

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen
Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Mühldorf – Landshut**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Vorzugsvariante	3
2.1	Verkehrliche Aufgabenstellung	3
2.2	Betriebliche Aufgabenstellung	4
2.3	Variantenuntersuchung und Ergebnis	4
2.4	Umweltverträglichkeit sowie Lärm- und Erschütterungsschutz	5
2.5	Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Rahmenterminplan	5
3	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	6
3.1	Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	6
4	Fazit und Empfehlung	6
5	Anlagen	7

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Einleitung

Mit Blick auf die zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) wird für Vorhaben des Bedarfsplans nach Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) eine Befassung des Deutschen Bundestags vorgesehen.

Gegenstand der parlamentarischen Befassung ist das Bedarfsplanvorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“, das als Bestandteil des Projektbündels 9 (ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof) im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans Schiene gemäß Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) verankert ist.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf Basis des Vorplanungsergebnisses. Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG). Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Mit der Realisierung des Vorhabens wird eine bestehende Elektrifizierungslücke im ostbayerischen Schienennetz geschlossen, insbesondere zwischen den Ausbauprojekten des Ostkorridors Süd (Regensburg – Landshut) und der ABS 38 (Mühldorf – Freilassing). Hierdurch wird ein alternativer Laufweg zur stark belasteten Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München / Passau) insbesondere für den Schienengüterverkehr geschaffen und zugleich ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung des Knotens München durch eine östliche Umfahrung geleistet. Darüber hinaus schafft die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke zwischen den Knotenbahnhöfen Mühldorf und Landshut Hbf die Voraussetzungen für einen umweltfreundlichen elektrischen Betrieb im Schienenpersonennahverkehr.

Der vorliegende Bericht dient der Unterrichtung des Deutschen Bundestages über das Ergebnis der im Jahr 2025 abgeschlossenen Vorplanung und stellt dabei die erarbeitete Vorzugsvariante einschließlich einer ersten belastbaren Kostenschätzung als auch die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung dar.

2 Vorzugsvariante

Für die Bewertung und Auswahl einer technisch und wirtschaftlich sinnvollen Lösung wurde im Rahmen der Vorplanung eine Vorzugsvariante erarbeitet. Diese bildet die Grundlage für die weitere Planung und dient als Referenz für die Genehmigungsunterlagen sowie die parlamentarische Befassung.

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Die zu elektrifizierende Streckenlänge zwischen Mühldorf und Landshut Hbf beträgt 53,7 km. Die Stellwerksbereiche werden mit elektronischen Stellwerken (ESTW-A Regio) ausgestattet und für den Betrieb mit ETCS L2mS vorbereitet. Die Anpassung der Bahnübergänge erfolgt entsprechend. Die Steuerung wird die ESTW-Unterzentrale in Mühldorf übernehmen.

Mit der Elektrifizierung der Strecke wird eine durchgehende elektrische Verbindung im Güterverkehr geschaffen, die perspektivisch zur Entlastung der bestehenden Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Salzburg / Passau) und insbesondere des Knotens München beiträgt. Der Schienenpersonennahverkehr kann künftig elektrisch betrieben werden. Die Prognosezugzahlen BVWP 2030-DT weisen mit 12 Güterzügen/Tag keine Steigerung der Zugverkehre gegenüber dem IST auf. Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, wie längere Überholgleise oder ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau, sind langfristig denkbar, jedoch nicht Bestandteil des aktuellen Projektumfangs.

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Der Spurplan der Strecke wird nicht angepasst und die Streckenklasse bleibt erhalten. Die Energieversorgung der Oberleitungsanlage erfolgt redundant über zwei Einspeisepunkte aus dem künftigen Unterwerk in Mühldorf am Inn (Planung im Rahmen des Projekts „ABS 38“) und dem bestehenden Unterwerk in Landshut.

2.3 Variantenuntersuchung und Ergebnis

Die Planungsgrenzen wurden in Richtung Mühldorf am Standort des Einfahrsignals und in Richtung Landshut an der Einfahrweiche definiert. Im Rahmen der Elektrifizierungsplanung wurde auf eine Variantenuntersuchung verzichtet, da der bestehende Spurplan unverändert bleibt.

Es wurden ausgewählte Bahnübergänge hinsichtlich ihrer technischen und betrieblichen Zukunftsfähigkeit überprüft. Hintergrund der Bewertung waren sowohl die bestehende, teilweise veraltete Anlagentechnik als auch die Anforderungen, die sich aus der geplanten Oberleitungsinfrastruktur ergeben. Dabei wurden verschiedene Anpassungsoptionen geprüft – von der Erneuerung über Ersatzwegebeziehungen bis hin zur vollständigen Auflassung. Auf Basis definierter Bewertungskriterien wurde für folgende Bahnübergänge die Auflassung als Vorzugsvariante festgelegt:

- BÜ km 31,682 „Spitalholz VII“: Der überwiegend forstwirtschaftlich genutzte Übergang kann durch die Ertüchtigung bestehender Waldwege ersetzt werden.
- BÜ km 23,299 „Oberrettenbach VI“ und BÜ km 23,8 „Irlach“: Aufgrund der Topografie, geringer Verkehrsbelastung und zumutbarer Umwege ist eine gemeinsame Straßenüberführung bei km 23,6 mit ergänzenden Ersatzwegen vorgesehen.

Die Auflassung dieser höhengleichen Übergänge trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des künftigen Instandhaltungsaufwands bei. Weitere Bahnübergänge werden im Zuge der Elektrifizierung und Einführung des Signalsystems ETCS Level 2 mit Signalen (L2mS) angepasst bzw. erneuert – unter Berücksichtigung der Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurden zwei Varianten geprüft: eine reine Anpassung der Außenanlagen (Erdung) an die neue Oberleitungsanlage sowie eine weitergehende Umrüstung auf ETCS L2mS einschließlich der erforderlichen Erdungsmaßnahmen. Vor dem Hintergrund der strategischen Zielsetzung des Bundes, das gesamte Schienennetz schrittweise mit dem Europäischen Zugsteuerungssystem ETCS auszustatten und die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Hinblick auf die Fahrzeugtechnik zu berücksichtigen, wurde die Variante der Umrüstung auf ETCS L2mS als bevorzugte Lösung identifiziert.

Im Bereich der Kommunikationstechnik wurden zwei Lösungsansätze geprüft: einerseits die Beibehaltung der bestehenden CU-Kabelinfrastruktur mit analoger Übertragungstechnik, andererseits die Verlegung eines neuen Lichtwellenleiterkabels (LWL) in Verbindung mit der Umstellung auf digitale Übertragungstechnik. Die LWL-Variante erwies sich als wirtschaftlicher und ermöglicht eine digitale Übertragung, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht und langfristige Systemanforderungen erfüllt.

2.4 Umweltverträglichkeit sowie Lärm- und Erschütterungsschutz

Das Vorhaben stellt gemäß § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar und erfordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Zuge der Genehmigungsplanung werden potenzielle Eingriffe in Natur und Landschaft fachgutachterlich bewertet und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Schutzgebiete, darunter auch ein Natura 2000-Gebiet, werden berücksichtigt. Erste Erhebungen und Vorprüfungen haben bereits zur frühzeitigen Vermeidung erheblicher naturschutzrechtlicher Konflikte beigetragen. Die vertiefende Betrachtung erfolgt im weiteren Planungsverlauf auf Grundlage floristisch-faunistischer Kartierungen.

Entlang der Trasse befinden sich denkmalgeschützte Bau- und Bodendenkmäler, deren Belange im weiteren Planungsverlauf gemäß den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt werden.

Die Elektrifizierung der Strecke stellt grundsätzlich einen relevanten baulichen Eingriff im Sinne des Bundes-Immissionsschutzrechts dar. Da sich das Betriebsprogramm jedoch nicht verändert und keine zusätzlichen Schallemissionen zu erwarten sind, liegt nach aktueller Einschätzung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. Die schalltechnische Bewertung erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben.

Mit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes im Jahr 2020 ist der Einsatz lärmintensiver Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz nicht mehr zulässig. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass ausschließlich lärmarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

2.5 Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Rahmenterminplan

Das Bedarfsplanvorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ ist Bestandteil des Projektbündels 9 (ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof). Für das Projektbündel 9 wurde im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,6 ermittelt.

Der Gesamtwertumfang (GWU) des Projekts beträgt 234 Mio. Euro (nominal). Diese beinhalten Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit $\geq 50\%$.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit soll der sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhende Wert der Investitionskosten durch eine Prognose der Projektendkosten ersetzt werden.

Die aktuelle GWP für das Vorhaben beläuft sich auf 285,6 Mio. Euro (nominal). Die Differenz gegenüber dem GWU resultiert aus den zusätzlichen Risikozuschlägen sowie Nominalisierungskosten.

Der Rahmenterminplan für das Projekt sieht Folgendes vor:

- Einreichung Planfeststellungsantrag: vsl. 2027
- Baubeginn: vsl. 2030
- Inbetriebnahme: vsl. 2033

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Im Sinne der gesetzlichen Vorgaben zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 VwVfG) sowie unter Bezugnahme auf das „Handbuch für gute Bürgerbeteiligung“ des Bundesministeriums für Verkehr hat die Vorhabenträgerin DB InfraGO AG zu Projektbeginn eine Projektwebsite eingerichtet (www.landshut-muehldorf.de). Diese dient der transparenten Information und bietet Kontaktmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger.

In der Vorplanungsphase wurde das Projekt mehrfach bei betroffenen Kommunen, Landkreisen und Fachbehörden vorgestellt. Dabei wurden die Projektziele, zentrale Planungsschwerpunkte (z. B. Kreuzungsbauwerke), der zeitliche Ablauf sowie parlamentarische und genehmigungsrelevante Schritte erläutert. In Einzelfällen erfolgte die Abstimmung von Sofortmaßnahmen, insbesondere zur Einbindung direkt Betroffener oder zum Austausch von Planungsunterlagen.

Mit Abschluss der Vorplanung wurden die Ergebnisse gezielt in ausgewählten Gemeinden präsentiert. Dabei wurde auf die bevorstehenden öffentlichen Informationsveranstaltungen hingewiesen. Zur transparenten Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit wurden zwei Infomärkte durchgeführt. Diese dienten der Vorstellung des aktuellen Planungsstands und boten Raum für Rückfragen und Hinweise. Die Veranstaltungen waren gut besucht und Rückmeldungen konnten anonym über Evaluationsbögen sowie gezielt über vorbereitete Frageformulare eingereicht werden. Die Auswertung zeigt, dass die Infomärkte auf reges Interesse stießen und durchweg positiv bewertet wurden. Einzelne Bürgerinnen und Bürger nutzten die Möglichkeit, schriftliche Anmerkungen und Fragen zu hinterlassen.

3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorhaben „ABS Mühldorf–Landshut“ wurden keine zusätzlichen Forderungen erhoben.

Das Vorhaben fand breite Zustimmung; insbesondere wurde der Verzicht auf Schallschutzmaßnahmen begrüßt.

4 Fazit und Empfehlung

Nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante – vorbehaltlich der noch ausstehenden Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens – die Projektziele und die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

Zudem gelangt das EBA zu der Einschätzung, dass die von der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG vorgelegte Vorzugsvariante den zuwendungsrechtlich maßgeblichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht.

Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass einzelne Aspekte einer weitergehenden vertieften Betrachtung bedürfen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bewertung in Teilen von dem Zeitpunkt der tatsächlichen Umsetzung abhängig ist.

In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG wurde für die Themenbereiche Abhängigkeit vom Projekt „ABS 38“, Digitale Schiene Deutschland (DSD) sowie Zugfunk eine gemeinsame Vorgehensweise entwickelt:

- Das Projekt „ABS 38“ hat sicherzustellen, dass für die planmäßige Inbetriebnahme der ABS Mühldorf – Landshut die hierfür erforderliche Stromversorgungsinfrastruktur rechtzeitig zur Verfügung steht.
- Im weiteren Planungsprozess ist vor dem Hintergrund möglicher Verzögerungen des Projekts die Ausrüstung mit DSTW-Technik erneut zu bewerten.
- Mit Einführung der Planungsgrundlagen für den neuen Zugfunkstandard FRMCS ab dem Jahr 2027 ist sicherzustellen, dass diese Entwicklung angemessen berücksichtigt und in die weitere Planung integriert wird.

Der Bund empfiehlt die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

5 Anlagen

- Empfehlungsschreiben und Prüfbericht des Eisenbahn-Bundesamts zur Parlamentarischen Befassung vom 26.06.2026
- Einzelvorstellung „ABS Mühldorf – Landshut“ der DB InfraGO AG vom 11.12.2025 (zuletzt aktualisiert am 16.03.2026)



Eisenbahn-Bundesamt

Der Präsident

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Bundesministerium für Verkehr
Referat 24
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bearbeitung: [REDACTED]
Telefon: +49 (228) 9826-[REDACTED]
Telefax: +49 (228) 9826-[REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]@eba.bund.de

Ref44@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 07.10.2025

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.4.413-4F09B0404/003-4103#001

EVH-Nummer:

Betreff: **ABS Mühldorf - Landshut**
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 22.07.2025

Anlagen: - Prüfbericht
- Einzelvorstellung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB InfraGO AG hat dem Eisenbahn-Bundesamt die Einzelvorstellung zum Vorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ gemäß § 5 Abs. 1 BUV vorgelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat auf der Grundlage des § 16 Abs. 1 BUV den geforderten Prüfbericht mit der Empfehlung der zu realisierenden Variante erstellt. Die mit dem oben genannten Vorhaben verbundene Elektrifizierung ist erforderlich, um eine Lücke im derzeitigen und zukünftigen elektrifizierten Schienennetz zu schließen.

Die Empfehlung entnehmen Sie bitte dem Prüfbericht in der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale**Prüfbericht**

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bearbeitung:

Telefon: +49 (228) 9826- [REDACTED]

Telefax: +49 (228) 9826- [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]@eba.bund.de

Ref44@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 26.06.2026

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4413-4F09B0404/003-4103#001-011

**Betreff: ABS Mühldorf - Landshut
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung****Bezug:** Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 22.07.2025**1 Anlass**

Mit E-Mail vom 22.07.2025 hat die DB InfraGO AG die Einzelvorstellung für die parlamentarische Befassung gemäß Standardvorlage „Bericht zur Parlamentarischen Befassung im Bedarfsplanvorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ mit Stand 21.07.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Das Vorhaben ABS Mühldorf – Landshut ist im Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz im Abschnitt 2 „Neue Vorhaben“, Unterabschnitt 1 „Vordringlicher Bedarf“, unter der laufenden Nummer 9 aufgeführt.

2 Meilensteine

Der nachfolgenden Betrachtung liegt folgende Meilensteinplanung nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zugrunde:

MS 2 (Einreichung Planfeststellungsunterlagen beim EBA)	2027 (geplant)
MS 3 (Baubeginn)	2030 (geplant)
MS 4 (Inbetriebnahme)	2033 (geplant).

3 Projektziel

Das Vorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ ist Teil des Projekts zur besseren Anbindung Ostbayerns an das überregionale Schienennetz. Die eingleisige Bahnstrecke zwischen Landshut und

...

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Mühldorf, die etwa 55 Kilometer lang ist, wird elektrifiziert. Diese Maßnahme stellt einen wichtigen Schritt zur Schließung einer Lücke im derzeitigen und zukünftigen elektrifizierten Schienennetz in Ostbayern dar. Neben einer durchgängigen Elektrifizierung der bestehenden eingleisigen Strecken (5700, 5720) sollen die Strecken mit dem Signalsystem ETCS Level 2 mit Signalen (L2mS) ausgerüstet werden. Das BMV verfolgt das Ziel, den bundesweiten ETCS-Ausbau als einheitliches Zug-sicherungssystem umzusetzen. Die Strecke ist Teil des Zulaufbereichs zum Digitalen Knoten München, der vollständig mit ETCS ausgestattet werden soll. Durch die Umsetzung von ETCS L2mS wird die Kompatibilität und Interoperabilität mit dem Münchner Netz sichergestellt.

4 Verkehrliche und betriebliche Ziele

Mit der Realisierung des Vorhabens wird verkehrlich eine strategische Lücke im elektrifizierten Netz geschlossen – und zwar zwischen dem nordbayrischen Raum und dem südlichen Korridor. Somit wird ein durchgehender elektrischer Laufweg für den Schienengüterverkehr in Nord-Süd-Richtung geschaffen. Gleichzeitig entsteht eine leistungsfähige Alternative zur belasteten Nord-Süd-Achse über Hamburg, Hannover, Fulda, Würzburg und Nürnberg bis nach Salzburg bzw. Passau sowie eine östliche Umfahrung des Knotens München. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Verbindung zwischen Landshut und Mühldorf leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Münchner Schienenknotens vom Güterverkehr. Darüber hinaus schafft die Elektrifizierung dieser Strecke die Voraussetzung für die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf einen umweltfreundlichen elektrischen Betrieb.

Im derzeit mit dem BMV vereinbarten Projektumfang sind keine Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit vorgesehen. Ebenfalls ist im ersten Schritt eine Zuglänge von maximal 560 m zu unterstellen, so dass die heutigen Gleisnutzlängen im Abschnitt Landshut – Mühldorf ausreichend sind.

Bei der betrieblichen Aufgabenstellung sind u.a. folgende Dinge hervorzuheben:

- Der Spurplan der Eisenbahnstrecke zwischen Mühldorf und Landshut Hbf wird nicht angepasst.
- Die Streckenklasse wird nicht verändert.
- Anhand vorhandener Stromkurven ist zu erkennen, dass die Strecke zu lang ist (ca. 55 km), um den Bahnstrom für die Oberleitungsanlagen nur aus einem Unterwerk bedienen zu können. Daher wird die Stromzufuhr aus dem noch zu bauenden Unterwerk in Mühldorf am Inn (Planungs- und Projektgegenstand der ABS 38) und aus dem Bestandsunterwerk in Landshut vorgesehen. Eine Inbetriebnahme der ABS 38 ist derzeit nach Aussage DB InfraGO AG für Mitte der 2030er Jahre geplant.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5 Beschreibung Vorzugsvariante

5.1 Elektrifizierung

Im Bereich der Elektrifizierung hat keine Variantenuntersuchung stattgefunden, da der Spurplan unverändert bleibt und lediglich die Elektrifizierung der Strecke das Projektziel ist.

5.2 Bahnübergänge

Auf Grund veralteter Technik sowie Zwängen aus der neuen Oberleitungsanlage wurden bei ausgewählten Bahnübergangsanlagen folgende Änderungsvarianten überprüft:

- Variante 1: Ersatzlose Auflassung oder mit Ersatz durch ein Kreuzungsbauwerk
- Variante 2: Auflassung mit neuer Ersatzwegbeziehung
- Variante 3: Erneuerung in gleicher Lage.

Bei folgenden Bahnübergängen (BÜ) konnte die Beseitigung als Vorzugsvariante festgelegt werden:

- BÜ km 31,682 und
- BÜ km 23,299.

Die weiteren Bahnübergangsanlagen werden an die Elektrifizierung und an das Zugsicherungssystem ETCS L2mS angepasst bzw. erneuert. Dies geschieht unter Berücksichtigung der Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG).

5.3 Leit- und Sicherungstechnik

Neben den erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Elektrifizierung wurde als Vorzugsvariante die Umrüstung auf ETCS L2mS gewählt.

Gegenwärtig sind ESTW-A der Bauform SIMIS C verbaut. Die ESTW-A in den Bf Rohrbach, Eggenkofen, Vilsbiburg und Geisenhausen sind zudem in der Bauform „Regio“. In Neumarkt-St. Veit ist ein „Voll“-ESTW-A. Die Stellwerke müssen auf SIMIS D hochgerüstet werden und sind anschließend ETCS fähig. Eine Umrüstung auf DSTW wurde nicht in Betracht gezogen, da das Ziel ETCS mit der Hochrüstung auf SIMIS D erfüllt ist und dies die wirtschaftlichste Variante darstellt. Die Bahnübergänge werden entsprechend angepasst. Die Steuerung erfolgt durch die ESTW-Unterzentrale (UZ) in Mühldorf.

5.4 Kommunikationstechnik

Im Bereich der Kommunikationstechnik wurden zwei Varianten geprüft:

- Variante 1: Beibehaltung der CU-Kabel und der analogen Übertragungstechnik
- Variante 2: Verlegung eines neuen LWL-Kabels und Umrüstung auf digitale Übertragungstechnik.

Die Wahl fiel auf Variante 2 als Vorzugsvariante, da sie sowohl wirtschaftlicher als auch zukunftsicher ist. Im Zuge der Gründungsarbeiten für die Oberleitungsmaste müsste das vorhandene

Kupferkabel mehrfach getrennt und neu verbunden werden. Dies würde die Übertragungsqualität erheblich beeinträchtigen.

6 Umwelt-, Denkmal und Immissionsschutz

Für das Vorhaben ist gemäß den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Zudem handelt es sich gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Die Erfassung und Bewertung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Ermittlung gegebenenfalls erforderlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen im Rahmen der weiteren Planung und der hierfür zu erstellenden Fachgutachten.

Im Bereich der Bahnstrecke Landshut (Bay) – Mühldorf (Oberbay) befinden sich Bau- und Bodendenkmäler, die den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) unterliegen. Die Belange des Denkmalschutzes werden im weiteren Planungsprozess unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Die Immissionstechnischen Auswirkungen des Vorhabens werden gemäß den Vorgaben nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung untersucht. Dabei werden die zu erwartenden Auswirkungen sowie gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen ermittelt.

7 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen und Variantenbetrachtungen in Bezug auf das Projektziel der Elektrifizierung stellen nach Darstellung der DB InfraGO AG die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Schutzgüter

- Mensch;
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt;
- Fläche;
- Boden;
- Wasser;
- Klima;
- Landschaft;
- Sachgüter und kulturelles Erbe

und einer optimalen Betriebsqualität dar.

Die durch das BMV im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführte volkswirtschaftliche Untersuchung hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,6 ergeben. Die aktuelle Gesamtwertprognose (GWP) liegt bei 285,56 Mio. Euro. Die Prognose beinhaltet einen nominalen Risikozuschlag von 51,56 Mio. Euro auf die nominalen Basiskosten, welche sich aus Baukosten und Pla-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nungskosten zusammensetzen. Die Kostenübersicht unter Berücksichtigung der o.g. Meilensteine kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

In Mio. €	real	nominal
Basiskosten*	125,00	234,00
Risikozuschlag	54,01	51,56
GWP	179,01	285,56

In der o.g. Gesamtwertprognose sind die Kosten der Kernforderungen nicht enthalten. Diese werden – soweit erhoben – in Kapitel 6 beschrieben.

8 Frühe Öffentlichkeitsarbeit nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Um umfassende Informationen zum Projekt und zum aktuellen Planungsstand bereitzustellen, hat das Projektteam der ABS Mühldorf–Landshut zu Projektbeginn eine eigene Projektwebsite eingerichtet. Diese bietet nicht nur regelmäßig aktualisierte Inhalte, sondern auch die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit dem Projektteam, etwa über ein Kontaktformular für Fragen und Hinweise.

Bereits in der frühen Phase der Vorplanung wurde das Vorhaben in den betroffenen Gemeinden sowie bei zuständigen Ämtern vorgestellt. Mit dem Abschluss der Vorplanung wurden die Ergebnisse den jeweiligen Bürgermeistern präsentiert und gleichzeitig auf die bevorstehenden Infomärkte hingewiesen.

Zur Information der Öffentlichkeit über das geplante Bauvorhaben organisierte das Projektteam zwei Infomärkte in der Region. Dort wurde der aktuelle Planungsstand vorgestellt und erläutert. Die Besucher hatten zudem die Möglichkeit, ihre Eindrücke anonym über einen Evaluationsbogen mitzuteilen.

8.1 Kernforderungen

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung des Bedarfsplanvorhabens ABS Mühldorf–Landshut wurden keine zusätzlichen Forderungen gestellt.

* Laut Schreiben der DB InfraGO AG vom 16.03.2026 gab es eine Korrektur der Preisstandentwicklung bei den realen Baukosten. Das EBA nimmt diese Änderung ungeprüft zur Kenntnis.

9 Zusammenfassung und Empfehlung

Der GWU und GWP einschließlich der Kernforderungen stellt sich wie folgt dar:

In Mio. €	real	nominal
Basiskosten	125,00	234,00
Risikozuschlag	54,01	51,56
KF	./.	./.
GWP	179,01	285,56

Da sich im Laufe der Öffentlichkeitsarbeit keine weiteren Forderungen ergeben haben, beläuft sich die Gesamtsumme laut GWP auf 285,56 Mio. Euro. Die im Laufe der Vorplanung untersuchten Maßnahmen stellen die wirtschaftlichste Lösung dar.

Das EBA empfiehlt die Umsetzung der Vorzugsvariante.

9.1 Fazit Stand der Projektplanung

Zum aktuellen Zeitpunkt hat die DB InfraGO AG die vermutlich wirtschaftlichste Lösung dargestellt. Jedoch bedürfen einige Punkte noch einer vertieften Betrachtung, die auch davon abhängig ist, wann die tatsächliche Realisierung der Maßnahmen erfolgen soll. Diese sind:

- Abhängigkeit zum Projekt ABS 38 und mögliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins:

Voraussetzung für die Umsetzung der ABS Mühldorf – Landshut ist eine vorlaufende Inbetriebnahme des Unterwerks (Uw) in Mühldorf, das im Zusammenhang mit der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing erstellt werden soll. Um die Oberleitungsanlage der ABS Mühldorf - Landshut zu versorgen, wird die Stromzufuhr aus dem Uw in Mühldorf benötigt. Es besteht insofern eine Abhängigkeit zur Umsetzung der ABS 38, die sich auf die Inbetriebnahme der ABS Mühldorf – Landshut auswirkt. Nach hiesiger Kenntnis ist für die ABS 38 aktuell eine Inbetriebnahme Mitte der 2030er Jahre geplant. Der Zeitpunkt für die Bereitstellung des Unterwerks in Mühldorf wird im weiteren Planungsprozess durch die Vorhabenträgerin konkretisiert.

- Digitale Schiene Deutschland (DSD):

Für das Erreichen des Projektziels, einer Ausrüstung der Strecke mit ETCS L2mS, erscheint die Hochrüstung der vorhandenen Stellwerkstechnik aus dem Jahr 2008 von SIMIS C auf SIMIS D eine mögliche Variante. Angesichts des Vortrags der DB InfraGO AG weitergehenden Anpassungsbedarfs noch nicht abgeschriebener Technik, folgt das EBA der Strategie. Gleichwohl gibt es zu bedenken, dass sich mit einer zunehmend verzögerten Umsetzung der Maßnahme das Nutzen-Kosten-Verhältnis zugunsten einer vollständigen Digitalisierung des Eisenbahnsystems unter Einsatz der DSTW-Technik verschiebt. Darüber hinaus ist der Einsatz der DSTW-Technik nach Auffassung des Bundes nicht nur ein

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

technologischer Fortschritt, sondern ein notwendiger Schritt, um den Bahnverkehr langfristig leistungsfähiger zu gestalten.

- Zugfunk:

Aktuell werden nur Planungen für die GSM-R-Technologie (2G) durchgeführt. Diese ABS-bedingte „Aufrüstung“ erscheint grundsätzlich nachvollziehbar und zum Erreichen des Projektziels ausreichend. Angesichts der drohenden Obsoleszenz von GSM-R spätestens ab 2035 sollte gleichwohl dringend die Ausrüstung mit FRMCS in Betracht gezogen werden. Die DB InfraGO AG hat auf Nachfrage erläutert, die Planungen auf FRMCS umzustellen, sobald die notwendigen Planungsgrundlagen vorhanden sind.

Empfehlung:

Im Rahmen mehrmaliger Abstimmungen mit dem BMV wurde eine gemeinsame Vorgehensweise zu den Themen Abhängigkeit ABS 38, DSD und Zugfunk erarbeitet. Auf Basis dieser Gespräche wird folgende Empfehlung für die weitere Entscheidungsfindung im Parlament ausgesprochen:

- Abhängigkeit zum Projekt ABS 38 und mögliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins:

Um die planmäßige Inbetriebnahme der Ausbaustrecke (ABS) Mühldorf – Landshut sicherzustellen, ist es zwingend erforderlich, dass das Projektteam ABS 38 die hierfür relevante Infrastruktur fertigstellt. Sollte dies nicht erreicht werden, hätte dies zur Folge, dass bereits fertiggestellte Infrastruktur nicht genutzt werden kann.

Aus fachlicher Sicht wird daher dringend empfohlen, die notwendigen vorlaufenden Maßnahmen konsequent umzusetzen, um die Inbetriebnahme der ABS Mühldorf – Landshut wie geplant zu sichern.

- Digitale Schiene Deutschland (DSD):

Nach derzeitigem Stand ist die Hochrüstung auf SIMIS D ausreichend, um die Strecke ETCS-fähig auszustatten. Diese Lösung stellt die wirtschaftlichste Variante dar und ist zur Erreichung des Projektziels technisch ausreichend.

Insbesondere für den Fall einer absehbaren Verzögerung einer Inbetriebnahme empfiehlt das EBA, die Ausrüstung mit DSTW erneut zu bewerten. Da sich hieraus mit höchster Wahrscheinlichkeit keine Auswirkungen auf die Öffentlichkeit ergeben, wäre dies auch ohne erneute Befassung des Parlaments möglich.

- Zugfunk:

Die Planung des Zugfunks erfolgte gemäß dem aktuellen Stand der Technik auf Basis der GSM-R-Technologie. Die Einführung verbindlicher Planungsgrundlagen für die FRMCS-Technologie ist ab dem Jahr 2027 vorgesehen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Auf dieser Grundlage kann und sollte für die Ausbaustrecke Mühldorf – Landshut in der weiteren Projektplanung eine Ausrüstung mit FRMCS berücksichtigt werden, um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur sicherzustellen.

Gez. 

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Einzelvorstellung

ABS Mühldorf–Landshut (Elektrifizierung)

DB InfraGO AG

Region Süd

I.II-S-A-S

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Parlamentarische Befassung	3
1.2 Allgemeine Projektinformationen - Anlass und Ziel der Maßnahme	3
1.3 Allgemeine Projektinformationen - Beschreibung des Bestandes	6
2 Vorzugsvariante	7
2.1 Allgemeines	7
2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung	7
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung	7
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante	8
2.4.1 Elektrifizierung	8
2.4.2 Bahnübergänge	8
2.4.3 Leit- und Sicherungstechnik	8
2.4.4 Kommunikationstechnik	9
2.4.5 Ausschlusskriterien	9
2.4.6 Bewertungskriterien	9
2.4.7 Rahmenterminplan für das Projekt	10
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs.3 VwVfG (Auszug)	12
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	12
3.1.1 Projektwebseite mit aktuellen Informationen	12
3.1.2 Projektvorstellung in den Landkreisen, Kommunen und Bauämtern	12
3.1.3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse in den Kommunen	12
3.1.4 Öffentliche Informationsveranstaltungen, Infomärkte	13
3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen	14
4 Kernforderungen aus der Region	15

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Lage im Netz	Seite 5
Abb. 2: Streckenkarte	Seite 6

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen
- aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zurechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01. Januar 2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Bedarfsplanvorhabens „ABS Mühldorf – Landshut“ bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Die Zieldefinition des Bedarfsplanvorhabens ABS Mühldorf (Oberbay) – Landshut (Bay) ist die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke zwischen den Knotenbahnhöfen Mühldorf (Oberbay) und Landshut (Bay) Hbf und die Ausrüstung der Strecken mit dem Signalsystem ETCS. Die Entscheidung hierbei den Ausrüstungsstandard ETCS Level 2 mit Signalen (L2mS) zu wählen, wurde unter Beteiligung des EBA und BMV (damals BMDV) aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit getroffen. In der Variante ETCS Level 2 ohne Signale (L2oS) wären 33 technische Bahnübergangssicherungen umfassend anzupassen und noch nicht abgeschriebene ESTW-Signalanlagen mit Baujahr 2008 abzuschreiben.

Gegenwärtig sind zwischen Neumarkt-St. Veit und Landshut (Bay) Hbf (a) fünf ESTW-A der Bauform SIMIS C in Betrieb. Die Planung sieht vor, diese Stellwerke von SIMIS C auf SIMIS D hochzurüsten, womit diese die ETCS-Fähigkeit erhalten. Ein Neubau der Stellwerke als DSTW und ETCS L2 ohne Signale wurde nicht in Betracht gezogen, da das Ziel ETCS mit der Hochrüstung auf SIMIS D erfüllt ist und dies die wirtschaftlichste Variante darstellt. Bei einem Neubau aller Stellwerke in DSTW-Technik mit ETCS L2 ohne Signale müssten alle Innen- sowie Außenanlagen erneuert bzw. rückgebaut werden, dies würde mit einer enormen Kostensteigerung einhergehen.



Durch die Umsetzung von ETCS L2mS wird die Kompatibilität und Interoperabilität mit den angrenzenden Strecken der ABS 38 sowie des Ostkorridors hergestellt, welche zum Teil später mit ETCS-Technik ausgestattet werden. Für die Strecke München – Landshut – Obertraubling sowie München – Mühldorf – Simbach ist die Ausrüstung laut DSD-Rollout zeitlich noch nicht bestimmt.

Die Planungen des Zugfunks erfolgten nach Stand der Technik in der GSM-R-Technologie. Die FRMCS-Technologie befindet sich noch in der Entwicklungs- und Versuchsphase. Die Anwendungstests und daraus abzuleitenden Planungsgrundlagen für eine FRMCS Technik liegen noch nicht vor. Die Einführung der Planungsgrundlagen für FRMCS sollen ab 2027 erfolgen. Auf dieser Basis kann für die Ausbaustrecke Mühldorf – Landshut in der Projektplanung dann die Ausrüstung mit FRMCS vorgesehen werden.

Die Elektrifizierung trägt durch den Einsatz spurtstarker Elektrotriebfahrzeuge zu einer Verbesserung der Verbindungs- und Anbindungsqualitäten im Schienenpersonenverkehr bei.

Zukünftig sollen Verkehre des Schienengüterverkehrs in und aus der Richtung des geplanten "Ostkorridors" (Leipzig – Hof – Regensburg) über Landshut (Bay) und Mühldorf (Oberbay) von/nach Freilassing – Salzburg elektrisch geführt werden. Voraussetzung hierfür ist die Realisierung des Schnittstellenprojekts ABS 38 mit dem durchgehend zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf (Oberbay) – Freilassing sowie der Elektrifizierung Tüßling – Burghausen.

Anpassungsmaßnahmen in den Knotenbahnhöfen Mühldorf (Oberbay) und Landshut (Bay) sind nicht Bestandteile des Vorhabens.

Die Verbindung Mühldorf (Oberbay) – Landshut (Bay) Hbf setzt sich zusammen aus den Strecken

5700 Mühldorf (Oberbay) – Neumarkt-St. Veit und

5720 Neumarkt-St. Veit – Landshut (Bay) Hbf

und ist Teil des TEN-Gesamtnetzes (Kategorie P5/F2) sowie Teil des Korridors Skandinavien – Mittelmeer.

Das Vorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Teil des Projektbündels 9 enthalten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der volkswirtschaftlichen Bewertung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 betrug 1,05. Diese Bewertung enthielt auch die Ausbaumaßnahmen von Obertraubling bis Mühldorf im damaligen Vorhaben ABS Regensburg – Mühldorf. Damit stieg das Vorhaben vom potenziellen Bedarf in den vordringlichen Bedarf auf und erfüllte die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Finanzierungsfähigkeit als Bedarfsplanvorhaben entsprechend dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG § 8.1).

Im Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22.12.2023 ging das Vorhaben unter der Bezeichnung „ABS Mühldorf – Landshut – Obertraubling – Regensburg...“ in dem Projektbündel 9 auf. Mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde vereinbart, die Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Landshut vorrangig zu beplanen. Die Maßnahmen Landshut – Obertraubling wurden zurückgestellt, da sich der verkehrliche Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Landshut – Freising aus dem Deutschlandtakt derzeit nicht abbilden lässt. Die volkswirtschaftliche Bewertung im Rahmen der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans auf Grundlage des Bezugsfalles 2040, der Verkehrsprognose 2040 und der neuen Kosten- und Wertansätze wird unter Berücksichtigung des Maßgabenbeschlusses des Haushaltsausschusses vom 20.03.2024 erfolgen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Abb. 1: Lage im Netz

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Der Streckenabschnitt 5700 verbindet die beiden Bahnhöfe Mühldorf (Oberbay) und Neumarkt-St. Veit und die Strecke 5720 die beiden Bahnhöfe Neumarkt-St. Veit und Landshut (Bay) Hbf. Sie bilden dabei eine Spange zwischen den Strecken 5500 München Hbf – Regensburg Hbf und 5600 München Hbf – Simbach (Inn) bzw. 5723 Mühldorf (Oberbay) – Freilassing.

Strecke 5700 Mühldorf (Oberbay) – Neumarkt-St. Veit:

- eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn, Vmax=120 km/h
- DB-Streckenklasse: D4
- Streckenlänge: 14,8 Kilometer

Strecke 5720 Neumarkt-St. Veit – Landshut (Bay) Hbf

- eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn, Vmax=120 km/h
- DB-Streckenklasse: D4
- Streckenlänge: 38,8 Kilometer

Auf der Relation Mühldorf (Oberbay) – Landshut (Bay) verkehrende Nahverkehrsverbindungen:

- RB 44 (Rosenheim –) Mühldorf (Oberbay) – Landshut (Bay) Hbf im Zweistundentakt
- RB 45 (Salzburg –) Mühldorf (Oberbay) – Landshut (Bay) Hbf im Zweistundentakt

Die RB 44 und RB 45 verkehren jeweils in unterschiedlichen Stunden, sodass sie sich auf diesem Abschnitt zu einem Stundentakt überlagern.

Auf der Relation Mühldorf (Oberbay) – Neumarkt St.-Veit verkehrende Nahverkehrsverbindung:

- RB 46 Mühldorf (Oberbay) – Neumarkt-St. Veit – (Passau Hbf) im Stundentakt

Im Bf Rohrbach (Oberbay) halten die RB 44/45 nicht und die RB 46 nur zweistündlich bei Bedarf.

Auf dieser Strecke findet kein planmäßiger Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) statt. Die bestehende Infrastruktur zwischen Mühldorf (Oberbay) und Landshut (Bay) lässt einen Zweistundentakt für den Schienengüterverkehr (SGV) zu. Die Strecken 5700 und 5720 liegen im Zuständigkeitsbereich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn.



Abb. 2: Streckenkarte



2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Die obengenannten Streckenabschnitte, einschließlich aller Überholgleise, werden für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) elektrifiziert. Die zu elektrifizierende Streckenlänge beträgt 53,7 Kilometer.

Die Stellwerksbereiche sind mit Elektronischen Stellwerken (ESTW-A Regio) der Bauform Siemens umgerüstet und werden zu ETCS L2mS hochgerüstet. Die vorhandenen Bahnübergänge werden entsprechend angepasst. Die Steuerung erfolgt durch die ESTW-Unterzentrale (UZ) in Mühldorf (Oberbay).

2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Mit der Realisierung des Vorhabens wird ein durchgängiger Laufweg für den Güterverkehr in der Nord-Süd-Relation hergestellt und eine Alternative für die belastete Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Salzburg / Passau und eine östliche Umfahrung des Knotens München) geschaffen. Durch den Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Landshut (Bay) und Mühldorf (Oberbay) soll der Knoten München vom Schienengüterverkehr entlastet werden. Nach Elektrifizierung der Strecke Landshut – Mühldorf (Oberbay) kann darüber hinaus der SPNV auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Die Prognosezugzahlen BVWP 2030-DT weisen mit 12 Güterzügen/Tag keine Steigerung der Zugverkehre gegenüber dem IST auf.

Im Schienengüterverkehr können bis zur Realisierung des Ostkorridors Hof – Regensburg – Obertraubling und der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing/Burghausen keine Mehrverkehre erzielt werden.

Im derzeit mit dem BMDV vereinbarten Projektumfang sind keine Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit vorgesehen. Im Betriebsprogramm ist eine SGV-Zuglänge von maximal 560 m zu unterstellen, so dass die heutigen Gleisnutzlängen im Abschnitt Landshut – Mühldorf (Oberbay) ausreichend sind. Die bestehenden Gleislängen lassen die Durchführung von 740 m langen Güterzügen nur eingeschränkt zu. Die Überholgleise zwischen Landshut (Bay) Hbf und Mühldorf (Oberbay) sind mit Ausnahme von Neumarkt-St. Veit für 740 m Züge nicht ausreichend lang. Für die grundsätzliche Fahrbarkeit von 740 m Zügen wären spätere Gleisverlängerungen notwendig. Diese sind nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Ein späterer, abschnittsweise zweigleisiger Streckenausbau zur Kapazitätserhöhung ist möglich.

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

In den untenstehenden Kapiteln werden die spezifischen Themen aus den Aufgabenstellungen genauer beschrieben.

Hierbei sind u.a. folgende Dinge hervorzuheben:

- Der Spurplan der Eisenbahnstrecke zwischen Mühldorf (Oberbay) und Landshut (Bay) Hbf wird nicht angepasst.
- Die Streckenklasse wird nicht verändert.
- Der Bahnstrom für die Oberleitungsanlage wird von zwei Seiten aus eingespeist. Dabei ist die Stromzufuhr aus dem noch zu bauenden Unterwerk in Mühldorf am Inn (Planung und Projektgegenstand der ABS 38) und aus dem Bestandsunterwerk in Landshut (Bay) vorgesehen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

2.4.1 Elektrifizierung

Im Bereich der Elektrifizierung hat keine Variantenuntersuchung stattgefunden, da der Spurplan unverändert bleibt. Die Planungsgrenze in Richtung Mühldorf (Oberbay) wurde auf den Standort des Einfahrsignals und in Richtung Landshut (Bay) die Einfahrweiche festgelegt.

2.4.2 Bahnübergänge

Auf Grund veralteter Technik sowie Zwängen aus der neuen Oberleitungsanlage wurden bei ausgewählten Bahnübergangsanlagen folgende Änderungsvarianten überprüft:

- Variante 1: Ersatzlose Auffassung oder mit Ersatz durch ein Kreuzungsbauwerk
- Variante 2: Auffassung mit neuer Ersatzwegebeziehung
- Variante 3: Erneuerung in gleicher Lage.

Auf Basis definierter Kriterien konnte die Beseitigung folgender Bahnübergänge (BÜ) als Vorzugsvariante festgelegt werden:

- BÜ km 31,682 "Spitalholz VII": der überwiegend forstwirtschaftlich genutzte BÜ kann durch die Ertüchtigung vorhandener Waldwege als zukünftige Umfahrung aufgelassen werden.
- BÜ km 23,299 "Oberrettenbach VI" und BÜ km 23,8 "Irlach": Auf Grund der Topografie, geringen Verkehrs, kurzer Umwege und zumutbarem zusätzlichen Grundbedarf von Privat können diese BÜs mit Ersatz durch eine mittige Straßenüberführung (SÜ) in ca. km 23,6 sowie Neubau von Ersatzwegen aufgelassen werden.

Durch die Auffassung der Bahnübergänge und der damit einhergehenden Beseitigung des höhengleichen Übergangs wird neben der Reduzierung des Instandhaltungsaufwandes eine deutliche Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr geschaffen.

Die weiteren Bahnübergangsanlagen werden an die Elektrifizierung und an das Signalsystem ETCS L2mS angepasst bzw. erneuert unter Berücksichtigung der Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG).

2.4.3 Leit- und Sicherungstechnik

Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurden zwei Varianten untersucht:

- Variante 1: Nur die Anpassung der Außenanlagen (Erdung) an die neu zu errichtende Oberleitungsanlage (OLA)
- Variante 2: Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik auf ETCS L2mS und Anpassung der Außenanlagen (Erdung) an die neu zu errichtende OLA

Neben den erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Elektrifizierung wurde als Vorzugsvariante die Umrüstung auf ETCS L2mS gewählt, da durch das BMDV festgelegt wurde, alle Strecken mit ETCS auszustatten. Um die Barrierefreiheit der Strecke hinsichtlich Fahrzeugtechnik zu gewährleisten, wurde mit dem BMDV abgestimmt, die Variante ETCS L2mS auszuführen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



2.4.4 Kommunikationstechnik

Im Bereich Kommunikationstechnik wurden zwei Varianten untersucht:

- Variante 1: Beibehaltung der CU-Kabel und der analogen Übertragungstechnik
- Variante 2: Verlegung eines neuen LWL-Kabels und Umrüstung auf digitale Übertragungstechnik

Als Vorzugsvariante wurde die Variante 2 ausgewählt, da diese wirtschaftlicher und zukunftsweisender ist. Im Rahmen der OLA-Mast-Gründung müsste das vorhandene Kupferkabel so häufig geschnitten und wieder verbunden werden, dass die Übertragungsqualität erheblich beeinträchtigt würde. Mit einem LWL-Kabel kann hingegen die gesamte Übertragungstechnik auf digitale Standards umgestellt werden, was dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

2.4.5 Ausschlusskriterien

2.4.5.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Mit dem vorgelegten Projekt und der einhergehenden Elektrifizierung werden die verkehrlichen und betrieblichen Ziele eingehalten.

2.4.5.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1

Der Bund hat für das gesamte Projektbündel 9 ein volkswirtschaftliches NKV von 1,6 im Rahmen der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans ermittelt. Eine Veröffentlichung durch das BMV ist noch nicht erfolgt.

2.4.6 Bewertungskriterien

2.4.6.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Das Vorhaben ist BUV-finanziert. Die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgt als Vollfinanzierung des Bundes. Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben **ABS Mühldorf-Landshut** reale Bau- und Planungskosten in Höhe von 125 Mio. Euro. Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 93 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 32 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts beträgt 234 Mio. Euro (nominal). Dies beinhaltet Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit $\geq 50\%$.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung sowie Änderungen von Richtlinien und Gesetzen. Die GWP für das Vorhaben beträgt 285,6 Mio. EUR. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15 % bzw. 30 % höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

2.4.6.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Das Vorhaben unterliegt gem. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und stellt gem. § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen



oder zu ersetzen. Dies erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung durch Fachgutachten wie dem Landschaftspflegerischen Begleitplan. Neben mehreren Natura 2000-Gebieten, welche sich innerhalb des untersuchungsrelevanten Umfelds des Eingriffs befinden, wird eines (DE 7539-371 „Kleine Vils“) von der ABS gequert. Für die FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und weitere Schutzgebiete (z.B. Natur-, Trinkwasserschutzgebiete) im Umfeld des Vorhabens wurden im Rahmen der Vorplanung qualitative Aussagen getätigt bzw. entsprechende Vorprüfungen/Verträglichkeitsstudien durchgeführt. Für das Vorhaben werden floristische und faunistische Kartierungen im Zeitraum 2024/2025 vorgenommen. Durch die aktuelle Bestandserfassung konnten bereits wesentliche naturschutzrechtliche Konflikte vermieden werden. Im weiteren Verlauf der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die Ergebnisse und Erkenntnisse gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt und behandelt.

2.4.6.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Entlang der Bahnlinie Landshut (Bay) – Mühldorf (Oberbay) befinden sich Bau- und Baudendenkmäler, die nach Art. 4 bzw. Art. 7 Denkmalschutzgesetz (DSchG) geschützt sind. Diese werden im weiteren Verlauf der Planung gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt.

2.4.6.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Grundsätzlich stellt die Elektrifizierung einer Bahnstrecke einen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg im Sinne der 16. BImSchV dar.

Zu einer wesentlichen Änderung kann eine Elektrifizierung in bestimmten Fällen ursächlich sein, wie zum Beispiel:

- Das mit Elektrifizierung geplante Betriebsprogramm kann kapazitiv ohne Elektrifizierung nicht abgewickelt werden.
- Die Streckengeschwindigkeit wird im Zusammenhang mit der Elektrifizierung angehoben.
- In Verbindung mit der Elektrifizierung erfolgen Lage- und/oder Gradientenänderungen des Schienenwegs.

Da es durch die Elektrifizierung der ABS Mühldorf – Landshut bei gleichem Betriebsprogramm **nicht** zu einer Erhöhung der betriebsbedingten Schallemissionen kommt, führt der erhebliche bauliche Eingriff der Elektrifizierung im Sinne der 16. BImSchV **nicht zu einer wesentlichen Änderung**.

2.4.6.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

Im Jahr 2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) beschlossen. Das Gesetz verbietet seit 13. Dezember 2020 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt leiser sind. Dies wurde durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.4.7 Rahmenterminplan für das Projekt

- Einreichung Planfeststellungsunterlagen beim EBA: geplant 2027
- Baubeginn erfolgt: geplant 2030



- Inbetriebnahme erfolgt: geplant 2033

Nach Zustimmung durch den Deutschen Bundestag zum Vorhaben ABS Mühldorf – Landshut und den weiteren Festlegungen zum Umfang der Fortführung der Bedarfsplanvorhaben, zu denen auch die ABS 38 gehört, muss der Terminplan neu bewertet werden. Hierbei wird der dann absehbare Zeitplan der Baustufe 1b der ABS 38 (Elektrifizierung im Abschnitt Markt Schwaben – Tüßling) berücksichtigt und die Inbetriebnahme des Vorhabens ABS Mühldorf – Landshut mit dem der Inbetriebnahme des Unterwerkes sowie der Bahnhofsgleise in Mühldorf harmonisiert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs.3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMDV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1.1 Projektwebseite mit aktuellen Informationen

Zum Start des Projekts wurde eine Projektwebseite www.landshut-muehldorf.de eingerichtet. Hier finden sich ausführliche Informationen zum Projekt und zum aktuellen Planungsstand. Ebenso gibt es hier die Möglichkeit mit dem Projektteam in Kontakt zu treten und beispielsweise Fragen mittels eines Kontaktformulars zu stellen.

3.1.2 Projektvorstellung in den Landkreisen, Kommunen und Bauämtern

Zu Beginn und im weiteren Verlauf der Vorplanung wurde das Projekt bei betroffenen Gemeinden und Ämtern vorgestellt. Dabei wurden die Projektziele, dazu erforderliche Maßnahmen, sowie einzelne Planungsschwerpunkte, wie z.B. Kreuzungsbauwerke erläutert. Ebenfalls wurden die weiteren Schritte terminlich eingeordnet und beschrieben, u.a. die Parlamentarische Befassung, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Bauphasen. Zu einigen Themen wurden Sofortmaßnahmen abgestimmt, u.a. die Einbeziehung von direkt betroffenen Bürgern oder der Austausch von Planungsunterlagen. Es fanden folgende Termine statt:

- 26.09.2022: Rathaus Geisenhausen mit Bürgermeister und Vertretern des Bauamts
- 26.09.2022: Rathaus Neumarkt-St. Veit mit den Bürgermeistern von Neumarkt-St. Veit, Egglkofen und Niederbergkirchen sowie Vertretern des Bauamts und der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach
- 28.09.2022: Rathaus Vilsbiburg mit Bürgermeisterin und Vertretern des Bauamts
- 07.12.2022: Tiefbauamt Landshut
- 20.01.2023: Landratsamt Landshut mit Landrat Herrn Dreier
- 23.01.2023: Staatliches Bauamt Landshut
- 06.07.2023: Rathaus Kumhausen mit Bürgermeister und Gemeindevertretern
- 26.07.2023: Rathaus Geisenhausen mit Bürgermeister und betroffenen Anwohnern
- 20.10.2023: Landratsamt Mühldorf mit Landrat Herrn Heimerl

3.1.3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse in den Kommunen

Mit Abschluss der Vorplanungen wurden die Ergebnisse den Bürgermeistern vorgestellt und auf die anstehenden Infomärkte hingewiesen. Dazu wurden am 13. März 2024 folgende Gemeinden besucht:

- Vilsbiburg
- Geisenhausen
- Neumarkt-St. Veit mit Egglkofen und Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach



3.1.4 Öffentliche Informationsveranstaltungen, Infomärkte

Das Projekt der Ausbaustrecke Mühldorf – Landshut legt seit Anfang der Planung einen starken Fokus auf die Einbindung der Region. Um Bürger und Anwohner über die Bauvorhaben zu informieren, veranstaltete das Projektteam zwei Infomärkte in der Region, um den aktuellen Planungsstand vorzustellen und zu erläutern. Bei diesen Veranstaltungen hatten die Besucher die Möglichkeit einen anonymen Evaluationsbogen auszufüllen, um einerseits den Infomarkt zu bewerten und andererseits Kommentare abzugeben. Zusätzlich konnten die Bürger in einem vorbereiteten Fragebogen „Nachrichten an das Projekt“ Fragen stellen und Anmerkungen machen, die von unseren Projektmitarbeitern ausführlich beantwortet wurden.

Die zwei durchgeführten Informationsveranstaltungen waren gut besucht, was sich in folgenden Besucherzahlen darstellt:

Infomarkt Geisenhausen 17.04.2024

Gesamtzahl Besucher	28
Evaluationsbogen ausgefüllt	12

Infomarkt Neumarkt-St. Veit 23.04.24

Gesamtzahl Besucher	46
Evaluationsbogen ausgefüllt	11

Die Auswertung der ausgefüllten Bewertungsbögen ergab, dass die Besucher die Infoveranstaltungen durchweg positiv fanden und sich gut informiert fühlten.

Einige Bürger nutzten auch die Gelegenheit und hinterließen Anmerkungen und Anregungen auf den Bewertungsbögen. Diese Anmerkungen bzw. Fragen wurden nicht beantwortet, da sie anonym erfolgten:

- Ist eine Integration des LAVV-Tarifs auf die Schiene geplant?
- Alles geklärt!
- Gute Gespräche
- Alle Mitarbeiter sehr freundlich!
- Bitte mit Planungsfortschritt weitere Informationen gerne auch online aktuell

Auch während den Veranstaltungen stand das Projektteam für Fragen und Anregungen bereit. Hierbei ergaben sich interessante Anmerkungen und Diskussionen mit den Besuchern der Infoveranstaltungen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EBKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Seite 15 von 15



4 Kernforderungen aus der Region

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung des Bedarfsplanvorhabens ABS Mühldorf – Landshut wurden keine zusätzlichen Forderungen gestellt. Das Projekt wurde in der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen. Besonders hervorzuheben ist, dass es begrüßt wurde, dass keine Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.