

## Besprechungsprotokoll vom 15.04.2024

### 12. Sitzung des Projektbeirats der ABS 38

**Erstellt am: 17.04.2024**

**Erstellt von: Amandus Pauli**

#### **Teilnehmer:**

Sandra Bubendorfer-Licht, MdB  
Heinz Grundner, Bürgermeister Stadt Dorfen  
Markus Hiebl, Bürgermeister Stadt Freilassing  
Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter  
für den Freistaat Bayern  
Roland Kamhuber, Bürgermeister Schwindegg  
Dr. Bernhard Langhammer, Initiative ChemDelta  
Bavaria  
Dr. Volker Leib, Vertreter MdB Dr. Hofreiter  
Gerd Matschke, DB InfraGO AG, Leiter  
Infrastrukturprojekte Süd  
Stephan Mayer, MdB  
Alexander Pawlik, DB InfraGO AG,  
Gesamtprojektleiter der ABS 38  
Herbert Prost, IHK München u. Oberbayern  
Markus Saller, MdL  
Sascha Schnürer, MdL  
Valentin Sedlmeier, Südostbayernbahn

#### **Ort/Zeit:**

InfoCenter Mühldorf,  
10:00 – 11:15

#### **Protokollumfang:**

143 Seiten

#### **Anlagen:**

Präsentation der DB InfraGO AG

#### **Entschuldigte Projektbeiratsmitglieder:**

Hans-Jörg Birner, Bürgermeister Kirchanschöring  
Alexander Bonfig, Bay. Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr  
Simon Eder, Vertreter PStS Dr. Bärbel Kofler  
Maximilian Heimerl, Landrat Mühldorf a. Inn  
Martin Huber, MdL  
Michael Koller, MdL  
Jost Lammers, Vertreter Flughafen München  
Dr. Andreas Lenz, MdB  
Prof. Dr. Angelika Niebler, MdEP  
Maria Noichl, MdEP  
Hubert Rabenbauer, Bund Naturschutz  
Erwin Schneider, Landrat Altötting  
Florian Schneider, Bürgermeister Stadt  
Burghausen  
Michael Stolze, Bürgermeister Markt Markt  
Schwaben  
Andreas Zepper, Bürgermeister Tyrlaching  
Benno Zierer, MdL

## **Nr. Ergebnisse**

---

### **1. TOP 1: Begrüßung**

Begrüßung durch Herrn Klaus-Dieter Josel zur 12. Sitzung des Projektbeirats der ABS 38.

Wie in der letzten Projektbeiratssitzung vom 13.11.2023 soll in der heutigen Sitzung über die Fortschritte in den vier – mittlerweile fünf – Planungsabschnitten der ABS 38 berichtet werden.

Tagesordnung:

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Aktuelles aus der Bundespolitik

TOP 3: Projektstand ABS 38: Rückblick, Aktuelles und Ausblick

TOP 4: Exkurs: Öffentliche Beteiligung im Planfeststellungsverfahren

TOP 5: Aktuelles aus der Öffentlichkeitsarbeit der ABS 38

TOP 6: Änderungen im Projektbeirat

---

### **2. TOP 2: Aktuelles aus der Bundespolitik**

Herr Josel erläutert vor dem Hintergrund der derzeitigen deutschlandweiten Berichterstattung zunächst die Bedeutung der DB InfraGO und gibt einen Überblick über aktuelle Entwicklungen zur Finanzierung von Schienen-Infrastrukturvorhaben sowie den Zusammenhang zur ABS 38.

Seit Jahreswechsel ist die DB InfraGO AG aus einer Verschmelzung von DB Netz AG und DB Station&Service AG hervorgegangen. GO steht für Gemeinwohlorientierung. Der Bund möchte das System Eisenbahn gemeinwohlorientiert ausgestalten, um seine verkehrspolitischen Ziele umzusetzen, zu denen insbesondere eine Verdoppelung der Fahrgäste im Schienenverkehr, ein Halbstundentakt auf den wichtigsten Fernverkehrsachsen und eine Abwicklung von 25% des Güterverkehrs auf der Schiene (bisher 20%) zählen. Formell handelt es sich weiterhin um eine Aktiengesellschaft mit dem Bund als Eigentümer. Die Gemeinwohlorientierung der Eisenbahninfrastruktur betrifft vor allem das neue Rollenverständnis und die Aufgabe des Bundes. Dieser definiert seine Ziele in einem Infraplan, der derzeit erstellt wird, und beauftragt die DB InfraGO mit der Umsetzung des gesamtgesellschaftlichen Interesses. Die DB InfraGO ist damit Dienstleisterin des Bundes für den Betrieb, die Modernisierung und den Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur.

Herr Josel erläutert weiter, dass der Bund beabsichtigt, die Finanzierung für die DB InfraGO als Dienstleisterin deutlich zu verbessern und zu vereinfachen. In

---

## Nr. Ergebnisse

---

Österreich standen in den letzten 20 Jahren das zwei- bis dreifache Investitionsvolumen zur Verfügung, in der Schweiz schon länger das drei- bis vierfache als in Deutschland. Dementsprechend höher ist dort die Qualität der Schieneninfrastruktur und besser die Performance der Schiene. Ähnliches soll auch in Deutschland umgesetzt werden. Mit dem Bund wurde dafür zusätzlich zu den bereits sicher im Bundeshaushalt verankerten Geldern ein notwendiges Investitionsvolumen von 45 Milliarden € für die nächsten 5 Jahre vereinbart, wovon 37 Mrd. € bereits sicher zugesichert wurden. Infolge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfond verringerte sich die zugesagte Summe auf 27 Mrd. €. Herr Josel erwähnt die anstehenden Haushaltsverhandlungen des Bundes im Herbst. Hier könnten weitere Finanzmittel für die Schiene zur Verfügung gestellt werden.

Herr Josel führt aus, dass die angespannte Haushaltssituation auf die ABS 38 derzeit keine Auswirkungen haben sollte. Die ABS 38 hat bei Bund und DB eine hohe Priorität. Trotzdem muss mit dem Bund nach Erlangung des Baurechts wie üblich die Finanzierung des Baus gesondert geklärt werden. Dieser Prozess steht in einigen Jahren an.

Herr Josel merkt abschließend an, dass die ABS 38 ihr Baurecht nach Aufhebung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) zum Jahreswechsel nunmehr über das Planfeststellungsverfahren erhalten wird. Wie in der letzten Projektbeiratssitzung bereits ausgeführt, bedeutet die Rückkehr ins herkömmliche Planfeststellungsverfahren für die ABS 38 Verfahrenssicherheit.

Herr Josel übergibt das Wort an Gesamtprojektleiter Alexander Pawlik.

---

### 3. TOP 3: Projektstand ABS 38: Rückblick, Aktuelles und Ausblick

Herr Pawlik begrüßt die Anwesenden.

Herr Pawlik gibt anhand einer Karte, die die vier Planungsabschnitte der ABS 38 mit einer Länge von ca. 145 km zeigt, einen ersten Überblick über den aktuellen Stand auf dem Weg zum Baurecht. Von West nach Ost beginnend mit dem Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 Ottenhofen–Pastetten–Wörth: Dieser PFA befindet sich jetzt im Planrechtsverfahren, nachdem das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dem Antrag auf Start des Planfeststellungsverfahrens entsprochen hat. Am weitesten ist der PFA 1.4 Embach–Esterndorf–Anning, in dem bereits die Offenlage und die Erwidern der Einwendungen stattfand. Hier wird das EBA vermutlich im Sommer einen Erörterungstermin ansetzen. Beim PFA 2.1 Ampfing–Mühldorf gab es fachliche Änderungswünsche seitens des EBAs, daher werden die Planunterlagen derzeit überarbeitet. Eingereicht wurden bisher außerdem die PFAs 4.1 Tüßling–Burghausen und 3.2 Feichten–Tyrlaching; das

---

## **Nr. Ergebnisse**

---

EBA prüft aktuell die jeweiligen Anträge bevor das Verfahren eingeleitet werden kann. In Summe haben wir damit bisher 5 PFAs ans EBA übergeben, zwei weitere folgen im Laufe des Jahres: der PFA 2.2 Mühldorf-Tüßling und 3.1 Tüßling-Garching. Damit sind bis Ende 2024 mit 7 PFAs knapp die Hälfte der insgesamt 16 PFAs eingereicht. Bis Mitte 2025 sollen dann alle PFAs beim EBA liegen. Ab Einreichung wird allgemein mit einer Dauer des Planrechtsverfahrens von 3 bis maximal 4 Jahren gerechnet, bis das EBA den Planfeststellungsbeschluss erlässt. Das heißt, ab 2027/2028 könnte die ABS 38 in die erste Bautätigkeit einsteigen. Die Gesamtinbetriebnahme ist weiterhin Mitte der 2030er Jahre geplant.

Herr Pawlik begrüßt die Aufhebung des MgvG, dass die ABS 38 in der Vergangenheit stark beschäftigt hat. Bevor die Aufhebung in Kraft trat, war es wichtig mit dem BDMV und dem EBA einen geordneten Übergang ins Planfeststellungsverfahren sicherzustellen. Denn alle 16 PFAs der ABS 38 hatten bereits die ersten MgvG-spezifischen Planrechtsschritte durchlaufen, vier PFAs wurden noch zu Zeiten des MgvG eingereicht. Der Übergang ist im Ergebnis gut gelungen, sodass der Zeitplan für die Gesamtinbetriebnahme Bestand hat. Kleine Änderungen gibt es bei der genauen Abfolge der Einreichungen der verbleibenden PFAs. Sie wurde dahingehend optimiert, dass das EBA die Planunterlagen gestaffelt bearbeiten kann.

Herr Pawlik bedankt sich bei den Anwesenden aus Politik, Kommunen und Verbänden für die Unterstützung bei der Bewältigung der großen Herausforderungen für die ABS 38 und gibt sich für die Zukunft zuversichtlich.

### **Abschnitt 1 Markt Schwaben-Ampfing**

Herr Pawlik führt aus, dass in diesem Abschnitt intensive Gespräche mit Grundstückseigentümer:innen geführt werden. Insbesondere vor der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des Planrechtsverfahrens ist es ein Anliegen, in individuellen Gesprächen über die temporäre oder permanente Inanspruchnahme von Flächen zu sprechen. Die Resonanz der Gespräche ist positiv.

Herr Pawlik erläutert den Verlauf des Planfeststellungsverfahrens im PFA 1.4. Hier lässt sich das Ergebnis der konstruktiven und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit Eigentümer:innen und Trägern öffentlicher Belange zeigen, denn es wurden weniger als 50 Einwendungen für eine ca. 5 km lange Strecke eingereicht. Dazu wurden nun fristgerecht von Seiten der ABS 38 Erwidern formuliert und ans EBA überreicht. In einem Erörterungstermin vermutlich im Laufe des Sommers lädt das EBA die Einwendenden und die Bahn ein, ihre Positionen zu vertreten, bevor das EBA als Anhörungsbehörde die finale Entscheidung abwägt und trifft.

---

## **Nr. Ergebnisse**

---

Herr Pawlik erklärt anhand des PFA 1.2, wie das Planrechtsverfahren anläuft. Zunächst reicht die ABS 38 die Planunterlagen beim EBA ein, die dort innerhalb weniger Wochen einer Eingangsprüfung unterzogen werden. Sollten Änderungen erforderlich sein, hat die ABS 38 einen Monat Zeit diese einzuarbeiten. Erst wenn das zufriedenstellend erfolgt ist, leitet das EBA das Planfeststellungsverfahren ein. Dieser Punkt ist im PFA 1.2 jetzt erreicht.

Herr Pawlik geht ein auf das Schnittstellenprojekt „Walpertskirchener Spange“, dass nicht im Projektteam der ABS 38 angesiedelt ist, aber für den Ausbau eines kurzen Teilstücks der Strecke München–Mühldorf zuständig ist. Ein reibungsloses Planfeststellungsverfahren dieses Nachbarprojekts ist deswegen für die Gesamtinbetriebnahme der ABS 38 notwendig. Im Anschlussbereich beider Projekte finden intensive Abstimmungen statt. In konstruktiven Gesprächen mit Politik, Kommunen und Bürgerinitiativen setzt sich die ABS 38 für eine einheitliche Lärmschutzlösung beiderseits der Schnittstelle ein.

In den übrigen PFAs des Abschnitts 1 wird die Planung weiter vorangetrieben. Sobald ein ausgereifter Planungsstand erreicht ist, soll die Planung jeweils in einer virtuellen Infoveranstaltung vorgestellt werden. Für den persönlichen Kontakt mit Interessierten und Betroffenen sollen vor Ort in den Gemeinden Bürgersprechstunden stattfinden, in denen auf individuelle Belange eingegangen werden kann.

### **Abschnitt 2 Ampfing–Tüßling**

Herr Pawlik erläutert, dass das EBA im PFA 2.1 umfangreiche Ergänzungen der Planunterlagen gefordert hat, bevor das Planrechtsverfahren gestartet werden kann. Die Ergänzungen betreffen vornehmlich Umweltbelange und den Bahnstrom. Die Einarbeitung der Ergänzungen wird aktuell durchgeführt und ist auch im Hinblick auf die Offenlage wichtig, um Fragen auszuräumen. Wie bereits angesprochen soll noch im Laufe des Jahres der PFA 2.2 eingereicht werden. Im Vorfeld soll der Planungsstand in einer virtuellen Infoveranstaltung vorgestellt werden.

Herr Pawlik verweist hier auf die Anwendung des „Building Information Modeling“ (BIM), anhand dessen die Planung drei- bzw. vierdimensional (d.h. inkl. der zeitlichen Dimension) dargestellt werden kann. BIM unterstützt nicht nur den Planungsprozess, sondern eignet sich auch, virtuelle Streckenbereisungen zu machen und die geplanten Maßnahmen anders als auf einem gedruckten Plan realistisch darzustellen. Deswegen wird BIM auch in der Öffentlichkeitsarbeit der ABS 38 verwendet. Im Abschnitt 2 sind dazu dieses Jahr Videos mit einer Visualisierung der Strecke geplant.

---

### **Abschnitt 3 Tüßling-Freilassing**

Herr Pawlik erläutert, dass in den sechs PFAs des Abschnitt 3 zunächst jeweils die Entwurfsplanung vollständig abgeschlossen wird, bevor die Genehmigungsplanung erstellt und dann eingereicht wird. Nach Abschluss der Entwurfsplanung sollen die Kommunen und Bürger:innen vollumfänglich über die Planung informiert werden, so wie dies bereits in den PFAs 3.2 Feichten-Tyrlaching und 3.5 Laufen geschehen und im Sommer als nächstes im PFA 3.1 Tüßling-Garching geplant ist. Im Mittelpunkt der öffentlichen Infoveranstaltung stehen wie auch in den anderen Abschnitten die Visualisierung der Planung mithilfe von BIM und das individuelle Gespräch auf Augenhöhe mit Betroffenen und Interessierten. Das hat letztlich einen Mehrwert für die Bürger:innen, da die Planung einerseits die Planung anschaulich und nachvollziehbar zugänglich gemacht wird und andererseits im persönlichen Gespräch konkret und mit inhaltlicher Tiefe auf die Belange eingegangen werden kann. Herr Pawlik kündigt an, dass im Laufe des Jahres wieder ein Dialogforum Ost für Vertreter:innen der Kommunen im Abschnitt 3 geplant ist.

### **Exkurs: Schallschutz**

Herr Pawlik bemerkt, dass mit der ABS 38 eine Region, die bislang kaum mit Schallschutz ausgestattet ist, nun erstmals den gesetzlichen Standard erhalten wird. In Mühldorf neben dem Bahnhof und dem ABS 38-InfoCenter hat die Bahn in Zusammenarbeit mit der Industrie einen „Technologiepark“ errichtet, der den aktuellen Stand der technischen Möglichkeiten im Lärmschutz zeigt. Es ist geplant, die Kommunen entlang der Strecke in den Technologiepark einzuladen, um sich ein Bild der modernsten Schallschutztechnologie zu machen. Auch im Hinblick auf die Gestaltung von Schallschutzwänden zeigt der Technologiepark verschiedene Möglichkeiten auf. Ziel der ABS 38 ist es, parallel zum Planrechtsverfahren in den nächsten Jahren ein Gestaltungskonzept für Schallschutzwände zu erarbeiten. Die Gestaltung selbst ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens. Das Gestaltungskonzept soll situationsbezogen auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst sein, um die Wände ansprechend in die Umgebung zu integrieren und in Zusammenarbeit mit den Kommunen entstehen. Somit können auch etwaige Wünsche der Kommunen berücksichtigt werden, entsprechend den Finanzierungsrichtlinien des Bundes bei Bedarf durch Zuzahlung.

### **Abschnitt 4 Tüßling-Burghausen**

Herr Pawlik erklärt, dass die Planung im PFA 4.1, der den gesamten Abschnitt 4 umfasst, letztes Jahr in einer virtuellen Infoveranstaltung der breiten

---

## Nr. Ergebnisse

---

Öffentlichkeit vorgestellt und anschließend beim EBA eingereicht wurde. Aus der Öffentlichkeit gab es eine positive Resonanz. Nun wird auf eine zügige Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch das EBA gehofft. Mit der Stadt Burghausen ist die ABS 38 in engem Austausch bezüglich der Straßenüberführung Marktler Straße, die im Rahmen der ABS 38 neugebaut wird. Hier geht es um die Erstellung sinnvoller Verkehrskonzepte für die Bauzeit.

Herr Pawlik kündigt an, dass die Detailplanung derzeit fertiggestellt wird. Parallel sind vor der Auslegung der Planunterlagen individuelle Gespräche mit betroffenen Grundstückseigentümer:innen geplant.

### Diskussion

Frage Herr Langhammer: Sind bezüglich der Grundstücksanlieger, insbesondere bei den Industriegeländen, schon Absprachen erfolgt, z.B. Gendorf?

Antwort Herr Pawlik: Hier gibt es regelmäßige Gespräche, aber es wurden noch keine konkreten Vereinbarungen getroffen. Mit dem Chemie-Dreieck und den Logistikern findet außerdem ein vierteljährlicher Austausch statt, um z.B. beim Thema Sperrpausen die Planung der Unternehmen in das Konzept aufzunehmen. Ein weiteres Thema ist der Schwerlastverkehr. Die ABS 38 begleitet als Beisitzerin die Gespräche zwischen Autobahn GmbH und den Landratsämtern, die für sich eine optimale Lösung unter Berücksichtigung der technischen Kapazität von Brücken und der Höhe der Oberleitungen suchen.

Einwurf Herr Langhammer: Es ist wichtig, hier rechtzeitig Konzepte zu entwickeln, damit für Schwerlastverkehr weiterhin Routen zur Verfügung stehen.

Frage Herr MdB Mayer: Spreche lob an die ABS 38 aus, dass die Planung nun so zügig vorangeschritten ist, schon so viele PFAs eingereicht wurden und bis Mitte 2025 die gesamte Strecke im Baurechtsverfahren sein könnte. Drei Fragen: Warum wird im Abschnitt 3 anders als in den übrigen Abschnitten die Entwurfsplanung vor der Genehmigungsplanung erstellt? Wie schätzen sie die personellen Kapazitäten beim EBA ein, angesichts der vielen Arbeit, die sie dem EBA nun bereiten – ist da möglicherweise ein Flaschenhals? Zuletzt, wenn sie bis Mitte 2025 die gesamte Strecke eingereicht haben, ist die Strecke Mühldorf-Simbach wohl nicht inbegriffen – was ist da der aktuelle Stand vor dem Hintergrund der Ertüchtigung auf österreichischer Seite?

Antwort Herr Pawlik: Grundsätzlich werden Entwurfs- und Genehmigungsplan (respektive Leistungsphasen 3 und 4) zusammen als detaillierte Planung basierend auf der Vorplanung erarbeitet. Um die Einreichung der 16 PFAs beim EBA zeitlich zu entzerren, wurde entschieden, im Westen (Abschnitte 1, 2 und 4) sich zunächst auf die genehmigungsrelevanten Teile der Detailplanung zu fokussieren und dementsprechend früher einreichen zu können. Die restlichen Details der Entwurfsplanung werden dann parallel zum laufenden

---

## Nr. Ergebnisse

---

Planrechtsverfahren abgeschlossen. Im Osten (Abschnitt 3) wird erst die Entwurfsplanung vollständig abgeschlossen und dann die Genehmigungsplanung aufbereitet, so wie es normalerweise üblich ist. So können die PFAs Stück für Stück ans EBA übergeben werden, ohne dass es zu Überlastung oder Konflikten mit anderen Projekten in Bayern kommt, die in ähnlichen Leistungsphasen sind. Das wird so abgestimmt. Bezugnehmend auf die zweite Frage hat das EBA in den vergangenen Jahren personell aufgestockt und eine eigene Abteilung geschaffen, die sich nur mit der Eingangsprüfung befasst. Erst danach gehen die Planunterlagen in die Spezialabteilungen zur intensiven Prüfung und Durchführung der Beteiligungsverfahren. Aus Sicht der ABS 38 gibt es keine Anzeichen für eine Entschleunigung der Verfahren beim EBA.

Antwort Herr Matschke: Das Verwaltungsverfahren im EBA hat sich auch geändert. Die schnelle Plausibilitätsprüfung innerhalb von 3 Wochen mit direkter Rückmeldung und wenn notwendig Möglichkeit der Plananpassung innerhalb eines Monats danach ersetzt die teils sehr arbeitsintensive erste Tiefenprüfung (sowohl für EBA als auch die Projekte), wie sie in der Vergangenheit praktiziert wurde. Das erleichtert die Arbeit und deswegen wird davon ausgegangen, dass das EBA gut mit den 16 PFAs umgehen kann.

Antwort Herr Pawlik: Hier ist noch anzumerken, dass neben der ABS 38 und dem EBA auch die Region im Genehmigungsverfahren beteiligt ist. Die Staffelung der Planrechtsverfahren kommt auch den Trägern öffentlicher Belange, Landkreisen, Gemeinden und Privatpersonen zugute, auch wenn es in den nächsten Jahren trotzdem ein hohes Arbeitsvolumen für die Region bedeutet. Deswegen ist die frühzeitige Kommunikation seit Jahren mit allen Beteiligten für die ABS 38 so wichtig.

Bezüglich des Projekts „Elektrifizierung Mühldorf-Simbach“ wird aktuell die Aufnahme der Planungen von der neu eingestellten Projektleiterin vorbereitet und Personal aufgebaut. Anschließend muss für den eigentlichen Start der Planung noch eine Freigabe erteilt werden. Nachfrage Herr MdB Mayer: Wer erteilt die Freigabe? Antwort Herr Pawlik: Bund und DB.

Frage MdB Bubendorfer-Licht: Wie könnte bezüglich der Bahnstromleitung nach Mühldorf eine Einigung aussehen?

Antwort Herr Pawlik: Für das Thema Bahnstrom hat die ABS 38 letztes Jahr ein gesondertes Dialogforum mit den Kommunen im betreffenden Streckenabschnitt veranstaltet. Zu Gast war der renommierte Bahnstrom-Experte Prof. Dr. Arnd Stephan von der Technischen Universität Dresden. Es kam gut an, dass Thema ausführlich mit einem nicht am Projekt beteiligten Experten wissenschaftlich zu erörtern. Das Dialogforum hat nochmal gezeigt, dass insbesondere der leistungsstarke Schienengüterverkehr, wie er die Region schon heute prägt, nur mithilfe einer Elektrifizierung abgasfrei und lärmschonend abgewickelt werden kann. Diesel-, Wasserstoff- oder Batteriezüge können diese Kapazität nicht auf Dauer leisten. Die DB hat in Deutschland ein eigenes Stromnetz (sog. Bahnstrom),

---



## Nr. Ergebnisse

---

das die ABS 38 an zwei Stellen kreuzt (Schwindegg und Saaldorf-Surheim). In die zukünftige Oberleitung eingespeist werden muss der Strom im Zentrum des südostbayerischen Streckennetzes in Mühldorf. Es ist deswegen notwendig den Bahnstrom vom Anschlusspunkt Schwindegg nach Mühldorf zu leiten. Die ABS 38 hat sich bewusst dafür entschieden, die Bahnstromleitung auf den neuen Oberleitungsmasten entlang der Strecke zu führen. So kann eine zusätzliche Trasse um die Orte herum vermieden werden, die die Siedlungsentwicklung der Gemeinden zukünftig beeinträchtigen würde. Die Strahlung des Bahnstroms ist indes mit dem von Handys vergleichbar, gesundheitliche Risiken bestehen also keine. Der Bahnstrom war auch Thema in den Bürgersprechstunden, die in Ampfing letztes Jahr angeboten wurden und dazu sind wir auch im Austausch mit den Kommunen.

Frage Herr Kamhuber: Auf dem sehr interessanten Dialogforum zum Bahnstrom wurde auf meine Frage zu Referenzen für Erdverkabelung von Herrn Prof. Dr. Stephan gesagt, nur im Gotthardtunnel in der Schweiz sei das der Fall. Im betreffenden Streckenabschnitt der ABS 38 gibt es allerdings eine unterirdische Leitung der Bayernwerke. Könnte diese für den Bahnstrom ertüchtigt werden, um Beeinträchtigungen für die Gemeinden entlang der Strecke zu vermeiden?

Antwort Herr Pawlik: Der Vorschlag ist bereits von Projektleiter Schmidt aufgenommen worden und wird wie andere Varianten untersucht, bevor die PFAs 1.6 und 1.7 jeweils eingereicht werden können. Die Leitung der Bayernwerke führt allerdings nicht bis nach Mühldorf, sodass eine Trasse gefunden werden müsste, die Mühldorf mit der Leitung der Bayernwerke verbindet. Das hat wiederum Auswirkungen auf die Entwicklungspotenziale freier Flächen im betreffenden Bereich.

Frage Herr Langhammer: Angenommen die Planrechtsverfahren laufen reibungslos und sie bekommen für 2027 Baurecht, können dann durch die Generalsanierung München–Rosenheim–Salzburg, die auch für 2027 angesetzt ist, weitere Verzögerungen auftreten? Haben Sie für den Bau bereits die gesicherte Finanzierung oder benötigen Sie dann wieder eine Freigabe?

Antwort Herr Josel: Die angesprochene Generalsanierung ist Ausdruck der verkehrspolitischen Ziele des Bundes, für die die schnellstmögliche Sanierung von 4.000 km Gleisen auf 40 Hochleistungskorridoren, davon 7 in Bayern notwendig ist. Das Vorgehen ist analog der Riedbahn in Hessen, die dieses Jahr startet: 5 Monate Totalsperrung, möglichst alle Gewerke gleichzeitig im Bau, Sanierung aller Bestandteile inklusive Bahnhöfe, wo gleichzeitig Barrierefreiheit geschaffen werden kann. Das ist eine enorme Herausforderung, die in Bayern 2026 mit den Korridoren Nürnberg–Regensburg und Regensburg–Passau startet. 2027 folgt der Korridor München–Rosenheim und Rosenheim–Salzburg. Ab Ende 2027 steht dort also eine leistungsfähige Strecke zur Verfügung. Für die Bauphase der ABS 38 gibt es also keine Abhängigkeit zum Hochleistungskorridor. Tatsächlich

---

## Nr. Ergebnisse

---

müssen umgekehrt auf der Strecke der ABS 38 vor 2027 Vorkehrungen getroffen werden, um einen aufgrund fehlender Elektrifizierung und Eingleisigkeit zwar sehr geringen Umleiterverkehr aufnehmen zu können. Dazu zählt vor allem der Ersatz vier alter Stellwerke bis Ende 2026.

Antwort Herr Pawlik: 2027 sind auf der ABS 38 vor allem bauvorbereitende Arbeiten entlang der Strecke geplant, die Hauptbautätigkeit startet 2028, also genau, wenn die Hochleistungskorridore saniert sind. Zur Finanzierung des Baus: Nach Abschluss von Leistungsphasen ist generell immer eine Freigabe für die nächste Stufe notwendig, d.h. mit dem Erlass des Baurechts enden die Leistungsphasen 3/4. Auf diesen Freigabeprozess bereiten sich das Projekt vor. Deswegen ist es so wichtig, um möglichst schnell Baurecht zu erhalten. Nur dann kann die Freigabe von Mitteln für den Bau erwirkt werden.

Frage Herr Leib: Rechnen Sie nach den ersten Erfahrungen aus den Einwendungen mit Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse?

Antwort Herr Pawlik: Eine Vorhersage kann an dieser Stelle nicht gegeben werden. Mit vielen Gemeinden gibt es keine offenen Themen, mit anderen ist man im konstruktiven Austausch, um einvernehmliche Lösungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und dem Gebot der Wirtschaftlichkeit zu finden. Gegebenenfalls muss das Planrechtsverfahren über den endgültigen Weg entschieden.

Frage Herr MdB Mayer: Während der insgesamt 10 Monate Sperrzeit bei der Generalsanierung München–Rosenheim–Salzburg wird es auf den Strecken der ABS 38 zu zusätzlicher Nachfrage kommen. Ist die Südostbayerbahn darauf vorbereitet, z.B. durch den durchgehenden Einsatz von Doppelstockwagen?

Antwort Herr Josel: Der genannte Korridor wird 2027 saniert. Aktuell laufen für die Korridore des Jahres 2026 Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Ersatzkonzepten. Hier wird Schritt für Schritt vorgegangen. Grundsätzlich wird der Großteil des Ersatzverkehrs für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Straße stattfinden, der Fern- und Güterverkehr wird großräumig umgeleitet. Auf der Achse München–Rosenheim–Salzburg macht eine Umleitung via Mühldorf aus Sicht des Nahverkehrs lediglich für die Direktverbindung München–Salzburg Sinn. Das wird in den Gesprächen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) besprochen werden. Da das zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen für den SPNV auf dem Korridor die Bayerische Regiobahn (BRB) ist, ist die Südostbayernbahn erstmal nicht für Ersatzverkehre verantwortlich, wird aber in den Gesprächen mit einbezogen. Die Detailplanung wird zeigen, ob eine Umleitung eines Teils des Fernverkehrs mithilfe von Dieselloks über Mühldorf sinnvoll ist. Das könnte durchaus auch Auswirkungen auf das Nahverkehrsangebot der Südostbayernbahn haben. In die Detailplanung werden die Erfahrungen aus der Riedbahn dieses Jahr und der Korridore 2025 und 2026 einfließen.

---

## Nr. Ergebnisse

---

Nachfrage Herr Prost: Gibt es Gespräche mit der Autobahn GmbH des Bundes nicht nur wegen den Ersatzverkehren, sondern auch den vermutlich steigenden Lkw- und Pkw-Fahrten während der Sperrzeit?

Antwort Herr Josel: Wir sprechen mit allen Betroffenen. Das sind vorrangig die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich der ÖBB und RFI in Italien, aber auch die Straßenbaulastträger. Auf der Brenner-Autobahn sind auch Bauarbeiten geplant, deswegen ist hier Abstimmungsbedarf.

Antwort Herr Pawlik: Auch auf der Autobahn zwischen Salzburg und Rosenheim sind Bauarbeiten geplant. Wenn der Bedarf für den Schienenersatzverkehr abgeschätzt werden kann, kann auch eine zielführende Abstimmung mit der Autobahn stattfinden.

---

### 4. TOP 4: Öffentliche Beteiligung im Planfeststellungsverfahren

Herr Pawlik erläutert, wie im Planfeststellungsverfahren die Öffentlichkeit beteiligt wird. Das EBA ist als Anhörungsbehörde verfahrensführend und legt den Zeitraum der Beteiligung und die Fristen fest. In einer Bekanntmachung wird die Zeitraum und Art der öffentliche Auslegung der Planunterlagen in den betreffenden Gemeinden angekündigt. Währenddessen und bis zu einer festgelegten Frist im Nachgang können Träger öffentlicher Belange und Privatpersonen Einwendungen einreichen. Diese werden anschließend vom EBA and die Vorhabensträgerin DB InfraGO übergeben. Innerhalb eines vom EBA festgelegten Zeitraums kann die Bahn die Einwendungen prüfen und Erwiderungen formulieren. Danach lädt das EBA die Einwendenden und die Bahn zu einem oder mehreren nicht-öffentlichen Erörterungsterminen ein. Dort können Einwendende ihre Positionen vortragen und die Bahn ihre Stellungnahme abgeben. Im Nachgang prüft das EBA die vorgetragenen Punkte und wägt ab. Die endgültige Entscheidung zu jeder Einwendung des EBA findet sich am Ende im Planfeststellungsbeschluss.

---

### 5. TOP 5: Aktuelles aus der Öffentlichkeitsarbeit

Herr Pawlik führt aus, worin die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit für ein Projekt wie der ABS 38 liegt. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die Kluft zwischen verfügbaren Entscheidungsspielraum und öffentlicher Wahrnehmung des Projekts zu überbrücken. Der Entscheidungsspielraum ist vor Planungsbeginn, also wenn ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, noch sehr hoch; die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit allerdings sehr gering. Sie erreicht ihren Höhepunkt erst während der Bauzeit, wenn die Planungen bereits abgeschlossen sind. Deshalb sollen durch die Öffentlichkeitsarbeit alle zukünftig Betroffenen bereits so früh wie möglich informiert und einbezogen mit dem Ziel,

---

## Nr. Ergebnisse

---

einen Konsens zu finden, der in den Planungen berücksichtigt werden kann. Die ABS 38 befindet sich aktuell in einer Phase der Verengung des verbleibenden Entscheidungsspielraum, da die Planrechtsverfahren laufen bzw. anstehen. Deswegen sollen noch so viele Betroffene wie möglich via Bürgersprechstunden, Gesprächen mit Grundstückseigentümer:innen, Informationsveranstaltungen und über unsere üblichen Kanäle eingebunden werden, bevor im Planrechtsverfahren endgültige Entscheidungen getroffen werden.

Frage Herr Grundner: Wie ist die Resonanz in Gesprächen mit Grundstückseigentümern, von denen Sie Fläche benötigen? Was passiert, wenn Sie keine Übereinkunft mit ihnen erzielen können, unterscheidet sich das Vorgehen bei Bahnprojekten im Vergleich zu Straßenprojekten?

Antwort Herr Pawlik: Für das Planrechtsverfahren muss genau geplant werden, welche Grundstücksflächen permanent oder während dem Bau benötigt werden. Mit den Gemeinden und den Betroffenen ist die ABS 38 im Vorfeld des Planrechtsverfahrens im Austausch, um deutlich zu machen, welche Flächen wofür benötigt werden. Ziel ist, jeweils Absichtserklärungen zu den Flächen zu vereinbaren. Die Resonanz aus den Gesprächen ist positiv. Sollte es nicht möglich sein, eine Übereinkunft zu finden, etwa weil Eigentümer:innen auf finanzielle Gewinne spekulieren, ist das Mittel letzter Wahl das Besitzeinweisungsfahren auf Grundlage eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses. Das ist allerdings nicht das Ziel der ABS 38.

Nachfrage Herr Grundner: Es unterscheidet sich also nicht vom Verfahren bei Straßenprojekten, die beim Bau der A94 teilweise sehr lange dauerten?

Antwort Herr Pawlik: Unterschiede im Verfahren sind mir nicht bekannt. Allerdings verfügt die Bahn bereits ca. 95% der benötigten Fläche im Gegensatz zur A94, die ein Neubau war. Im Kontext der hohen Akzeptanz des Ausbaus der Bestandstrecke geht die ABS 38 nicht von großen Problemen bei der Flächengewinnung aus. Das Team ist bemüht, hier kommunikativ transparent aufzutreten. So fahren z.B. Vermesser aktiv zu den Eigentümer:innen und zeigen stecken die genauen Flächen vor Ort ab.

Herr Pawlik zeigt anhand von Kennzahlen die steigende Reichweite der Kommunikation (siehe Präsentation). Ein besonderes Format der Öffentlichkeitsarbeit ist der Infomarkt, der zuletzt in Laufen stattfand. Hierbei steht das Projektteam an verschiedenen Ständen mit jeweils unterschiedlichem inhaltlichem Fokus interessierten Bürger:innen Rede und Antwort. Das Format ist bewusst so gewählt, dass keine Planungsvorstellung auf dem Podium erfolgt, sondern die Planung über intensive, individuelle Gespräche und interaktive Modelle besprochen werden kann. Die Erfahrung hat gezeigt, dass sich die Menschen bei diesen Infomärkten besser informiert fühlen und mehr Besucher:innen ihre eigenen Fragen oder Anmerkungen in Gespräch bringen

---

---

**Nr. Ergebnisse**

---

konnten als bei einer Podiumsveranstaltung mit Fragen aus dem Publikum. Das Format trägt zu einer hohen Diskussionsqualität im Planungsgebiet bei. Herr Josel merkt an, dass bei vielen Projekte gute Erfahrungen mit dem Format „Infomarkt“ gemacht wurden. Bei den früher üblichen „Frontalveranstaltungen“ haben häufig die sehr lauten, kritischen Stimmen die Diskussion dominiert, während ruhigere kaum zu Wort kamen. Jetzt sehen wir eher ein ausgewogenes Stimmungsbild, in dem neben Kritik auch Akzeptanz zu beobachten ist.

Herr Pawlik berichtet, dass die ABS 38 Anfang 2024 erstmals auch auf europäischer Ebene das Projekt den Stakeholdern präsentierte. Auf den von der belgischen Ratspräsidentschaft organisierten „Connecting Europe Days“ in Brüssel zeigte die ABS 38 als Schlüsselprojekt der transeuropäischen Verkehrsnetze Flagge. Herr Josel fügt hinzu, dass auch die Projekt Ulm-Augsburg und Brenner-Nordzulauf vertreten waren. Somit zeigten sich dort die wichtigsten Projekte in Bayern, die die transeuropäischen Verkehre verbessern sollen. Herr Pawlik weist darauf hin, dass inzwischen ABS 38-Informationsmaterial digital und in gedruckter Form auch auf Englisch verfügbar sind.

---

**6. TOP 6: Änderungen im Projektbeirat**

---

Herr Josel blickt zurück auf die Historie des Projektbeirats und kündigt an, den Vorsitz des Projektbeirats abzugeben. Grund dafür ist, dass er nach 21 Jahren als Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Bayern in den Ruhestand geht. Zukünftig soll wie bei vielen anderen Bahn-Projekten üblich ein Kollege der DB InfraGO den Projektbeiratsvorsitz übernehmen. Bei der ABS 38 wird dies Gerd Matschke sein, der sich bei der DB InfraGO in Bayern für alle BVWP-Projekte verantwortlich zeichnet. Herr Josel wünscht Herrn Matschke viel Erfolg im Projektbeirat. Als Mühldorfer wird Herr Josel auch weiterhin den Fortschritt der ABS 38 mit Interesse verfolgen. Er wünscht dem Projekt abschließend weiterhin alles Gute und stellt mit Blick auf die großen Herausforderungen der Anfangsjahre fest, dass das Projekt jetzt auf einem sehr guten Kurs ist.

Herr Pawlik bedankt sich bei Herrn Josel für seinen Einsatz im Projektbeirat und für die ABS 38 im Allgemeinen.

---

**7. Schlusswort:**

---

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

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

---