



NETZE

ABS 38: Piracher Berg

Vorstellung des Planungsstands im Planungsabschnitt 4

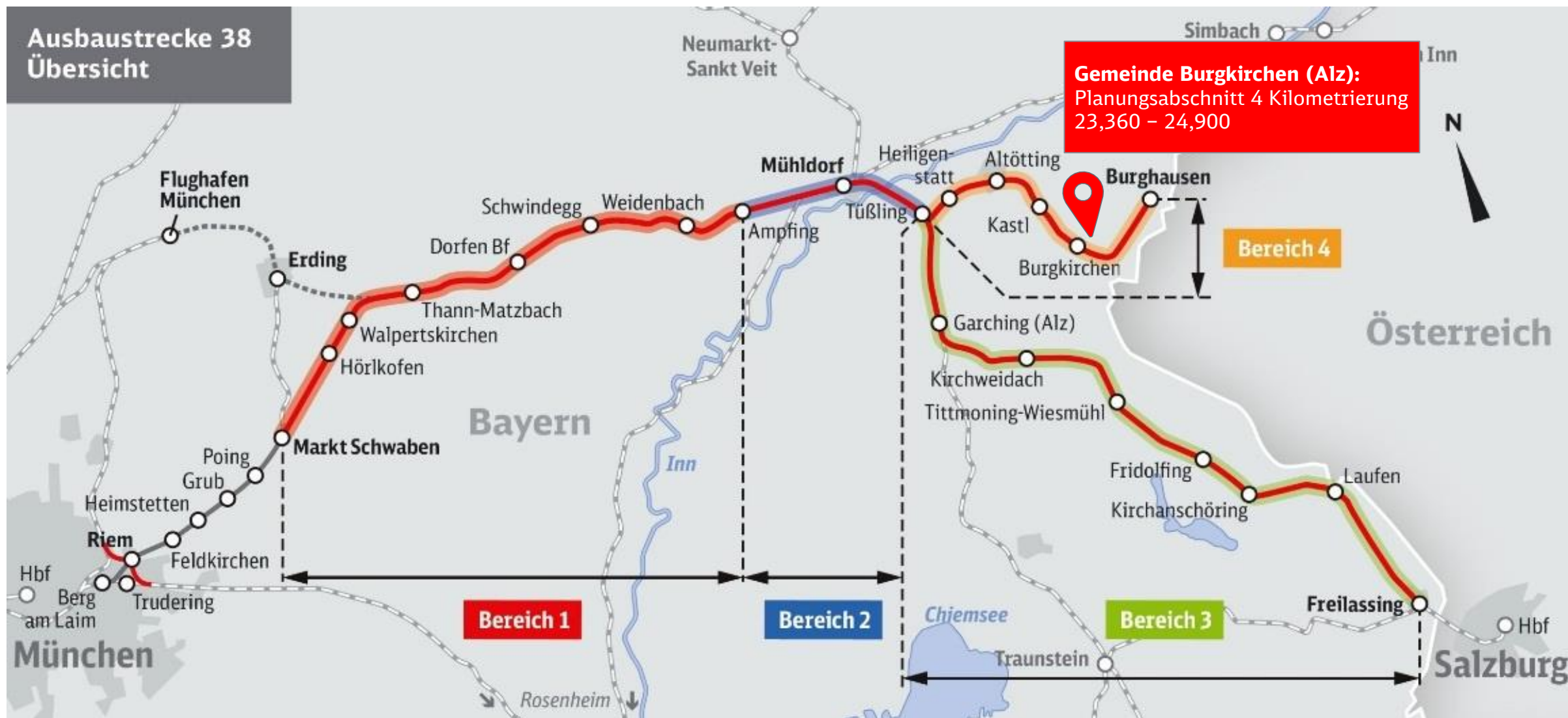
10. November 2020 | DB Netz AG | Burgkirchen



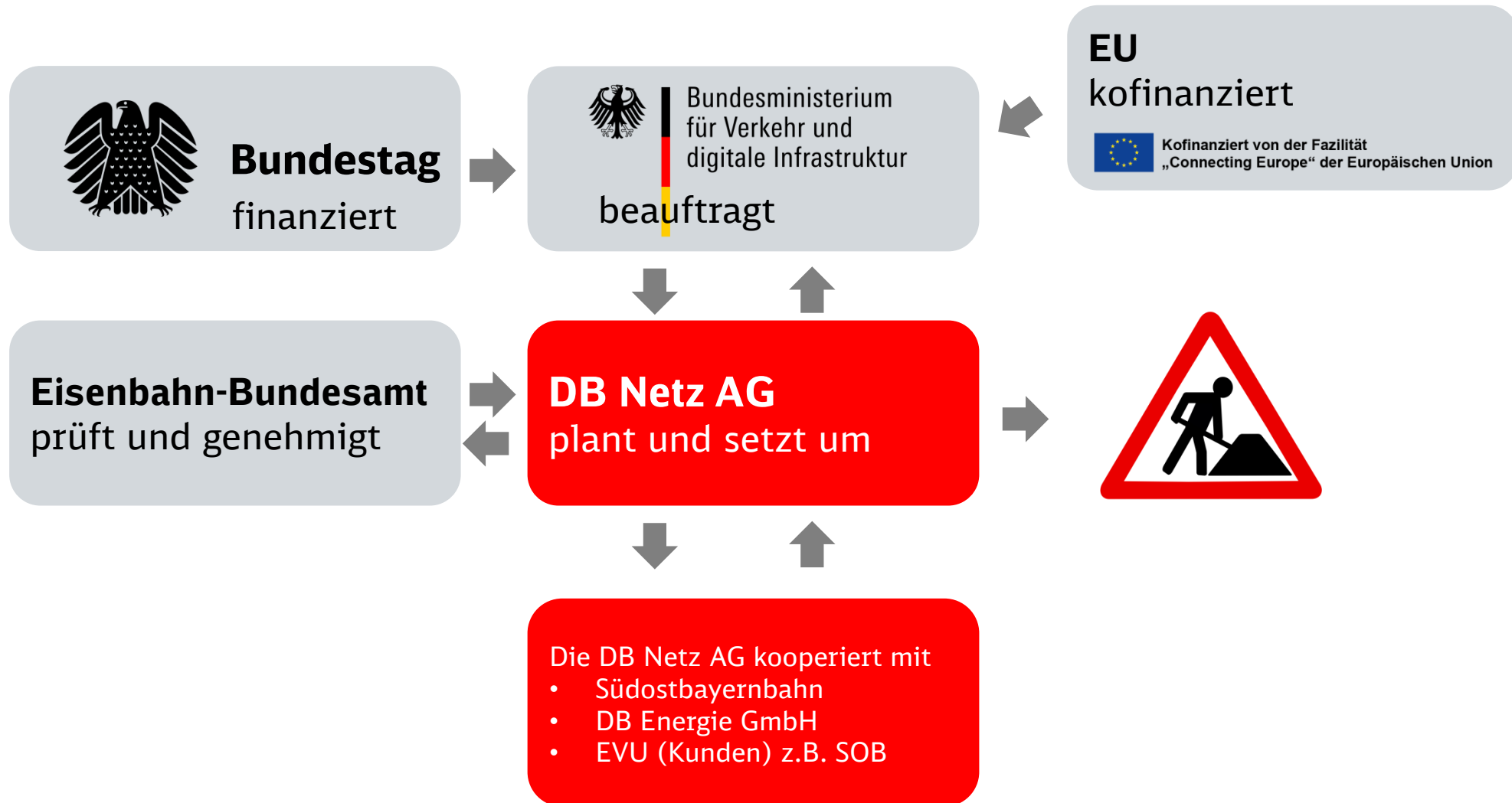
- 1. Kurzüberblick ABS 38**
- 2. Planungsabschnitt 4**
- 3. Erkundungsprogramm Piracher Berg**
- 4. Machbarkeitsstudie Piracher Berg**
- 5. Kommunikation und Öffentlichkeit**

1. Kurzüberblick ABS 38

Übersicht über die Ausbaustrecke ABS 38: Gemeinde Burgkirchen im Planungsabschnitt 4



Verantwortlichkeiten beim Infrastrukturausbau ABS 38: Bund beauftragt die DB Netz AG

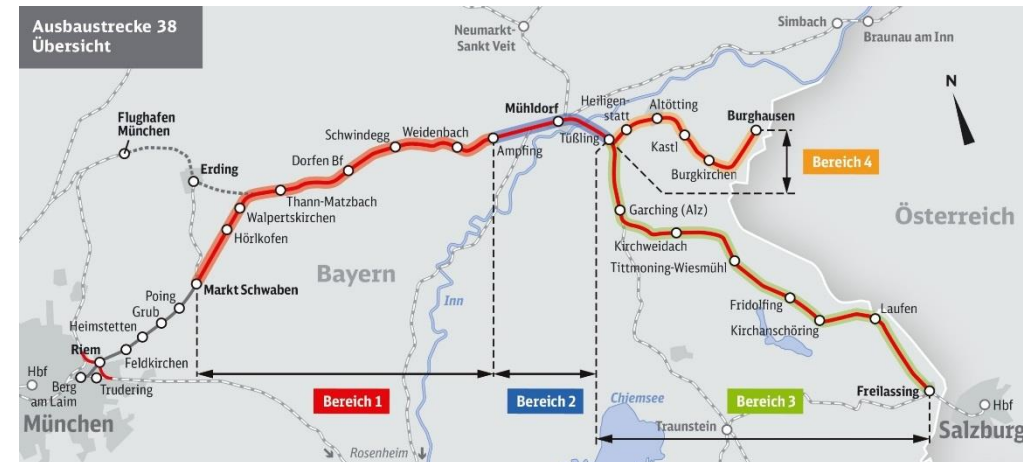


Verantwortlichkeiten beim Infrastrukturausbau: Aufgabentrennung SOB – ABS 38

Instandhaltung der bestehenden Netzstruktur
Verantwortlich bis Baubeginn



Planung/Ausbau der Infrastruktur
Verantwortlich für den Ausbau der ABS 38



Hintergründe zum Ausbauprojekt: Historie der Planung

Bundesverkehrswegeplan 2003:

- Elektrifizierung
- Zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Kirchweidach und Tittmoning

Bundesverkehrswegeplan 2030:

- Elektrifizierung
- Erhöhung auf Streckenklasse D4 im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung

Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand Nov. 2018) nach Überprüfung des BMVI:

- Zweigleisigkeit Tüßling-Freilassing
- Hochstufung in den vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung

2. Planungsabschnitt 4

Der Piracher Berg im PFA 4.1: Örtlichkeit und Bahnbetrieb

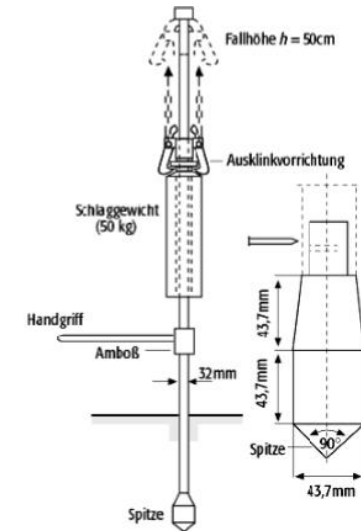
- Vor dem Bahnhof Pirach Richtung Burghausen gibt es einen 2,5 km langen Steigungsabschnitt von bis zu 26 Promille.
- Aufgrund dieses Steigungsabschnitts dürfen Güterzüge mit mehr als 1100 t Gesamtgewicht in Richtung Wackerwerk mit 2 Loks in die Strecke einfahren oder müssen im Bahnhof Mühlendorf geteilt werden.
- Mit einer **Trassen- und Gradientenoptimierung** zur **Geschwindigkeitsanhebung** könnten diese betrieblichen Einschränkungen beseitigt werden
- Für diese Maßnahmen besteht eine **Machbarkeitsstudie**
- Die **Baugrunderkundung** ist seit Kurzem abgeschlossen
- Die Planungen für Grundlagenermittlung und Vorplanung mit **Varianten** für den Piracher Berg wurden beauftragt
- Daraus wird eine Vorzugsvariante entwickelt



3. Erkundungsprogramm

Die Baugrunduntersuchungen sind bereits abgeschlossen

- Elektrifizierung der ABS 38 > **Oberleitungsmasten** entlang der Gleise errichtet
- Durch Bohrungen Aufschluss über Bodenverhältnisse und wo die Masten stehen können
- Ergebnisse der Erkundungsbohrungen und geophysikalische Untersuchungen > Details zum **Boden- und Gesteinsaufbau**
- Baugrunduntersuchungen im April/Mai im Bereich Burgkirchen und Piracher Berg bei **KM 23,360 – 24,900**; nachträgliche Bohrungen im Oktober
- Arbeiten mittels **Rammkernsondierungen**, Sondierungen mit der **schweren Rammsonde** und **Kernbohrungen** entlang der Bahnstrecke durchgeführt
- **Aktuell:**
 - Bodengutachten werden gegen Jahresende erwartet
 - Im Oktober fand Ortsbegehung der Strecke mit Planern statt



Wie den steilen Piracher Berg abflachen?

Gemeinderäte diskutieren Elektrifizierung der Bahnlinie – Technische Schwierigkeiten befürchtet

Burghausen. Die Ausbaupläne der Bahn haben in den jüngsten Sitzungen von Bau- und Ferienausschuss zu Diskussionen um die praktische Bewerkstelligung geführt. Dabei wurden Bedenken laut.

Der Bahnausbau München-Mühldorf-Freilassing/Burghausen ist eines der größten Bahnprojekte im Freistaat Bayern. Straßenreferent Klaus Kölbl (SPD) sprach den in Fachkreisen abgekürzt ABS 38 genannten Ausbau an, insbesondere den vier Kilometer langen Abschnitt zwischen Burghausen und dem Piracher Berg. Dafür hat die Bahn Erkundungsbohrungen angekündigt.

Kölbl, als Anwohner der Kantstraße selbst Bahnanlieger, kann sich nicht vorstellen, wie die von der Bahn angedachte Abflachung des Piracher Berges technisch bewerkstelligt werden soll, noch dazu bei laufendem Bahnbetrieb. Der enge Halsbachgraben biete keinerlei Bewegungsspielraum für schwere Maschinen, erst recht nicht, wenn hier noch ein Ersatzgleis Platz finden müsse. Ein technisches Mammutprojekt werde das in jedem Fall.

Bürgermeister Johann Krichenbauer stimmte Kölbl zu: „Auch ich sehe im Falle einer Abflachung des Piracher Berges riesige technische Schwierigkeiten auftauchen, weil der dafür notwendige Platz fehlt.“ Andererseits sei das Problem bei einer Elektrifizierung der Bahnlinie, dass die Elektrolokomotiven leichter als die bisher eingesetzten Dieselloks sind und dadurch ihre

Kraft am sehr steilen Piracher Berg nicht auf die Schiene bringen können. Kölbl kommentierte augenzwinkernd: „Dann muss die Bahn wieder auf das gute alte Krokodil zurückgreifen.“

Hintergrund: Als Krokodil-Lokomotive (klassische Farbe: dunkelgrün) wird eine längere symmetrische Elektrolokomotive bezeichnet, bei der das Fahrwerk auf zwei Rahmen aufgeteilt ist, die jeweils mit längeren, niedrigeren und schmalen Vorbauten sowie einer offenen Plattform versehen sind. Im Mittelteil sind die beiden Führerstände untergebracht.

In dem Projekt ABS 38 sei noch viel in Bewegung, erklärte der Bürgermeister, verschiedene Problemlösungen würden überlegt. Jedoch sei die Gemeinde Burghausen von der Bahn nicht in diese Überlegungen und Planungen eingebunden.

Der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler, Dieter Wüst, meinte, dieser Bahnausbau werde erst im nächsten Jahrzehnt konkret werden. Dazu heißt es von der Bahn: „Große Infrastrukturprojekte wie die ABS 38 erfordern einen hohen Planungsaufwand, um sicherzustellen, dass alle technischen, verkehrli-



Der enge Halsbachgraben bei Burghausen bietet wenig Bewegungsspielraum für schwere Maschinen. Erst recht nicht, wenn hier „unter rollendem Rad“ gebaut werden soll und noch ein Ersatzgleis Platz finden muss. – Foto: Gerlitz

chen, betrieblichen und finanziellen Aspekte berücksichtigt und aufeinander abgestimmt sind.“

Bohrbeginn verschoben

Auf Nachfrage von Heidi Stautner (SPD) zu kursierenden Falschmeldungen stellte der Bürgermeister klar, dass zwischen Tüßling und Burghausen kein zweigleisiger Ausbau geplant ist. Vielmehr gehe es um die Elektrifizierung der 25 Kilometer langen eingleisigen Strecke.

Wie berichtet, möchte die Bahn zwischen Burghausen und Pirach Bau- und Erkundungsbohrungen für die Planung der Ausbaustrecke vornehmen. Entgegen der ursprünglichen Planung wurde mit den Arbeiten noch nicht begonnen. Wie Franz Lindemair, Sprecher für DB-Großprojekte in Bayern, gestern bekanntgab, wird sich der Beginn der Bohrungen bis Ende April verzögern.

Für die Elektrifizierung der Strecke müssen Oberleitungsmasten entlang der Gleise errichtet werden. Durch die Bohrungen soll festgestellt werden,

welche Bodenverhältnisse vorliegen, wo die Masten stehen können und wie sie gegründet werden müssen. Die Arbeiten werden mittels Rammkernsondierungen, Sondierungen mit der schweren Rammsonde und Kernbohrungen entlang der Bahnstrecke durchgeführt.

Bei der Sondierung mit der schweren Rammsonde handelt es sich um eine indirekte Aufschlussmethode. Hierbei wird eine Messsonde mit einem Fallgewicht von 50 Kilogramm in den Boden getrieben. Die Rammkernsondierung ist eine direkte Aufschlussmethode, bei der mittels eines Bohrhammers Bodenproben entnommen werden. Bei den Kernbohrungen werden Rohre durch motorisierte Geräte in den Untergrund getrieben, um so genannte Bohrkerne zur Materialuntersuchung zu gewinnen.

Arbeiten in der Nacht

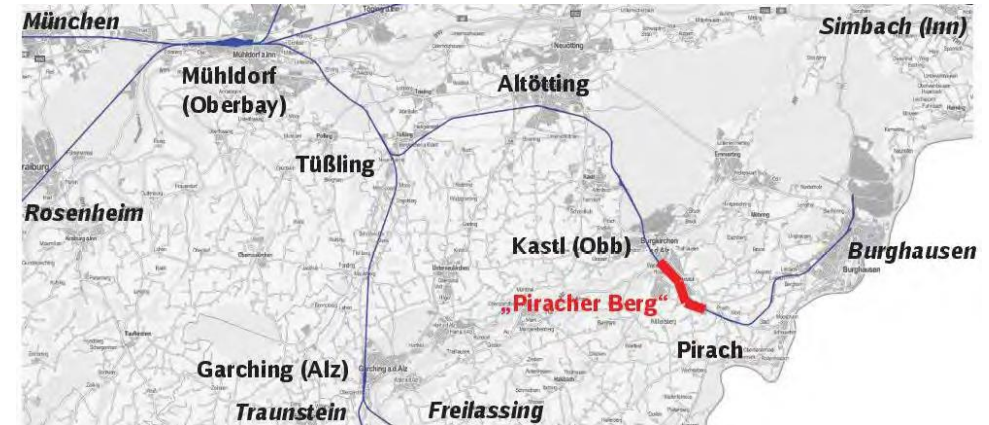
Einige Bohrungen zwischen dem 11. und 14. Mai können nur nachts von Mitternacht bis 6.30 Uhr in genehmigten Sperrpausen durchgeführt werden, da mit den eingesetzten Maschinen aus Sicherheitsgründen nicht am befahrenen Gleis gearbeitet werden darf. Tagüber können aufgrund des Schienenverkehrsaufkommens keine ausreichend langen Sperrpausen eingerichtet werden. Natürlich werden die Bohrungen mit Lärm verbunden sein. – ge

4. Machbarkeitsstudie

Machbarkeitsstudie: Ziele und Vorteile

- Optimierung von **Linienführung /Trassierung (1)** und **Gradiente (2)** zwischen Kastl (Oberbayern) und Pirach:

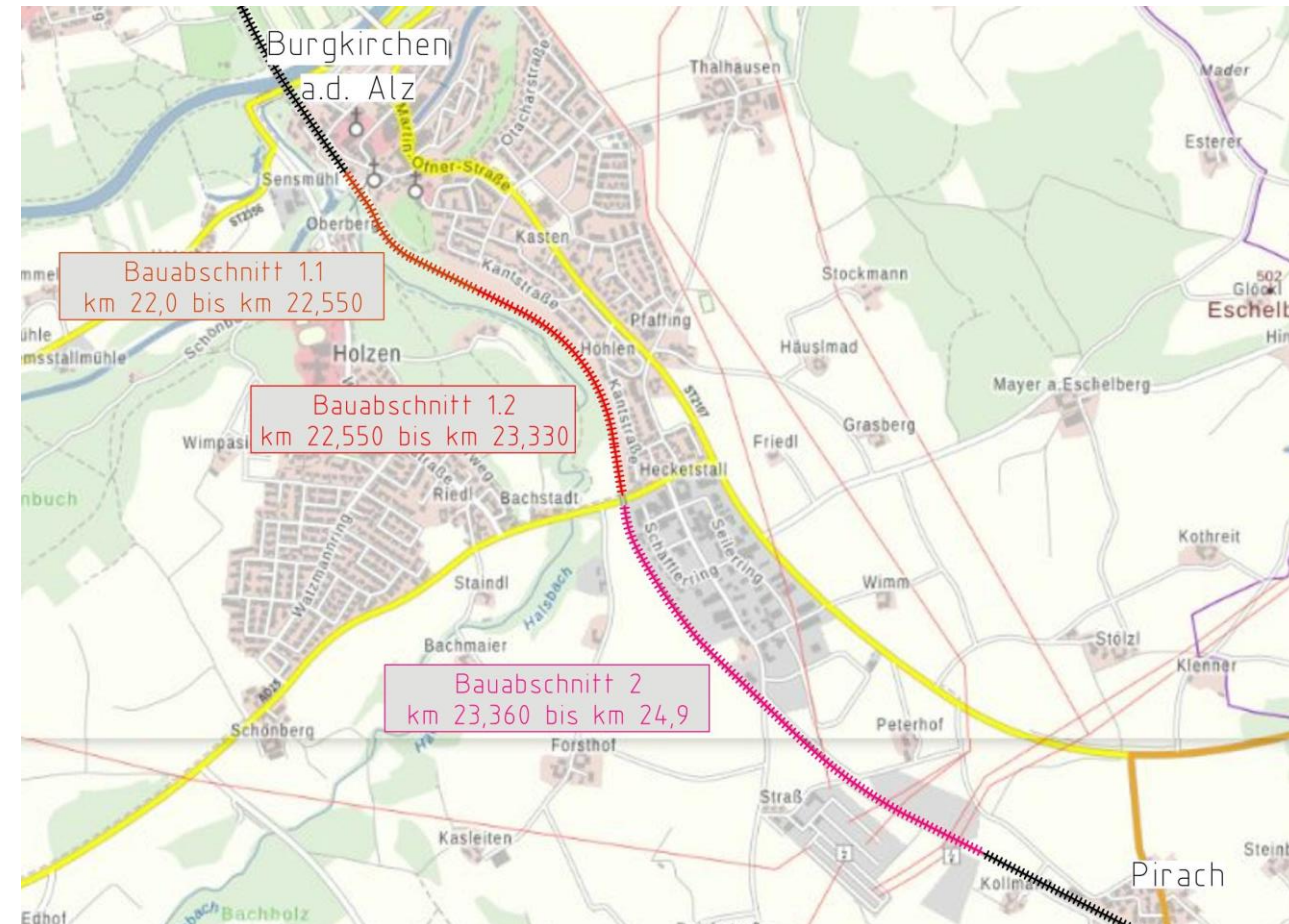
1. 80 km/h (alternativ: 70 km/h) von km 22,0 bis km 23,330
2. Max. 10 ‰ von km 23,360 bis km 24,9



- Keine Geschwindigkeitsbegrenzungen und kleinere Steigung
- Kein Schiebe-Triebfahrzeug oder Zugteilung in Richtung Burghausen mehr nötig
- Weniger Lok- und Personalbedarf, dadurch Senkung der Transportkosten
- Keine Retourfahrten Schiebe-Triebfahrzeug in Richtung Mühldorf
- Reduzierung des Energiebedarfs
- Beseitigung des Bahnübergangs Hecketstall mit Neubau einer Straßenüberführung

Machbarkeitsstudie: Beschreibung der Untersuchungsanlage

- Untersuchungsbereich aus:
Bauabschnitt 1 / **Trassenoptimierung**
Bauabschnitt 2 / **Gradientenoptimierung**
- Innerhalb der Bauabschnitte verschiedene Varianten untersucht
- Untersuchungsaspekte:
 - Bautechnische Umsetzbarkeit
 - Baukosten
 - Bauzeit
 - Umwelt



Machbarkeitsstudie: Neutrassierungsabschnitte 4 und 5



Machbarkeitsstudie: Neutrassierungsabschnitt 23,4 bis 24,8 km

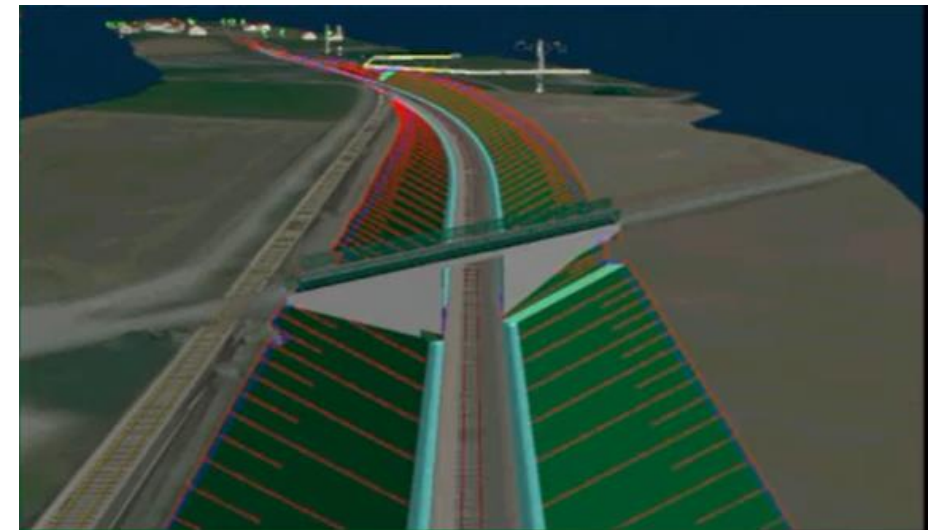


Maßnahme im PFA 4.1: Piracher Berg - Fahrplanstudie

Ergebnisse der **ergänzenden Fahrplanstudie** zum Piracher Berg:

Mit einer Gradientenabsenkung und einer Geschwindigkeitsanhebung am Berg (für maximalen Schwung) könnten beide betriebliche Einschränkungen (notwendige Doppeltraktion für schwere Güterzüge in Richtung Wackerwerk und Durchschalten der Blockabschnitte zwischen Kastl und Wackerwerk für schwere Güterzüge) beseitigt werden.

- Gleisachse wird auf 70 bzw. 80 km/h ausgelegt
- Stützbauwerke zur Abfangung des Hangs
- BÜ wird durch SÜ ersetzt



Machbarkeitsstudie: Animationsbeispiel 1

Hier wird ein Film gezeigt: BA1/V1

Machbarkeitsstudie: Animationsbeispiel 2

Hier wird ein Film gezeigt: BA2/V2

5. Kommunikation und Öffentlichkeit

Kommunikation und Öffentlichkeit: Wir wollen Sie auf dem Laufenden halten!

- Ein wichtiges Anliegen ist der ABS 38 stets ein transparentes Projektvorgehen
- Vielzahl Informations- und Kommunikationskanäle
- Bisherige Kommunikation mit Gemeinde Burgkirchen:
 - 1. Informationsschreiben an Bürgermeister & Landrat** zu Erkundungsbohrungen
 - 2. Anwohnerinfo & Presseinfo** vor Beginn der Bohrarbeiten
 - 3. Meldung auf der ABS38-Projekt-Website** zum Bohrbeginn
 - 4. Besuch Bürgermeister und Bauamtsleiter** im ABS38-InfoCenter Mühldorf
 - 5. Gemeinderatssitzung**

 Unser Angebot: Bei Fragen und individuellen Anliegen eine E-Mail an abs38@deutschebahn.com

Schreiben
Sie uns!

Ausbaustrecke München-Mühldorf- Freilassing

Bleiben Sie mit uns in Kontakt!

E-Mail: abs38@deutschebahn.com

Schauen
Sie
vorbei!



Am Bahnhof Mühldorf
Donnerstags 14 -19 Uhr
An Feiertagen geschlossen
Gruppenführungen auf Anfrage

Klicken
Sie sich
rein!

München-Mühldorf-Freilassing

Projektübersicht | Ziele und Stationen | Planungsschritte | InfoCenter | Kontakt | ABS 38 | Karriere | Kontakt

DKV mit 3 Untersuchungsvarianten
Die Deutsche Dringlichkeit und Trassenbauform (DKV) umfasst drei Varianten. Diese sind im Programm Plan-Risiko-Management (PRM) aufgeführt und werden auf Basis der Ergebnisse der Untersuchungen bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind im PRM zu finden.

Hinter den Kulissen
Was sind die Aufgaben der InfoCenter? Die InfoCenter sind die zentrale Anlaufstelle für alle Bürger, die sich über den Bau der Ausbaustrecke informieren möchten. Sie sind an allen Stationen der Ausbaustrecke zu finden.

Besuch im InfoCenter
Unsere Kollegen Andrea und Thomas sind in Mühldorf im InfoCenter zu finden. Sie sind an allen Tagen der Woche von 14 bis 19 Uhr im InfoCenter zu finden.

Projektbeirat
ABS 38



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

Leitung

- Herr **Dr. Marcel Huber**, MdL
- Herr **Klaus-Dieter Josel**,
DB-Konzernbevollmächtigter



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**



NETZE