



Ausbaustrecke 38

München-Mühldorf-Freilassing

Planfeststellungsabschnitt 1.2

Gemeinderatssitzung Würth | 18. März 2024

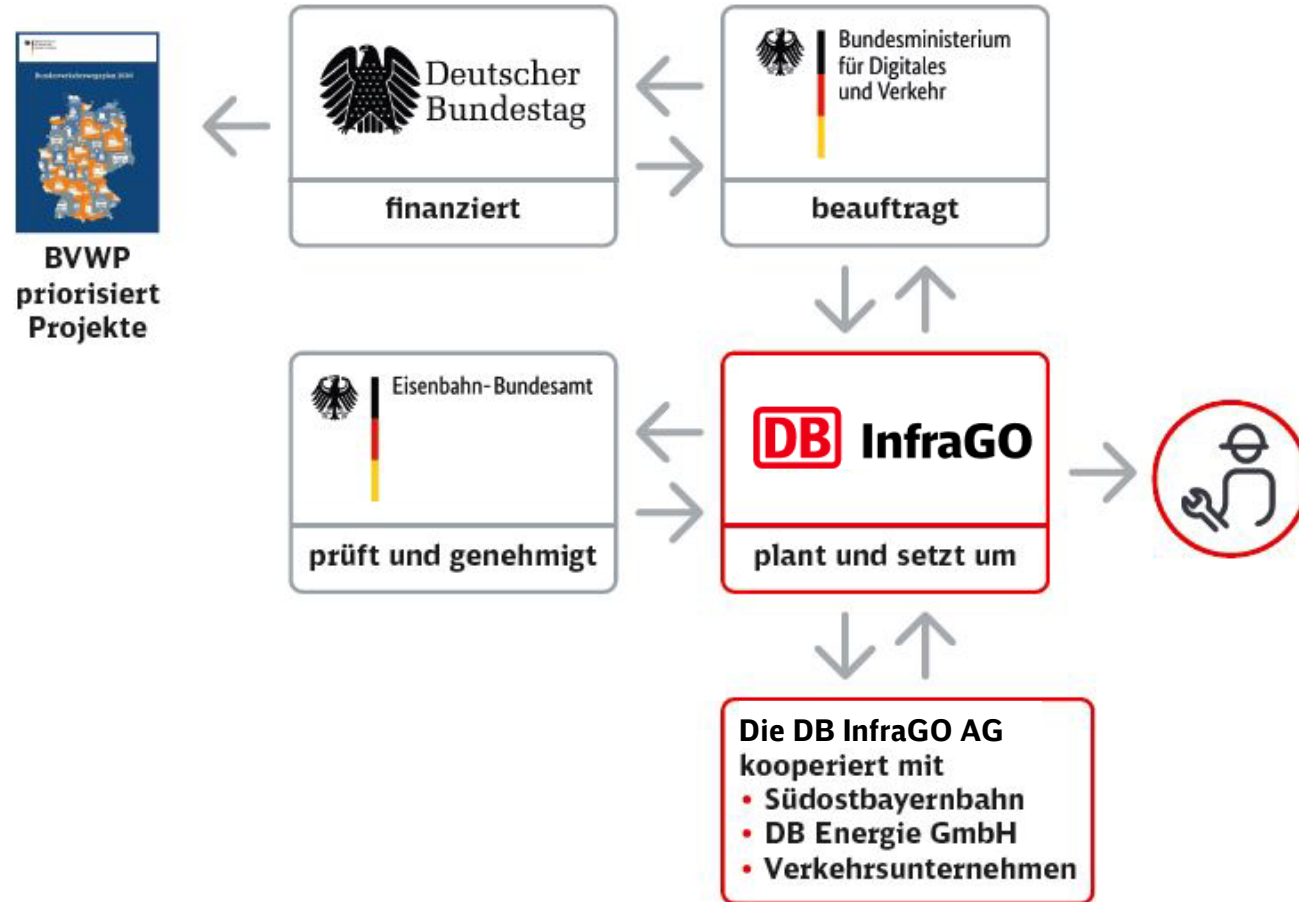
- 1. Projektvorstellung ABS 38**
- 2. Aktueller Stand: Planungen in der Gemeinde Wörth**
- 3. Schallschutz**
- 4. Umwelt**
- 5. Projektfortschritt ABS38**

Rahmenbedingungen für Bahnprojekte

Verantwortlichkeiten beim Infrastrukturausbau



Bahn-Infrastrukturprojekte verlaufen in einem engen Zusammenspiel von einerseits Bund und/oder Freistaat, die den Auftrag erteilen und die Rahmenbedingungen vorgeben, und andererseits der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin, die den Auftrag gemäß diesen Rahmenbedingungen umsetzt.



Verantwortlichkeiten im Schienenverkehr

Wer betreibt was?



- Für den Nahverkehr in Bayern ist der Freistaat mit seiner **Bay. Eisenbahngesellschaft (BEG)** verantwortlich
- Die BEG legt den Fahrplan fest, ermittelt über **Ausschreibungen**, welches Unternehmen die Züge fährt und wo sie halten



- Der Fernverkehr wird in Deutschland **eigenwirtschaftlich** betrieben
- Jeder kann ein Fernverkehrsunternehmen gründen und das Schienennetz diskriminierungsfrei befahren (DB, ÖBB, Flixtrain etc.)
- Für die Nutzung des Netzes sind **Trassenentgelte** (Schienenmaut) an die Betreiber der Schienenwege zu entrichten.



- Der Güterverkehr wird in Deutschland **eigenwirtschaftlich** betrieben
- Rund 300 verschiedene Unternehmen fahren auf deutschen Schienen
- Für Güterzüge gibt es i. d. R. keinen festen Fahrplan
- Die **Zahl schwankt** je nach Konjunktureller Lage
- Jedes Güterverkehrsunternehmen kann das deutsche Schienennetz **gegen Trassenentgelte diskriminierungsfrei** befahren.

Aus den verkehrlichen Zielen der ABS 38 leiten sich die technischen Anforderungen an die neue Infrastruktur ab

Verkehrliche Ziele



Quantitative Steigerung des SPNV-Angebots



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



Anbindung des **Flughafens**

ChemDelta Bavaria



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

Technische Ziele



Zweigleisiger Teilausbau der Strecke



Durchgehende **Elektrifizierung**



Anpassung von **Bahnsteiganlagen**



Verlängerung der **Güterzugnutzlängen**



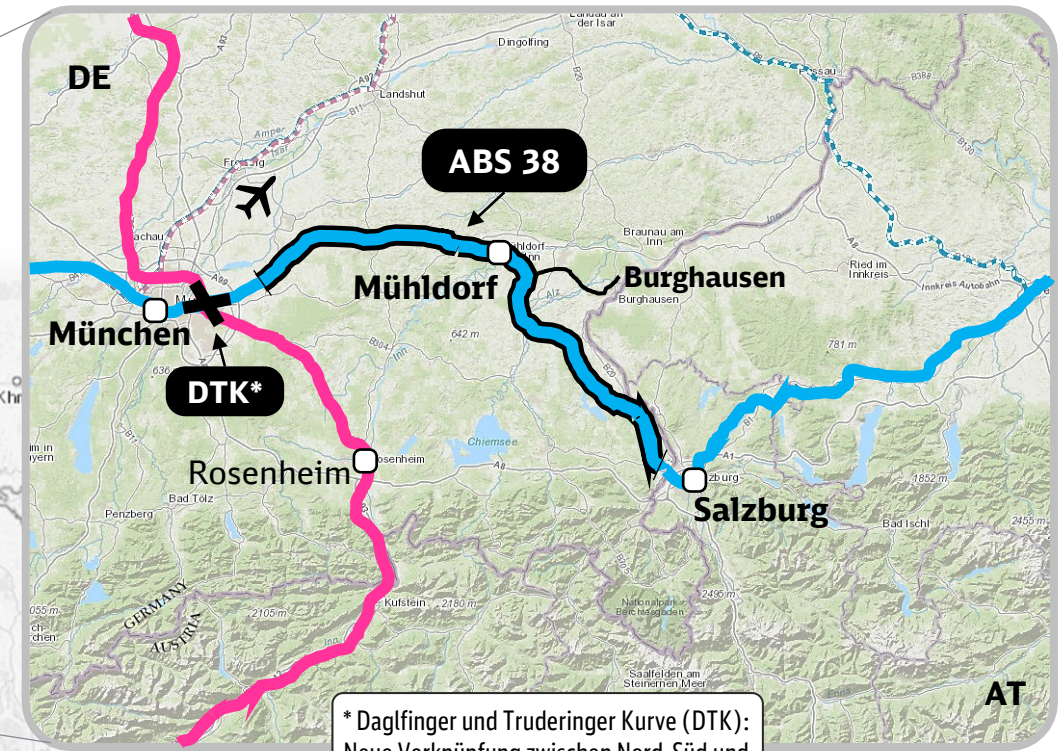
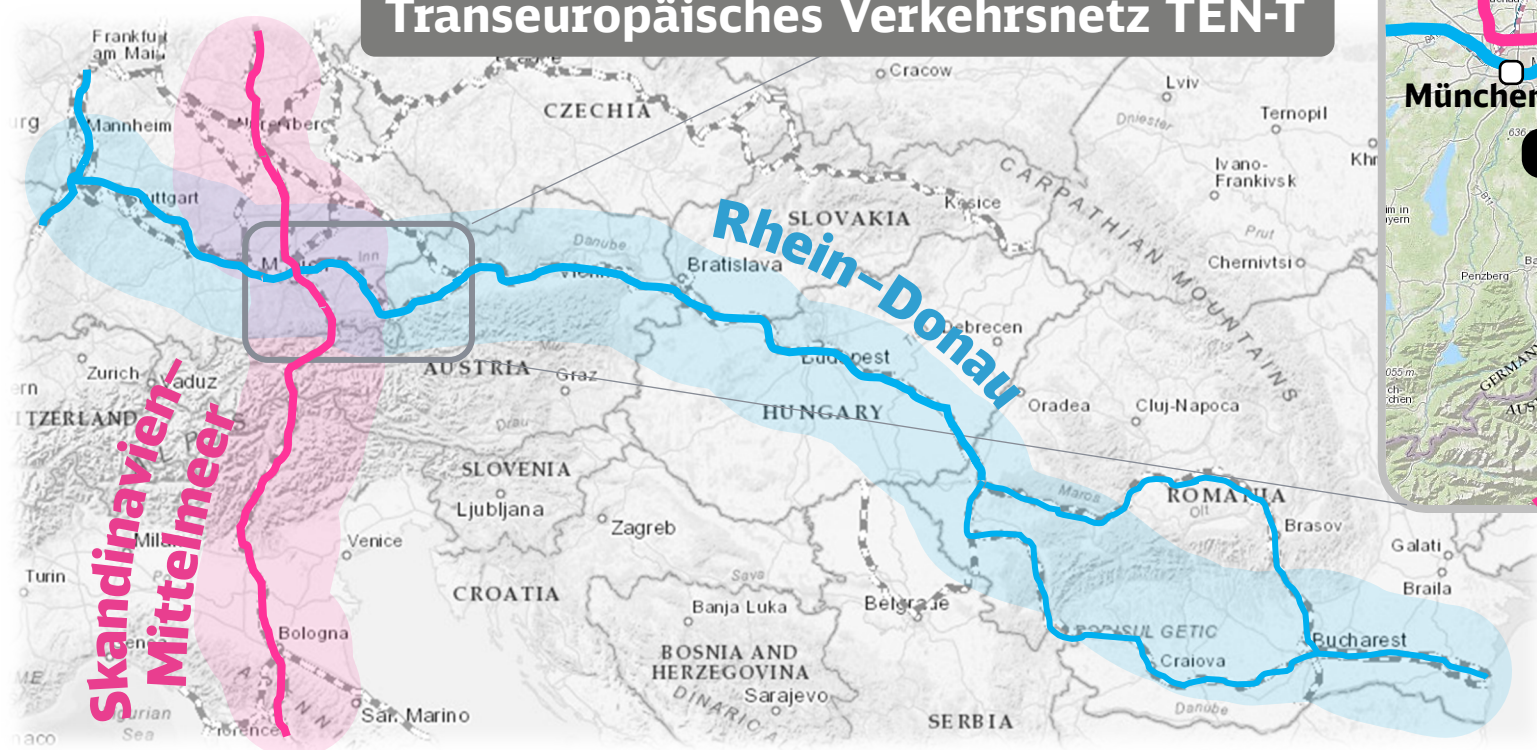
Bedeutung der ABS 38

Für Europa

Auf europäischer Ebene besitzt die Strecke als Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) einen hohen Stellenwert, da sie in Zukunft Teil des Rhein-Donau-Korridors von **Paris nach Budapest** sein wird.



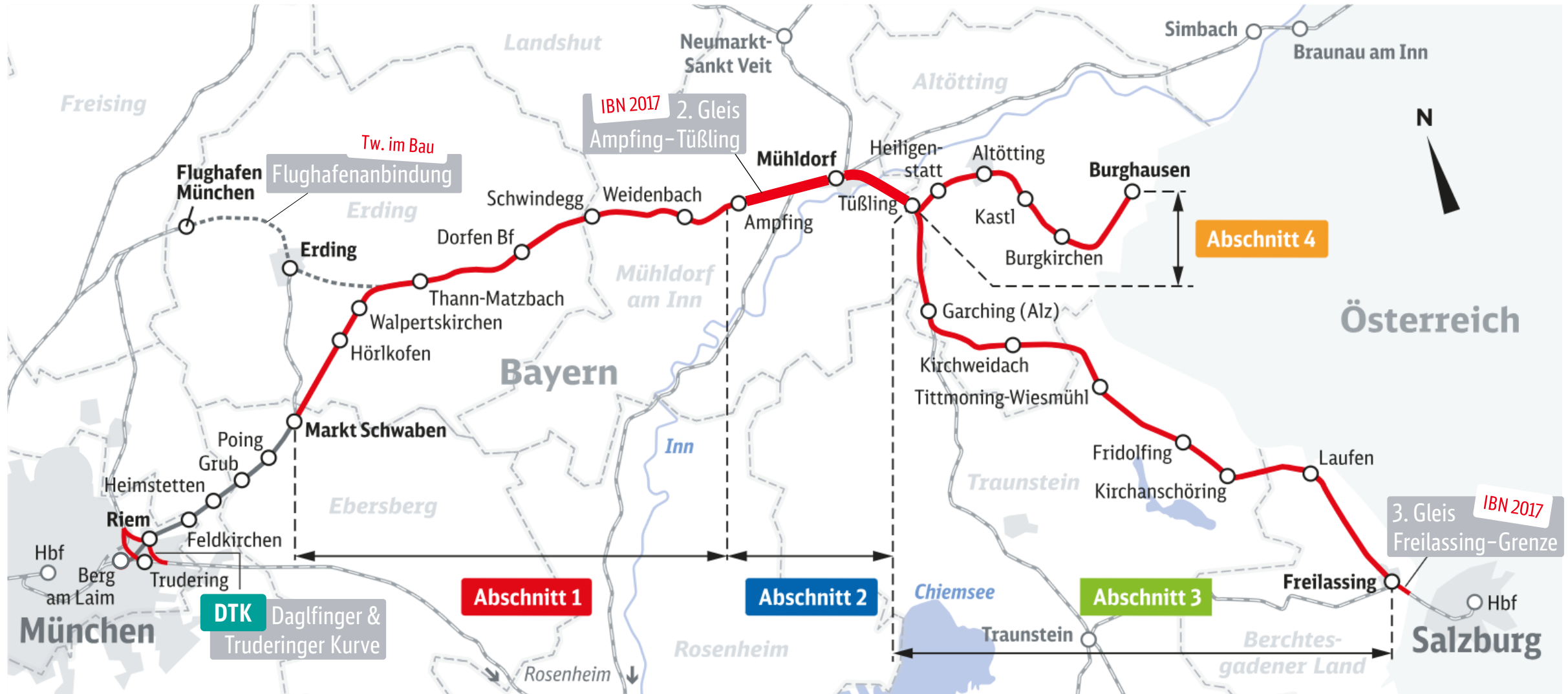
Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-T



* Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK):
Neue Verknüpfung zwischen Nord-Süd und
West-Ost-Strecken in München

- Skandinavien-Mittelmeer - Korridor
- Rhein-Donau - Korridor

ABS 38 Planungsabschnitte und bereits abgeschlossene Bauabschnitte

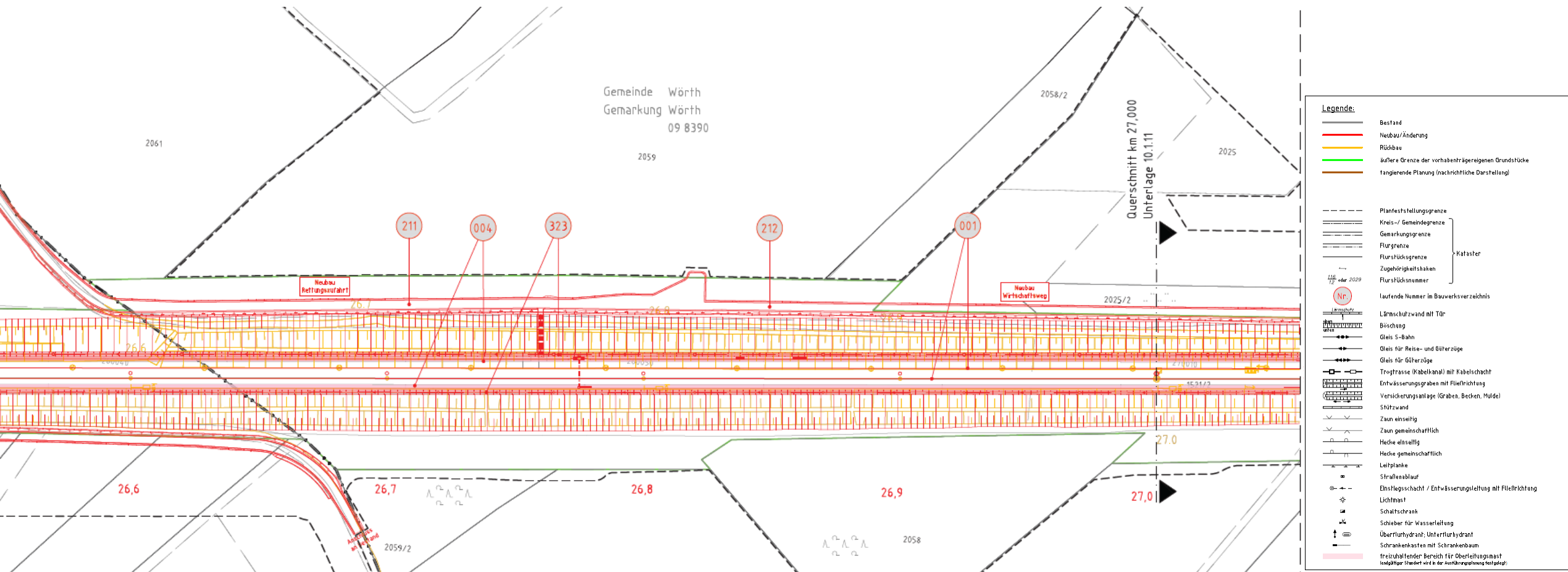


2. Aktueller Stand: Planungen Gemeinde Wörth

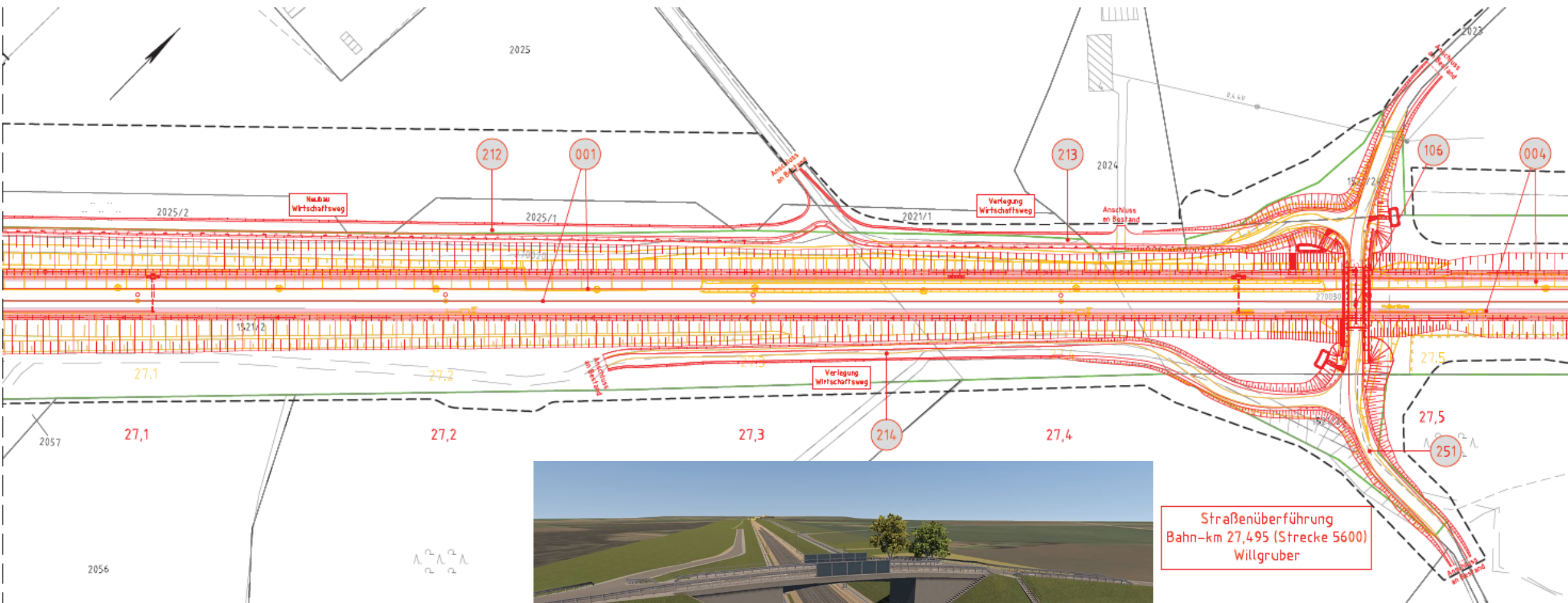
Planfeststellungsabschnitt 1.2 km 22,82-30,00 - Übersicht



Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



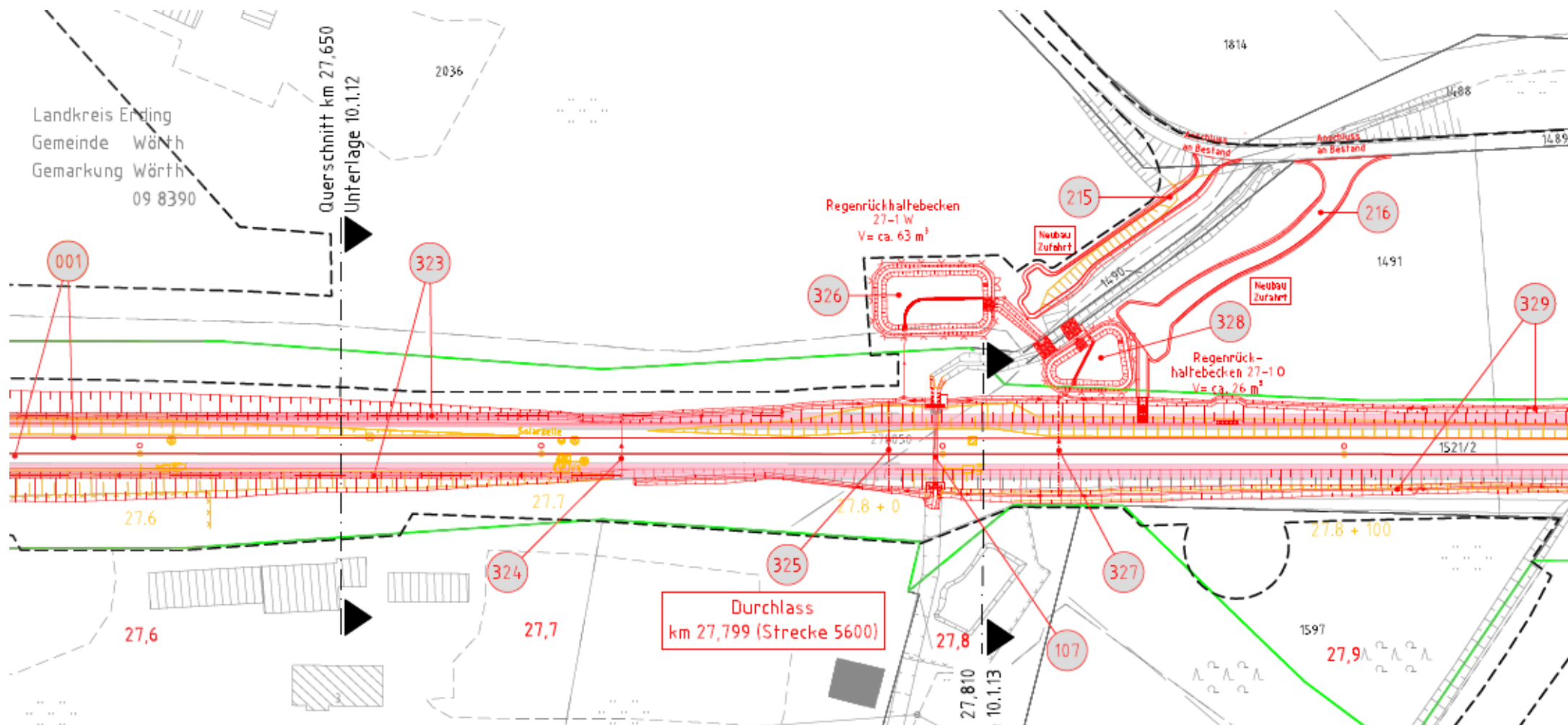
Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



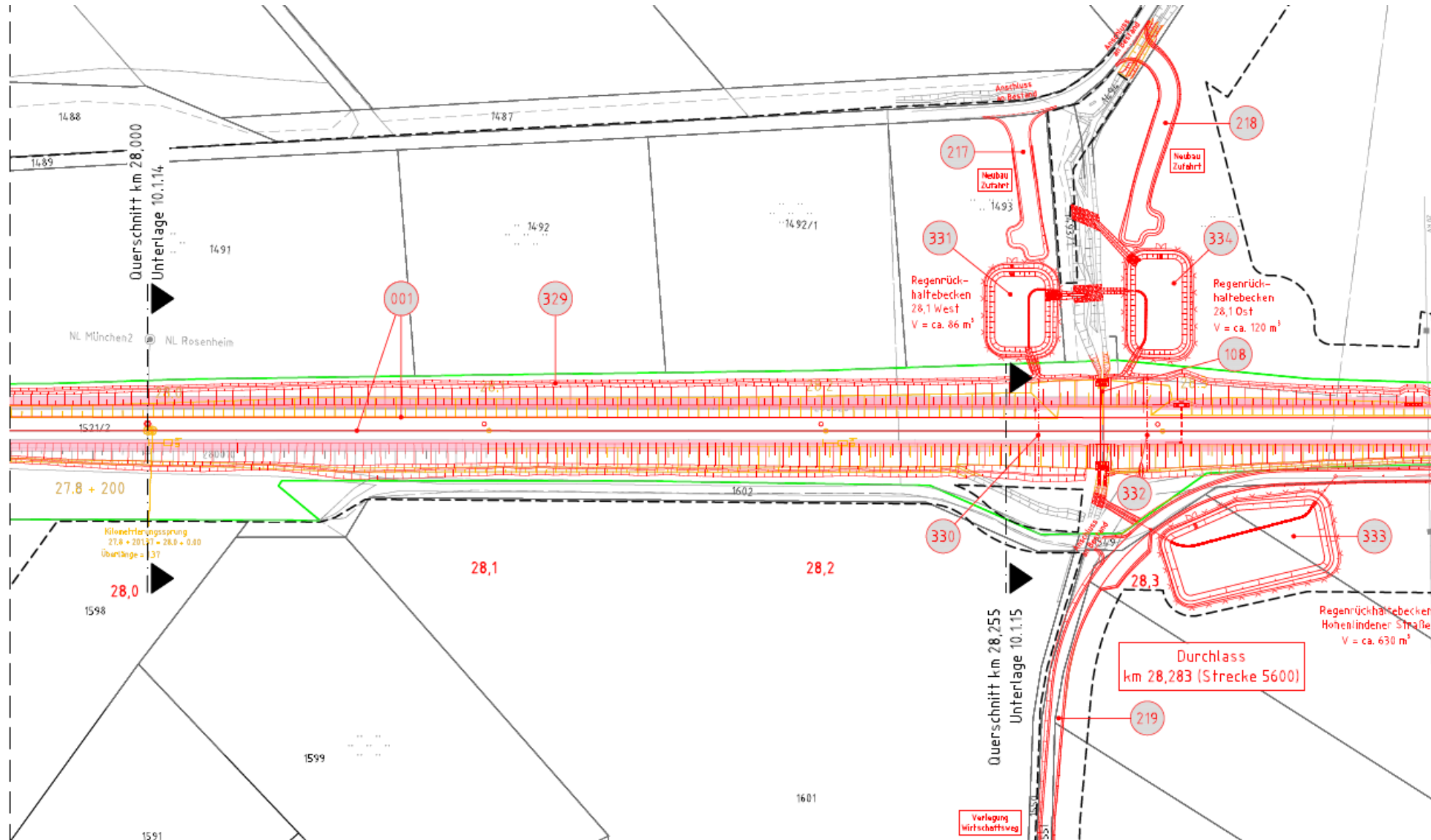
Straßenüberführung
Bahn-km 27,495 (Strecke 5600)
Willgruber

Visualisierung Planungsstand
(Entwurfsplanung)

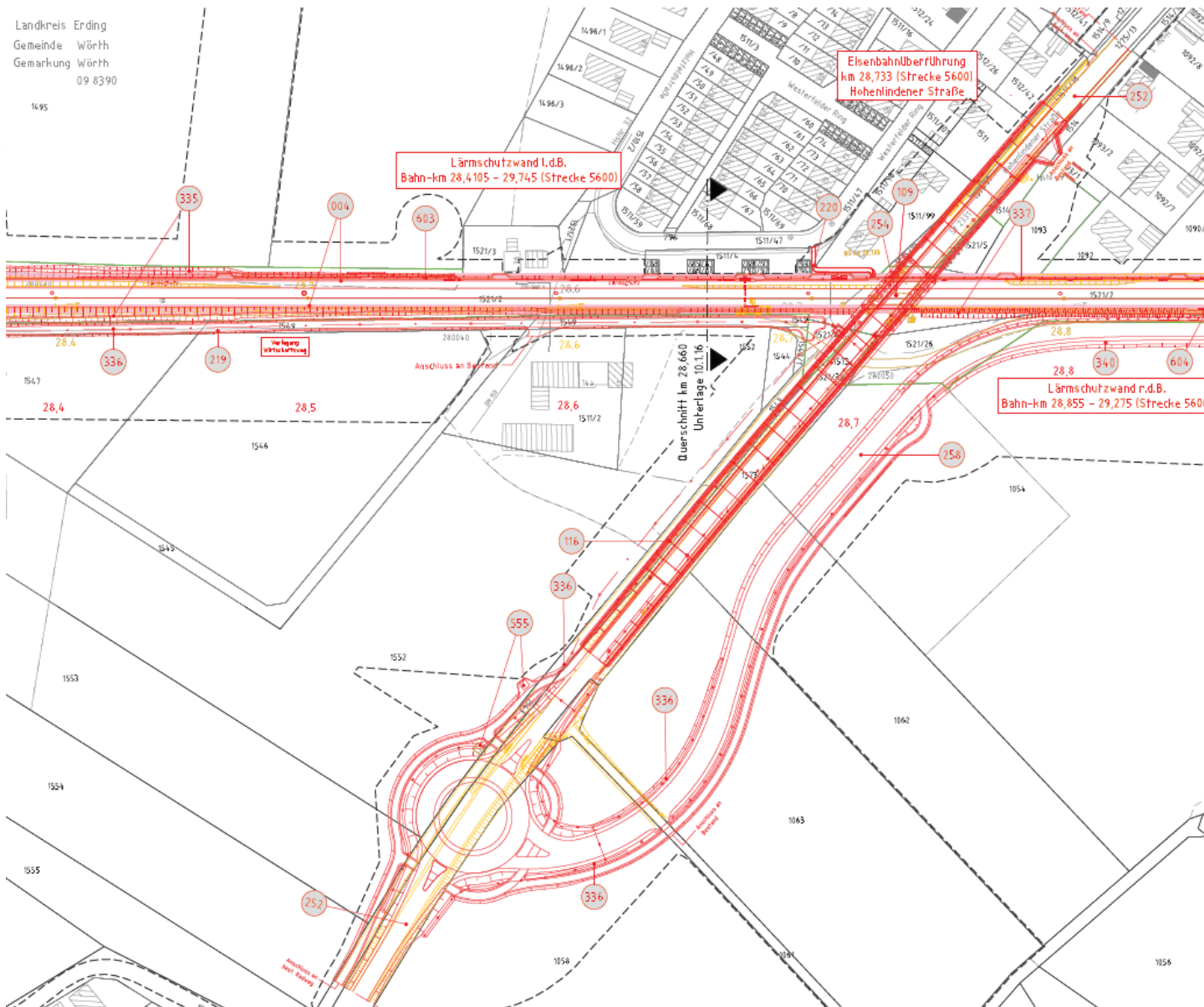
Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



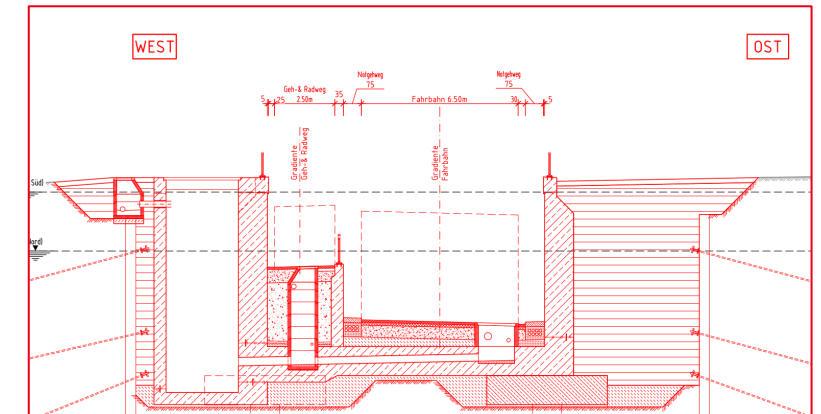
Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



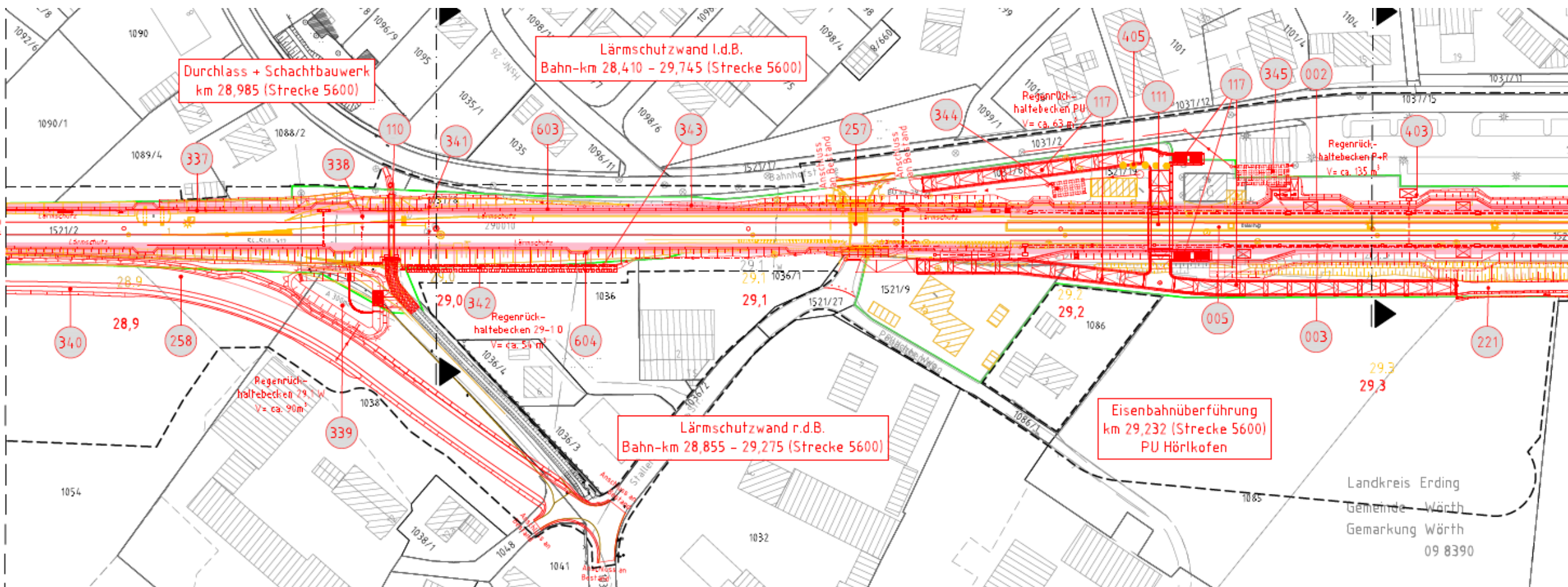
Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



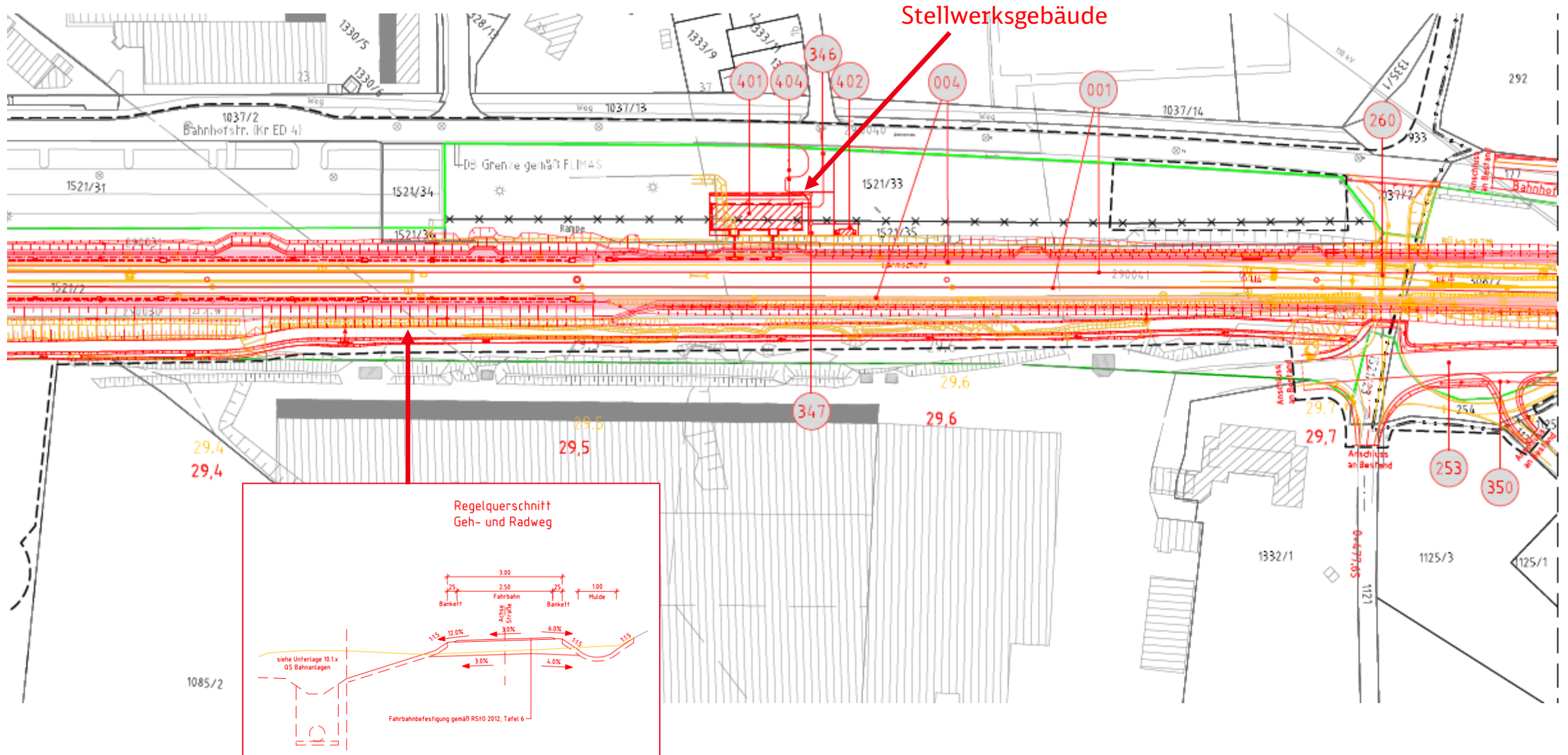
Auszug Entwässerung Straßentrog



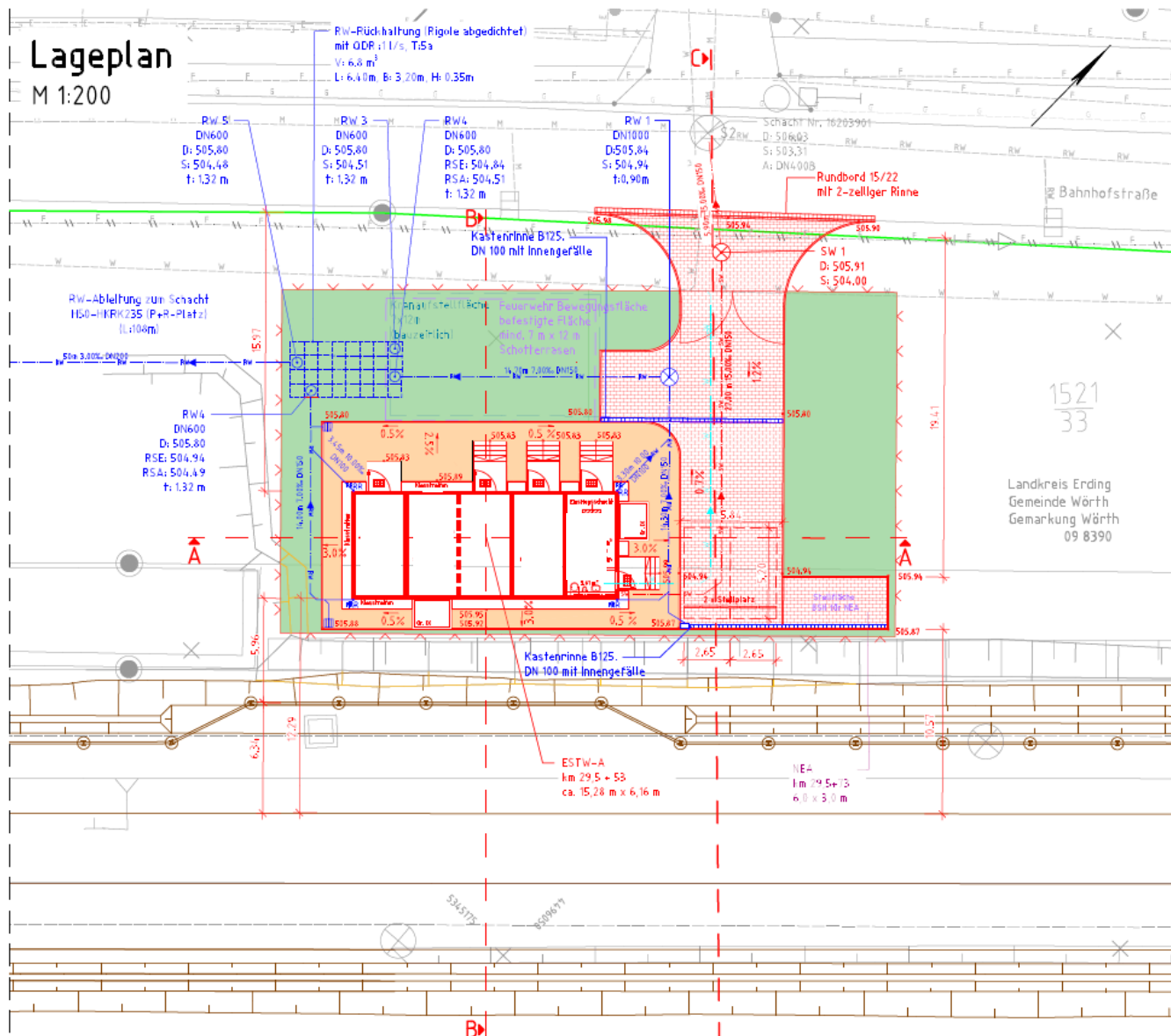
Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth

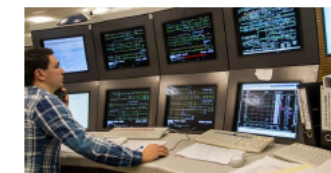


Information zum elektronischen Stellwerk (ESTW) Hörlkofen



Ersatzmaßnahmen an vier Stellwerken zwischen München und Mühldorf

Die Eisenbahninfrastruktur in Bayern wird vielerorts modernisiert, um auch künftig den technischen und betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden. Auch auf der rund 150 Jahre alten Bahnstrecke zwischen München und Mühldorf werden die Stellwerke, Bahnübergänge und Signale erneuert.



Die Strecke bildet eine wichtige Verkehrsverbindung für Bahnreisende in Südbayern und für den Güterverkehr des Bayerischen Chemiedreiecks. In Folge dieser starken Inanspruchnahme sind ältere Bahnanlagen, die noch teils aus den 1890er Jahren stammen, an der Grenze ihrer Belastbarkeit.

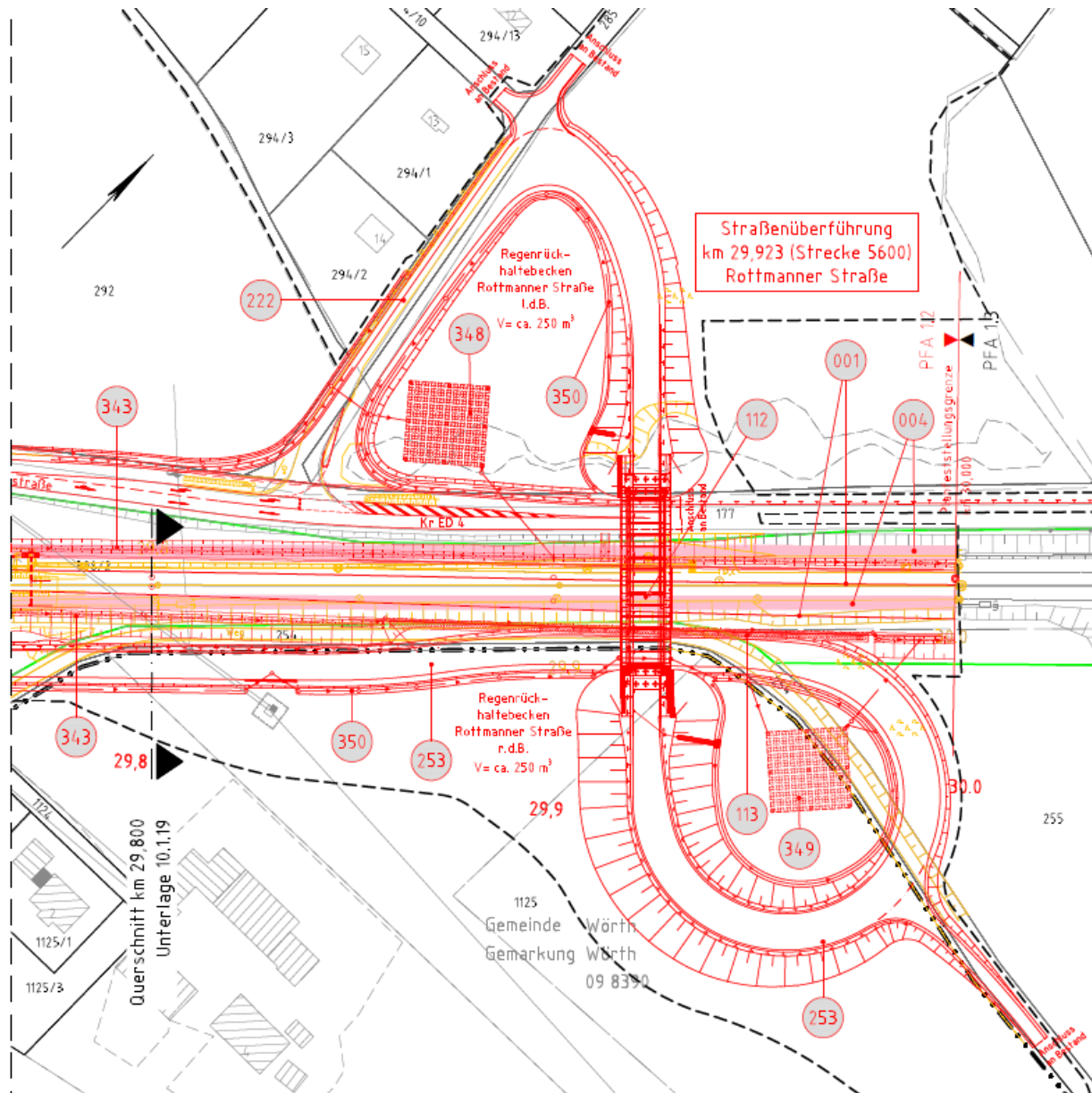
Zukünftig erfolgt die Zugsteuerung per Mausclick.

Um auch weiterhin einen sicheren und weitgehend störungsfreien Bahnbetrieb durchführen zu können, muss die Bahn bis 2027 die letzten vier mechanischen Stellwerke des Abschnitts Markt Schwaben-Ampfing durch moderne elektronische Stellwerke ersetzen.

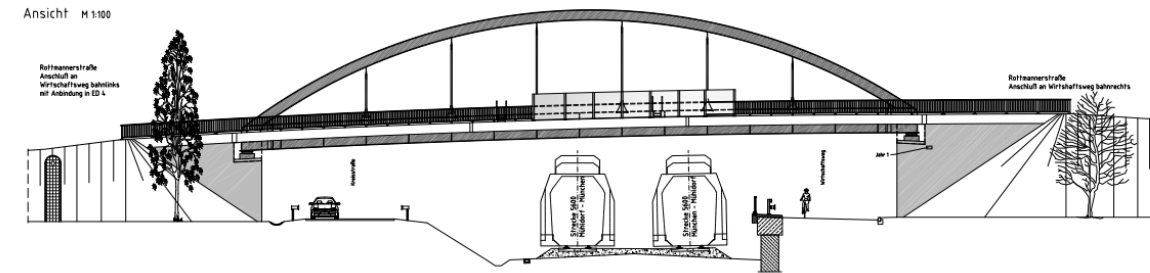


Die bestehenden mechanischen Stellwerke in Hörlkofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach werden durch Elektronische Stellwerke (ESTW-A) ersetzt und in den Stellbereich der ESTW-Zentrale in Dorfen einbezogen. Zudem werden die vorhandenen Stellwerke in Markt Schwaben, Dorfen und Ampfing angepasst, um zukünftig die Steuerung der neuen ESTW-A mittels moderner Stellwerkstechnik technisch und betrieblich umsetzen zu können.

Aktueller Planungsstand: Lagepläne Gemeinde Wörth



Visualisierung Planungsstand (Entwurfsplanung), Ansicht von Osten



§ 12 Kostentragung bei **geänderten Kreuzungen** (EÜ/SÜ)

(1) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen; Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung entstehen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich);

2. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Nummer 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(2) [...]

§ 13 Kostentragung bei Maßnahmen am **Bahnübergang**

(1) Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Bund, bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn das Land.

(2) Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als Straßen in kommunaler Baulast Straßen.

(3) Wird zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnübergangs ohne dessen Änderung eine Baumaßnahme nach § 3 Nr. 2 durchgeführt, durch die sich eine sonst notwendige Änderung des Bahnübergangs erübrigt, so gehören zu den Kosten nach Absatz 1 nur die Kosten, die sich bei Vornahme der ersparten Änderung ergeben würden. Die übrigen Kosten trägt derjenige Beteiligte allein, an dessen Verkehrsweg die Baumaßnahme durchgeführt wird.

§ 12 Abs. 1 Nr. 1
Ein Beteiligter verlangt
eine Änderung
Verlangender zahlt



§ 12 Abs. 1 Nr. 2
Straße und Schiene verlangen
Änderungen
Jeder zahlt seinen eigenen Anteil



Teilung der Kosten bei
Kreuzungen der
Schiene mit Straßen in
kommunaler Baulast



Straßen in kommunaler Baulast

im Sinne des § 13 Abs. 2 EKrG
sind Straßen und Wege in der Baulast von

- Gemeinden
- Gemeindeverbänden
- kreisfreien Städten
- Landkreisen
- Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- und Staatsstraßen in der Baulast von Gemeinden.

Grundlagen und Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) – Verlangen *Müssen*

Für den jeweiligen Kreuzungspartner zu beachtende Gesetze und Richtlinien mit Kostenverantwortung:

DB InfraGO AG

- Ril 809 Fahren und Bauen - Planungsgrundsätze
- Gleisabstände
- Sicherheitsabstände (geschwindigkeitsabhängig)
- Flucht- und Rettungswege

Straßenbaulastträger

- Arbeitsblatt der DWA-A 904 (Richtlinien für Anlagen und Dimensionierung Ländlicher Wege (RLW))
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)
- EBA-Verfügung (30.01.2017) zu Durchfahrtshöhen $\geq 4,50\text{m}$

Aus diesen Grundlagen ergeben sich Abmessungen, die der Kreuzungspartner für das Bauwerk **verlangen MUSS:**

Standard(mindest)abmessungen bei 2-gleisiger Strecke nach aktuellen Richtlinien (Rettungsweg einseitig):

- EÜ $\geq 11,45\text{m}$
- SÜ $\geq 10,35\text{m}$ Lichte Weite $\geq 6,30\text{m}$ Lichte Höhe

Standard(mindest)abmessungen nach aktuellen Richtlinien z.B. RASt 06 (s.o.):

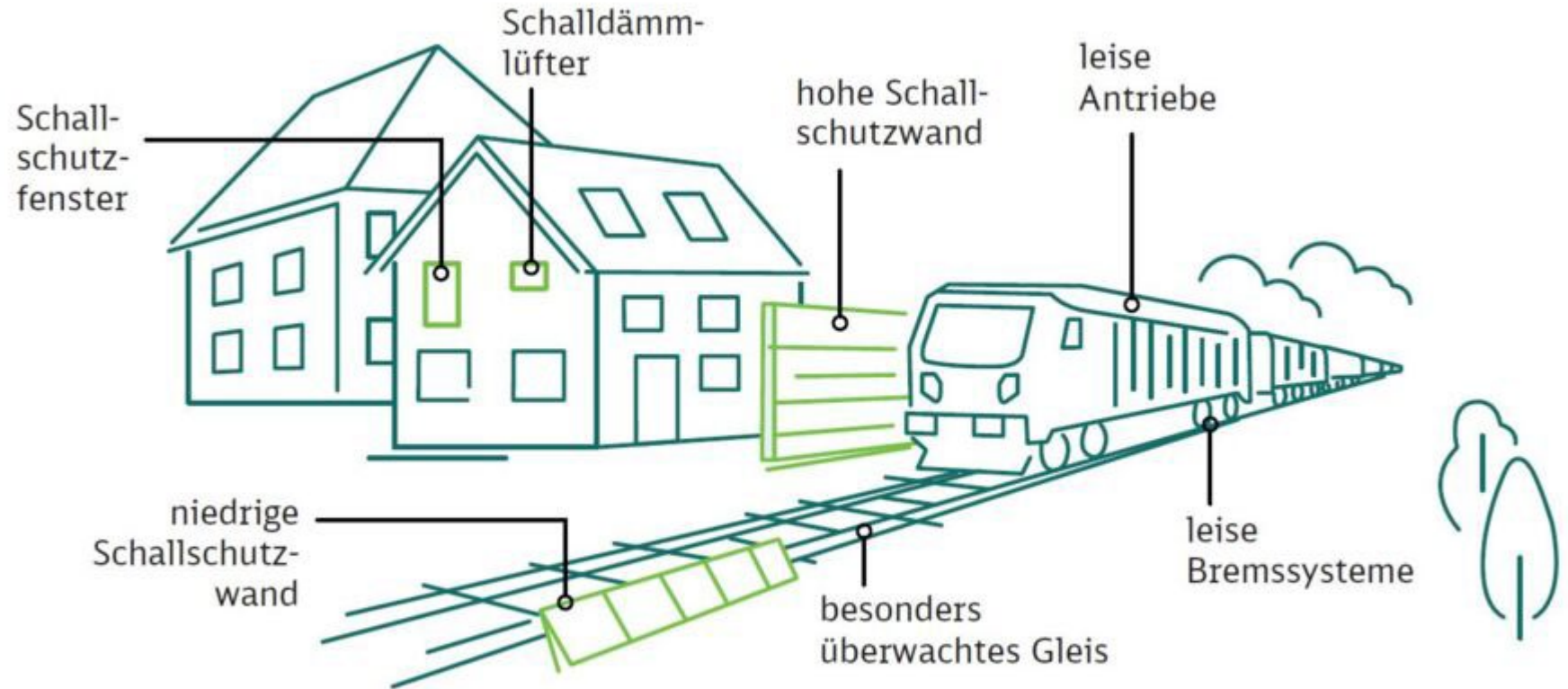
- EÜ ca. $5,50\text{m}$ Lichte Weite $\geq 4,50\text{m}$ Lichte Höhe
- SÜ ca. $5,50\text{m}$ Breite

Fazit: Werden die in den Richtlinien für Straßenbaulastträger geforderten Abmessungen auf dessen Wunsch nicht eingehalten und wird stattdessen ein 1:1 Ersatz gefordert, muss dies vom Straßenbaulastträger technisch begründet werden (zu hohe Kosten sind keine Begründung). Die endgültige Entscheidung, ob geringere Abmessungen umgesetzt werden dürfen, wird im Planfeststellungsbeschluss getroffen.

3. Schallschutz



Maßnahmen zum Schallschutz



Schallschutz vor Ort und an der Quelle

Themendienst Schallschutz

Lärmsanierung und Lärmvorsorge, Grenzwerte

Maßnahmen **im Bestand**



Lärmschutzmaßnahmen

Lärmsanierung im Rahmen des **freiwilligen Programms** des Bundes

Aus- und **Neubaumaßnahmen**



Lärmvorsorge auf Basis **gesetzlicher Regelungen** beim Bau und wesentlichen Änderungen (**16. BImSchV**)

Grenzwerte in db (A)



59 49

Reine / allgemeine Wohngebiete

57 47

Krankenhäuser
Schulen

64 54

Kern-, Dorf- und Mischgebiete

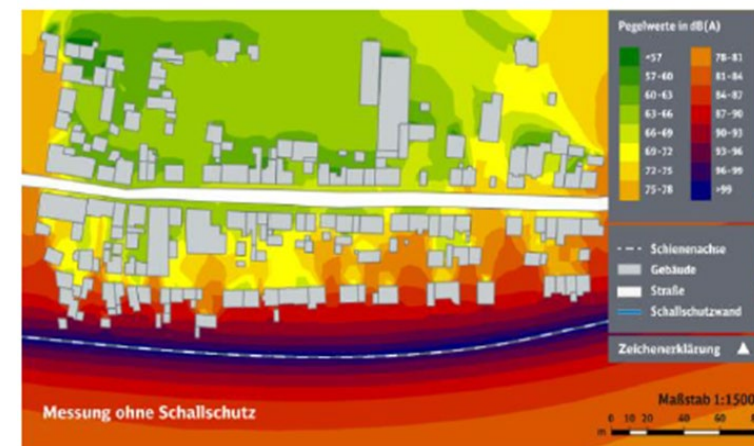
69 59

Gewerbegebiete

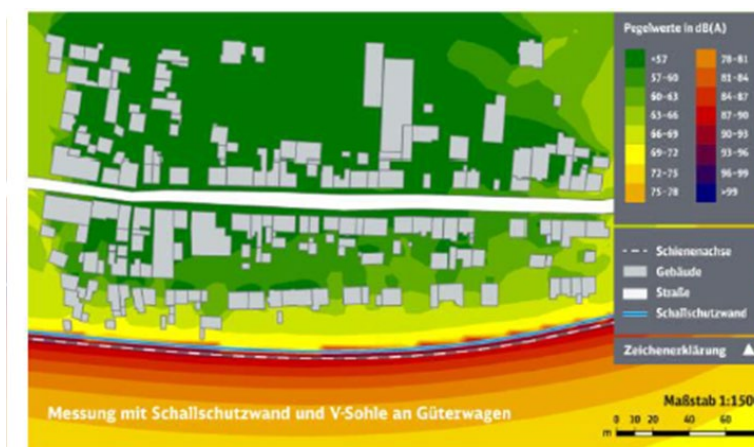
Themendienst Schallschutz

So werden die passenden Schutzmaßnahmen ermittelt

- Dreidimensionales **Simulationsmodell** für jedes Gebäude unter Berücksichtigung von u.a.:
 - **Topografischen Gegebenheiten** (z.B. Lage im Tal oder am Hang)
 - **Fahrbahnarten** (z.B. Brücken)
 - **Züge** in Anzahl, Art und Geschwindigkeit
- Bei **Überschreitung der Grenzwerte**
 - geeignete Schutzmaßnahmen notwendig (z.B. Schallschutzwand)
- Rechtliche Grundlage: **Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, § 41-43) und Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV, Angabe von Grenzwerten)**



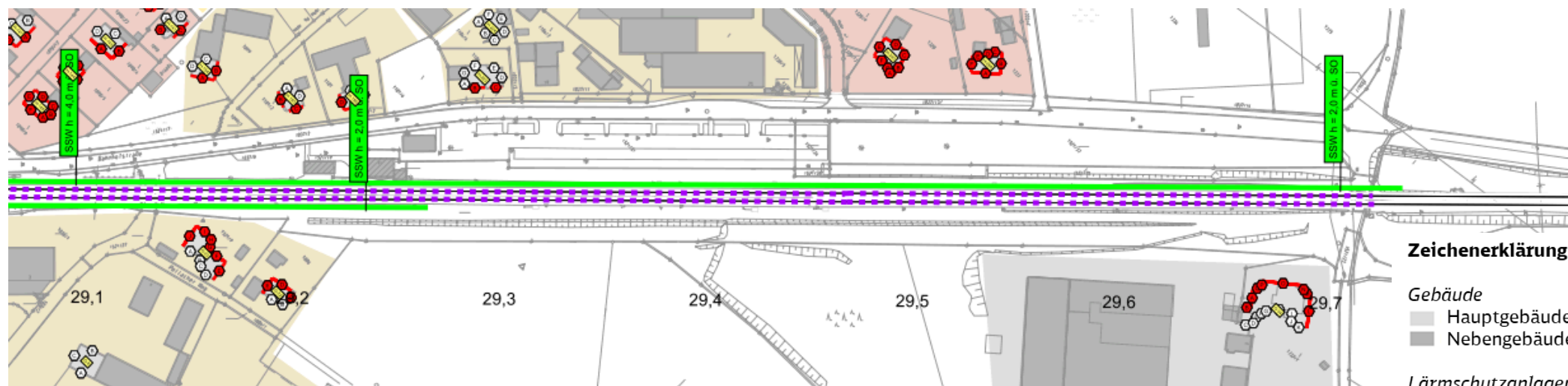
Messung ohne Schallschutz **!** → Messung mit V-Sohle an Güterwagen **!** → Mit Schallschutzwand **!** → Mit Schallschutzwand und V-Sohle



Messung ohne Schallschutz **!** → Messung mit V-Sohle an Güterwagen **!** → Mit Schallschutzwand **!** → Mit Schallschutzwand und V-Sohle

Quelle: www.deutschebahn.com/laerm // Beispieldarstellung

Geplante Schallschutzmaßnahmen in Hörlkofen



Zeichenerklärung

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude

Lärmschutzanlagen

- Besonders überwachtes Gleis (büG)
- Lärmschutzwand Empfehlung

4. Umweltschutz

- 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

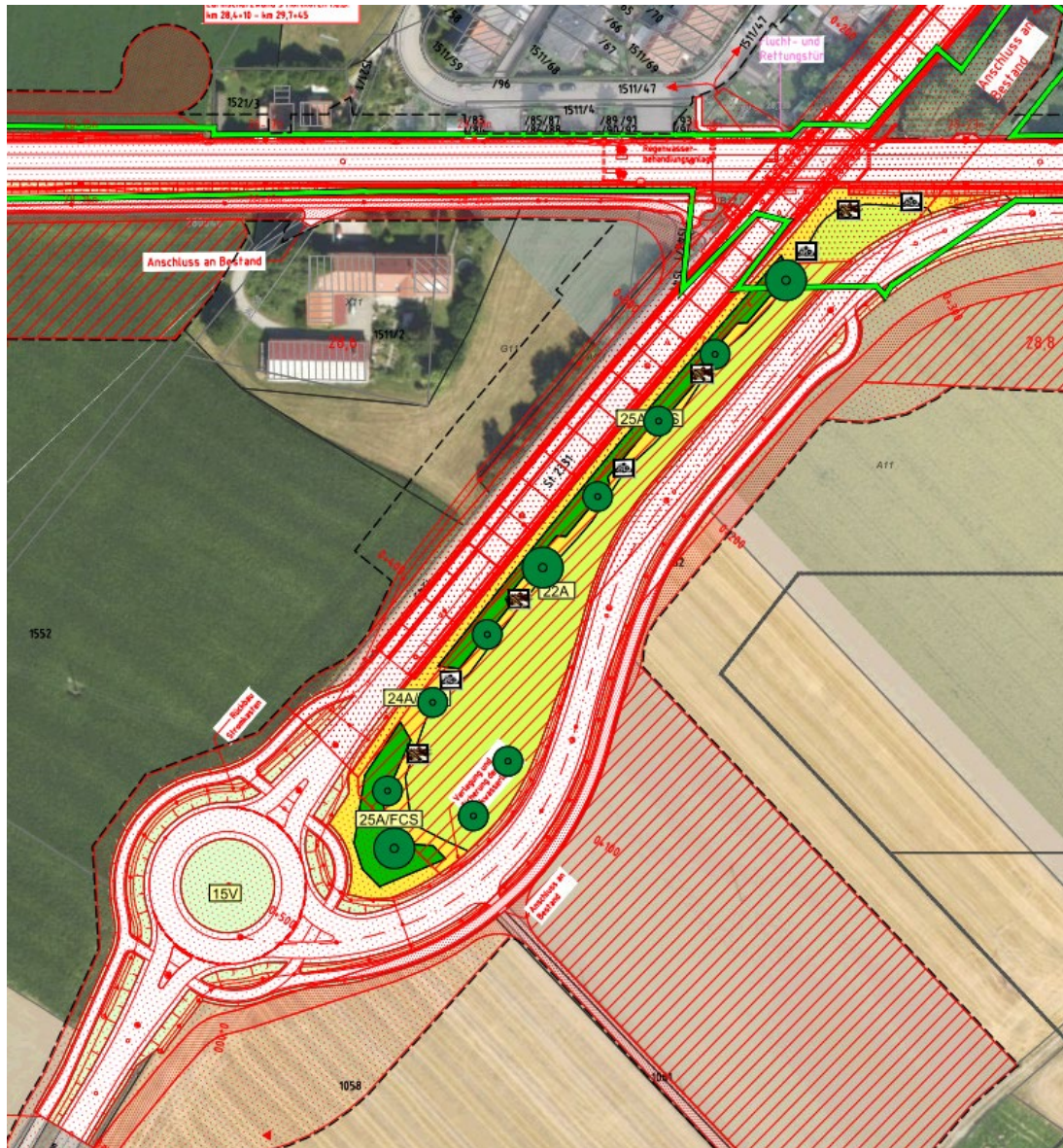
ABS 38 – Umwelt- und Naturschutz

Vor, während und nach dem Bau

- Der Schutz von Menschen, Natur und Umwelt hat für uns **oberste Priorität**. Unser Ziel ist daher ein Ausbau, der ökologische, wirtschaftliche, soziale Belange vereint.
- Dies stellen wir in drei Schritten sicher:
 1. Umweltverträglichkeits**prüfung**,
 2. Landschaftspflegerischer Begleit**plan**,
 3. Umweltfachliche Bau**überwachung**.
- So vielfältig wie die Tier- und Pflanzenarten an der Ausbaustrecke sind auch die Maßnahmen, die wir zu ihrem Schutz planen:
 - **Vermeidungsmaßnahmen**
(z.B. keine Baumfällungen während der Vogelbrutzeit).
 - **Minimierungsmaßnahmen**
(z.B. insektenfreundliche Beleuchtung an Baustellen).
 - **Schutzmaßnahmen**
(z.B. Schallschutzwände mit Durchlässen für Kleinsäuger).
 - **Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen**
(z.B. Eidechsen auf Ausgleichsflächen umsiedeln).



Landschaftspflegerische Maßnahmen im PFA 1.2



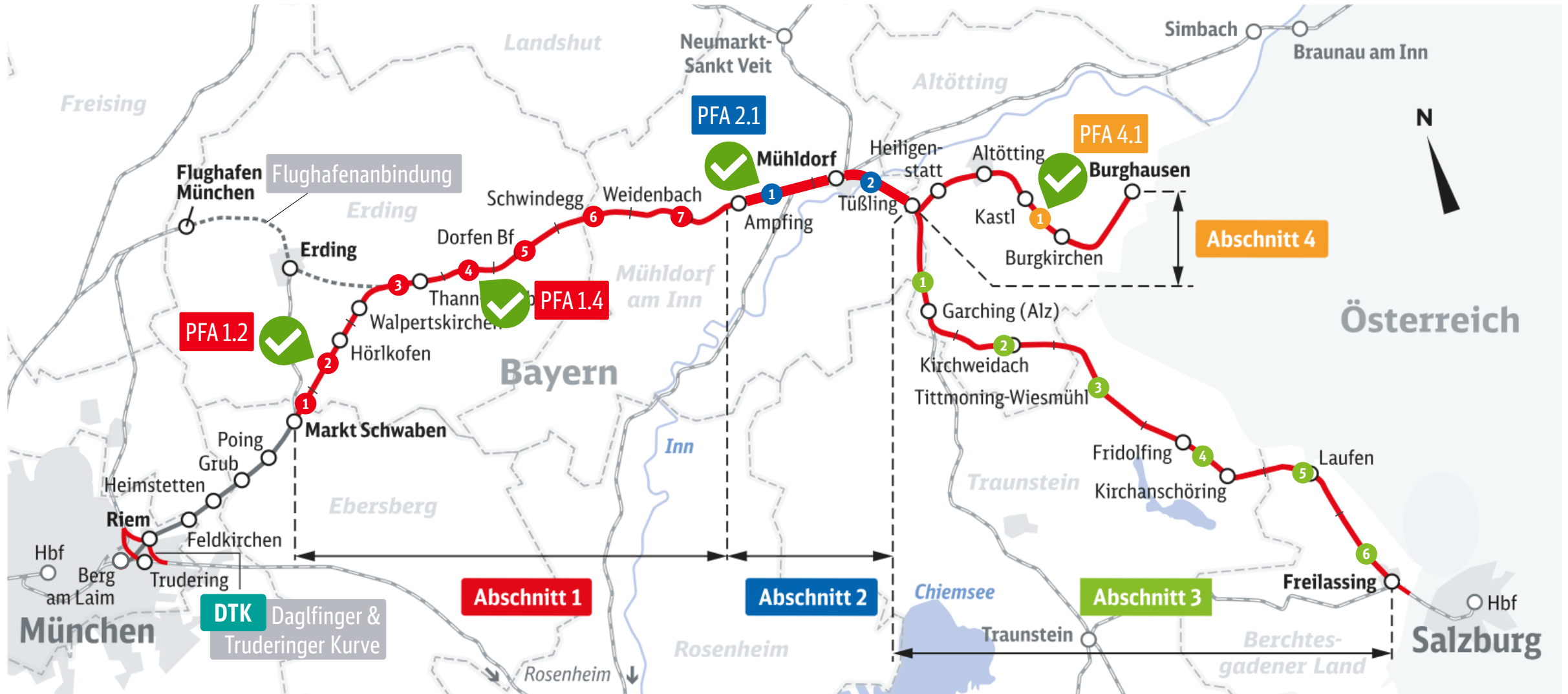
Beispiel: Bereich Hohenlindener Straße

- *Entwicklung naturnaher Hecken und Gebüsche als Teillebensraum für Reptilien, Haselmäuse und Vogelarten*
- *Entwicklung einer artenreichen Staudenflur frischer bis mäßig trockener Standorte als Teillebensraum für Reptilien*
- *Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland*

5. Projektfortschritt ABS 38

ABS 38 Planfeststellungsabschnitte

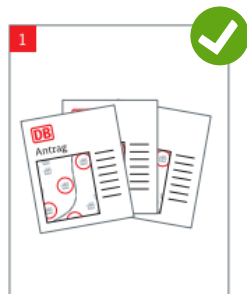
4 von 16 Abschnitten beim EBA (Genehmigungsverfahren) ✓ beantragt



Schritte zum Baurecht

im Planfeststellungsabschnitt 1.2

Genehmigungsplanung



Die DB erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.

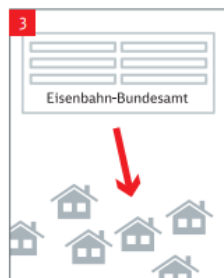
Einreichung



Die DB reicht den Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.

Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und die Vollständigkeit des Antrags bestätigt wird.

Bekanntmachung



Das EBA als zuständige Anhörsbehörde eröffnet das Anhörungsverfahren.

Auslegung



Die Unterlagen sind für einen Monat öffentlich einsehbar.*

Einwendungen



Während der Offenlage können sich Privatpersonen und Träger öffentlicher Belange (TöB) zu den Planungen äußern.

Nach Ende der Offenlage sind die in der Bekanntmachung zur Auslegung genannten Fristen für die Abgabe von Einwendungen und Stellungnahmen zu beachten (zwei Wochen bis drei Monate).

Stellungnahme



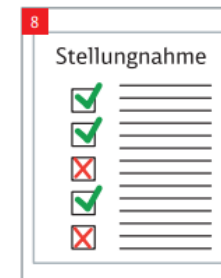
Die DB erwidert die Einwendungen und Stellungnahmen. Vor einem Erörterungstermin erhalten die Einwender:innen rechtzeitig diese Erwidernngen.

Erörterung



Das EBA prüft die Einwendungen und lädt bei Bedarf die Einwender:innen, die Fachbehörden und die DB zum Erörterungstermin ein. Der Erörterungstermin kann ganz oder teilweise digital durchgeführt werden.

Prüfung



Das EBA prüft alle Sachverhalte.

Erlass Baurecht



Das EBA erlässt den Planfeststellungsbeschluss.

Der Planfeststellungsbeschluss wird bekannt gemacht. Dies kann auch durch Veröffentlichung im Internet erfolgen.

* Das EBA hat in der Bekanntmachung zur Auslegung der Unterlagen darauf hinzuweisen, dass und wo die Unterlagen elektronisch veröffentlicht werden und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

Kommunikation und Öffentlichkeit

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

Schreiben Sie uns!

Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing

Bleiben Sie mit uns in Kontakt!



E-Mail: abs38@deutschebahn.com



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

Besuchen Sie uns!

Klicken Sie sich rein!



Ausbaustrecke 38 München-Mühldorf-Freilassing

DB Weidenbach: Anhörungsverfahren als Online-Konsultation gestartet

Streckenjubiläum: 150 Jahre München-Simbach

Schreiben Sie uns: abs38@deutschebahn.com



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



InfraGO

Vielen Dank