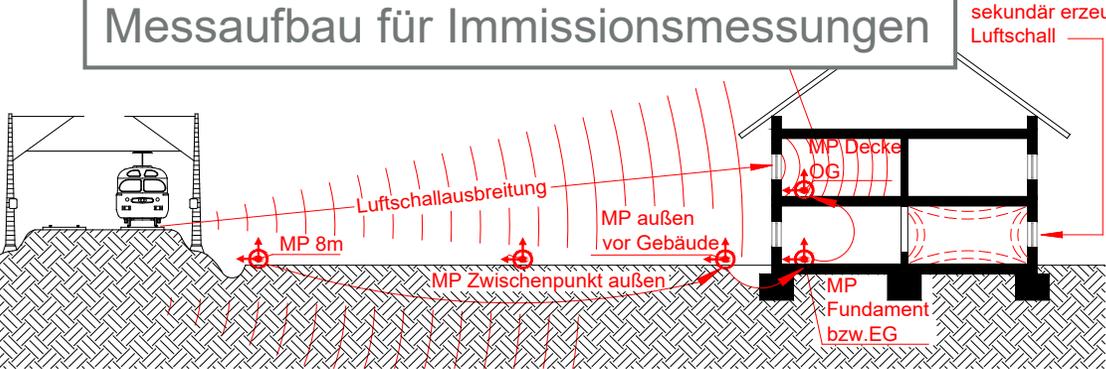
Es gibt bzgl. Erschütterungen ausschließlich eine verwaltungsrechtliche Vorgehensweise zu deren Behandlung bei Genehmigungsverfahren der Eisenbahn

# VORGEHENSWEISE ZUR ERMITTLUNG KONKRETER SCHUTZMAßNAHMEN

Phase	Beschreibung
Phase 1	Konfliktanalyse mit Darstellung aller erschütterungsrelevanten Veränderungen
Phase 2	Bestimmung von Korridor Grenzen mit <b>emissionsseitigen und transmissionsseitigen Messungen</b> vor Ort
Phase 3	Detailuntersuchungen mit <b>gebäudespezifischen Messungen</b> und Berechnungen
Phase 4	Bestimmung von Schutzmaßnahmen mit der Prüfung von geeigneten Maßnahmen und Bewertung der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen-Analyse)

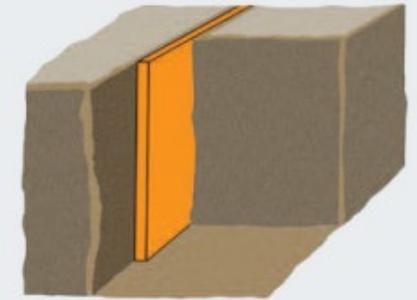
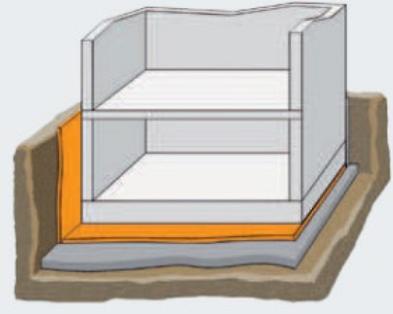
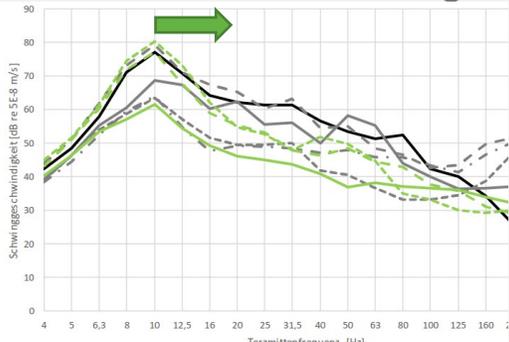
Quelle: Richtlinie 820.2050 der DB AG

# DARSTELLUNG UNTERSCHIEDLICHER ARTEN VON MESSUNGEN

Emissionsmessungen	Transmissionsmessungen	Immissionsmessungen
		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="351 843 1411 1225"> <p><b>Messaufbau für Immissionsmessungen</b></p>  </div> <div data-bbox="1411 905 2331 1189" style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 10px;"> <p><b>Zweck der Messungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beweissicherung zum Vergleich Vorher / Nachher</li> <li>– Grundlage für Prognoserechnungen und Festlegung von Schutzmaßnahmen</li> </ul> </div> </div>		

Quelle: M+P/DB AG

# MÖGLICHE MAßNAHMEN ZUM ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Emission	Transmission	Immission
<p>Schwellenbesohlung</p> 	<p>Isolierschlitz im Erdreich</p> 	<p>Maßnahmen am Gebäude</p> 
<p>Schottertrog mit Unterschottermatte</p> 		<p>Deckenverstimmung</p> 

Quelle: Getzner Werkstoffe/M+P



**MÖHLER+PARTNER**  
▶ **INGENIEURE AG**



**Ihre Fragen und  
Anliegen zum Thema  
Schallschutz**

# 5

**Ausblick auf das weitere  
Vorgehen im Rahmen der  
Entwurfsplanung und  
Protokollcheck**

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

Ausblick: Weiteres Vorgehen im Rahmen der Entwurfsplanung

## Breite Ankündigung

- **Informations-Brief** an Landräte/Bürgermeister,
- **Postwurfsendung** an alle Bürger der Kommunen,
- **Presseinformation** für Lokalmedien,
- **Website-Meldung** und Newsletter an Interessierte.



## Maßnahmen zur Beteiligung

- **Gespräche** mit den Vertretern der Kommunen und den Eigentümern tangierter Grundstücke,
- Vorstellung in den **Gemeinderatssitzungen**,
- Veröffentlichung auf der **Projektwebsite** (Planungsunterlagen und 3D-Visualisierung),
- **Informations-Markt** in den Kommunen,
- danach **erneute Präsenz** in den Kommunen.



**Information** über die Planungen und Beteiligung.

**Dialog** zu Fragen und Anliegen von Beteiligten.

**Präsenz** in den Kommunen an der Ausbaustrecke.

# Zweites Dialogforum der ABS 38 Ost

## Ausblick: Weiteres Vorgehen im Rahmen der Entwurfsplanung



**Abschluss der Planungen:** Vorgesehen ist, die Planungen für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Tüßling und Freilassing dieses Jahr abzuschließen. Diese umfassen 125 Kilometern Oberleitung, über 60 Kilometer neue Gleise, mehr als 90 Brücken, acht Bahnhöfe oder Haltepunkte und vieles mehr.



**Veröffentlichung:** Aufgrund der Komplexität werden der planerische Abschluss der Entwurfsplanung und die Aufbereitung der Unterlagen noch Zeit in Anspruch nehmen. Geplant ist, die Entwurfsplanung dieses und nächstes Jahr zu veröffentlichen. Die Reihenfolge hängt davon ab, wie weit die Planung vorangeschritten ist.

### Aktueller Zeitplan:



Q3 2023	Abschnitt 3.2: Feichten, Kirchweidach, Tyrlaching,
Q4 2023	Abschnitt 3.5: Laufen,
Q2 2024	Abschnitt 3.1: Tüßling, Polling, Unterneukirchen, Garching, Abschnitt 3.6: Saaldorf-Surheim, Freilassing,
Q3 2024	Abschnitt 3.3: Tittmoning,
Q4 2024	Abschnitt 3.4: Fridolfing, Kirchanschöring.

# Protokollabstimmung

---





**NETZE**



**Vielen Dank für Ihre Zeit und  
Aufmerksamkeit!**

# ABS 38 Ost (Tüßling-Freilassing)

## Zweites Dialogforum

### Protokoll

---

Thema:	Zweite Sitzung des Dialogforums ABS 38 Ost (Tüßling-Freilassing)
Datum/Uhrzeit:	20.06.2023, 14:00 – 16:30 Uhr
Ort:	Lokwelt Freilassing, Westendstr. 5, 83395 Freilassing

---

## Teilnehmende

<b>Name</b>	<b>Position</b>
Althaus, Michael	Leiter ABS Ost (Tüßling-Freilassing), DB Netz AG
Babinger, Herbert	2. Bürgermeister, Gemeinde Kirchanschöring
Bratzdrum, Andreas	1. Bürgermeister, Stadt Tittmoning
Crljenkovic, Martin	Unabhängiger Gutachter, Möhler + Partner Ingenieure AG
Eckert, Roland	Sachgebietsleiter Tiefbau, Stadt Freilassing
Feil, Hans	1. Bürgermeister, Stadt Laufen
Hiebl, Markus	1. Bürgermeister, Stadt Freilassing
Huber, Paul	Abteilungsleitung Reg. Entwicklung und Mobilität, Landratsamt Traunstein
Kern, Bernhard	Landrat, Landkreis Berchtesgadener Land
Kraus, Egon	2. Bürgermeister, Gemeinde Fridolfing
Lederer, Maximilian	2. Bürgermeister, Gemeinde Saaldorf-Surheim
Münch, Manuel	Stabsstellenleiter Landkreisentwicklung, Landratsamt Berchtesgadener Land
Pawlik, Alexander	Gesamtprojektleiter ABS 38/DTK, DB Netz AG
Reiter, Christian	Geschäftsleiter, Stadt Laufen
Schmidt, Julia	Live-Protokollantin, ifok
Schneider, Erwin	Landrat, Landkreis Altötting
Schneider, Manfred	Unabhängiger Gutachter, Möhler + Partner Ingenieure AG
Seehuber, Gerhard	Sachgebietsleitung Tiefbau, Abfalldeponien, Straßen- und Wegerecht, Landratsamt Traunstein
Spieker, Dr. Arne	Moderator, ifok
von Kirch, Isabelle	Referentin für Kommunikation ABS 38, DB Netz AG
Weinberger, Ernst	Geschäftsleitung, Gemeinde Garching a. d. Alz
Zepper, Andreas	1. Bürgermeister, Gemeinde Tyrlaching

# Agenda

1. **Begrüßung**
2. **Vorstellung des aktuellen Projektstands**
3. **Einblick in die Ergebnisse des Scoping-Verfahrens und in die Integration in die Planungen**
4. **Grundlagen des Schallschutzes für die ABS 38 (Vorstellung durch den unabhängigen Gutachter)**
5. **Ausblick auf das weitere Vorgehen im Rahmen der Entwurfsplanung und Protokollcheck**

## 1. Begrüßung

- Herr Spieker, Herr Pawlik und Herr Althaus begrüßen die Teilnehmenden.
- Herr Pawlik weist auf die Vorzüge eines Dialogforums hinsichtlich des gemeinsamen Austauschs hin.

## 2. Vorstellung des aktuellen Projektstands

### Präsentation

- Herr Pawlik erläutert den aktuellen Projektstand der ABS 38: Die Entwurfsplanung befinde sich im Abschluss und erste Genehmigungsverfahren haben begonnen. Ziel sei es, bis Ende 2024 für alle Abschnitte das Genehmigungsverfahren einzuleiten.
- Herr Pawlik erläutert den Ablauf des Genehmigungsverfahrens. Die ABS 38 sei als Maßnahmengesetz im Rahmen des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) vorgesehen. Im weiteren Verfahrensablauf sei grundsätzlich auch ein Planfeststellungsverfahren möglich, falls dies schneller gehe. Die Entscheidung obliege dem EBA und dem BMDV.
- Herr Althaus erläutert den Ablauf des Genehmigungsverfahrens nach MgvG: die Kommunen haben hier die Möglichkeit, Einwendungen an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten und sich an die Abgeordneten zu wenden, die sich mit dem Gesetz befassen.
- Herr Althaus erläutert den aktuellen Projektstand des Planungsabschnitts 3. Folgende Bereiche befinden sich aktuell in Bearbeitung:
  - Einarbeitung der umweltbezogenen Einwendungen
  - Durchführung planungsbegleitender Gespräche mit Anlieger:innen und Kommunen
  - Integration der vom Freistaat zu finanzierenden Haltepunkte Saaldorf-Surheim und Freilassing-Nord in die Entwurfsplanung
  - Sukzessives Abschließen der Entwurfsplanung
  - Vorbereitung der Veröffentlichung der Planungsergebnisse für den ersten Abschnitt im Juli 2023

## Fragen und Diskussion zu TOP 2

### *Nutzen und Grenzen des Dialogforums*

- Ein Teilnehmer äußert sich skeptisch über den Nutzen des Dialogforums; die mehrfach von ihm vorgebrachten Punkten – insbes. die Finanzierung der Kreuzungsbauwerke (z. B. in Tittmoning) – seien immer wieder eingebracht worden, ohne dass die Planung und die Finanzierungsanteile verändert worden seien. Auch auf die Bundespolitik sei man zugegangen, ohne eine klare Unterstützungszusage erhalten zu haben.
- Herr Althaus erläutert, dass es wichtig sei, dass die Kommunen dennoch ihre Belange und „Verlangen müssen“ äußern, damit die Möglichkeit bestehe, dass diese im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.
- Der Teilnehmer äußert die Sorge, dass das Einbringen eines bestimmten „Verlangen müssen“ mit einem Einverständnis gleichgesetzt werde und den Druck von der Bundespolitik nehmen könne.
- Ein Teilnehmer erläutert, dass er das Dialogforum als nützlich ansehe, da Anliegen der Kommunen in die Planung einbracht werden können.
- Herr Pawlik erläutert, welche Einwendungsmöglichkeiten für die Kommunen existieren. Es sei wichtig, die Einwendungen in fachlich gut aufbereiteter Form vorzubringen.

### *Kritik am fehlenden Austausch mit der Bundespolitik und Forderungen der Kommunen*

- Ein Teilnehmer äußert sich positiv über die Möglichkeiten der Kommunen, sich in die Planung einzubringen. Man habe in der Vergangenheit viel Unterstützung bei der Formulierung von kommunalen Bedarfen erhalten. Dennoch fehle im aktuellen Prozess der Austausch mit der Bundespolitik, der sehr wichtig sei, damit die Belange der Kommunen wirklich Berücksichtigung finden können. Das aktuelle Verfahren sei nicht geeignet, um akzeptable Lösungen für die Kommunen zu finden, da die Entscheidungsträger:innen, insbesondere der Finanzierung, nicht am Dialog im Zuge des Entscheidungsprozesses beteiligt seien. Andere Teilnehmende teilen diese Kritik. Diese Problematik bestehe zum jetzigen Zeitpunkt.
- Herr Pawlik weist auf die Vorteile eines regelmäßigen Dialogs zwischen der Bahn und den Kommunen hin und erläutert, dass es Möglichkeiten für die Kommunen gebe, ein Thema auf die bundespolitische Ebene zu bringen.
- **Die Teilnehmenden fordern, dass das Bundesverkehrsministerium in das Gespräch mit der Region trete und im Vorfeld der Bundestagsbefassung zum Projekt dafür Sorge trage, dass der DB Netz AG zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Mit diesen Mitteln (z.B. als Fördertopf) solle eine zukunftsfähigere Planung ermöglicht werden, die über die derzeitigen Planungen des Projektes hinausgehe (z. B. Kreuzungsbauwerke; Troglösungen zur Vermeidung langer Schrankenschließzeiten). Das derzeitige „Verlangen müssen“ überfordere die betroffenen Kommunen finanziell.**

### *Höhengleiche Kreuzungsbauwerke und Bahnübergänge*

- Zwei Teilnehmer äußern Kritik an der planmäßigen höhengleichen Ausführung von Kreuzungsbauwerken in Kirchanschöring und Fridolfing. Dies sei problematisch, z. B. für Krankenwagen oder die Feuerwehr. Die Schranke sei in diesem Fall häufig geschlossen, was eine Einschränkung darstelle. Es wird eine andere technische Lösung gefordert.
- Herr Pawlik erläutert, dass die Bahn an dieser Stelle keinen Trog planen dürfe, da dies nicht die wirtschaftlichste Variante sei, weist aber darauf hin, dass zeitnah Gespräche mit den Kommunen stattfinden und die Sachverhalte im Detail besprochen werden.

### **3. Einblick in die Ergebnisse des Scoping-Verfahrens und Integration in die Planungen**

#### **Präsentation**

- Herr Althaus geht auf das Scoping-Verfahren und die Integration in die Planungen ein. Er erläutert, dass das Scoping-Verfahren die Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beinhalte. Schutzgüter seien: der Mensch, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima, die Landschaft, der Boden, das Wasser sowie Kultur- und Sachgüter.
- Verschiedene Kooperationen mit externen Umweltbehörden und -verbänden haben in diesem Zusammenhang stattgefunden.
- Folgendes Unterrichtungsschreiben des Eisenbahn-Bundesamts sei im Januar 2023 eingegangen: „Als Ergebnis des Scoping-Verfahrens ist grundsätzlich festzuhalten, dass gegen den beabsichtigten und in der ‚Scoping-Unterlage‘ dokumentierten Untersuchungsrahmen und die Methodik des zu erstellenden Umweltverträglichkeitsberichts (UVP-Bericht) und der Erarbeitung der Unterlagen nach § 16 UVPG keine grundsätzlichen Einwendungen vorgetragen wurden.“
- Herr Althaus erläutert, dass die Ergebnisse des Scoping-Verfahrens in verschiedenen Formen in den Planungen integriert worden seien. Beispielsweise seien Hinweise auf bestimmte Artenvorkommen berücksichtigt und diese kartiert worden und Hinweise auf wassersensible Bereiche in der weiterführenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung berücksichtigt worden.

### **4. Grundlagen des Schallschutzes für die ABS38 Ost (Vorstellung durch den unabhängigen Gutachter; Büro Möhler + Partner Ingenieure AG)**

#### **Präsentation**

- Herr Crljenkovic erläutert zunächst wichtige Begriffe im Kontext des Schallschutzes:
  - Emissionsbereich – Immissionsbereich
  - Luftschallausbreitung – Körperschallausbreitung;
  - Primär erzeugter Luftschallanteil – sekundär erzeugter Luftschallanteil.
- Herr Crljenkovic stellt die rechtlichen Grundlagen des Lärmschutzes vor: die sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

- Herr Crljenkovic geht auf die Gründe ein, die für Berechnungen anstellen von Messungen sprechen. Berechnungen...
  - ... sind auch bei einem Neubau möglich.
  - ... sind reproduzierbar.
  - ... können für nahezu beliebig viele Berechnungspunkte durchgeführt werden.
  - ... berücksichtigen die geplante Verkehrsbelastung.
  - ... legen die ausbreitungsgünstige (Mitwind-)Wetterlage zugrunde. Das bedeutet, dass immer eine Windrichtung von den einzelnen Schallquellen in Richtung der Immissionsorte vorausgesetzt wird. Unter Einbeziehung dieser Faktoren kann von einer konservativen Betrachtung der Geräuschsituation („lautestes Szenario“) ausgegangen werden, also zugunsten der Betroffenen und nicht zu ihrem Nachteil ausgelegt werden.
- Verschiedene Arten von Schallschutzmaßnahmen werden vorgestellt:
  - Das besonders überwachte Gleis (büG) (Maßnahme am Gleis);
  - Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmungen (Maßnahmen am Gleis);
  - Lärmschutzwände (Maßnahme im Ausbreitungsweg).
- Herr Crljenkovic erläutert die Vorgehensweise zur Ermittlung von Schutzmaßnahmen im Fall von Erschütterungen. Folgende Maßnahmen sind möglich:
  - Schwellenbesohlung (setzt bei der Emission an)
  - Schottertrog mit Unterschottermatte (setzt bei der Emission an)
  - Isolierschlitz im Erdreich (setzt bei der Transmission an)
  - Maßnahmen am Gebäude (setzen bei der Immission an)
  - Deckenverstimmung (setzt bei der Immission an)

## **Fragen und Diskussion zu TOP 4**

### *Berechnungen vs. Messungen*

- Ein Teilnehmer fragt, ob es für die Betroffenen vorteilhafter sei, eine Berechnung durchzuführen statt einer Messung.
- Herr Crljenkovic bestätigt, dass eine Berechnung präziser sei, da eine Messung z. B. je nach Windverhältnissen (und anderen Faktoren) stark unterschiedlich ausfallen könne. Dies könne einzelne Bürger benachteiligen. Die Berechnungen berücksichtigen hingegen immer den ungünstigsten Fall für den Bürger/die Bürgerin bezüglich der Schallausbreitung.

### *Schallschutzwände und Frischluftschneisen*

- Ein Teilnehmer fragt, wie sich Schallschutzwände auf Frischluftschneisen auswirken können.
- Herr Crljenkovic erläutert, dass der Effekt in außerstädtischen Bereichen nicht allzu häufig auftrete, dennoch aber untersucht werde.
- Herr Althaus weist darauf hin, dass dieser Aspekt Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung sei.

### *Weiteres Vorgehen beim Thema Lärmschutz*

- Herr Spieker fragt, wie es bei dem Thema Lärmschutz weitergehe.
- Herr Pawlik erläutert, dass Lärmschutzmaßnahmen ein wichtiger Bestandteil der aktuellen Planungen seien; Lärmschutzwände seien zudem prägend für die Ortsbilder. Die Bahn wolle im nächsten Jahr im PA03 mit den Kommunen die Gestaltung der Lärmschutzwände besprechen, da dies die Akzeptanz der Lärmschutzwände vor Ort erhöhen könne.

## 5. Ausblick auf das weitere Vorgehen im Rahmen der Entwurfsplanung und Protokollcheck

### Präsentation

- Herr Althaus und Herr Pawlik erläutern das weitere Vorgehen im Rahmen der Entwurfsplanung.
- Geplante Maßnahmen zur Ankündigung sind:
  - Informations-Briefe an Landrät:innen/Bürgermeister:innen;
  - Postwurfsendungen an alle Bürger:innen der Kommunen;
  - Presseinformationen für Lokalmedien;
  - Website-Meldung und Newsletter an Interessierte.
- Geplante Maßnahmen zur Beteiligung sind:
  - Gespräche mit den Vertreter:innen der Kommunen und den Eigentümer:innen tangierter Grundstücke;
  - Vorstellungen in den Gemeinderatssitzungen;
  - Veröffentlichungen auf der Projektwebsite (Planungsunterlagen und 3D-Visualisierung);
  - Informations-Märkte in den Kommunen;
  - Danach eine erneute Präsenz in den Kommunen.
- Herr Althaus und Herr Pawlik erläutern, dass es vorgehensehen sei, die Planungen für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Tüßling und Freilassing im Laufe dieses Jahres abzuschließen. Die Veröffentlichung der Entwurfsplanung sei für dieses und nächstes Jahr geplant.

### Fragen und Diskussion zu TOP 5

#### *Dialog mit der Bevölkerung*

- Ein Teilnehmer fragt, ob die Bahn auch in den direkten Dialog mit der Bevölkerung trete.
- Herr Althaus erläutert, dass dies der Fall sei; unter anderem wird noch in diesem Jahr damit begonnen, Informations-Märkte anzubieten.
- Herr Pawlik erläutert, dass während der Corona-Pandemie der direkte Austausch leider nur eingeschränkt habe stattfinden können. Dies sei nun glücklicherweise anders.
- Frau von Kirch erläutert, dass bei den Einladungen u. a. mit Hauswurfsendungen gearbeitet werde, um möglichst viele Personen zu erreichen.
- Ein Teilnehmer fragt, wie Eigentümer:innen erreicht werden können, da diese nicht zwangsläufig in den betroffenen Kommunen wohnen. Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass in die

Hauswurfsendung der Hinweis aufgenommen werden könne, dass Mieter:innen gebeten werden, die Eigentümer:innen des Gebäudes über den Informations-Markt zu informieren.

- Herr Pawlik weist darauf hin, dass die Kommunen die Ankündigung für die Informations-Märkte über ihre eigenen Kanäle verteilen können, wie zum Beispiel über das Amtsblatt.

#### **Protokollcheck und Verabschiedung**

- Das Protokoll wird mit den Teilnehmenden abgestimmt.
- Herr Spieker, Herr Pawlik und Herr Althaus bedanken sich für die Teilnahme und verabschieden die Teilnehmenden.