



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ruth Müller SPD**
vom 05.07.2018

Ausbau der B 299 – Schnittstellen mit der Pfettrachtalbahn

Beim Ausbau der B 299 im Raum Weihmichl, Arth und Unterneuhausen mit entsprechenden Ortsumfahrungen schneidet die B 299 die Pfettrachtalbahn zwischen Landshut und Unterneuhausen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. An wie vielen Stellen schneidet die B 299 aktuell die Pfettrachtalbahn?
2. An wie vielen Stellen schneidet die B 299 nach dem derzeit geplanten Ausbau mit den Ortsumfahrungen Weihmichl, Arth und Unterneuhausen die Pfettrachtalbahn?
3. a) Wie müssen die Querungen der aktuellen Bahnlinie (ohne Ausbaumaßnahmen) in Zukunft gestaltet werden?
b) Welchen Zeithorizont gibt es dazu?
c) Welche Kosten sind für die jeweiligen Maßnahmen anzusetzen?
4. a) Wie müssen die Querungen der aktuellen Bahnlinie im Rahmen der geplanten Ausbaumaßnahmen ausgeführt werden?
b) Welchen Zeithorizont gibt es jeweils dazu?
c) Welche Kosten sind für die jeweiligen Maßnahmen anzusetzen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 06.08.2018

1. An wie vielen Stellen schneidet die B 299 aktuell die Pfettrachtalbahn?

Aktuell kreuzt die bestehende Bundesstraße (B) 299 die Bahnlinie Landshut – Neuhausen, die von der Pfettrachtalbahn befahren wird, an einer Stelle zwischen Weihmichl und Unterneuhausen.

2. An wie vielen Stellen schneidet die B 299 nach dem derzeit geplanten Ausbau mit den Ortsumfahrungen Weihmichl, Arth und Unterneuhausen die Pfettrachtalbahn?

Mit dem Bau der Ortsumgehung von Weihmichl wird die B 299 die Bahnlinie Landshut – Neuhausen an einer weiteren Stelle queren. Diese Kreuzung ist derzeit als schienengleicher Bahnübergang im Zuge der Staatsstraße (St) 2049 vorhanden, die Staatsstraße wird in diesem Bereich jedoch durch die zu verlegende B 299 ersetzt.

Die aktuell bestehende Kreuzung der B 299 mit der Bahnlinie zwischen Weihmichl und Unterneuhausen wird als Teil der Ortsumgehung von Neuhausen bestehen bleiben, aber höhenfrei ausgebaut.

3. a) Wie müssen die Querungen der aktuellen Bahnlinie (ohne Ausbaumaßnahmen) in Zukunft gestaltet werden?

b) Welchen Zeithorizont gibt es dazu?

c) Welche Kosten sind für die jeweiligen Maßnahmen anzusetzen?

Ohne Ausbaumaßnahmen würden der bestehende Bahnübergang im Zuge der B 299 und der bestehende Bahnübergang im Zuge der St 2049 unverändert bleiben. Sicherheitstechnische Nachrüstungen der bestehenden Bahnübergänge sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant.

4. a) Wie müssen die Querungen der aktuellen Bahnlinie im Rahmen der geplanten Ausbaumaßnahmen ausgeführt werden?

Im Vorentwurf zur Ortsumgehung Weihmichl war vorgesehen, die Kreuzung zwischen Bundesstraße und Bahnlinie höhenfrei mit einem Überführungsbauwerk auszubilden, wobei die B 299 in hoher Dammlage durch das Further Bachtal hätte geführt werden müssen. Da sich die Bahnlinie bereits in einer Dammlage befindet, hätte die erforderliche Bauwerkshöhe des Überführungsbauwerks ca. 8,0 m betragen. Aus schallschutztechnischen Gründen wäre zudem eine 4,0 m hohe, auf dem Bauwerk geführte Lärmschutzwand erforderlich gewesen. Mit einer Höhe von ca. 12,0 m hätte das Bauwerk einen massiven Eingriff in das Landschafts-

bild bedeutet. Aus diesem Grund und aufgrund der schwachen Frequentierung der Bahnlinie Landshut – Neuhausen wurde entschieden, den bestehenden Bahnübergang mit der St2049 als Bahnübergang im Zuge der Bundesstraße schienengleich zu belassen, wofür er nur um wenige Meter verlegt werden muss. Nachgerüstet werden eine neue Signalanlage und eine Schrankenanlage nach dem aktuellen Stand der Technik.

Die bestehende Querung der B299 mit der Bahnlinie zwischen Weihmichl und Unterneuhausen wird höhenfrei ausgebaut, da die Pfettrach und die dann abzustufende heutige B299 ohnehin höhenfrei überführt werden müssen.

b) Welchen Zeithorizont gibt es jeweils dazu?

Im Bedarfsplan sind die Ortsumgehungen Weihmichl und Neuhausen im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Für die Ortsumgehung Weihmichl soll der Antrag auf Planfeststellung noch im Herbst 2018 gestellt werden. Aufgrund mög-

licher Unsicherheiten beim Verlauf des Verfahrens kann derzeit noch keine belastbare Aussage zum Baubeginn getroffen werden. Für die Ortsumgehung Neuhausen wird danach das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

c) Welche Kosten sind für die jeweiligen Maßnahmen anzusetzen?

Im Zuge der Umgehung Weihmichl wird der verlegte Bahnübergang nach aktuellem Stand der Technik mit Signal- und Schrankenanlage ausgestattet. Die Kosten für die neue technische Sicherungsanlage betragen ca. 600–800 Tsd. Euro. Die höhenfreie Lösung aus dem Vorentwurf wäre an dieser Stelle erheblich teurer gewesen.

Für die Ortsumgehung Neuhausen ist ohnehin aufgrund der Topografie, der Querung der bisherigen B299 sowie der Pfettrach ein Kreuzungsbauwerk erforderlich. Die Kosten für das Bauwerk können in diesem Fall nicht ausschließlich der Kreuzung der Bahnlinie zugeordnet werden.