

Besprechungsprotokoll vom 13.11.2023

11. Sitzung des Projektbeirats der ABS 38

Erstellt am: 15.11.2023

Erstellt von: Amandus Pauli

Teilnehmer:

Alexander Bonfig, Bay. Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr*
Sandra Bubendorfer-Licht, MdB*
Simon Eder, Vertreter PStS Dr. Bärbel Kofler*
Heinz Grundner, Bürgermeister Stadt Dorfen
Maximilian Heimerl, Landrat Mühldorf a. Inn
Herbert Prost, IHK München u. Oberbayern
Markus Hiebl, Bürgermeister Stadt Freilassing*
Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern
Roland Kamhuber, Bürgermeister Schwindegg
Dr. Bernhard Langhammer, Initiative ChemDelta
Bavaria
Dr. Volker Leib, Vertreter MdB Dr. Hofreiter*
Dr. Andreas Lenz, MdB*
Stephan Mayer, MdB
Gerd Matschke, DB Netz AG, Leiter
Infrastrukturprojekte Süd
Alexander Pawlik, DB Netz AG,
Gesamtprojektleiter der ABS 38
Erwin Schneider, Landrat Altötting*
Florian Schneider, Bürgermeister Stadt
Burghausen*
Sascha Schnürer, MdL
Christian Steinbacher, Südostbayernbahn
Michael Stolze, Bürgermeister Markt Markt
Schwaben*
Andreas Zepper, Bürgermeister Tyrlaching*
** virtuell zugeschaltet*

Ort/Zeit:

Virtuell u. InfoCenter Mühldorf,
10:00 - 11:15

Protokollumfang:

14 Seite(n)

Anlagen:

Präsentation der DB Netz AG

Entschuldigte Projektbeiratsmitglieder:

Hans-Jörg Birner, Bürgermeister Kirchanschöring
Martin Huber, MdL
Michael Koller, MdL
Jost Lammers, Vertreter Flughafen München
Prof. Dr. Angelika Niebler, MdEP
Maria Noichl, MdEP
Hubert Rabenbauer, Bund Naturschutz
Markus Saller, MdL
Benno Zierer, MdL

Nr. Ergebnisse

1. TOP 1: Begrüßung

Begrüßung durch Herrn Josel zur 11. Sitzung des Projektbeirats der ABS 38.

Bei der letzten Projektbeiratssitzung vom 31.01.2023 wurde neben den üblichen Updates aus den einzelnen Planungsabschnitten auch der Ablauf des Genehmigungsverfahrens gemäß MgvG am Beispiel des im Dezember 2022 eingereichten Abschnitts 1.4 skizziert. Dazu können wir Ihnen in dieser Sitzung über die neuen Entwicklungen berichten.

Weiteres zentrales Thema der letzten Sitzung war die Vorstellung des damals noch neuen Veranstaltungsformats „Dialogforum“, welches sich innerhalb dieses Jahres weiter als interaktives Medium etabliert hat. Es fand insgesamt bereits viermal statt und erfreut sich wachsender Beliebtheit, was die Resonanz angeht. Zuletzt hat die ABS 38 in einer Spezialausgabe das Thema Bahnstrom präsentiert und dafür mit Prof. Dr. Arnd Stephan einen externen Experten der Technischen Universität Dresden gewinnen können und dem auch einige Mitglieder des Projektbeirats beigewohnt haben.

Herr Josel informiert, dass weiterhin viel Bewegung im Projekt ist, sowohl was den Austausch mit der Region Südostbayern als auch die Planung angeht: Nächste Abschnitte konnten 2023 zur Vorprüfung eingereicht – und damit weitere Projekt-Meilensteine erreicht werden. Herr Josel gibt an dieser Stelle eine kurze zeitliche Einordnung: Alle 16 Planungsabschnitte der ABS 38 sowie die beiden Planungsabschnitte der DTK befinden sich in der LPH 3/4 Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ein potenzieller Baustart für die ABS 38 ist für 2027/2028 vorgesehen, (für die DTK im Übrigen frühestens 2029). Die Gesamt-Inbetriebnahme der ABS 38 ist für 2035 anvisiert. (Die der DTK für 2037.)

Tagesordnung:

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Landtagswahl: Änderungen im Projektbeirat

TOP 3: Aktuelles aus der Bundespolitik

TOP 4: Projektstand und Terminalschiene: Rückblick, Aktuelles und Ausblick

TOP 5: Vorstellung Planungsausweitung Deutschlandtakt

TOP 6: Bilanz Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

2. TOP 2: Landtagswahl und Änderungen im Projektbeirat

Bei den Landtagswahlen am 8. Oktober 2023 erhielt die bisherige Staatsregierung bekanntermaßen wieder eine Mehrheit im Landtag und hat sich zur Fortsetzung ihrer Arbeit entschlossen. Der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, wurde in seinem Amt bestätigt. Mit der neuen Legislaturperiode beginnen die neugewählten Abgeordneten ihr

Nr. Ergebnisse

Mandat. Das hat auch Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Projektbeirats:

- Nach den Landtagswahlen vom 8. Oktober 2023 gibt es im Stimmkreis Mühldorf am Inn einen neuen direktgewählten Abgeordneten, Herrn Sascha Schnürer. Er tritt im Projektbeirat die Nachfolge von Herrn Marcel Huber an, der bereits Anfang 2022 mit Niederlegung seines Mandats aus dem Projektbeirat ausgeschieden ist.
- Neue Mitglieder des Projektbeirats sind außerdem die Landtagsabgeordneten Markus Saller (Mühldorf am Inn) und Michael Koller (Berchtesgadener Land), die bei den Landtagswahlen über die Liste in den Landtag eingezogen sind.
- Darüber hinaus übernimmt von Seiten der DB Netz AG Gerd Matschke, Leiter Infrastrukturprojekte in der Region Süd die Mitgliedschaft im Projektbeirat von Alfred Schmitt, Leiter Großprojekte in der Region Süd. Herr Matschke stellt sich in diesem Zuge persönlich dem Projektbeirat vor.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern wird für langjährige Mitarbeit im Projektbeirat gedankt und die neu hinzugekommenen Mitglieder begrüßt.

3. TOP 3: Aktuelles aus der Bundespolitik

Herr Josel erläutert, dass die Deutsche Bahn und entsprechend auch das Großprojekt ABS 38 an die gesetzlich vorgegebenen Rahmenbedingungen durch den Bund gebunden sind. Er weist hier auf eine wichtige Entwicklung hin: Der Bundestag hat im Oktober ein neues Paket zum Ausbau der Schieneninfrastruktur auf den Weg gebracht. Im November wird es auch im Bundesrat behandelt werden. Es geht dabei um die Beschleunigung der Bahnprojekte.

In diesem Zusammenhang wurde auch das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) wieder abgeschafft. Herr Josel berichtet, dass dieses Gesetz nach dem Kenntnisstand der Bahn nicht EU-rechtskonform war.

Herr Josel ruft in Erinnerung, dass das MgvG vor knapp drei Jahren dafür sorgte, dass die ASB 38 bei ihren Planungen eine größere Verzögerung in Kauf nehmen musste. Denn im Planungsprozess mussten einige Schritte zurückgegangen werden und einiges neu bzw. anders gemacht werden.

Was die neuen Entwicklungen nun für Folgen für die ABS 38 und den Bahnausbau in der Region haben, kann aktuell noch nicht dargelegt werden, stellt Herr Josel fest. Weiter: Eines ist zumindest nicht erkennbar – dass nun wieder Zeit aufgeholt werden könnte. Herr Pawlik und sein Team werden sich in diesen Wochen mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beraten müssen.

Nr. Ergebnisse

ABS 38-Gesamtleiter Alexander Pawlik ergänzt aus Projektsicht: Die jüngsten Entwicklungen waren eine Überraschung, aber die Abschaffung des MgvG ist zu begrüßen. Derzeit ist eine Festlegung über die Auswirkungen allerdings noch nicht möglich, weil erst abgeklärt werden muss, wie sich das BMDV nun die nächsten Schritte in der Praxis vorstellt. Es kann nur vermutet werden, dass man wieder auf den klassischen Weg in Richtung eines Planfeststellungsverfahrens einbiegen muss. Dabei tauchen aber neue Fragen auf: Wie können Unterlagen, die in jüngster Zeit unter den Maßgaben des MgvG-Prozesses erstellt wurden, nun unter neuem Vorzeichen verwendet werden? In einem Abschnitt fand bereits das öffentliche Auslegungsverfahren statt. Herr Pawlik senkt die Erwartungen: Hoffentlich verlieren wir nicht erneut kostbare Zeit.

Kommentar Herr Heimerl: Die Hoffnung war doch ursprünglich, dass es durch einen Ausstieg aus dem MgvG schneller vorangeht. Jetzt scheint sich die Hoffnung nicht zu realisieren, weil es potenziell zu neuen Verzögerungen kommen könnte.

Herr Pawlik antwortet, dass es in einem Planfeststellungsverfahren weniger Verfahrensschritte als in einem Verfahren nach MgvG gibt. Allerdings kommt es nun auf die Details an, um eine neue Geschwindigkeit zu bekommen. Das muss mit allen Projektbeteiligten abgestimmt werden. Das Ziel ist, bei der Terminalschiene für die Einreichungen Wort zu halten und keinen Verschiebung auf lange Zeit zu haben.

Herr Josel ergänzt, dass man sich durch das MgvG auf neue Strukturen hat einlassen müssen. Die ursprüngliche Hoffnung war, schnell aus dem MgvG aussteigen zu können. Weil das nicht möglich war, musste die Planung in den letzten Jahren auf Grundlage der neuen Strukturen erfolgen. Nun doch sofort auszusteigen, war eine Überraschung. Um die gefunden Strukturen nicht wieder neu aufzuziehen, ist jetzt die Hoffnung, dass mit dem Ende des MgvG nicht alles noch einmal durcheinandergebracht wird. Das sieht der Bund ähnlich. Darum muss alles abgestimmt werden, um formale Fehler und mögliche Gerichtsverfahren zu vermeiden.

Herr Matschke fügt hinzu, dass die Aufhebung des MgvG vor allem die Risiken für die ABS 38 minimiert, weil das Planfeststellungsverfahren ein bewährtes Verfahren ist, das alle Projektbeteiligten kennen. Der Vorteil des MgvG-Ausstiegs ist also vorrangig die Risikovermeidung, nicht eine Beschleunigung.

Herr Mayer fragt: Es wäre gut gewesen, hätte man schneller aussteigen können, aber das Ende des MgvG ist zu begrüßen. Ihr Argument war in der Vergangenheit, dass manche Verfahrensschritte parallel und zu beiden Verfahren passend geführt wurden. Können Sie uns eine Zusammenstellung liefern, bei genau welchen Verfahrensschritten es zu Verzögerungen gekommen ist und welche Verfahrensschritte übernommen werden konnten?

Nr. Ergebnisse

Herr Josel und Herr Pawlik antworten, das mitzunehmen und dem Projektbeirat eine Zusammenstellung zeitnah zur Verfügung zu stellen.

4. TOP 4: Projektstand und Terminalschiene: Rückblick, Aktuelles und Ausblick

Herr Pawlik steigt in die Vorstellung des aktuellen Projektstands ein, in dem auch die Terminalschiene mitbehandelt wird. Abschnittsweise wird ein Rückblick auf das vergangene Jahr, die aktuellen Themen und ein Ausblick auf die kommenden Meilensteine gegeben.

Abschnitt 1 Markt Schwaben-Ampfing

Im Abschnitt 1 Markt Schwaben-Ampfing wurde dieses Jahr ein Dialogforum mit Themenschwerpunkt Bahnstrom veranstaltet. Zum Dialogforum geladen war der renommierte Bahnstrom-Experte Prof. Dr. Stephan von der TU Dresden. Anlass des Dialogforums ist die erstmalige Elektrifizierung der südostbayerischen Bahnstrecken im Zuge der ABS 38. In den Abschnitten 1.6, 1.7, 2.1 und 2.2 werden dazu über der Bahnstrecke Hochspannungsleitungen geplant, auf denen der Bahnstrom zur zentralen Einspeisung auf die neuen Oberleitungen in Mühlendorf verlaufen soll. Ziel des Dialogforums war die frühzeitige Information der betroffenen Kommunen über die Maßnahmen, bevor die Planunterlagen der Abschnitte eingereicht bzw. öffentlich ausgelegt werden.

Im Abschnitt 1 wurden dieses Jahr viele Informationsgespräche geführt. Im Fokus standen insbesondere Grundstückseigentümer:innen im Abschnitt 1.4. Das Team wollte die betroffenen Anrainer:innen vor der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen persönlich über die Betroffenheit informieren, z.B. darüber, welche Flächen dauerhaft oder während der Bauzeit beansprucht werden. Betroffene sollten bei der öffentlichen Auslegung nicht überrascht werden. Das Feedback der Gespräche war überwiegend positiv.

Herr Pawlik führt weiter aus, dass es beim Thema Barrierefreiheit des Bahnhofs Markt Schwaben im vergangenen Jahr große Fortschritte gegeben hat. Bisher war der planfestgestellte barrierefreie Ausbau des Bahnhofs nicht mit der für die Inbetriebnahme der ABS 38 notwendigen Bahnhofskonfiguration vereinbar. In intensiven Gesprächen auch mit Bürgermeister Stolze und Landrat Niedergesäß konnten sich alle Beteiligten prinzipiell auf eine Zwei-Stufen-Lösung einigen. In einer ersten Stufe werden die Bahnsteige bis 2028 stufenlos erreichbar, z.B. durch den Bau von Aufzügen. In der zweiten Stufe werden mit Inbetriebnahme der ABS 38 die Bahnsteighöhen und -längen im Endzustand vollständig barrierefrei ausgebaut. Der Bund hat dem Zwei-Stufen-Plan bereits zugestimmt, mit dem Freistaat laufen aktuell noch letzte Gespräche, dann kann mit der Planung begonnen werden.

Nr. Ergebnisse

Herr Pawlik blickt im Abschnitt 1 auf die Begleitung des städtebaulichen Wettbewerbs auf dem ehemaligen Meindl-Gelände in Dorfen zurück. Aktuell plant die Bahn für den neuen Bahnhof Dorfen eine aufwärtskompatible Personenunterführungen von Norden zu den Bahnsteigen, die bei Bedarf nach Süden hin zum neuen Stadtviertel geöffnet werden kann. Der Bahnhof liegt zukünftig weiter östlich als bisher, in direkter Nachbarschaft zum Wettbewerbsgelände. Bestandteil des Wettbewerbs war außerdem eine neue Brücke über die Bahnstrecke, hier gilt es die Planungen der ABS 38 zu berücksichtigen.

Aktuell ist der Abschnitt 1 durch die öffentliche Auslegung der Planunterlagen des Abschnitts 1.4 geprägt. Bis 20. November 2023 können Einwendungen eingereicht werden, die dem Projekt anschließend vom Eisenbahn-Bundesamt zur Bearbeitung übermittelt werden. Es wird mit einer geringen Zahl von Einwendungen im niedrigen zweistelligen Bereich gerechnet, trotz der Abschnittslänge von 8 km. Herr Pawlik wertet das nicht nur als Ergebnis guter Kommunikation, sondern auch als Zeichen für den Rückhalt der ABS 38 in der Bevölkerung.

Kurz vor dem nächsten Meilenstein stehen indes die Abschnitte 1.2 und 1.6, die vorbehaltlich der aktuellen Entwicklungen mit dem Ende des MgvG voraussichtlich noch dieses Jahr ins Genehmigungsverfahren starten sollen. Dazu laufen aktuell die Abstimmungen mit dem Bund.

In den restlichen Abschnitten 1.3, 1.5 und 1.7 ist geplant, im kommenden Jahr den aktuellen Planungsstand öffentlich in Form einer virtuellen Informationsveranstaltung (Webcast) vorzustellen. Nach der Pandemie findet der Kontakt mit der Öffentlichkeit zwar wieder vermehrt vor Ort, u.a. im InfoCenter, statt. Mit dem virtuellen Format Webcast wurden aber sehr positive Erfahrungen gemacht, weil damit viele Menschen durch die Aufzeichnung der Veranstaltung auch im Nachgang noch erreicht werden können.

Herr Pawlik weist darauf hin, dass im Schnittstellenprojekt Walpertskirchener Spange im Dezember 2023 Erörterungstermine stattfinden werden. Die Planungen liegen nicht bei der ABS 38, werden aber aktiv begleitet. Im Bereich Obergeislbach, wo die Planungen aufeinandertreffen, arbeiten beide Seiten zusammen an einem durchgehenden Lärmschutz.

Frage Herr Dr. Langhammer: Was ist das Verkehrskonzept der Walpertskirchener Spange? Werden von Mühldorf Züge zum Flughafen fahren?

Herr Josel antwortet, dass die verkehrliche Aufgabenstellung mit dem Freistaat Bayern als Besteller des Nahverkehrs abgestimmt ist. Sie sieht einen stündlichen Regionalverkehrszug von Regensburg und Landshut über den Flughafen kommend nach Mühldorf, alle zwei Stunden weiter bis Salzburg vor. Das Zugangebot von und Richtung München ändert sich durch die Walpertskirchener

Nr. Ergebnisse

Spange nicht, tatsächlich soll auch diese Relation mit Inbetriebnahme der ABS 38 ausgeweitet werden.

Nachfrage Herr Dr. Langhammer: Soll keine S-Bahn von Erding über die Walpertskirchener Spange geführt werden?

Antwort Herr Josel: Die S-Bahn (heute S2) von Markt Schwaben nach Erding soll in Zukunft mit dem Erdinger Ringschluss zum Flughafen geführt werden. Auch Dorfen wird an das S-Bahn-Netz angeschlossen, allerdings nicht über die Walpertskirchener Spange, sondern über einen neuen S-Bahn-Ast aus Markt Schwaben über die ABS 38. Das ist Teil der verkehrlichen Aufgabenstellung der ABS 38. Insbesondere der Bahnhof Dorfen muss als neuer Endbahnhof der S-Bahn dafür ausgelegt werden.

Frage Herr Grundner: Die Abschnitte 1.2 und 1.6 sollen dieses Jahr ins Genehmigungsverfahren starten, wann ist das im Abschnitt 1.5 geplant?

Antwort Herr Pawlik: Es ist geplant, alle Abschnitte bis Ende 2024, spätestens Frühjahr 2025 zur Genehmigung einzureichen. Aktuell prüfen wir die Auswirkungen der MgvG-Aufhebung diesbezüglich, halten am Zeitplan aber weiterhin fest.

Abschnitt 2 Ampfing-Tüßling

Herr Pawlik stellt dar, dass der Abschnitt 2.1 im Mai 2023 zur Genehmigung eingereicht wurde. Aktuell laufen hier Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt. Planerisch stehen hier die Bahnstromleitung, die Oberleitung und die Erneuerung der Stellwerke im Mittelpunkt, da die Strecke bereits zweigleisig ausgebaut ist.

Frage Herr Dr. Langhammer: Wenn Sie von der Elektrifizierung sprechen, meinen Sie nur die bauliche Vorbereitung im Abschnitt, weil die eigentliche Elektrifizierung erst mit Fertigstellung der gesamten ABS 38 kommt oder soll die Elektrifizierung abschnittsweise in Betrieb genommen werden?

Antwort Herr Pawlik: Der Bau findet abschnittsweise statt, die Elektrifizierung kann aber erst vollzogen werden, wenn der Knoten in Mühldorf bereit ist, weil von dort der Bahnstrom in die Oberleitung eingespeist wird.

Herr Pawlik setzt seinen Vortrag fort: Das bereits beschriebene Dialogforum zum Thema Bahnstrom ist an dieser Stelle auch nochmal einmal für den Abschnitt 2 zu nennen. Aktuell läuft im Abschnitt 2.1 die Überarbeitung der Planunterlagen auf Basis der ersten Rückmeldungen des Eisenbahn-Bundesamts. Das ist ein normaler Prozess, nach dessen Abschluss die öffentliche Auslegung der Planunterlagen durch das EBA möglich ist.

Nr. Ergebnisse

Parallel läuft die Fertigstellung der Planunterlagen für den Abschnitt 2.2, sodass auch dieser Abschnitt 2024 zur Genehmigung eingereicht werden kann. Die Öffentlichkeit wird frühzeitig über die finale Planung informiert und dann voraussichtlich 2025 im Rahmen des Auslegungsverfahrens beteiligt.

Abschnitt 3 Tüßling-Freilassing

Herr Pawlik führt aus, dass auch im Ostabschnitt dieses Jahr ein Dialogforum mit Kommunalvertreter:innen durchgeführt wurde. Das Dialogforum beschäftigte sich hauptsächlich mit dem weiteren Vorgehen und der Terminalschiene im Abschnitt. Thema war die geplante abschnittsweise Vorstellung der Entwurfsplanung, auf Grundlage derer anschließend die Planunterlagen für die Genehmigung erstellt werden, sowie die Klärung von Umweltbelangen. Im Vergleich zu den Westabschnitten werden die Abschnitte 3.1 bis 3.6 tendenziell als letzte eingereicht. Diese zeitliche Entzerrung ist auch notwendig, weil das Anhörungsbehörde (das Eisenbahn-Bundesamt) aus Kapazitätsgründen eine gestaffelte Abarbeitung der Abschnitte durchführt. Außerdem wurde das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz besprochen. Über die neueste Entwicklung hierzu wird das Team auch im Osten zu gegebenem Zeitpunkt informieren.

Herr Pawlik weist auf eine positive Entwicklung im Abschnitt 3 hin: Für zwei neue Bahnhöfe (Saaldorf-Surheim und Freilassing Nord) konnte eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat abgeschlossen werden, sodass die Bahnhöfe parallel zur ABS 38 geplant werden können. Es ist zu beachten, dass das Baurecht für die neuen Bahnhöfe nicht an das der ABS 38 gekoppelt sein wird.

Die am Dialogforum angekündigte Präsentation der Entwurfsplanung hat indes begonnen. Im Abschnitt 3.2 zeigte das Team auf einem gutbesuchten Infomarkt in Tyrlaching der Öffentlichkeit den neuen Planungsstand mit Visualisierungen, den ausgedruckten Planunterlagen und Fachexpert:innen. Herr Pawlik weist in diesem Zusammenhang auf die Diskussionen vor Ort hin. Anders als im Abschnitt 1 (200 km/h) wird der Abschnitt 3 mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h geplant. Das ermöglicht u.a. den Erhalt von Bahnübergängen an geeigneten Stellen. Dazu geht die ABS 38 auf alle Kommunen zu, um Fall für Fall Lösungen zu finden.

Herr Pawlik beschreibt die aktuellen Schritte im Abschnitt 3: Die Entwurfsplanung soll 2024 für die gesamte Strecke vorgestellt werden. Als nächstes steht der Abschnitt 3.5 an, der die Strecke im Gebiet der Stadt Laufen umfasst. Hier wird eine große Resonanz erwartet, man freut sich auf die Nähe zur Bevölkerung vor Ort. Neben der Fertigstellung der Entwurfsplanung laufen auch die Planungen zu den Umwelt- und Ausgleichsmaßnahmen. Mit den Trägern öffentlicher Belange laufen hier bereits vor dem offiziellen Auslegungs- und Beteiligungsverfahren Gespräche, sodass erste Ergebnisse schon jetzt in die Entwurfsplanung

Nr. Ergebnisse

eingearbeitet werden können. Eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange führt hoffentlich auch zu einer niedrigen Zahl an Einwendungen und damit einem reibungslosen Genehmigungsprozess.

Abschnitt 4 Tüßling-Burghausen

Die Strecke im Abschnitt 4 bleibt wie heute eingleisig, wird aber elektrifiziert. Die Planungen wurden hier den einzelnen Kommunen vorgestellt. Mit der Stadt Burghausen konnte eine Einigung zu einem Brückenbauwerk erzielt werden, wofür jetzt technische Umplanungen laufen. Gleichzeitig befindet sich die ABS 38 in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und dem Chemiedreieck zum Thema Schwerlastverkehr. Hier gab es auch Spitzengespräche mit dem Bayerischen Innenministerium, die zur Etablierung eines Arbeitskreises geführt haben. Wie auch von Ministerium bestätigt, ist das Ziel nichttechnische Lösungen zu finden. Eine Oberleitungs-Hebeanlage z.B. ist sehr teuer und störungsanfällig.

Einwurf Herr Dr. Langhammer: Ich habe gehört, solche Hebeanlage gebe es in Deutschland nur fünfmal, also sehr selten. Es geht beim Schwerlastverkehr auch weniger um das Gewicht als um die Dimensionen der Transporte.

Herr Pawlik bemerkt, dass man sich bewusst ist, dass Anrampungen und Unterführungen für diese besonders hohen und langen Fahrzeuge nicht machbar sind. Dafür gibt es den Arbeitskreis, indem einvernehmlich Lösungen gesucht werden.

Einwurf Herr Dr. Langhammer: Die Autobahn GmbH hat im Bereich Markt bereits eine tragbare Lösung vorgelegt, es gibt also Hoffnung.

Herr Pawlik führt den Vortrag fort: Im Abschnitt 4 wurde die Planung vor kurzem in einem Webcast der Öffentlichkeit vorgestellt. Bis zu 200 Leute haben sich zugeschaltet. Das Format hat sich damit auch nach der Pandemie bewährt. Weiterhin werden auch hier persönliche Gespräche geführt. Die Einreichung der Genehmigungsunterlagen soll im Abschnitt 4 im Dezember 2023 stattfinden.

5. TOP 5: Vorstellung Projektausweitung Deutschlandtakt

Herr Josel berichtet, dass die ABS 38 um einen fünften Abschnitt erweitert wird. Der Abschnitt umfasst die Leistungsfähigkeitssteigerung der Strecke Mühldorf-Simbach. Herr Josel erklärt den Hintergrund der Projektausweitung: Im Zuge der Aufstellung des Deutschlandtakts finden auch Gespräche mit den Nachbarländern, z.B. mit der Österreichischen Bundesbahn statt. Dabei wurde immer wieder deutlich, dass die ÖBB großes Interesse daran hat, die Relation München-Wien zu beschleunigen. Heute braucht die Fahrt über Rosenheim und Salzburg bis zu 4 Stunden. Mit der ABS 38 sollen Züge nach Wien zwar die kürzere Strecke über Mühldorf benutzen. Bezüglich der Fahrzeitreduzierung ist der Effekt allerdings relativ gering. Deswegen hat man im Deutschlandtakt

Nr. Ergebnisse

vorgesehen, dass bereits laufende Projekt der Elektrifizierung Wels - Braunau auf deutscher Seite von Simbach nach Mühldorf fortzuführen. Dadurch verkürzt sich die Strecke von München nach Linz noch einmal erheblich. Westlich von Julbach entsteht außerdem eine Überhol- und Kreuzungsstelle für die Züge.

Als Kontext ist noch zu erwähnen, dass auch die Strecke Landshut - Mühldorf elektrifiziert wird, aber nicht als Teil der ABS 38.

Herr Pawlik bewertet die Ergänzung um dieses Projekt als sinnvoll. Aktuell können Züge auf der Strecke Mühldorf - Simbach bis zu 120 km/h schnell fahren, geplant wird jetzt eine Geschwindigkeitsanhebung auf 140-160 km/h. Aktuell ermittelt das Team die Grundlagen für den Abschnitt 5 und legt eine sinnvolle Abschnittsunterteilung in 5 bis 6 Bereiche vor. In dem Zuge wird das Team auch den Kontakt mit den Kommunen und Landkreisen suchen.

Kommentar Herr Dr. Langhammer: Ich bitte darum, frühzeitig das Thema Schwerlastverkehr zu berücksichtigen. Das Problem ist aktuell, dass die Autobahn aufgrund niedriger Brücken nicht für groß dimensionierte Fahrzeuge (bis zu 7 Meter hoch) befahrbar ist. Aktuell fahren die Fahrzeuge in großen Umwegen um die Autobahn herum. Auch in Marktld dient die Überquerung der Autobahn lediglich dazu, alternative Routen zur Autobahn benutzen zu können. Die elektrifizierte Strecke würde parallel zur Autobahn eine weitere Barriere für den Schwerlastverkehr bedeuten. Es ist also wichtig, das frühzeitig zu bedenken und am besten eine Brücke über die Bahnstrecke zu planen.

Herr Pawlik versichert, dass hier alle regelmäßig informiert werden. Gerade darum soll jetzt die Grundlagenermittlung möglichst schnell abgeschlossen werden, um sich diesen Themen widmen zu können.

Herr Josel weist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung der ABS 38 für die Region Südostbayern und den Knoten Mühldorf hin. Aktuell ist das gesamte Netz um den Knoten Mühldorf ein „Dieselneest“. In Zukunft werden die Strecken nach München, Landshut, Simbach, Burghausen und Freilassing elektrifiziert. Nur für die Strecken durchs Rottal nach Passau und die Traun-Alz-Bahn nach Traunstein ist eine Elektrifizierung derzeit nicht absehbar. Dort sind eventuell Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge sinnvoll. Die Strecke Rosenheim - Mühldorf wird bei der Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans sicherlich an Bedeutung gewinnen und perspektivisch elektrifiziert werden. Das gebietet sich u.a. aus Resilienzgründen, um für den Güterverkehr auch Umleiterverkehre zu ermöglichen. Insgesamt kommt es damit zu einer grundlegenden Änderung des Knotens Mühldorf, der nicht nur mehr Kapazität hat, sondern auch aus Umweltsicht Verbesserungen bringt, wenn der CO₂-Ausstoß von Dieselnügen verschwindet. Das dient auch dem Klimaschutz.

Frage Herr Heimerl: Ist es gesetzt, dass Mühldorf als Halt im Fernverkehr aufgenommen ist?

Nr. Ergebnisse

Herr Josel antwortet, dass eine Fernverkehrshalt in Mühldorf im Deutschlandtakt vorgesehen ist. Die Fernverkehrslinie München – Wien soll alle zwei Stunden in Mühldorf halten. Der Bahnhof Mühldorf wird für den Fernverkehr in der Bahnsteiglänge aufgerüstet. Lediglich die Fernverkehrslinie von München nach Salzburg soll laut Deutschlandtakt ohne Halt durchfahren, so wie es heute auch in Rosenheim der Fall ist. Herr Josel weist darauf hin, dass das tatsächliche Fernverkehrsangebot aber weder vom Bund noch vom Land bestellt wird, sondern auf den eigenwirtschaftlichen Entscheidungen der Fernverkehrsunternehmen basiert. Die Unternehmen wägen dabei ab zwischen möglichst kurzen Reisezeiten zwischen den großen Städten einerseits und der Erschließung möglichst vieler potenzieller Fernverkehrsfahrgästen. Mit seiner zentralen Lage im Schienennetz bietet sich Mühldorf deshalb als Fernverkehrshalt durchaus an. Das endgültige Angebot ist also noch nicht gesetzt.

Frage Herr Heimerl: Was können wir tun, um sicherzustellen, dass der Fernverkehr in Mühldorf halten wird?

Einwurf Herr Mayer: Es wäre doch sinnvoll, sich möglichst frühzeitig an die ÖBB zu wenden.

Antwort Herr Josel: Mit Inbetriebnahme der ABS 38 Mitte der 2030er Jahre werden die technischen Voraussetzungen für Fernverkehr in und über Mühldorf gegeben sein, darunter auch Fernverkehrsbahnsteige in Mühldorf. Welche konkreten Maßnahmen jetzt bereits sinnvoll sind, um mit den Fernverkehrsunternehmen über den Halt in Mühldorf zu sprechen, kann zu diesem Zeitpunkt nicht abschließend gesagt werden.

Frage Herr Grundner: Wird sich durch die neue Linienführung der Railjets statt über Rosenheim dann über Mühldorf und Simbach/Braunau etwas an den Zugfrequenzen im westlichen Abschnitt der ABS 38 ändern? Steigt der Zugverkehr durch den neuen Abschnitt nun zusätzlich?

Antwort Herr Josel: Die Verlegung des Fernverkehrs Richtung Salzburg und Wien von der Strecke über Rosenheim auf die Strecke über Mühldorf war bereits von Anfang an Bestandteil der ABS 38-Planungen. Die Zugfrequenz ändert sich durch den neuen Abschnitt insgesamt nicht. Nur im Ostabschnitt findet eine Verlagerung statt, weil der Fernverkehr nach Wien nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen über Salzburg, sondern nun über die kürzere Strecke Simbach führen soll.

Frage Herr Dr. Langhammer: Hat der zusätzliche Abschnitt 5 Auswirkungen auf den Terminplan für die Inbetriebnahme der Abschnitte 1 bis 4?

Nr. Ergebnisse

Antwort Herr Pawlik: An der Inbetriebnahme der Abschnitte 1 bis 4 Mitte der 2030er Jahre wird festgehalten. Die Planungen des neuen Projekts sind zeitlich entkoppelt.

Frage Herr Probst: Welche Zeitschiene wird dem Abschnitt 5 zugrunde gelegt?

Herr Pawlik antwortet, dass nach jetzigem Stand das neue Projekt in einem beschleunigten Verfahren bis 2040 umgesetzt werden kann. Mehr kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Herr Josel fügt hinzu, dass im Zuge der Planungen die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung erstellt wird, die die konkreten Anforderungen für das Projekt enthalten und einen genaueren Zeitplan ermöglichen.

Frage Herr Dr. Langhammer: Kann in diesem Zuge z.B. die Thematik einer Neubaustrecke Burghausen-Marktl diskutiert werden? Eingleisige Strecken sind generell ungünstig.

Herr Josel antwortet, dass wegen Bauarbeiten oder Störfällen generell Alternativen sinnvoll sind. In dem Kontext der Planungen des neuen Projekts bietet es sich also an, auch darüber nachzudenken. Eine Stellungnahme der Chemieindustrie wäre zu begrüßen.

Kommentar Herr Mayer: Bezüglich der Frage, ob der Abschnitt 5 zu einer Verzögerung der Inbetriebnahme der anderen Abschnitte führen würde, sehe ich es eher umgekehrt. Schließlich kam der Druck, den Abschnitt 5 in die Planung aufzunehmen vor allem von österreichischer Seite. Auch aus der Region haben wir das schon lange gefordert und begrüßen deshalb den Planungsstart. Wenn ich es richtig verstanden habe, plant die ÖBB bereits ab 2035 die Umlegung des Fernverkehrs über Braunau und Mühldorf. Ich gehe also davon aus, dass der Druck, die ABS 38 so schnell wie möglich umzusetzen nun noch größer ist.

Herr Josel bestätigt, dass es von österreichischer Seite eine klare Erwartungshaltung gibt. Bei der Planung und Umsetzung der ABS 38 einschließlich des neuen Projekts steckt der Teufel allerdings im Detail. Es kommt auf die Verfügbarkeit von Fachkräften und Baufirmen an. Davon hängt der konkrete Zeitplan ab. Der Druck, eine schnelle und leistungsfähige Verbindung von München nach Wien so schnell wie möglich herzustellen ist auf jeden Fall hoch.

Herr Pawlik fügt hinzu, dass für eine schnellstmögliche Umsetzung des neuen Projekts Diskussionen über zusätzliche Neubaustrecken (Bsp. Gedanken zu einer Neubaustrecke Burghausen-Marktl) zur Entschleunigung führen könnten. Eine reine Elektrifizierung ist hingegen deutlich einfacher realisierbar. Herr Josel bemerkt, dass man über eine Etappierung nachdenken sollte.

Nr. Ergebnisse

6. TOP 6: Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Herr Pawlik informiert über die Stakeholder-Beteiligung im Jahr 2023. Das Jahr war geprägt von stark gestiegenem Kontakt mit der Öffentlichkeit. Das kann sowohl auf das Ende der Pandemie als auch auf die fortschreitende, sich zunehmend konkretisierende Planung zurückgeführt werden. Allein auf der Webseite gab es über 50.000 Klicks, mehr als in den Pandemie Jahren zusammengenommen. Auch die Zahl der Stakeholder-Anfragen hat zugenommen und beläuft sich auf durchschnittlich einer Anfrage pro Tag. Die Zahl der Stakeholder-Termine beläuft sich auf ca. 1 pro Kalenderwoche. Zuletzt ist hier der Infomarkt im Abschnitt 3.2 zu nennen, bei dem insgesamt zwanzig Mitarbeitende der Bevölkerung vier Stunden lange Rede und Antwort standen. Fachexpert:innen können in diesem Beteiligungsformat ganz individuell auf die konkreten Themen der Interessierten und Betroffenen eingehen. Das positive Feedback aus der Veranstaltung bestätigt das Team im Vorgehen.

Das InfoCenter hat dieses Jahr über 800 Besucher:innen empfangen. Die Ausstellung im InfoCenter bietet eine Vielzahl an Möglichkeiten, über das Projekt zu informieren. Das bauen wir weiter aus, um die vielfältigen Fragen und Themen der Menschen aus der Region zu beantworten. Neu gibt es z.B. ein interaktives Reliefmodell, mit dem man alle Maßnahmen auf einen Blick und im Detail lokalisieren kann. Ein Highlight im InfoCenter war der „Tag der Schiene“ im September 2023, der zusammen mit der Südostbayerbahn veranstaltet wurde. Herr Pawlik verkündet überdies, dass das InfoCenter in Zukunft neben den aktuellen Öffnungszeiten am Donnerstag 14 bis 18 Uhr auch noch an einem zweiten Wochentag geöffnet werden soll.

Neben dem InfoCenter am Bahnhof Mühldorf hat die Deutsche Bahn in Kooperation mit Unternehmen den „Technologepark Mühldorf“ eröffnet. Herr Pawlik bezeichnet die neue öffentliche Dauerausstellung als gelungenes Beispiel, wie das Thema Lärmschutz eindrücklich präsentiert und erlebbar gemacht werden kann. Im Park finden sich eine Reihe von Lärmschutzwänden in verschiedenen, ansprechenden Gestaltungsformen zum Anfassen. Das ist auch Zeichen dafür, dass die Region mit der ABS 38 den lang ersehnten Lärmschutz bekommt.

Herr Pawlik beendet den TOP Öffentlichkeitsarbeit mit einem Hinweis auf die nächste Veranstaltung. Vom Verein „Main Line for Europe“ wird Frau Annika Hummel am 23.11.2023 zu Gast sein. Der Verein, früher bekannt unter dem Titel „Magistrale für Europa“ setzt sich dafür ein, dass von Paris bis Budapest ein leistungsfähiges, grenzüberschreitendes Schienennetz entsteht. Die ABS 38 ist eines der Schlüsselprojekte für die Umsetzung dieser Vision.

7. Sonstiges:

Nr. Ergebnisse

Frage Herr Heimerl: Als Nachfrage, wurde das MgvG komplett abgeschafft?

Herr Josel antwortet, dass das MgvG vollständig aufgehoben wurde, so steht es im Bundestagsbeschluss zur Planungsbeschleunigung. Seinen Informationen zu Folge, sei das MgvG wohl nicht EU-rechtskonform gewesen. Herr Pawlik ergänzt, dass bisher der Ausstieg aus dem Genehmigungsverfahren über Maßnahmengesetz im bestehenden Recht (MgvG) möglich war und angestrebt wurde, nun aber durch vollständige Aufhebung des MgvG eine neue Rechtsgrundlage besteht.

8. Schlusswort:

Die Präsentation und das Protokoll der Projektbeiratssitzung werden im Nachgang wieder auf die Projekthomepage der ABS 38 gestellt.

Der nächste Projektbeirat wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2024 stattfinden.
