



1. Bürgermeister-Dialog Oberpfalz Süd

Bahnausbau Ostkorridor Süd

26. Januar 2023 | Maxhütte-Haidhof



Agenda

1. Begrüßung
2. Abschnitt Wernberg-Köblitz–Obertraubling: Erreichte Meilensteine und Ausblick
3. Grundlagen des Schallschutzes und Gestaltung von Schallschutzanlagen
4. Ihre Fragen
5. Termin für nächste Sitzung

1. Begrüßung



Übergreifender Dialog

Koordinierungsrat

- Information und Austausch zum Gesamtprojekt
- 2x jährlich
- Mitglieder: Politische Amts- und Mandatsträger:innen Land und Bund, (Ober-)Bürgermeister:in, Landrät:innen, Organisationen, Verbände, Bürgerinitiativen

Öffentliche Information

- Information und Austausch mit Bürger:innen/der gesamten Öffentlichkeit
- Formate: Informationsveranstaltungen online sowie vor Ort, persönliche Bürgersprechstunden
- Informationsangebot Projekt-Webseite www.bahnausbau-nordostbayern.de

Lokaler Dialog

Situative Konsultation

- Bedarfsweise Diskussion zu lokalübergreifenden planungsabschnittsbezogenen Fragestellungen
- Teilnehmende abhängig von jeweiligen Fragestellungen

Bürgermeister-Dialog

- Information und Austausch zu Projektverlauf & kommunaler Anliegen
- 2x jährlich
- Teilnehmende: Bürgermeister:innen und Landrät:innen und je 1 weitere Personen pro Kommune
- Hochfranken, Oberpfalz Nord, Oberpfalz Süd

NEU!

Bilaterale Arbeitsgespräche

- Bedarfsweise zu spezifischen Themen im Projektverlauf
- Deutlich höhere Bedeutung in der Vorplanung
- Teilnehmende: jeweils betroffenen Stakeholder, inkl. z.B. Arbeitsebene in betroffenen Kommunen und Träger öffentlicher Belange

2. Abschnitte

Wernberg-Köblitz–Regensburg

Regensburg–Obertraubling



Aktuelles aus den Projekten

Wernberg-Köblitz–Regensburg

2022

2023

...

Geplante Baugrunduntersuchungen

Baugrunduntersuchungen

Erstellung der **Vorplanung** – mit **Deutschlandtakt**

Geplante BIM Vermessung

BIM Vermessungen
(in reduziertem Umfang)

Streckenbegehungen
der Planer:innen

Abstimmung mit **Denkmalschutzbehörde**

Untersuchung Beschleunigungspotentiale zur
Erreichung der Zielfahrtzeit Deutschlandtakt

Umstellung von elektronischer auf **digitale Stellwerkstechnik** (inkl. ETCS)

Gespräche mit Kommunen und Behörden

Regelmäßige **Projektgespräche** mit dem Eisenbahn-Bundesamt

Einblick in die Planung

- 1. Erarbeitung von ersten Trassierungsvarianten im Planungsabschnitt Marktredwitz–Weiden–Regensburg**
 - Zur Erreichung des Fahrzeitzieles aus dem Deutschlandtakt 2030 inkl. der dort genannten neuen Zugzahlen

- 2. BIM-Vermessung und Bestandsmodellerstellung**
 - Beauftragung für die Bahnhöfe Schwandorf und Weiden erfolgt
 - Ausschreibung für Eisenbahnbrücken/Straßenüberführungen nicht erfolgreich. Neuvergabe BIM-Vermessung und Bestandsmodellerstellung für ausgewählte Eisenbahnbrücken erfolgt

- 3. Erarbeitung von Neutrassierungs- und Planungsvarianten**
 - Ponholzer Höhle (Fahrzeitgewinn)
 - Bundeswehrverladung Nabburg (Optimierung der Militärverladung)

- 4. Abstimmung mit der Regierung der Oberpfalz zum Raumordnungsverfahren**
 - Kein Raumordnungsverfahren erforderlich für den gesamten Streckenabschnitt Marktredwitz–Regensburg (Bahnstrom bleibt hiervon unberührt)

Weitere Planung

1. Fehlende Ressourcen/Dienstleister

- Ausschreibungen am öffentlichen Markt derzeit schwierig, nicht jede externe Leistung kann wie geplant vergeben werden
- Leistungsumgriff muss an Marktsituation angepasst werden

2. Erarbeitung von Trassierungsvarianten im Planungsabschnitt zwischen Weiden bis Regensburg (jeweils ausschließlich)

- Zur Erreichung des Fahrzeitzieles aus dem Deutschlandtakt 2030 inkl. der dort genannten neuen Zugzahlen

3. Planung Barrierefreiheit Bahnhöfe Schwandorf, Nabburg und Irrenlohe

- Die Bepanung des barrierefreien Ausbaus der Verkehrsstationen schreitet voran

4. Bahnübergänge

- Planung technische Anpassung der Bahnübergangssicherungsanlagen an die neue Leit- und Sicherungstechnik

Aktuelles aus den Projekten

Regensburg–Obertraubling

2022

2023

...

Klärung der **betrieblichen Aufgabenstellung aus Deutschlandtakt** (4. Streckengleis inkl. Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchungen und Fahrplanstudie)

Umweltplanungen für Umweltverträglichkeit erarbeiten

Vorbereitendes Verfahren (Scoping-Verfahren)

Erstellung der **Vorplanung** – mit **Deutschlandtakt**

Vermessung BIM Bestandsmodell, Baugrund etc.

Erstellung Schallschutzkonzeption (4. Streckengleis)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (Zwischenstand der Planung)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (Ergebnis der Planung)

Information der Fachbehörden und Kommunen

Regelmäßige **Projektgespräche** mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Regensburg–Obertraubling: Erreichte Meilensteine

Einblick in die Planung

1. Durchführung frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zu Zwischenstand Vorplanung

- Virtuelle Informationsveranstaltung
- Bürgersprechstunden vor Ort in den Rathäusern Regensburg und Obertraubling
- Detaillierte Darstellung inkl. Planungskarte auf der Projekt-Webseite

2. Machbarkeitsuntersuchung

- Machbarkeitsuntersuchung zur Anordnung des 4. Streckengleises
- Machbarkeitsuntersuchung zur Anordnung einer weiteren Brücke zum höhenfreien Kreuzen von Zügen
- Planung Anschlussgleis Neutraubling

3. Abstimmung mit Stadt Regensburg über Kreuzungspunkte

- Safferlingsteg
- Burgweintinger Straße/Hartinger Straße

4. Bestandserhebung

- Vermessung und Baugrunduntersuchungen zur Herstellung eines Bestandsmodells nach der BIM-Planungsmethode

Weitere Planung

1. Planungsumgriff Mehrgleisigkeit für Deutschlandtakt

- Zwischen Regensburg-Prüfening bis Regensburg Hauptbahnhof keine wesentlichen Änderungen gegenüber bisheriger Planung
- Zwischen Regensburg Hauptbahnhof bis Regensburg-Ost wird eine weitere Brücke zum höhenfreien Kreuzen von Zügen untersucht

2. Umweltaspekte

- Umweltplanung wird auf die Planung des 4. Streckengleises erweitert
- Scoping-Verfahren startet im Q1 2023
- Umwelt-Kartierungen an der Bahnstrecke im Jahr 2024 geplant

3. Auswirkungen der Änderung von 3 auf 4 Streckengleise

- Schallschutzmaßnahmen werden nach gesetzlichen Vorgaben angepasst
- Größerer Flächenbedarf für das 4. Streckengleis
- Bemühungen der DB so wenig Fremdgrund wie möglich in Anspruch zu nehmen

3.1 Grundlagen des Schallschutzes

A solid red horizontal bar located below the section header.

Schallschutz-Methodik

So ermitteln wir die passenden Schutzmaßnahmen

- Dreidimensionales **Simulationsmodell** unter Berücksichtigung von u.a.:
 - **Topografischen Gegebenheiten** (z.B. Lage im Tal oder am Hang)
 - **Fahrbahnarten** (z.B. Brücken)
 - Anzahl, Art und Geschwindigkeiten der **Züge**
- Lärmentwicklung wird je Gebäude simuliert
- Kommt es zu einer **Überschreitung der Grenzwerte**, erarbeiten wir in der Vorplanung geeignete Schutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand)



Welche Schallschutzmaßnahmen gibt es an der Infrastruktur?

Aktiver und passiver Schallschutz

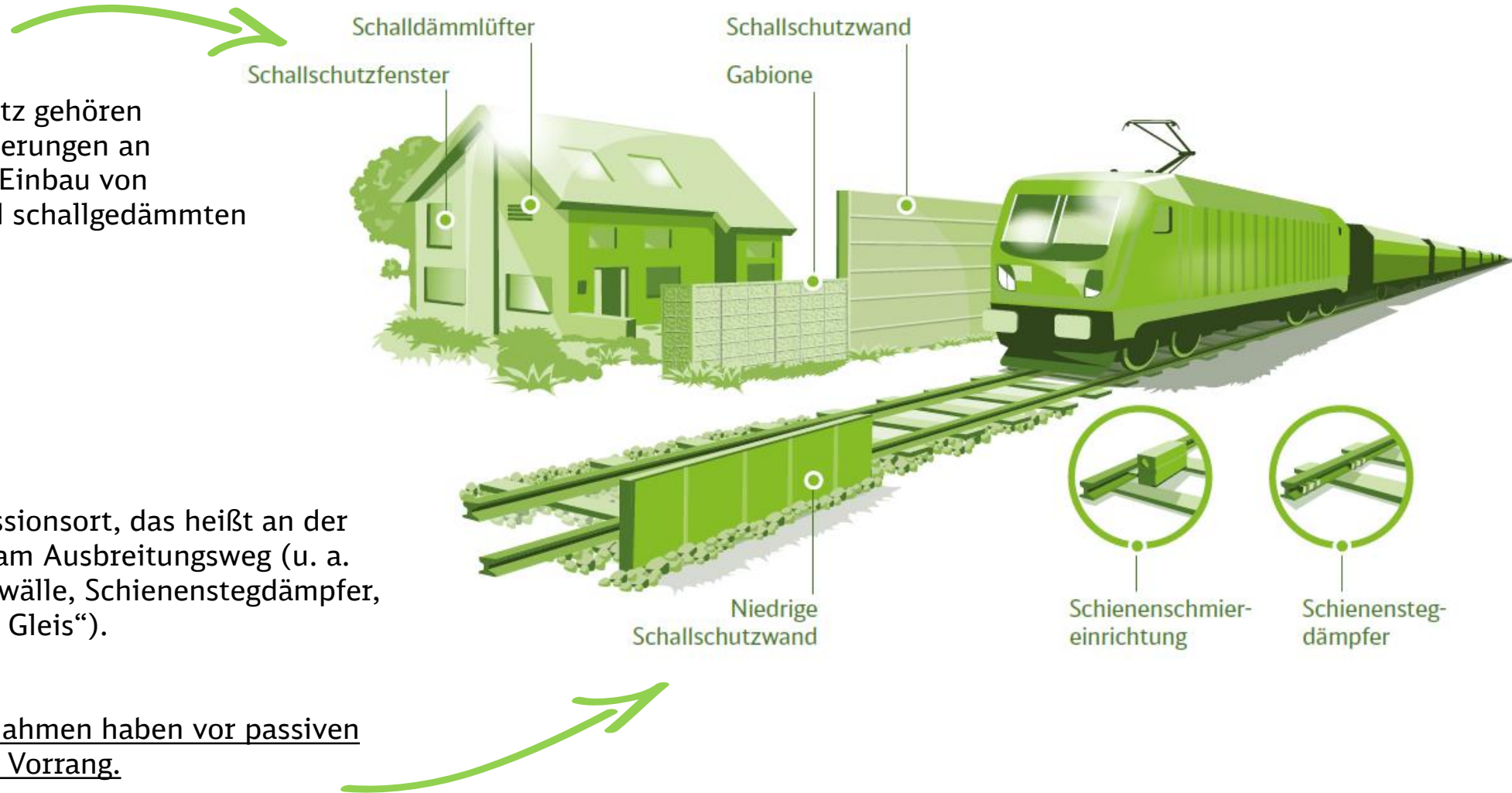
Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz gehören schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern.

Aktiver Schallschutz

Lärminderung am Emissionsort, das heißt an der Entstehungsquelle oder am Ausbreitungsweg (u. a. Schallschutzwände und -wälle, Schienenstegdämpfer, „Besonders überwachtes Gleis“).

Aktive Schallschutzmaßnahmen haben vor passiven Schallschutzmaßnahmen Vorrang.



3.2 Zugelassene Schallschutzsysteme



Zugelassene Schallschutzsysteme

Schallschutzwände Bauarten

Aluminium



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - kurze Bauzeit
 - geringer Platzbedarf
 - geringes Eigengewicht
 - nahezu 100% recyclebar
- *Nachteile:*
 - hoher Primärenergieverbrauch
 - anfällig für Graffiti
- *Gestaltungsoptionen:*
 - Farbgestaltung über RAL-Farben
 - Digitaldruckmotive

Beton



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - robuste Bauweise
 - Absorber z.T. aus Recyclingmaterial
- *Nachteile:*
 - hohes Eigengewicht
 - Transport und Einbau nur mit Kran
- *Gestaltungsoptionen:*
 - individuelle Farbgestaltung
 - Anordnung der Absorber
 - verschiedene Absorberprofile
 - individuelle Strukturgestaltung anliegerseitig über Betonmatrizen

Transparent



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - vergleichbar Aluminium +
 - Erhalt der Sichtbeziehungen
 - Verbesserung der Lichtverhältnisse
- *Nachteile:*
 - Schallreflexion; auch Sonderentwicklungen sind nur begrenzt absorbierend
 - anfällig für Graffiti
- *Gestaltungsoptionen:*
 - Einsatz zur Auflockerung
 - geringere Höhenwirkung als Abschlusselemente einer Wand

Zugelassene Schallschutzsysteme

Schallschutzwände Bauarten

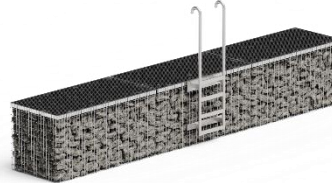
Gabionen



Quelle: IFID

- Verzinkte Drahtkörbe mit Gesteinsfüllung
- Flachgründung auf sehr tragfähigem Boden, ggf. Gründungsbalken
- **Vorteile:**
 - Natürliches Material
 - wirkt naturnah
- **Nachteile:**
 - max. Wandhöhe 4 m
 - sehr hohes Eigengewicht
 - Transport und Einbau nur mit Kran
 - erhöhte Flächeninanspruchnahme
- **Gestaltungsoptionen:**
 - Farbton Gesteinsfüllung
 - Anordnung / Schüttung

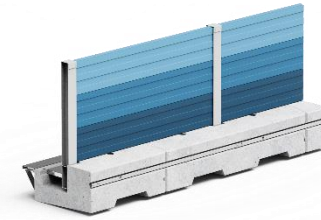
Niedrige Schallschutzwand



Quelle: IFID

- Bauarten in Aluminium, Beton oder Gabione verfügbar
- Flachgründungen, max. Höhe 0,74 m ü. Schienenoberkante
- Gleisabstand $\geq 1,78$ m
- **Vorteile:**
 - freie Sicht, kurze Bauzeit, geringer Platzbedarf
 - auf Dammlage besonders geeignet
- **Nachteile:**
 - Maximalgeschwindigkeit 160 km/h
 - nur geringe Schallminderung
 - nicht auf Brücken einsetzbar
- **Gestaltungsoptionen:**
 - eingeschränkt abhängig der Schallschutztechnologie

Gleisnahe Schallschutzwand



Quelle: IFID

- Aluminium mit integriertem Kabelkanal
- Flachgründungen
- Gleisabstand $\geq 2,50$ m
- **Vorteile:**
 - geringer Platzbedarf
 - keine Demontage bei Oberbauarbeiten
- **Nachteile:**
 - Maximalgeschwindigkeit 200 km/h
 - durch geringe Höhe eingeschränkte Schallminderung
- **Gestaltungsoptionen:**
 - RAL-Farben
 - Digitaldruck

Zugelassene Lärmschutzsysteme

Weitere Schallschutzsysteme

Erdwall



Quelle: IFID

- Erdwälle sind keine weit verbreitete Technologie, da die erforderlichen Flächen selten zur Verfügung steht
- **Vorteile:**
 - gliedert sich gut in Landschaft ein
 - hohe akzeptanzsteigernde Wirkung
 - Erdaushub kann ggf. verwendet werden
- **Nachteile:**
 - sehr hohe Flächeninanspruchnahme
 - sehr kostenintensiv
 - Fläche steht i.d.R. nicht zur Verfügung
- **Gestaltungsoptionen:**
 - Landschaftsgestaltung
 - Anpflanzung im Mindestabständen

Vorsatzschalen & Wandbekleidungen



Quelle: DB Netz AG

- Aluminiumelemente
- an Trogbauwerken, Stützwänden und Tunnelleinfahrten eingesetzt
- **Vorteile:**
 - Anbringung an konstruktive Bauwerke
 - keine eigenständige Gründung
- **Nachteile:**
 - Zur Bauwerksprüfung wird Demontage der Vorsatzschalen erforderlich
 - De- und Wiedermontage von Einzelteilen ist aufwändig
- **Gestaltungsoptionen:**
 - Farbgestaltung über RAL-Farben
 - Digitaldruck

Geländerausfachung



Quelle: DB Netz AG

- Technologie an Geländern auf Brücken, Stützwänden usw.
- Faserverstärkte Hartgummimatten, die an bestehende Geländern befestigt werden
- **Vorteile:**
 - Recyclingprodukt
 - fügt sich gut in Gesamtbild ein
 - Fotomotive wie Natursteinmauerwerk
 - Schneller, einfacher Einbau
- **Nachteile:**
 - nur sehr punktuell einsetzbar
 - reflektierend
- **Gestaltungsoptionen:**
 - Digitaldruck

Wie können Schallschutzwände der DB begrünt werden?

Die **direkte Begrünung** von Schallschutzwänden, also z. B. das Anbringen von Rankhilfen direkt auf der Schallschutzwand und deren Berankung, ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion auf Schäden, Dauerhaftigkeit, Tragfähigkeit und Sicherheit **nicht zulässig**.

Begrünte Rankhilfe-Konstruktion

Eine pflanzenbauliche Gestaltung in ausreichendem Abstand zur Schallschutzwand kann jedoch eine gute Maßnahme zur Akzeptanzsteigerung darstellen, sofern ausreichend Platz im Bereich der Schallschutzwand vorhanden ist. Begrünungen haben keine zusätzliche schallmindernde Wirkung, fügen aber eine Schallschutzwand von Mai bis September besser in das Landschaftsbild ein.

Dieser Ansatz erfordert einen erhöhten Platzbedarf, der frühzeitig zu prüfen ist. Das *Mitwirken der Kommune* beispielsweise durch Bereitstellen von Flächen kann bei beengten Platzverhältnissen entscheidend für die Lösungsfindung sein.

Die *Anpflanzung von Gehölzen* ist außerhalb der vorgegebenen Mindestpflanzabstände¹ möglich.

1) Ril 882 Landschaftspflege und Vegetationskontrolle Modul 300



Quelle: IFID

3.3 Gestaltung von Schallschutzanlagen



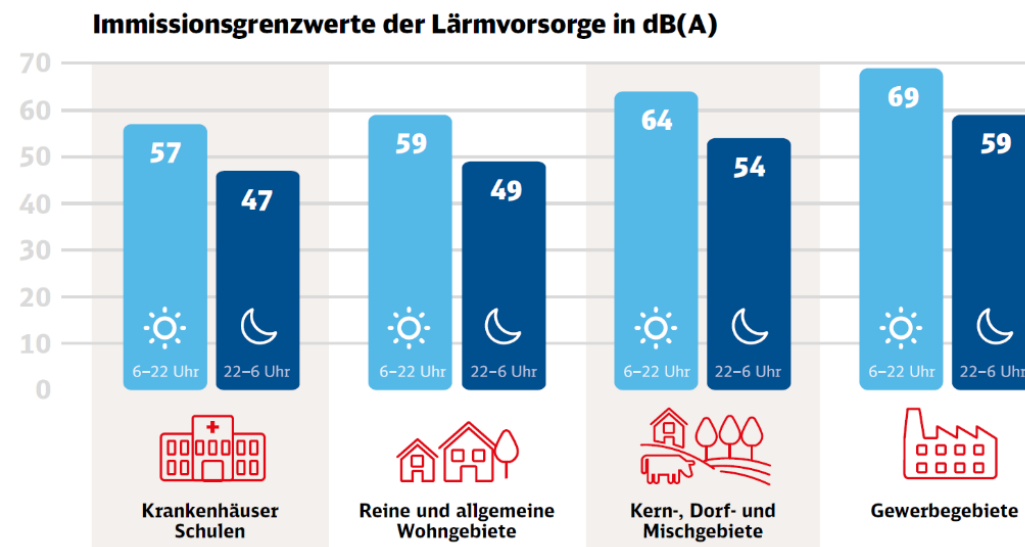
Gestaltung von Schallschutzanlagen

Am Beispiel Elektrifizierung Hof–Marktredwitz

- Rückmeldung **Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung:**
Akzeptanz von Schallschutzmaßnahmen, aber Wunsch nach optisch verträglicher Gestaltung
- Grundsätzlich können Mittel in Höhe von max. 1,5 % der Projektkosten für die Gestaltung von Lärmschutzwänden eingesetzt werden
- **Prämissen werden eingehalten:**
 - Lärmgrenzwerte müssen eingehalten werden
 - Nur in ausgewählten Abschnitten (**ortsbildprägende Bereiche, besondere Trennwirkung im Ortskern, denkmalgeschützte Ensemble, Blickbeziehungen Straßenverkehr**)
 - Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit
 - Kein zusätzlicher Grunderwerb
- DB hat einen **Gestalter (Architekten) gebunden**, der in Abstimmung mit Kommunen und Bürger:innen Vorschläge zur Gestaltung von Lärmschutzwänden erarbeitet hat

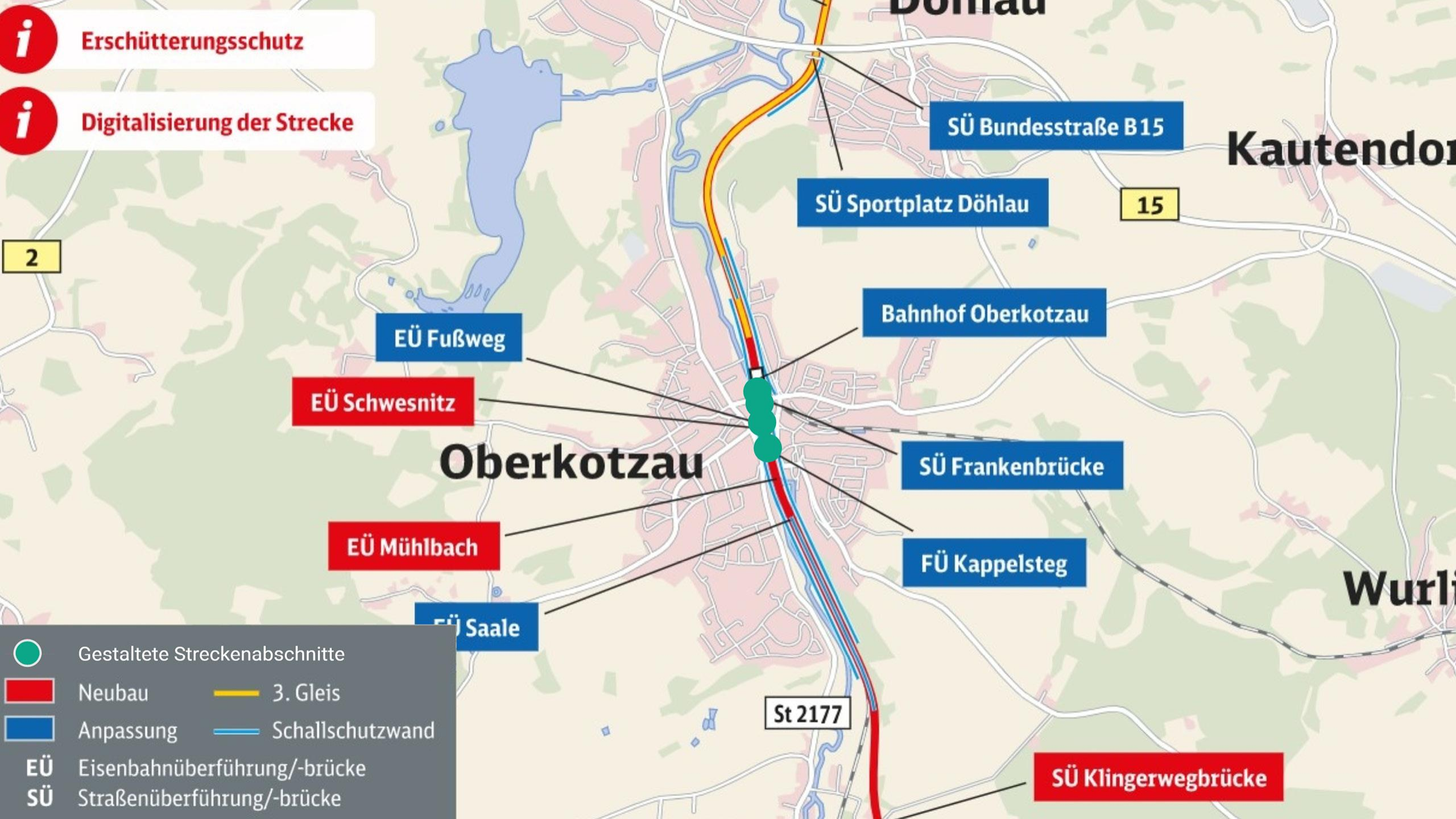


So könnte das Egertalviadukt in Marktleuthen in Zukunft aussehen.





**Gestaltungskonzept
exemplarisch am
Markt Oberkotzau**



Erschütterungsschutz



Digitalisierung der Strecke

2

EÜ Fußweg

EÜ Schwesnitz

EÜ Mühlbach

FÜ Saale

SÜ Bundesstraße B15

SÜ Sportplatz Döhlau

15

Bahnhof Oberkotzau

SÜ Frankenbrücke

FÜ Kappelsteg

St 2177

SÜ Klingerwegbrücke

- Gestaltete Streckenabschnitte
- Neubau
- Anpassung
- 3. Gleis
- Schallschutzwand
- EÜ** Eisenbahnüberführung/-brücke
- SÜ** Straßenüberführung/-brücke

Gestaltung von Schallschutzanlagen

Auswahl Gestaltungsbereiche

Geodaten bestellen Geportal Bayern weitere Portale Vollbild Feedback zur Karte Hilfe Datenschutzerklärung Nutzungsbedingungen **★ BayernAtlas-GRUNDSTEUER** BayernAtlas-plus Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat

BayernAtlas

Lärmschutzwände werden nicht baulich gestaltet

- Keine zusätzliche Trennung zwischen Gebieten links und rechts der Bahnstrecke
- Kein Denkmalschutz, keine Ortsbildprägung
- Im Vordergrund steht die Schutzwirkung der Lärmschutzwand!
- Die Farbe/Farbabstufung der Lärmschutzwand kann durch die Kommune gewählt werden

Lärmschutzwände können baulich gestaltet werden

- Zusätzliche Trennung zwischen Gebieten links und rechts der Bahnstrecke durch die Lärmschutzwände
- Denkmalschutz, ortsbildprägende Wirkung (Ortskern)
- Eine bauliche Gestaltung ist genehmigungsrechtlich und zuwendungsrechtlich durchsetzbar
- Einschränkungen der Wirksamkeit durch die bauliche Gestaltung muss durch andere aktive oder passive Maßnahmen ausgeglichen werden!

© Daten: Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics

EÜ Schwesnitz

Perspektive 01 - Variante 01

IFID



EÜ Schwesnitz

Perspektive 01 - Variante 04



FÜ Kappelsteg

Perspektive 01 – Variante 01



FÜ Kappelsteg

Perspektive 01 – Variante 03+04





Keine bauliche Gestaltung. Schutzwirkung steht im Vordergrund. Kommunale Entscheidung zur Farbgestaltung möglich.

Beispiel: Schallschutz Gestaltung

Wunsch und Kostenübernahme durch Kommune



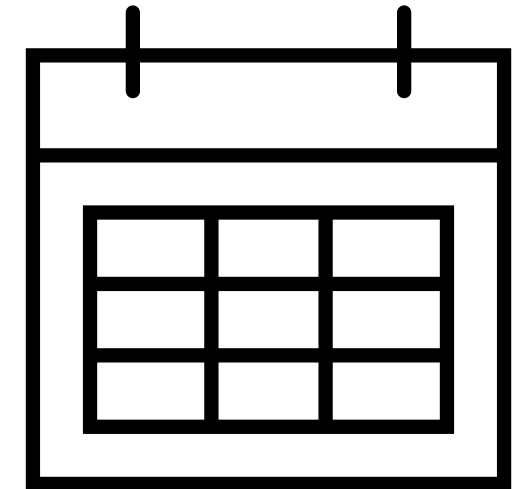
4. Ihre Fragen



Bürgermeister-Dialog Oberpfalz Süd

Arbeitsweise & Organisation

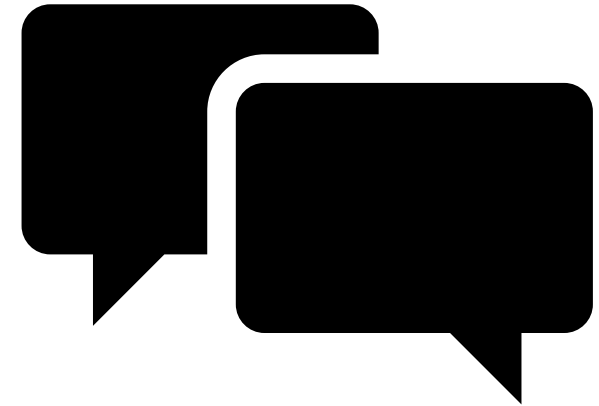
- Am Bürgermeister-Dialog Oberpfalz Süd nehmen die **Kommunen und Landkreise Wernberg-Köblitz bis Obertraubling** teil. Pro Kommune können **zwei Personen** teilnehmen.
- Die Teilnahme am Bürgermeister-Dialog ist **freiwillig**. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenerstattung.
- Die Mitglieder des Bürgermeister-Dialogs **informieren ihre Gremien aktiv** über die Arbeit und den Fortschritt in den Sitzungen.
- Der Bürgermeister-Dialog tagt in der Regel **zweimal jährlich**. Die Termine werden **frühzeitig** bekanntgegeben. Die Einladung erfolgt mindestens vier Wochen vorab mit Information über die geplanten Inhalte und einer Agenda.
- Die Moderation erstellt ein **Ergebnisprotokoll**, in dem die Gesprächsgegenstände der Sitzung zusammenfassend dargestellt werden.
- Der Bürgermeister-Dialog transportiert die Inhalte seiner Arbeit **transparent** an die Öffentlichkeit. Dazu werden die Protokolle, die Sitzungsunterlagen und ergänzende Informationen zeitnah auf der Projekt-Website veröffentlicht: www.bahnausbau-nordostbayern.de
- Situationsbedingt (Covid19) können Sitzungen ersatzweise auch digital stattfinden.



Bürgermeister-Dialog Oberpfalz Süd

Vorschlag zum Selbstverständnis: Miteinander reden – nicht übereinander

- Es wird jederzeit ein **fairer, offener, respekt- und vertrauensvoller Umgang** miteinander gepflegt.
- Der Austausch im Bürgermeister-Dialog verläuft **sachlich-konstruktiv** und mit **Respekt** vor den Personen und deren Ansichten.
- Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Bürgermeister-Dialogs, **Aussagen einzelner Teilnehmer weder namentlich noch öffentlich zu zitieren**.
- Die Mitglieder stellen sicher, dass sie **befugt** sind, für ihre Institution im Bürgermeister-Dialog **zu sprechen** und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.
- Die Mitglieder vereinbaren eine **gegenseitige Ernsthaftigkeit** und **persönliche Verbindlichkeit** gegenüber gemeinsam erarbeiteten Zwischenergebnissen und für getätigte Aussagen.
- Fachthemen werden in möglichst **verständlicher Sprache** präsentiert und diskutiert.



5. Termin für nächste Sitzung

Unser Vorschlag:

Donnerstag, 29. Juni 2023, 10.30 – 12.00 Uhr

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!

✉ bahnausbau-nordostbayern@deutschebahn.com

🌐 www.bahnausbau-nordostbayern.de

