



**Vorschlag für eine kombinierte Planung  
von Eisenbahn und Bundesstraße 20 in Laufen  
mit Bündelung und Tieferlegung der zwei Verkehrswege**

**KURZFASSUNG**

München, den 12.2.2019

Auftraggeber:  
Pro Naturland - Verein zur Erhaltung des Kultur-  
und Naturlandes Laufens  
Biburg 1  
83410 Laufen  
pro.naturland@t-online.de





In Laufen sind seit inzwischen mehreren Jahrzehnten zwei Verkehrsprojekte des Bundes in Planung:

- Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Tüßling - Freilassing
- Der Neubau der Bundesstraße B 20 in verschiedenen Trassenvarianten.

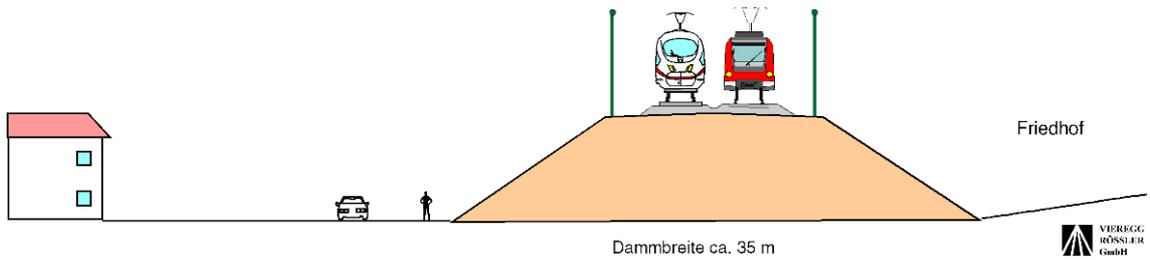
Nachdem von der Wiedervereinigung bis Ende 2018 sowohl die Priorität als auch der geplante Ausbaustandard für den Ausbau der Bahnlinie niedrig war, ist seit kurzem wieder ein zweigleisiger Ausbau mit hoher Priorität (Vordringlicher Bedarf) im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen.

Bei der Bundesstraße B 20 ist ebenfalls seit Jahrzehnten ein Ausbau vorgesehen. Ursprünglich wurde eine bahnparallele Trasse favorisiert, doch seit 2014 ist die sog. "Naturlandtrasse" in Planfeststellung, die den Durchgangsverkehr von Freilassing nach Tittmoning - Burghausen um Laufen herumleiten soll. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch für dieses Projekt mit prognostizierten 6.000 Kfz/Werktag grenzwertig niedrig.

Im Oktober 2018 hat der Bund entschieden, dass der sog. "Deutschlandtakt" zum Planungsprinzip erhoben wird. Dieser erfordert zwingend eine Fahrzeit zwischen München Hbf und Salzburg Hbf von knapp einer Stunde, doch bei der ursprünglichen Planung über Mühldorf für "bis zu 160 km/h" ergäbe sich eine Fahrzeit von 1 h 13 Minuten. Für den Abschnitt Markt Schwaben - Ampfing wurde die Anhebung der Geschwindigkeit schon offiziell bekanntgegeben, für den Abschnitt Tüßling - Freilassing ist mit derselben Ankündigung zu rechnen. Für die Eisenbahn gibt es somit durch die Wieder-Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h keine aktuell gültigen Planungsunterlagen mehr. Die erforderlichen Änderungen betreffen sowohl den Kurvenradius nördlich des Bahnhofs - hier wird eine Abrückung von 20 bis 30 m vom Bestand erforderlich - als auch die Anzahl der Gleise im Bahnhof, denn es ist nicht mehr ein dreigleisiger, sondern es wird ein viergleisiger Bahnhof erforderlich werden.

Aufgrund der Änderungen bei der Eisenbahnplanung wird nun auch die in der Planfeststellung befindliche Naturlandtrasse in der bisher geplanten Form ungültig: Die geplanten Kreuzungsbauwerke mit der Eisenbahn kommen genau dort zu liegen, wo sich durch die nun geplante Geschwindigkeit von 200 km/h Abrückungen vom Bestand ergeben. Somit ist zumindest in Teilbereichen eine Neuplanung mit Tektur der Planfeststellung erforderlich.

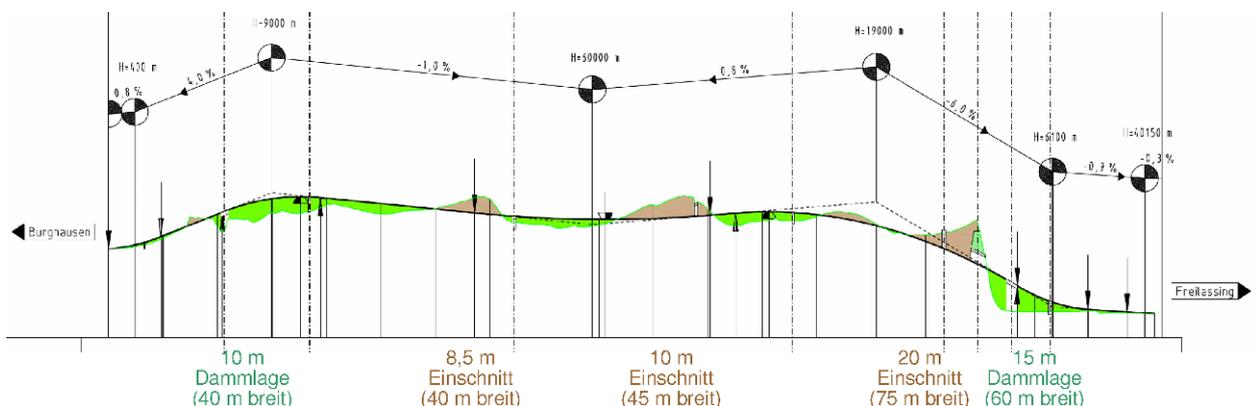
Die bestehende Bahnlinie verläuft in Laufen zum Teil ebenerdig und zum Teil in Dammlage. Die voraussichtlich 5 m über Schienenoberkante herausragenden Lärmschutzwände würden bei der Dammlage zu einer erheblichen optischen Beeinträchtigung mit einer Gesamthöhe von 11 m führen, vor allem von der Stadtseite aus gesehen. Für die angrenzenden Anwesen wird dies zu einer Verschattung vor allem bei der Abendsonne führen.



*Tatsächliche Größenverhältnisse Dammlage  
bei Haslacher Breiten/Friedhof bei Ausbau im Bestand*

Die jahrzehntelange Diskussion um den richtigen Verlauf der B 20 neu (Naturland versus bahnparallel) zeigt, dass keine der zwei Varianten für die Anwohner und für Laufen insgesamt wirklich akzeptabel sind: Die bahnparallele Trasse würde zusammen mit der Bahn relativ ortsnah eine 60 m breite Schneise mit hohen Lärmschutzwänden verursachen und die Naturlandtrasse würde zusammen mit dem Bahnausbau im Bestand zum Neubau von gleich zwei separaten Trassen durch Laufen bedeuten, mit einer flächenhaften Entwertung und Doppel-Belastung des Laufener Westens. Wegen der Beschränkungen durch Grenze und Salzach im Norden und Osten bleibt für die Naherholung in Laufen nur der Südwesten übrig, der dadurch empfindlich geschädigt wird.

Die konkrete Planung der B20 neu ist bei beiden Trassenvarianten fachplanerisch bedenklich: Die Anwendung der großzügigen autobahnartigen Entwurfsklasse "EKL2" ist in diesem konkreten Fall unangebracht, weil gegen die Vorschrift der Abstände der Anschlußstellen zueinander von mindestens 2 km mit teilweise nur 450 m sehr grundlegend verstoßen wird. Eine Anwendung von "EKL3" mit entsprechend reduzierten Parametern (engere Kurven, geringere Fahrbahnbreite, weniger Dämme und Einschnitte) erscheint hier angebrachter.



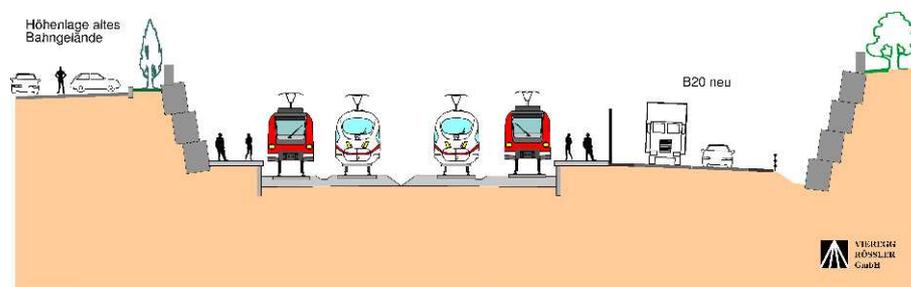
*Geplanter Höhenverlauf mit Dämmen (grün)  
und Einschnitten (braun) bei der B20 neu Variante 4*

Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH erarbeitet seit 2017 für die Stadt Dorfen eine Tieferlegung der Eisenbahn. Teil der Planung ist der Neubau einer von der Stadt gewünschten Staatsstraße, die parallel zur Eisenbahn geführt werden soll. Das Bauwerk wird nicht als Betontrog, sondern als reines Graben-Erdbauwerk konstruiert. Eisenbahn und Straße sollen gemeinsam in einem Graben geführt werden, was in der Summe sogar billiger als die bisherige Bahnlösung ist. Mit dem technischen Nachweis der Machbarkeit, dem Kostennachweis und einem Konsens im Stadtrat und in der Bevölkerung sind Bund und Bahn bereit, auf die Alternativplanung umzuschwenken.



*Trassenbreite des gemeinsamen Verkehrswegs im Bereich 4-gleisiger Bahnhof von 40 bis 45 m incl. Stützwände*

In Laufen ist es konkret denkbar, dass im Bereich der heutigen Bahntrasse ein 30 bis 45 m breites gemeinsames Verkehrsbauwerk in einem Graben von 3 bis 6 m Tiefe errichtet wird, das die zweigleisige Bahnstrecke bzw. den viergleisigen Bahnhof sowie die neue Bundesstraße aufnimmt. Für die querenden Straßen (insbesondere Teisendorfer und Abtsdorfer Straße) sind entsprechende Lösungskonzepte mit veränderter Streckenführung gut vorstellbar, ebenso punktuelle Tunnels/Landschaftsbrücken - insbesondere eine 130 m lange Tunnelführung im Bereich Haslacher Breiten/Friedhof, die nicht breiter ist als der heutige Bahndamm. Für die Bewältigung der Hangkante der B20 südlich Laufen sind ebenfalls sanftere Lösungen denkbar. Insgesamt besteht so für die Stadt Laufen aufgrund der nun zeitgleichen Planung von B 20 neu und Eisenbahn eine historische Chance, mit einem gemeinsamen Bauwerk für beide Verkehrswege eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung zu finden.



*Beispielhafte Anordnung 4-gleisiger Bahnhof und Bundesstraße bei 5 m Tieflage und Gesamtbreite von 45 m incl. Stützwände*