

PFA	Ort	Thema	Art	Quelle	Mitteilung	Antwort
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Grenzwerte aus Bundesimmissionschutzgesetz von 1970 seien veraltet.	Die Werte stammen aus einer Novellierung des Gesetzes, die Berechnungen von Schienenverkehrslärm folgen der Schall 03 mit Einführung 2015, die damit sehr jung und zeitgemäß ist. Zum Schallschutz für Schwindegg ist zudem hervorzuheben, dass alle Stahlbrücken als Betonbrücken neugebaut werden, diese sind schalltechnisch viel leiser. Außerdem ist der Schallschutz, der für Schwindegg vorgesehen ist, mit einer 6m hohen Schallschutzwand, sehr gut.
1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie hoch sind Masten mit Bahnstromleitung, wo stehen diese und wie sind die Abstände zwischen den Masten?	Die Masten werden im Abstand von 50-70m errichtet. Die Masten mit Bahnstromleitung werden zwischen 16 - 20m hoch sein. Das Regemaß wird 16m Höhe sein. Nur dort, wo wir die Bahnstromleitung auf nur einer Gleisseite mitführen können, etwa vom Standort des Schaltwerks bis zur EÜ Isenstraße, werden die hohen Masten mit Bahnstromleitung nur auf der Nordseite stehen und dort ca. 20m hoch sein. Südseitig stehen in dem Bereich nur die Oberleitungsmaste.
1.6	Schwindegg	Finanzierung	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie hoch ist der Anteil der EU-Finanzierung?	Für den Planungsabschnitt 1 werden zurzeit keine EU-Gelder in der Planung verwendet. Gelder der EU wurden im Rahmen der Vorplanung eingesetzt.
1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Frage	Gemeinderatssitzung	Welche Alternativen gibt es zur Bahnstromleitung auf den Masten? Stichwort Erdverkabelung	Das Bahnstromnetz ist als gelöschtes Netz konzipiert. Das bedeutet, dass das Netz die Fähigkeit besitzt, sich bei einem Erdschluss (Kurzschluss) selbst wieder herzustellen. Es findet eine Kompensation statt. Bei einem Erdschluss muss der Lichtbogen schnell gelöscht werden, damit das Netz weiter stabil ist und die Züge weiter fahren können. Bei einem Erdkabel besteht die Gefahr, dass die Kabelisolierung bei einem Kurzschluss beschädigt wird. Die Leitung müsste abgeschaltet und repariert werden, das Netz würde still stehen. Auch eine Freileitung um den Ort herum wäre die deutlich schlechtere Lösung, da diese den Ort zerschneiden und in seiner Entwicklung einschränken würde. Zudem wäre dies mit großem Flächenverbrauch verbunden.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Woraus bestehen die Schallschutzwände?	In der Regel handelt es sich um hochabsorbierende Aluminium-Panele, die viele Löcher haben und mit einem schallabsorbierenden Material gefüllt sind.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Was bringt das besonders überwachte Gleis? Bekommen wir das statt oder zusätzlich zur Schallschutzwand?	Beim besonders überwachten Gleis (büG) wird das Gleis regelmäßig geschliffen, die glatte Oberfläche vermeidet den Schall direkt an der Quelle. Das büG wirkt sich etwa mit 3 dBA auf eine Schallreduktion aus. Im Gemeindegebiet Schwindegg sind die Maßnahmen additiv: es sind sowohl Schallschutzwände als auch das büG vorgesehen.
1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Ich verlange eine Kostengegenüberstellung der geplanten Bahnstromleitung mit einer Erdverkabelung. Ich glaube nicht, dass die Leitung über Masten im Vergleich zu Erdverkabelung günstiger ist.	Eine Erdverkabelung wäre etwa um das Dreifache teurer als eine Freileitung. Bei der Planung spielt neben dem finanziellen Aspekt aber v.a. die technische Machbarkeit eine ausschlaggebende Rolle. Da die DB deutschlandweit ein Bahnstromnetz als sog. "gelöschtes Netz" betreibt, müsste bei einer Erdverkabelung ein komplett eigenständiges Netz in Südbayern errichtet werden, das unabhängig vom restlichen Bahnstromnetz läuft. Durch die Erdverkabelung geht die Fähigkeit des Netzes, sich selbst zu löschen (= jegliche Erdschlüsse/Fehler im Netz innerhalb von Sekunden zu kompensieren) verloren. Diese Eigenschaft ist aber enorm wichtig, um Netzstabilität zu gewährleisten, damit Züge zu jeder Zeit mit Strom versorgt werden. Ein Fehler in einem Erdkabel kann also nicht selbstständig "gelöscht" werden, ist zunächst schwierig zu finden und vor allem sehr aufwändig und zeitintensiv in der Reparatur.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Dort wo es zu passiven Schallschutz kommt: liegt dies am Luftschall oder am Körperschall?	Das liegt am Luftschall. Wir werden nicht an allen Stellen die Grenzwerte durch aktive Maßnahmen einhalten können. Es gibt immer einen Rest an sog. "ungelösten Schutzfällen". Für diese Fälle prüft der Gutachter passive Schallschutzmaßnahmen.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie schnell können Züge durch den Bahnhof fahren?	Die Durchfahrtsgeschwindigkeit wird auf 200km/h ausgelegt. Diese Geschwindigkeit wird nur durch die Fernverkehrszüge erreicht. Wir haben untersuchen lassen, ob hier Druck- und Sogwirkungen entstehen. Die Untersuchung hat ergeben, dass keine Gefahr von vorbeifahrenden Zügen ausgeht.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie breit sind die Bahnsteige geplant? 3m ist zu wenig.	Wir planen mit einer Bahnsteigbreite von 3 Metern. Die Länge beträgt 320 Meter, was deutlich länger ist als im Bestand.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Warum sind die Bahnsteige als Außenbahnsteige geplant?	Außenbahnsteige haben weniger Platzbedarf als ein Mittelbahnsteig. Zudem müsste bei einem Mittelbahnsteig eine Rampe oder ein Aufzug errichtet werden, was teuer im Bau und in der Instandhaltung ist - dies ist vor dem Hintergrund geringer Zustiegszahlen nicht verhältnismäßig.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Was ist der Unterschied zwischen einem Haltepunkt und einem Bahnhof?	Grundsätzlich macht das für die Fahrgäste keine Unterschiede. Ein Haltepunkt hat keine Weichen. Sobald Weichen vorhanden sind, handelt es sich um einen Bahnhof. So auch in Schwindegg.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Warum nur vier Wetterschutzhäuschen und kein durchgehendes Dach? Ab welcher Zustiegszahl gibt es die durchgehende Überdachung?	Die Planung ist abhängig von der Anzahl der Reisenden. Diese Reisendenzahl für eine durchgängige Überdachung, ab rund 3.000 Reisenden pro Tag, wird in Schwindegg nicht erreicht.

1.6	Schwindegg	Grunderwerb	Frage	Gemeinderatssitzung	Bei der abweichenden Trassierung wird Grunderwerb nötig. Werden Sie hier enteignen?	Wir wollen niemanden enteignen. Wir sind aber darauf angewiesen, dass wir den Grund erwerben können. Dazu muss erstmal Baurecht vorliegen, damit die Bahn hierzu Gespräche aufnehmen und Verträge erstellen kann. Die interne Abteilung bei der Bahn, das Flächenmanagement, erstellt dann Wertgutachten, die dann die Grundlage für den Grunderwerb bilden.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Ist es möglich, dass Schallgutachten einzusehen?	Das Schallgutachten ist Teil der Genehmigungsunterlagen. Zusammen mit diesen Unterlagen wird das Gutachten zu Schall und Erschütterung vollständig und öffentlich zugänglich zur Verfügung gestellt.
1.6	Schwindegg	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wann ist Baustart in Schwindegg?	In 2030 soll die Strecke in Betrieb gehen. Wir gehen, abhängig von der Länge des Genehmigungsverfahrens, davon aus, dass wir 2026 mit dem Bau beginnen können.
1.6	Schwindegg	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie sind die Baustelleneinrichtungen vorgesehen und wie werden die Menschen vor Baulärm geschützt?	Es gibt entsprechende Regelwerke, nach denen wir uns richten, u.a. die AVV Baulärm. Hauptarbeitszeit wird tagsüber sein. Grundsätzlich werden bei den Arbeiten lärmimmissionsarme Maschinen eingesetzt, die den schalltechnischen Anforderungen gerecht werden. Es gibt auch die Möglichkeit mobiler Schallschutzwände. All das ist Gegenstand der schalltechnischen Untersuchungen, die zur Zeit aber noch nicht abgeschlossen sind.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs Allersheim ist nicht akzeptabel. Radien sind für die Sondertransporte zu klein (3-4 Fahrten pro Jahr). Habe Verkehrsgutachten komplett anders interpretiert.	Gespräche bezüglich der Straßenführung müssten mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim geführt werden, da dieses hier Kreuzungspartner ist.
1.6	Schwindegg	Planung	Frage	Gemeinderatssitzung	Bis wann müsste Gemeinde ein Verlangen äußern, damit dies in der Planung noch berücksichtigt werden kann?	Etwa im Laufe des Jahres.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Warum geht Schallschutzwand nicht weiter bei Schiederberg und Allersheim?	Das ist von den Schallgutachtern berechnet worden. Bei Schiederberg gibt es das besonders überwachte Gleis, das den Schall reduziert. Bei der großen Entfernung der Siedlung zum Gleis wird mit dieser aktiven Maßnahme in dem Bereich die Einhaltung der Grenzwerte erreicht.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Warum ist auf der nördlichen Seite von Schwindegg keine Schallschutzwand vorgesehen?	Auf der Südseite ist das Wohngebiet von Schwindegg. Auf der Nordseite ist größtenteils Gewerbegebiet. Bei der schalltechnischen Berechnung wird in diese Gebiete unterschieden, es gibt dabei unterschiedliche Grenzwerte, die eingehalten werden müssen. Außerdem spielt der Abstand zum Gleis eine große Rolle. Auf der Südseite sind Wohngebäude sehr nah am Gleis.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Es gibt auch einzelne Häuser, die nah an der Bahnlinie dran sind, warum bekommen die keine Schallschutzwand?	Dabei spielt auch immer die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme eine Rolle, also ob diese verhältnismäßig ist. Laut Gesetz muss der Nutzen im entsprechenden Verhältnis zu den Kosten stehen. Der Gutachter schaut sich dabei genau an, wie viele Betroffenheiten es gibt. Wenn Grenzwerte überschritten werden, aber Schallschutzwände als nicht wirtschaftlich gelten (weil Anzahl der Schutzfälle nicht im Verhältnis zu den Kosten steht), dann gibt es für diese Fälle Maßnahmen wie das besonders überwachte Gleis als aktiven Schallschutz oder passive Maßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Wird bei den Schallberechnungen auch die Topografie berücksichtigt?	Die Gutachten basieren auch auf der Topografie, also dem digitalen Geländemodell, dem zukünftigen Ausbauzustand der zweigleisigen Strecke, der Art der Bebauung sowie den verkehrenden Zügen.
1.6	Schwindegg	Betrieb	Frage	Gemeinderatssitzung	Wieso braucht es die 200 km/h? Hängt das mit der EU-Förderung zusammen?	Die 200 km/h hängen nicht mit einer EU-Förderung zusammen. Es handelt sich dabei um eine Vorgabe aus dem Planungsauftrag. 200 km/h können nur die Fernverkehrszüge fahren. Mit der Geschwindigkeit geht aber kein erhöhter Lärm einher. Die Fernverkehrszüge sind leiser als Güterzüge.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie kommt man auf die 6m Höhe Schallschutzwand in Schwindegg?	Das ist die Empfehlung der Schallgutachter und Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung, die zum Ziel hat, dass möglichst viele Betroffene im Gemeindegebiet Schallschutz bekommen, um die Grenzwerte einzuhalten.
1.6	Schwindegg	Umwelt	Frage	Gemeinderatssitzung	Inwiefern werden Umweltaspekte berücksichtigt? Können Durchlässe für Querungen (Wildtier) verbreitert werden?	Für das Projekt gilt, dass die umweltrechtlichen Belange vertieft berücksichtigt werden. Dazu wird auch ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der alle Belange von Flora und Fauna berücksichtigt. Die vorkommenden Tierarten werden kartiert und daraus werden die zu ergreifenden Maßnahmen abgeleitet. Bei einigen Durchlässen werden auch die Querungsmöglichkeiten berücksichtigt. Das Projekt stimmt sich dazu eng mit der Unteren Naturschutzbehörde ab.

1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Hinweis	E-Mail	<p>Strommasten sollen bis zur Gemeindegrenze mit innenliegenden Traversen errichtet werden.</p> <p>Den Vorschlag, die Traversen für die Aufhängung der Bahnstromleitung im Bereich östlich der Eisenbahnüberführung Ornauer Bach innenliegend anzuordnen, können wir leider aus folgenden Gründen nicht berücksichtigen: Bei der 110kV-Bahnstromleitung steht bei allen Überlegungen im Vordergrund, dass der Zugverkehr unterbrechungsfrei läuft und die Züge jederzeit zuverlässig mit Strom versorgt werden. Die nach außen gerichteten Traversen, an denen die Bahnstromleiterseile aufgehängt werden, ermöglichen, dass diese Leitung bei Störungen auf einer Seite abgeschaltet werden kann, die gegenüberliegende Seite jedoch in Betrieb bleiben kann. Damit können evtl. Entstörungs- bzw. Reparaturarbeiten an der schadhafte Bahnstromleitung ausgeführt werden, ohne dass gleichzeitig die gegenüberliegende Bahnstromleitung abgeschaltet wird und der Zugverkehr eingestellt werden muss. Bei innenliegender Führung der Bahnstromleitung besteht das Risiko, dass der Zugverkehr im Störfall gestoppt werden muss, bis die Arbeiten abgeschlossen sind.</p> <p>Grundsätzlich wird daher die Bahnstromleitung ausschließlich an nach außen gerichteten Traversen angebracht. Von diesem Grundsatz abgewichen wird nur an Stellen sehr naher Bebauung. Dies trifft in Schwindegg für den Bereich zwischen der EÜ Isenstraße und der EÜ Ornauer Bach sowie im Bereich Obertaufkirchen/Wies zu.</p>
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Hinweis	E-Mail	<p>Hinsichtlich der Schallschutzkonzeption können wir Ihnen mitteilen, dass vom Schallgutachter die Maßnahmen zum aktiven Schallschutz derzeit (Stand Juli 2021) für die in Vorbereitung befindlichen Planstellungsunterlagen nochmals betrachtet werden. In Bezug auf die Ausdehnung des besonders überwachten Gleises (büG) können insofern noch notwendige Anpassungen erfolgen. Soweit sich hier Änderungen gegenüber dem im Rahmen der Gemeinderatssitzung vorgetragenen Planungsstand ergeben, werden wir Sie gerne informieren. Wir verweisen darauf, dass im Bereich des Gewerbebetriebes besonders überwachte Gleise vorgesehen sind. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind somit bereits vorgesehen.</p>
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	E-Mail	<p>Der Bahnübergang Allersheim in Schwindegg ist keine reine Maßnahme der Ausbaustrecke, sondern dient als Maßnahme der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen. In diesem Zusammenhang wurden bereits oder werden möglichst zeitnah auf der Strecke zwischen Markt Schwaben und Ampfing einige höhengleiche Bahnübergänge (BÜ) aufgelöst.</p> <p>Der Bürgermeister von Schwindegg hat der DB Netz AG in einem Gespräch mitgeteilt, dass es Überlegungen gab, die Spedition, die in Schwindegg ansässig ist, aus dem Ortskern abzusiedeln auf ein Grundstück bei Obertaufkirchen an der A 94. Damit wäre ein großer Anteil dieser Schwerlastverkehre aus dem Gemeindebereich heraus. Wie der Bürgermeister aber auch mitteilte, wird das Unternehmen nun doch an ihrem bisherigen Standort verbleiben, da sie für das Grundstück an der A 94 eine anderweitige Verwendung vorsieht. Die durch die Schließung des Bahnübergangs Allersheim verursachten Umwege sind für den Verkehr der Bürger:innen und Unternehmen in einem vertretbaren Umfang gegeben. Die DB Netz AG hat den Auftrag des Bundes, die Bahnstrecke nach technischem Erfordernis und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszubauen. Das bedeutet nicht, dass immer die günstigste Variante gewählt wird, aber es müssen alle Gesichtspunkte betrachtet und abgewogen werden. Dabei muss das Projektteam sämtliche Auflagen, Gesetze und Richtlinien, die ihm im Zuge der Gesetzgebung und des Genehmigungsverfahrens auferlegt werden, einhalten.</p> <p>Schließung des BÜ Allersheim führt Schwerlastverkehr durch den Ort bzw. verschlechtert Verkehrsanbindung für Firmen aus Gewerbegebiet.</p>
1.6	Schwindegg	Bauphase	Frage	E-Mail	<p>Gibt es bereits Planungen, wo die Baustelleninfrastruktur für die Maßnahme im Gemeindegebiet eingerichtet wird? Wo werden dabei die erforderlichen Zufahrtswege für die Baufahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge trassiert? Welche Maßnahmen werden vorgesehen, damit die Anwohner während der langen Zeit der Bauarbeiten, 7 Tage die Woche, 24 Stunden pro Tag, weiter ein einigermaßen normales Leben, ohne permanenten Ruhestörung, Verkehrs- und Schmutzbelastung führen können?</p> <p>April 2021</p> <p>Einen ersten Planungsstand zum Umfang und der Verortung benötigter BE-Flächen auf dem Gemeindegebiet Schwindegg haben wir am 18. Januar 2021 in einem Gespräch mit dem Bürgermeister von Schwindegg vorgestellt. In einem nächsten Schritt erfolgt die Konkretisierung der Bauphasenplanung und damit einhergehend auch die genauere Festlegung des Umfangs und der Lage der benötigten BE-Flächen. Diese Festlegungen werden sich noch bis zur vollständigen Erstellung der Genehmigungsplanung hinziehen.</p> <p>Die erforderlichen Zufahrtswege werden im nächsten Planungsschritt der BE-Flächen- bzw. Bauphasenplanung untersucht und festgelegt. Dabei versuchen die Planer, die bestehenden Wegverbindungen zu nutzen und ggf. für die Baufahrzeuge entsprechend aufzubereiten. Abschließend können wir das erst mit Fertigstellung der Genehmigungsplanung sagen.</p> <p>Der Ausbau des Streckenabschnitts erfolgt so weit wie möglich während dem laufenden Zugbetrieb. Aufgrund der Einleisigkeit werden voraussichtlich mehrere Streckensperrungen notwendig sein. Diese Sperrungen werden voraussichtlich auf Ferien bzw. Wochenenden gelegt werden. Nacharbeiten können nicht ausgeschlossen werden, da z.B. Brückeneinschübe in Nachtsperrpausen erfolgen müssen. Die Arbeiten werden nicht über Wochen 24 Stunden am Tag stattfinden. Grundsätzlich wird bei den Arbeiten auch darauf geachtet, emissionsarme Maschinen einzusetzen und lärmintensive Arbeiten auf die Tagzeit zu legen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, durch mobile Schallschutzwände einen bauzeitlichen Schutz vor Lärm durch die Baustelle zu errichten. Hierzu hat das Projekt ABS 38 bereits im Jahr 2019 Untersuchungen zu solchen Systemen durchgeführt, um die Anwohnerinnen und Anwohner soweit wie möglich vor Immissionen zu schützen.</p>

1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	E-Mail	<p>Welche Lärmschutzmaßnahmen plant das Projekt ABS38 im Bereich der Gemeinde Schwindegg?</p> <p>April 2021</p>	<p>Die DB ist bei der Planung von Schallschutzmaßnahmen an gesetzliche Vorgaben gebunden, die u.a. im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) festgelegt sind. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zum Schallschutz halten wir bei der Planung ein.</p> <p>Laut aktuellem Planungsstand ist in der Gemeinde Schwindegg eine Schallschutzwand geplant. Zudem soll nach jetzigem Stand der Planung noch das besonders überwachte Gleis (büG) zum Einsatz kommen. Beim büG werden die Schienen in einem besonderen Verfahren geschliffen und in regelmäßigen Abständen von einem Schallmesszug auf ihre akustische Qualität überprüft. Das büG setzt damit an der Quelle des Schienenverkehrslärms an: der Oberfläche der Schiene. Je glatter die Oberfläche des Schienenkopfes ist, desto geringer ist die Schallemission eines Zuges auf diesem Gleis. Ergibt sich eine Abweichung der Vorgaben, wird nachgeschliffen. Des Weiteren werden auch, dort wo erforderlich, passive Schallschutzmaßnahmen, im Gemeindebereich Schwindegg zur Anwendung kommen.</p>
1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Frage	E-Mail	<p>Die zweigleisige Strecke wird elektrifiziert. Wo ist die Einspeisung des Stromes geplant? Erfolgt die Einspeisung durch eine eigene Starkstromversorgungsleitung aus Mühlendorf, oder wird ein Umspannwerk an der Fernleitung Landshut-Rosenheim geplant. Wo voraussichtlich wird dieses Umspannwerk dann ggf. geplant?</p>	<p>Es wird ein Schaltwerk bei Schwindegg, ca. Bahn-km 53,3, zwischen der Staatsstraße und der Eisenbahnstrecke nördlich der Bahngleise geplant. In diesem Bereich kreuzt eine 110 kV Bahnstromfernleitung (Starkstromversorgungsleitung Landshut-Rosenheim) die Bahnstrecke. Am Schaltwerk erfolgt die Anbindung an die Oberleitungsmaste der ABS 38 mit Weiterführung der Bahnstromleitung bis ins Unterwerk bei Mühlendorf. Dort wird dann der Strom für die Oberleitung von 110 Kilovolt auf 15 Kilovolt umgewandelt und in das Oberleitungsnetz eingespeist.</p>
1.6	Schwindegg	Elektrifizierung	Frage	E-Mail	<p>Von der Fahrleitung der Bahnstrecke und der Versorgung dazu, gehen Emissionen aus, wie werden die Anlieger geschützt?</p>	<p>Wenn Strom durch eine Leitung fließt, entstehen elektrische und magnetische Felder. Bedenklich für die Gesundheit ist das allerdings nicht. In Deutschland gibt es gesetzliche Grenzwerte für elektrische und magnetische Felder, die beim Bau der ABS 38 eingehalten oder gar unterschritten werden. Für niederfrequente Felder legt die 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (kurz: 26. BImSchV) bei der magnetischen Flussdichte 300 Mikrottesla und bei der elektrischen Feldstärke 5 kV/m als Grenzwerte fest. Die Leitungen der ABS 38 werden so geplant, dass diese Grenzwerte nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten werden.</p>
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	E-Mail	<p>Wie ist der aktuelle Sachstand bei der geplanten Schließung des Bahnübergangs Allersheim?</p> <p>April 2021</p>	<p>Die aktuelle Planung der DB sieht vor, den Bahnübergang ersatzlos aufzulassen und zwar möglichst schon als Vorwegmaßnahme zur ABS 38, analog der östlich von Schwindegg bereits aufgelassenen Bahnübergänge. Der aktuelle Kreuzungspartner der DB ist das StBA Rosenheim. Ein aktuelles Verkehrsgutachten, das im Auftrag der Gemeinde Schwindegg durchgeführt wurde, bekräftigt aus unserer Sicht die Variante des StBA Rosenheim und der DB zur ersatzlosen Auflösung des BÜ Allersheim. Das Verkehrsgutachten untersuchte die Auswirkungen einer Schließung des Bahnübergangs auf die Verkehrsbeziehungen in und um Schwindegg und Obertaufkirchen. Das Gutachten kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass die Schließung des Bahnübergangs zu einer erheblichen Entlastung der Gemeinde vom Verkehr in diesem Gemeindebereich führt. Eine Beibehaltung des Bahnübergangs Allersheim an dieser Stelle wäre kontraproduktiv, um den Verkehr, vor allem den Schwerlastdurchgangsverkehr, weiter aus dem Ort fern zu halten.</p>
1.6	Schwindegg	Bauphase	Frage	E-Mail	<p>Wie wird für die Pendler während der Bauarbeiten die Verbindung in Richtung München aufrecht gehalten?</p>	<p>Bei den Bauarbeiten zur ABS 38 versuchen wir, möglichst „unter rollendem Rad“ zu bauen. Damit sind Arbeiten gemeint, die durchgeführt werden, während der laufende Verkehr aufrechterhalten wird. Dieses Vorgehen wird meist dann gewählt, wenn es z.B. aufgrund der Wichtigkeit der Strecke, nicht möglich ist, den Zugverkehr zu unterbrechen oder umzuleiten. Diese Art der Baudurchführung wird auch bei der ABS 38 angewendet werden, da die Schienenverbindung zwischen München und Mühlendorf während der Bauarbeiten aufrechterhalten bleiben soll. Sperrpausen mit Schienenersatzverkehr oder Umleiterverkehre werden aber nicht vermeidbar sein und werden auf ein Mindestmaß reduziert.</p>
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Gespräch	<p>Wird die Schallreflektion am Berg berücksichtigt?</p>	<p>Die Gutachter berücksichtigen bei den Schallberechnungen neben dem zukünftigen Ausbauzustand der zweigleisigen Strecke, der Art der Bebauung sowie den verkehrenden Zügen auch die Topografie vor Ort, also dem digitalen Geländemodell.</p>

1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz und Zugaufkommen	Frage	E-Mail	<p>Ich beabsichtige in ____ Obertaufkirchen ein Haus zu bauen. Gibt es schon Informationen bezüglich Schallschutz, Lärmbelastung und geplante Zugaufkommen Jetzt und Nach Fertigstellung.</p> <p>Februar 2021</p>	<p>Wir hatten die von uns beauftragten Gutachter gebeten, eine Berechnung für das künftige Anwesen in ____ durchzuführen. Naturgemäß weißt der Immissionsort im 2. Obergeschoss die höchsten Beurteilungspegel auf. Die Berechnungen der Gutachter haben ergeben, dass dort nach dem zweigleisigen Ausbau der Strecke die gesetzlich zugelassenen Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) für Dorf-/Kern-/Mischgebiete bzw. Außenbereiche eingehalten werden. Der prognostizierte Beurteilungspegel überschreitet also voraussichtlich nicht die gesetzlich festgelegten Grenzwerte von 64dB(A) tags bzw. 54dB(A) nachts. Als Schallschutzmaßnahme wird vom Gutachter das „besonders überwachte Gleis“ (kurz: büG) vorgeschlagen. Dabei handelt es sich um eine aktive Schallschutzmaßnahme, bei der der Schienenzustand regelmäßig kontrolliert und bei zu hoher Rauigkeit die Schienen abgeschliffen werden. Das büG setzt also an der Quelle des Schienenverkehrslärms an: der Oberfläche der Schiene. Je glatter die Oberfläche des Schienenkopfes ist, desto geringer ist die Schallemission eines Zuges auf diesem Gleis. Ergibt sich eine Abweichung der Vorgaben, wird nachgeschliffen.</p> <p>Mit der Anwendung des büG und der weiteren Umrüstung von Güterzugwagen auf leisere sogenannte Flüsterbremsen lässt sich zum Stand der aktuellen Planung ein insgesamt etwas besserer akustischer Zustand nach dem Ausbau der ABS 38 abschätzen als aktuell.</p> <p>Es werden also zwar die Schallpegel einzelner Vorbeifahrten wahrnehmbar leiser, die Häufigkeit der Zugvorbeifahrten wird allerdings zunehmen. Zum voraussichtlichen Zugaufkommen können wir Ihnen folgendes mitteilen:</p> <p>Fernverkehr: heute keine Züge; zukünftig vsl. 18 Züge pro Tag. Nahverkehr: heute ca. 50 Züge; zukünftig ist vsl. von rund einer Verdopplung auszugehen Güterverkehr: heute ca. 30 Züge; zukünftig ist vsl. von einer ca. 30 % Steigerung auszugehen</p>
1.6	Obertaufkirchen	Planung	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Sie die Gleise auf gleicher Höhe geplant? Nach Norden hin gibt es eine extrem steile Böschung.</p>	<p>Ja, das neue Gleis hat die gleiche Schienenoberkante wie das bestehende Gleis. Es wird eine teils steile Böschung nötig sein für die wir auch an manchen wenigen Stellen Grund erwerben müssen.</p>
1.6	Obertaufkirchen	Bahnstrom	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Passen die Masten unter der Brücke durch?</p>	<p>Bei der Straßenüberführung werden die Masten jeweils davor und danach mit ca. 20m Höhe geplant, sodass die Leitung über die Brücke drüber geführt wird. Die weiteren Masten sind dann auf ca. 16m Höhe.</p>
1.6	Obertaufkirchen	Bahnstrom	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Ist eine Erdverkabelung möglich?</p>	<p>Das Bahnstromnetz ist deutschlandweit als gelöstes Netz konzipiert. Das bedeutet, dass das Netz die Fähigkeit besitzt, sich bei einem Erdschluss (Kurzschluss) selbst wieder herzustellen. Es findet eine Kompensation statt. Bei einem Erdschluss muss der Lichtbogen schnell gelöscht werden, damit das Netz weiter stabil ist und die Züge weiter fahren können. Bei einem Erdkabel besteht die Gefahr, dass die Kabelisolierung bei einem Kurzschluss beschädigt wird. Leitung müsste abgeschaltet und repariert werden, das Netz würde still stehen.</p> <p>Davon abgesehen ist eine Verkabelung unter der Erde auch mit vorzusehenden Schutzstreifen verbunden, womit Grundeigentum einhergehen würde etc.. Eine Erdverkabelung des Bahnstroms ist für unsere Planung in keinsten Weise akzeptabel.</p>
1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Wird viel Bauverkehr über die öffentlichen Straßen abgewickelt? Sorge, dass sich schlechte Erfahrungen vom Ausbau der Autobahn wiederholen.</p>	<p>Grundsätzlich erfolgt vor Baubeginn eine Beweissicherung auch unter Beteiligung der Gemeinden. Die Baufirmen erhalten erst eine Abnahme, wenn die Gemeinde ihre Freistellungserklärung gibt. Und diese wird es erst dann geben, wenn die Straßen und privaten Wege ordentlich hinterlassen werden.</p>
1.6	Obertaufkirchen	Wasserwirtschaft	Hinweis	Gemeinderatssitzung	<p>Bestehende Gräben enden alle im Mooskanal. Mooskanal steht wegen Bibern jetzt schon ganzjährig unter Wasser. Sorge, dass das durch Bahnausbau verstärkt wird. Wie versickert Wasser im Bahndamm?</p>	<p>Als Bahn müssen wir unsere Gräben instandhalten, auch schon jetzt im Bestand. Unabhängig vom Ausbau bleibt die Fläche, auf die das Regenwasser trifft, die gleiche. Regenwasser versickert im Schotter und trifft auf Planumsschicht. Von dort läuft es seitlich in Entwässerungsgräben. Das ist bisher auch schon so. Was neu ist, sind die Regenrückhaltebecken. Dies ist eine Forderung, die von der Wasserwirtschaft kommt. Wir reden diesbezüglich aber nochmal mit dem Wasserwirtschaftsamt.</p>
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	<p>Sind neben büG noch andere Schallschutzmaßnahmen geplant, insb. bei Wies/Rampoldsheim/Thalham? Stichwort: Forderung Schallschutzwand.</p>	<p>Die Empfehlung des unabhängigen Schallgutachters für den Gemeindebereich in Obertaufkirchen ist das besonders überwachte Gleis (büG). Damit wird bereits eine Schallreduzierung um ca. 3dB erreicht. Beim Anspruch auf Schallschutz müssen wir auch auf die Wirtschaftlichkeit achten, d.h. Aufwand und Ertrag müssen im Verhältnis stehen. Es wird dabei betrachtet, welche Kosten entstehen, um einen Schutzfall (=Anspruch auf Schallschutz) zu lösen, d.h. die Grenzwerte einzuhalten. Daher kann es sein, dass der unabhängige Gutachter an der ein oder anderen Stelle keine aktiven Maßnahmen empfehlen kann.</p>

1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Was ist aktiver Schallschutz?	Maßnahmen zum aktiven Schallschutz setzen direkt an der Schallquelle an, also dort wo der Schall entsteht. Durch das büG werden die Schienen geschliffen, weil glatte Schienen leiser sind, es ist eine aktive Maßnahme, die direkt am Ort der Schallentstehung ansetzt. Ebenso aktive Maßnahmen sind Schallschutzwände. Auch Flüsterbremsen (Bremsen aus Kunststoff statt alter, lauter Graugussbremsen) sind aktive Maßnahmen.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Was wird beim besonders überwachten Gleis (büG) genau gemacht? Und wie häufig? Nur die ersten Jahre? Und wer kontrolliert das?	Das Gleis wird in regelmäßigen Abständen durch einen Schienenschleifzug abgeschliffen, dadurch entsteht eine ganz glatte Schienenoberfläche. Die Häufigkeit kommt auf die Streckenauslastung an. Gegenüber unserer Aufsichtsbehörde müssen wir nachweisen, dass die Schienen regelmäßig geschliffen werden.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Frage	Gemeinderatssitzung	Wie lauten die Grenzwerte und sind diese nicht veraltet?	Die Berechnungen von Schienenverkehrslärm folgen der "Schall 03" mit Einführung 2015, die damit sehr jung und zeitgemäß ist. Die Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete liegen bei 59 Dezibel (A) tagsüber und 49 Dezibel (A) nachts.
1.6	Obertaufkirchen	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs Allersheim lehnt Gemeinde Obertaufkirchen ab. Schließung würde Durchfahrtsverkehr für Obertaufkirchen erhöhen. Gewerbebetriebe aus Schwindegg könnten (ggf. künftige) Ortsumfahrung Obertaufkirchen nicht nutzen.	Die Planung zur Schließung des Bahnübergangs ist 2017 bereits beschlossen worden. Straßenbausträger ist das Staatliche Bauamt Rosenheim. Als Bahn konzentrieren wir uns auf den Ausbau der Gleisanlagen. Straßenplanung ist Sache des StBA, an welches sich die Gemeinde bezüglich Ausbau von Straßen wenden müsste.
1.6	Obertaufkirchen	Bahnstrom	Hinweis	Gemeinderatssitzung	Höhe der Masten mit Bahnstromleitung sollten so gering wie möglich gehalten werden. Außerdem würde es Obertaufkirchen nicht akzeptieren, sollte es eine Planänderung geben und die Bahnstromleitung statt am Gleis entlang um den Ort herum geführt werden.	Es ist seitens der Bahn nicht vorgesehen, von dem Vorhaben abzurücken, dass die Bahnstromleitung entlang der Gleise von Schwindegg nach Mühlendorf geführt wird. Bereits 2015/2016 wurden den betroffenen Kommunen die Möglichkeiten zum Verlauf der Bahnstromleitung vorgestellt. Neben der Mitführung der Bahnstromleitung auf der Oberleitung wurden auch Varianten in Betracht gezogen, bei denen die Bahnstromleitung zum Teil auf den Oberleitungsmasten und zum Teil auf einer eigenen Trasse um die Siedlungsgebiete geführt werden würde. Eine Variante sah auch vor, die Trasse komplett als Freileitung um die Ortschaften herumzuführen. Diese Varianten wurden damals von den Gemeinden abgelehnt, da sie die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Orte behindern würden. Die Variante zur Mitführung der Bahnstromleitung auf den Oberleitungsmasten war die einzig denkbare Variante aus Sicht aller betroffenen Kommunen.
1.6	Obertaufkirchen	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Gemeinderatssitzung	BÜ Allersheim mit BÜ Weidenbach vergleichbar, wo jetzt eine Überführung statt des geplanten Parallelweges kommt	Dem Projekt liegen dazu derzeit noch keine aktuelleren oder näheren Informationen vor. Für uns sind die beiden Bahnübergänge unterschiedliche Situationen und nicht vergleichbar. Wir müssen zunächst abwarten wie es in Weidenbach weitergeht.
1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wann ist die Inbetriebnahme der Strecke vorgesehen?	Ziel ist es, die Strecke in 2030 in Betrieb zu nehmen.
1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Wird während der Bauphase kein Zug fahren?	Die Planung sieht vor, dass der Betrieb auch während der gesamten Bauphase weitestgehend uneingeschränkt aufrechterhalten bleiben kann. Es wird trotzdem nicht ohne Sperrzeiten gehen. Diese sollen dann aber v.a. nachts, an Wochenenden oder in den Ferienzeiten erfolgen.
1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Frage	Gemeinderatssitzung	Ist Schienenersatzverkehr vorgesehen?	Das Konzept zum Schienenersatzverkehr ist noch nicht komplett ausgearbeitet, es wird bestimmt etwas geben, aber wie genau das organisiert wird, können wir zum jetzigen Stand noch nicht sagen.
1.6	Obertaufkirchen	Bahnhof	Frage	Gemeinderatssitzung	Kommt das Bahnhofsgebäude Schwindegg weg? Außerdem soll es am Bahnhof Schwindegg es nur noch eine Unterstellung bzw. Bedachung für wenige Leute geben, was ist da dran?	Das Empfangsgebäude rühren wir nicht an, das gehört auch gar nicht der Bahn. Der Bahnhof Schwindegg wird barrierefrei ausgebaut und erhält 320m lange Außenbahnsteige. Es wird Wetterschutzhäuschen geben, unter die sich die Leute unterstellen können.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast/E-Mail	Wie hoch sind die Lärmimmissionen für die Ortsteile nördlich der Bahnstrecke nach dem Bahnübergang Allersheim z.B. Wörth und Walkersaich, bei denen nur teilweise ein büG vorgesehen ist? Hier ist meiner Meinung nach mit deutlichen Steigerungen zu rechnen, die die Anwohner sehr belastet!!!	Das Projekt muss sich an die Grenzwerte aus der 16. BImSchV halten, d.h. diese gesetzlich geregelten Immissionsgrenzwerte dürfen nach dem Ausbau der Bahnlinie nicht überschritten werden. In den Ortsteilen Wörth und Walkersaich werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete durch die Anwendung der Maßnahme „besonders überwacht Gleis“ (büG) eingehalten. Wir gehen zwar von Mehrverkehr auf der Strecke aus, jedoch werden Geräuschspitzen einzelner Vorbeifahrten aufgrund des dann möglichen Einsatzes von modernem Wagenmaterial wahrnehmbar leiser sein. Dies betrifft den Personen-, vor allem aber den Güterverkehr. Das büG trägt zu einer Schallreduktion von ca. 3db(A) bei. Diese Maßnahmen führen dazu, dass die Grenzwerte eingehalten werden.
1.6	übergreifend	Schallschutz und Zugaufkommen	Frage	Webcast	Für wie viele Personen- oder Güterzüge wird die Strecke und damit der Lärmschutz geplant?	Das kommt darauf an, wie viele Züge dort fahren. Man muss unterscheiden zwischen den drei Zuggattungen Fernverkehr, Nahverkehr, und Güterzüge. Fernverkehrszüge gibt es im Augenblick noch gar nicht. Zukünftig ist vorgesehen, dass dort 18 Züge pro Tag fahren. Im Nahverkehr ist davon auszugehen, dass sich die Zugdichte etwa verdoppelt. Derzeit fahren rund 50 Züge am Tag auf der Strecke. Beim Güterverkehr rechnen wir mit einer 30% Steigerung, ausgehend von einer Anzahl von 30-35 Zügen.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast	Sind Glaselemente als oberste Elemente des Schallschutzes als optisch ansprechende Alternative möglich?	In Schwindegg empfiehlt der Schallgutachter eine sechs Meter hohe Schallschutzwand. Diese Schallschutzwand soll hoch absorbierend sein. Transparente Elemente sind in der Regel nicht hoch absorbierend, von daher sind keine transparenten Elemente geplant.

1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast	Aus welchem Material ist der 6 m hohe Schallschutz im Ortsbereich Schwindegg? Ist Absorption gewährleistet? Wie liegt die Schallschutzwand im Schnitt?	Normalerweise verwenden wir Aluminiumelemente, die eine große Anzahl an Löchern haben. Im Inneren sind Baustoffe, die den Schall enorm gut absorbieren, sodass wir hier eine gute schalldämmende Wirkung erzielen. Im Regelfall sind das farbig beschichtete Aluminiumelemente. Sie werden einen Abstand von 3,80 m von der Gleisachse haben. So ist es vom Schallgutachter vorgegeben; dann wirken die Schallschutzwände besonders gut. Dies ist auch der dichteste Abstand: Wir müssen auch den Gefahrenbereich beachten. Bei der geplanten Geschwindigkeit haben wir einen Gefahrenbereich von 3 Metern. Der Rettungsweg hat eine Breite von 80 cm – zusammen also 3,80 m. Hier steht – in der Regel – dann die Schallschutzwand.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Die Gemeinde Obertaufkirchen fordert wirksamen Schallschutz für Wies, Rampoldsheim, Hohenthann, Thalham und die Wohnbebauung in Obertaufkirchen durch Schallschutzwände. Die Festlegung eines BÜG reicht nicht aus.	Besonders überwachte Gleise sind eine aktive Schallschutzmaßnahme. Man sieht sie nicht – aber sie wirkt trotzdem. Sie ist eine vom Bund anerkannte, aktive Schallschutzmaßnahme und bringt eine echte Reduzierung des Schallniveaus. Dementsprechend ist hier für einen ausreichenden Schallschutz gesorgt. Der Schallgutachter empfiehlt, hier ein besonders überwachtes Gleis anzuwenden.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast	Was passiert wenn sich bis zur Fertigstellung die Zugzahlen erhöhen? Wird dann der Lärmschutz nachgerüstet oder ist er hinzunehmen wie bei der Autobahn?	Wir gehen davon aus, dass die jetzigen Zugzahlen weiterhin gültig sind. Diese sind vorgegeben durch den Bundesverkehrswegeplan 2030. Ob es hier eine Steigerung geben wird, ist im Augenblick ungewiss.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Können Sie bitte nochmal klarstellen, wo es nördliche und südliche der Strecke Schallschutzwände geben wird?	Im Gemeindebereich Schwindegg von Schiederberg bis zum Bahnübergang Allersheim sind besonders überwachte Gleise vorgesehen. Dies gilt für beide Gleise und damit auch für beide Richtungen. Ab der Straßenüberführung (St2048 - östlich von Schiederberg) bis rund 100 m östlich der Brücke Ornauer Bach ist eine Schallschutzwand mit einer Höhe von sechs Metern über Schienenoberkante vorgesehen. Im Gemeindegebiet Obertaufkirchen sind in Wies, Rampoldsheim und Thalham BÜGs vorgesehen.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Wo liegen Bereiche, bei denen trotz aktivem Lärmschutz Frequenzen überschritten werden?	Auf beiden Seiten in Schwindegg, nördlich und südlich, wird es Überschreitungen geben. Dies gilt auch für Teile in Obertaufkirchen: In Rampoldsheim, Thalham und Wies.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Gibt es Folien mit Isophonen der Grenzwerte?	Diese haben wir im Augenblick nicht zur Hand, können sie aber bei Bedarf im Nachgang beschaffen.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast	Bei Aufhebung des Bahnübergangs am Holzwerk wird der Straßenverkehr im Bereich Ortsdurchfahrt, also Hager-, Mühldorfer-, Buchbacher Straße erheblich mehr. Ist das im Schallschutz berücksichtigt?	Untersuchungen bestätigen, dass der Verkehr nicht viel mehr wird. Die Berechnungen betreffen den Schienenverkehr; die geringen Steigerungen in der westlichen Gemeindehälfte mussten nicht berücksichtigt werden.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Sind die Grenzwerte des Lärmschutzes bei der Bahn genauso veraltet wie bei der Autobahn?	Die Grenzwerte stammen aus den 70er Jahren, es hat sich aber die Berechnungsmethodik geändert. Vor einigen Jahren wurde der Schienenbonus aufgehoben. Bis dahin durfte für die Schiene 3 dB(A) abgezogen werden. Für Schwindegg ganz entscheidend ist, dass Stahlbrücken einen Zuschlag von 12 dB(A) erhalten. Die Grenzwerte sind zwar gleichgeblieben, doch wird durch die neue Berechnungsmethode das heutige Schallempfinden viel stärker berücksichtigt.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Unabhängig von der Forderung nach Schallschutzwänden ist die Unterbrechung des BÜG zwischen Wies und Thalham nicht nachvollziehbar.	Da hier keine nahen Gebäude stehen, sieht der Schallschutzgutachter keine Begründung dafür, einen Schallschutz zu empfehlen.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Eine 2,21 km lange und 6 m hohe Aluschallschutzwand ab Oberkante-Schiene im Ort ist nicht hinnehmbar! Das sieht ja schlimmer aus als ein Gefängnis.	Wir gehen davon aus, dass es eine Aluminiumwand wird. Im detaillierten Verfahren gibt es die Möglichkeit dass Kommunen bei der Gestaltung mitwirken. Vom Projekt aus sind wir gerne bereit, uns über Möglichkeiten der Gestaltung auszutauschen.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Der Schallschutzgutachter ist vermutlich von der DB beauftragt?	Ja, wir müssen ihn beauftragen, da das Projekt den Schallgutachter bezahlen muss. Das ändert aber nichts daran, dass es ein unabhängiger Sachverständiger ist. Das Gutachten wird intensiv vom Eisenbahnbundesamt hinsichtlich der Plausibilität geprüft.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Schall dringt nach oben und breitet sich in alle Richtungen gleichmäßig aus. Es ist vorstellbar, dass die nicht BÜG-Gleise bei Kilometer 56 lauter sind und in Obertaufkirchen deutlich störend hörbar sein werden.	Es ist nicht davon auszugehen, dass in Obertaufkirchen ein Unterschied zu erkennen sein wird. Obertaufkirchen liegt relativ weit weg von den besagten Schienen.
1.6	Obertaufkirchen	Schallschutz	Frage	Webcast	Wie viel würde es mehr kosten, diese Gleise auch als BÜG auszuführen?	Wenn es der Schallgutachter empfiehlt, sind wir gerne bereit diese Lücke zu schließen. Allerdings können wir das nicht einfach von uns aus machen. Es muss ein nachvollziehbares Ergebnis des Gutachters sein, dass auch einer gerichtlichen Überprüfung standhält. Bisher hat der Gutachter keine Notwendigkeit für diese Maßnahme gesehen.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Es gibt transparenten Schallschutz für Bahnstrecken bis Geschwindigkeiten bis 300 km/h (+ Link).	Wir müssen die hoch absorbierende Wirkung der Schallschutzwand erhalten. Anderenfalls ergibt sich der Effekt, dass die Wand reflektierend wirkt. Dadurch würde die Nordseite des Gemeindegebiets Schwindegg den Schall abbekommen und dies gilt es konsequent zu vermeiden. Transparente Elemente sind Plexiglas-Elemente, die nicht geeignet sind, den Schall zu absorbieren. Sie reflektieren ihn.

1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Wenn ein und derselbe Zug über die Strecke heute und zukünftig fahren würde: wird die Lärmbelastung in der Ortsmitte Schwindegg durch die höhere Geschwindigkeit trotz Schallschutz höher oder niedriger?	Da wir für einen umfassenden Schallschutz sorgen werden und heute noch gar keiner da ist, kann es – bei gleicher Geschwindigkeit und bei gleichem Zug – nur leiser werden und nicht lauter. Ziel ist es, überhaupt weniger Schall zu erhalten, indem Gleise regelmäßig geschliffen werden und Güterwaggons mit Flüsterbremsen ausgestattet werden. Letzteres ist allerdings Angelegenheit derer, die die Strecke befahren.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Wenn künftig zwei Gleise zur Verfügung stehen, entfallen doch die Halte wegen Kreuzungen. Das sollte doch auch für deutliche Lärmreduzierung führen, oder? Es geht um die lauten Bremsgeräusche im Bahnhof.	Bisher gab es Halte (Wartezeiten) in den Bahnhöfen, wo sich Züge begegnen sind. Diese Festlegung ist zukünftig nicht mehr notwendig, weil sich die Züge bei zwei Gleisen überall begegnen können. Zukünftig werden Elektroloks im Einsatz sein. Diese sind deutlich leiser als Dieselloks und Dieselzüge.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Wer kontrolliert ob die Gleise auch geschliffen werden?	Das Eisenbahnbundesamt kontrolliert, ob wir die Gleise regelmäßig schleifen.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Das Poltern über die Weichen entfällt auch.	Ganz ohne Weichen geht es nicht, denn Züge müssen immer umgeleitet werden können (zum Beispiel im Störfall). Es werden moderne Weichen eingebaut, die leiser sind. Im Bereich von BÜGs werden diese Weichen auch besonders gepflegt.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Hinweis	Webcast	Bei der BAB 94 hat sich gezeigt, dass schalltechnische Orientierungswerte der 1970er-Norm den „allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- u. Arbeitsverhältnisse der Bevölkerung“ nicht mehr genügen.	Wir sind an die Festlegung der 16. BImSchV gebunden. Die dort enthaltenen Grenzwerte sind unser Maß der Dinge.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Zum Vergleich: Wie hoch sind die Schallschutzwände in Ampfing und Mettenheim?	Die Schallschutzwände in Ampfing sind 4 Meter hoch, die Höhe in Mettenheim ist mir ad hoc unbekannt, müssten wir projektintern recherchieren.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Welche Ersatzlösung ist für den BÜ Allersheim in der Planung? In der Infoveranstaltung im Gemeinderat gab es noch überhaupt keine.	Zusammen mit dem staatlichen Bauamt wurde 2017 eine ersatzlose Auflassung des BÜ Allersheim vorgesehen. Entsprechend gibt es keine Planung diesen BÜ durch eine andere Maßnahme zu ersetzen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum kann die Unterführung an der Auenstraße umgesetzt werden, eine Unterführung als Ersatz für den BÜ Allersheim stellt jedoch ein Problem dar? Ist hier die Hauptverbindungsstraße nicht vorrangig?	Bei der Auenstraße handelt es sich um die Erneuerung einer Brücke, ein Ersatzbauwerk. Dort ist keine Veränderung der lichten Höhe vorgesehen. Bei der Isenstraße kommt man dem Verlangen der Gemeinde nach einer höheren lichten Höhe nach. Dementsprechend lassen sich diese BÜs nicht mit dem BÜ Allersheim vergleichen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Zumal eine neue Verkehrsanalyse eindeutig zeigt, dass durch die Schließung des BÜ Allersheim der Verkehr durch die Ortsmitte und über die enge Steigung am Allersheimer Berg massiv zunehmen wird	Das ist richtig, es gab zwei Verkehrsuntersuchungen, die die Gemeinde Schwindegg veranlasst hat. Das staatliche Bauamt Rosenheim und die Bahn haben sich daran beteiligt. Mit der Inbetriebnahme der A94 ergab sich eine klare Reduzierung der Verkehrsmenge im östlichen Gemeindegebiet. Richtung Obertaufkirchen werden Fahrzeuge hinzukommen, mit einer angeblich massiven Zunahme ist aber nicht zu rechnen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wird nach Schließung des BÜ Allersheim auch der dann Überflüssige Kreisverkehr auf Höhe des BÜ Allersheim rück gebaut?	Der Kreisverkehr wird sicherlich nicht überflüssig werden. Zum einen befindet sich das Holzwerk südwestlich des Kreisverkehrs. Zum anderen muss der Ort Wörth (in nördlicher Richtung) ordentlich angebunden werden. Mit einem Rückbau ist demnach nicht zu rechnen.
1.6	Obertaufkirchen	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Die Gde. OtK lehnt die ersatzlose Auflassung des Bahnüberganges Allersheim ab. Diese Auflassung würde zu einer deutlichen Zunahme des Durchfahrtsverkehrs in der Ortsdurchfahrt Obertaufkirchen führen.	Fragen zur Schließung des BÜ Allersheim bzw. der straßentechnischen Folgerungen sind zuerst eine Sache des zuständigen Straßenbausträgers. Wir konzentrieren uns auf die Planung der Bahnstrecke. Bitte wenden Sie sich demnach mit Ihren Fragen an das staatliche Bauamt Rosenheim.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Von wann stammt bitte Ihre Verkehrsanalyse? Eine neue Verkehrsanalyse zeigt, dass ohne BÜ Allersheim der Schwerlastverkehr Richtung A94 durch Schwindegg massiv zunehmen wird.	Die Verkehrszählung erfolgte im Frühjahr 2020. Das Gutachten berücksichtigt damit bereits die Zahlen nach der Inbetriebnahme der A94.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Kann man als Ersatz des BÜ der Ortsdurchfahrt Schwindegg südlich der Bahnlinie nicht bis zur neugebauten Brücke verlängern?	Dies war früher eine Überlegung, die aber nach nicht lösbaren Grunderwerbsfragen verworfen wurde. Zudem wurde bereits 2017 entschieden, den Bahnübergang ersatzlos aufzulassen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum gab es keine Mitsprache der Gemeinde Schwindegg bei der Schließung des BÜ Allersheim?	Die Gemeinden Schwindegg und Obertaufkirchen waren seinerseits mit dabei. Wie die Mitsprache aussah, kann nicht beantwortet werden. Wir müssen uns an den zuständigen Baulastträger wenden, das ist das staatliche Bauamt Rosenheim.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Kommen LKWs durch die Unterführung Auenstraße oder müssen diese nach der Auflassung des BÜ Allersheim anderweitig ausweichen?	Das kommt auf die Höhe der LKWs an, die lichte Höhe der Brücke über die Auenstraße wird sich nicht verändern. Hohe LKWs müssten die Strecke tatsächlich über die neue Straßenüberführung bei Rampoldshaus queren.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum ist der Maßstab bei der Bahn anders als bei der BAB? BAB hat gefühlt alle 5m eine Unter / Überführung, bei der Bahn werden Hauptstraßen ersatzlos gestrichen!	Wie haben sehr viele Querungen. Die Auenstraße wird unserer Ansicht nach sehr intensiv und mit hoher Geschwindigkeit genutzt. Hier bleibt die Querungsmöglichkeit (in direkter Nähe zum BÜ Allersheim) erhalten, was genügen sollte.

1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Könnte die Gemeinde Schwindegg nicht die Unterführung Auenstraße aufweiten und dafür die Kosten übernehmen?	Wir sind für jegliches Verlangen der Gemeinde Schwindegg (oder auch anderer Bauasträger) offen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wie steht das im Verhältnis bzw. wie ist das zu erklären, dass der BÜ Allersheim ersatzlos gestrichen wird, jedoch der BÜ in Weidenbach ersetzt wird. Wieso wird hier so ein Unterschied gemacht??	Auch der BÜ Weidenbach sollte durch eine andere Lösung ersetzt werden. Inzwischen wurde eine politische Entscheidung getroffen, die dazu führt, dass der BÜ durch ein Brückenbauwerk ersetzt werden soll. Diese Entscheidung liegt jedoch nicht in unserer Hand, es war eine politische Entscheidung.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Aufhebung BÜ-Holzwerk: Die Umgehungsstraße nördlich der Bahnlinie wird wegen längerer Strecke zur A94 obsolet, da die „Abkürzung“ durch Schwindegg u. Allersheim Zeit und Weg sparen würde.	Das trifft auch unsere Meinung. Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass bei Schließung des BÜ Allersheim der Verkehr in Schwindegg deutlich ruhiger wird. Umfahrungen sind gedacht, um den Verkehr dahin zu führen und darauf zu bündeln. Wenn man den BÜ weiterhin aufrechterhält (was bei Geschwindigkeiten von über 160 km/h ohnehin nicht erlaubt ist) werden sämtliche PKW und LKW diesen BÜ nutzen, womit die Umgehungsstraße sinnlos wird.
1.6	Obertaufkirchen	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Auf die Ortsumgehung von Otk kann man gar nicht mehr kommen, wenn der Bahnübergang zu ist.	Dem kann nicht zugestimmt werden. Sie können über die St2084 und dann über die Brücke. Sie können die Auenstraße nutzen, um auf die Umfahrungsstraße zu kommen. Sie können auch über Obertaufkirchen fahren. Wenn Sie von Schwindegg Richtung Süden wollen fahren Sie ohnehin direkt den kürzeren Weg nach Obertaufkirchen und nehmen nicht die Umfahrungsstraße.
1.6	Obertaufkirchen	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Den beiden Gemeinden wurde 2017 bei einer Bespr. von Bahn und Staatl. Bauamt die Schließung des BÜ Allersheim als Ergebnis präsentiert! Hiergegen wurden von den Gden. von Beginn an Einwände erhoben!!!	In dieser Besprechung wurde vereinbart, dass ein Verkehrsgutachten erstellt wird. Es wurden schlussendlich zwei Gutachten (vor und nach der Inbetriebnahme der A94) durchgeführt. Unserer Ansicht nach unterstreichen die Ergebnisse beider Gutachten die Entscheidung zur Schließung des BÜ Allersheim.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Nochmal zu Aufhebung BÜ-Holzwerk: Das wird in beiden Ortsbereichen wesentlich lärmintensiver durch höhere Verkehrsaufkommen!	Wenn jemand von Schwindegg Richtung Süden will, wird er nicht den BÜ Allersheim nutzen, um dann die St2084 zu befahren und erneut über die neue Brücke bei Rampoldsheim die Bahnstrecke zu überqueren. Es wird wohl eher die direkte Verbindung zwischen Schwindegg und Obertaufkirchen gewählt.
1.6	Schwindegg	Sonstiges	Hinweis	Webcast	Durch eine leistungsfähige Bahnstrecke könnten auch Unternehmen (Holzwerk) ihren Transport über die Bahn abwickeln.	Dem ist nichts hinzuzufügen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Das ist ein seltsamer Plan: Bahn und Staatliches Bauamt schliessen einen Bahnübergang, und die Gemeinde Schwindegg soll die Aufweitung der Auenstrasse dann veranlassen?	Die Gemeinde Schwindegg hat bereits ein Verlangen zur Aufweitung geäußert. Diese Aufweitung geht kostengünstig einher, da die neue Brücke die gleichen Abmessungen wie die aktuelle hat. Es werden sich zukünftig zwei Fahrzeuge begegnen können, was aktuell noch nicht möglich ist. Die Frage zielt auf das Thema Mitsprache ab: Hier muss aber ein Benehmen zwischen den Gemeinden und dem staatl. Bauamt Rosenheim hergestellt werden.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Wird der Bereich der Auenstraße Richtung Mühldorfer Str. und Umgehung nach Erneuerung des Übergangs ausgebaut und die Einschränkung für Anlieger aufgehoben?	Dies liegt nicht in unserer Hand. Wir könnten dies bei der Gemeinde Schwindegg höchstens anregen.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	In der Mühldorfer Straße wird es durch die Schließung ruhiger.	Ja.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Der BÜ-Auenstrasse kann nicht so hergerichtet werden, dass damit der BÜ-Allersheim ersetzen könnte. Die Höhe ist nicht realisierbar!	Bisher haben wir keine Änderung an der Höhe vorgenommen, weil seitens der Gemeinde kein Verlangen vorgebracht wurde. Natürlich kann man auf Verlangen prüfen, ob es technische Möglichkeiten zur Lösung dieses Problems gibt. Das muss im Detail betrachtet werden.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Da die Bahnunterführungen sehr eng sind und derzeit schon für Fußgänger und Radfahrer gefährlich, wie sieht es dann mit stärkerem Verkehrsaufkommen aus? Ist da auch an nicht Kraftfahrer gedacht?	Bei der Buchbacher Straße ist ein seitlicher Geh- und Radweg vorhanden. Bei der Isenstraße wird es für Fußgänger und Radfahrer einen gesonderten und abgesetzten Weg geben (auch in der Höhe), was ihn sicherer und barrierefreier macht. Bei der Auenstraße ist kein Gehweg geplant. Hier werden lediglich statt bisher eine Fahrspur zwei Fahrspuren errichtet.
1.6	übergreifend	Weichen	Frage	Webcast	Werden im Planungsabschnitt 1.6 Weichen erforderlich werden und wo?	In diesem Planungsabschnitt wird es nur einmal eine Weichenverbindung geben. Diese besteht aus jeweils zwei Weichen für eine Richtung also insgesamt vier Weichen. Sie wird östlich des Bahnhofs Schwindegg sein.
1.6	übergreifend	Weichen	Frage	Webcast	Wo sollen diese Weichen genau sein. Bitte auf der Karte zeigen.	Die erste Weichenverbindung ist zwischen Bahnhof Schwindegg und der Eisenbahnüberführung Isenstraße. Die Zweite ist östlich der Isenstraße.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Es kann doch nicht sein, dass Bahn und Staat einen BÜ an einer Staatsstraße schließen und die Gde. dann gezwungen wäre, eine kleine BÜ auf eigenes Verlangen auszubauen (und zu bezahlen)!!!	Die Entscheidung ist wie gesagt seit Jahren getroffen. Es muss mit dem staatl. Bauamt Rosenheim gesprochen werden.
1.6	Schwindegg	Weichen	Hinweis	Webcast	Aber da ist doch der Bahnsteig! Da ist doch kein Platz für Weichen.	Die Weichenverbindungen werden östlich der 320 Meter langen Bahnsteiganlagen sein. Man muss von einem Gleis ins andere kommen und auch wieder zurück. Es ist nicht im Bahnsteigbereich, da können wir Weichen auch nicht gebrauchen.
1.6	übergreifend	Weichen	Hinweis	Webcast	... Weichen und Bahnsteige schließen sich nicht aus!	Das ist richtig, rein betrieblich geht das. Aber es ist für uns besser, wenn wir das voneinander trennen.

1.6	übergreifend	Weichen	Hinweis	Webcast	Weichen mitten im Ort sind deutliche Lärmquellen. Wie sind die im Gutachten behandelt.	Der Schallgutachter hat dies in seiner schalltechnischen Stellungnahme sicherlich betrachtet.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Frage	Webcast	Warum wird die Überführung der Isenstraße in der Höhe für große LKW ausgelegt wenn folgende Kreuzungen und Kurven in Schwindegg nicht für Schwerverkehr geeignet sind?	Das Verlangen die lichte Höhe auf 4,50 m zu erhöhen kommt von der Gemeinde Schwindegg.
1.6	Schwindegg	Schallschutz	Frage	Webcast	Wann wird die Gemeinde dieses Schallgutachten bekommen? (gemeint ist die schalltechnische Untersuchung)	Das wird Teil der Planfeststellungsunterlagen sein. Genauso wie sämtliche anderen Gutachten (auch Erschütterungstechnik) werden sie zusammen mit den Planfeststellungsunterlagen an das EBA übergeben. Sobald das Anhörungsverfahren eingeleitet wird, ist es für die gesamte Öffentlichkeit sichtbar.
1.6	Schwindegg	Brücken und Bahnübergänge	Hinweis	Webcast	Ecke Mühdorfer Straße gleich nach der Unterführung Bauernhof Gradl aktuell mit Spiegel einsehbar. (Auf die Gegenfrage welche Stellen nach der Überführung Isenstraße nicht für Schwerverkehr geeignet sind)	Ja, das ist eine enge Stelle, allerdings können wir das im Rahmen des Streckenbaus nicht ändern. Wir bauen eine neue Brücke und eine Grundwasserwanne, um das Wasserproblem in Zukunft zu lösen.
1.6	Schwindegg	Betrieb	Frage	Webcast	Mich würde speziell interessieren, was der Ausbau für den Personenverkehr am Haltepunkt Schwindegg bedeutet: Wird die Haltefrequenz erhöht? Wieviel wird sich ggf. die Fahrtzeit nach München reduzieren	Die Zugzahlen werden steigen, diese Prognose ist auch im Bundesverkehrswegeplan hinterlegt. Welche Fahrzeiten nach München beim Nahverkehr erreicht werden, ist noch offen, weil es daran liegt, wo diese Züge noch überall halten werden. Wir gehen davon aus, dass es zukünftig schneller geht.
1.6	Schwindegg	Betrieb	Frage	Webcast	Anschließend an die vorangehende Frage: Welche Züge werden in Schwindegg halten? Auch der ICE?	Fernverkehrszüge, wozu der ICE gehört, werden in Schwindegg nicht halten. Sie halten voraussichtlich nur in Mühdorf. Ansonsten halten in Schwindegg Nahverkehrszüge.
1.6	Schwindegg	Betrieb	Hinweis	Webcast	Anzahl der Halte ist die Frage. Durchfahrt nutzt Pendlern ja nichts. (Anmerkung zur ursprünglichen Frage, was der Ausbau des Personenverkehrs am Haltepunkt Schwindegg bedeutet)	Auch über die Anzahl der Halte an sich kann man zum jetzigen Zeitpunkt noch nichts sagen.
1.6	übergreifend	Betrieb	Frage	Webcast	Wie hoch ist die Auslastung des (Güter-) Zugverkehrs in der Nacht durch den Ausbau vorgesehen? Wird es hier deutliche Mehrungen geben oder wird in der Nacht so wenig wie möglich gefahren?	Pauschal lässt sich das heute nicht definitiv beantworten. Es wird Zugsteigerungen geben. Güterverkehr ist grundsätzlich privat organisiert. Diese nutzen das Gleisnetz, sie fahren nach privatwirtschaftlichen Aspekten (Angebot und Nachfrage). Sei fahren nicht nach Fahrplan, sondern nach Bedarf. Man kann nicht ausschließen, dass nachts mal der ein oder andere Zug mehr fährt.
1.6	übergreifend	Bahnstrom	Frage	Webcast	Wieso wird die Leitung nicht unterirdisch geführt?	Wir haben ein 8000 Kilometer großes Bahnstromnetz, das komplett zusammenhängt. Es kann nicht in die Erde gepackt werden, weil es als sogenanntes gelöstes Netz betrieben wird. Bei Störungen (meist Erdschlüsse, also Kurzschlüsse) kann sich das Netz selbst wiederherstellen, ohne dass der Strom abgeschaltet wird. Dadurch hat man eine Versorgungssicherheit und Züge können weiterhin fahren. Bei Erdschlüssen/Kurzschlüssen (häufig durch Blitz einschlag verursacht) tritt ein Automatismus in Kraft, der den Erdschluss automatisch kompensiert. Bei Erdkabeln geht das nicht, sie sind nicht löschfähig. Somit sind sie nicht netzstabil, sie stellen immer eine Schwachstelle dar. Bei einem Erdschluss geht die Kabelisolierung kaputt und das Kabel muss abgeschaltet und repariert werden. Sofortige Behinderungen im Zugverkehr sind die Regel. Außerdem muss das große Netz ständig ausgeregelt werden. Bei Kabelabschnitten würden diese Ausregelungen schwieriger und komplizierter ablaufen und in der Folge die Netzstabilität gefährden. Würde man solche Leitungen verkabeln, bräuchte man Schutzstreifen über dem Kabel, wodurch eine breite Schneise nötig wird, die nicht überbaut werden darf. Solche Kabel können also nicht unter der Bahnbereich untergebracht werden, weil wir Platz brauchen.
1.6	Obertaufkirchen	Bahnstrom	Hinweis	Webcast	Zur Lage der Bahnstromleitung bittet die Gde. OTK, die Eingriffe in das Landschaftsbild so gering wie möglich zu halten. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Leitungen stets beidseitig innen zu führen.	Wir müssen sicherstellen, dass wir gut an die Leitungen herankommen. Deswegen gibt die DB Energie als Betreiber des Bahnstromnetzes die Regel vor, die Traversen nach außen zu errichten, denn dann kann man von außen im Störfall an die Leitungen heran und sie reparieren. Nur im Ausnahmefall werden sie nach innen errichtet.
1.6	übergreifend	Bahnstrom	Frage	Webcast	Zumindest im Bereich der Gemeinden sollte die Erdverkabelung gewählt werden. Hängt es hauptsächlich auch an den Kosten?	Es ist so, dass die Erdverkabelung bis zu dreimal teurer ist, als die Bahnstrommitführung.
1.6	Schwindegg	Bahnstrom	Frage	Webcast	Wo wird das Schaltwerk gebaut? Nördlich oder südlich der Bahnlinie u. von welchem Strommasten wird eingespeist?	Südlich der St2084 und nördlich (gegenüber) des Wohngebiets Hochriesstraße – somit auf der Nordseite der Bahnstrecke. Es wird von einem Mast südlich der Bahnstrecke gespeist, der noch erneuert werden muss. Nach Norden hin wird nördlich der St2084 ein neuer Mast gebaut werden, von wo aus ebenfalls Leitungen herunter ins Schaltwerk geführt werden. Die bestehende Leitung dazwischen wird es in Zukunft nicht mehr geben, die Leitungen gehen direkt runter ins Schaltwerk und von dort auch direkt rauf in den südlichen Mast.
1.6	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Kann der Bahnverkehr während des Ausbaus aufrecht erhalten werden? Also erst das zweite Gleis verlegen und dann das bestehende ersetzen? Durch die Begradigung der Kurve scheint mir das nicht möglich.	Wir bauen erst das nördliche Gleis und nehmen dieses auch in Betrieb. Dann erfolgt der Bau des südlichen Gleises und seine Inbetriebnahme (dies gilt für den östlichen Teil des PFA). Man muss peu à peu arbeiten, es wird dabei immer ein Gleis zur Verfügung stehen, um dort zu fahren. Grundsätzlich ist aber immer geplant, zuerst das nördliche und dann das südliche Gleis zu bauen.

1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Hinweis	Webcast	Die Gde. OTK fordert vor Baubeginn eine Beweissicherung an den gemeindlichen Straßen/ÖFW in Abstimmung mit der Gemeinde durch unabhängige Sachverständige/Gutachter.	Es wird eine Beweissicherung geben, die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Obertaufkirchen erfolgen wird.
1.6	Obertaufkirchen	Bauphase	Hinweis	Webcast	Die Gde. OTK bittet, die Arbeitsstreifen und Lagerflächen auf das unabdingbar notwendige Maß zu reduzieren.	Ja, das werden wir tun, da uns Lagerflächen auch Geld kosten. Wir werden nur die Flächen beanspruchen, die wir auch wirklich brauchen.
1.6	Schwindegg	Bauphase	Frage	Webcast	Welche Maßnahmen werden getroffen wenn es Schäden an Häusern entstehen bei der Unterführung Isenstraße ?	Für alle Baumaßnahmen werden erschütterungstechnische Gutachten erstellt. Das haben wir auch bereits gemacht. Es wird untersucht welche baubedingten Erschütterungen, die schädlich für den Menschen und Gebäude sein können, zumutbar oder eben nicht zumutbar sind, auch da gibt es Grenzwerte. Wenn die Besorgnis besteht, dass Gebäudeschäden zu erwarten sind (was sehr selten vorkommt), kann vor Baubeginn eine Beweissicherung abgehalten werden. Dies machen wir eigentlich grundsätzlich und regelmäßig. Im Rahmen dieser Beweissicherung werden vorhandene Schäden aufgenommen. Nach Ende der Baumaßnahme wird wieder eine Begehung durchgeführt. Neu dazugekommene Schäden sind dann baubedingt und müssen entsprechend ersetzt werden.
1.6	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Gibt es Pläne auf dem die Arbeitsflächen entlang der Strecke ausgewiesen sind?	Es gibt Pläne, in denen Baustelleneinrichtungsflächen aufgezeigt werden. Solche Baustelleneinrichtungsflächen gibt es für die ganze Strecke.
1.6	übergreifend	Planung	Frage	Webcast	Wann gehts bitte los mit dem Bau, wann ist die komplette Fertigstellung zu erwarten?	Die Strecke liegt auf dem Korridor Paris-Budapest. Die Europäische Union wünscht eine Inbetriebnahme bis 2030. Wir streben einen Baubeginn ab 2025 oder 2026 an. Letztlich ist es abhängig von der Dauer des Genehmigungsverfahrens. Erst wenn wir Baurecht haben, können wir anfangen.
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Wie sieht der Lärmschutz bei den Baustelleneinrichtungen und Zufahrten aus?	Die Baumaschinen entsprechen der AVV Baulärm. Auf das hin werden alle einzusetzenden Maschinen getestet. Es gibt auch Möglichkeiten Baulärm abzuschirmen, das richtet sich an dem aus, was der Schallgutachter empfiehlt und welche örtlichen Möglichkeiten es gibt.
1.6	übergreifend	Erschütterungsschutz	Frage	Webcast	Wann kommen die Gutachter denn vorbei? (bezogen sich auf den Erschütterungsschutz)	Auf jeden Fall deutlich vor Baubeginn. Es braucht erstmal den Abschluss der Genehmigungsphase, bevor hier genaue Zeitpunkte festgelegt werden können. Wahrscheinlich erfolgt dies noch nicht in den nächsten 2-3 Jahren sondern erst relativ kurz vor Baubeginn.
1.6	übergreifend	Umwelt Wasser	Frage	Webcast	Ist sichergestellt, dass die Gewässerkreuzungen keinesfalls kleiner werden wie bisher, angesichts der Regenereignisse, und wie sieht es mit den Bauflächen im Hochwasserbereich aus?	Wir achten sehr darauf (und auch das Wasserwirtschaftsamt), dass keine Einschränkungen der Gewässer durch die Baumaßnahme entstehen. Deswegen bleiben beim Ornauer Bach die dichten Abmessungen auch gleich. Auch bei der Goldach sind wir in intensivem Austausch mit dem Wasserwirtschaftsamt, aber das stellt sich nicht problematisch dar.
1.6	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Wie sieht es mit den Bauflächen im Hochwasserbereich aus?	Üblicherweise bekommen wir im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Auflagen, nach denen Bauflächen, die sich in Hochwasserbereichen befinden, innerhalb gewisser Zeiten (24 oder 48 Stunden) vor einem angekündigten Hochwasserereignis zu räumen sind. Normalerweise werden Havariekonzepte entwickelt, die auch von den Behörden genehmigt werden müssen. Die Konzepte werden im Fall des Falles angewendet und der Bereich geräumt.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Webcast	Wie viele Gleise wird der Bahnhof Schwindegg haben? Kann dort überholt werden?	In Schwindegg kann nicht überholt werden. Wir haben hier zwei Gleise zur Verfügung. Es kann höchstens sein, dass ein Zug über die Weichenverbindung auf das andere Gleis wechselt, die nächste Weichenverbindung zurück ist aber etliche Kilometer entfernt, von daher kann dort nicht überholt werden. Schwindegg ist kein Überholbahnhof, ein solcher ist mit drei Gleisen auszustatten.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Webcast	Besserer Bahnverkehr erfordert zusätzliche Parkplätze am Bahnhof - wo sind diese vorgesehen, wer muss diese herstellen?	Es gibt bereits eine Park&Ride Anlage. Hier kann die Bahn nicht dafür sorgen. Ein zusätzlicher P&R Parkplatz nördlich der Bahnstrecke ist von der Gemeinde aber geplant.
1.6	übergreifend	Umwelt	Frage	Webcast	Wann werden die schriftlichen Einwendungen u. Äußerungen zum Scoping gestellt?	Die Einwendungen sind bei uns eingegangen und werden im Augenblick durchgearbeitet und beantwortet. Vermutlich in den nächsten Wochen werden wir unsere Antworten dem EBA übergeben. Dann wird das Verfahren weiter geführt.
1.6	übergreifend	Dialog	Frage	Webcast	Wird es nochmal ein Persönliches Gespräch geben zwischen Bahn und Grundstücksbesitzer wie vor 3 Jahren?	Eindeutig ja. Wir wollen mit den betroffenen unmittelbare Gespräche führen, um die entsprechenden Belange zu besprechen.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Webcast	P&R-Parkplatz nördlich des Bahnhofs wäre nur möglich, wenn der Durchgang am Bahnhof möglich wäre. Ist dies geplant?	Hierzu gab es schonmal ein Gespräch mit der Gemeinde. Es ist auf jeden Fall möglich von einer weiteren P&R Anlage auf den Bahnsteig zu kommen. Der nördliche Bahnsteig kann an den Parkplatz angeschlossen werden, über die Rampe und die Treppe kann man die Unterführung der Bahngleise nutzen.
1.6	Schwindegg	Bahnhof	Frage	Webcast	Wird dieser Durchgang (zum P&R-Parkplatz) dann barrierefrei?	Er wird ohnehin barrierefrei, da Rampen ausgebaut werden. Sie werden sehr flach gebaut (so wie sie für die Barrierefreiheit vorgeschrieben sind).
1.6	übergreifend	Schallschutz	Frage	Webcast	Ich habe Interess an einem Plan mit Isophonen der Grenzwerte? Wie stellen Sie die Information zur Verfügung?	Eine Darstellung der Isophonen müsste vom Projekt beim Schallgutachter beauftragt werden. Bitte wenden Sie sich bei konkreten Fragen zu Grenzwerten per E-Mail an uns.
1.6	übergreifend	Weichen	Frage	Webcast	Dann sind die Weichen also vorrangig für die Bauphase erforderlich? Könnte man die Weichen nicht nach Osten in den Bereich der Gewerbezone Ost verschieben	Nein, die Weichen werden für den Ausbau-Endzustand benötigt, damit Züge insbesondere im Störfall die Gleise wechseln können.

1.6	übergreifend	Bauphase	Frage	Webcast	Die Baufahrzeuge werden oft im Ortsbereich fahren. welche Massnahmen gegen Strassenverschmutzungen sind geplant?	Es werden Maßnahmen ergriffen, um die Sauberhaltung der Straßen zu gewährleisten.
1.6	Schwindegg	Umwelt Wasser	Frage	Webcast	BÜ-Ornaubach wurde anhand welcher Starkregen-Durchlassmengen errechnet? Aufgrund aktueller politischer Beschlüsse des Umweltministeriums sind hier deutliche Zuschläge zu berücksichtigen.	Die Planungen für die maßgeblichen Wasserstände erfolgen in entsprechender Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim. Starkregenereignisse sind dabei berücksichtigt.
1.6	übergreifend	Umwelt	Frage	Webcast	Wird auf Pestizide auf/ entlang der Gleisstrecke verzichtet?	Ab Ende 2022 wird die Deutsche Bahn auf den Einsatz von Glyphosat verzichten. Solange sich die alternativen Verfahren noch im Entwicklungsstadium befinden, wird die DB auf den Einsatz anderer für den Gleisbereich zugelassener Herbizide zurückgreifen. Dabei erfolgt die Herbizid-Behandlung nur auf vorhandenen grünen Bewuchs im sicherheitsrelevanten Bereich nach dem Leitbild: „So viel wie nötig - so wenig wie möglich“.
1.6	übergreifend	Bahnstrom	Frage	Webcast	Wie viele Erdschlüsse gibt es statistisch?	Es gibt rund 1500 Erdschlüsse pro Jahr im deutschlandweiten Bahnstromleitungsnetz.