



**Gutachterliche Stellungnahme zum Schriftstück
der Landesanstalt für bayrische
Wegverkehrsplanung
wegen fernstraßenrechtlicher Planfeststellung
(B20 Ortsumfahrung Laufen),
Zeichen LAB 8 P 8 A 20.40017 vom 20.5.2021**

München, den 5.7.2021

Auftraggeber:
ARNECKE SIBETH DABELSTEIN
Dr. Wolfgang Patzelt
Oberanger 34 - 36
80331 München



Inhaltsverzeichnis

1.	Unterstellung von zwei oder drei Gleisen beim Bahnhof Laufen	3
2.	Abstände zwischen Bundesstraße und Eisenbahn bei Parallelführung	4
3.	Gemeinsame Planfeststellung für Eisenbahn und Bundesstraße	5
4.	Planungsfortschritt, Vorplanung, Genehmigungsplanung, Bahnplanung	6
5.	Kiesgrube bei Lepperding	9
6.	Inanspruchnahme von privatem Eigentum	10
7.	Entwurfsklasse, Knotenpunkte	11
8.	Bohrergebnisse	12
9.	Kostenanlastung der Bahnverlegung und Abstände Bahn - Straße	15
10.	Kritik an der Qualifikation der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bzgl. Kostenschätzung und Machbarkeit	19
11.	Platzbedarf, Lärm	21
12.	Machbarkeit, Trog versus Einschnitt	23



1. Unterstellung von zwei oder drei Gleisen beim Bahnhof Laufen

S. 3 unten und S. 17:

Die Landesadvokatur schreibt: "Mit ihrer Behauptung zum angeblichen 'Schlechtrechnen' der Variante 2a im Rahmen der 1. Tektur (KB Seite 7) übergehen die Kläger mindestens drei im Beschluss berücksichtigte Sachgründe, die zu einer anderen Ausplanung der Variante 2a führten:"

- Im Linienfindungsverfahren wurde davon ausgegangen, dass im Bahnhofsbereich nach dem Ausbau nur 2 Gleise zu berücksichtigen wären; bis zur Tekturplanung stellte sich heraus, dass dort 3 Gleise verbleiben (vgl. PFB Seite 128 und 131)"

Hierzu entgegnen wir:

Es spielt keine Rolle, mit wieviel Gleisen der Antragsteller für den Bahnhof Laufen gerechnet hat. Entscheidend ist, dass die fiktive Planung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, bei der Neubaukosten von rund 3,3 bzw. 4,9 Mio EUR ausgewiesen wurden, der Ersatz der heutigen drei Gleise unterstellt wurde.



2. Abstände zwischen Bundesstraße und Eisenbahn bei Parallelführung

S. 4 oben:

"Erst im Rahmen der Tekturplanung erfolgte die Abstimmung mit der DB AG so detailliert, dass u.a. die maßgeblichen Sicherheitsabstände berücksichtigt werden konnten (PFB Seiten 127, 131)"

PFB Seite 127 unten:

"Abstände zwischen einer Bundesstraße und einer Bahnlinie sind erforderlich, um die Sicherheit des jeweiligen Verkehrsweges zu gewährleisten und sicherzustellen, dass auch im Fall von Unfällen, sei es auf der Bahnstrecke, sei es auf der Bundesstraße, die Verkehrsteilnehmer des jeweils anderen Verkehrsweges nicht gefährdet werden. Dafür wurden die von der DB AG dem Staatlichen Bauamt Traunstein zur Verfügung gestellten Regeln und Abstandsdiagramme verwendet.

Hierzu entgegnen wir:

In unserer "Ergänzung zur Gutachterlichen Stellungnahme zum Feststellungsentwurf Ortsumgehung Laufen 1. Tektur vom 19.06.2017 zu den Themen: Abstand Straße/Eisenbahn, Straßenbrücke oder Eisenbahnbrücke bei Variante 2a, Kosten der Verlegung der Bahnlinie nach EKrG und ABBV" vom 9.2.2021"

haben wir auf den Seiten 2 bis 4 ausführlich dargelegt, wie eine Parallelführung zwischen Eisenbahn und Straße zu planen ist.

"Resumee: Die von der DB im Protokoll von 2015 genannten Abstände zwischen Straße und Schiene sind nicht mehr gültig, weil die zitierte Richtlinie 1997 außer Kraft gesetzt wurde. Es gelten mehrere andere Richtlinien. Hierbei ist gar kein Abstand zwischen Straße und Schiene vorgeschrieben. Der tatsächliche Abstand ergibt sich aus den Erfordernissen von Entwässerungsgräben sowie aus dem Abkommenschutz." (S. 4)

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat erst kürzlich in Dorfen eine Vorplanung von Eisenbahn und Staatsstraße erfolgreich durchgeführt und mit der DB AG abgestimmt. Es gab Nachfragen, nach welchen Richtlinien wir das Bauwerk dimensioniert haben, aber keine Kritik an der Planung der Parallelführung zwischen Eisenbahn und Straße. Lediglich Diskussionen zum Abstand zwischen Gleisachse und Gabionenstützwand (Fluchtwege und Entwässerung) fanden statt - sogar unter Einbeziehung des Richtlinienautors der DB -, aber rein auf der eisenbahnplanerischen Seite.



3. Gemeinsame Planfeststellung für Eisenbahn und Bundesstraße

S. 5 unten:

"Die Frage nach einer Verfahrensverbindung für eine bahnparallele Umfahrungsvariante mit dem Verfahren für den Bahnausbau stellte sich aber schon deshalb nicht, weil es kein Planfeststellungsverfahren für eine bahnparallele Variante gab (vgl. PFB Seite 155)."

Das ist ein logischer Zirkelschluss. Weil man kein gemeinsames Verkehrsprojekt von Eisenbahn und Bundesstraße planen wollte, gab es logischerweise auch kein Planfeststellungsverfahren für eine bahnparallele Straßenplanung. Entscheidend ist vielmehr die gemeinsame Zeitschiene und das räumliche Zusammentreffen der beiden Vorhaben, was durchaus für eine gemeinsame Planung gesprochen hätte. Hätte man die bahnparallele Variante ernsthaft vorangetrieben und aus einem Guss zusammen mit der Eisenbahn-Ausbautrecke geplant, hätte sich aufgrund der großen Synergieeffekte beim Bau und dem weitgehenden Entfall der Grunderwerbskosten aller Voraussicht nach diese Variante als die deutlich kostengünstigste herausgestellt.

Mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz der Bahnplanung, wo die ABS 38 an erster Stelle genannt wird, und der Tatsache, dass aller Voraussicht nach gegen das Straßenprojekt Ortsumfahrung Laufen geklagt werden wird, ist es nun sehr wahrscheinlich, dass die Bahnplanung die Straßenplanung zeitlich überholen wird.

PFB Seite 155:

"Eine Verbindung der Planfeststellungsverfahren für die B 20 Ortsumfahrung Laufen und die ABS 38 der Bahn nach Art. 78 BayVwVfG wird abgelehnt. Da diese Ausnahmvorschrift in die gesetzlich geregelte Zuständigkeits- und Kompetenzregelung zwischen in diesem Fall einer Bundes- und einer Landesbehörde eingreift, ist sie eng auszulegen."

Diese Argumentation ist nicht nachvollziehbar. Die Landesbehörde Staatliches Bauamt Traunstein plant die Bundesstraße im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, weil es für Bundesstraßen kein eigenes Bauamt der Bundesrepublik Deutschland gibt, eine solche Bundesbehörde existiert nur für Autobahnen. Der Straßenbaulastträger ist die Bundesrepublik Deutschland und nicht das Land Bayern. Der Baulastträger der Eisenbahn ist ebenfalls die Bundesrepublik Deutschland. Deshalb liegen geradezu ideale Voraussetzun-



gen vor, eine gemeinsame Planfeststellung nach § 78 VwVfG durchzuführen. Das VwVfG schreibt nicht einmal denselben Baulastträger vor. Im Übrigen ist § 78 VwVfG nicht eine Kann-Vorschrift. Es besteht bei den zuständigen Behörden kein Ermessensspielraum. Wenn man sich für die Bündelungs-Trasse entscheidet, dann muss man auch gemeinsam planfeststellen.

S. 6 Mitte:

"Der Bundesgesetzgeber kann die Ortsumfahrung Laufen nicht im Gesetzgebungsverfahren für den Bahnausbau mitgenehmigen, weil er für eine Planung bzw. Baurechtsschaffung per Gesetz keine Ermächtigungsgrundlage hat. Der Wortlaut des §2 Satz 1 MgvG ist insofern eindeutig, da er nur auf bestimmte Projekte abstellt und hierbei die Ortsumfahrung Laufen nicht mit einbezieht. Die Regierung von Oberbayern könnte aber auch nicht per Planfeststellung den Bahnausbau mitgenehmigen, da sich für diesen der Bundesgesetzgeber für zuständig erklärt und ihn aus dem Planungs- und Genehmigungsregime der Planfeststellung herausgelöst hat. Selbst wenn also ein neues Verfahren für eine bahnparallele Variante durchgeführt würde, wäre es wieder ein isoliertes Verfahren".

Es ist gar nicht möglich, eine Eisenbahnstrecke isoliert von anderen Projekten zu planen. Bei jeder Kreuzung mit einem anderen Verkehrsweg muss dieser umgebaut oder neugebaut werden. In Dörfern müssen beispielsweise sogar drei bislang separate Projekte in einem Projekt integriert werden: Die Eisenbahn, der Neubau einer Staatsstraße sowie der Hochwasserschutz für die Stadt Dörfen. Der Gesetzgeber hat sich bislang noch nicht dazu geäußert, wie bei diesen häufig vorkommenden Fällen verfahren werden soll. Man kann fest davon ausgehen, dass er sich demnächst im Sinne weiterer Ausführungsbestimmungen des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes dazu äußern wird. Entscheidend ist letztlich nicht, wie genau die öffentliche Verwaltung einen solchen Fall handhabt, sondern dass mit einer gemeinsamen Planung und baulichen Durchführung von zwei parallel geführten Verkehrsprojekten entsprechende Synergieeffekte genutzt werden können.

4. Planungsfortschritt, Vorplanung, Genehmigungsplanung, Bahnplanung

S. 6 unten:

"Bei Anlage K5, die der Kläger zur Untermauerung der angeblich weit fortgeschrittenen Bahnplanungen vorlegt, handelt es sich um ein Rundschreiben der Deutsche Bahn AG an die Anwohnerinnen und Anwohner..."



Die Vorplanung der Eisenbahn ist unter www.abs38.de veröffentlicht und ist schon wesentlich detaillierter als die Genehmigungsplanung der Bundesstraße. Die Bahnplanung enthält beispielsweise umfangreiche Schnittzeichnungen mit genauen geologischen Angaben und statischen Berechnungen. Dies ist alles bei der Straßenplanung noch nicht geschehen bzw. nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen und muss ggfs. in der künftigen Planungsphase der Ausführungsplanung noch nachgeholt werden. Vor allem müssen noch eine Menge Probebohrungen und deren Auswertung durchgeführt werden. Für eine Genehmigungsplanung ist der Planungsstand der Bundesstraße ungewöhnlich gering detailliert.

S. 7 oben:

"Eine Vorplanung ist indes keine Entwurfs- und Genehmigungsplanung, auf deren Basis das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG oder das gesetzliche Verfahren nach § 4 MgvG für den Ausbau beantragt werden könnte"

Diese Aussage trifft nur bzgl. § 18 AEG (Planfeststellungsverfahren) zu, nicht jedoch für das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Hier wird basierend auf einer detaillierten Vorplanung schon das sog. "Vorbereitende Verfahren" abgeschlossen. Das Bahnprojekt Rotenburg - Verden hat soeben als erstes Projekt dieses Verfahren abgeschlossen und wurde entsprechend der Vorplanung vom Bundestag am 24.6.2021 beschlossen. Während beim bisherigen Planungsprozess die Genehmigungsplanung die entscheidende Planungsphase der Entscheidung ist, ist es nun die (allerdings deutlich ausführlichere) Vorplanung.

S. 9:

"Die Kläger meinen weiter ausschließlich unter Bezugnahme auf ein Vieregk-Rössler-Papier und ohne eigene Bewertung ihres Prozessbevollmächtigten (...), die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung entfiere wegen einer Differenz zwischen der bei Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes angenommenen Prognosebelastung (...) und der projektbezogenen Prognose (...) (Erläuterungsbericht) (...) angenommenen Verkehrsbelastung. Diese Differenz ist indes nicht ungewöhnlich: Die deutschlandweite Verflechtungsprognose ist zu grob um isoliert betrachtet für projektbezogene Detailprognosen realistische Werte zu liefern. Denn sie erfasst nicht die nachgeordneten räumlichen Verbindungen, sondern konzentrierte den prognostizierten Verkehr auf die Hauptverbindungen und erzeugt dort erhöhte Belastungen".



Hierzu ist zu bemerken, dass es sich bei der vermeintlich "nicht ungewöhnlichen Differenz" um knapp Faktor 3 handelt (6.800 Kfz/Werktag versus 20.000 im Bundesverkehrswegeplan). Die für die Verabschiedung des BVWP verantwortlichen Bundestagsabgeordneten können vor der Abstimmung nicht für alle Projekte des Bundes alle lokalen Erläuterungsberichte und die Detailangaben im Bundesfernstraßenausbaugesetz durchsehen, sondern müssen darauf vertrauen, dass die gerafften Angaben im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wahrheitsgemäß sind. Dies ist bei einer Abweichung von Faktor 3 eindeutig nicht mehr der Fall. Dies stellt quasi eine arglistige Täuschung der Bundestagsabgeordneten dar, die den Bundesverkehrswegeplan verabschiedet haben.

Im Übrigen würde eine ortsnähere bahnparallele Umfahrungsstrecke ein höheres Verkehrsaufkommen aufweisen.

S. 24:

"Die Internetveröffentlichungen der DB AG, die die Kläger heranziehen, um den angeblich fertigen Planungsstand des Bahnausbaus zu belegen, sprechen im hier betroffenen Streckenabschnitt durchgehend von einer Ausrichtung auf 160 km/h. Dafür, dass eine Erhöhung auf 200 km/h und damit einhergehende deutliche Umplanungen in Betracht gezogen würden, ist aus den bisher öffentlich verfügbaren Verlautbarungen der DB AG nichts ersichtlich."

Mit Ausnahme der von VR vorgeschlagenen noch nicht erstellten Bündelungs-Trasse im Einschnitt würden durch die Umplanung auf 200 km/h alle Straßenplanungen zurückgeworfen, auch die Variante 4 des Antragstellers. Denn die Abrückungen vom Bestand wegen der erforderlichen größeren Kurvenradien für 200 km/h wären genau in den zwei Bereichen erforderlich, wo die Variante 4 die Eisenbahn jeweils quert. Dadurch wäre dann eine weitere Tektur erforderlich. Die Umplanung für 200 km/h hängt von der Frage ab, ob der sog. "Integrale Taktfahrplan" im Rahmen des "Deutschland-Taktes" in Südbayern konsequent umgesetzt werden soll oder nicht. Der "Integrale Taktfahrplan" erfordert zwischen München und Salzburg eine Fahrzeit von 57-58 Minuten, geplant sind aktuell jedoch 69 Minuten. Dies führt dazu, dass in München, obwohl alle anderen Fahrzeiten im Zulauf auf den Knoten passen, kein sog. "Taktknoten" eingerichtet werden kann, und die negativen Auswirkungen über Augsburg, Ulm bis Stuttgart auf halb Süddeutschland ausstrahlen. Der Grad der Umsetzung dieses Fahrplankonzeptes wird wahrscheinlich erst nach der Bundestagswahl im September 2021 festgelegt.



5. Kiesgrube bei Lepperding

S. 12 unten zum Thema Kiesgrube bei Lepperding:

"Denn entscheidend für das Maßnahmenkonzept ist, dass selbstverständlich störendes (Fremd-)Material entfernt werden muss, bevor mit den eigentlich aufwertenden Maßnahmen begonnen werden kann."

Bislang wurde bei den Kosten und bei der geologischen Studie der Fa. Gebauer kein Austausch der möglicherweise nicht tragfähigen Böden in der wiederaufgefüllten Kiesgrube unterstellt. Wir haben beanstandet, dass die Kosten hierfür wahrscheinlich nicht vollumfänglich berücksichtigt sind, wobei auch wir lediglich von einer Bodenverbesserung ausgegangen sind und nicht von einem Bodenaustausch.

Zum vorgelegten Schriftstück der Fa. Gebauer vom 12. März 2021 und der Anwendung des Rüttelstopfverfahrens im Bereich der Querung der verfüllten Kiesgrube nehmen wir wie folgt Stellung:

Aufgrund der fehlenden Angaben zum Baugrund ist eine Beurteilung, ob eine Baugrundverbesserung mit Rüttelstopfsäulen notwendig ist, unsererseits zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Je nach Beschaffenheit des Verfüllmaterials wurden seinerzeit nur mögliche Szenarien und Bandbreiten der erforderlichen grundungstechnischen Maßnahmen in Abhängigkeit des tatsächlich eingebauten Verfüllmaterials aufgezeigt. Es sei noch kurz der Hinweis erlaubt, dass bei der von der Firma Gebauer zitierten Ortsumfahrt Grabenstätt ein min. 2,0 m mächtiger Schüttkörper über den Rüttelstopfsäulen vorhanden war. Wir haben in Teilbereichen aber nur 1 - 2 m Überdeckung. Folglich können dort ggf. weitergehende Maßnahmen wie z.B. Verstärkung des Schüttkörpers oder Einbau einer Geogitterbewehrung notwendig werden, um mögliche schädliche Auswirkungen durch die dynamischen Verkehrsbelastungen zu verhindern.

Als Kernaussage haben VR und sein ingenieurgeologischer Fachgutachter in der Gutachterlichen Stellungnahme vom 13.12.2020 nur dargestellt, dass die Annahme der Fa. Gebauer, man könnte die Problematik des Baus der Straße auf der Kiesgrube mit Mehrkosten von rund 1 Mio EUR bewältigen, aufgrund der nicht vorhandenen Bohraufschlüsse spekulativ sind. Es ist vielmehr ein Spektrum von 0 Mio EUR (gar keine Maßnahmen) bis zu 4 Mio EUR (Betonsäulen und Bodenplatten) denkbar. Diese Kritik kann vollumfänglich aufrechterhalten werden. (Vgl. hierzu auch die Kritik der ungenügenden Bodenaufschlüsse in Kapitel 8 Bohrergergebnisse)



6. Inanspruchnahme von privatem Eigentum

S. 17 bis 20: Inanspruchnahme von privatem Eigentum bei Variante 2a

Der Antragsteller argumentiert, dass bei Variante 2a diverse Gebäude abgebrochen und private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden müssen. Hierzu ist zu entgegnen, dass in den Stellungnahmen der VIAREGG-RÖSSLER GmbH mehrfach auf den großen Optimierungsbedarf hingewiesen wurde:

"Im Bereich des Bahnhofs würde somit der eng gebündelte Doppel-Verkehrsweg selbst in der viergleisigen Variante deutlich schmaler werden als beim Planungsentwurf der bahnparallelen B 20 neu (Variante 2a). Dort ist eine gemeinsame Trassenbreite von 60 m geplant. Die Einsparung von ca. 15 m ist nicht nur hinsichtlich der Beschaffung von Fremdgrund von Vorteil, die Eingriffe in die Bebauung können entsprechend geringer ausfallen. Die Gebäude Nußbaumweg 24-28 sind dann nicht mehr betroffen, während die Anwesen 34 bis 36 (Höhe Hauspoint) nur eventuell abgebrochen werden müssen." (VIAREGG-RÖSSLER GmbH, Vorschlag für eine kombinierte Planung von Eisenbahn und Bundesstraße 20 in Laufen mit Bündelung und Tieferlegung der zwei Verkehrswege, München 12.2.2019)

Insgesamt kann bei einer sinnvollen, an den tatsächlich gültigen Planungsrichtlinien orientierten Planung mit einer engen Bündelung von Straße und Eisenbahn der Grund-Neuerwerb weitgehend vermieden werden, weil der im Besitz der DB bzw. der Bundesrepublik Deutschland befindliche Geländestreifen weitgehend für beide Verkehrswege ausreichen wird. Das ist ein entscheidender Vorteil einer sinnvollen, nach aktuellen Richtlinien geplanten Bündelungs-Trasse.

S. 20: Eigentum der Bahnflächen

"Dass es sich bei der Eigentümerin des Bahngrundes um eine Aktiengesellschaft handelt, von der der Grund ebenfalls erworben werden müsste, wird von Seiten der Kläger im Übrigen ausgeblendet."

Die DB AG ist zu 100% im Eigentum des Bundes. Somit handelt es sich um Grundstücke der Bundesrepublik Deutschland. Es ist möglich, dass der Bund sich diese Inanspruchnahme bezahlen lässt im Sinne von "linke Hosentasche, rechte Hosentasche". Für die Kläger entscheidend ist, dass keine Privatflächen erforderlich sind.



7. Entwurfsklasse, Knotenpunkte

S. 21: Wahl der Entwurfsklasse

"Die Höhe der Verkehrsbelastung führt nicht automatisch zu einer Reduzierung der Entwurfsklasse, sondern ist nur Anlass, zu prüfen, ob im Einzelfall (...) die Entwurfsklasse um eine Stufe reduziert werden kann."

"Eine noch weitere Reduzierung auf EKL 3 wäre mit dem Planungsziel einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Bundesstraßenverbindung nicht in Einklang zu bringen gewesen."

"Sofern im Einzelfall verkehrsrechtlich Geschwindigkeitsbegrenzungen (Anm.: von weniger als 100 km/h) anzuordnen sein sollten, verringert dies nicht die Entwurfsklasse." (S. 23)

Wir bemängeln, dass diese in der RAL vorgeschriebene Überprüfung gar nicht stattgefunden hat. Im Übrigen ist es nicht so, dass eine großzügige Trassierung (EKL 2) zwangsläufig zu einer höheren Verkehrssicherheit führt. Die großzügige Trassierung verleitet die Verkehrsteilnehmer zum unvernünftigen "Rasen", auch und gerade wenn die konkrete Verkehrsbeschilderung nur 70 oder 80 km/h erlaubt. Der in der RAL vorgeschriebene, aber nicht eingehaltene größere Abstand von Anschlussstellen hängt mit der Verkehrssicherheit zusammen. Damit die Fahrzeuge sicher mit 100 km/h unterwegs sein können, muss die Anzahl der Anschlussstellen in Grenzen gehalten werden. Der Vorschlag der Einwander, besser eine EKL3 unter Verwendung von Anschlussstellen nach EKL2 zu verwenden, käme dem speziellen Vorhaben in Laufen am besten gerecht.

Bei einem Verkehrsaufkommen von nur rund 6.000 Kfz/Werktag ist die Leistungsfähigkeit einer EKL2 gar nicht gefragt. Die RAL sieht in den Tab. 7 und 8 für die EKL 2 ein Verkehrsaufkommen von 8.000 bis 15.000 Kfz vor.

S. 22:

"Die Zahl der Knotenpunkte, die klägerseits für zu hoch gehalten wird (...) resultiert daraus, dass mit mehreren Anschlüssen für eine umfängliche Verteilung des Zu- und Abfahrtsverkehrs aus und zum Ortskern gesorgt werden soll. Außerdem ermöglichen die Anschlussstellen, dass möglichst viel von Westen kommender Verkehr, der nicht in den Ortskern möchte, schon an der Ortsumfahrung abgefangen wird. Beide Effekte gingen verloren, wenn man auf Anschlüsse verzichten würde."

Es ist nicht unser Ansinnen, vorzuschlagen, auf alle Anschlussstellen zu verzichten, sondern die Entwurfsklasse zu reduzieren. Der Knotenpunkt Biburg erscheint allerdings aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens



von werktäglich 600 Fahrzeugen in allen Richtungen tatsächlich verzichtbar, ebenso die baulich aufwendige kreuzungsfreie 180-Grad-Anbindung südlich Laufen aus Richtung Burghausen nach Laufen, für die nur rund 100 Kfz pro Werktag in beiden Richtungen prognostiziert wurden (Verkehrsuntersuchung BVR 1. Tektur vom 19.6.2017, S. 47).

8. Bohrergergebnisse

S. 24:

"Die Kläger rügen die fehlende Veröffentlichung von Bohrergergebnissen"

Die Kritik bezieht sich zum einen auf die fehlenden ingenieurgeologischen Unterlagen des Erläuterungsberichts. Üblicherweise liegen den Planfeststellungsunterlagen entsprechende geologische Schnittzeichnungen bei, aus denen der Aufbau des Bodens ersichtlich ist. Zum anderen sind die Ergebnisse der Probebohrungen nicht dem LfU bekanntgegeben worden.

Die Notwendigkeit der Darstellung der Baugrundverhältnisse im Trassenbereich in den Planfeststellungsunterlagen wird im "Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechtes" geregelt (Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechtes (3. Auflage), Kapitel VI Antrag und Planunterlagen):

"Außer den Plänen ist auch der Erläuterungsbericht, der den Anlaß des Vorhabens sowie den Ist- und Sollzustand zeigt, Gegenstand des Antrags. Die Unterlagen müssen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wichtigen Gesichtspunkte Auskunft geben. (...) Auch Gutachten können zu den Planunterlagen gehören, wenn sie für die Bewertung des Vorhabens bedeutungsvoll sind."

Unter "wichtigen Gesichtspunkte" zählt in jedem Fall auch der Baugrund, und unter "Gutachten" sind unter anderem auch Baugrundgutachten gemeint. Es ist völlig untypisch, dass bei einem großen und ingenieurgeologisch teilweise schwierigen Projekt das Thema nahezu vollständig ausgeblendet wurde.



Aus www.n-ergie-netz.de wurde folgendes zum Planfeststellungsverfahren entnommen:

Erstellung der Planfeststellungsunterlagen

- Erarbeiten der Unterlagen durch den Vorhabensträger (technische Planung, Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Fachgutachten etc.)
- Vorabstimmungen mit Fachbehörden
- Einreichen der Antragsunterlagen bei der Genehmigungsbehörde

Internet-Link:

https://www.n-ergie-netz.de/public/remotemedien/media/mdn/infothek_1/netzmassnahmen/Planfeststellungsverfahren.pdf

Unter "Fachgutachten" sind u.a. auch Baugrundgutachten zu verstehen.

Die erforderliche Anzahl von Bohrungen wird in EC 7-1 und EC 7-2 behandelt:

Die Erfordernisse an das Aufschlussraster incl. Aufschlusstiefen für die Erkundung der Baugrundverhältnisse im Trassenbereich wird in EC 7-2 festgelegt. Die Einstufung in die Geotechnische Kategorie geschieht nach dem EC 7-1 (DIN 4020) und der DIN 1054:2010-12, A2.1.2 - Geotechnische Kategorien und Tabelle AA.1 - Merkmale und Beispiele zur Einstufung in die geotechnischen Kategorien. Unter Ziffer 12 "Erddämme" gilt Kategorie 3 für "Dämme, bei denen die Tragfähigkeit und/oder das Setzungsverhalten des Baugrunds durch Zusatzmaßnahmen verbessert wird", außerdem bei (A 2.1.2.4 A(24) "unkontrolliert geschüttete Aufschüttungen", was beides bei der Kiesgrube zutrifft. Auf dem restlichen Streckenabschnitt gilt die Geotechnische Kategorie 2: Denn entsprechend A2.2.3 des EC 7-2 A(2) ist die Einstufung in die Geotechnische Kategorie 2 dahingehend bestätigt, dass direkte Aufschlüsse (Aufschlussbohrungen) für den Antragsteller durchgeführt wurden, während dies bei Kategorie 1 gar nicht erforderlich wäre.

Gemäß Kapitel 2.4.1.3 A (1) des EC 7-2 sind die Abstände und Tiefen der Aufschlüsse unter Berücksichtigung von DIN EN 1997-2:2010-10, Anhang B.3 durchzuführen. Nach dem Eurocode 7-2 Anhang B.3 ist bei Linienbauwerken ein Untersuchungsabstand von 20 m bis 200 m angegeben. Die Angaben beziehen sich auf eine Einstufung in die Geotechnische Kategorie 2. Für die Ingenieurbauten (i.W. Brückenbauwerke) sind 2 bis 6 Aufschlüsse je Fundament angegeben.

Bei einer Trassenlänge von 4800 m und den 10 Ingenieurbauten sowie der Querung der Trasse mit einer verfüllten Kiesgrube ist der Aufschlussumfang daher viel zu gering, um eine vollumfängliche Beurteilung der Baugrundverhältnisse vornehmen zu können. Die Anzahl der Bohrungen müsste mindestens ungefähr 60 betragen, eher sogar 100.



Auch im Bereich der Querung der Trasse mit der verfüllten Kiesgrube sind - da diese ja bei einer Baugrundverbesserung (und mitunter nur einer geringen Dammüberdeckung) in die Geotechnische Kategorie 3 einzustufen ist - detaillierte Erkundungen notwendig, so dass sich die gewählte Gründungsvariante bestätigen läßt (ggf. sind ja auch geringere gründungstechnische Maßnahmen notwendig). Realistisch wären hier 15, ggfs. bis 20 Bohrungen. Des Weiteren ist die Abschätzung von Auswirkungen der Grundwasserverhältnisse auf den Bau und Unterhalt der Trasse durch die fehlenden Informationen zum Baugrund nicht möglich.

Unabhängig vom Fehlen der geologischen Aufschlüsse in den Planfeststellungsunterlagen wurden die Ergebnisse der Probebohrungen nicht dem LfU bekanntgegeben worden (telefonische Auskunft vom 2.7.2021 von Herrn Kügler, LfU Hof). Gemäß LagerstG § 10 besteht eine Anzeige-, Mitteilungs- oder Auskunftspflicht nach den §§ 3, 4, 5 Abs. 2 Satz 1 oder § 6 Abs. 5. Wer dieser zuwiderhandelt, begeht eine Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bis zu 5.000 EUR (Fassung 19.06.2020) pro Bohrung. Dadurch können die im Erläuterungsbericht auf S. 79 erwähnten 14 Probebohrungen nicht im Internet unter www.geodaten.bayern.de eingesehen werden.

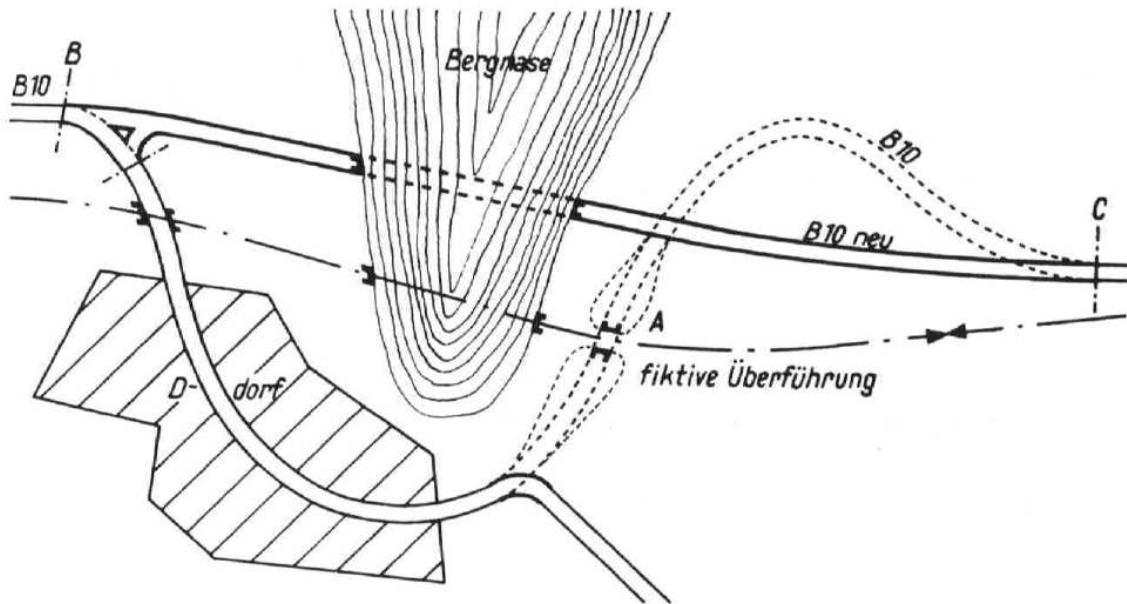


9. Kostenanlastung der Bahnverlegung und Abstände Bahn - Straße

S. 26 - 30:

Die Ausführungen zur Kostenanlastung der Bahnverlegung sind fachlich völlig inakzeptabel. Die von der Bahn angegebenen Mehrkosten der Bahnverlegung bei der Variante 1 (Bahn verbleibt auf der Ostseite) sind vollkommen falsch und entsprechen in keiner Weise den anzuwendenden Gesetzen und Berechnungsmethoden. Die korrekte Vorgehensweise nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) wurde von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ausführlich dargelegt. Hier noch einmal die Zusammenfassung:

Bei der Variante 1 (Verlegung der Bahnstrecke) werden gegenüber Variante 2a und auch Variante 4 zwei Kreuzungsbauwerke eingespart, die entsprechend des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu finanzieren sind. Deshalb gilt bei Variante 2a die Finanzierung analog des "Beispiel 3" aus Anhang Teil E des Kommentars zum Eisenbahnkreuzungsgesetz (6. Auflage, S. 436). Hier erhält zur Vermeidung von zwei Kreuzungen die Straße eine Neutrassierung. Es ist selbstverständlich, dass das Laufener Beispiel nicht exakt im Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz zu finden ist, weil es eine 5-stellige Zahl von Kreuzungssituationen im gesamten Bundesgebiet gibt, jedoch nur ein Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz mit nur einer Handvoll von Beispielen. Aus diesen wenigen Beispielen und der umfangreichen Textteile des Kommentars erschließt sich jedoch die richtige Vorgehensweise eindeutig und zweifelsfrei.



"Beispiel 3" aus dem Kommentar des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Wenn der Antragsteller der Meinung ist, in diesem Fall wäre das Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht anzuwenden, dann soll er erklären, nach welchem Gesetz bzw. welcher Verordnung die Kosten der Bahnverlegung stattdessen zu ermitteln sind. Eine "Kostenermittlung nach Gutsherrenart" ist bei einer solch wichtigen Fragestellung angesichts der großen Differenz (DB bzw. Straßenbauamt 45 Mio EUR, VR 3,3 bis 4,9 Mio EUR) und der großen Tragweite für die Variantenentscheidung kategorisch abzulehnen.

Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH sieht in ihrer Ausarbeitung keine Ermessensspielräume. Es ist alles genau im Eisenbahnkreuzungsgesetz, in der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung sowie im Kostenkennwertekatalog der DB AG geregelt. Zur Ermittlung der Massen und Längen wurde eine Grobplanung im Maßstab 1:1.000 erstellt. Die genannten 45 Mio EUR und die daraus sich ergebende Abweichung um ca. Faktor 10 gegenüber dem tatsächlichen Wert erscheinen eher einer politischen Festsetzung als einer ernsthaften Kostenschätzung zugrundezuliegen.

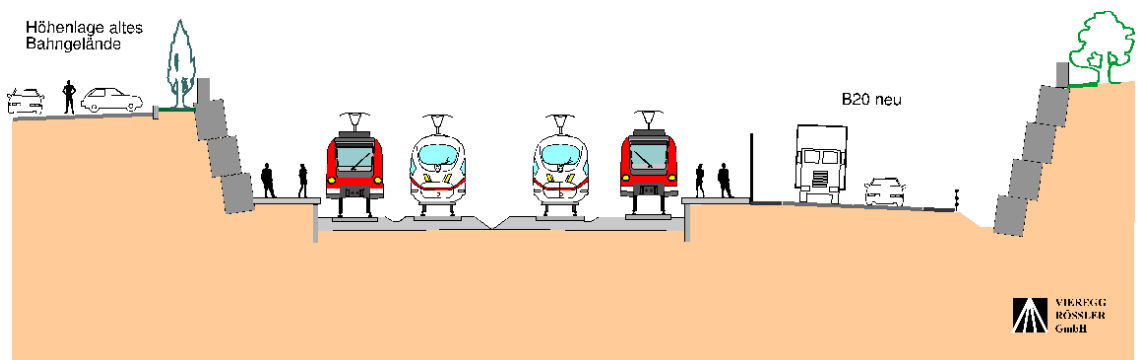
Derselbe Einwand gilt für die Frage der Abstände zwischen Eisenbahn und Straße. Wie in unserer Gutachterlichen Stellungnahme vom 13.12.2020 ausführlich dargelegt, ist die Herleitung der DB-Mitarbeiter basierend auf einer 1997 gelöschten Richtlinie fachlich schlicht falsch. Hierzu verweisen wir auf unsere Kommentierung an Anfang dieses Textes unter "S. 4 oben". Das Staatliche Bauamt kann sich nicht auf eine mögliche Inkompetenz der DB-Planer berufen und somit die falsche Variantenentscheidung auf die DB-Mitarbeiter schieben (S. 28 unten), genauso wie sich Kläger nicht auf Fehler

Ihrer eigenen Gutachter berufen können. Es gilt der allgemeine aus dem römischen Recht übernommene Rechtsgrundsatz: "Unwissenheit schützt vor Strafe nicht" (Ignorantia legis non excusat).

S. 29 unten:

"So zeigt sich die Unplanbarkeit der Überlegungen von Vieregg/Rössler an dem Bild, das beispielhaft die Lage der Gleise und Straße zeigen soll (...). Es fehlt der Bahnhof, der sicherlich erheblich Platz benötigt. Es fehlt zwischen den beiden mittleren Gleisen ein Bahnsteig, der für das Ein- und Aussteigen in die beiden mittleren Züge erforderlich wäre. Es fehlt eine Zuwegung zu diesem Bahnsteig, der entweder über Treppen und Aufzüge von einer Unterführung oder einer Überführung erfolgen müsste. Ob die dargestellte Bauweise mit den Stützkonstruktionen am Rande des Troges umsetzbar wäre, ist offen. Bundesstraße und Bahngleise wären lediglich durch eine Lärmschutzwand getrennt, wobei offen ist, ob eine solche Planung verkehrssicher möglich wäre für den Fall des Abkommens eines Lkw von der B 20, der schlimmstenfalls die Lärmschutzwand durchbrechen könnte. (...) Ergänzt man die fehlenden Schritte, führen sie zu einem deutlichen Mehrbedarf an Platz und einer deutlichen Steigerung der Kosten."

Die VIIEGG-RÖSSLER GmbH hat für eine Grobplanung im August 2020 ein Angebot an die Stadt Laufen abgegeben, bislang jedoch noch keinen Planungsauftrag erhalten. Trotz der tatsächlich nur skizzenhaften Darstellung ist die erwähnte Abbildung durchaus belastbarer, als vom Straßenbauamt suggeriert wird:



Beispielhafte Anordnung 4-gleisiger Bahnhof und Bundesstraße bei 5 m Tieflage und Gesamtbreite von 45 m incl. Stützwände, aus: Vorschlag für eine kombinierte Planung von Eisenbahn und Bundesstraße 20 in Laufen mit Bündelung und Tieferlegung der zwei Verkehrswege, 12.2.2019



Der "Bahnhof" (gemeint ist wahrscheinlich das Bahnhofsgebäude) verbleibt bei der Planung als historisches Bahnhofsgebäude an Ort und Stelle östlich des neuen Doppel-Verkehrsweges. Die dargestellte Skizze stellt die 200 km/h-Planung dar, bei der an den Durchfahr Gleisen entsprechend der Richtlinien und Gesetze keine Bahnsteige vorgesehen sind. Die Zuwegung kann mit schmalen 1,6 m breiten Treppen im Bereich des knapp 4 m breiten Bahnsteigs geschehen und/oder mit 4 m breiten Treppen am Anfang bzw. am Ende des Bahnsteigs. Die Stützkonstruktionen sind durch Einsatz der sog. "Bewehrten Erde" tatsächlich umsetzbar. Beispielsweise hat der Hersteller Huesker inzwischen für eine standardisierte Kombination aus Bewehrter Erde und Gabionenverkleidung eine Zulassung beim Eisenbahnbundesamt erhalten (Huesker Fortac Gabion). Die Lärmschutzwand kann auf einen gut 1 m hohen Betonwand-Sockel gestellt werden, der das Abkommen von Straßenfahrzeugen in den Raum der Eisenbahn zuverlässig verhindern kann. Im Übrigen ist ein Abkommenschutz entsprechend der einschlägigen straßenbaurechtlichen Richtlinien (Leitplanken) vorzusehen, die nicht in der Darstellung eingezeichnet sind. Diese werden innerhalb des Lichtraums der Straße errichtet. Zur Anwendung kommt hier die Richtlinie RPS "Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme" von 2009. Dort ist auch genau der Fall der eisenbahnparallelen Führung geregelt.

Es ist bei einer kombinierten Planung von Straße und Eisenbahn mit erheblichen Synergieeffekten zu rechnen. Die diskutierten Verlegungskosten der Eisenbahn entfallen vollständig, weil die Eisenbahn ohnehin neu gebaut wird. Die Grunderwerbskosten sind aufgrund der überwiegenden Nutzung der im Bundeseigentum befindlichen Flächen deutlich geringer. Insgesamt ist mit einer deutlich kostengünstigeren Lösung gegenüber Variante 4 + Eisenbahn-Ausbaustrecke ABS 38 zu rechnen.



10. Kritik an der Qualifikation der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bzgl. Kostenschätzung und Machbarkeit

S. 30:

"Der Berater (gemeint ist die VIEREGG-RÖSSLER GmbH) ersetzt zusätzlich die von der DB AG als zuständigem Planungsträger benannten Kosten durch seine eigene Schätzung. Dass zwischen seinen Schätzungen und den von der DB AG ermittelten Kosten große Differenzen liegen, scheint nicht ungewöhnlich..."

Das trifft tatsächlich zu. Doch seit Gründung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH (VR) im Jahr 1991 hat es noch nie einen einzigen Fall gegeben, wo die Kostenschätzung von DB oder einem Straßenbauamt sich als richtig und die der VIEREGG-RÖSSLER GmbH sich als falsch erwiesen hat. Beispiele:

- Bei Stuttgart 21 hat VR den erst in 2012 von der DB verlautbarten Kostenstand schon im Jahr 2008 prognostiziert. Ende 2015 hat VR den Kostenstand aktualisiert und dieser wurde kurz darauf vom Bundesrechnungshof bestätigt.
- Beim Straßenbauprojekt Westtangente Freising bezifferte im Jahr 2013 der Vorhabensträger (Stadt Freising) die Kosten auf 83 Mio EUR, VR ermittelte Kosten in Höhe von 130,4 Mio EUR. Der aktuelle offizielle Kostenstand beträgt inzwischen 130 Mio EUR, das Vorhaben ist fast fertiggestellt.
- Ein Jahr nach der Kostenschätzung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bezüglich des Transrapid München führte die Bestätigung der von VR ermittelten Kosten in 2008 zum Aus des Projektes.

Bei Dorfen liegt allerdings ein spezieller Fall vor. Hier liegt von der DB AG gar keine eigenständige Kostenschätzung vor. Stattdessen existiert nur eine einzige von VR erstellte, in intensivem Austausch mit der DB AG überprüfte und präzierte und in gemeinsamen Konsens aktualisierte Kostenschätzung. Der vom damaligen Projektleiter Klaus-Dieter Zellmer in der Zeitung zitierte Wert von 113,7 Mio EUR ist ein falsches mündliches Zitat aus einem Zwischenstand der VR-Kostentabelle. In der Presse wurden die Angaben längst korrigiert. In diesem Zwischenstand haben mehrere seiner Mitarbeiter zur Vorbereitung der zweitägigen "Klausur" zusätzliche Zeilen in die Excel-Tabelle eingefügt mit mehreren Varianten von möglichen Kostenschätzungen derselben Kostenpositionen, die dann in der Klausur gemeinsam diskutiert wurden. So sind dort beispielsweise vier mögliche Rechnungsansätze für die



Kosten von Erdbewegungen enthalten, mit Kommentaren versehen und diese vier Varianten wurden in der Excel-Tabelle natürlich automatisch aufaddiert. Dieser Zwischenstand der Tabelle war nie für die Summenbildung gedacht. Außerdem hat Herr Zellmer eine falsche Zeile der Excel-Tabelle zitiert, bei der auch noch die Kosten anderer Projekte, die VR im Auftrag der Stadt Dorfen durchgeführt hatte, aufaddiert waren. Herr Zellmer hat sich später bei Dorfener Bürgern für sein Auftreten entschuldigt. U.a. dieser für uns geschäftsschädigende Auftritt hat ihm seine Stellung gekostet, VR hat sich sogar beim BMVI über Herrn Zellmer beschwert. Mehr zu den Äußerungen von Herrn Zellmer und der entsprechenden Richtigstellung findet sich auf:

<http://www.vr-transport.de/vr/dorfen.html>

"Die DB AG bezeichnet sie (Anm. die Eisenbahnplanung Dorfen) als 'nicht machbar'".

Diese mündliche Äußerung, ebenfalls von Herrn Zellmer, war fachlich völliger Unfug und widersprach seinen vorherigen Aussagen. In der zweitägigen "Klausur" im Oktober 2020 stellte Herr Zellmer zu Anfang klar, dass es bei den gemeinsamen Sitzungen nur um die Kosten ginge und die Machbarkeit außer Frage stünde. VR hat 2019 für die ingenieurgeologischen Fragestellungen ein Fachbüro hinzugezogen, das das Projekt intensiv mit betreut hat und seit Jahrzehnten von der DB AG bei jedem großen Bahn-Projekt mit ingenieurgeologischen Studien beauftragt wird.



11. Platzbedarf, Lärm

S. 31:

"Der Erhalt des dritten Bahngleises im Bahnhofsbereich (...) wird von den Klägern konsequent ignoriert."

Bei dem von VR für die Kostenschätzung der Fiktivvariante erstellten Lageplan "B 20 Ortsumfahrung Laufen/Salzach Verlegung der Bahnstrecke als Fiktivvariante (ohne ABS 38)" vom 11.12.2020 im Maßstab 1:1.000 sind drei Gleise unterstellt. Im Schriftstück "Vorschlag für eine kombinierte Planung von Eisenbahn und Bundesstraße 20 in Laufen mit Bündelung und Tieferlegung der zwei Verkehrswege" wird sogar von einem viergleisigen Bahnhof ausgegangen.

"Die Mehrkosten durch die Gebäudeabrisse entstehen nicht durch die Rücksichtnahme auf die Ausbauplanung der Bahn, sondern dadurch, dass neben die auszubauene Bahn eine OU gelegt würde. Der Grundbedarf entsteht dabei durch die OU; für die Bahn wäre der eigene Grund ausreichend."

Im genannten Schriftstück von 2019 (VIEREGG-RÖSSLER GmbH, Vorschlag für eine kombinierte Planung von Eisenbahn und Bundesstraße 20 in Laufen mit Bündelung und Tieferlegung der zwei Verkehrswege, München 12.2.2019) wird ausführlich dargelegt, dass bei einer engen Bündelung beider Verkehrswege zumindest im entscheidenden langen Bahnhofsbereich der Bahngrund für beide Verkehrswege weitestgehend ausreichen wird.

"Die Annahme, es sei für den Bahnausbau von Vorteil, nicht "unter rollendem Rad" bauen zu müssen, lässt unberücksichtigt, dass ein vollständiger Neubau im Bereich Laufen mit Verschwenkung oder wie der Berater meint, Troglage zu langen Bauzeiten der Bahnverlegung führen würde, während derer die Bahnlinie für den Personen- und Güterverkehr nicht zur Verfügung stünde. Das ist aber für die Bahn ein schwerer Nachteil, da es keine Ausweichstrecke gibt."

Eine Verlegung der Bahnlinie führt während des Baus auf jeden Fall zu vereinfachten Bauabläufen gegenüber einem Neubau im Bestand. Trotzdem dürfte es wahrscheinlich sein, dass die DB AG die Bahnlinie für die Bauarbeiten in Laufen, Kirchanschöring und Fridolfing stilllegen wird, wie sie es bei zahlreichen umfangreichen Bahn-Ausbauten schon gemacht hat. So wurde erstmals in den 80er Jahren die wichtige Hauptstrecke Paderborn - Hamm mit rund 250 Zügen pro Tag für zwei Jahre stillgelegt und erst kürzlich hat man so bei der international wichtigen Strecke Knappenrode - Horka (Haupt-Ost-West-Verbindung für Güterzüge von Zentraleuropa nach Südp-



len) verfahren. Selbst die ICE-Strecke München - Berlin wurde nördlich Bamberg kurz vor Inbetriebnahme der ICE-Strecke für einige Monate stillgelegt. Bei der weitgehend nur im Nahverkehr genutzten Strecke Tüßling - Freilassing dürfte die DB AG erst recht so verfahren.

"Auch die Annahme bei der Anlage zweier neuer Verkehrswege käme der zweite lärmneutral hinzu (...) ist falsch. Die Werte der 16. BImSchV sind einzuhalten. (...) Wegen der gemittelten Beurteilungspegel sind zwar die Grenzwerte eingehalten, das ändert aber nichts an der zusätzlichen Lärmbelastung, die eben nicht lärmneutral ist."

Der Gesetzgeber sieht grundsätzlich eine Mittelung der Lärmereignisse vor. Auch im Straßenverkehr werden Mittelungspegel verwendet. Der Mittelungspegel darf nicht überschritten werden. Da der Gesetzgeber den Mittelungspegel für Wohngebiete, Misch- und Gewerbegebiete einheitlich festgesetzt hat, muss immer derselbe Lärmgrenzwert eingehalten werden, egal ob Anwohner von zwei oder nur von einem Verkehrsweg betroffen sind. Dies trifft zumindest bei einer gemeinsamen Planfeststellung zu. Der "Lärmkorridor" rechts und links der Bahnstrecke bleibt somit unverändert. Bei der vom Antragsteller favorisierten Variante ergeben sich zwei Lärmkorridore mit entsprechend größeren Betroffenheiten. Die subjektive Wahrnehmung der unterschiedlichen Schallereignisse können von den Mittelungspegeln des Gesetzgebers abweichen, trotzdem führt für die Anwohner der heutigen Bahnlinie bei der Bündelungs-Trasse der Ortsumfahrung der unverändert geltende Mittelungspegel zwangsläufig zu einem deutlich verbesserten Bahn-Lärmschutz im Vergleich zum Fall, wenn nur die Bahnlinie ohne Straße ausgebaut wird.

S. 32:

"Wenn als Beispiel die Bundesstraße westlich der Bahnlinie liegt, dann bringt die Lärmschutzwand zwischen Bahn und Straße für die westlichen Anwohner eine Reduktion des Schienenlärms, aber keine Reduktion des Straßenlärms."

Das ist grundsätzlich beim Verkehrswegebau so. Verläuft ein Verkehrsweg durch eine Ortschaft und werden auf beiden Seiten Lärmschutzwände errichtet, dann führt immer die Lärmschutzwand der einen Seite zu einer Erhöhung des Lärms auf der anderen Seite. Entscheidend ist letztlich der Abstrahlwinkel. Deshalb baut man inzwischen immer häufiger zwischen den zwei Gleispaaren einer viergleisigen Bahnstrecke nochmals mittige Lärmschutzwände. Mit der von VR vorgeschlagenen Tieferlegung beider Verkehrswege wird die optische Beeinträchtigung der mittigen Lärmschutzwände deutlich gemildert.



12. Machbarkeit, Trog versus Einschnitt

S. 33:

"Auch hier setzt der Verkehrsberater die vom Staatlichen Bauamt Traunstein ausgeplante bahnparallele Variante in Wirklichkeit durch eine eigene - nicht realisierbare - Variante. Gleiches gilt für die behaupteten Synergieeffekte (...) Im Planfeststellungsbeschluss (Seiten 58, 292) ist ausgeführt warum die Troglage ausgeschieden wurde.

Planfeststellungsbeschluss S. 53:

"Wie eine im Vorfeld ausgeschiedene Variante wird auch die im Erörterungstermin von einem Einwender vorgestellte Variante behandelt. Sie weist mit Troglage, Überdeckelung des Troges, Tieferlegung der Bahn und des Bahnhofes sehr viele bautechnische Herausforderungen auf, die zu sehr viel höheren Kosten in Bau und Unterhalt führen würden. Auch die Kosten für den Bahnausbau wären ungleich teurer und für den gemeinsamen Ausbau müsste die Bahnlinie für einen langen Zeitraum gesperrt werden, ohne dass hierfür eine Ersatzstrecke zur Verfügung stünde. Nach einer Einschätzung der DB AG verursacht eine Streckenführung im Trog ca. die siebenfachen Kosten einer normalen Streckenführung. Hinzu kämen Kosten der Überdeckelung, die sich neben den Baukosten auch wesentlich auf die Kosten der Sicherheitseinrichtungen im überdeckelten Trog auswirken, die dann denen in einem Tunnel ähneln. Abgesehen davon würde die angedachte, aufgeständerte Salzachbrücke zu weiteren Kostensteigerungen führen, unabhängig davon, ob eine solche Querung des FFH-Gebietes rechtlich möglich wäre. Zudem ist eine Tieferlegung der Bahnlinie unabhängig vom konkreten Ausbauszenario nicht zu erwarten. Damit ist diese Variante wegen der unverhältnismäßigen Mehrkosten und mangelnder Realisierungschancen auszuschließen."



Hierzu ist zu sagen:

VR schlägt für Laufen kein Trogbauwerk mit Beton, sondern eine Einschnittsführung mit steilen Böschungen vor, die mit Bewehrter Erde gestützt werden. Im mehrfach zitierten Dokument von 2019 wird ausführlich erklärt, dass kein Trogbauwerk erstellt wird. Eine solche Lösung ist kaum teurer als eine ebenerdige Linienführung. In Dorfen hat sich sogar ein Kostenvorteil von 8% gegenüber der oberirdischen DB-Variante ergeben, weil ein teurer Betontrog gerade vermieden und durch einen kostengünstigen Einschnitt ersetzt werden konnte. Außerdem hat sich bei der Planung Dorfen gezeigt, dass der Einschnitt mit Bewehrter Erde sogar etwas kostengünstiger ist als die sonst erforderlichen Lärmschutzwände. Erleichternd kommt in Laufen noch hinzu, dass hier der Grundwasserspiegel mit ca. 20 m unter Gelände extrem tief liegt und dadurch die Entwässerung des Einschnittes wesentlich einfacher zu bewerkstelligen ist als in Dorfen, wo die Thematik Grundwasser und Hochwasser sehr anspruchsvoll ist. Deshalb dürften die Synergieeffekte eines kombinierten Verkehrsweges hinsichtlich Kosten voll zum Tragen kommen, wie auch die Ersparnisse durch den deutlich geringeren Grunderwerb gegenüber Privatpersonen.

Von einer "aufgeständerten Salzachbrücke" mit "Querung des FFH-Gebietes" im Rahmen der VR-Vorschläge ist VR nichts bekannt. Dieses Projekt, das keine Anbindung an die OU Laufen - egal welche Variante - zulässt, wird von der offiziellen Seite geplant, nicht von VR.

Im Kern werden nicht in erster Linie die ermittelten Kosten der Variante 4, sondern es wird der Kostenvergleich zwischen Variante 1 (bahnparallel Straße Ostlage) und Variante 4 angezweifelt, und zwar in erster Linie aufgrund der von der DB völlig fehlerhaft angegebenen Kosten der Bahnverlegung in Höhe von 45 Mio EUR. Entsprechend der Kostenschätzung von VR in Höhe von 3,3 bis 4,9 Mio EUR dürfte der Fehler somit im Bereich von 40 Mio EUR liegen und bei einer kombinierten Planung von Straße und Eisenbahn fallen nicht einmal die 3,3 bis 4,9 Mio EUR an. Das ist sehr wohl für die Variantenentscheidung von Relevanz. Wie schon weiter oben erwähnt, darf sich das Straßenbauamt nicht auf die Unwissenheit der DB-Mitarbeiter berufen.

München, den 2.7.2021

(Dr. Martin Vieregg)