



# **Stand der Ausbaustrecke (ABS) 38**

ABS / NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A/ - Simbach –  
Grenze D/A



Markt Schwaben | Februar 2025

# Bedeutung der ABS 38

Für Europa; Für Deutschland; Für die Region



Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-T



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



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

# ABS 38 – Technische Ziele

Eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur für Südostbayern

Eines der drei größten  
Bahnprojekte in Bayern

## Projektziele



Zweigleisiger Ausbau



Elektrifizierung



Für bis zu 160 (Tüßling–Freilassing)  
bzw. 200 km/h (München–Ampfing)



## Geplante Baumaßnahmen an der ca. 145 km langen Bahnstrecke



Über 20 Stationen



Über 300 km Oberleitungen



Über 100 km neue Gleise



Rund 170 Brücken

- ❖ Die Ausbaustrecke ABS 38 schafft eine neue Hauptverkehrsroute in Süd-Deutschland mit hoher Kapazität und bindet die Region in Süd-Ost-Bayern verkehrstechnisch optimal an.



## ABS 38 – Verkehrliche Ziele

Verbesserungen dank einer modernen, leistungsfähigen Infrastruktur



Kürzere Reisezeiten und pünktlicherer Regionalverkehr



Barrierefreier Zugang zu Stationen



Schallschutz für Anwohnende



Klimafreundliches Reisen



Mehr Kapazitäten für die regionale Wirtschaft

- ❖ Sie wird damit zukünftig und nachhaltig die heute bereits stark überlastete Verkehrsrouten wie München-Rosenheim-Freilassing oder Landshut-Regensburg-Passau entlasten.

# ABS 38 – Maßnahmenüberblick der Bestandserneuerung

Die Bautätigkeit über mehrere Jahre wird die ganze Region stark prägen



307 km Oberleitung



115 km neue Gleise



23 Bahnübergänge



19 Bahnhöfe/Haltepunkte



Schallschutz (aktiv + passiv)



129 Eisenbahnüberführungen



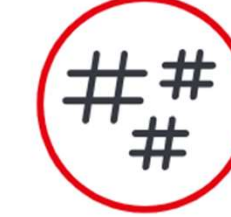
40 Straßenüberführungen



22 km Bahnstromleitung



1 Trogbauwerk



DSTW / ESTW

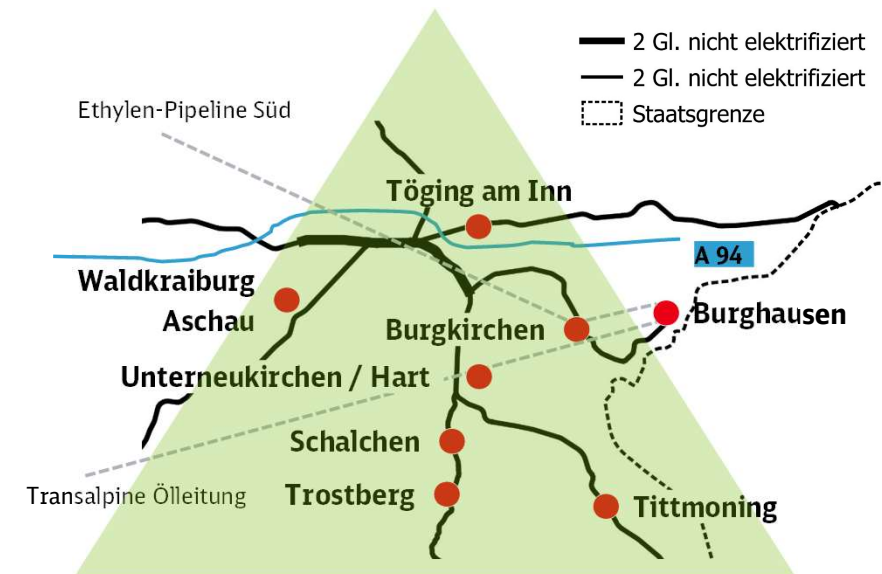
- ❖ Für die Region in Südostbayern bedeutet die ABS 38 mit Ihrer baulichen Umsetzung eine bedeutende Veränderung zu mehr Mobilität und Qualität.
- ❖ Sie stellt sie aber auch vor großen Herausforderungen am Beispiel zu bindende Baukapazitäten in Südbayern.

# Das bayerische Chemiedreieck ist von hoher wirtschaftlicher Bedeutung für die Region und wird stark per Schiene versorgt

## Überblick wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung

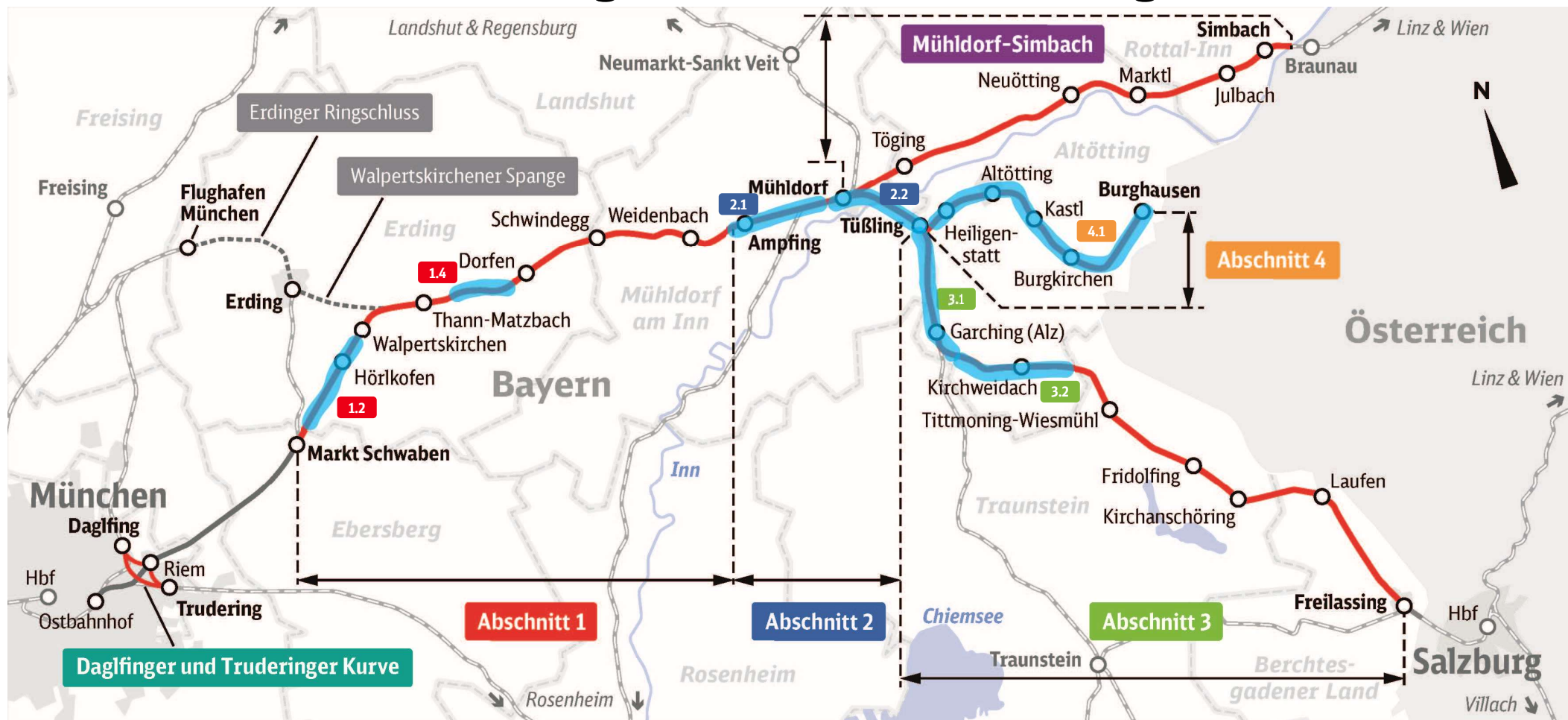
- 20 Unternehmen erwirtschaften über 10 Mrd. EUR Umsatz jährlich (= **ca. 6% des deutschen Chemieumsatzes**)
- Über 5.000 Produkte bei einer Exportquote über 60 %
- **20.000 direkte und 50.000** von der Region abhängige **Arbeitsplätze**
- 4 Mrd. EUR Investitionen in den letzten Jahren
- **Gütertransportmenge 2020 gesamt: 7,8 Mio. Tonnen**; seit 2007 jährliches Wachstum Transportmenge auf Schiene um 4%  
Der Schienengüterverkehr im Chemiedreieck wird in Zukunft stärker wachsen als der Güterverkehr auf der Straße
- **Prognose** zur Transportmenge Schienengüterverkehr des Chemiedreiecks von **2020 bis 2030: Steigerung um über 70%**

## Bayerisches Chemiedreieck



❖ **Der Transport im SGV erfolgt bis zur Inbetriebnahme der ABS 38 über eingleisige, nicht elektrifizierte Strecken bis München/Freilassing und stellt für das Chemiedreieck ein essenzielles Wachstumshemmnis dar**










# Aktueller Planungsstand der ABS 38: 7 von 16 Planfeststellungsabschnitten sind beim EBA eingereicht – erste Baurechte greifbar






\* eingereichte Abschnitte sind blau markiert

# ABS 38 – Aktueller Planungsstand

## Aktueller Verfahrensstand (Feb. 2025) – mögliche Erteilung erster Baurechte

	Einreichung Planrechtsantrag bei EBA Sb. 1	Bestätigung Auslegungsreife	Einwendungs- phase	Erwiderungs- phase	Erörterungs- termin	Erstellung Beschluss durch Behörde
WKS						
PFA 1.4						
PFA 1.2						
PFA 4.1						
PFA 3.2						
PFA 2.1						
PFA 2.2						
PFA 3.1						
PFA 3.5	 Einreichung 03/25 geplant					
PFA 3.4						
PFA 3.3						
PFA 3.6						
PFA 1.3						
PFA 1.6						
PFA 1.5						
PFA 1.1						
PFA 1.7						
DTK						

 Verfahrensfortschritt  
 Einreichung in Vorbereitung  
 Einreichung ausstehend

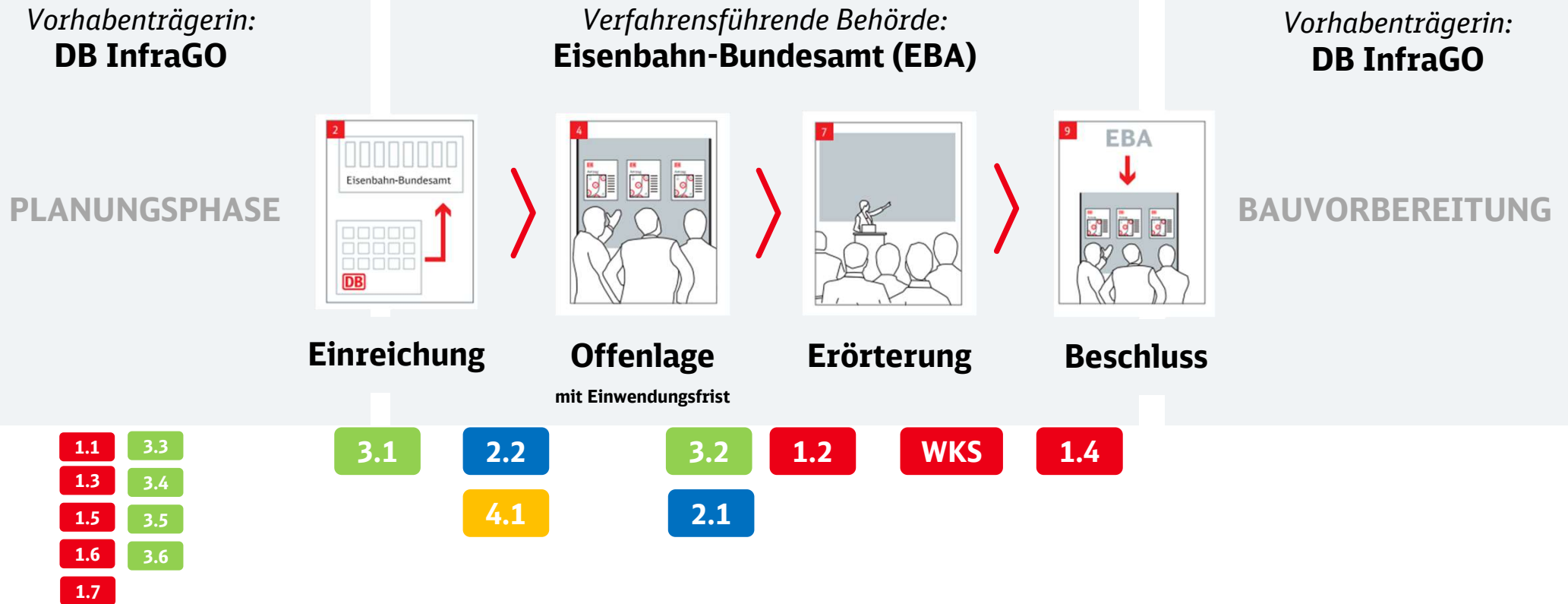
WKS = Walpertskirchener Spange

- ❖ Die ABS 38 kann in der Bevölkerung auf eine breite Zustimmung zurückgreifen, auch nach vielen Jahren. Dies zeigt die geringe Einwendungslage in den Verfahren.
- ❖ Es unterstützt das Fortkommen der ABS 38 im besonderen Maße und basiert aber auf einer offenen Kommunikation.
- ❖ Die ABS 38 steht heute so weit wie noch nie kurz vor einem greifbaren ersten Baurecht.
- ❖ Ein wichtiges Signal für die Region



# ABS 38 – von der Planungsphase zum Baurecht

Aktueller Verfahrensstand (Feb. 2025)

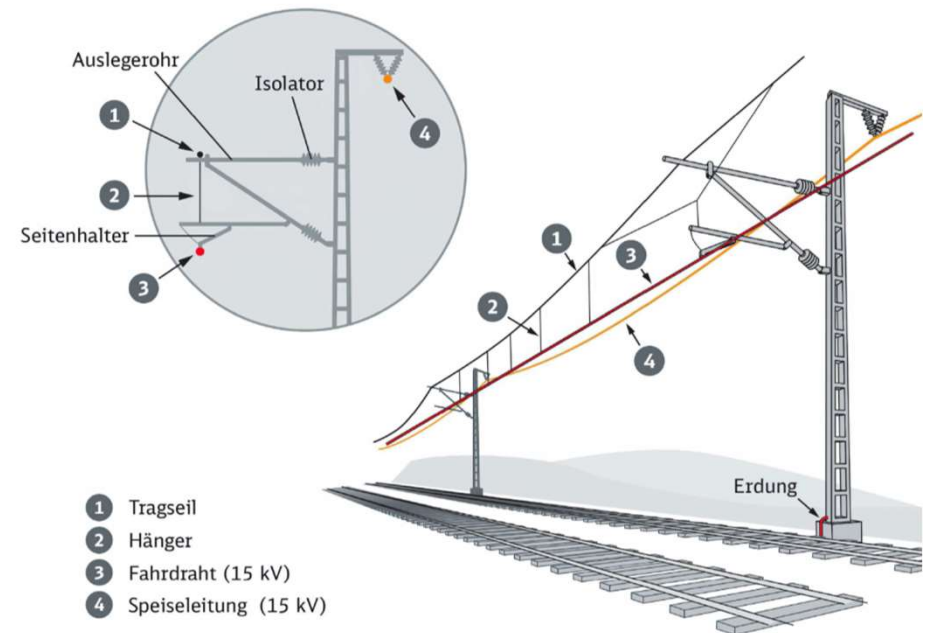


# ABS 38 – Elektrifizierung

## Mit Strom durch Südostbayern

Mit der Elektrifizierung machen wir den Bahnverkehr in der Region leiser, umweltfreundlicher, schneller und zuverlässiger:

- Elektrische Züge sind deutlich **leiser** als Dieselloks – ein Vorteil für Anwohnende.
- Reisende und Waren kommen zudem **zügiger** voran, denn elektrische Züge beschleunigen schneller als Dieselloks.
- Elektrische Züge stoßen bis zu **30 % weniger CO<sub>2</sub>** aus. Das bedeutet auf der ABS 38 pro Jahr bis zu **23.100 Tonnen weniger CO<sub>2</sub>** und entspricht 16.500 Bäumen.
- **Keine Bedenken** für die Gesundheit: Fließt Strom durch die Leitungen, entstehen elektrische und magnetische Felder. Dafür gibt es gesetzliche Grenzwerte. Diese werden bei der ABS 38 mithilfe von Rückleiterseilen sicher eingehalten.
- Aus der **Oberleitung**, die an den Gleisen verläuft, holen die Züge über einen Bügel auf dem Dach beständig die Energie.
- Die Oberleitungsmasten sind meist ca. 8 bis 10 m hoch und alle 50 bis 75 m geplant – möglichst auf DB-eigenem Gelände.

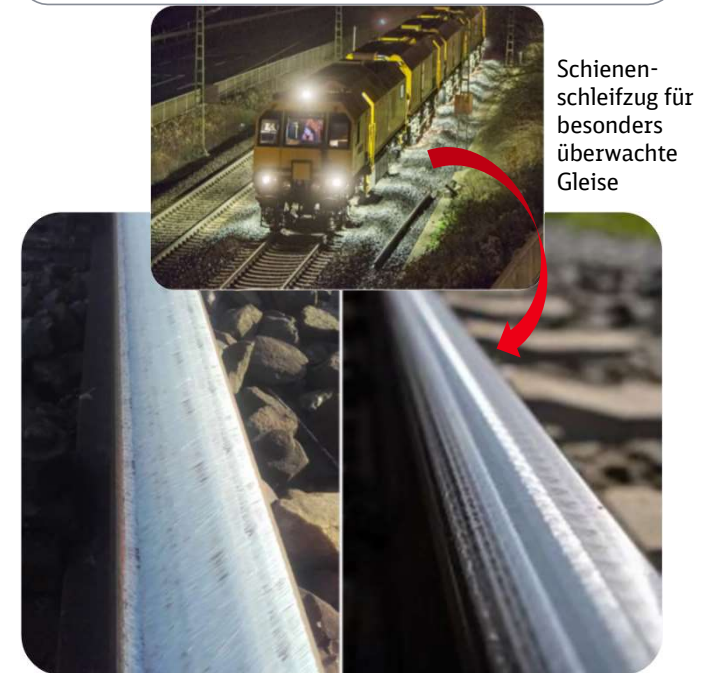
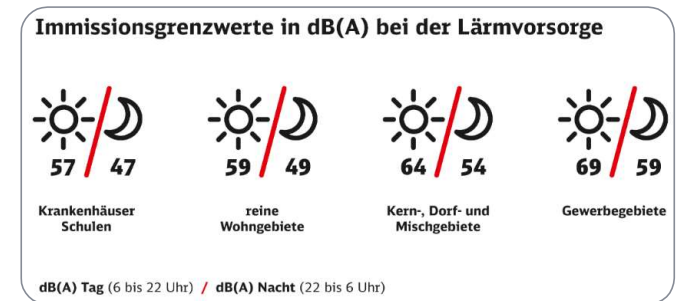


# ABS 38 – Schall- und Erschütterungsschutz

## Für eine leisere Schiene



- Im Zuge des Ausbaus erfolgen wesentlichen Änderungen an der Bahnstrecke.
- So haben Anwohnende nach dem Prinzip der Lärmvorsorge einen **gesetzlichen Anspruch** auf einen Schall- und Erschütterungsschutz.
- Die **Grenzwerte** sind im 16. Bundes-Immissionsschutzgesetz festgelegt und unterscheiden sich z.B. nach Wohn- und Gewerbegebieten.
- Ein **unabhängiges Gutachten** gibt vor, wo an der ABS 38 welche Maßnahmen nötig sind, um die Grenzwerte nicht zu überschreiten:
  - **Aktiver** Schallschutz: Schutzwände und besonders überwachte Gleise.
  - **Passiver** Schallschutz: Schallschutzfester und -lüfter in einigen Häusern.
  - Schutz vor **Erschütterungen** (besohlte Schwellen und Unterschotter-matten, um Erschütterungen abzufedern).
- Dank Güterzügen mit Flüsterbremsen, elektrischen statt Dieselzügen und modernen Fernverkehrszügen wird es künftig **trotz mehr Zugverkehr leiser**.



Ungeschliffenes vs. geschliffenes Gleis

# 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).





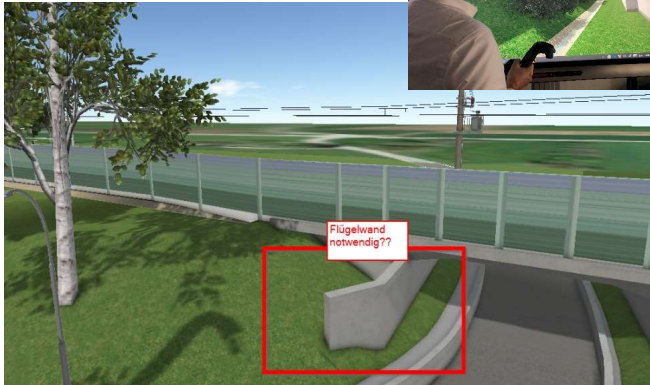
# BIM bei der ABS 38/ DTK

Wir nutzen BIM vielfältig und anwendungsbezogen



## Nutzen und Mehrwert

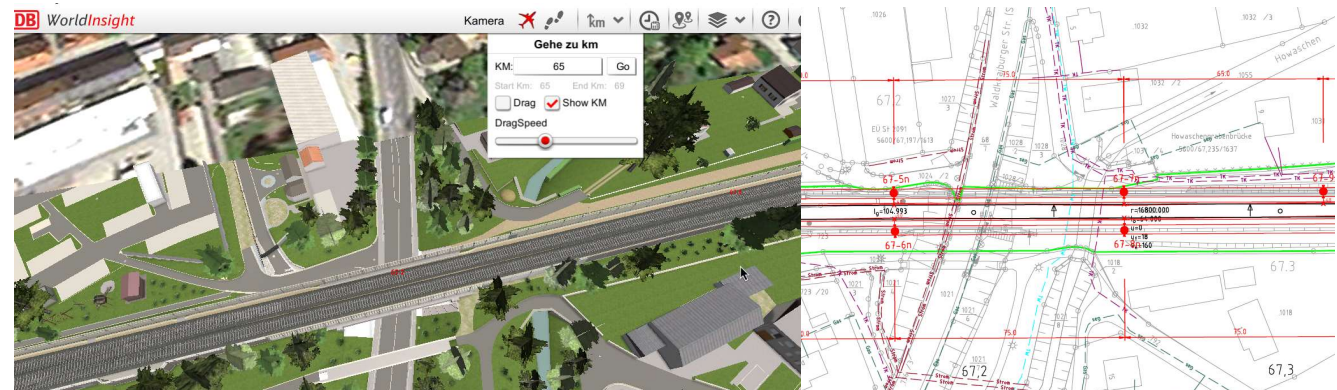
- + Verbesserte Projektorganisation und -kommunikation (AIA, BAP, CDE)
- + bestimmte Kollisionen werden erst durch 3D sichtbar
- + Erhöhte Planungsqualität und reduziertes Nachtragspotenzial
- + Anwohner sieht Auswirkung der 4m Lärmschutzwand



Quelle: DB WorldInsight, Beispiel für einen Kollisionspunkt in der Vorplanung

## Vorteil der Visualisierung

Beispiel: Vergleich 2D-Plan und Visualisierung

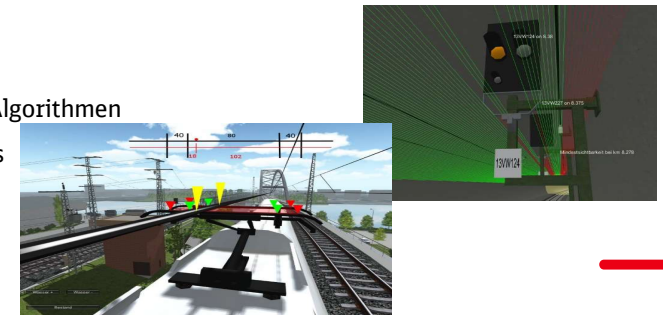


**Fokus:** Darstellung einer möglichst realistischen Umgebung der Örtlichkeit, zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Bürger, wie dieser im Zuge des Ausbaus konkret betroffen sein wird.

## Visualisierung

Ausblick:

- Prüfung der Signaleinsicht und Oberleitung über Algorithmen
- Verknüpfung mit digitalem Planungsordner für das Einwendungsmanagement
- Informationen mit aktuellem Stand zu Bauwerken
- Bestandsaufnahme der kompletten Strecke



# Für Südostbayern. Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Und für Europa.

## Eine Starke Schiene für alle!

- **Mehr Mobilität, weniger Lärm:** Mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen, leiseren E-Loks und Flüsterbremsen
- **Mehr fahren, Straßen entlasten:** Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
- **Mehr Sicherheit und Service:** Moderne Bahnhöfe, Barrierefreiheit und neue Brücken



## Die Umwelt entlasten!

- Diesellzüge ade – durch die **Elektrifizierung** von über 145 km Strecke
- Schiene als wettbewerbsfähige klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr
- **Einsparungen** pro Jahr: > 120 Mio. PKW-Kilometer, > 20 Mio. LKW-Kilometer, > 23.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen



## Starke Benefits für die Wirtschaft und Industrie in Südostbayern!

- Im Bayerischen Chemiedreieck sind mehr als 20 Unternehmen angesiedelt, die **fast 8 Millionen Tonnen Güter jährlich** transportieren.
- **Marktgerechte Anbindung** des ChemDelta Bavaria durch Trassenkapazitätsausbau, Überholgleise für Güterzüge, Direktverbindung Salzburg



## Im Herzen Europas grenzüberschreitend in Zukunft schneller am Ziel!

- **München–Wien in 3,5 Stunden:** attraktiver Fernverkehr auf der Magistrale für Europa
- **Standardisierte Infrastruktur:** transeuropäischer Güterverkehr, effizient + klimaschonend
- **Europa wächst zusammen:** von einer Grenz- zu einer europäischen Metropolregion

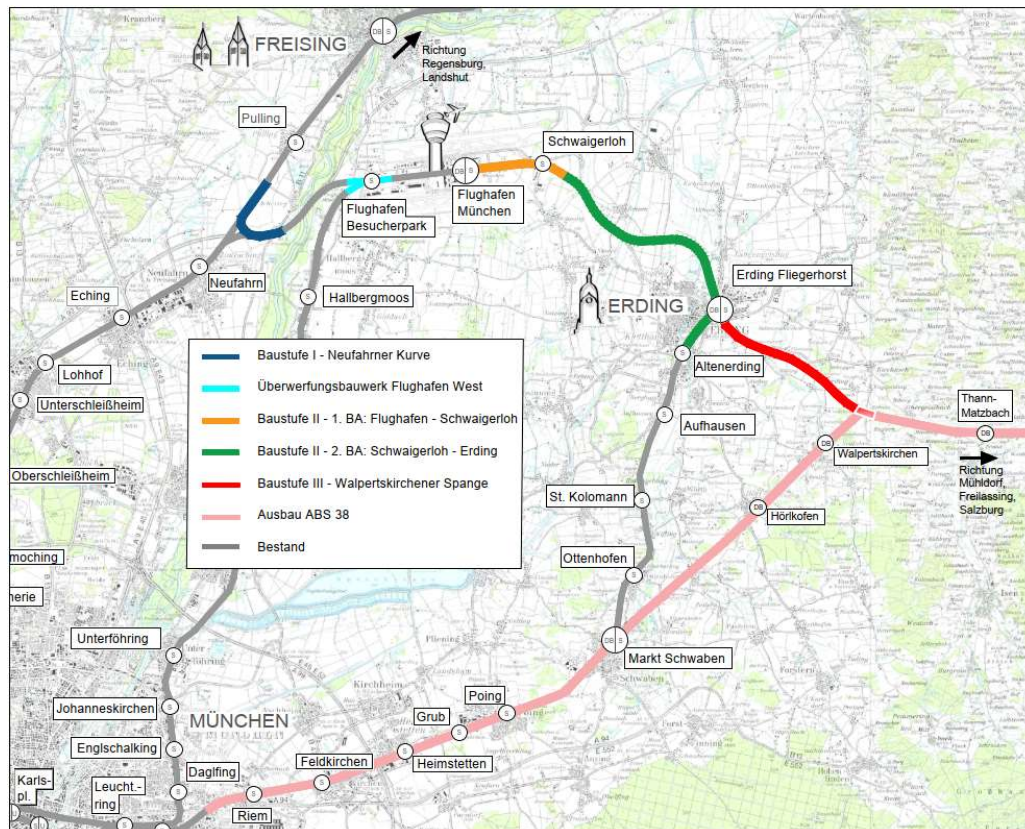




# Die Walpertskirchener Spange (WKS)

Im Gesamtkontext zur ABS 38

## Gesamtübersicht des Projektes „Erdinger Ringschluss“



Übersicht: Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchener Spange (Nordvariante im Genehmigungsverfahren)

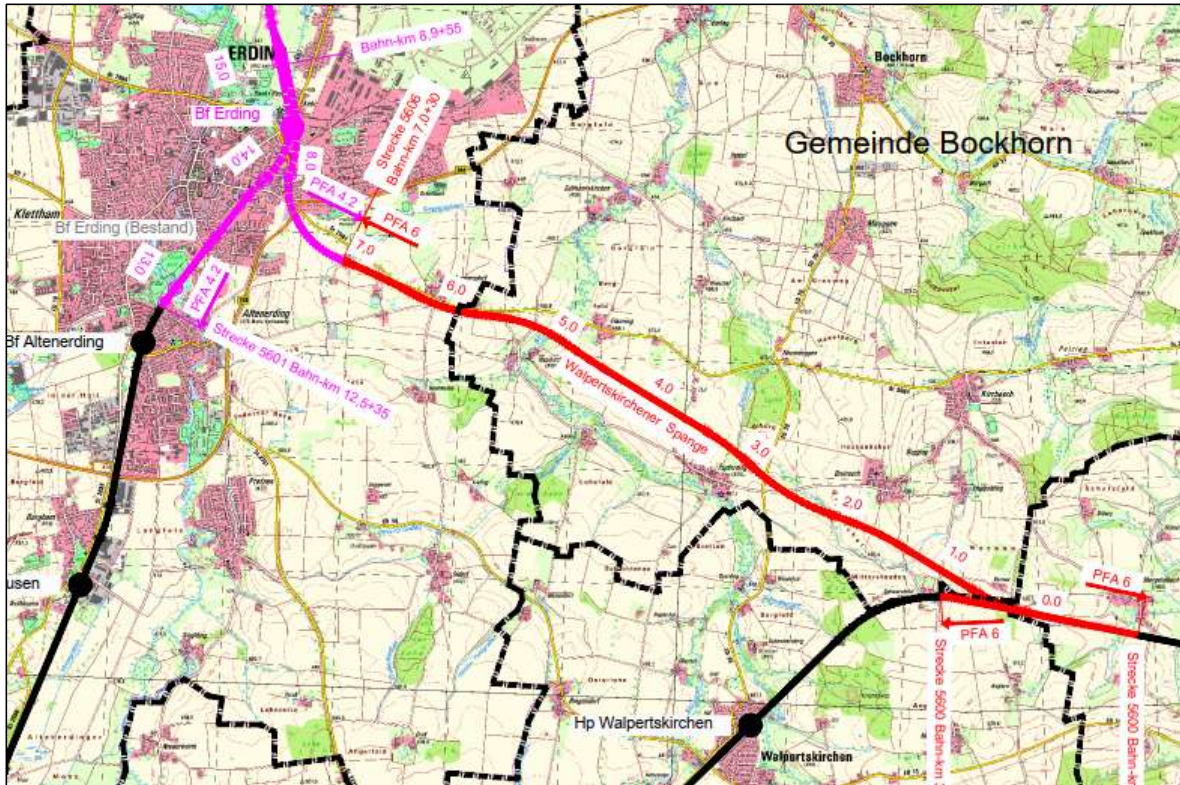
Das Gesamtkonzept Erdinger Ringschluss hat als überregionales Ziel die kürzeste Verbindung zwischen den beiden TEN Strecken ABS München – Regensburg und der **ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing** via Flughafen München und der Kreisstadt Erding zu schaffen.

- ❖ Die **WKS** fädelt in die **ABS 38** im Bereich des **PFA 1.3** ein
- ❖ Die **WKS** ist integraler Bestandteil und dient dem **Lückenschluß** der **ABS 38** im Abzweigbereich
- ❖ Ohne die **WKS** kann die **ABS 38** nicht in Betrieb gehen

# Die Walpertskirchener Spange (WKS)

Aktueller Planungsstand

Eine rd. 9 km lange Neubaustrecke (NBS) verbindet die ABS 38 PFA 1.3 mit dem Flughafen München



Die Walpertskirchener Spange ist eine eingleisige, elektrifizierte Neubaustrecke zwischen Obergeislbach und der Stadt Erding.

## Leistungsphase 3/4

Die Projektgrenzen des gegenständlichen Verfahrens umfasst folgende Strecken:

### ABS 38 - Strecke 5600

km 34,5+85 – km 36,2+20  
= **1.635 m**

### WKS – Strecke 5606

km -0,3-61 – km 7,0+30  
= **7.391 m**

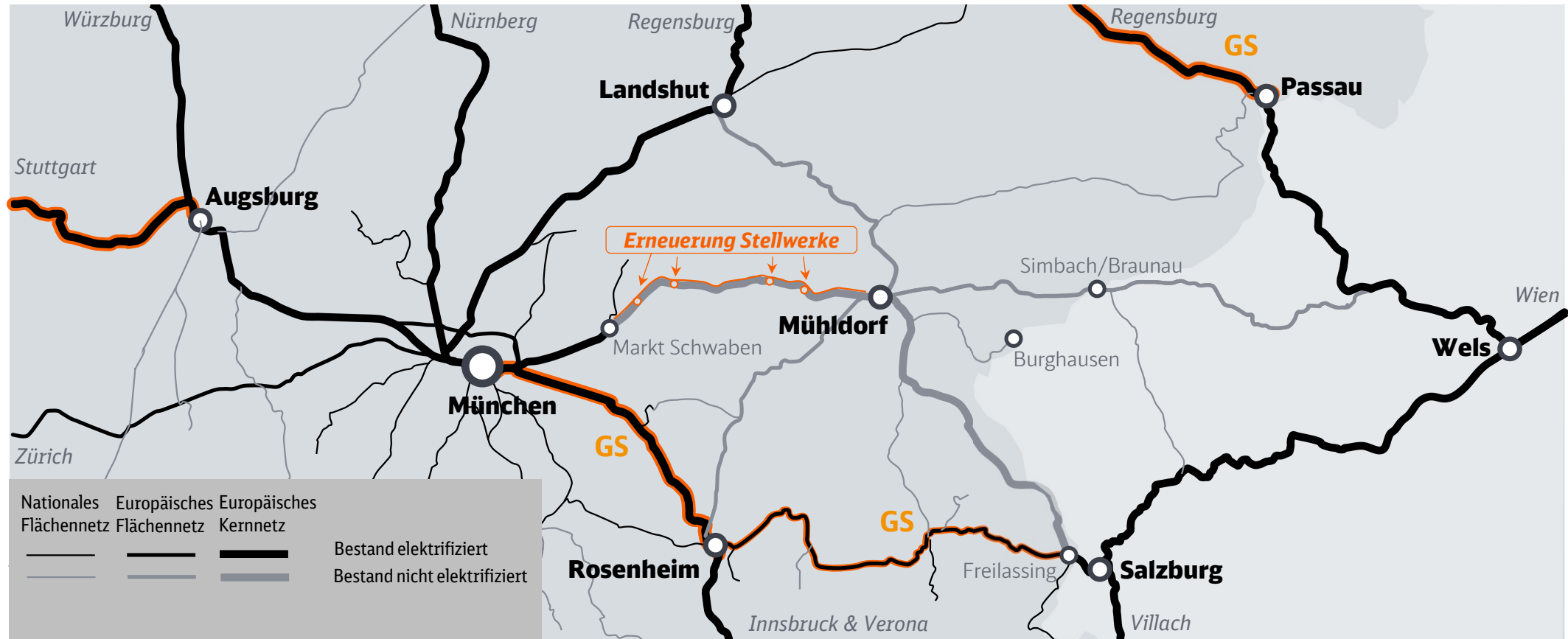
Fernbahngleis Strecke 5601  
Km 15,1+10 – ca. km 23, 5



# Starke Schiene in Südostbayern

## Bestandstrecken sanieren

**robust** Ertüchtigung der Umleiterstrecken für zuverlässige Hochleistungskorridore – das Projekt „4 Stw 5600“

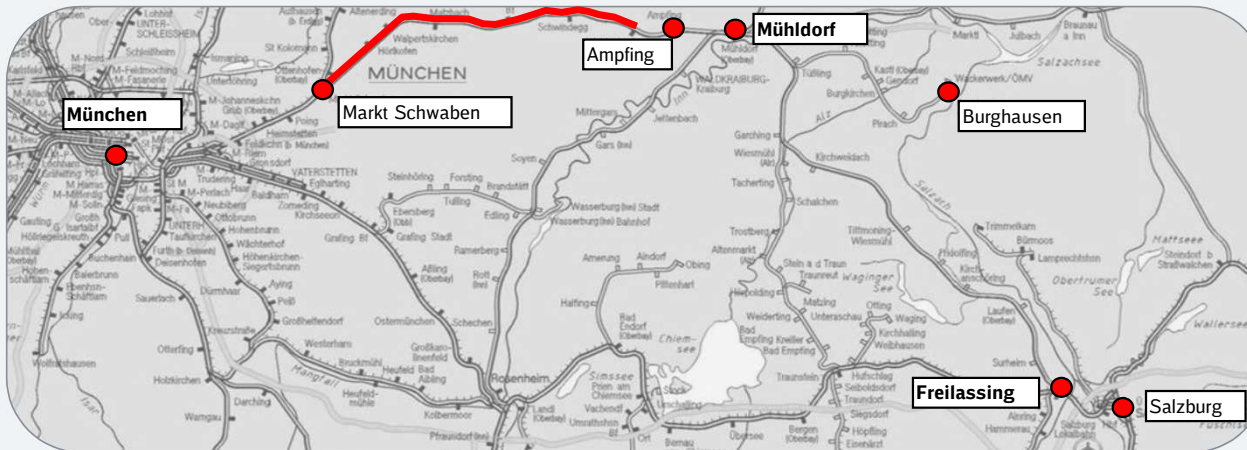


SPNV-Projekte nicht vollständig dargestellt | Projekte in Österreich nachrichtlich

# Starke Schiene in Südostbayern - Bestandstrecken sanieren

Ertüchtigung der Infrastruktur zwischen Markt Schwaben und Ampfing

- **Darstellung der geplanten Maßnahmen und Bauphasen:**



- ❖ **Projektziel: Erneuerung als 1:1-Ersatz der vier mechanischen Stellwerke** (Bauform Krauß mit Umbauverbot) Hörlikofen (Bj. 1939), Thann-Matzbach (Bj. 1958), Schwindegg (Bj. 1900) und Weidenbach/ neu Heldenstein (Bj. 1898) als ESTW-A Bauform Simis D.
- ❖ Die **Bestandsstellwerke** RSTW Markt Schwaben, ESTW-Z Dorfen (Bauform Simis C) und ESTW-A Weidenbach (Bauform Simis C) werden **technisch angepasst**.
- ❖ **Auflassung, Anpassung und Neubau von insgesamt 14 Bahnübergängen**, die im Einwirkungsbereich der Stellwerke liegen.
- ❖ Der **Baustart erfolgt ab Feb. 2025** und läuft in zwei Bauphasen ab.

# Starke Schiene in Südostbayern - Bestandstrecken sanieren

Ertüchtigung der Infrastruktur zwischen Markt Schwaben und Ampfing

## ❖ Bauphase 1: Abschnitt Thann-Matzbach und Hörlkofen in 2025

- Im 1. Halbjahr 2025 sind 10 Wochenend - Sperrpausen zwischen Markt Schwaben nach Dorfen geplant.
- Von 12.08. bis 15.09.2025 wird der Zugverkehr von Markt Schwaben bis Mühldorf komplett gesperrt.
- Von Mitte Oktober bis Dezember 2025 kommt es zu fünf weiteren Wochenend- und 20 Nachtsperrrpausen zwischen Markt Schwaben und Mühldorf.

## ❖ Bauphase 2: Abschnitt Schwindegg und Weidenbach in 2026

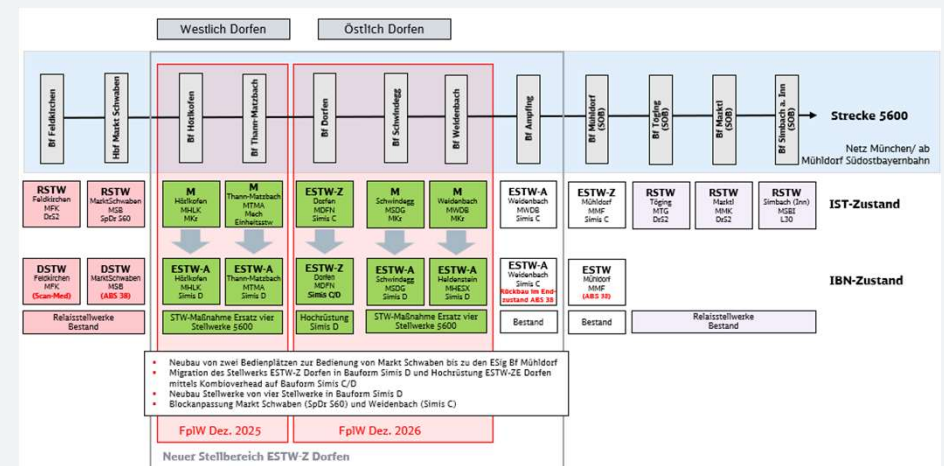
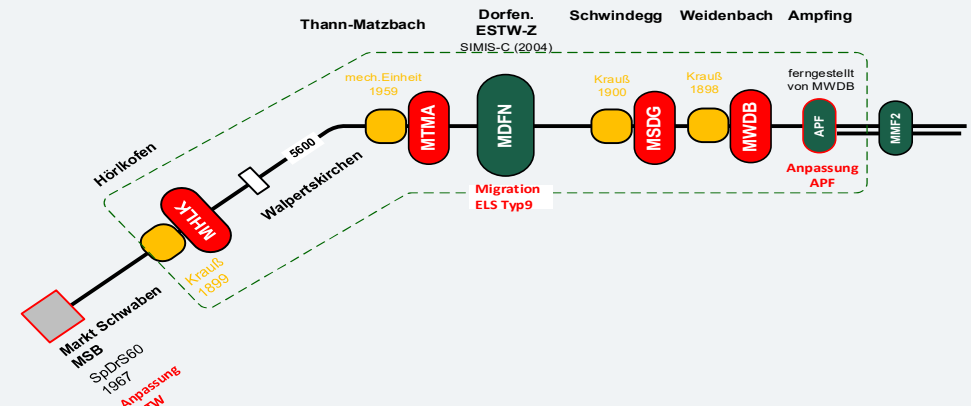
- Die Sperrpausen für das Jahr 2026 sind noch in Planung.



❖ Das SPNV-Programm ist nach Beendigung der Bauarbeiten im Dezember 2026 wieder fahrbar.

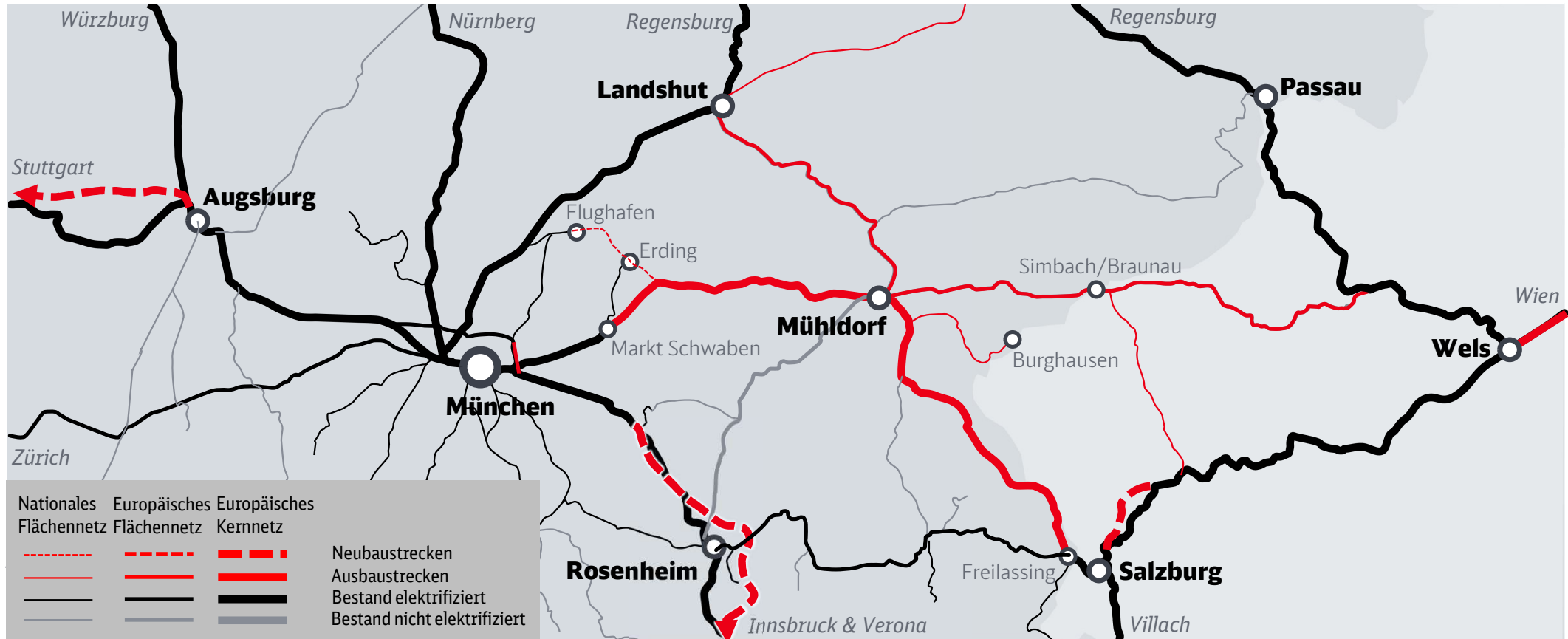
❖ Der Verkehrshalt Weidenbach wird Ende 2026 aufgelassen.

❖ Die Konzeption des SEV erfolgt über den Betrieb I.IB-S / SOB und wird aktuell verfeinert und mit der BEG/ Kunden abgestimmt.



# Starke Schiene in Südostbayern mehr Kapazität durch Aus- und Neubauprojekte

**robust** **modern** **schlagkräftig** *häufiger & schneller ans Ziel auf modernen, elektrifizierten Strecken*



SPNV-Projekte nicht vollständig dargestellt | Projekte in Österreich nachrichtlich



# Ihr direkter Draht zum Projekt



## Projektzentrale:

- **E-Mail:** [abs38@deutschebahn.com](mailto:abs38@deutschebahn.com)
- **Projektadresse:** DB InfraGO AG  
Marsstr. 20, Rückgebäude  
80335 München

## InfoCenter:

- **Adresse:** Am Bahnhofplatz  
84452 Mühldorf am Inn
- **Öffnungszeiten:** Montag 8 – 12 Uhr  
(insbes. für Gruppenführungen)  
Donnerstag 14 – 18 Uhr



## Projektbeirat:

- Vorsitzender: **Gerd Matschke** (DB InfraGO AG, Leiter Infrastrukturprojekte Süd)
- Gesamtprojektleiter ABS 38: **Alexander Pawlik**
- **Zusammensetzung:** Vertretende aus Kommunal-, Landes-, Bundes-, Europapolitik und Bayer. Wirtschaft

## Media:

- **Website:** [www.abs38.de](http://www.abs38.de)
- **Newsletter:** [www.abs38.de/infomail.html](http://www.abs38.de/infomail.html)
- **YouTube:** [www.youtube.com/@abs3891](http://www.youtube.com/@abs3891)
- **Instagram:** [www.instagram.com/ausbaustrecke38/](http://www.instagram.com/ausbaustrecke38/)



# Fragen und Themen der Marktgemeinschaft Markt Schwaben

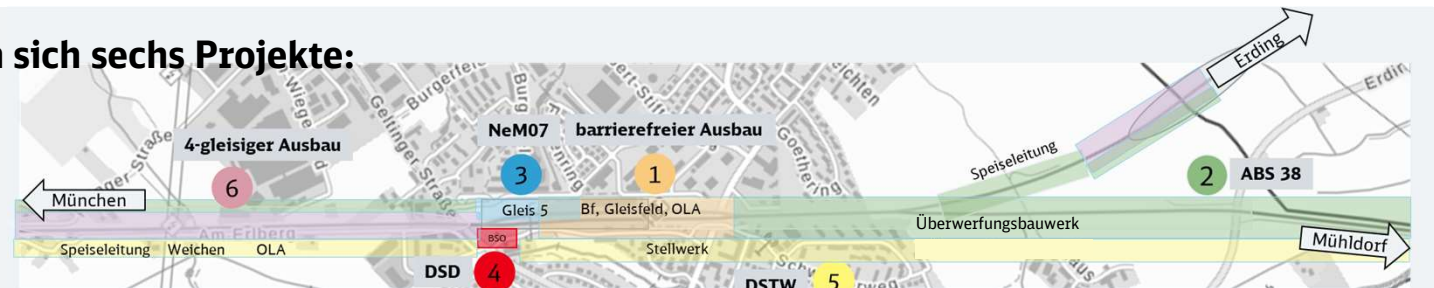
---

# ABS 38

## PFA 1.1 Markt Schwaben

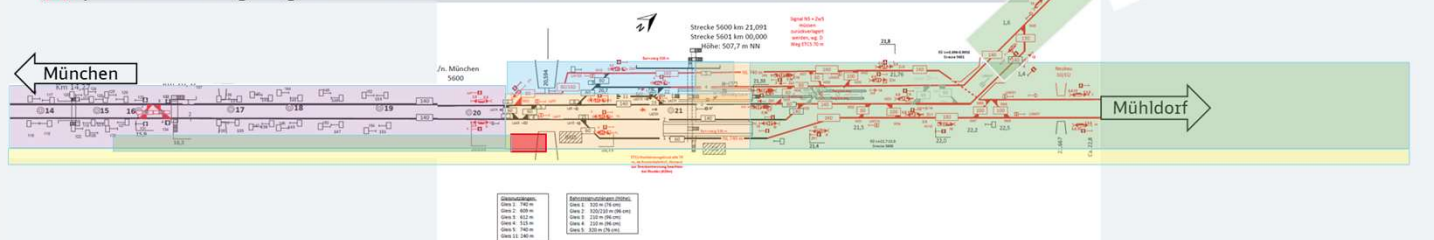
❖ Im Bf. Markt Schwaben tangieren sich sechs Projekte:

- 1 Barrierefreiheit Bf. MSB
- 2 ABS 38 PFA 1.1
- 3 NeM 07, Bahnsteig 5
- 4 BSO MSB
- 5 DSTW MSB durch ABS 38
- 6 4-gleis. Ausbau Riem-MSB



Am Bahnhof Markt Schwaben laufen eine Vielzahl an Bahnprojekten zusammen:

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| (1) Barrierefreier Ausbau Bahnhof Markt Schwaben   | DB Station&Service AG |
| (2) Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38)  | DB Netz AG            |
| (3) Netzergänzende Maßnahme 07 (NeM) für die 2. S-Bahn-Stammstrecke: zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben | DB Netz AG            |
| (4) Neubau Bedienstandort Projekt digitale Schiene Deutschland (DSD)                                       | DB Netz AG            |
| (5) Errichtung eines DSTW (Digitales Stellwerk) Markt Schwaben   | DB Netz AG            |
| (6) potenzieller viergleisiger Ausbau München Ost – Markt Schwaben   | DB Netz AG            |



❖ Es finden intensive Gespräche mit allen Projektbeteiligten statt zur Optimierung der zeitlichen Reihenfolge der tangierenden Projekte in Ihrer Umsetzung und zur Schnittstellen-Minimierung

# ABS 38

## PFA 1.1 Markt Schwaben

### • Zeitlicher Horizont für die Realisierung?

#### ❖ **Barrierefreier Ausbau Bf. MSB:**

- Umsetzung in 2 Baustufen
- Baustufe 1: Stufenfreiheit Ende '28 geplant durch Personenbahnhöfe und 2.SBSS
- Baustufe 2: Barrierefrei mit IBN ABS 38 Mitte 2030er Jahre durch die ABS 38
- Projektaufträge in Bearbeitung
- Ausschreibung der Planung in Bearbeitung

#### ❖ **NeM07:** Genehmigungsplanung in Bearbeitung – IBN 12/2028 geplant

#### ❖ **PFA 1.1 inkl. DSTW MSB:**

Genehmigungsplanung in Bearbeitung - ABS 38 IBN Mitte 2030er Jahre

### 2-Stufen-Plan für einen barrierefreien Ausbau Bf Markt Schwaben



#### Stufe 1 – Stufenfreiheit bis zum Bahnsteig

vsl. bis 12/2028



- Neubau Personenunterführung
- Jeweils Aufzüge zu den Bahnsteigen
- Errichtung Bahnsteig an Gleis 5

#### Stufe 2 - Barrierefreiheit

mit IBN der ABS 38



- Änderung Bahnsteige in Höhe und Länge
- Vollständige Barrierefreiheit im Endausbauzustand der ABS 38

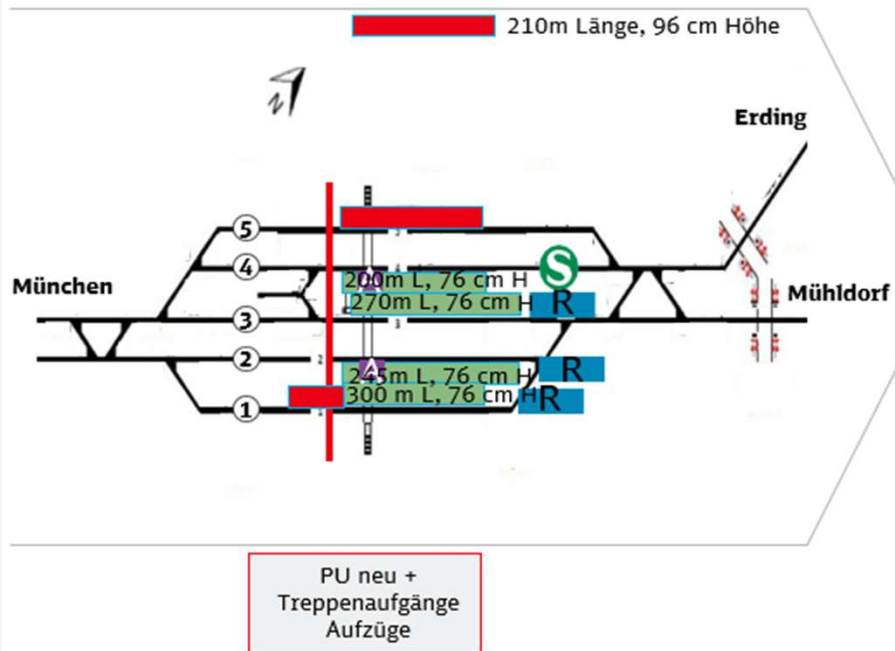


# ABS 38

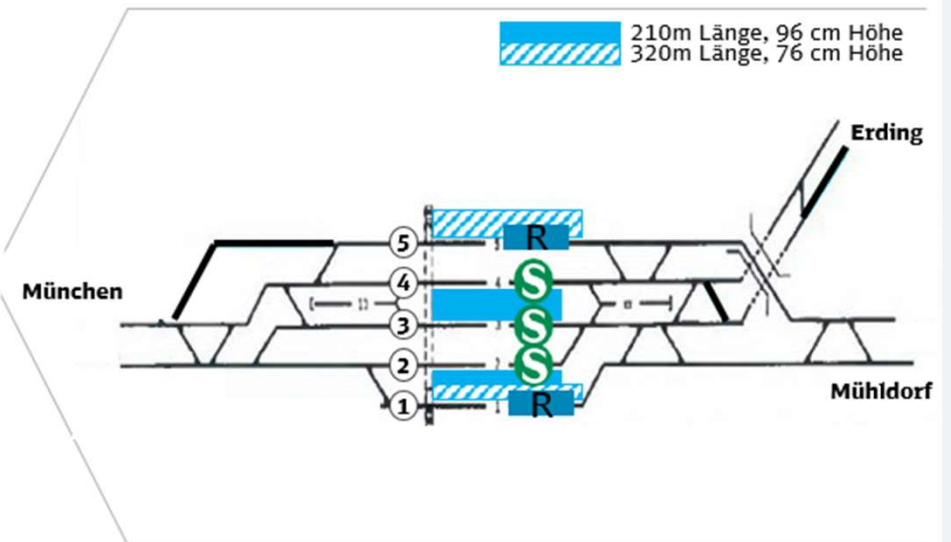
## PFA 1.1 Markt Schwaben

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Bahnhof Markt Schwaben soll in zwei Stufen erfolgen:

### Baustufe 1 Bahnhof Markt Schwaben



### Zielzustand bei Inbetriebnahme ABS 38 (Baustufe 2)



# ABS 38

## PFA 1.1 Markt Schwaben

### a) Gestaltung Lärmschutz (1/3)

- Wird der Schall- und Erschütterungsschutz für die maximale Auslastung der Strecke ausgelegt?

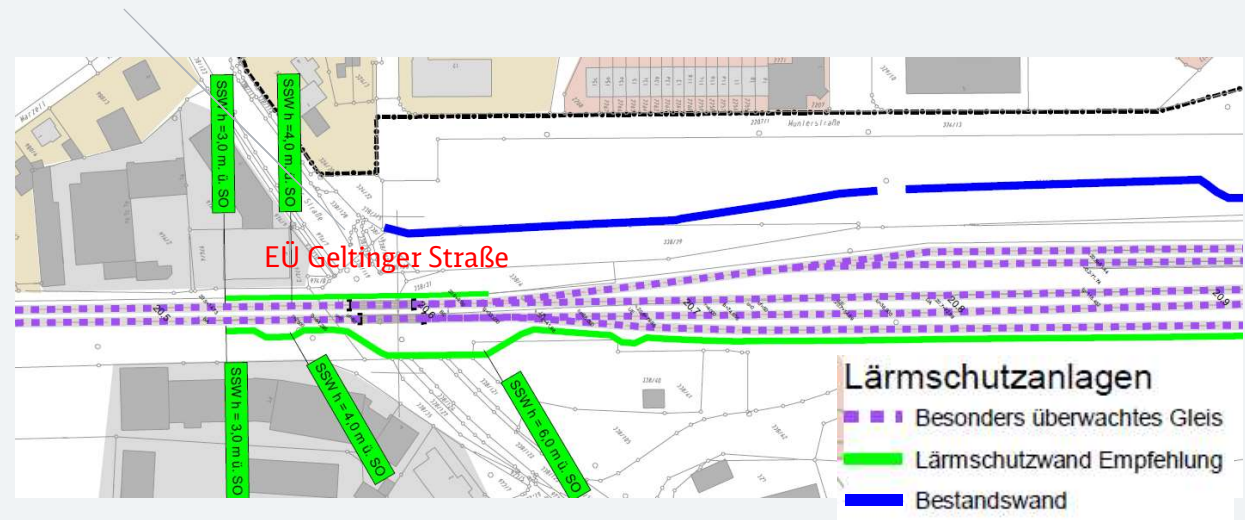
Die Auslegung des Lärm- und Erschütterungsschutzes erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorgaben und auf Basis der Zugzahlen des Deutschlandtaktes 2030.

- Wie weit geht der Schallschutz nach Westen (Richtung Erlberg)?

Siehe Grafik

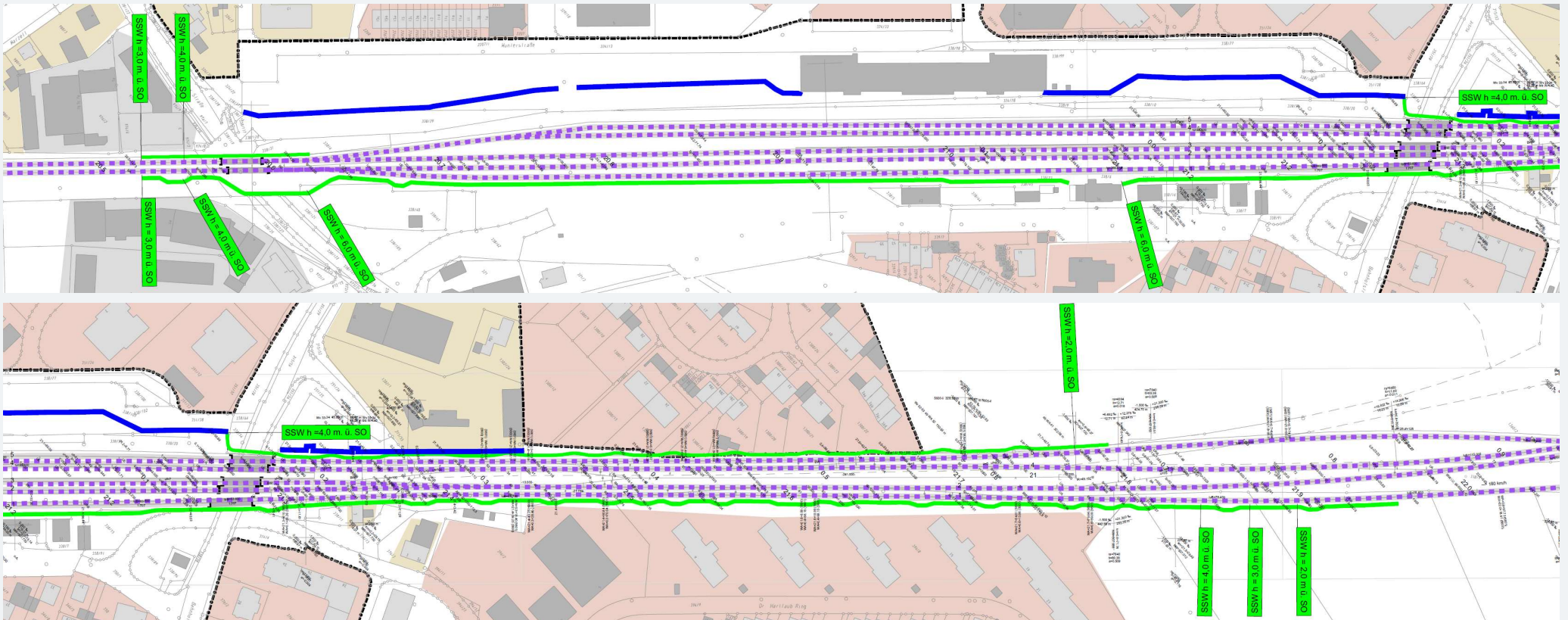
- Wird es im Konzept auch Lärmschutzmaßnahmen auf der Geltinger Brücke in Richtung München geben?

Der Schallschutz im Westen von Markt Schwaben beginnt ca. bei km 20,6. Mit der Planung der Baustufe 2 des Bahnhof Markt Schwaben ist eine weitere Verschiebung Richtung Westen denkbar. Die endgültigen Grenzen werden im Lärmschutzgutachten definiert, welches sich noch in der Ausarbeitung befindet.



## PFA 1.1 Markt Schwaben

## Gestaltung Lärmschutz (2/3)

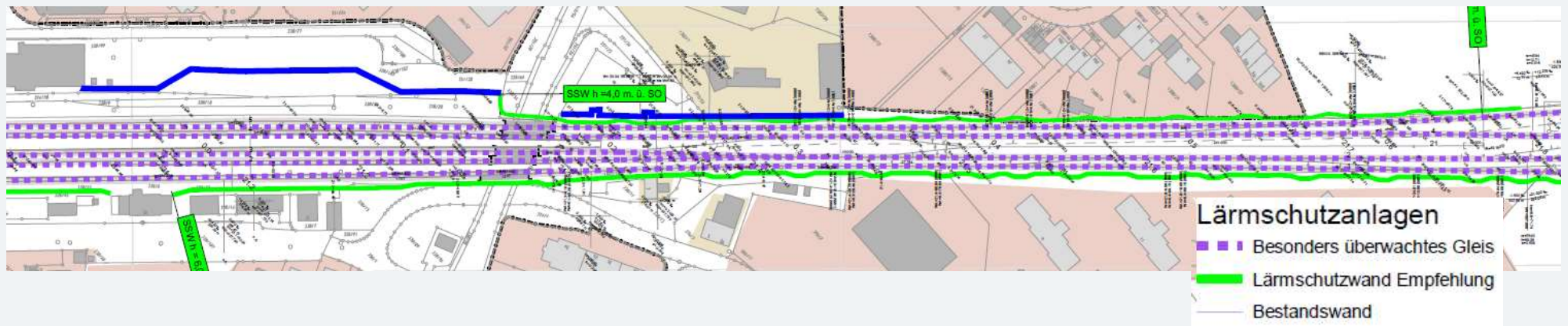




### a) Gestaltung Lärmschutz (3/3)

- Wie sieht der Lärmschutz im Norden während und nach den Baumaßnahmen aus?

Im Norden des Bahnhofes werden die bestehenden Lärmschutzwände berücksichtigt und mit neuen Lärmschutzwänden ergänzt. Maßnahmen während der Bauzeit ergeben sich mit Abschluss der Bauablaufplanung.





### b) Aktiver und Passiver Lärmschutz

- **Welche aktive Lärmschutzmaßnahmen sind für den Bereich Markt Schwaben geplant?**

- Schallabsorbierende Lärmschutzwände

Es kommen überwiegend schallabsorbierende Lärmschutzwände zum Einsatz.

- Niedrige Lärmschutzwände jeweils zwischen allen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen.

Aufgrund der gegebenen Gleisabstände sind niedrige Lärmschutzwände zwischen den Gleisen nicht möglich.

- Gabionen

Der Einsatz von Gabionenwänden ist nicht vorgesehen.

- Besohlte Schwellen

Besohlte Schwellen dienen nicht dem Lärmschutz, sondern nur dem Erschütterungsschutz. Die Notwendigkeit im Bereich des bestehenden EÜ Finsinger Straße wird noch geprüft.

- BüG (Besonders überwachtes Gleis)

In großen Teilen des Bahnhofsbereiches (ausgenommen im Bereich von Weichenstraßen) werden als Maßnahmen auch besonders überwachte Gleise eingesetzt.

- Flüsterbremse

Flüsterbremsen werden eingesetzt und sind per Gesetz vorgeschrieben.

### c) Erschütterungsschutz

- **Welche aktive Lärmschutzmaßnahmen sind für den Bereich Markt Schwaben geplant?**

- Schienenstegdämpfer

Im Bereich von Weichenstraßen, wie Sie in Markt Schwaben mehrfach vorhanden sind, kann die Maßnahme nicht eingesetzt werden.

- Schienenschmiereinrichtung

Die Voraussetzungen (enge Radien) für den Einsatz von Schienenschmiereinrichtungen sind in Markt Schwaben nicht gegeben.

- Brückenentdröhnung

Ja, wo aktive Maßnahmen erforderlich sind, z.B. beim Einbau von Unterschottermatten.

- **Werden auch folgende passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft und ggf. auch eingesetzt?**

- Schallschutz an Bestandsgebäuden (Fenster, gedämmte Lüftungsanlagen)

- Dämmung an Außenwänden

- Dämmung an Dächern

Im Rahmen der GP wird der Anspruch dem Grunde nach festgestellt. Welche Maßnahmen erforderlich sind, hängt von der Bausubstanz der betroffenen baulichen Anlage ab. Dies wird in späteren Leistungsphasen in situ pro Gebäude erhoben.

d)

### Schienenbonus

- **Wird in Markt Schwaben für alle Gleise der optimale Erschütterungsschutz eingesetzt? Wie sieht dieser aus?**

Überwiegend werden vsl. Elastomere unter den Schwellen (besohlte Schwellen) oder Unterschottermatten angeordnet.

- **Wird für Markt Schwaben ein Lärmschutzkonzept mit oder ohne Berücksichtigung des Schienenbonus erstellt?**

Das Lärmschutzkonzept wurde ohne „Schienenbonus“ erstellt. Dieser ist abgeschafft worden und ist im Rahmen der Berechnung nach Schall03/ Bewertung nach 16. BImSchV nicht vorgesehen.

### e) Finanzierung - Markt Schwaben potenzielle Folgekosten des Bahnhofsumbaus

- **Wird es für Markt Schwaben potenzielle Folgekosten des Bahnhofsumbaus (Unterhalt etc.) bzw. Folgekosten im Rahmen der ABS38 geben und wenn ja, dann welche?**

DB-Personenbahnhöfe: Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes und Projektinhaltes können keine belastbaren Aussagen zu Folgekosten getroffen werden. Wir gehen aber davon aus, dass für die Stadt Markt Schwaben keine Folgekosten zu erwarten sind, insofern der Projektinhalt aufgrund einseitiger Forderungen durch die Stadt nicht erweitert wird.

Ziel ist es mit einer gem. Planungsausschreibung die Aufwärtskompatibilität zu gewährleisten.



f)

### Auflassung Bahnübergänge Haus und Feichten, DB, S-Bahn 2. Stammstrecke

- **Gibt es zur Auflassung Bahnübergänge Haus und Feichten im Rahmen der Planungen neue Informationen?**

DB, S-Bahn 2. Stammstrecke: Planerisch sind die Bahnübergänge Haus und Feichten zur Auflassung vorgesehen.

Die aktualisierten Antragsunterlagen sehen weiterhin einen Rückbau der beiden Bahnübergangsanlagen vor.



### Kenntnisnahme zum aktuellen Stand

### g) Ausbau Bahnhof (1/2)

- **Status Quo - Baulicher Zustand Bahnhofsgebäude:**

- Der desolate Zustand des Gebäudes (z.B. Wassereintritt in die Unterführung bei jedem Starkregenereignis) besorgt die Marktgemeinde. Wurden die angekündigten Gegenmaßnahmen seitens der DB inzwischen durchgeführt?

DB-Personenbahnhöfe: Aktuell wurde in Markt Schwaben eine defekte Hebeanlage mit defekter Druckleitung eingearbeitet. Als Ersatzmaßnahme wurde eine Pumpe mit Schlauch angeschlossen. Ab dem 24.02 wird die alte Anlage ausgebaut. Ab vsl. Mitte April wird die neue Anlage kommt vsl. Mitte April.“

### g) Ausbau Bahnhof (2/2)

- **Wann erfolgt der dringend notwendige barrierefreie Ausbau?**

- Barrierefreier Ausbau – Erreichbarkeit der Bahngleise für Menschen mit Behinderung und Beeinträchtigung, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren

Die 1. Baustufe mit IBN-Ziel bis Ende 2028 stellt die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige sicher. Die vollständige Barrierefreiheit wird mit IBN der ABS38 Mitte der 30er Jahre hergestellt.

- **Ist bis zum finalen Aus- oder Umbau eine temporäre Lösung möglich?**

- Wie lang wird sich die Bauphase (Ertüchtigung Bahnhof) hinziehen?

Auch Interimsmaßnahmen für eine temporäre Barrierefreiheit wurden von den Projektbeteiligten (DB, FS BY/ BEG und Markt Schwaben) in den letzten Jahren intensiv geprüft, waren aber aufgrund gesetzlicher Vorgaben zur Eisenbahnbetriebssicherheit sowie durch weitere gesetzliche und technische Anforderungen nicht realisierbar.

### h) Neugestaltung „Vorplatz“ des Bahnhofs Markt Schwaben

- Im Rahmen des Bahnhofsumbaus soll auch eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgen. Hat die Marktgemeinde bei der Planung/Gestaltung ein Mitspracherecht?

DB-Personenbahnhöfe: Siehe Folgefolie und Präsentation

- Zu welchem Zeitpunkt können wir uns als Gemeinde dann in den Planungsprozess einbringen?

DB-Personenbahnhöfe: Siehe Folgefolie und Präsentation





### i) E-Ladesäulen auf Bahngrund

- **Gibt es bezüglich der Errichtung von E-Ladesäulen auf Bahngrund im Bahnhofsumfeld bereits Ideen oder konkrete Bestrebungen der Umsetzung?**

DB-Personenbahnhöfe: Derzeitig liegt uns keine konkrete Planung zur Vorplatzentwicklung in Markt Schwaben vor. Es ist auch nicht absehbar, dass über den derzeitigen Projektinhalt hinaus Maßnahmen auf dem Bahnhofsplatz in Verantwortung der DB InfraGo umgesetzt werden.

Insofern die Stadt ein Interesse hat, verweisen wir auf unserer Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz. Als Teil der Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG berät unsere Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz Städte und Kommunen bei der gemeinsamen Aufwertung von Bahnhofsumfeldern. Die Handlungsfelder reichen von Anschlussmobilität über Aufenthaltsqualität bis hin zu zusätzlichen Funktionen für das umliegende Quartier. Hierfür bietet sie umfassende Beratungsleistungen: Erarbeitung von Konzepten auf Basis von Potenzialanalysen, Beratung bei der Akquise geeigneter Fördermittel, Unterstützung bei der Gestattung von Flächen und Ansprechpartner in der Umsetzungsbegleitung.

In der Broschüre anbei und unter dem nachfolgenden Link finden Sie weitreichende Informationen zu unserer Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz:

<https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/kompetenzstelle-bahnhofsvorplatz>.

Persönlicher Kontakt zur Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz: [vorplatz@deutschebahn.com](mailto:vorplatz@deutschebahn.com)

### j) Brücke über den Hennigbach (Richtung Poing auf der linken Seite der Bahntrasse)

- Die Brücke war vor Jahren bereits beschädigt und damals wurde eine Eisenplatte über die Brücke gelegt. Diese Eisenplatte wurde dann mit einer Asphaltschicht überdeckt. Diese Asphaltschicht bröckelt nun wieder. Wann wird das Interim behoben und die Brücke über den Hennigbach saniert?  
Flurnummer 338/130

Die Brücke befindet sich nicht im Baubereich des Projektes, daher sind an der Brücke seitens ABS38 keine Maßnahmen geplant.



**k)**

- Der Neubau der EÜ Erdinger Straße erfolgt mit der Hauptbaumaßnahme des Planfeststellungsabschnittes 1.1.



# ABS 38

## PFA 1.1 Markt Schwaben

### Zugzahlen / Verkehrsaufkommen / Durchfahrtsgeschwindigkeit

- Wie hoch ist die prognostizierte Zuganzahl am Bahnhof Markt Schwaben?

#### Zugzahlen Markt Schwaben–Hörlikofen–Walpertskirchen–Anschluss WK-Spange für Infrastruktur maßgebendem Deutschlandtakt 2030

Regionalexpress München–Mühldorf und S-Bahn München–Dorfen	• 92 Züge
Fernverkehr München–Salzburg/Wien	• 32 Züge (= Stundentakt tagsüber)
Güterverkehr	• 48 Züge

Für die ABS 38, PFA 1.1 liegen die vorgenannten Zugzahlen des DT 2030 auf der Strecke 5600 zu Grunde. Darin nicht enthalten sind die Zugzahlen nach München bzw. die Zugzahlen vom Markt Schwaben nach Erding

- Wie hoch ist die jeweilige Durchfahrtsgeschwindigkeit am Bahnhof Markt Schwaben?

In den Gleisen 1+5 beträgt die max. geplante Geschwindigkeit 160 km/h. In den Gleise 2-4 sind max. Geschwindigkeiten von 140 km/h geplant.

- Sind die jeweiligen Züge mit Elektro- oder mit Diesellokomotiven angetrieben?

Mit IBN Oberleitung ABS38 ist der Betrieb mit Elektroantrieb geplant.

