

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Webcast	Auf den Bildern der Brücken im Bereich Ottenhofen war kein Lärmschutz ersichtlich, kommt da keiner hin?	Im Bereich Ottenhofen gibt es zwei Lärmschutzwände im Bereich der Brücken bei der Römerstraße südlich der Gleise und im Bereich Dorfstraße, Unterschwillach ebenfalls südlich der Gleise. Bei den Brücken Anzinger Sempt und Forstinninger Sempt empfiehlt der Gutachter als aktive Maßnahme das besonders überwachte Gleis. Eine klassische Lärmschutzwand ist hier nicht vorgesehen.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Haben auch Weiler eine Chance auf Schallschutz?	Jede Art von Bebauung wird von Gutachtern auf Schallschutzmaßnahmen geprüft, auch wenn kein Bebauungsplan vorhanden ist. Dann richtet sich die Betrachtung des Gutachters auf die direkte Bebauung vor Ort, auf die Haupt- und Nebengebäude sowie auf die Nutzung der Flächen. Natürlich gibt es auch dort einen Anspruch auf Schallschutz, sowohl aktiv als auch passiv. Bei Splittersiedelungen oder ganz vereinzelt Weilern spielt allerdings das Thema der Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Laut Gesetz muss der Nutzen im entsprechenden Verhältnis zu den Kosten stehen. Für diese Fälle gibt es Maßnahmen wie das besonders überwachte Gleis als aktiven Schallschutz oder passive Maßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Gibt es bei der Straßenüberführung Rottmann entsprechenden Lärmschutz?	Auf der Nordseite der Gleise ist bis genau in den heutigen Bahnübergangsbereich eine Lärmschutzwand geplant. Diese reicht nicht bis zur Straßenüberführung, sondern bis zur heutigen Rottmannerstraße.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Webcast	Der grösste Bereich in Unterschwillach nur 1.5 m? Warum das denn??	Die Höhe der Schallschutzwand ergibt sich aus einer Abwägung, welche die Anzahl der Nutzeneinheiten und Wohneinheiten sowie die Schutzfälle und die Belastung einbezieht. Der Gutachter orientiert sich dabei an Grenzwerten und findet das korrekte Maß entsprechend der Vorgabe der Wirkung und Ursache. Im Bereich Unterschwillach hat sich das Optimum aus passivem und aktivem Lärmschutz ergeben, deshalb ist die Höhe der Schallschutzwand mit 1.5 m geplant. In diesem Fall muss auch beachtet werden, dass die Gleise oben auf dem Damm liegen, und sich die Ausbreitung des Schalls somit anders auswirkt, als auf der Ebene.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Hinweis	Webcast	In Unterschwillach gibt es auch südlich eine Wohnbebauung, da muss auch Lärmschutz hin.	Zwischen der südlichen Bebauung und den Gleisen wird es eine Schallschutzwand geben.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Webcast	Gibt es zwischen km 23 und km 24 keinen Lärmschutz außer direkt an der Überführung?	In diesem Bereich wird der Anspruch auf Lärmschutz durch die Maßnahme besonders überwachtes Gleis und passivem Schallschutz am Rand der Siedlung sichergestellt. Die gesetzlichen Vorgaben und Grenzwerte werden auch hier selbstverständlich eingehalten.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Ist das Gutachten zu Lärmschutz bereits erstellt, wenn ja, ist es einsehbar ?	Es wird ein Gutachten zum Lärm- und Erschütterungsschutz erstellt, das für jeden Abschnitt der Ausbaustrecke eine wichtige Unterlage im Genehmigungsverfahren ist und bei der Aufsichtsbehörde eingereicht wird. Derzeit ist das Gutachten in der Finalisierung. Das Gutachten wird öffentlich ausgelegt, Fragen können Sie aber auch direkt an uns stellen.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Guten Abend, wie hoch ist der Schallschutz im Bereich Hörlkofen Bahnhofstraße, westlich des Bahnhofes Hörlkofen, nördlich der Gleise geplant (vom Gleisniveau aus gerechnet)? Aus welchem Material?	Die Bahnhofstraße verläuft erst parallel zu den Gleisen und knickt dann ab. Dort ist die Lärmschutzwand nördlich der Gleise vier Meter hoch. Das Niveau ist ab Schienenoberkante gerechnet. Das heißt, die Lärmschutzwand wird ab der in einem Dammbereich liegenden Schiene vier Meter nach oben bemessen. Vermutlich wird eine klassische Aluwand gebaut. Bei der genauen Gestaltung der Wand können die Gemeinde und die Bürgern mitreden.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	warum kein Lärmschutz zwischen Willgruber und Ortsgrenze Hörlkofen ??	In diesem Bereich ist Lärmschutz in Form der aktiven Maßnahme besonders überwachtes Gleis geplant. Ob auch passive Schallschutzmaßnahmen greifen, kann je nach Wohngebäude genau nachgeschaut werden. In diesem Bereich ist die Bebauung vereinzelt und teilweise weiter von der Strecke entfernt, sodass eine Lärmschutzwand als Option nicht in Frage kommt und die Grenzwerte mit anderen Maßnahmen sichergestellt werden.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Kann die Gemeinde die Kosten für die zusätzlichen 2,5 Meter Lärmschutzwand übernehmen?	Grundsätzlich können die Gemeinden immer ein Verlangen oder eine zusätzliche Forderung beim Projekt anmelden. Wenn die Finanzierung gesichert ist, können Anliegen mitgeplant und umgesetzt werden.
1.2	übergreifend	Erschütterungs-schutz	Frage	Webcast	wie ist das mit Erschütterungen ? gerade wenn später mit 200km/h gefahren wird	Es wird nicht nur ein baubedingtes, sondern auch ein betriebsbedingtes Erschütterungsgutachten erstellt, das auch Teil des Genehmigungsverfahrens ist. Dafür werden Messungen vor Ort durchgeführt, auch in und an Wohngebäuden. Sowohl bahnnah und bahnferne Bereiche werden von einem Gutachter betrachtet. Messungen finden vor allem in bahnnahe Bereichen statt. Falls noch kein Gutachter bei einer bahnnahe Stelle vor Ort war, wird dies noch geschehen. Bei nahen Bebauungen wird das Gleis noch gebettet oder auf Unterschottermatten auf das Betonwerk gelegt. Es wird sichergestellt, dass es keine einschränkenden Erschütterungen geben wird. Bei der Geschwindigkeit ist die Erschütterung eher zweitrangig. Vor allem bei schnelleren und modernen Zügen gibt es keinen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und der konkreten Erschütterung.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Was hilft mir ein Schallschutzfenster und Lüfter, wenn ich auf der Terrasse sitze?	Passive Maßnahmen wie etwa Schallschutzfenster und -lüfter decken nur Innenwohnbereiche wie zum Beispiel Schlafzimmer ab, in denen man einen hohen Sauerstoffverbrauch hat, aber nicht das Fenster öffnen möchte. Auf der Terrasse, im Garten und auf öffentlichen Flächen hat der passive Schallschutz tatsächlich keinen Nutzen, weshalb in Bereichen mit größerer Bebauung aktive Schallschutzmaßnahmen verwendet werden.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Ist dort, wo es einen aktiven Lärmschutz geben soll, in bestimmten Fällen auch zusätzlich ein passiver Lärmschutz möglich?	Ja, das ist möglich. Wenn es leichte Überschreitungen bei den Grenzwerten gibt, kann auch in eng besiedelten Gebieten neben einer Schallschutzwand noch passiver Lärmschutz zum Tragen kommen. Gerade jedoch in dicht besiedelten Bereichen mit einer modernen Anlage, einem neuen Oberbau und einer Lärmschutzwand wird sich die Lärmsituation für viele Anwohner verbessern, zumal auch leisere Elektrozüge die Dieselloks ersetzen werden. Trotz dem Bau eines zweiten Gleises wird sich die Situation für die Meisten verbessern, da durch den Ausbau erstmals ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht, der auch wahrgenommen wird.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Wie hoch ist die zu erwartende Lärmbelastung für Anwohner die unter 50 m vom Gleis entfernt sind?	Das ist in jedem Einzelfall vom Ort und der Topografie abhängig. Weiter gibt es Unterschiede zwischen der Situation im jetzigen Bestand und der Zukunft nach dem Streckenausbau, abhängig von den jeweils geplanten Schallschutzmaßnahmen. (Verweis auf konkretere Fragestellung im Nachgang)
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Was bedeutet "besonders überwachtes Gleis"?	Das besonders überwachte Gleis ist eine Maßnahme, die den Lärm durch Schleifen der Schienen um etwa drei bis vier Dezibel reduziert. Die Schienen werden zwar sowieso regelmäßig geschliffen. Jedoch kann durch besonders feines und regelmäßiges Schleifen der Schiene per Schleifzug die Rauigkeit und der Widerstand zwischen der glatten Stahlschiene und dem glatten Stahlrad deutlich reduziert werden. Dadurch wird ein deutlicher Unterschied hörbar. Die Durchführungen des regelmäßigen Schleifens wird von der Aufsichtsbehörde überwacht.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Ist es möglich vor Ort eine Lärmsimulation durchzuführen?	Lärm ist der umgangssprachliche Begriff für eine störende Schallemission. Diese können vor Ort gemessen werden. Allerdings ist das für den Streckenausbau nicht relevant, da die Schallschutzplanungen sich am zukünftigen Zustand mit zwei Gleisen und Zugzahlen orientieren. Durch digitale Geländemodelle kann dieser Zustand simuliert werden, unter Einbezug der Topografie und möglichen abschirmenden Bauten. Im InfoCenter der ABS 38 in Mühldorf gibt es die Möglichkeit, mit Kopfhörern die Schallemissionen von verschiedenen Zugarten mit jeweils verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen zu vergleichen. Dort können Sie zum Beispiel den Unterschied hören, den eine Schallschutzwand an der Strecke bringt.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Erstaunlicher Weise ist bei Rottmannerstr. Nördlich Firma Gewo, südlich jedoch Wohnbebauung, dort kein Lärmschutz?	Nördlich ist der Bereich bei der Rottmanner Straße durch eine Lärmschutzwand geschützt. Südlich ist der Bereich Stallering bis zum Standort der neuen Außenbahnsteige ebenfalls durch eine Lärmschutzwand geschützt. Danach ist südlich der Strecke Feld und anschließend der nächste große Gewerbebetrieb. Im Bereich der Wohnbebauungen ist also Schallschutz vorhanden.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Webcast	Liegen die Grundlagen für die Bemessung des Lärmschutzes schon vor? Speziell geht es mir um den Abschnitt, der den Hauptort Ottenhofen betrifft! Danke!	Die Grundlagen für die Schallschutzgutachten liegen schon vor. Die Gutachten basieren auf der Topografie, also dem digitalen Geländemodell, dem zukünftigen Ausbauzustand der zweigleisigen Strecke, der Art der Bebauung sowie den verkehrenden Zügen. Für die Anzahl der Züge gibt es Prognosezahlen im Bundesverkehrswegeplan und Vorgaben vom BMVI für Fern- und Güterverkehr. Die Vorgaben für den Nahverkehr gibt der Freistaat Bayern vor, da dieser der Aufgabenträger für den Regionalverkehr ist.
1.2	übergreifend	Schallschutz/ Immobilien	Frage	Webcast	Durch die Lärmbelastung entsteht eine Wertminderung der Immobilien. Wie steht die DB dazu?	Eine Wertminderung durch erhöhte Lärmbelastung ist eher unwahrscheinlich, da durch den Ausbau zum ersten Mal Lärmvorsorge betrieben wird. In vielen Bereichen gibt es nach dem Ausbau zum ersten Mal konkrete Schallschutzmaßnahmen. Die Wohnqualität wird durch besseren Lärmschutz und eine bessere Zuganbindung eher erhöht.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Muss die Gemeinde die Mehrkosten für lichtdurchlässige Lärmschutzwände übernehmen? Hörlkofen Bahnhofstr westl. Bhf.: Hier ist der Damm schon 2m über Straße. Mit 4m Schallschutz dann 6m! Verschattung?	Solch ein Anliegen muss initiativ von der Gemeinde ausgehen. Es müsste sowohl von der Gemeinde gewollt sein und auch eine sinnvolle Möglichkeit darstellen, an dieser Stelle einen transparenten Streifen zu errichten. Auf Anfrage der Gemeinde prüft das Projektteam gerne diese Möglichkeit. Dabei muss beachtet werden, dass ein transparenter Streifen im Vergleich zu einer Aluwand weniger Schall absorbiert und teilweise reflektiert. Eventuell müsste dann an bestimmten Stellen die Schallschutzwand noch erhöht werden. Auch die Farbe der Wand kann umgestaltet werden.
1.2	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Wann ist es geplant den Bau zu beginnen und mit welcher Dauer bis Fertigstellung ist zu rechnen?	Die ABS 38 gliedert sich in Planungsabschnitte, Planfeststellungsabschnitte und auf der niedrigsten Ebene in Bauabschnitte. Aufgrund des Verfahrens und der nicht genau definierbaren Dauer jedes Abschnitts liegt der Baubeginn nicht komplett in der Hand des Projektteams. Im Bereich Ottenhofen - Wörth soll die Bauphase im Jahr 2026 beginnen. Gerechnet wird mit einer Bauzeit von drei bis vier Jahren.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Bauphase	Frage	Webcast	Wann ist mit den Baumaßnahmen im Hörlkofen Bereich zu rechnen? Ersatzverkehr nach München, während der Bauphase?	Wenn in diesem Planfeststellungsabschnitt das Baurecht vorliegt, würde aufgrund der konstruktiven Ingenieurbauwerke und Fragen der Stellwerkstechnik der Bau in Hörlkofen beginnen. Voraussichtlich wird dies 2026 der Fall sein. Während der Bauphase ist es wichtig, den Zugbetrieb aufrecht zu erhalten und den Pendlern und Kunden den Bahnverkehr zu ermöglichen. Für das Projekt ist das ein großer Anspruch, da die Strecke nicht einfach zum Bau gesperrt werden kann. Die längeren Sperrungen werden sich also eher aufs Wochenende und auf Ferienzeiten beschränken, um weniger Pendler zu betreffen.
1.2	Wörth	Bauphase	Frage	Webcast	Wie lange dauern die Bauarbeiten im Ortsbereich Hörlkofen?	s.o. Aufgrund des Verfahrens und der nicht genau definierbaren Dauer jedes Abschnitts liegt der Baubeginn nicht komplett in der Hand des Projektteams. Im Bereich Ottenhofen - Wörth soll die Bauphase im Jahr 2026 beginnen. Gerechnet wird mit einer Bauzeit von drei bis vier Jahren.
1.2	Wörth	Bauphase/ Schallschutz	Frage	Webcast	Mit welcher Lärmbelastung müssen wir im Norden von Hörlkofen während der Bauphase und dann im Regelbetrieb rechnen?	Während der Bauphase kann es etwas lauter werden. Auch für den Bau gibt es Gutachten zu Erschütterung und Lärm, von denen auch Maßnahmen abgeleitet werden. Zum Beispiel ist der Bau nachts beschränkt. Zur Lärmbelastung in der Betriebsphase kann das Projektteam zu einer spezifischen Anfrage mit Angabe des Wohngebäudes genaue Aussagen treffen.
1.2	übergreifend	Bauphase/ Schallschutz	Frage	Webcast	Inwiefern ist nachts mit Baulärm zu rechnen? Wie wird er vermindert?	Da die Strecke nur an Wochenenden oder Schulferien länger gesperrt werden darf, wird es manchmal am Wochenende lauter. Doch beim Bau wird sich stets an die Vorgaben aus dem Lärmschutzgutachten gehalten. Es wird versucht, vor allem bebaute Bereiche vor Nachtlärm zu schonen und lärmintensive Baumaßnahmen tagsüber durchzuführen.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	200Km/h auch im Ortsbereich ?	Die Vorgabe des Ministeriums für den Ausbau sieht im Bereich Markt Schwaben bis Ampfing eine Geschwindigkeit von bis zu 200 Kilometer pro Stunde vor. Auch im Ortsbereich ist die mögliche Maximalgeschwindigkeit nach dem Ausbau 200 Kilometer pro Stunde. Güter- und Nahverkehrszüge werden nicht mit dieser Geschwindigkeit fahren, nur der Fernverkehr. Auch an den Bahnsteiganlagen ist die Strecke auf diese Geschwindigkeit ausgelegt. Es gibt genug Einrichtungen und Platz, die die Aufenthaltsqualität garantieren und Durchsagen kündigen durchfahrende Züge an.
1.2	Wörth	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie schnell fahren die Züge durch Hörlkofen, gibt es eine Geschwindigkeitsreduzierung?	Je nach Zugart ist die Geschwindigkeit unterschiedlich. Güterzüge fahren etwa mit einer Geschwindigkeit von 100 Kilometer pro Stunde, der Nahverkehr 120 bis 160 Kilometer pro Stunde, und der Personenfernverkehr bis zu 200 Kilometer pro Stunde. Dafür gilt bis jetzt noch keine Beschränkung. Das Projekt ABS 38 schafft die Kapazität für diese Geschwindigkeit, die Entscheidung der finalen Geschwindigkeiten liegt jedoch in anderen Händen.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie viele Zugbewegungen sind zu erwarten pro Tag? Mit wie vielen Zügen täglich ist denn zu rechnen?	Die Zahlen wurden noch nicht final vom Bund und Freistaat bestätigt, weshalb noch keine konkreten Aussagen möglich sind. In etwa werden in Zukunft 20 Fernverkehrszüge täglich fahren und der Nahverkehr wird sich etwa verdoppeln. Derzeit fahren etwa 30 bis 35 Güterverkehrszüge täglich. Diese Zahl wird sich um etwa 30 Prozent steigern. Diese Schätzungen sind absolute Zahlen, das heißt sie beziehen sich auf einen Zeitraum von 24 Stunden in beide Fahrtrichtungen.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie ist die Verteilung der täglichen Züge Tag/Nacht. Ab wann wird nachts nicht mehr gefahren?	Nachts fahren auf der Strecke weniger Züge, von einer Betriebspause ist allerdings nicht auszugehen. Im Personenverkehr gibt es nächtliche Pausen, doch Güterverkehr fährt auch nachts auf der Strecke. Aussagen zu den konkreten Uhrzeiten sind jedoch leider noch nicht möglich, da unser Projektteam nur für den Streckenausbau zuständig ist.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie schnell fahren aktuell die Züge zum Vergleich?	Aktuell fahren die Züge in diesem Bereich nur mit einer Geschwindigkeit von 140 Kilometer pro Stunde. Fernverkehrszüge werden nach dem Ausbau mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 Kilometer pro Stunde fahren. Güterverkehrszüge werden nicht schneller fahren als heute, die Geschwindigkeit bleibt bei etwa 100 Kilometer pro Stunde.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie schnell fahren dann die Güterzüge	Güterverkehrszüge werden nicht schneller fahren als heute, die Geschwindigkeit bleibt bei etwa 100 Kilometer pro Stunde.
1.2	übergreifend	Elektrifizierung	Frage	Webcast	Fahren die Güterzüge dann auch alle elektrisch?	Ja, die Strecke wird nicht nur zweigleisig ausgebaut, sondern auch elektrifiziert. Auch der Abzweig von Tüßling nach Burghausen ins Chemiedreieck, auf dem viele Güterzüge fahren, wird elektrifiziert. Damit ist eine durchgängige Elektrifizierung von dort bis nach München und auch Richtung Salzburg gegeben. Nach dem Ausbau sollen hauptsächlich nur noch Elektroloks die Strecke befahren.
1.2	Wörth	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wieviele Personenzüge halten in Hörlkofen zukünftig? von München und nach München? Wird Hörlkofen an den MVV angebunden?	Ab Markt Schwaben wird es einen weiteren S-Bahn-Ast geben bis nach Dorfen. Die S-Bahn hält auf dem Weg auch in Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach. Diese Anbindung ermöglicht eine Durchfahrt von Hörlkofen in die Mitte Münchens, zum Beispiel zum Marienplatz, ohne Umstieg am Ostbahnhof. Die genaue Zugfrequenz nach dem Ausbaustand legt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) fest. Weitere Informationen dazu finden Sie unter www.bahnland-bayern.de

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Werden Fernverkehrszüge in Hörlkofen halten	In Hörlkofen wird der Fernverkehr nicht halten.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Verständnisfrage; woher kommt der Fernverkehr / Güterzüge (220 Züge am Tag), wenn bis Marktschwaben nur zweigleisig gefahren werden kann (München - Markt Schwaben)	Für die Prognose der Fern- und Güterverkehrszüge gilt der Bundesverkehrswegeplan 2030. Das Projektteam richtet sich nach diesen Prognosen und den Vorgaben des Freistaats. Voraussetzung für die neuen Zugzahlen ist neben dem Streckenausbau der ABS 38 auch die Ausrichtung der Streckenbereiche westlich von Markt Schwaben für eine höhere Taktfrequenz.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Abschn. 1, PFA 2.1.: zu BMVI, Kommunikation vom 6.11.2018: Wie viel Bestand hat die (Entwurfs)-Geschwindigkeit im PFA 2.1. von bis zu 200 km/h Stand heute? und warum genügt im Abschn. 3 160 km/h?	Ende 2018 wurde die neue Grundlage für die ABS 38 geschaffen, bei der im Nutzen auch zum Beispiel die Walpertskirchener Spange hinzugerechnet wurde. Im Abschnitt München - Mühldorf wurde aufgrund des Bundesverkehrswegeplans und Vorgaben für die Überregionale Reisezeit vom Gutachter des Bundes eine Maximalgeschwindigkeit von bis zu 200 Kilometer pro Stunde empfohlen. Einige Bereiche wie etwa der große Rechtsbogen zwischen Walpertskirchen und der Walpertskirchener Spange werden jedoch nicht mit dieser Geschwindigkeit befahren, weil man sonst von der Trassierung abweichen müsste. Der Auftrag schneller zu fahren kommt vom Bund, und für den Planungsabschnitt 3 wurde er nicht gegeben. Dort soll die Maximalgeschwindigkeit weiter bei 160 Kilometer pro Stunde liegen.
1.2	übergreifend	Planung und Bauphase	Frage	Webcast	Habe ich das richtig verstanden, es verbleibt eine eingleisige Reststrecke?	Eingleisig bleibt nur der Abschnitt von Tüßling nach Burghausen. Elektrifiziert wird die gesamte 145 km lange Ausbaustrecke.
1.2	Ottenhofen	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wie hoch ist die erste Überführung über die Anziger Sempt?	Das hängt davon an, von welcher Oberfläche die Höhe gemessen wird. Die Gleislage im Bereich der Anziger Sempt wird sich nicht ändern. Es kommt lediglich ein zweites Gleis nördlich dazu. Der Querschnitt, wenn man durch die Brücke entlang des Gewässers schauen würde, wird minimal vergrößert werden. Bei solch großen Gewässern stehen wir mit dem Wasserwirtschaftsamt in Kontakt und halten uns an dessen Vorgaben.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Gibt es eine Fußgängerüberführung am BÜ Hohenlindener Straße?	Es gibt eine Fußgängerunterführung. Die Staatsstraße wird in diesem Bereich tiefergelegt und unterquert die Bahnstrecke. Es handelt sich also um eine Eisenbahnüberführung. Es wird dort einen etwa 280 Meter langen Straßentrog geben, da es dort sehr hoch anstehendes Grundwasser gibt. In diesem Trog wird separat und in der Höhe abgesetzt ein Fuß- und Radweg westlich der Straße verlaufen. Dieser schließt sowohl im Süden Richtung Autobahn an den zu planenden Kreisverkehr an, aber auch an bestehende Verbindungen Richtung Ortsmitte.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wie wird der Bahnübergang in Hörlkofen geregelt? Wird der Straßenverkehr über oder unter die Gleise geführt? Eine Regelung per Schranke kann ja wohl nicht mehr sein.	Alle Bahnübergänge müssen aufgelöst werden. Es wird in Zukunft keine Schranken mehr geben. Gerade an der Hohenlindener Straße hat man dann den Vorteil, dass es keine Autoschlangen mehr an den Schranken gibt und der Straßenverkehr flüssig laufen kann. Beim BÜ Hohenlindener Straße mit dem langen Straßentrog wird die Straße unter der Bahn entlanggeführt. Beim BÜ Stalleringer Straße gibt es für Fußgänger und Radfahrer eine Unterführung. Für Autos gibt es eine zusätzliche bahnparallele Straße. Der heute schon bestehende Schotterweg, der zur Hohenlindener Straße führt, wird dafür ausgebaut und soll an den Kreisverkehr anschließen. Der BÜ Rottmaner Straße wird durch eine Straßenüberführung ersetzt.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum wird eine BÜ Rottmanerstr. mit SÜ errichtet, anstelle auf Bauwerk zu verzichten und Stallering sowie Fa. Karl über den neuen Ersatzweg direkt an den neuen Kreisverkehr an ST2331 anzuschließen?	Für die Auflösung des BÜ Rottmaner Straße gab es verschiedene Varianten. Einige Varianten wurden auch von der Gemeinde vorgetragen. Diese hat das Projektteam mituntersucht und bewertet. Die meisten Lösungen haben einen Ersatz im Bereich des heutigen Bahnübergangs vorgesehen. Es gab auch eine Lösung, die eine bahnparallele Verbindung Richtung Westen zur Stalleringer Straße vorgesehen hat. Auch zu dieser Variante gab es Gespräche mit der Gemeinde und den Betroffenen. In den Gesprächen wurde keine Lösung gefunden und auch die Gemeinde Wörth hat diese Lösung nicht mehr favorisiert. Deshalb wurde mit der ursprünglichen Vorzugslösung der Bahn weitergeplant.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	BÜ Hohenlindener Str. wurde eine neue Straße eingezeichnet. Haben sie die Grundstücke bereits erworben ?? Planen Sie einfach mit fremden Grundstücken???	Die Grundstücke können bis auf wenige Ausnahmen jetzt noch nicht erworben werden. Erst wenn ein Planfeststellungsbeschluss oder Baurecht vorliegt, können die Grundstücke erworben werden. Das Projektteam plant Varianten, die von der Gemeinde und dem Staatlichen Bauamt favorisiert werden. Zur genauen Lage der Straße kann später im Verfahren noch Einwendung erhoben werden und Gespräche werden sicherlich stattfinden. Hinsichtlich der technischen Lösungen gab es in diesem Fall nicht viele andere Möglichkeiten, um den Verlauf platzsparend zu planen.
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltepunkte	Frage	Webcast	Wieso ist kein zweiter Zugang zum Gleis auf Höhe der Stalleringerstr. geplant?	Einerseits wird eine Personenunterführung zur Verbindung errichtet. Desweiteren kann man noch im Bereich des Empfangsgebäudes beim Haltepunkt und an der Nordseite des Park and Ride Platzes zum Bahnsteig gelangen. Auch an der Südseite kommt man barrierefrei zum Bahnsteig.
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltepunkte	Frage	Webcast	wird der Bahnhof Hörlkofen barrierefrei ?	Ja. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte in diesem Bereich werden barrierefrei ausgebaut.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Webcast	Wird das bestehende Bahnhofsgebäude saniert und welchem Zweck zugeführt (oder im Zuge des später abgerissen?)	Für die Bahnhofsgebiete ist DB Station & Service zuständig. Derzeit gibt es keine Pläne, das Bahnhofsgebäude abzureißen. Wie die genaue Nutzung in der Zukunft aussehen soll, müsste bei DB Station & Service in Erfahrung gebracht werden. (Verweis auf erneuten Kontakt per Mail)
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Webcast	Wann gibt es ein WC am Bahnhof Hörlkofen	Wie die genaue Nutzung in der Zukunft aussehen soll, müsste bei DB Station & Service in Erfahrung gebracht werden. (Verweis auf erneuten Kontakt per Mail)
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Webcast	Parkplätze Bf. Hörlk.: Ist ein Ausbau (Aufstockung) der bestehenden P & R -Anlage geplant; wenn ja, wer zahlt die Maßnahme?	Die bestehende Park & Ride Anlage ist nördlich der Gleise. Durch die neuen Bebauungspläne im Bereich Hörlkofen erwartet man noch eine Steigerung der Nutzung. Weiter gibt es in Hörlkofen mehr Ein- und Aussteiger als etwa in Walpertskirchen. Der Platz für eine Erweiterung wäre vorhanden. Das Grundstück neben der heutigen Park & Ride Fläche gehört der DB Netz AG. Wenn die Gemeinde die Notwendigkeit sieht, kann es für Erweiterungspläne verwendet werden. Das ist eine Frage der Abstimmung und könnte schon vor dem Ausbau erfolgen.
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Webcast	Bisher war von einem sog. betrieblichen Bahnhof, einem partiellen 3 Überholgleis für den Güterverkehr, die Rede. Bitte um Klarstellung, in welchem Bereich dies vorgesehen ist	Im Bereich des heutigen Bahnhofs Hörlkofens gibt es nach dem Ausbau keine Weiche mehr. Heute werden dort noch Güterzüge zwischengeparkt und überholt oder Züge kreuzen sich. Nach dem Ausbau geschieht das im neuen betrieblichen Bahnhof, der östlich der Ortschaft liegen wird. Der betriebliche Bahnhof wird etwa an die Planfeststellungsgrenze bei Kilometer 30 hinter dem Waldstück angrenzen und liegt auf dem Gemeindegebiet Walpertskirchen. Dabei handelt es sich nicht um einen Bahnhof, der von Personen genutzt wird. Zwischen den beiden Gleisen, die wir dann aufweiten müssen, wird über Weichen ein drittes Gleis angeschlossen, das für eine Güterzugnutzlänge von 740 Metern ausgelegt wird. Die Überholungen und Kreuzungen finden also zukünftig an der Strecke zwischen den Ortschaften Hörlkofen und Walpertskirchen parallel zur Kreisstraße statt. Frühere Varianten, die ein drittes Gleis im Ortsbereich vorsahen, wurden verworfen.
1.2	übergreifend	Trog	Frage	Webcast	warum legt die Bahn Ihre Geleise nicht in einen Trog? sind wir das nicht wert? Kann sich die Bahn keinen Trog leisten da Schallschutz ist nicht akzeptabel	Die Bahn kann leider nicht immer Tunnel und Tröge bauen. Gerade bei Ausbaustrecken muss dies wirtschaftlich verhältnismäßig sein. In diesem Fall wäre es viel zu teuer, einen sehr langen Trog zu bauen. Für den Ortsbereich Hörlkofen gibt es dazu auch eine Präsentation auf der Projekthomepage, wo diese Frage schon behandelt und vorgestellt wurde. In einer Kostenschätzung wurden damals schon die Mehrkosten herausgearbeitet. Der Bund ist hier nicht bereit so viel auszugeben, das ist keine Entscheidung des Projekts.
1.2	übergreifend	Elektrifizierung	Frage	Webcast	wie groß ist der Abstand zw. den Stromabnehmern und wie hoch werden die Stromabnehmer?	Die Masten an der zweigleisigen Strecke stehen jeweils feldseitig der Gleise. Der Stromabnehmer, also der Bügel auf dem Dach der Züge, nimmt sich den Strom über den Fahrdrabt. Dieser hängt in bis zu 6 Metern Höhe. An den Masten hängt nicht nur der Fahrdrabt sondern auch ein Ausleger. Der gesamte Mast hat eine Höhe von 7 bis 8 Metern.
1.2	übergreifend	Elektrifizierung	Frage	Webcast	Fahren die heutigen Dieselloks noch bis zum Abschreibungsende auf der Strecke oder wird mit der Elektrifizierung auch sofort auf Elektroloks umgestellt?	Es ist unwahrscheinlich, dass sofort ab der Inbetriebnahme alle Züge nur noch elektrisch fahren. Doch die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden sich vermutlich schnell daran anpassen. Sie werden sich sukzessive auf die Umstellung einrichten und dann mit Strom fahren.
1.2	Ottenhofen	Planung und Bauphase	Frage	Webcast	Im Bereich der Ortschaft Unterschwillach verläuft das Gleis auf einem Bahndamm. Bei einem Gleisabstand von 4 Metern, wird dann der Bahndamm abgetragen oder aufgeschüttet / verbreitert?	Die Gleislage bleibt in diesem Bereich etwa so wie heute. Aufgrund der topografischen Lage ist das eine Notwendigkeit. Man kann nicht einen kleinen Bereich des Damms abtragen, da es Vorgaben zur Gradienten der Gleise gibt, die sich vom Straßenbau unterscheiden. Der Bestandsdamm wird saniert und im nördlichen Bereich für einen verbesserten Baugrund als Basis für den neuen Oberbau des zweiten Gleises neu angeschüttet.
1.2	Wörth	Umwelt	Frage	Webcast	BÜ Rottmannerstraße: Was passiert mit Ausgleichsflächen und Biotop Fa. GEWO?	Neben der Kreisstraße nördlich der Gleise ist ein Biotop. Die Ausgleichsfläche und dessen hoher Wert ist unseren Umweltgebietsfachleuten und -gutachtern bekannt. Für den Eingriff ins Biotop wird natürlich Ersatz geschaffen.
1.2	Wörth	Umwelt	Frage	Webcast	Vorhandene Ausgleichsfläche Fa. GEWO (Nordseite BÜ Rottmannerstr.) geht jetzt schon regelmäßig bei Regen über. Was wird hiergegen vorgesehen?	Überall wo im Rahmen des Projekts gebaut werden soll, wurden Baugrundgutachten erstellt. Eine Basis dieses Gutachtens ist eine Bohrung, bei der Proben des Bodens entnommen werden. In Bereichen, in denen der Boden anspruchsvoll ist oder wo sich Wasser staut, wird dafür eine technische Lösung gefunden. Existiert das Problem schon heute, könnte man untersuchen, ob das mit der Entwässerung in Richtung Kreisstraße zusammenhängt.
1.2	Wörth	Umwelt	Frage	Webcast	Wurden Ergebnisse der Sturzflutrisikountersuchung der Gemeinde Wörth berücksichtigt? N-O-Hörlkofen ist gefährdet?	Das Sturzflutrisikokzept wurde dem Projektteam in Teilen übergeben. Die Prinzipien und die Denkweise sind klar. Es wurde jedoch kein explizites Verlangen gebracht, dass aus diesem Konzept Maßnahmen abgeleitet werden sollen. Das könnte in Zukunft aber noch geschehen. Zu Hochwasser und Entwässerung gibt es jedoch schon detaillierte Berechnungen zum Gleiskörper und den Oberflächengewässern, die auch Starkregenereignisse mit einbeziehen. Diese Berechnungen sind mit in die Planungen eingeflossen und mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt.
1.2	Ottenhofen	Umwelt	Frage	Webcast	Im Bereich Unterschwillach sind in einem Wasserauffangbecken Molche. Was passiert mit denen?	Sollte es sich um ein Becken handeln, bei dem während des Ausbaus eingegriffen wird, dann wurden die Molche bei der Umweltuntersuchung schon kartiert. In solch einem Fall können Biotop- oder Tümpel vor Baubeginn umgesiedelt werden.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	übergreifend	Umwelt	Frage	Webcast	wie steht es mit dem Rotwild ? kann das die Geleise noch kreuzen ?	Das Gleisniveau wird sich im Vergleich zu heute nicht viel verändern. Beim Streckenausbau orientiert man sich meist am Bestand. Das Wild kann die Strecke im Prinzip überall kreuzen, wo keine Lärmschutzwand vorhanden ist.
1.2	übergreifend	Genehmigungsv erfahren	Frage	Webcast	wie kann man Einspruch einlegen	Die einfachste Variante ist eine Mail an abs38@deutschebahn.com. Im Gespräch lässt sich sicher eine Erklärung und vielleicht eine Lösung finden. Natürlich steht auch jedem frei, im Genehmigungsverfahren in der Phase des Anhörungsverfahrens nach der Auslegung der Pläne Einwendung zu erheben. Über das Verfahren werden Sie über unsere Website aber auch durch Ihre Gemeinden frühzeitig benachrichtigt.
1.2	übergreifend	Dialog	Frage	Webcast	Wer ist der Ansprechpartner der DB für dieses Projekt und wie lauten die personenbezogenen Kontaktdaten	Anfragen bitte an das Projekt ABS 38 unter abs38@deutschebahn.com
1.2	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Wie oft wird die DB-Strecke während der Bauphase gesperrt und welchen zeitlichen Umfang umfasst eine Sperrung.	Nach aktuellem Planungsstand gehen wir davon aus, dass in einem Zeitraum der Bauphase von 4-5 Jahren mehrere nächtliche Sperrungen (spätabends bis frühmorgens) sowie Sperrungen an Wochenenden (später Freitagabend bis früher Montagmorgen) anstehen. In den Ferien wird es voraussichtlich weniger aber längere (1-3 Wochen) Sperrpausen geben. Die genaue Anzahl können wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festlegen, da die Bauphasenplanung noch nach und nach angepasst und optimiert wird. Im Zuge der PFA-übergreifenden Bauphasenplanung sind wir bestrebt, insbesondere die Wochenend- und Wochensperrungen für Arbeiten in mehreren PFA und für mehrere Gewerke zu nutzen.
1.2	übergreifend	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Ist geplant weitere Brückenbauwerke vorzuziehen, analog Walpertskirchen	Nach aktuellem Planungsstand gehen wir davon aus, dass im Bereich zwischen Ottenhofen und Wörth alle Brückenbauwerke im Zuge der ABS 38 umgesetzt werden, also voraussichtlich in den Jahren ab 2026.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	In der Vorplanung der DB Netz (veröffentlicht 2016) ist bei gepl. Geschw. von 160 km/h zwischen km23 bis ca km23,8 Schallschutz geplant. Warum fehlt dieser heute bei schlechteren Bedingungen?	Das hängt mit den Eingabegrößen zusammen, die der Gutachter bekommt, also Zugzahlen, die vom Bund und von der BEG kommen. Angepasste Grundlagen können dazu führen, dass die Vorplanung überarbeitet werden muss - wie hier im Bereich Ottenhofen - und sich die Schallschutzmaßnahmen ändern können. In dem angesprochenen Bereich ist als aktive Schallschutzmaßnahme das besonders überwachte Gleis vorgesehen. Reichen aktive Maßnahmen nicht aus, kommen auch passive Schallschutzmaßnahmen zum Tragen.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Haben Sie inzwischen konkrete Aussagen zur Auslastung der Strecke. Bestätigen Sie die 250 Züge / Tag aus der Presse?	Die Prognosezahlen für den Fernverkehr kommen vom Bund, es sind 18 Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke vorgesehen. Beim Güterverkehr gehen wir von einer Steigerung von 30% aus. Nahverkehr wird vom Freistaat Bayern, der BEG, bestellt. Da gehen wir momentan von einer Verdopplung der Zahlen aus. Die genauen Zahlen können wir aktuell noch nicht nennen, weil hier noch Abstimmungen stattfinden.
1.2	übergreifend	Entwässerung und Wasserschutz	Hinweis	Webcast	Mir fehlen in de die Betrachtung der Wasserschutzgebiete. Gibt es dazu aktuellere Informationen (ggü. Ausführungen in der Gemeinderatsitzung) ?	Wie in der Gemeinderatsitzung in Ottenhofen dargestellt, stimmen wir uns bei der Planung der Regenrückhaltebecken mit dem Wasserwirtschaftsamt ab. Das Wasserwirtschaftsamt gibt vor, welche Anforderungen einzuhalten sind, auch bei der Planung im Bereich des Wasserschutzgebietes.
1.2	Wörth	Planung und Bauphase	Frage	Webcast	Werden die DB-Planungen mit der Bauleitplanung für Gewerbeerweiterung Fa. GEWO in Hörlkofen mit Gemeinde abgestimmt?	Das Projekt wird bei der Änderung von Flächennutzungs-/Bebauungsplänen im direkten Projektumgriff beteiligt. Diese und andere Themen zur Bauleitplanung sind dem Projekt bekannt und werden bei der Planung als Grundlage berücksichtigt.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Wurden bei der Lärmschutzbemessung Hörlkofen/Bahnhofstraße die 9m-hohen reflektierenden Wände der Fa. Karl neben Bahnstrecke berücksichtigt?	Ja, wurden sie. Ebenso werden die zukünftigen topographischen Gegebenheiten berücksichtigt, wonach die Halle gegenüber der Bahnstrecke etwas erhöht positioniert sein wird.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Sind die Protokolle für Mess- und Schleifarbeiten etc. an einem BÜG irgendwo öffentlich einsehbar?	Grundsätzlich werden die Maßnahmen, die durch das besonders überwachte Gleis gefordert sind, durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Inwieweit die Behörde eine öffentliche Plattform einrichtet, welcher Prüfprotokolle online entnommen werden können, kann durch die Vorhabenträgerin nicht abgeschätzt werden. Da das EBA Informationen über Schallschutzmaßnahmen jedoch zunehmend in Kartenviewern, etc. online zur Verfügung stellt (z.B. Lärmkartierung, Lärmsanierung, usw.) wäre die Einbindung des besonders überwachten Gleises in diesen Karten perspektivisch vorstellbar. Ansonsten erfolgt eine Auskunft üblicherweise auf Anfrage beim Eisenbahn-Bundesamt.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Ich bin etwas verwundert, wie es zu scheinbar finalen Aussagen zum Schallschutz, jedoch nicht zur tatsächlich später gefahrenen Kapazität kommen kann. Gibt es da keine Kausalität? ;)	Die Prognosezahlen für den Fernverkehr kommen vom Bund, es sind 18 Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke vorgesehen. Beim Güterverkehr gehen wir von einer Steigerung von 30% aus. Nahverkehr wird vom Freistaat Bayern, dort der BEG, bestellt. Da gehen wir momentan von einer Verdopplung der Zahlen aus. Die genauen Zahlen können wir aktuell noch nicht nennen, weil hier noch Abstimmungen stattfinden.
1.2	übergreifend	Entwässerung und Wasserschutz	Frage	Webcast	Neben den hier angesprochenen sozialen Aspekten (Schallschutz, Immobilienwerte etc.) würde mich zudem auch der Aspekt Wasserschutz interessieren! Danke!	Alle umweltfachlichen Aspekte, auch das Thema Wasserschutz, werden bei der Projektplanung berücksichtigt. Das Projekt steht in engem Austausch mit dem Wasserwirtschaftsamt und muss sich von diesem im Laufe des Verfahrens auch Einleitungen u.a. wasserrechtliche Sachverhalte genehmigen lassen.
1.2	Wörth	Bauphase	Frage	Webcast	1. Wie lange dauern die Bauarbeiten im Ortsbereich Hörkofen?	Wir gehen derzeit von Baubeginn in 2026 aus. Entsprechend einer geplanten Bauzeit von 3-4 Jahren soll bis zum Jahr 2030 der gesamte Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing abgeschlossen sein. Das ist auch abhängig davon, wie lange das Genehmigungsverfahren dauert.
1.2	übergreifend	Entwässerung und Wasserschutz	Frage	Webcast	Was ist ein Verkehrsicherungsbecken (Nr. 318)?	Gemeint sind Versickerungsbecken, s. Folie 11 der Webcast-Präsentation
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	wie weit gehen sie Schallschutzwände westlich ?	Die Lage aller Schallschutzwände im Bereich des PFA 1.2 kann auf der Präsentation zum Webcast sowie auf der Projektinfoseite online eingesehen werden unter: https://www.abs38.de/pfa-1-2-infoseite.html .
1.2	übergreifend	Trog	Frage	Webcast	im inntal war der trog drin warum hier nicht ?	Die Bahn kann leider nicht immer Tunnel und Tröge bauen. Gerade bei Ausbaustrecken muss dies wirtschaftlich verhältnismäßig sein. In diesem Fall wäre es viel zu teuer, einen sehr langen Trog zu bauen. Für den Ortsbereich Hörkofen gibt es dazu auch eine Präsentation auf der Projekthomepage, wo diese Frage schon behandelt und vorgestellt wurde. In einer Kostenschätzung wurden damals schon die Mehrkosten herausgearbeitet. Der Bund ist hier nicht bereit so viel auszugeben, das ist keine Entscheidung des Projekts. Die Gemeinde müsste sich an den Kosten beteiligen. Eine Machbarkeitsstudie hat untersucht, ob ein halbtiefer Trog von ca. 3,5m möglich ist, aber kam zu dem Ergebnis, dass dies nicht zielführend wäre. Es müssten zwei Straßenüberführungen anstelle der heutigen BÜ gebaut werden, der BÜ Stalleringer Str. kann nicht durch eine SÜ ersetzt werden, da die örtlichen Platzverhältnisse dafür nicht ausreichen. Außerdem müsste der komplette Bahnhofsbereich tiefergelegt werden und es wären Maßnahmen zum Schallschutz weiterhin nötig.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Kann man davon ausgehen, das der Lärmschutz, ähnlich oder besser, analog München-Allach durchgeführt wird?	Die Untersuchungen für den Anspruch auf Schallschutz werden nach aktuellen gesetzlichen Richtlinien durchgeführt. Wir können nicht für das Projekt München-Allach sprechen, aber wir versichern Ihnen, dass alle gesetzlichen Vorgaben und Grenzwerte zur Schallvorsorge berücksichtigt und eingehalten werden.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	Wie wird die Zugfrequenz im zweigleisigen Verkehr über den Tag verteilt?	Die genaue Zugfrequenz und Taktung nach dem Ausbaustand legt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) fest. Weitere Informationen dazu finden Sie unter www.bahnland-bayern.de
1.2	übergreifend	Umwelt	Frage	Webcast	Es wurden Schreiben an die DB im Scoping-Verfahren auch per Mail geschickt. Erfolgt denn keine Eingangsbestätigung?	Die Verfahrensträgerin f. das Scopingverfahren ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Der Versand einer Eingangsbestätigung könnte daher nur von der jew. verfahrensführenden Behörde versandt werden – dies ist aber regulativ nicht erforderlich und somit unüblich. Das EBA sammelt die Einwendungen und übergibt diese zur Erwidering an die Vorhabenträgerin (DB Netz AG). Im Unterrichtungsschreiben wird auf die Stellungnahmen/Einwendungen, die im mittelbaren und unmittelbaren Zusammenhang mit der Unterrichtung nach UVPG stehen, eingegangen.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Wenn Westwind herrscht ist schon heute jeder Zug im Westen Hörlkofens mit enormen Lärm von Walpertskirchen her zu hören. Und die Bahn will hier mit 200km/h Warum gibt es hier keinen Schallschutz ????	Grundsätzlich gilt: Die Einhaltung und Festlegung von Immissionsgrenzwerten bei Neu- und Ausbauprojekten ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Entsprechend berechnen die Schallgutachter bei ihren Untersuchungen für jede Bebauung entlang der Strecke, ob diese Grenzwerte im Ausbauzustand eingehalten oder überschritten werden. Für den Ausbauzustand wird die Schallbelastung flächendeckend deutlich besser sein als der bisherige IST-Zustand. Dies nicht nur durch die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände oder besonders überwacht Gleis) oder dort wo benötigt passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lüfter), sondern auch durch die deutlich leiseren Elektro-Loks, die nach der Elektrifizierung auf der Strecke verkehren. Auch die Umrüstung der Güterwagen auf die deutlich leiseren Flüsterbremsen trägt zu einer Lärmverringerng bei, so dass wir davon ausgehen, dass die Lärmbelastung im Ausbauzustand insgesamt geringer ausfallen wird als im heutigen Zustand. Bei der Berechnung der Schallschutzmaßnahmen für den Ausbauzustand wird auch die Windrichtung berücksichtigt. Dabei wird immer von der ungünstigsten Mitwindsituation ausgegangen, so dass Betroffenheiten und Maßnahmen zugunsten der Anwohner ermittelt werden.
1.2	übergreifend	Baulärm	Frage	Webcast	Ist § 7 der 32. BImSchV auch für die Bahn verbindlich oder kann sich die Bahn darüber hinwegsetzen?	§ 7 der 32.BImSchV ist für Eisenbahnen des Bundes, die durch die in § 7 Abs. 1 S. 1 der 32.BImSchV aufgezählten Gebiete verlaufen, nicht anzuwenden. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) wird jedoch durch die Vorhabenträgerin berücksichtigt.
1.2	Wörth	Bauphase	Frage	Webcast	Wie lange werden die Bauarbeiten insbesondere im Bereich Hörlkofen ca. andauern ?	Wir gehen derzeit von Baubeginn in 2026 aus. Entsprechend einer geplanten Bauzeit von 3-4 Jahren soll bis zum Jahr 2030 der gesamte Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing abgeschlossen sein. Das ist auch abhängig davon, wie lange das Genehmigungsverfahren dauert.
1.2	übergreifend	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Webcast	wie hoch wird das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum aktuellen Aufkommen sein?	Die Prognosezahlen für den Fernverkehr kommen vom Bund, es sind 18 Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke vorgesehen. Heute verkehren keine Fernverkehrszüge auf der Strecke. Beim Güterverkehr gehen wir von einer Steigerung von 30% aus. Der Güter- und Fernverkehr werden eigenwirtschaftlich betrieben, d.h. die tatsächlich fahrenden Züge auf der ausgebauten Strecke richten sich dann auch nach Angebot und Nachfrage. Der Nahverkehr wird vom Freistaat Bayern, der BEG, bestellt. Da gehen wir momentan von einer Verdopplung der Zahlen aus. Die genauen Zahlen können wir aktuell noch nicht nennen, weil hier noch Abstimmungen stattfinden.
1.2	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Wie lange ist de Gesamtbauzeit der DB für diesen Streckenabschnitt geplant?	Wir gehen derzeit von Baubeginn in 2026 aus. Entsprechend einer geplanten Bauzeit von 3-4 Jahren soll bis zum Jahr 2030 der gesamte Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing abgeschlossen sein.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Um wieviel % erhöht sich die Nutzungsfrequenz der Bahnstrecke zum heutigen Stand und wie werden die db-Werte im Lärmbereich für Anwohner verschlechtert, trotz Lärmschutzmaßnahmen	Die Prognosezahlen für den Fernverkehr kommen vom Bund, es sind 18 Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke vorgesehen. Heute verkehren keine Fernverkehrszüge auf der Strecke. Beim Güterverkehr gehen wir von einer Steigerung von 30% aus. Der Güter- und Fernverkehr werden eigenwirtschaftlich betrieben, d.h. die tatsächlich fahrenden Züge auf der ausgebauten Strecke richten sich dann auch nach Angebot und Nachfrage. Der Nahverkehr wird vom Freistaat Bayern, der BEG, bestellt. Da gehen wir momentan von einer Verdopplung der Zahlen aus. Die genauen Zahlen können wir aktuell noch nicht nennen, weil hier noch Abstimmungen stattfinden. Wir gehen davon aus, dass sich die Lärmbelastung flächendeckend für die Anwohnerinnen und Anwohner verbessert im Vergleich zum IST-Stand. Die Anwohnenden erhalten erstmals Schallschutz und die später auf der Strecke fahrenden Elektro-Loks sind deutlich leiser als die alten Dieselizege. Auch die Umrüstung der Güterwagen auf die deutlich leiseren Flüsterbremsen trägt zu einer Lärmverringerng bei, so dass wir davon ausgehen, dass die Lärmbelastung im Ausbauzustand insgesamt geringer ausfallen wird als im heutigen Zustand.
1.2	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Gibt es Schallschutzfenster für direkte Anwohner	Dort wo der aktive Schallschutz nicht ausreicht, gibt es Anspruch auf passiven Schallschutz, also an den Stellen, wo der Schall ankommt. Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen zählen beispielsweise der Einbau neuer Fenster mit hohem Schalldämmmaß, Lüftern etc., so dass die zulässigen Innenraumpegel eingehalten werden. Wenn das Projekt Baurecht erlangt hat, wird der Gutachter sich vor Ort ein Bild machen und den Anspruch bewerten. Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen übernimmt die Vorhabenträgerin DB Netz AG.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast	Warum endet die Schallschutzmaßnahme südlich des Gleises in Hörkofen so früh. Auch das besonders überwachte Gleis endet am bisherigen BÜ Rottmannerstr. Hier ist noch Wohnbebauung südlich.	Bei den dargestellten Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um die Empfehlung des unabhängigen Schallgutachters. Wo kein Schallschutz vorgesehen ist werden entweder die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten oder es kann aufgrund der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung keine aktive Maßnahme empfohlen werden. Wenn aktiver Schallschutz nicht ausreicht, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten dann hat der Eigentümer eines betroffenen Gebäudes Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, für die die Deutsche Bahn zu 100 Prozent die Kosten übernimmt.
1.2	übergreifend	Genehmigungsv erfahren	Frage	Webcast	Wo kann man die neuen Straßenverläufe im Bereich Hörkofen gesamt sehen (hier waren nur Ausschnitte) ?	Die Planunterlagen werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens während des Anhörungsverfahrens für alle Anwohner:innen zur Einsichtnahme offen gelegt.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum war bei BÜ RottmannerStr. die SÜ von der Bahn favorisiert. Das Brückenbauwerk kann doch nicht günstiger sein, und belegt deutlich mehr Fläche als eine Straße parallel zum Bahngleis.	Für die Auflösung des BÜs Rottmanner Straße gab es verschiedene Varianten. Einige Varianten wurden auch von der Gemeinde vorgetragen. Diese hat das Projektteam mituntersucht und bewertet. Die meisten Lösungen haben einen Ersatz im Bereich des heutigen Bahnübergangs vorgesehen. Es gab auch eine Lösung, die eine bahnparallele Verbindung Richtung Westen zur Stalleringer Straße vorgesehen hat. Auch zu dieser Variante gab es Gespräche mit der Gemeinde und den Betroffenen. In den Gesprächen wurde keine Lösung gefunden und auch die Gemeinde Wörth hat diese Lösung nicht mehr favorisiert. Deshalb wurde mit der ursprünglichen Vorzugslösung der Bahn weitergeplant.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wie wird der Bahnübergang der Rottmanner Straße in Zukunft gestaltet? Überführung, Untertunnelung etc.?	Anstelle des höhengleichen Bahnübergangs an der Rottmanner Straße wird es künftig eine Straßenüberführung (Straße quert auf Brücke über den Gleisen) geben.
1.2	übergreifend	Umwelt	Frage	Webcast	Wie sieht es mit einer späteren Re-Kultivierung der (verbreiterten) Bahndämme bzw. in den Brückenbereichen aus. Ich hätte hier auch eine Simulation aus Sicht Orte/ Landschaftsschutzgebiet erwartet	Bauzeitliche und dauerhafte Eingriffe werden grundsätzlich ausgeglichen. Das heißt, dass auch Bahndämme wieder bepflanzt und entsprechend aufgeforstet werden nach den Vorgaben des Umweltplaners.
1.2	übergreifend	Grunderwerb	Frage	Webcast	Kann ein benötigter Grund auch enteignet werden?	Für den Bahnausbau benötigte Grundstücke können bis auf wenige Ausnahmen jetzt noch nicht erworben werden. Erst wenn ein Planfeststellungsbeschluss oder Baurecht vorliegt, kann die Bahn in Verhandlungen treten. Dann bewertet ein Gutachter das Grundstück und es wird ein Angebot erstellt. Vorher kann kein sicheres Angebot unterbreitet werden. Die Erfahrung aus bisherigen Projekten der Deutschen Bahn zeigt, dass in fast allen Grundstücksfragen eine einvernehmliche Regelung getroffen werden konnte. Dies ist auch das erklärte Ziel für alle Eisenbahninfrastrukturprojekte.
1.1	Markt Schwaben	Dialog	Frage	Webcast und E-Mail	Gibt es eine Info-Veranstaltung zum Abschnitt 1.1 ?	Wir gehen davon aus, dass wir auch für den PFA 1.1 eine Informationsveranstaltung durchführen werden, ob als Webcast oder möglicherweise auch in Präsenz vor Ort, wenn es die Pandemielage zulässt. Da der Abschnitt PFA 1.1 in der Planung noch nicht so weit vorangeschritten ist wie der PFA 1.2, rechnen wir erst im kommenden Jahr mit einer größeren Informationsveranstaltung.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Webcast und E-Mail	Chat: Auf Höhe Wimpasing gibt es eine 4.0m hohe SSW, obwohl der Streckenabschnitt tiefer liegt, als Wimpasing, dort wo die Bahnstrecke aus der Tieferlegung an die Geländeoberfläche kommt, jedoch ohne SSW. Ist das bisherige Gelände die zukünftige SSW? E-Mail: Wie im Chat beschrieben, gibt es bei km 25 im Bereich der 4m hohen SSW aktuell bereits ein tieferliegendes Gleisbett, wenn dieses durch den Ausbau nicht verändert wird. Dennoch soll hier eine 4m SSW erstellt werden – im Bereich weiter Richtung Ortseingang Unterschwillach,(ca. Kilometer 25,1 bis 25,4) wo der Schienenverkehr auf offenem Gelände geführt ist, jedoch keine SSW?	Sie schreiben von einer 4m hohen Schallschutzwand im Bereich des Bahn-km 25. Diese Schallschutzwand ist aber so in der derzeitigen Planung nicht vorgesehen. Das können Sie auch der Karte entnehmen. Schallschutzwände sind laut Empfehlung des Gutachters östlich (ab ca. km 25,455 in orange) und westlich (ca. km 23,820 – 24,030 in grün) von Wimpasing jeweils auf der Südseite der Gleise vorgesehen. Ab Bahn-km 25,155 beginnt auch der Abschnitt für den das besonders überwachte Gleis (büG) vorgesehen ist (gelb markierte Strecke laut Legende).

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Webcast und E-Mail	<p>Warum ist kein Schallschutz zum Wochenendhausgebiet Ziegeleistraße vorgesehen?</p> <p>Warum hört die Lärmschutzwand bei Rottmann/Ziegeleistraße auf? Gegenüber ist eine Wochenendsiedlung und weitere (dauerhafte) Anwohner von Walpertskirchen und Hörlkofen?</p>	<p>Der aktive Lärmschutz nördlich vom Gleis endet an der Rottmanner Straße. Bezüglich der Wochenendsiedlung müssen weitere Informationen vom Gutachter eingeholt werden, wie diese gemäß der Bundes-Immissionsschutzverordnung bewertet wird. Antwort per E-Mail: Die Einhaltung und Festlegung von Immissionsgrenzwerten bei Neu- und Ausbauprojekten ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Entsprechend berechnen die Schallgutachter bei ihren Untersuchungen für jede Bebauung entlang der Strecke, ob diese Grenzwerte im Ausbauzustand eingehalten oder überschritten werden. Für den Bereich der Wochenendsiedlung kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die höchsten festgestellten Beurteilungspegel 61 dB(A) tags im Bereich des Flurstücks 294/2 betragen. Damit werden die für den Gebietstyp definierten Immissionsgrenzwerte tags von 64 dB(A) eingehalten, so dass keine weiteren Maßnahmen zum Schutz des Gebietes tags erforderlich sind. Für ein Anwesen besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach, da die für den Gebietstyp definierten Immissionsgrenzwerte nachts von 54 dB(A) um bis zu 1,1 dB(A) überschritten werden und aktive Schallschutzmaßnahmen nicht verhältnismäßig sind.</p>
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast und E-Mail	<p>Wie kommen zukünftig Radfahrer und Fußgänger über das Bahngleis bei der Rottmannerstr?</p>	<p>Es gibt eine Art Notweg auf der Straßenüberführung. Als Radfahrer wird man die Straße selbst nutzen müssen. In den Abstimmungen mit der Gemeinde gab es keine Lösung hinsichtlich eines Geh- und Radwegs. Die Gemeinde sucht in Zusammenarbeit mit dem Projekt noch eine Lösung für eine sichere Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer.</p>
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Veranstaltung	<p>Welche Alternativen wurden an der Rottmanner Str. untersucht?</p>	<p>Untersucht wurden neben der Straßenüberführung östlich des bestehenden BÜ auf größten Teils Walpertskirchener Flur auch zwei Varianten eines Ersatzes durch einen bahnp parallelen Weg südlich der Bahnlinie mit Anschluss an den BÜ-Ersatz an der Stalleringer Str.. Auch eine Straßenüberführung an Ort und Stelle mit Verschwenkung der Kreisstraße wurden als mögliche Varianten untersucht. Weitere mögliche Varianten wurden von einem durch die Gemeinde Wörth beauftragten Ingenieurbüro untersucht.</p>
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Veranstaltung	<p>Warum kann kein Trog gebaut werden?</p>	<p>Eine Machbarkeitsstudie hat untersucht, ob ein halbtiefer Trog von ca. 3,5m möglich ist, aber kam zu dem Ergebnis, dass dies nicht zielführend wäre. Es müssten zwei Straßenüberführungen anstelle der heutigen BÜ gebaut werden, der BÜ Stalleringer Str. kann nicht durch eine SÜ ersetzt werden, da die örtlichen Platzverhältnisse dafür nicht ausreichen. Außerdem müsste der komplette Bahnhofsbereich tiefergelegt werden und es wären Maßnahmen zum Schallschutz weiterhin nötig. Ein Trog wäre sehr teuer, die Gemeinde müsste sich an den Kosten beteiligen.</p>
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Gespräch und E-Mail	<p>Was hat es für Auswirkungen, wenn Züge mit 200 Km/h drei Meter neben meinem Haus vorbei fahren? Wie sieht es mit Vibrationen aus, welche Maßnahmen werden hier getroffen? Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind für mich geplant? Sind die Aufwendungen für die Lärm- und Bodenmaßnahmen so hoch, dass es möglicherweise besser für beide Seiten ist, dass die DB mir mein Grundstück abkauft, ist das denkbar und sinnvoll?</p>	<p>Der gegenwärtige Planungsstand für den Bereich sieht Empfehlungen einer Schallschutzwand vor. Gleichzeitig werden die Gleise besonders überwacht und regelmäßig geschliffen. Insgesamt ergeben sich im Bereich des Anwesens durch die vorgeschlagenen Maßnahmen Pegelminderungen gegenüber dem aktuellen Betriebszustand. Trotz der Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand sind die geplanten Schallschutzmaßnahmen jedoch vsl. nicht ausreichend, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vor dem Gebäude für Wohngebiete an Ausbaustrecken vollständig einzuhalten. Der Gesetzgeber sieht in diesem Fall zusätzlichen Anspruch auf sog. passive Schallschutzmaßnahmen vor, wie beispielsweise die Kostenübernahme für den Einbau neuer Fenster mit hohem Schalldämmmaß, etc., so dass die zulässigen Innenraumpegel eingehalten werden. Das von uns beauftragte Gutachterbüro wird einen Termin für eine erschütterungstechnische Beweissicherungsmessung vereinbaren. Die Messungen dienen u.a. dazu, erschütterungsmindernde Maßnahmen im Gleisbereich auf die umliegende Bebauung frequenzgenau abzustimmen, so dass bei Einbau keine signifikante Erhöhung von Erschütterungseinwirkungen auftreten.</p>
1.2	Wörth	Grunderwerb	Frage	Gespräch	<p>Wie sieht die finanzielle Entschädigung aus, wenn vorher auf Ausweichgrundstück abgewandert wird?</p>	<p>Konkrete Verhandlungen werden erst geführt, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Dann bewertet ein Gutachter das Grundstück und es wird ein Angebot erstellt. Vorher kann kein sicheres Angebot unterbreitet werden.</p>
1.2	Ottenhofen	Entwässerung und Wasserschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Müssen die Regenrückhaltebecken im Wasserschutzgebiet liegen, gibt es keine anderen Möglichkeiten? Der Großteil des Wassers versickert im Trinkwasserschutzgebiet, damit sind wir nicht einverstanden.</p>	<p>Die auf der Karte eingezeichneten Standorte für die Regenrückhaltebecken sind skizzenhaft dargestellt. Die Becken sind nicht zwingend durchlässig, sie sind, was die Baustoffe angeht, nah an der Natur orientiert. Aufgrund von Höhenlagen und der Dammfußentwässerung gibt es Vorgaben, wo die Becken liegen müssen. Sämtliche Belange aus den Bereichen Trinkwasser- und Wasserschutzgebiet sind hier berücksichtigt. Wir stehen dazu in Kontakt mit dem Wasserwirtschaftamt. Auch im weiteren Verfahren, wenn wir die Planung einreichen, wird die Thematik genau beleuchtet werden.</p>

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Ottenhofen	Entwässerung und Wasserschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Sind die Regenrückhaltebecken überhaupt technisch notwendig?	Der Boden ist teilweise überhaupt nicht versickerungsfähig und Wasser fließt irgendwo ab oder direkt in den Bahndamm rein. In der Planung ist das anders, was nicht nur an der Verfestigung liegt, sondern: unter dem Schotter liegt künftig eine Planungsschutzschicht, da läuft das Wasser rechts und links ab und in Tiefenentwässerung rein oder läuft in Gräben. Dann wird das Wasser zu einem Gewässer/Vorfluter abgeleitet, z.B. Forstinninger Sempt. Die direkte Einleitung dieses Wassers wird vom Wasserwirtschaftamt nicht genehmigt. Die klare Vorgabe ist, dass das Wasser durch die Becken zurückgehalten werden muss und gedrosselt eingeleitet wird. Am Damm darf nichts versickern.
1.2	Ottenhofen	Entwässerung und Wasserschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Gibt es Reinigungsprozesse des Wassers bis diese in den Vorfluter abgeleitet werden?	Im Regenrückhaltebecken können sich im Wasser enthaltene Fremdkörper und aus dem Schotter ausgewaschene oder sonstig mitgeführte Stoffe absetzen (in naturnahen Becken besteht auch die Möglichkeit einer biologischen Reinigung) und das so „behandelte“ Wasser kann über Vorfluter wieder in natürliche Gewässer eingeleitet werden. Insbesondere im Bereich von Wasserschutzgebieten werden an Dimensionierung und Funktionsweise der Becken besondere Anforderungen gestellt. Regenrückhaltebecken müssen so bemessen sein, dass sie auch im Falle eines x-jährigen Hochwasserereignisses den anfallenden Wassermassen ausreichend Rückhalt bieten und somit einen direkten Wassereintrag in anliegende Gewässer verhindern.
1.2	Ottenhofen	Entwässerung und Wasserschutz	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Man müsste ggf. längere Zulaufstrecken für die Entwässerung machen, damit die Regenrückhaltebecken außerhalb des Wasserschutzgebiets zu liegen kommen.	Die Projektleitung bietet an, einen gemeinsamen Termin von Gemeinde, DB und Wasserwirtschaftamt zu machen, um über die Möglichkeiten und Vorgaben bzgl. Bauzeit und Endzustand zu sprechen.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Ein Bereich, der in der Vorplanung noch mit Schallschutz vorgesehen war, ist jetzt nicht mehr berücksichtigt in der Entwurfsplanung. Woran liegt das?	Das hängt mit den Eingabegrößen zusammen, die der Gutachter bekommt, also Zugzahlen, die vom Bund und von der BEG kommen. Angepasste Grundlagen können dazu führen, dass die Vorplanung überarbeitet werden muss - wie hier im Bereich Ottenhofen - und sich die Schallschutzmaßnahmen ändern können.
1.2	Ottenhofen	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Gemeinderatssitzung	Was sind die Zugzahlen nach dem Ausbau für den Bereich Ottenhofen? Ist das dann auch noch weiter ausbaufähig, kann sich die Zahl nach dem Ausbau noch erhöhen? Woher kommen die Zugzahlen?	Fernverkehr wird erstmals mit 18 Zügen am Tag verkehren. Beim Nahverkehr gehen wir von einer Verdopplung der Züge aus. Zu Nahverkehr gehören Regionalbahn und S-Bahn bis Dorfen. Absolute Zahlen können derzeit noch nicht benannt werden, geschätzt etwa 200. Beim Güterverkehr gehen wir von ca. 30% mehr Zügen aus. Zahlen zum Fernverkehr werden vom Bund vorgegeben. Die Zahlen gehören zum Prognosehorizont aus dem Bundesverkehrswegeplan. Daneben kommen die Zahlen für den Nahverkehr vom Freistaat und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Wir halten uns an die aktuelle Verkehrliche Aufgabenstellung als unsere Planungsgrundlage. Dies ist auch die Grundlage für den Schallschutzgutachter.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	In der Umweltverträglichkeitsprüfung heißt es, dass nur der Korridor bis zu 500m weg von der Bahnlinie betrachtet wird. Ist das auch die Grundlage für die Betrachtung des Schallschutzes?	Die Projektleitung verneint, diese Begrenzung sei so hinsichtlich Schallschutzbetrachtung nicht bekannt. Der Schallschutzgutachter erhält von der DB den Plan des zweigleisigen Ausbaus als 3D-Modell und nimmt dies dann in seinen Berechnungen mit auf, u.a. auch dass das Gleis sich wie hier im Gemeindegebiet auf Dammlage befindet.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie kam es dazu, dass im Bereich der bereits ausgebauten Strecke bei Ampfing, Mühlendorf noch Schallschutz dazukam, der so nicht geplant war?	Damals hatte die Gemeinde sich beteiligt und Maßnahmen selbst bezahlt. Das geht auch über Verlangen, wenn diese formuliert werden, berücksichtigen wir das auch bei der Planung. Fakt ist, dass es durch den Ausbau nicht lauter wird, dazu tragen auch die Elektro-Loks bei. Fernverkehr und Nahverkehr sind leise Züge.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Werden nur Berechnungen gemacht oder auch Messungen vor Ort?	Bei Erschütterungen wird auf jeden Fall gemessen, bei der Schallbegutachtung tendenziell nicht, weil da die Prognosezugzahlen und die zweigleisige Strecke berücksichtigt werden müssen. Für die Berücksichtigung der Bebauung ziehen die Gutachter ein digitales Geländemodell heran. Für den Planzustand der Strecke können keine Messungen gemacht werden, das muss am Computer simuliert werden.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Gibt es die Möglichkeit als Gemeinde mal selbst mit dem Gutachter zu sprechen? Sollte das über DB laufen?	Diese Möglichkeit besteht sicherlich. Das sollte über die DB Netz AG als Vorhabenträgerin laufen und könnte auch mal als gemeinsame Runde mit der Gemeinde und DB sowie Gutachtern stattfinden.
1.2	Ottenhofen	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Gemeinderatssitzung	Gibt es schon konkrete Kosten? Und wenn nein, bis wann?	Dazu werden wir uns noch weiter mit der Gemeinde abstimmen. In der Entwurfsplanung ist die Kostenberechnung noch nicht final. Bei der Kostenteilung befinden wir uns im Eisenbahnkreuzungsgesetz. §12 für die beiden Eisenbahnüberführungen (Sempflutöffnung und Dorfstraße). Wenn die Kostenberechnung vorliegt, wird über Fiktiventwürfe das Verhältnis ermittelt, wie sich die Kosten zwischen Straßenbaulasträger und Bahn teilen. Konkrete Kosten gibt es voraussichtlich Ende des Jahres 2021.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Ottenhofen	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie viel breiter werden die Brücken (im Bereich Ottenhofen)?	Die Brücken sind z.T. schon auf die Zweigleisigkeit ausgelegt, allerdings nach damaligem Stand auf 3,5m Gleisabstand. Dieser Abstand ist heute 4m. Also bei denen, die schon heute breiter ausgelegt sind, reden wir von ca. 1m. Beim Bahndamm kommt es auf den Winkel an und die Bodenbeschaffenheit. Damm wird entsprechend etwas breiter, kommt auf Nordseite des bestehenden Gleises hin, viel Grund gehört da heute schon der Bahn - aber es wird an manchen Stellen Grunderwerb geben.
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Was ist geplant im Bereich zur Grenze nach Markt Schwaben bzgl. EÜ und Schallschutz?	Für die EÜ Staatsstraße gibt es ein Verlangen des Staatlichen Bauamts, dass der Querschnitt breiter wird. Der Bereich um Markt Schwaben ist wegen der vielen dort zusammenlaufenden Projekte noch nicht so weit, dass wir da eine klare Schallschutzempfehlung abgeben können.
1.2	Ottenhofen	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wann ist Baubeginn in dem Abschnitt und wie lange würde Bauphase dauern?	Wir gehen derzeit von Baubeginn in 2026 aus. Bis zum Jahr 2030 soll der gesamte Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing abgeschlossen sein. Das ist auch abhängig davon, wie lange das Genehmigungsverfahren dauert.
1.2	Pastetten	Planung und Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wann ist mit der Realisierung zu rechnen?	Der gesamte Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing soll 2030 in Betrieb gehen. Entsprechend 3-4 Jahre vorher ist die Bauphase geplant. Beginn ist abhängig vom Verlauf des Genehmigungsverfahrens.
1.2	Pastetten	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie schnell wird im Bereich des BÜ Dürnberg gefahren?	In unserem Auftrag heißt es, dass die Züge später bis zu 200km/h fahren können. Die Geschwindigkeit kann nur vom Fernverkehr gefahren werden, so auch im Bereich Dürnberg.
1.2	Pastetten	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Gemeinderatssitzung	Fahren nach dem Ausbau Züge mit Neigetechnik? Welche Züge fahren noch?	Neigetechnik ist nicht geplant. Im Nahverkehr ist eine S-Bahn bis Dorfen geplant und zudem fährt hier weiter der Regionalverkehr. Im Fernverkehr könnte später der Railjet auf der Strecke fahren.
1.2	Pastetten	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie viele Züge fahren nach dem Ausbau auf der Strecke pro Tag? Wie viele Güterzüge, Fernverkehrszüge?	Die Prognosezahlen für den Fernverkehr kommen vom Bund, es sind 18 Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke vorgesehen. Beim Güterverkehr gehen wir von einer Steigerung von 30% aus. Nahverkehr wird vom Freistaat Bayern, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), bestellt. Da gehen wir momentan von einer Verdopplung der Zahlen aus. Die genauen Zahlen können wir aktuell noch nicht nennen, weil hier noch Abstimmungen stattfinden.
1.2	Pastetten	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie wird gebaut? Während des Betriebs?	Es wird während des laufenden Betriebs gebaut werden, um die Verbindungen auch für die vielen Pendler aufrechtzuerhalten. Dabei ist SEV nur geringfügig möglich. Längere Sperrzeiten können nur in den Schulferien stattfinden. Auch für den Güterverkehr muss der Betrieb weiter auf der Schiene möglich bleiben, da viele Güter nicht auf der Straße transportiert werden können.
1.2	Pastetten	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Ist die Höhe der Schallschutzwand bei 4m Standard?	Die Höhe der Schallschutzwände ist immer abhängig von der Örtlichkeit, der Topografie, der Bebauung und der Anzahl der Schutzfälle. Es gibt keine Standardhöhe. Im Bereich der Schwillach ist die Wand z.B. niedriger, da es hier weniger Schutzfälle gibt.
1.2	Pastetten	Kosten	Frage	Gemeinderatssitzung	Kommen auf die Gemeinde Pastetten Kosten zu?	Grundsätzlich gilt bei Bahnübergängen das Eisenbahnkreuzungsgesetz bei der öffentlichen Widmung des Weges. Beim BÜ Dürnberg handelt es sich aufgrund einer Änderung im EKRg und des nicht ausgebauten Weges um einen Spezialfall. Wir warten hier auch noch auf Rückmeldung der Regierung von Oberbayern. Bezüglich der Kosten des Ersatzweges gab es schon Gespräche mit der vormaligen Bürgermeisterin und es wird auch wieder Gespräche mit den direkt Betroffenen geben.
1.2	Pastetten	Grunderwerb	Frage	Gemeinderatssitzung	Wenn Grunderwerb notwendig wird, macht das dann die Deutsche Bahn?	Ja, diese Gespräche werden durch die Bahn geführt, sowohl bei Grunderwerb bauzeitlicher als auch dauerhafter Art.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Bei der neuen Brücke anstelle des Bahnübergang an der Hohenlindener Straße soll ein Fuß- und Radweg berücksichtigt werden.	Bei dem neuen Brückenbauwerk wird ein einseitiger Geh- und Radweg berücksichtigt werden (Breite ca. 2,5m).
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Gemeinderatssitzung	Wo genau liegt das Überholgleis im Bereich Wörth?	Das Überholgleis des betrieblichen Bahnhofs beginnt etwa 500m östlich des Bahnübergangs Rottmanner Str., also liegt deutlich außerhalb der Ortschaft. Der Bereich endet vor der ED 14 in Walpertskirchen.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Schallschutzwand sieht einfach nicht gut aus, welche Möglichkeiten gibt es da bei der Gestaltung?	Bei der Gestaltung und Farbgebung kann Gemeinde mitreden. Da kann sich die Gemeinde grundsätzlich Gedanken machen z.B. zur Farbgebung. Wenn keine Aussage kommt, bleibt es bei der klassischen grauen Aluwand. Denkbar sind aber auch transparente Elemente, wir sind da offen für Vorschläge und beschäftigen uns gern auch schon mit konkreten Fragen zur Ausgestaltung.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Bahnhöfe/Haltpunkte	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie sieht der Bahnhof später aus?	Bahnsteige sind wegen der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200km/h breiter, es gibt Ausbuchtungen und Aufenthaltsbereiche, Wetterschutzhäuschen, Bänke. Es wird auch wegen den 200km/h spezielle Durchsagen zur Warnung geben. Das Empfangsgebäude wird so wie heute auch nach dem Ausbau weiterhin nicht genutzt. Das Stellwerksgebäude wird aufgegeben. Weiter östlich wird es ein modernes Stellwerksgebäude geben, ohne Personenbesetzung.
1.2	Wörth	Erschütterungsschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Wird Gleisbett gepuffert?	Bezüglich des Körperschalls werden im Zuge der Planung auch Gutachten zum Erschütterungsschutz erstellt. Da gibt es mögliche Maßnahmen z.B. dass Betonschwellen auf elastische Sohlen gelegt werden oder Unterschottermatten, die zu einer Entkopplung von Gleiskörper und Ingenieurbauwerk führen, wie bei der Hohenlindener Str.... Die entsprechenden Maßnahmen werden im Gutachten dann empfohlen.
1.2	Wörth	Dialog	Frage	Gemeinderatssitzung	Welche Möglichkeiten gibt es jetzt noch, bei der Planung mitzusprechen oder ist da der Zug schon abgefahren?	Der Zug ist nicht abgefahren. Grundsätzlich ist es so, dass wir die Strecke ausbauen, auf der schon ein Bestandgleis liegt und 4m daneben kommt das neue Gleis hin. Dann gibt es die Kreuzungsbauwerke, bei denen auch schon die Lösungen feststehen. Natürlich stehen wir schon jetzt für alle möglichen Fragen und Anmerkungen zur Verfügung. Und dann gibt es das rechtliche Verfahren, bei dem jeder die Möglichkeit hat, das Projekt aufzufordern, Alternativen vorzustellen oder die Planung zu erklären. Das wird dann fachlich aufgearbeitet und eine Entscheidung getroffen.
1.2	Wörth	Dialog	Frage	Gemeinderatssitzung	Wann können Bürger Fragen zum Projekt stellen, im Zuge der angekündigten Infomationsveranstaltung?	Bei der Informationsveranstaltung können Bürger auf jeden Fall Fragen stellen. Wenn jemand eine konkrete Frage hat wäre es wohl das einfachste, wenn man uns direkt schreibt über abs38@deutschebahn.com. Die Anfrage landet schnell beim Projektverantwortlichen. Wir machen dann gern auch einen Telefontermin aus. Wir bieten auch konkrete Sprechstunden an, um sich individuell mit den persönlichen Anliegen zu beschäftigen. Wir sind der Meinung, dass diese Mittel für den Dialog mit den Bürgern zielführend sind, zumal Veranstaltungen vor Ort mit großer Teilnehmerzahl aufgrund der Pandemielage schwierig sind.
1.2	Wörth	Weiteres Vorgehen	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie geht es weiter, gibt es einen Zeitstrahl?	Das Projekt verfolgt nach wie vor das Ziel, das Projekt bis 2030 umzusetzen. Entsprechend einer geplanten Bauzeit von 3-4 Jahre gehen wir von einem Baustart in den Jahren 2026-2027 aus.
1.2	Wörth	Genehmigungsv erfahren	Frage	Gemeinderatssitzung	Über welchen Verfahrensast (MgvG oder Planfeststellung) kann die Gemeinde und können die Anwohner auf das Projekt einwirken?	Die ABS 38 ist im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG). Der Ablauf und die Beteiligung der Bürger orientiert sich am Vorgehen für ein Planfeststellungsverfahren. Erster Schritt, erste Wirkung des Gesetzes, war nun das Scoping-Verfahren unter öffentlicher Beteiligung. Das Verfahren wird auch weiterhin vom Eisenbahn-Bundesamt geführt. Auch bei der Auslegung und Erörterung hat jeder Bürger das Recht sich zu beteiligen. Der Bund erhofft sich vom MgvG eine Beschleunigung.
1.2	Wörth	Umwelt	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie wird damit umgegangen, dass Ausgleichsflächen gebraucht werden für den Bau der Brücke bei der Rottmanner Str.?	Ein von der Bahn unabhängiges Umweltingenieurbüro hat den Streckenbereich kartiert und widmet sich dem Thema Ausgleich. Jeder Eingriff, den wir bauzeitlich oder im Endzustand verursachen, muss von uns wieder ausgeglichen werden. Eingriffe im Biotopbereich sind schwerwiegend und werden entsprechend ausgeglichen. Insgesamt geht es um einen sehr großen Flächenbereich, den wir benötigen zum Ausgleich. Das wird auch von unserer Aufsichtsbehörde kontrolliert.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Reicht der aktive Schallschutz im Bereich Hörlkofen aus oder könnte es auch passiven Schallschutz geben?	Dort wo der aktive Schallschutz nicht ausreicht, gibt es Anspruch auf passiven Schallschutz, also an den Stellen, wo der Schall ankommt. Das wird es sicher im Bereich Hörlkofen und den Splittersiedlungen geben. Wenn der Bescheid da ist, wird der Gutachter vor Ort sich ein Bild machen und den Anspruch bewerten. Dann kann die Bahn auch z.B. passive Lüfter zahlen.
1.2	Wörth	Züge und Verkehrsaufkommen	Frage	Gemeinderatssitzung	Ist die Höchstgeschwindigkeit im Bereich PFA 1.2 160 oder 200km/h?	Die Entwurfgeschwindigkeit/ Streckenhöchstgeschwindigkeit ist 200km/h, darauf ist die Strecke ausgelegt. Bis zu 200km/h kann aber nur der Fernverkehr fahren, nicht Nahverkehr oder Güterverkehr.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Gibt es eine Musterstrecke, die man sich mal anschauen und anhören kann, um einen Eindruck von 4m hohen Schallschutzwänden zu bekommen?	Anhören kann man sich das in unserer Schallsimulation im InfoCenter, da können die Höhen verstellt und die akustische Veränderung angehört werden. Ansonsten könnte man sich Strecken ansehen im Münchner Osten oder Richtung Norden bei Ingolstadt-Nürnberg oder München-Augsburg.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Die Schallschutzwände im Ortsbereich Hörlikofen sind auf einem Damm und dadurch wirken sie noch höher. Gibt es da andere Möglichkeiten dafür?	Die 4m Höhe der Schallschutzwand gilt ab Schienenoberkante, dadurch wirkt es auf dem Damm höher. Wir müssen den Schutz bauen, der die Anwohner schützt und der wirkt. Bezüglich Wirkung und Gestaltung kann man dann auch nochmal genau mit dem Gutachter eine Prüfung machen lassen. Transparente absorbieren Schall nicht so gut wie Alu-Wände. Bei transparenten Elementen kann es sein, dass die Wand noch höher werden muss, um den vorgesehenen Schutz zu erreichen. Wir sind auch dabei, die Strecke zu visualisieren, dann kann man sich die Wände aus verschiedenen Perspektiven ansehen und auch den Sonnenstand simulieren.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Gemeinderatssitzung	Wird der Bereich von der SÜ Willgruber bis zu Rottmanner Str. in einem Schritt gleichzeitig ausgebaut oder gibt es Bauabschnitte? Und hat die Gemeinde dabei Mitspracherecht?	Es wird zwar viele gleichzeitige Bautätigkeiten geben, aber es wird auch verschiedene Bauabschnitte geben. Natürlich muss dann vor Schließung des Bahnübergangs an der Stalleringer Str. die Straße Richtung Hohenlindener Str. gebaut sein. An der Hohenlindener Str. soll es keine große Umfahrung geben, wir errichten hier einen bauzeitlichen Bahnübergang auf Wunsch der Gemeinde ein und leiten den Verkehr darüber weiter durch den Ort. Die Gemeinde hat da Mitspracherecht und kann da ihre Vorstellungen an uns herantragen.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	E-Mail	Wir benötigen auf diesem Streckenabschnitt (Willgruber) eine größere Tonnage der Bahnüberführung.	Ursprünglich vorgesehen war, dass Neubau der Straßenüberführung Willgruber (km 27,495 der ABS 38) durch die Gemeinde Wörth selbst erfolgen sollte. Im Mai 2020 hat die Gemeinde beschlossen, dass die Planung des Ersatzneubaus durch DB Netz AG erfolgt. DB hat daraufhin bei der Gemeinde als Straßenbausträger Verlangen für Neubau abgefragt nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Abfrage hat ergeben, dass die Brücke mit einer Traglast von 16 Tonnen und einer Fahrbahnbreite von 4 Metern zu bauen ist. Diese Planungsgrundlagen der Gemeinde legen wir unseren Planungen zu Grunde. Im Zuge der nunmehr vertiefenden Planung der Überführung Willgruber, gehen wir davon aus, dass die künftige Brücke vrs. eine Traglast von bis zu 40 Tonnen haben kann.
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	E-Mail	Das die geplante Brücke an dem Sondergebiet endet ist nicht vereinbar mit diesem Erholungsgebiet. Die Böden sind durch Oberflächenwasser überlastet, dass bereits bei mäßigem Dauerregen das Gebiet unter Wasser steht der Boden ist nicht versickerungsfähig. Es befinden sich auf beiden Seiten der Gleise Biotope und wassersensible Bereiche. Der Signalton des Andreaskreuzes weist auf einen Fußgänger Übergang hin, daher muss hier auch wieder einer hinkommen.	Die Hinweise nehmen wir gerne auf und geben sie an unsere Planer weiter. Vorab können wir Ihnen mitteilen, dass im Rahmen der Entwurfsplanung für Brückenbauwerke immer aktuelle Baugrundgutachten (Geotechnik) und hydrogeologische Gutachten erstellt werden. Diese dienen unter anderem als Grundlage für weitere Berechnungen der Standsicherheit und der Planung des Wasserabflusses an der Geländeoberkante.
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	E-Mail	Wird von DB Netze der passive Schallschutz für zukünftige Wohnbebauung ebenfalls gestellt und übernommen? z. B. ein noch unbebautes Grundstück bei Hörlikofen? (Schallschutzwand 4 m ist eingezeichnet). Grundstück ist unbebaut. Stellt die DB bei einer zukünftigen Bebauung den erforderlichen passiven Schallschutz oder gilt hier eine Bestandsregel Bebauung bei Planfeststellung?	Wenn es einen Bebauungsplan gibt, dann enthält dieser in der Regel für das benannte Grundstück Vorgaben für den Bauherrn wie beispielsweise den verpflichtenden Einbau von Schallschutzfenstern. Wenn kein Bebauungsplan vorliegt, wird üblicherweise der Bauherr aufgefordert, einen Nachweis zum Schallschutz gegen Außenlärm zu erbringen, sofern sich in der Umgebung Lärmquellen befinden. Es obliegt dem entsprechenden Bauamt, eine Genehmigung zu erteilen und ggfs. an Bedingungen und Auflagen zu knüpfen. Der Bauherr ist also zunächst selbst für die Einhaltung der zulässigen Innengeräuschpegel verantwortlich und muss das Gebäude vor dem aktuellen IST-Lärm schützen. Im Bereich Hörlikofen ist laut den aktuellen Empfehlungen der Schallschutzgutachter sowohl eine Schallschutzwand mit 4 m Höhe als auch das besonders überwachte Gleis (bÜG) geplant. Es ist also davon auszugehen, dass das am Gebäude zu erstellende Schutzniveau zum Schutz vor den gegenwärtig bereits vorhandenen Immissionen zusammen mit den später geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen beim geplanten Ausbau der Strecke zur Einhaltung aller Anforderungen an Schalldämmmaße führt. Sofern die Baugenehmigung des Gebäudes erst nach Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt, wird das Gebäude in den Unterlagen nicht mehr berücksichtigt. Im anderen Fall ist das Gebäude im Rahmen einer Tektur der Unterlagen noch aufzunehmen. Prinzipiell wird unabhängig davon schon jetzt der adäquate Schutz des Gebietes mit Ihrem Flurstück geplant.

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Wörth	Brücken und Bahnübergänge	Frage	E-Mail	<p>Durch die massive Erweiterung der Firma Papier Karl ist hier mit sehr vielen Lastwägen zu rechnen, die den Bahnübergang nutzen werden. Mit welchen Schallschutzmaßnahmen ist hier zu rechnen? Hier ist nämlich anzumerken, dass wir bei Ostwind sogar die Autobahn wahrnehmen, die einige Kilometer entfernt liegt. Außerdem ist mir die Sicherheit der vielen Anwohner von Hörlkofen wichtig, die die Naherholungsgebiete Rottmann und Tannenhof aufsuchen.</p> <p>Wie wird für deren Sicherheit gesorgt bei dem hohen Aufkommen des Lieferverkehrs der Firma Papier Karl? Welche Maßnahmen werden hier konkret bei dem Bahnübergang für Radfahrer und Fußgänger getroffen?</p>	<p>Für den Bereich an der Rottmanner Straße hat das Gutachten auch das voraussichtliche Mehraufkommen an Lastwagenverkehr berücksichtigt. Es kommt zu dem Ergebnis, dass sich aus der geänderten Straßenführung keine Überschreitung der Grenzwerte ergibt, solange auf der Straße nicht mehr als ca. 8.000-10.000 Fahrzeuge/Tag verkehren. Die Verkehrsbelastung wird hier jedoch deutlich niedriger liegen.</p> <p>Die Gemeinde sucht in Zusammenarbeit mit dem Projekt noch eine Lösung für eine sichere Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer.</p>
1.2	Wörth	Schallschutz	Frage	E-Mail	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wurde mein Gebäude bereits schalltechnischer erfasst? Wenn ja wie, wo und wann kann ich das Ergebnis einsehen? 2. Wurde bereits im Rahmen der Planfeststellungsverfahren entschieden welche aktiven und passiven Maßnahmen bezogen auf die _____ Str. _ durchgeführt werden? 3. Bislang bin ich noch nicht von der Bahn informiert worden, welchen Anspruch ich bezüglich Schallschutz habe? Wann erfolgt dies? 2021? 4. Kann ich bereits jetzt Gutachter beauftragen, die das vorhandene Schalldämmmaß berechnen? 5. Welche Fristen sind bezüglich eines Einspruches zu beachten? 	<p>Die schalltechnische Untersuchung im Bereich Hörlkofen wurde im Zeitraum bis Juni 2021 durchgeführt. Dazu haben unabhängige Gutachter Berechnungen erstellt, um die Schallbelastung für den Ausbauzustand zu ermitteln und daraus Maßnahmenempfehlungen abzuleiten. Diese haben wir im Rahmen des Webcast am Montag, 7. Juni 2021, vorgestellt. Die aktuelle Empfehlung sieht für den betroffenen Bereich u.a. eine 4m hohe Schallschutzwand nördlich des Gleises vor. Für Ihr Anwesen besteht dem Grunde nach auch Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Das bedeutet, es wird in diesem Schritt erstmal nur der Anspruch an den entsprechenden Etagen/Fassaden festgestellt. Nach der erfolgten Genehmigung des Bauvorhabens werden in der nächsten Planungsphase Gutachter vor Ort kommen, um die konkreten erforderlichen Maßnahmen an Ihrem Gebäude zu ermitteln und mit Ihnen abzustimmen. Die Gutachter zur Ermittlung des erforderlichen Schalldämmmaßes werden von der Vorhabenträgerin (DB Netz AG) beauftragt und auch die Kosten der Erhebung werden von der DB Netz AG als Verursacherin übernommen. Die Beauftragung eines Büro Ihrerseits und zu diesem Zeitpunkt ist nicht erforderlich.</p> <p>Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen, wie Lüfter o.ä., übernimmt die Vorhabenträgerin (DB Netz AG). Da wir nicht abschätzen können, wie lange das Genehmigungsverfahren dauert, rechnen wir mit einem Abschluss frühestens in drei Jahren. Das Verfahren zur Genehmigung startet erst im Sommer 2021 mit der Einreichung der Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt. In einem weiteren Schritt wird es dann ein Anhörungsverfahren geben. Im Zuge dessen können Sie Einwendungen beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen, die dann im Erörterstermin behandelt werden. Anbei erhalten Sie einen vorläufigen Stand der schalltechnischen Berechnungen für das Anwesen X zur Einsichtnahme vorab.</p>
1.2	Ottenhofen	Schallschutz	Frage	E-Mail	<p>Es liegt ja bereits ein Lärmgutachten vor, sicher auch für den Ort Ottenhofen. Wie steigt der Lärmpegel für Ottenhofen, _____ Str. Wie hoch war der bisher angesetzte Wert, wie hoch ist der Wert künftig? Wie realistisch ist der Wert? (Die Erfahrungswerte bei dem Autobahnausbau ab Hohenlinden haben ja gezeigt, dass die Werte nicht annähernd eingehalten wurden)</p> <p>Wichtig ist mir dabei auch der Lärm bei der Windrichtung, da ich z. B. in der Ortsmitte wohne und bei entsprechender Windrichtung nachts die Güterzüge bereits jetzt sehr deutlich wahrnehme.</p>	<p>Teilen Sie uns bitte gerne noch die Hausnummer in der X-Str. mit, dann können wir ggf. genauere Auskünfte zu den berechneten Schallwerten geben. Grundsätzlich gilt: Die Einhaltung und Festlegung von Immissionsgrenzwerten bei Neu- und Ausbauprojekten ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Entsprechend berechnen die Schallgutachter bei ihren Untersuchungen für jede Bebauung entlang der Strecke, ob diese Grenzwerte im Ausbauzustand eingehalten oder überschritten werden. Die Gutachter erfassen dabei nicht den IST-Zustand. Wir gehen davon aus, dass die Schallbelastung für den Ausbauzustand flächendeckend deutlich besser sein wird als der bisherige IST-Zustand. Dies nicht nur durch die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände oder besonders überwachtes Gleis) oder dort wo benötigt passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lüfter), sondern auch durch die deutlich leiseren Elektro-Loks, die nach der Elektrifizierung auf der Strecke verkehren. Auch die Umrüstung der Güterwagen auf die deutlich leiseren Flüsterbremsen trägt zu einer Lärmverringerung bei.</p> <p>Die Berechnungen von Schienenverkehrslärm folgen der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, kurz: „Schall 03“, mit Einführung in 2015, die damit noch immer sehr jung und zeitgemäß ist. Zudem sind die Regularien für Zugmaterial und Fahrgeschwindigkeiten deutlich strenger, woraus eine realistischere Abbildung als bei den Messungen an der A94 resultieren dürfte (denn hier kommen u.a. Faktoren dazu, die die Schwankungsbreiten zwischen Berechnung und Messung begünstigen, z.B. fahren LKW z.T. schneller als erlaubt).</p> <p>Bei der Berechnung der Schallschutzmaßnahmen für den Ausbauzustand wird auch die Windrichtung berücksichtigt. Dabei wird immer von der ungünstigsten Mitwindsituation ausgegangen, so dass Betroffenheiten und Maßnahmen zugunsten der Anwohner:innen ermittelt werden.</p>

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.2	Ottenhofen	Planung und Bauphase	Frage	E-Mail	<p>Ich habe das Grundstück Nr. X in der Gemarkung Ottenhofen von der Bahn-Landwirtschaft gepachtet. Dieses befindet sich auf der Südseite des bestehenden Bahndamms und grenzt direkt an diesen an. In der Nähe befindet sich das geplante Brückenbauwerk Nr. 1015 bei km 23,481. Auf meinem Grundstück befindet sich ein Bienenhaus und ein Mischwaldbestand.</p> <p>Mit welchen Auswirkungen auf mein Grundstück muss ich während der Bauphase und nach Abschluss der Bauarbeiten rechnen?</p>	<p>Die Eisenbahnüberführung bei km 23,489 wird im Zuge des zweigleisigen Ausbaus erneuert. Während der Bauphase werden Flächen und Baustraßen zur Belieferung der Baustelle benötigt. Der derzeitige Planungsstand sieht vor, dass durch das Flurstück nahe des Damms eine parallele Baustraße errichtet wird, die auch von LKW und schwerem Gerät befahren werden kann. Diese Baustraße verläuft nahe des Dammfußes durch das von Ihnen gepachtete Flurstück. Einen Eingriff in den Baumbestand versuchen wir zu vermeiden oder so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Nach der Beendigung der Bauarbeiten an der Strecke werden die Baustelleneinrichtungsflächen und nicht mehr benötigte Baustraßen zurückgebaut und die Flächen wieder in den vorherigen Zustand versetzt. Dies gilt auch für Ihr Grundstück, dessen Fläche durch die DB wieder renaturiert wird.</p> <p>Der Standort Ihres Bienenhauses ist uns nicht bekannt, wir können daher nicht ausschließen, dass es während der Baumaßnahmen zu Beeinträchtigungen kommen kann, sofern sich das Bienenhaus in Gleisnähe befindet. Gerne können Sie uns hierzu nochmal genauere Informationen und die Lage des Bienenhauses mitteilen, damit wir ggf. konkretere Aussagen zu etwaigen Auswirkungen treffen können.</p>