



# **Ausbautrecke 38**

## **München-Mühldorf-Freilassing**

Planfeststellungsabschnitt 1.3

---

Gemeinderatssitzung Walpertskirchen | 16. Mai 2024



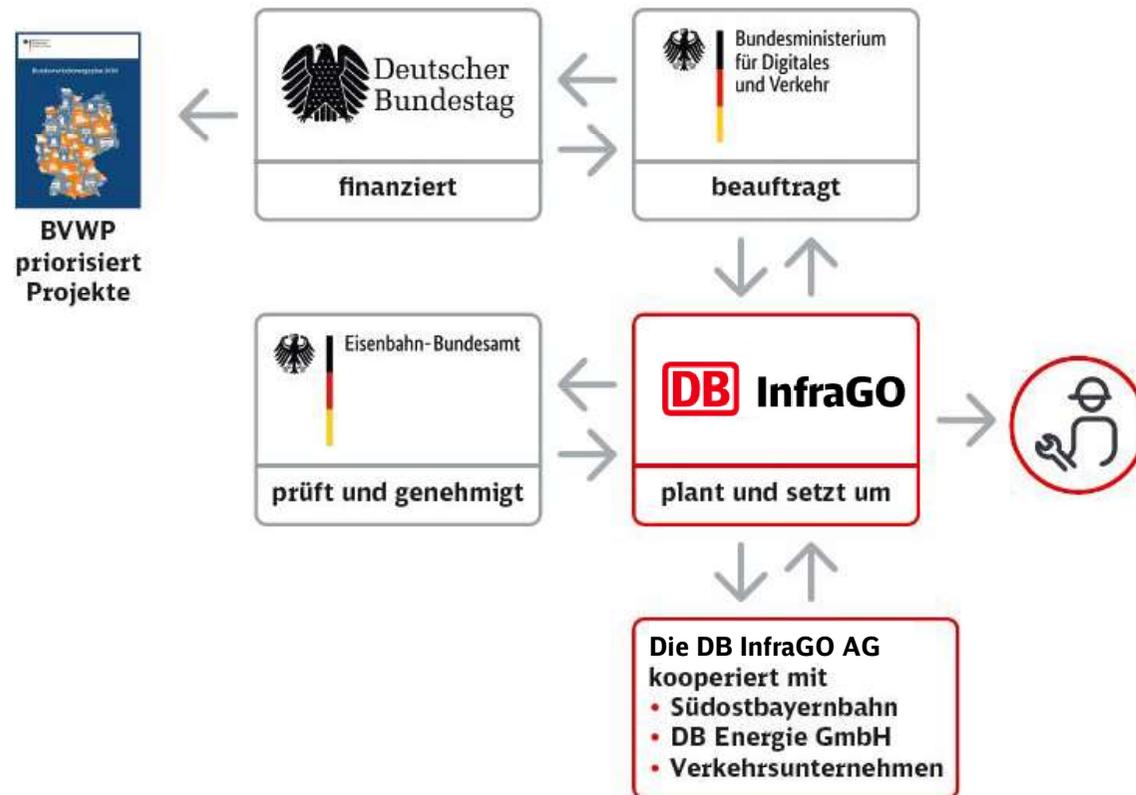
- 1. Projektvorstellung ABS 38**
- 2. Aktueller Planungsstand in der Gemeinde Walpertskirchen**
- 3. Schallschutz**
- 4. Umwelt**
- 5. Projektfortschritt ABS 38**

# 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**



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

## Technische Ziele



**Zweigleisiger Teilausbau** der Strecke



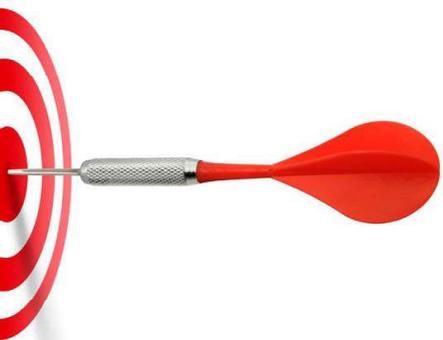
Durchgehende **Elektrifizierung**



Anpassung von **Bahnsteiganlagen**



Verlängerung der **Güterzugnutzlängen**



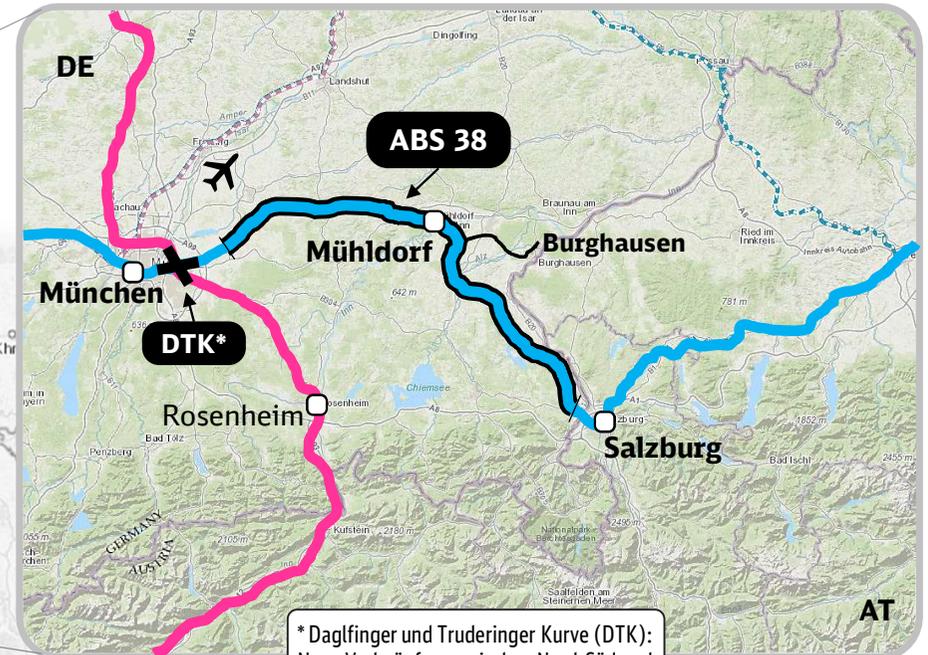
# Bedeutung der ABS 38

## 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.



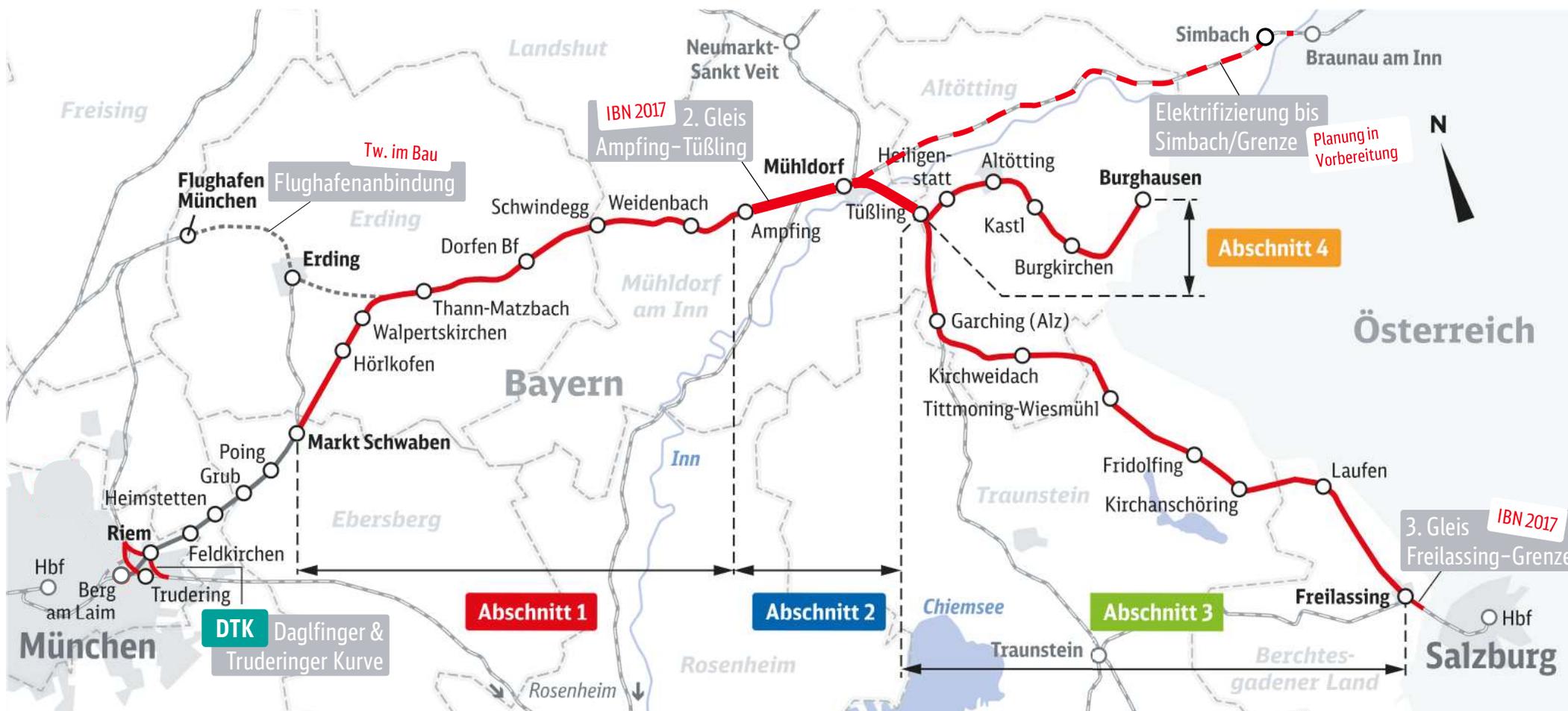
### Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-T



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

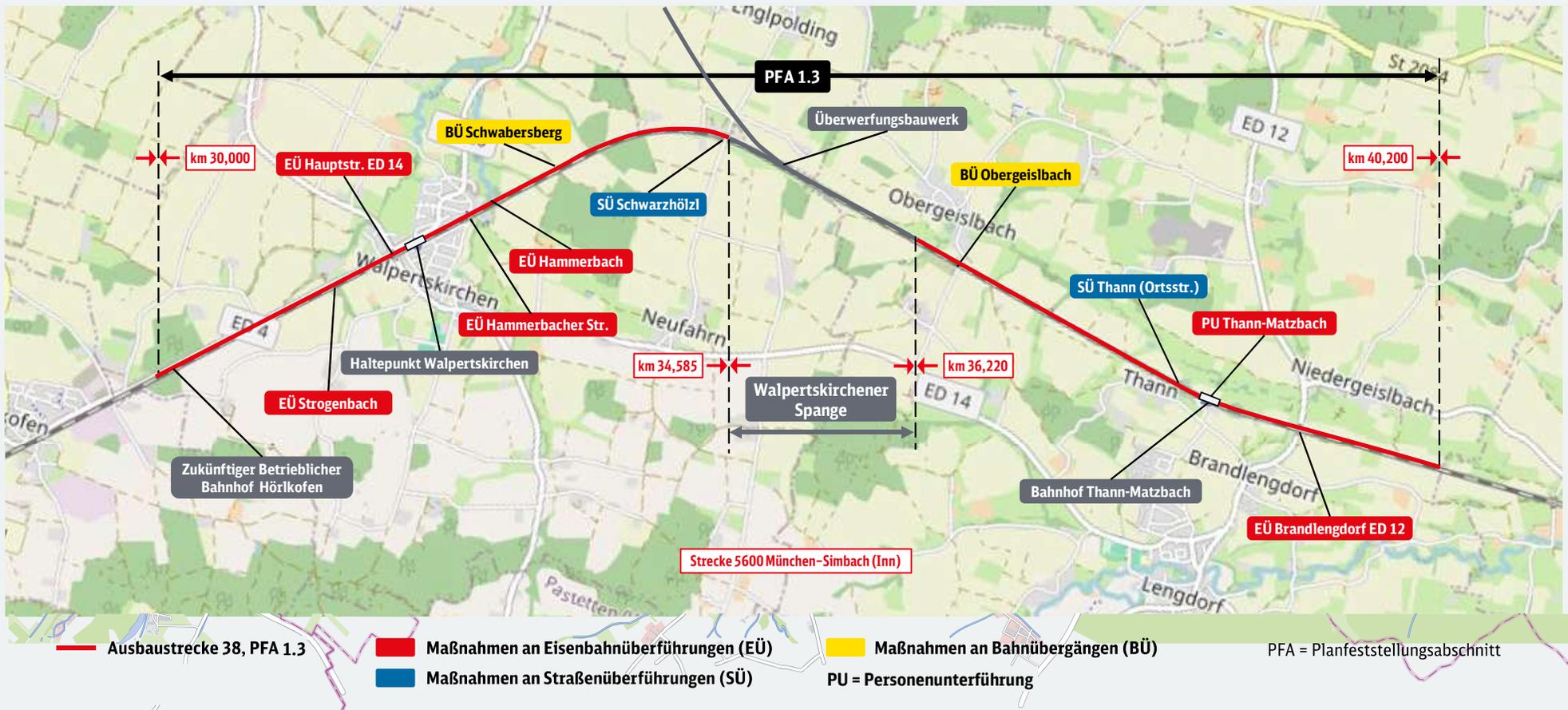
- Skandinavien-Mittelmeer - Korridor
- Rhein-Donau - Korridor

# ABS 38 Planungsabschnitte und bereits abgeschlossene Bauabschnitte



## **2. Aktueller Stand: Planungen Gemeinde Walpertskirchen**

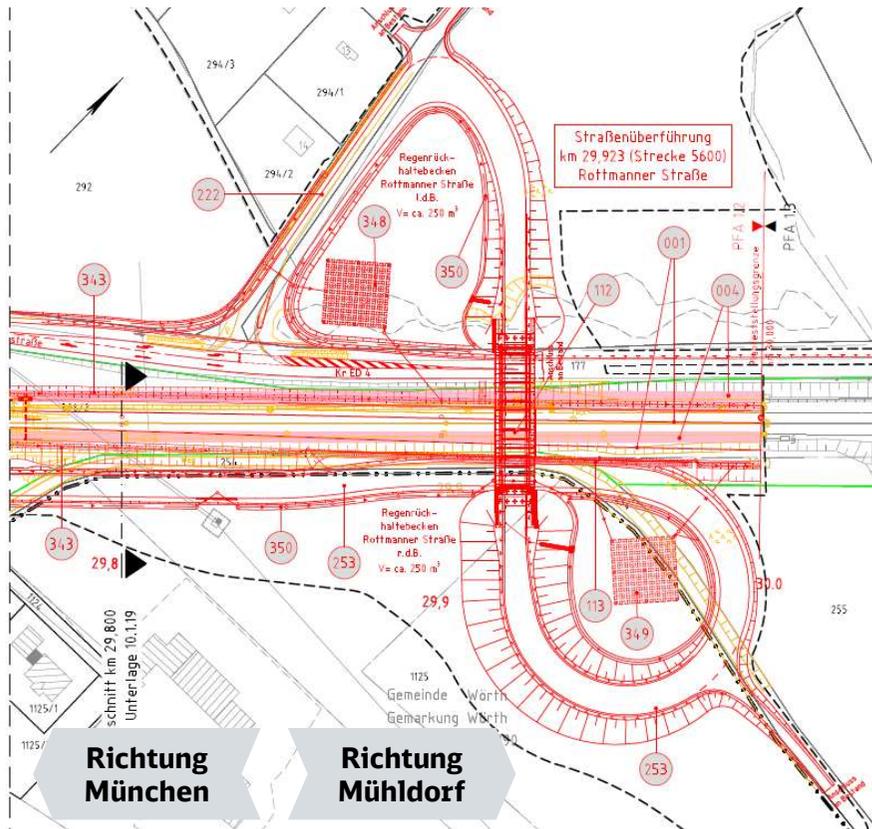
# Planfeststellungsabschnitt 1.3 km 30,00–40,20



# Aktueller Planungsstand in Wörth und Walpertskirchen

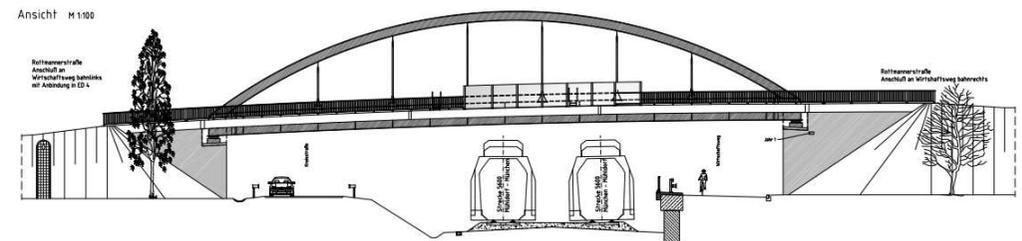
## Straßenüberführung Rottmanner Straße

Lageplan Gemeinden Wörth und Walpertskirchen



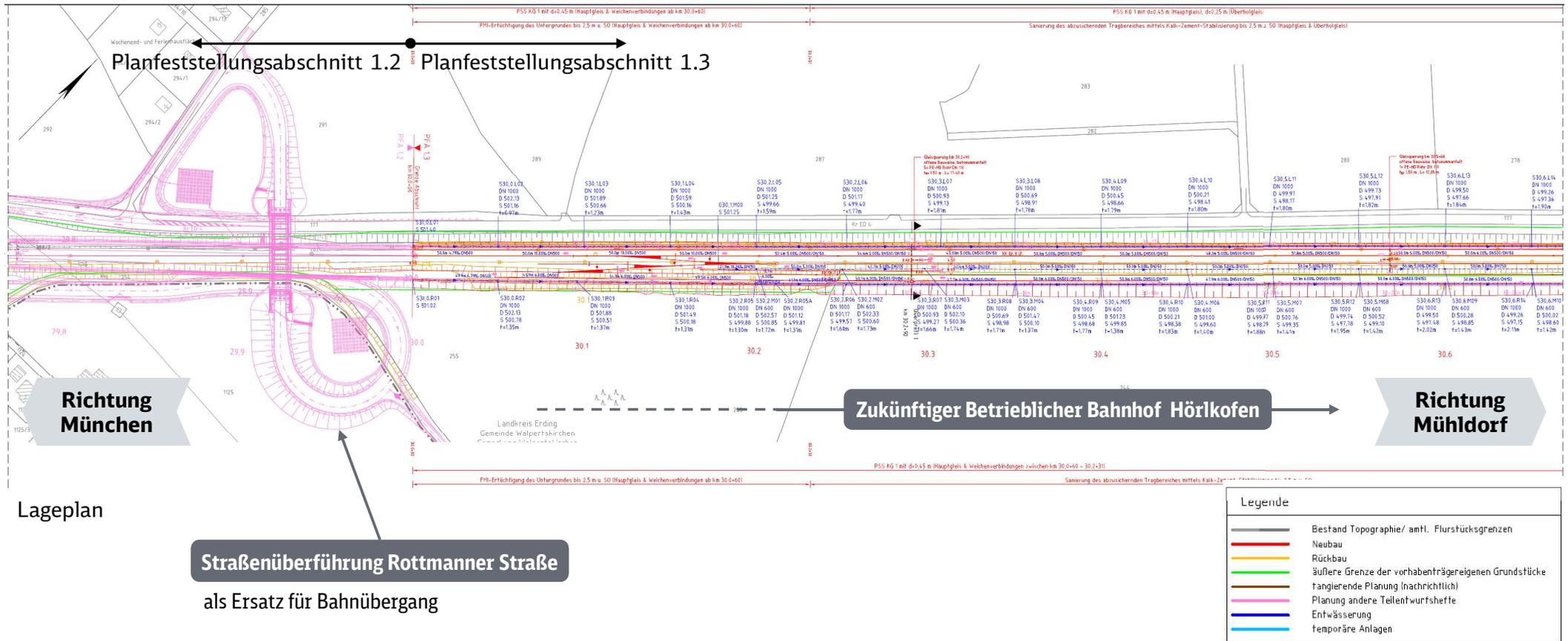
Visualisierung Planungsstand (Entwurfsplanung), Ansicht von Osten

Ansicht der Straßenüberführung von Westen



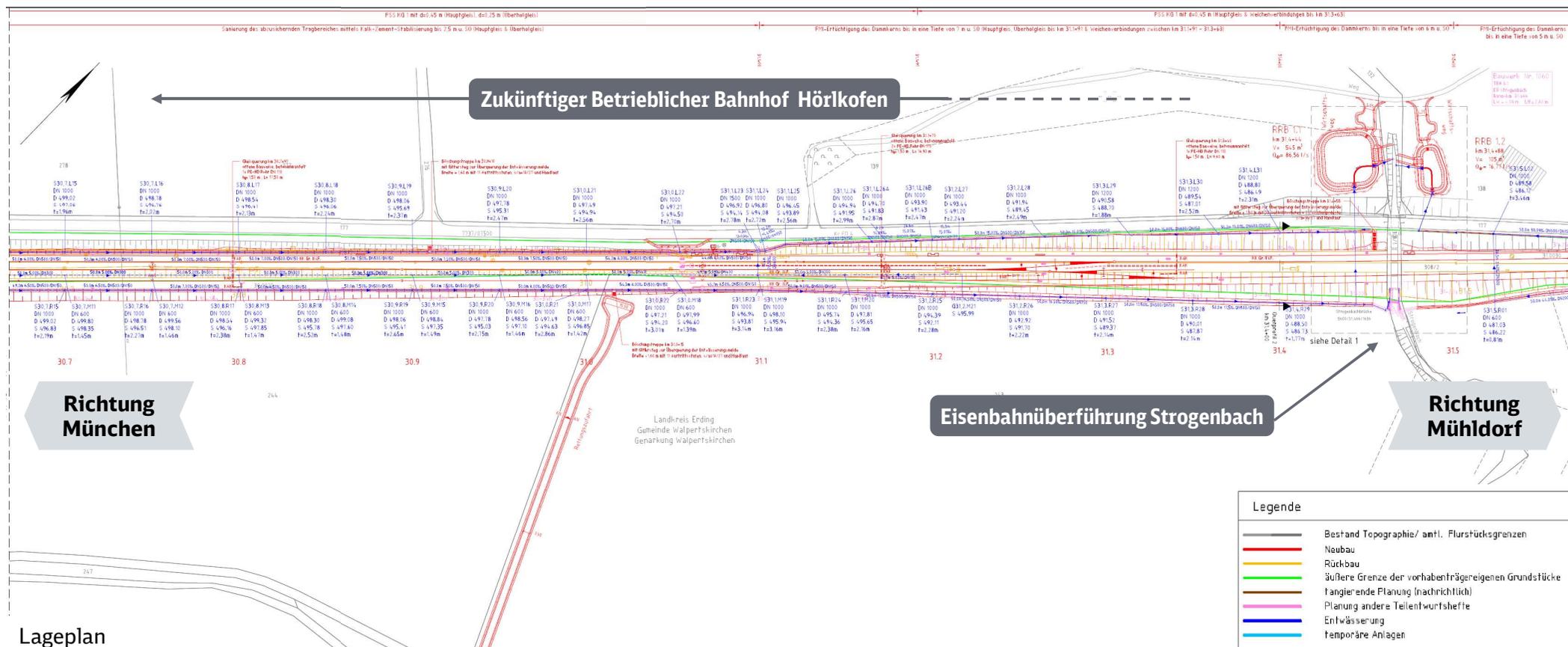
# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

## Beginn betrieblicher Bahnhof Hörlkofen



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

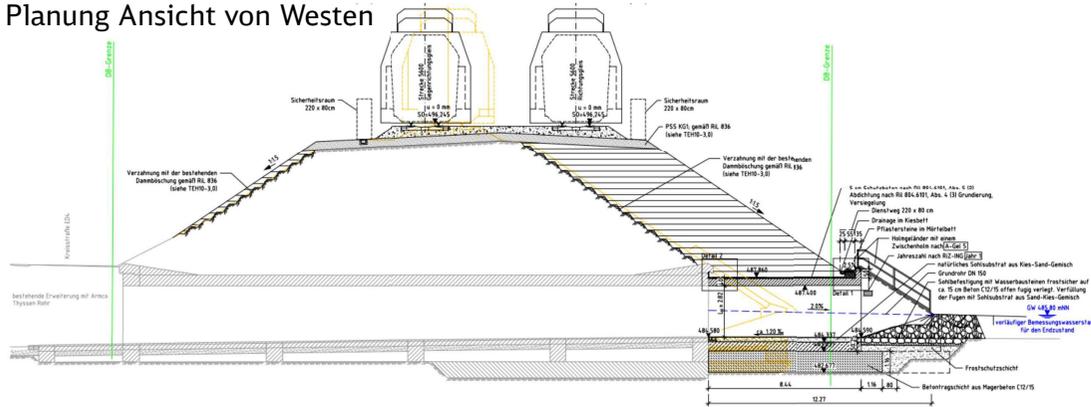
## Ende betrieblicher Bahnhof Hörlkofen und Bereich der Strogen



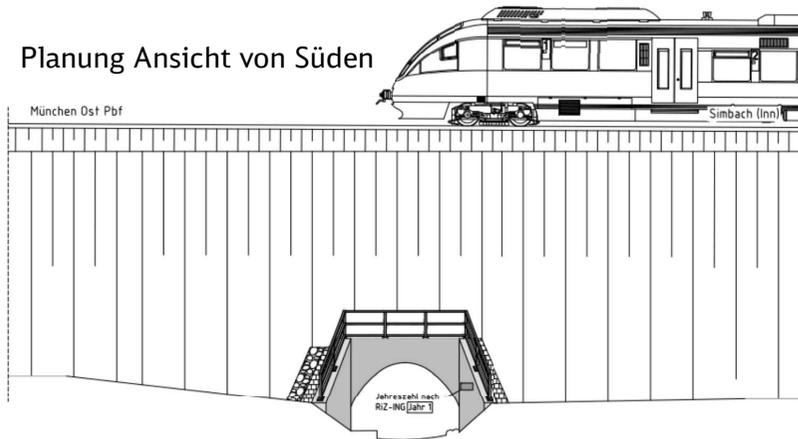
# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

## Eisenbahnüberführung Strogenbach

Planung Ansicht von Westen



Planung Ansicht von Süden

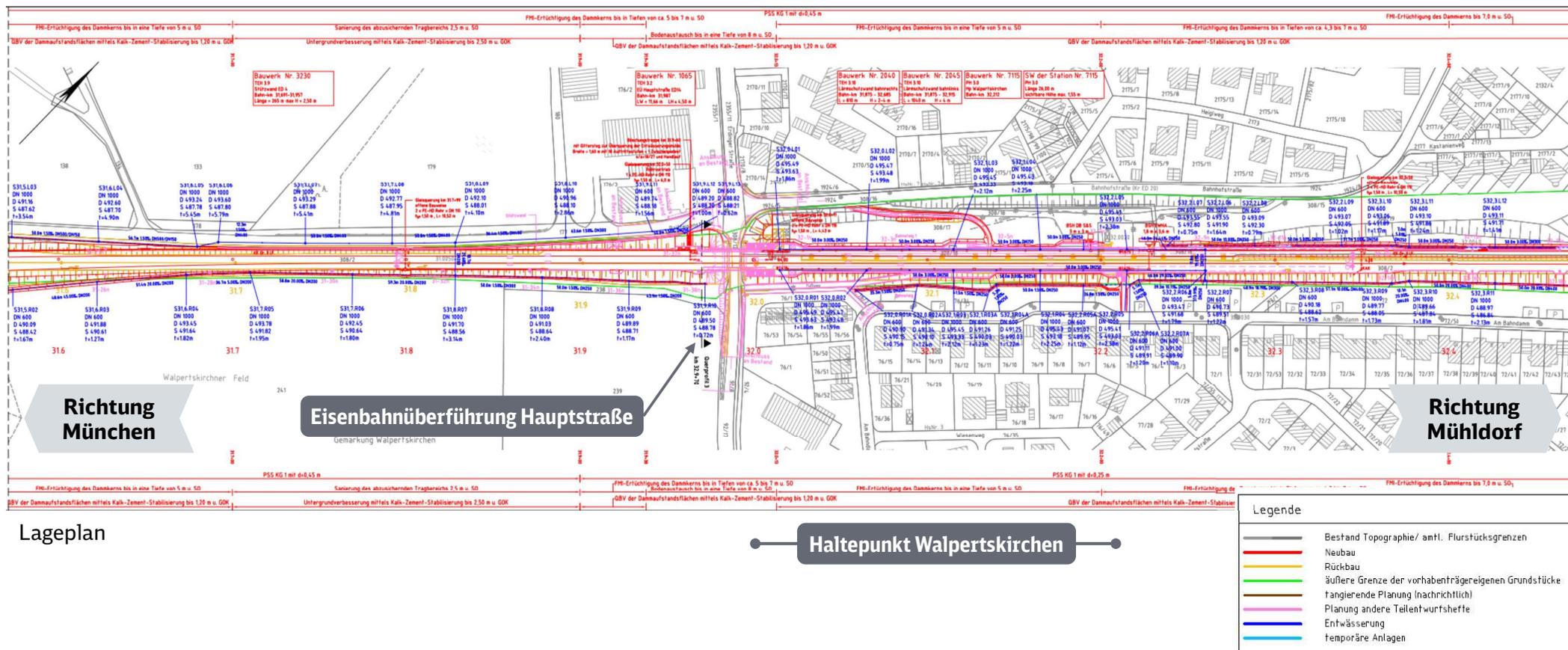


Visualisierung Planungsstand, Ansicht von Süden



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

## Bereich Haltepunkt Walpertskirchen



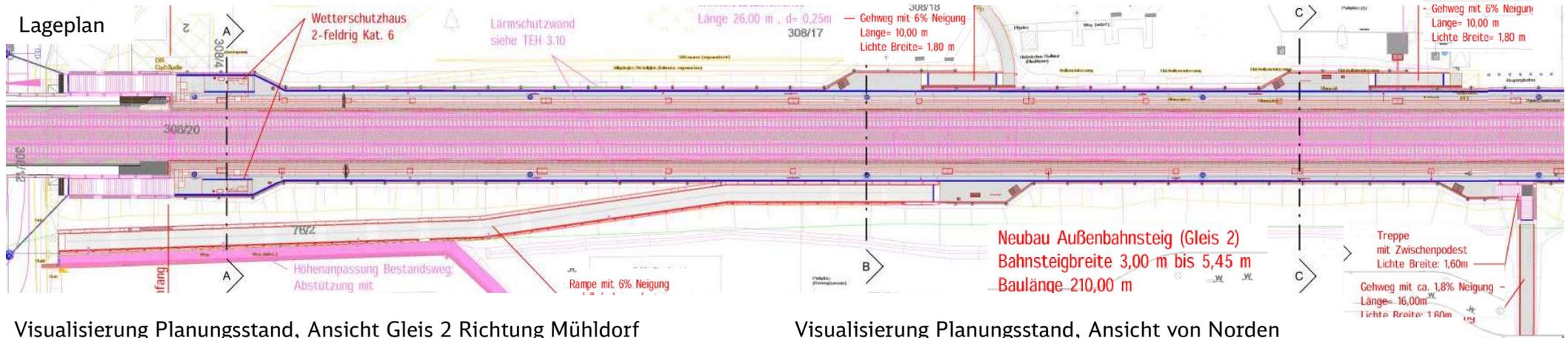
Lageplan

### Haltepunkt Walpertskirchen



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

## Haltepunkt Walpertskirchen



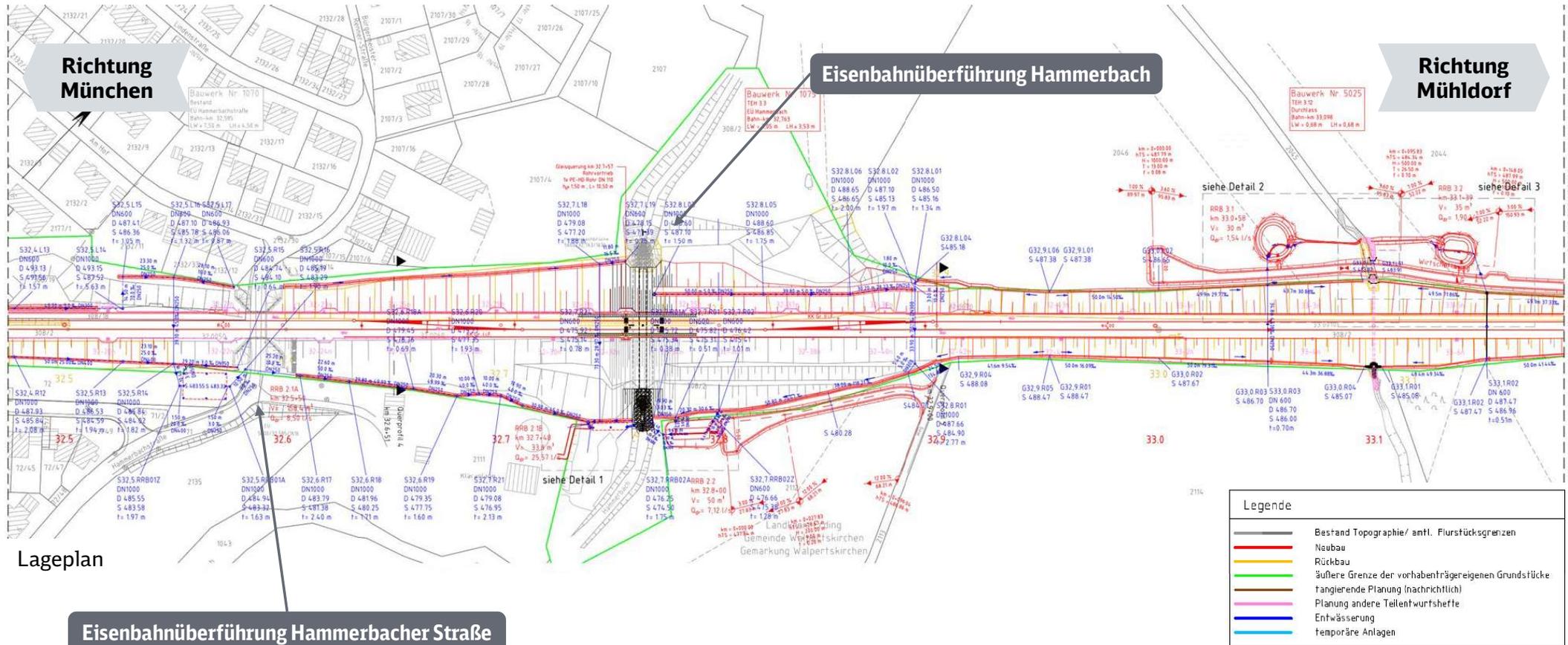
Visualisierung Planungsstand, Ansicht Gleis 2 Richtung Mühlendorf

Visualisierung Planungsstand, Ansicht von Norden



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

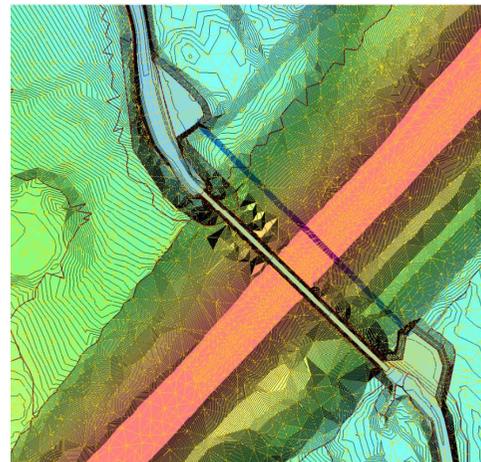
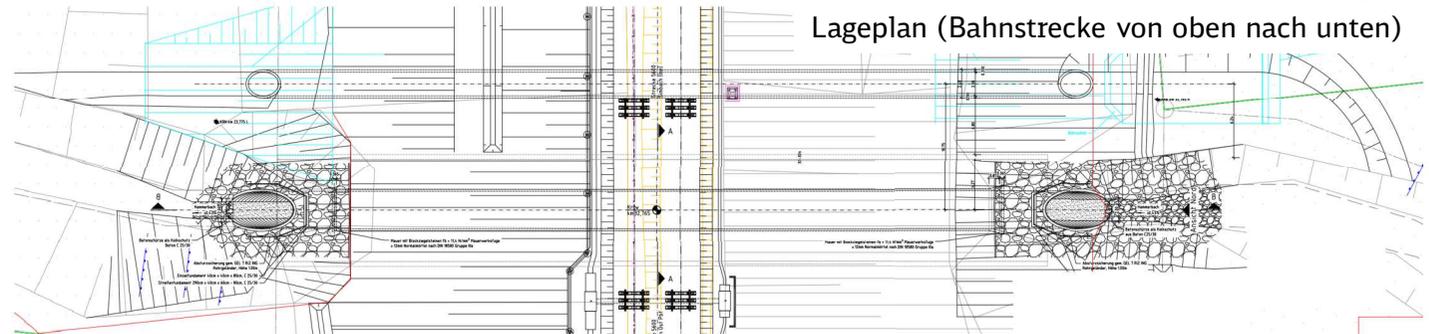
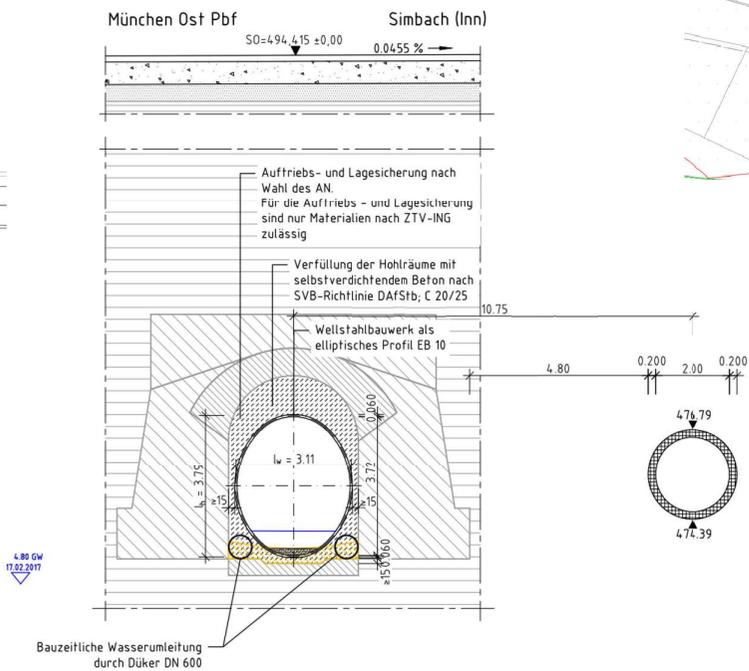
## Bereich Hammerbach



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

## Eisenbahnüberführung Hammerbach

Schnitt senkrecht zum Bauwerk



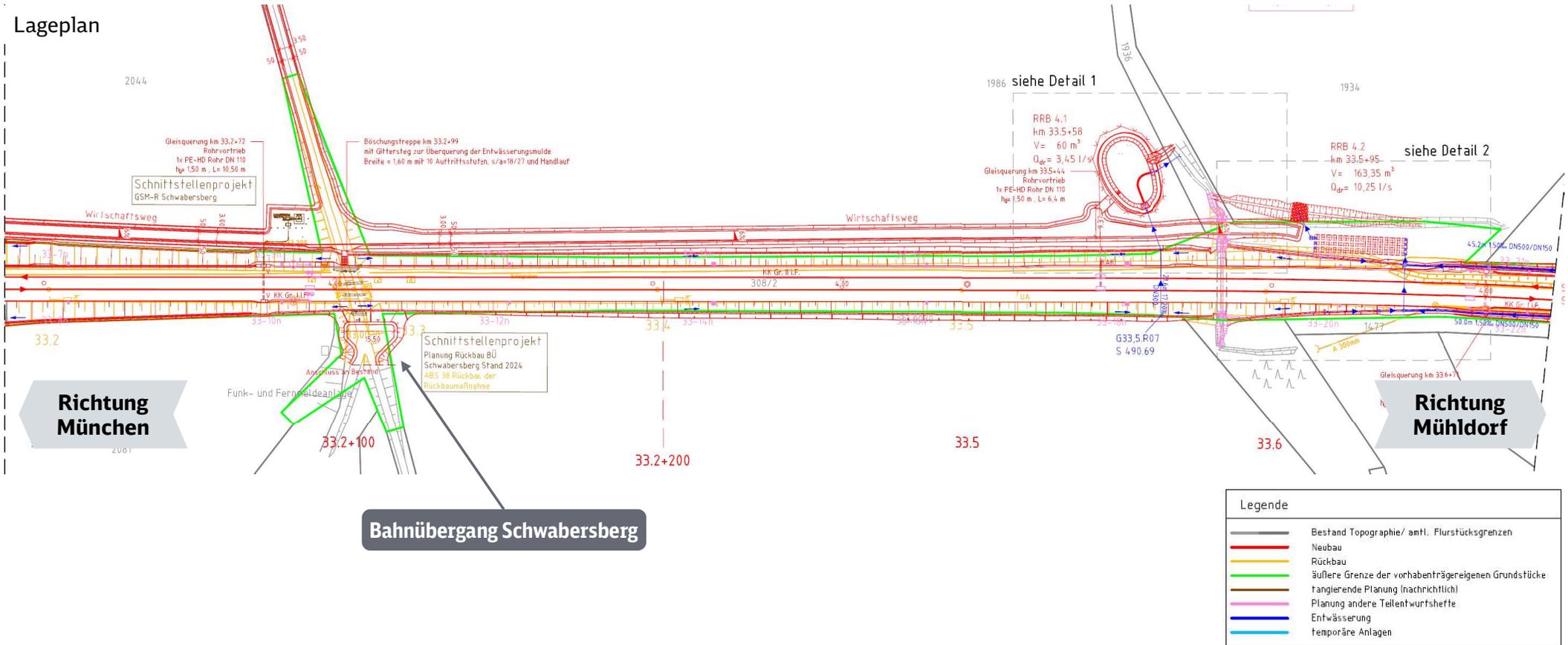
Draufsicht aus dem hydraulischen Modell



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen

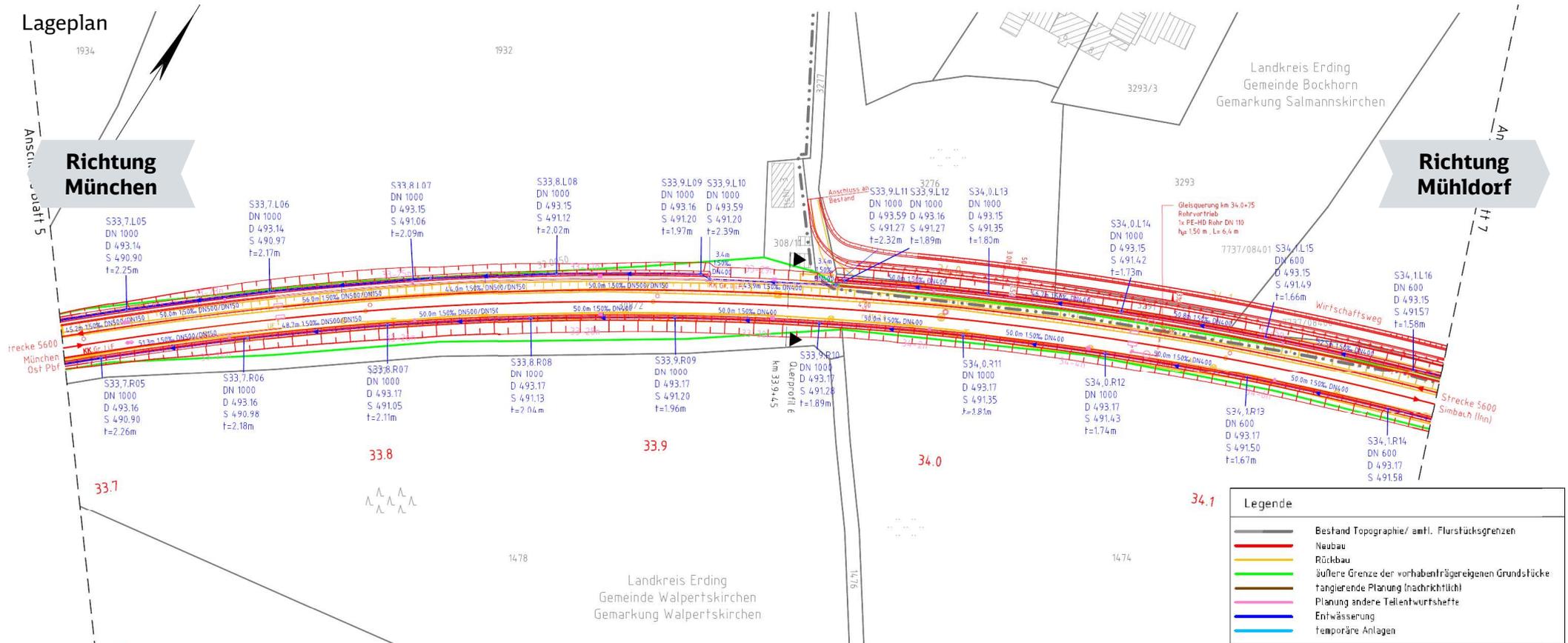
## Bereich Schwabersberg

Lageplan



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen und Bockhorn

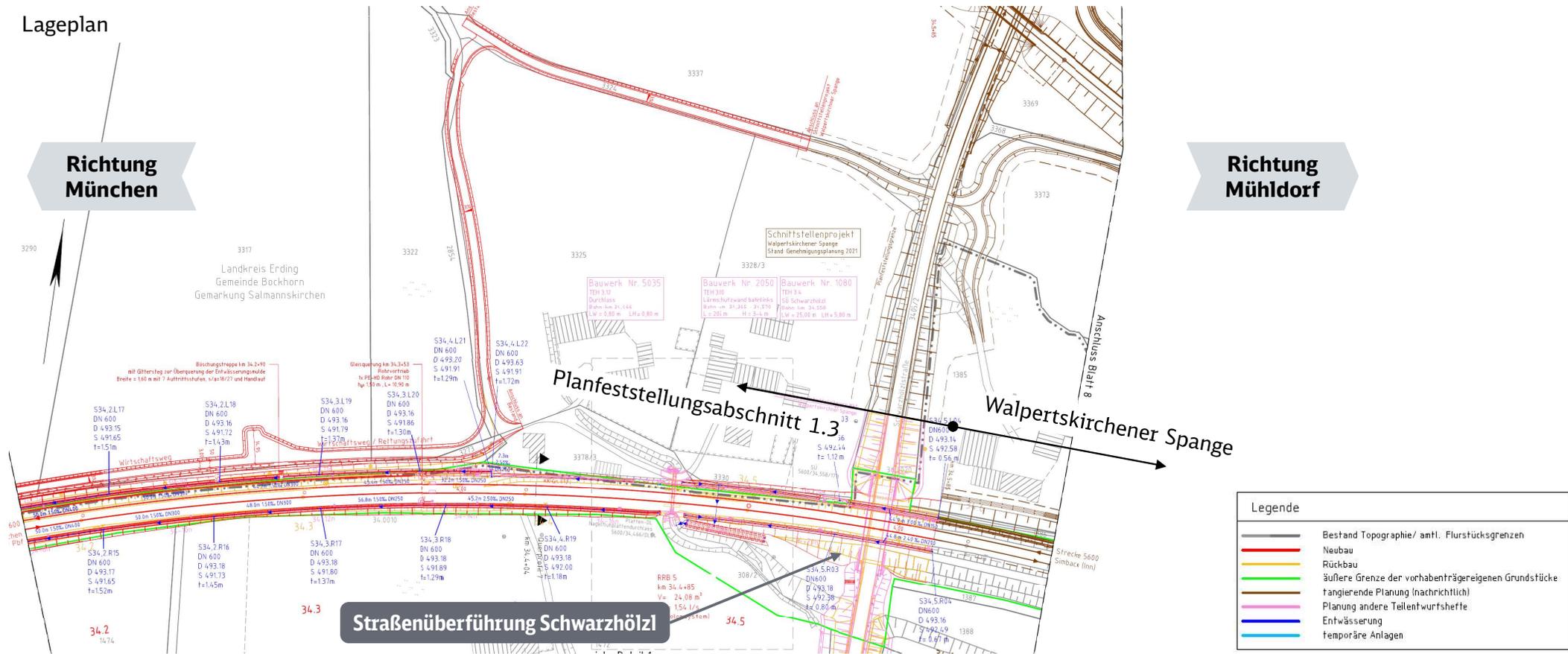
## Bereich Schwarzhözl I



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen und Bockhorn

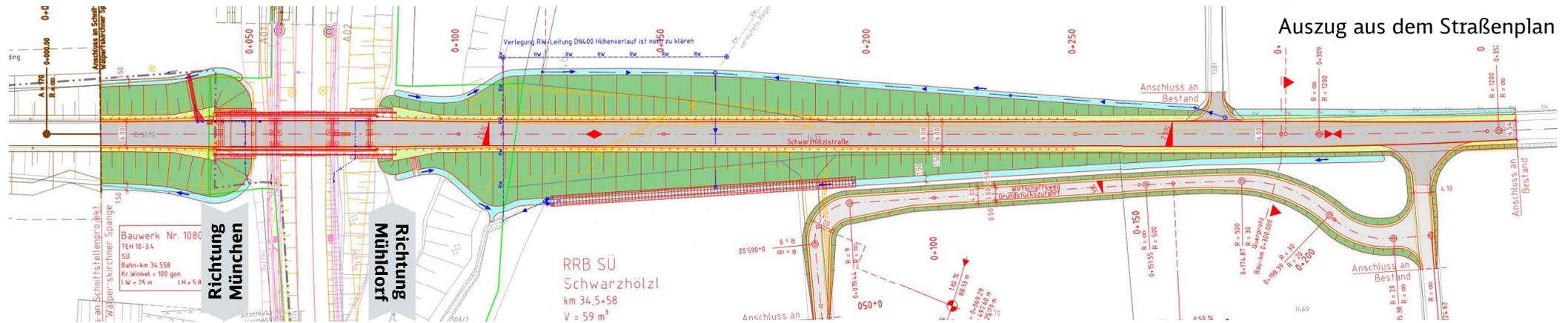
## Bereich Schwarzhölzl II

Lageplan

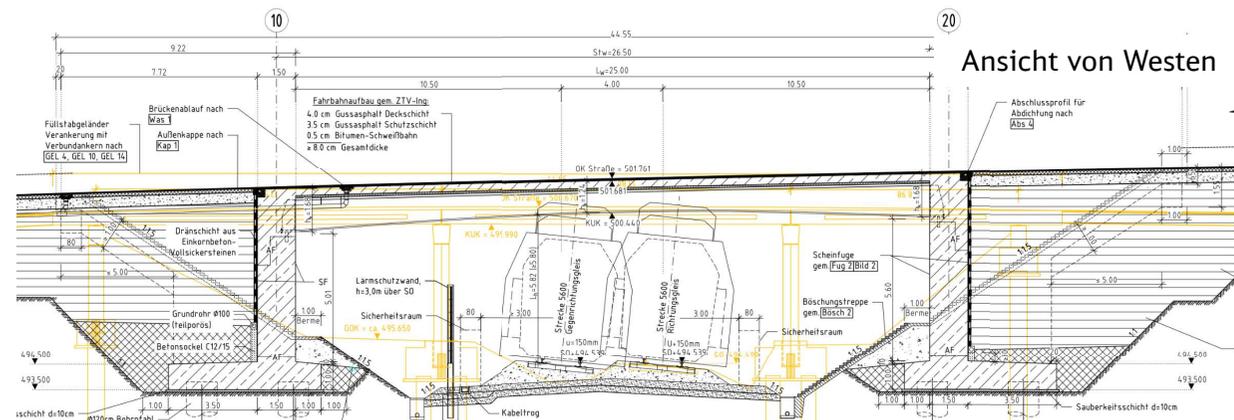


# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen und Bockhorn

## Straßenüberführung Schwarzhözl



Visualisierung Planungsstand, Ansicht von Westen



# Aktueller Planungsstand in Walpertskirchen und Bockhorn

## Straßenüberführung Schwarzhölzl



Visualisierung Planungsstand  
(Entwurfsplanung),  
Ansichten von Westen

## § 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.

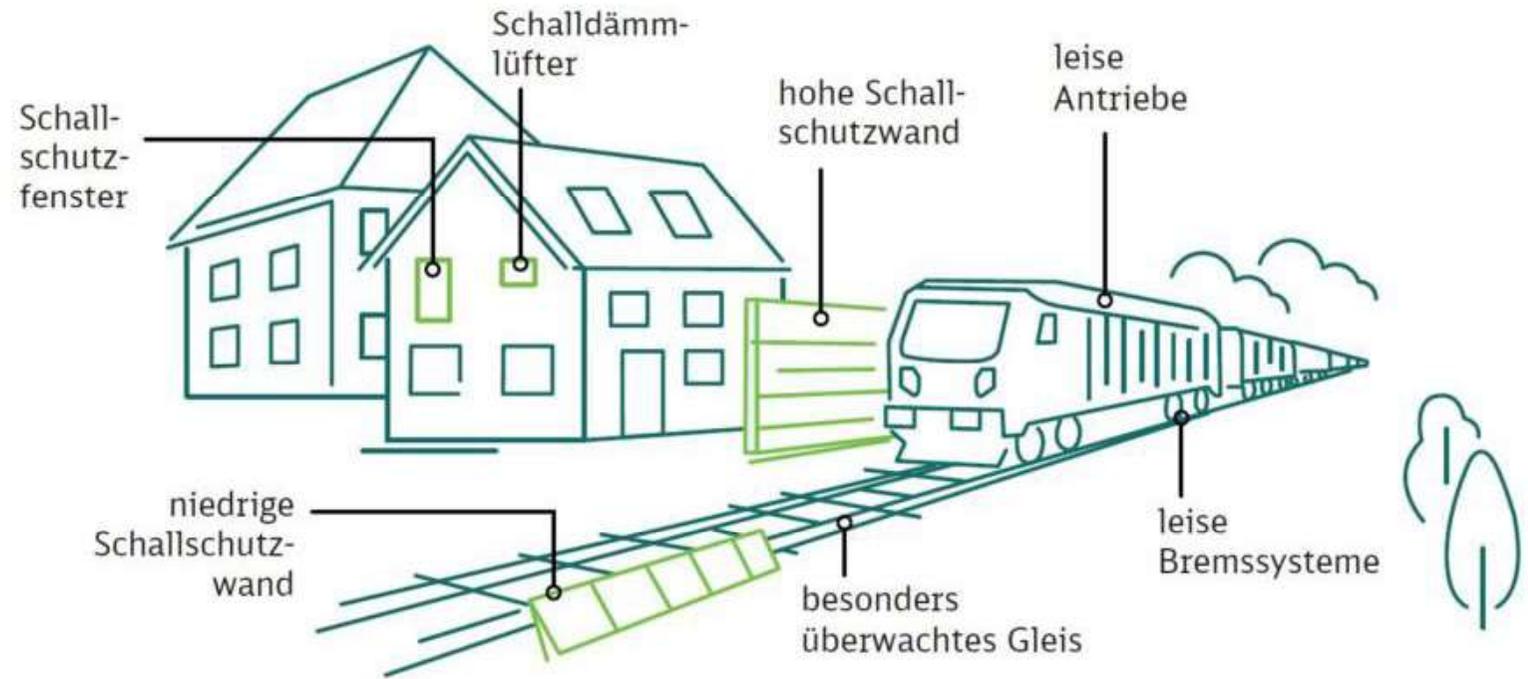
# 3. Schallschutz

# Themendienst Schallschutz

## Maßnahmen zur Lärminderung



## 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 (z.B. ABS 38)



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

### Grenzwerte in db (A)



Tag / Nacht

59 49

Reine / allgemeine Wohngebiete

57 47

Krankenhäuser  
Schulen

64 54

Kern-, Dorf- und Mischgebiete

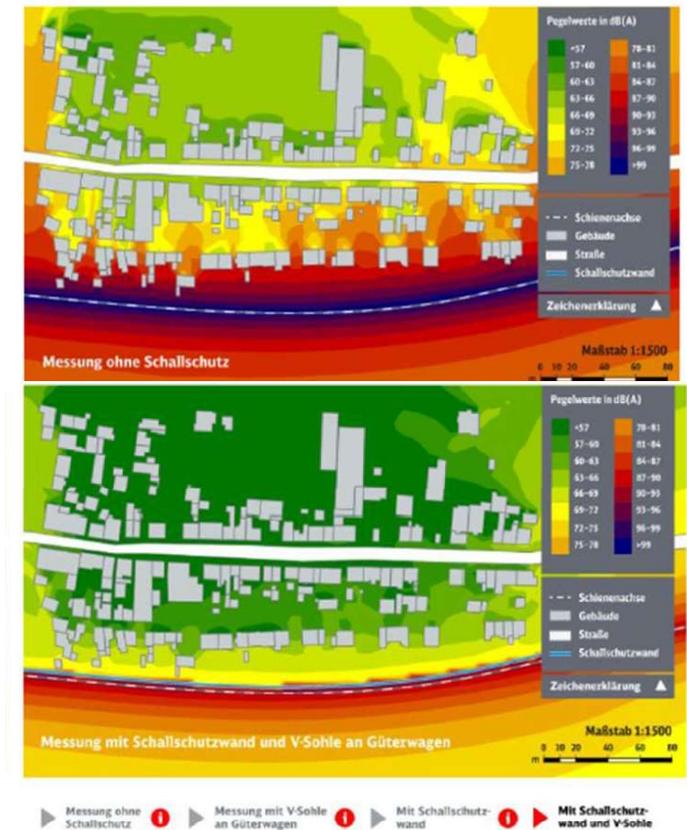
69 59

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)**

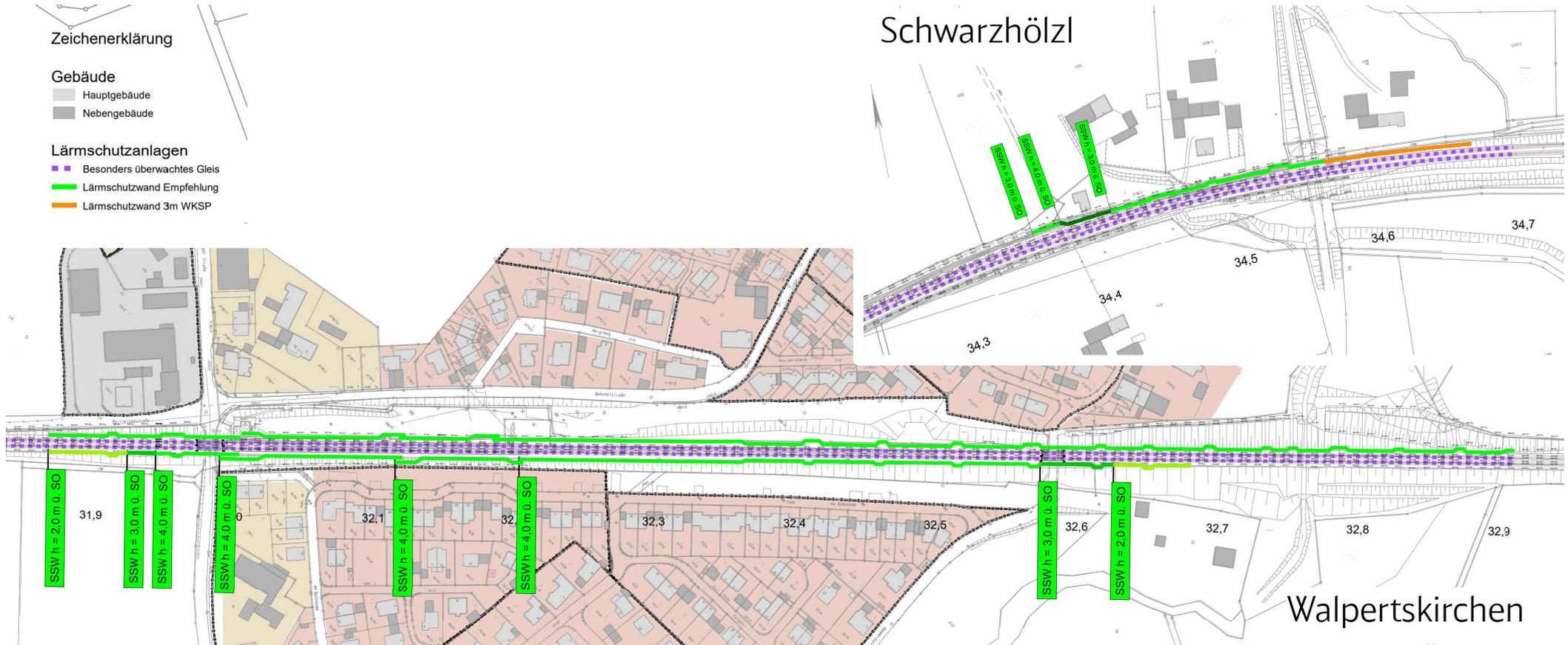


Quelle: [www.deutschebahn.com/laerm](http://www.deutschebahn.com/laerm) // Beispieldarstellung

# Geplante Schallschutzmaßnahmen im Gemeindebereich Walpertskirchens



Schwarzhölzl



# 4. Umweltschutz

# Starke Schiene

## 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 (CO<sub>2</sub>)**-Emissionen im Jahr eingespart werden

# ABS 38 – Umwelt- und Naturschutz

## Vor, während und nach dem Bau

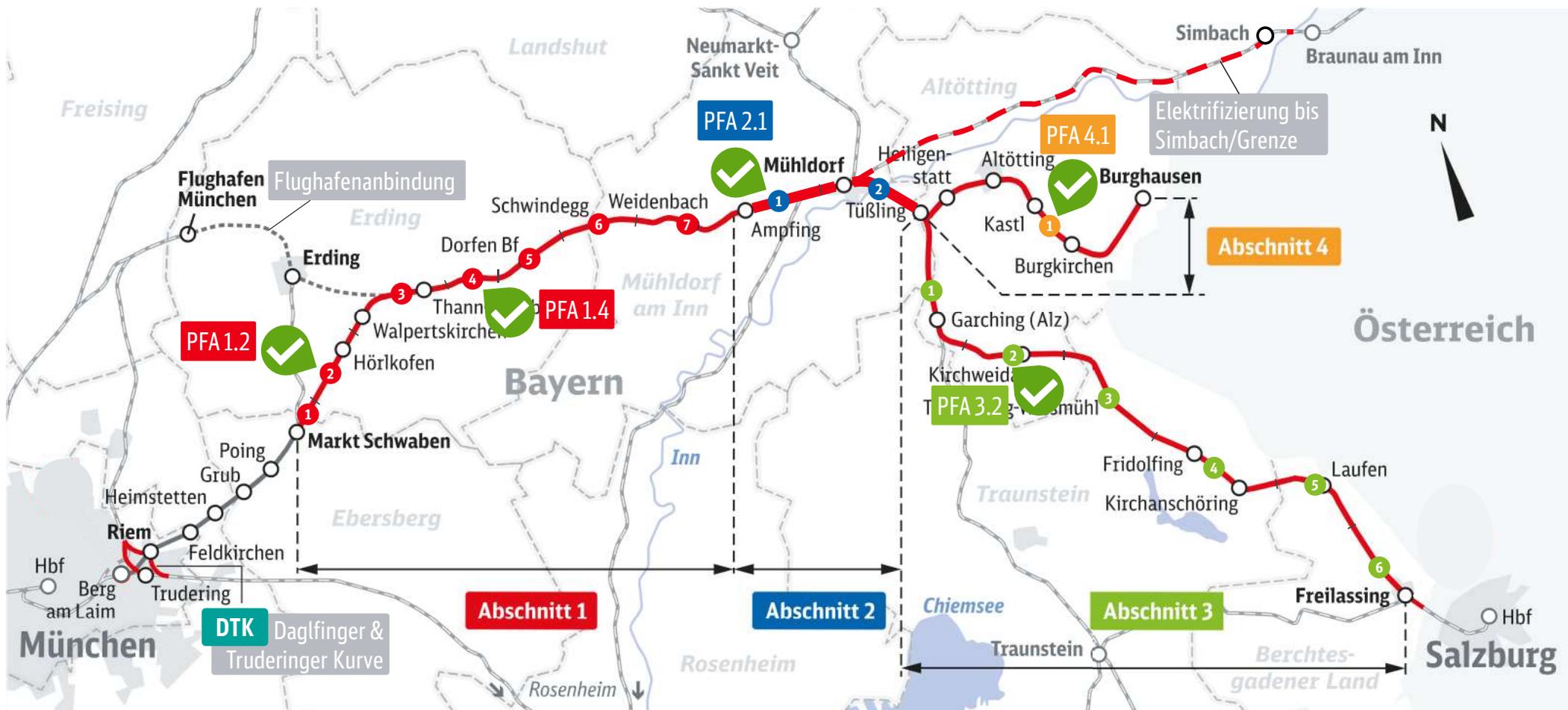
- Der Schutz von Menschen, Natur und Umwelt hat für uns **oberste Priorität**. Unser Ziel ist daher ein Ausbau, der ökologische, wirtschaftliche, soziale Belange vereint.
- Dies stellen wir in drei Schritten sicher:
  1. Umweltverträglichkeits**prüfung**,
  2. Landschaftspflegerischer Begleit**plan**,
  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).



# 5. Projektfortschritt ABS 38

# ABS 38 Planfeststellungsabschnitte

5 von 16 Abschnitten beim EBA (Genehmigungsverfahren)  beantragt



# Schritte zum Baurecht

## im Planfeststellungsabschnitt 1.3



\* 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!



Besuchen  
Sie uns!

Klicken  
Sie sich  
rein!



Schreiben Sie uns: [abs38@deutschebahn.com](mailto:abs38@deutschebahn.com)



**Infomail abonnieren**  
unter: [www.abs38.de/  
infomail.html](http://www.abs38.de/infomail.html)

Projektbeirat  
ABS 38

- Knapp 30 Mitglieder und Mandatsträger aus Politik und Wirtschaft
- Leitung: Herr **Gerd Matschke**, Leiter Infrastrukturprojekte Süd

# Für Südostbayern. Für das Klima. Für die Menschen.

Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing

[abs38@deutschebahn.com](mailto:abs38@deutschebahn.com)

Schreiben  
Sie uns!



**InfraGO**

**Vielen Dank**