

Joseph Bachhuber

Von: Rosi Steinberger <Rosi.Steinberger@gruene-fraktion-bayern.de>
Gesendet: Mittwoch, 8. Dezember 2021 14:36
An: Joseph Bachhuber
Betreff: WG: Ihre Anfrage zum Dialog im Landtag - Bahnübergänge Gäubodenbahn

Hallo, Joseph

Ich habe den Josel gestern gefragt, welche Bahnübergänge da geändert werden sollen und was das mit dem Straßenausbau zu tun hat. Dazu hat er mir folgendes geschickt. Und mit dem Straßenbau hat das gar nichts zu tun, sagt er.

Vg Rosi

Von: Klaus-Dieter Josel <Klaus-Dieter.Josel@deutschebahn.com>
Gesendet: Mittwoch, 8. Dezember 2021 14:15
An: Rosi Steinberger <Rosi.Steinberger@gruene-fraktion-bayern.de>
Betreff: Ihre Anfrage zum Dialog im Landtag - Bahnübergänge Gäubodenbahn

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, liebe Frau Steinberger,

vielen Dank für Ihre Anfrage zum Dialog im Landtag vom 11. November, bei der Sie elf nicht technisch gesicherte Bahnübergänge auf der Gäubodenbahn ansprechen.

Die eingleisige nicht elektrifizierte Strecke 5630 Neufahrn - Radldorf wird im Schienenpersonennahverkehr im Stundentakt mit planmäßiger Kreuzung in Niederlindhart bedient. Planmäßiger Güterverkehr findet auf dieser Strecke nicht statt.

Im Auftrag des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wird auf der Strecke von Neufahrn (Niederbay) nach Radldorf (Niederbay) die Streckengeschwindigkeit erhöht, um die Fahrplanstabilität zu verbessern und die Reisezeiten zu verkürzen. Des Weiteren werden die Stationen Niederlindhart und Geiselhöring barrierefrei ausgebaut, um die Sicherheit sowie den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen.

Damit die Deutsche Bahn das geforderte Ziel der BEG erreicht, wird die Nebenbahn Neufahrn – Radldorf in eine Hauptbahn umgewandelt und im Rahmen eines ESTW-Qualitätspaketes mit der neuen und zukunftssicheren elektronischen Stellwerkstechnik ausgestattet. Zusätzlich müssen die durch die Bahnübergänge verursachten Geschwindigkeitseinbrüche beseitigt werden. Dies geschieht durch die Beseitigung beziehungsweise Anpassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen und der Erneuerung beziehungsweise Anpassung der technisch gesicherten Bahnübergänge auf den aktuellen Stand der Technik, sodass Stellwerkstechnik und Bahnübergangsanlagen miteinander kommunizieren können.

Die Umsetzung der Maßnahmen soll bis Ende 2026 erfolgen. Derzeit befindet sich die DB Netz AG in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen Mallersdorf-Pfaffenberg, Geiselhöring und Laberweinting bezüglich der Anpassung beziehungsweise Beseitigung der nicht technisch gesicherten sowie der technisch gesicherten Bahnübergänge in den jeweiligen Kommunen. Für jeden Bahnübergang wurde ein mögliches Maßnahmenkonzept in Zusammenarbeit mit den Kommunen erstellt. Die Realisierung der angestrebten Lösungen wird im Rahmen der weiteren Planung mit den Kommunen erfolgen.

Folgende Maßnahmen sind an den jeweiligen nicht technisch gesicherten Bahnübergängen angedacht:

- BÜ km 3,412, öffentlicher Feldweg – Oberlindhart: Auflassung durch Längsweg, Anbindung zum BÜ km 3,844 geplant
- BÜ km 3,606, öffentlicher Feldweg, ntg – Oberlindhart: Auflassung durch Längsweg, Anbindung zum BÜ km 3,844 geplant

- BÜ km 3,844, öffentlicher Feldweg, ntg – Oberlindhart: Erstmalige technische Sicherung
- BÜ km 5,557, öffentlicher Feldweg, ntg – Niederlindhart: Ersatzlose Auflassung da hier bereits ein bestehendes Wegenetz vorhanden ist
- BÜ km 6,913, öffentlicher Feldweg, ntg – Mallersdorf: Aufgrund der Nähe der benachbarten Bahnübergänge (Entfernung 600m bzw. 900m) wäre ein Lösungsansatz seitens DB Netz AG, im Bereich des Bahnüberganges km 6,913 eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.
- BÜ km 8,832, öffentlicher Feldweg, ntg – Grafentraubach: Erstmalige technische Sicherung
- BÜ km 9,506, öffentlicher Feldweg, ntg – St2142 Grafentraubach: Ein bestehendes Wegenetz des Bahnüberganges zu dem BÜ im in km 8,832 und zur EÜ in km 10,476 (höhenbeschränkt 3 m) ist vorhanden und muss ggf. in Teilbereichen verbessert werden. Der Bahnübergang kann aus Sicht DB Netz AG aufgelassen werden.
- BÜ km 9,936, öffentlicher Feldweg, ntg – St2142 Grafentraubach: Ein bestehendes Wegenetz des Bahnüberganges zu dem BÜ im in km 8,832 und zur EÜ in km 10,476 (höhenbeschränkt 3 m) ist vorhanden und muss ggf. in Teilbereichen verbessert werden. Der Bahnübergang kann aus Sicht DB Netz AG aufgelassen werden.
- BÜ km 12,959, Ortsstraße, NTG Ü+P: Erstmalige technische Sicherung
- BÜ km 15,509, Fw Sallach, NTG: Ersatzlose Auflassung da hier bereits ein bestehendes Wegenetz vorhanden ist
- BÜ km 21,452, Hirschling, NTG Ü+P: Auflassung im Zuge des Straßenbaus St 2142 Haidling-Nord

Freundliche Grüße

Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern (IL - BY)

 Deutsche Bahn AG
Richelstr. 3, 80634 München
Tel. +49 89 1308 3300, intern 9623300, Fax +49 69 265 59059



[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier:
<http://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>



Heute in der Laber-Zeitung

■ Geiselhöring 15

Feuerschützengesellschaft wählt neue Vorstandschaft

■ Laberweinting 16

Festakt zur abgeschlossenen Ertüchtigung der Kläranlage



■ Straubing Land 18

Niederbayern-Forum würdigt fünf Top-Unternehmen

■ Ergoldsbach 24

Gemeinderat beschließt Richtlinien für Freiflächen-PV



■ Schierling 26

Sieger des Architektenwettbewerbs für das Rathaus gekürt



Ein Regionalzug überquert in Perkam in Kürze die Straße. Die Autofahrer müssen einstweilen vor der verschlossenen Schranke warten, weil Gleise und Fahrbahn höhengleich verlaufen. In Richtung Geiselhöring ist das an mehreren Stellen der Fall. Foto: Patrizia Bungmayer

Neue Straße, entschärfte Bahnübergänge

Bei einem Bau der geplanten Umgehungsstraße „Haindling-Nord“ sollen vier höhengleiche Gleisquerungen beseitigt werden. Ohne Straße wird es nicht dazu kommen, sagt die Bahn

Von Claudia Stecher

Geiselhöring. Pläne, die Stadt Geiselhöring durch den Bau einer Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr zu entlasten, gibt es seit Jahrzehnten. Ebenso lange wird – gleichsam leidenschaftlich wie kontrovers – darüber diskutiert, welchen Verlauf eine solche Straße haben soll. Das Staatliche Bauamt in Passau hat über die Zeit mehrere Trassenvarianten untersucht und sich auf eine festgelegt, die realisiert werden soll. Nun steht die Vorentwurfsplanung für „Haindling-Nord“ vor dem Abschluss.

Das wiederum bedeutet, dass die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, an dessen Ende die Baugenehmigung stehen würde, ein Stück näher rückt.

Wie Sabine Süß, Pressesprecherin im Staatlichen Bauamt in Passau, erklärt, soll die Vorentwurfsplanung zur Umgehungsstraße Geiselhöring noch in diesem Jahr abgeschlossen und dann „umgehend“ der Regierung von Niederbayern zur Genehmigung vorgelegt werden. Parallel dazu würden bereits die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt.

Die in den Entwürfen festgehaltene Streckenführung von „Haindling-Nord“ entspreche dem bereits öffentlich bekannten Verlauf. Wie Süß bestätigt, sind die vier die Trassen tangierenden Bahnübergänge in die Planungen mit einbezogen. Sie sollen entschärft werden.

Bereits Anfang des Jahres hatten das Staatliche Bauamt und die Deutsche Bahn (DB) bekannt gegeben, im Fall eines Umgehungsstraßenbaus kooperieren und einige höhengleiche Bahnübergänge beseitigen zu wollen. Dies entspräche nicht nur den Plänen der Bahn, auf der Strecke zwischen Radldorf und Neufahrn die Geschwindigkeit zu erhöhen, sondern vor allem auch dem Ruf nach mehr Sicherheit an den Schnittstellen zwischen Straße und Schiene.

„Besonderes Augenmerk“ auf Fußgänger und Radler

Die Pressesprecherin des Staatlichen Bauamts verweist diesbezüglich auf „gute Gespräche“ mit der Bahn und betont die Vorteile eines Gemeinschaftsprojektes „Straße und Schiene“: Die Zugstrecke könne dadurch leistungsfähiger betrieben werden „und durch den Wegfall des höhengleich kreuzenden Kfz-Verkehrs erreichen wir insgesamt das höchste Maß an Sicherheit auf beiden Verkehrswegen“. Wie Süß unterstreicht, soll bei dem Umbau der Bahnübergänge „ein besonderes Augenmerk“ auch auf Fußgänger und Radfahrer gelegt werden.

Konkret geht es um folgende vier Bahnübergänge: den Übergang in

Perkam, Geiselhöringer Straße (Bahnkilometer 23,569), den Übergang in Hirschling, Richtung Nordosten (Bahnkilometer 22,024), den Übergang zwischen Hirschling und Geiselhöring, kurz nach Hirschling (Bahnkilometer 21,452) und den Übergang zwischen Eibach und Eglfurter Bach, Abzweig von der Staatsstraße 2142 von Straubing kommend vor Geiselhöring nach Haindling (Bahnkilometer 20,651).

Was genau wo gebaut werden soll – ob Unterführung, Überführung oder andere Lösung – kann Süß noch nicht abschließend sagen. Sicher sei aber, dass nur in Verbindung mit der Realisierung der bahnparallelen Trassenführung von „Haindling-Nord“ etwas gemacht wird: „Ohne die Umgehungsstraße wird es zu keiner Bahnübergangsbeseitigung kommen. Das haben uns die zuständigen Vertreter der Deutschen Bahn so bestätigt.“

Ob es so weit kommt, dass „Haindling-Nord“ überhaupt einmal realisiert werden kann, steht allerdings in den Sternen. Wenn es nach dem Bauamt in Passau, dem bayerischen Verkehrsministerium, dem Landkreis Straubing-Bogen, der Stadt Geiselhöring und der Gemeinde Perkam geht, lautet die Antwort „Ja“. Wenn es nach dem Willen der Gegner der Trasse geht, die sich in einer Interessengemeinschaft (IG) zusammengeschlossen und bekundet haben, gegen einen

Bau auch gerichtlich vorzugehen, „Nein“.

Bis sich diese Option auftut, kann es aber ohnehin noch dauern. Nach der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen würden diese in den betroffenen Kommunen öffentlich ausgelegt, informiert Süß über die nächsten Schritte des Verfahrens. In dieser Phase können Einwendungen gegen das Vorhaben geltend gemacht werden.

Umfang der Einwendungen bleibt offen

Wie schnell es danach weitergeht, ist unklar. „Da wir den Umfang der Einwendungen zu den dann ausgelegten Planunterlagen noch nicht kennen und auch nicht klar ist, ob gegen einen Planfeststellungsbeschluss Klage eingereicht wird, können wir zum jetzigen Zeitpunkt noch keinen konkreten Terminplan aufzeigen.“

Eines sei aber klar, macht die Bauamt-Pressesprecherin deutlich: Werde man sich im Planungsprozess nicht einig und komme es zur Klage, würde das Projekt um mindestens zwei bis drei Jahre verzögert. Im Fall eines schlussendlichen Erfolges der Trassengegner vor Gericht betrachtet das Bauamt das Thema Ortsumgehung Geiselhöring als erledigt: „Dann“, kündigt Süß an, „verbleibt nur die Beibehaltung des jetzigen Straßenbestandes.“

Der Draht zur Redaktion

Ihr Ansprechpartner in der Redaktion der Laber-Zeitung für die Bereiche Geiselhöring, Laberweinting, Mengkofen und Mallersdorf-Pfaffenberg ist heute ab 14 Uhr:

Andrea Prechtl
Telefon 094 21/94046 13
Fax 094 21/94046 09
redaktion@laber-zeitung.de

? Noch Fragen

Sie haben Fragen zur Zustellung der Allgemeinen Laber-Zeitung?

Vertrieb 094 21/94064 00

Planfeststellungsverfahren

Bei Infrastrukturprojekten wie Umgehungsstraßenbauten, die eine Vielzahl unterschiedlicher Belange berühren, ist von der zuständigen Bezirksregierung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine Erklärung, was hinter diesem sperrigen Begriff eigentlich steht, findet sich etwa auf der Internetseite des bayerischen Verkehrsministeriums:

Demnach ist ein Planfeststellungsverfahren ein besonders geregeltes Baugenehmigungsverfahren, bei dem, unter Abwägung privater und öffentlicher Belange, über die Zulässigkeit verkehrswichtiger, überörtlicher Straßenbauvorhaben entschieden wird. Nach der Anhörung der Betroffenen und der Erörterung können sich auch Änderungen der Planunterlagen ergeben, die dann meist wiederum neu ausgelegt

und erörtert werden müssen. In der dann folgenden Phase entscheidet die Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung) im Planfeststellungsbeschluss sowohl über die Rechtmäßigkeit der Planung als auch über die erhobenen Einwände. Ein positiver Feststellungsbeschluss entspricht einer Baugenehmigung. Dagegen kann geklagt werden.

Beantragt wird die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vom zuständigen staatlichen Straßenbauamt. Die Behörde in Passau will den Vorentwurf ihrer Planungen für „Haindling-Nord“ noch heuer der Bezirksregierung zur Prüfung und Genehmigung vorlegen. Der genehmigte Entwurf ist verbindliche Grundlage für die anschließende Genehmigungsplanung, beziehungsweise das Planfeststellungsverfahren. –lui–

Bauamt setzt auf Dialog

Das Staatliche Bauamt in Passau sieht in der Trassenführung „Haindling-Nord“ die letzte verbleibende Variante für eine Ortsumgehung der Stadt Geiselhöring mit den Gemeinden Hirschling und Perkam. Wie die Bauamt-Pressesprecherin Sabine Süß deutlich macht, wird entweder diese Straße gebaut – oder gar keine: „Wenn diese Variante erfolgreich vor Gericht beklagt werden sollte, verbleibt nur die Beibehaltung des jetzigen Straßenbestandes“, stellt sie klar. „Wir würden zudem die Möglichkeit der Beseitigung der vier höhengleichen Bahnübergänge verlieren, wodurch auch Nachteile für die Bahnstrecke zu verzeichnen wären.“

Süß hofft, dass es gar nicht erst zur Klage kommt – und auch nicht zu langwierigen Verzögerungen und betont, dass das Bauamt in der An-

gelegenheit gesprächsbereit ist und nach Lösungen sucht. Man wolle im weiteren Planungsprozess keinen Kampf gegen die Trassengegner von „Haindling-Nord“ führen. Vielmehr wolle man mit allen betroffenen Bürgern in einen Dialog eintreten, der auch Teil des Planfeststellungsverfahrens sei.

„Bei vergleichbaren Großprojekten konnten so häufig Kompromisslösungen gefunden werden, mit denen beide Seite gut leben konnten“, zeigt sich Süß zuversichtlich. Die Erfahrung zeige, dass volkswirtschaftlich bedeutsame Infrastrukturprojekte durch Klagen meist nur erheblich verzögert, aber in den seltensten Fällen komplett verhindert würden. „Da ist es sinnvoller, sich an einen Tisch zu setzen und gemeinsam einen Kompromiss zu erarbeiten.“ –lui–