

Verlass dich drauf.

Reaktivierung der Staudenbahn für den SPNV

Gessertshausen - Langenneufnach

Projektinformationsveranstaltung

Fischach, 05. Juni 2024

SWU



Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

SWU Unternehmensbereiche



+ 77 Mio. kWh Wasserkraft

produzieren wir jährlich in unseren regionalen Wasserkraftwerken



+ 5.000 km Netz

betreiben wir für die Versorgung der Region mit Strom, Wärme, Gas und Wasser



+ 675 km Glasfaser

Unser Ziel: alle Häuser in Ulm und Neu-Ulm über Glasfaser zu versorgen



+ 40 Mio. Fahrgäste

nutzen unser ÖPNV-Angebot jährlich



Wir sind ein großes Team



**+ 1.090 Mitarbeiterinnen
und Mitarbeiter**

kümmern sich um eine zuverlässige
Versorgung (Vollzeitstellen)



~ 74 Azubis

einer der größten Ausbildungsbetriebe
der Region



~ 184 Mio. €

Wertschöpfung in der Region

SWU Verkehr – Mobilität in Zahlen



333 Mitarbeiter

Im Fahrdienst, Verwaltung und Werkstätten



~ 40 Mio. Fahrgäste



267,1 km Linienlänge, 22 Linien

davon 20,3 km auf 2 Straßenbahnlinien
seit 01.01.2020 direkt an SWU vergeben



500 Bus- und Bahnsteige



91 Linienfahrzeuge

davon 28 Straßenbahnen
(Combino und Avenio M)
und 63 Omnibusse (Euro VI und Kompakthybrid)



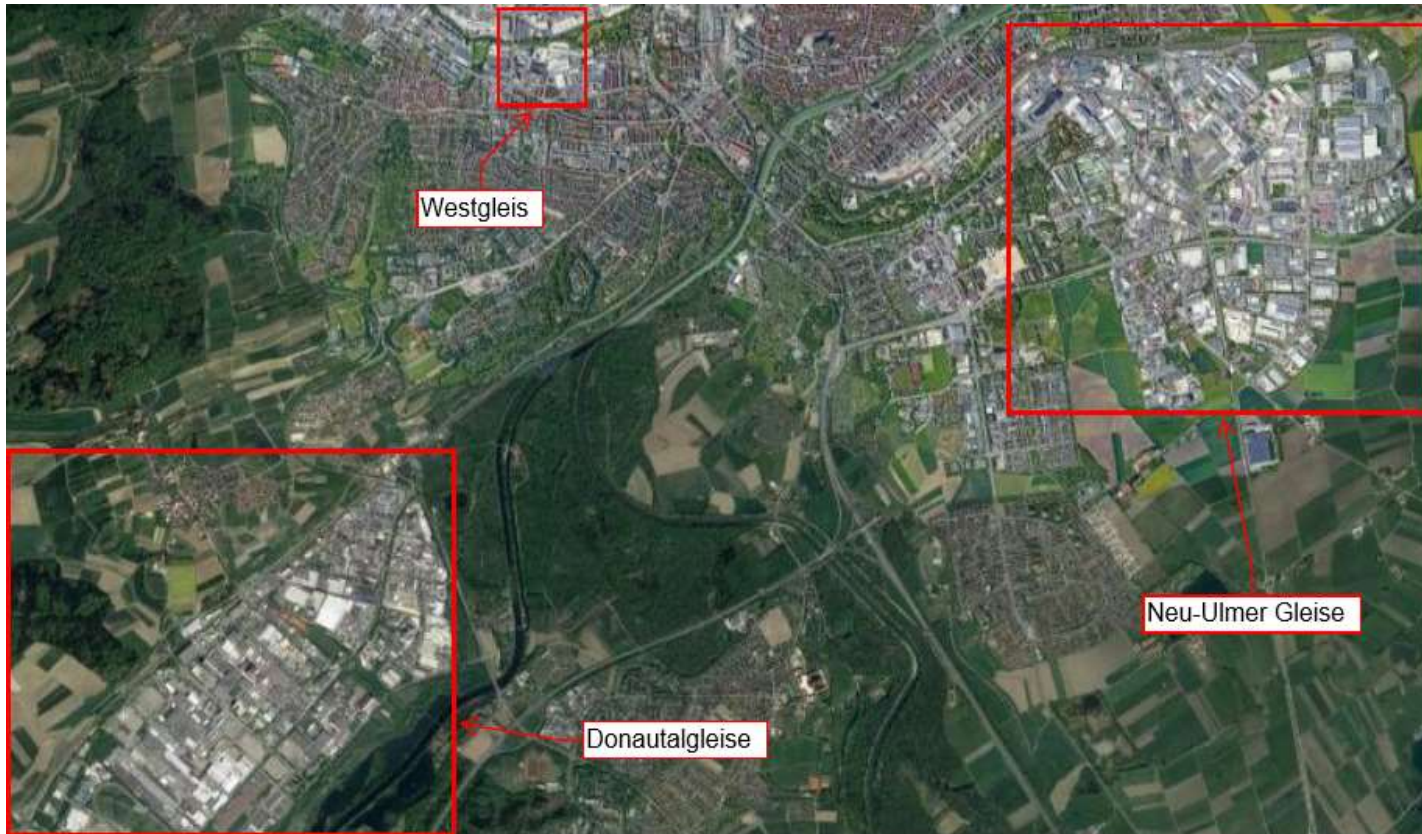
Die Infrastruktur der SWU Verkehr



- Zwei Straßenbahnlinien in Ulm
 - Bus- und Straßenbahnsteige in Ulm
 - Industriegleise Ulm/Neu-Ulm
 - Zwei Bahnstrecken nach EBO
 - Bahnsteig Rechtenstein (Donaubahn)
-
- 93 km Gleis, davon 40 km nach BOStrab
 - 420 Bus- und 97 Bahnsteige
 - Rund 150 Weichen und Gleiskreuzungen
 - 15 Gleichrichterunterwerke
 - 30 Mitarbeiter*innen rund um die Uhr im Einsatz
 - Jährl. 15.600 Zugfahrten u. 4.000 Waggonzustellungen

Entwicklung der Schiene bei der SWU (Eisenbahn)

Industriegleise in Ulm und Neu-Ulm:



Entwicklung der Schiene bei der SWU (Eisenbahn)

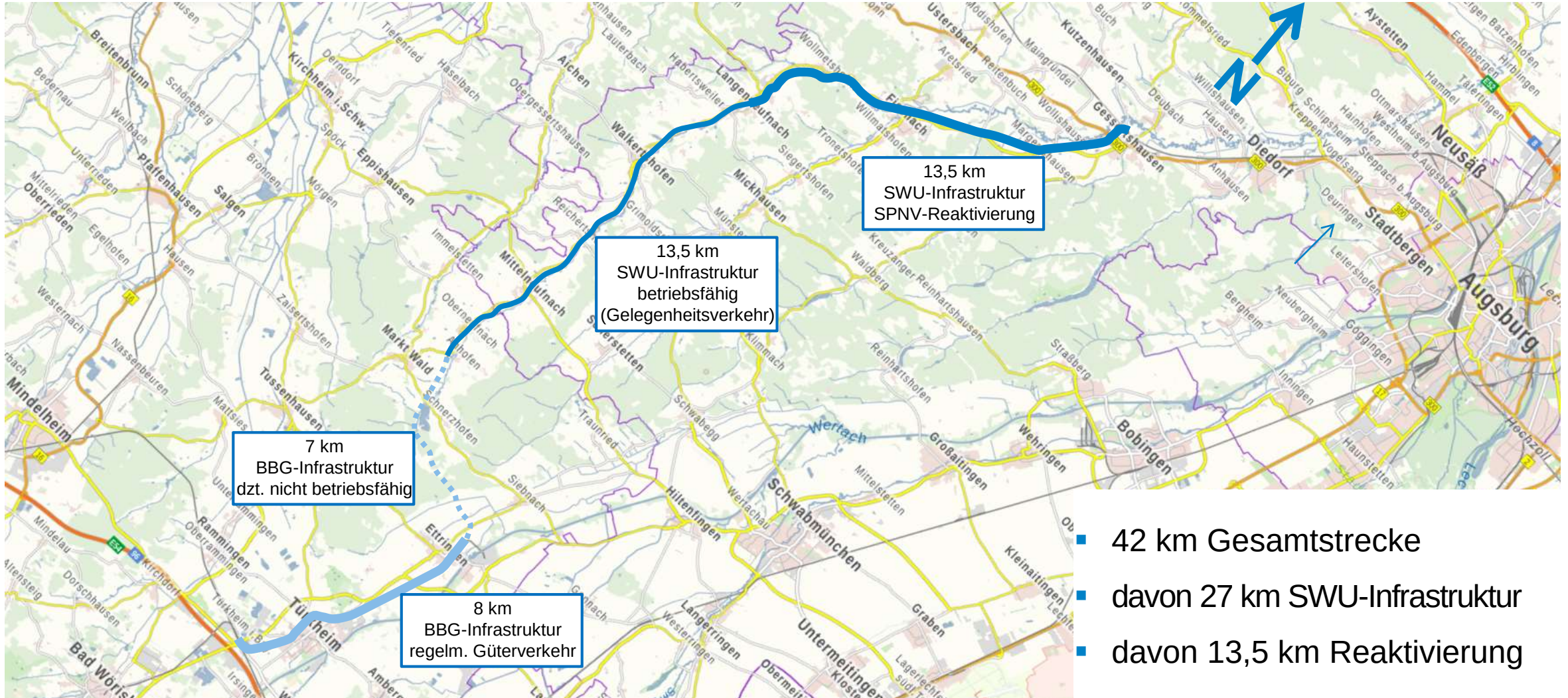
Reaktivierung der Bahnstrecke Senden - Weißenhorn:



Aufbau

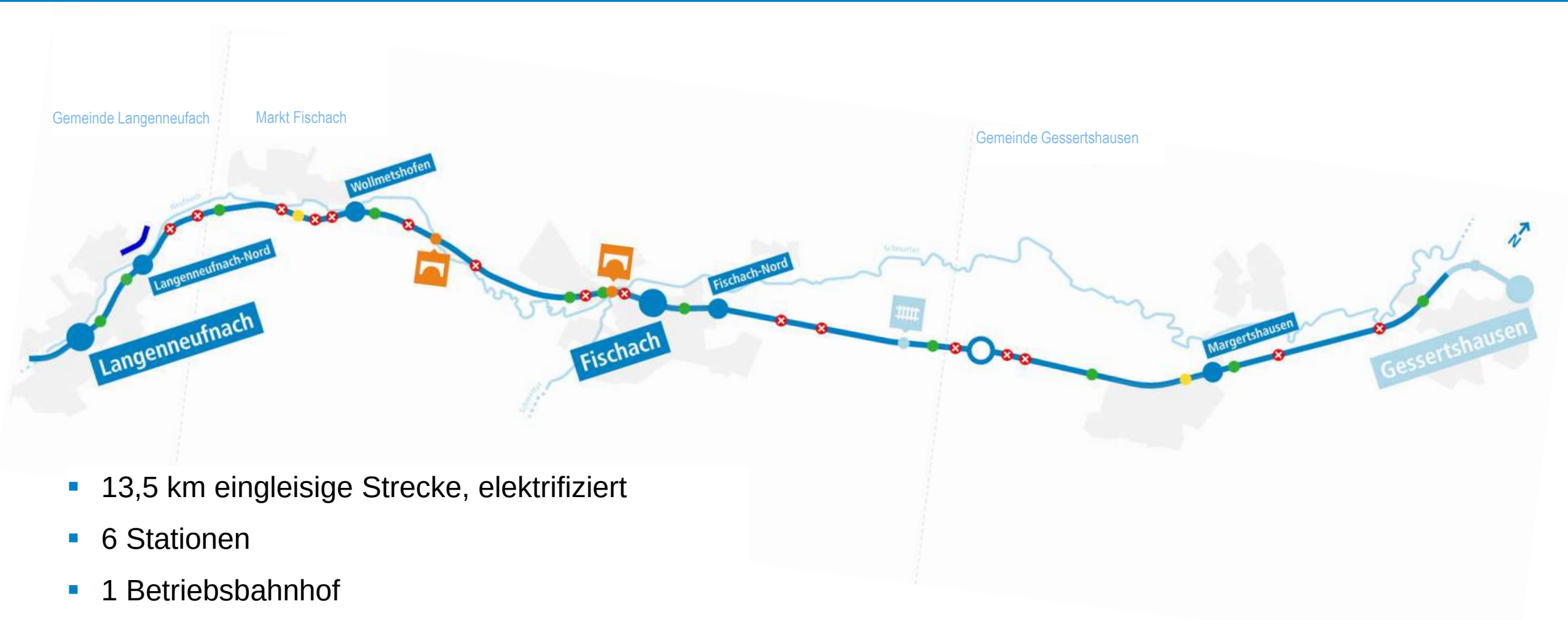
1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Überblick Staudenbahn Gesamtstrecke



- 42 km Gesamtstrecke
- davon 27 km SWU-Infrastruktur
- davon 13,5 km Reaktivierung

Überblick „nördliche Staudenbahn“



- 13,5 km eingleisige Strecke, elektrifiziert
- 6 Stationen
- 1 Betriebsbahnhof
- 29 Bahnübergänge

Fahrgastprognose

Station	Pers./Tag am Querschnitt
Langenneufnach	
	570
Langenneufnach Nord	
	720
Wollmetshofen	
	790
Fischach (Schwab)	
	1.400
Fischach Nord	
	1.670
Margertshausen	
	1.920
Gessertshausen	

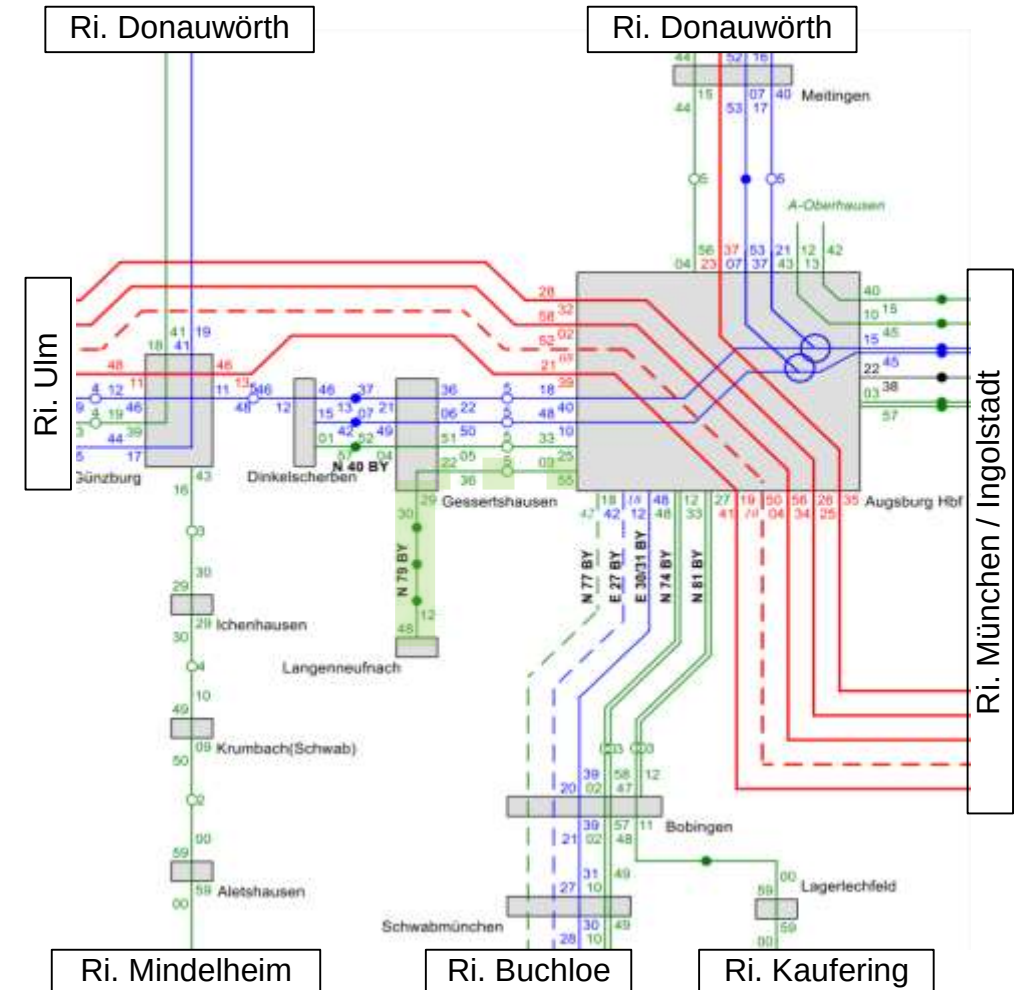
- Mittleres Aufkommen von **1.329 Pers.-km/Strecken-km**
- Vorgabe zum Fahrgastaufkommen von 1.000 Personen-km/Strecken-km für Reaktivierungen in Bayern wird erreicht
- Nutzen-Kosten-Indikator liegt über der erforderlichen 1,0
- Bestellung für Verkehrsleistungen durch die BEG liegt vor



Fahrplan

- Ausschnitt aus dem Fahrplanentwurf Bayern (Netzgrafik)
- Staudenbahn ist eingeplant, Leistungen sind bereits bestellt
- Grundangebot: Stundentakt von ca. 5 bis 24 Uhr
- Umsteigefreie Durchbindungen zum/vom Augsburger Hbf (HVZ)
- Fahrzeit zum Augsburger Hbf ca. 40 min

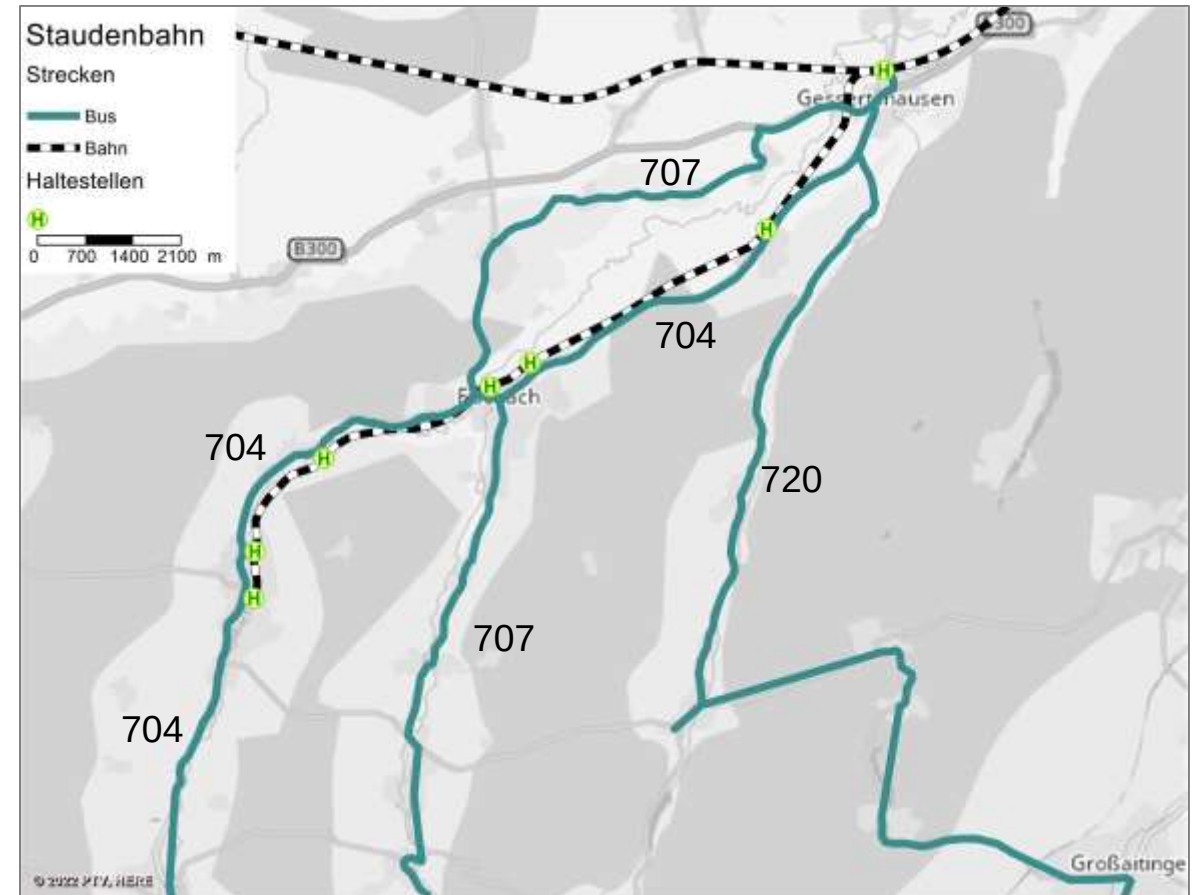
Fahrplan wird derzeit von der BEG anhand der aktuellen tatsächlichen Planung fortgeschrieben.



Einbindung in das regionale ÖPNV-Netz

- Ausweitung der Bus-Anschlussverkehre zu den Stationen Fischach Nord und Langenneufnach
- Aufeinander abgestimmte Fahrpläne
- Kürzung der Buslinie 704 auf den Abschnitt Langenneufnach – Schwabmünchen
- Keine Parallelbedienung Bahn + Bus im Abschnitt Gessertshausen - Langenneufnach

Liniendarstellung zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung!



Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

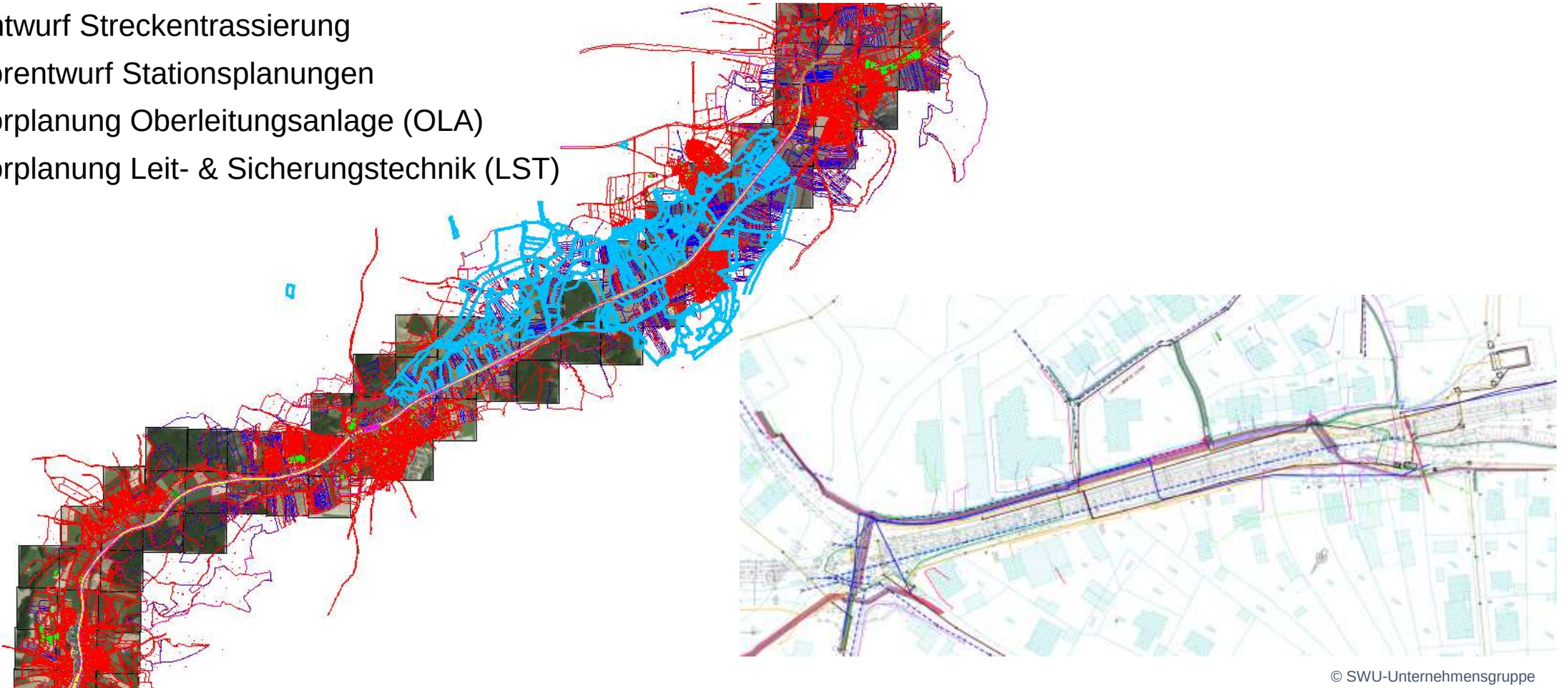
Aktueller Stand

- Abgeschlossen:
 - Erhebung aller bestehenden Leitungen im Bereich der Reaktivierungsstrecke, Sparten-Bestandspläne
 - Festlegung des Untersuchungsrahmens für die umweltplanerischen Erhebungen ("Scoping")
 - Kampfmittel-Verdachtsflächenuntersuchung
 - Baugrunduntersuchung
 - Zustandserhebung und -bewertung der Durchlässe und Brücken



Aktueller Stand

- Abgeschlossen:
 - Entwurf Streckentrassierung
 - Vorentwurf Stationsplanungen
 - Vorplanung Oberleitungsanlage (OLA)
 - Vorplanung Leit- & Sicherungstechnik (LST)



Aktueller Stand

- Regelmäßige Planungs-Jour-Fixe mit und zwischen den Gewerken, tlw. Iterativ
- DB InfraGO plant geschwindigkeitsoptimierte Bahnhofseinfahrt Gessertshausen
- Abstimmungen mit
 - DB AG
 - Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
 - ALE
- Faunistische Erhebung und Biotoptypenkartierung läuft
- Verkehrsanlagenplanung Bahnübergänge hat begonnen
- Gespräche zu Bahnübergängen und Grunderwerb
- Gespräche mit den Kommunen bzgl. Park+Ride / Bike+Ride
- Ortsbegehung mit Planfeststellungsbehörde und LEA am 29.04.2024

Aktueller Stand

- Einige laufende Arbeits- und Planungsschritte:
 - Fachplanung OLA (Oberleitungsanlage)
 - Konzepte für die Ingenieurbauwerke
 - Ausschreibung weiterer Planungsgewerke
 - BEG hat Fahrzeitenberechnung erstellt (auf Grundlage der aktuellen Streckenplanung und E-Traktion), Fahrplan folgt
- Außerdem u. a.:
 - Abstimmung vorgezogener Maßnahmen (z. B. Sanierung Durchlässe) mit dem ALE
 - SWU-Unterhaltsmaßnahmen auf der Gesamtstrecke bis Markt Wald (Schwellen austauschen, Spurfehler beseitigen, Vegetationskontrolle, Nacharbeiten der Bahngräben für optimale Wasserableitung, ...)
 - Erste Bedarfsverkehre konnten wieder stattfinden (Rock`n`Loc-Festival bis Markt Wald, Straßenbahntransport bis Fischach)

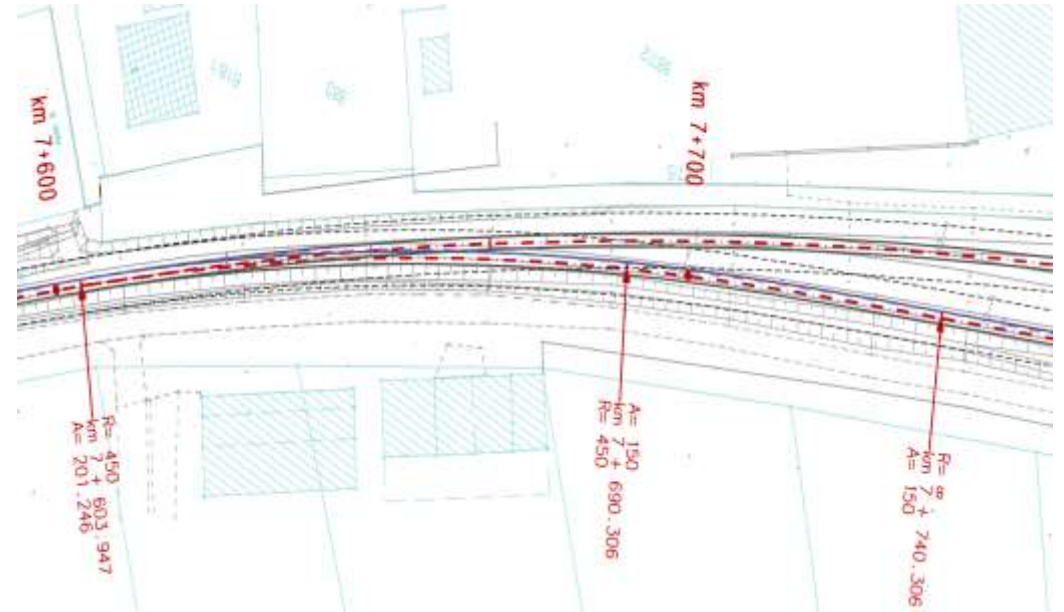
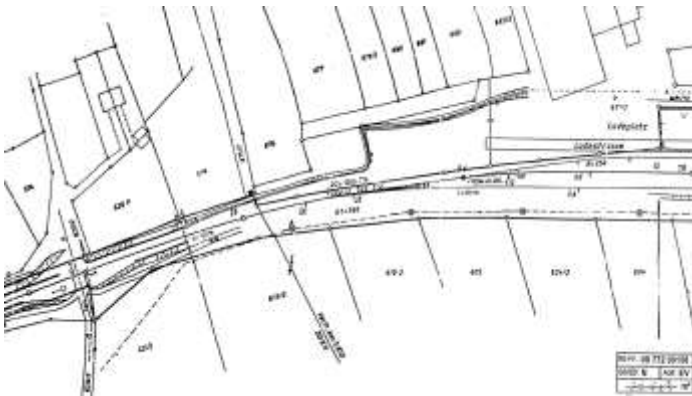


Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Strecke und Geschwindigkeiten

- Gesamte Strecke wurde anhand alter Bestandspläne „nachtrassiert“
- Grundsätzlich wird das Streckengleis in der selben Lage wie bisher erneuert, nur geringfügige Optimierungen



Strecke und Geschwindigkeiten

Im für den SPNV zu reaktivierenden Abschnitt:

- Höchstgeschwindigkeiten:
 - Gessertshausen – Fischach: 140 km/h
 - Fischach – Wollmetshofen: 110 km/h
 - Wollmetshofen – Langenneufnach: 90 km/h
- Genaue Entwurfsgeschwindigkeiten wurden der BEG als Grundlage für eine aktualisierte Fahrplankonstruktion zur Verfügung gestellt
- Infrastrukturgrenze wurde festgelegt: Bahn-km 0+820

Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Standardausstattung der Stationen

- 155 m Nutzlänge (optional 170 m)
- Eine oder zwei barrierefreie Bahnsteigkanten, $H = 76 \text{ cm}$
- Breite Außenbahnsteig an Haltepunkten: 2,75 m
- Breite Mittelbahnsteig an Bahnhöfen: 6,00 m
- Eine barrierefreie Zugangsmöglichkeit („geneigter Weg“)
- Meistens eine zusätzliche Treppe, um Wege abzukürzen
- Ausstattung:
Wartehalle, Beleuchtung, Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Sitzbank, Mülleimer, teilw. Geländer an der Rückseite
- Ergänzend durch die Gemeinden:
P+R-Anlage, B+R-Anlage, evtl. zusätzliche Zuwegung

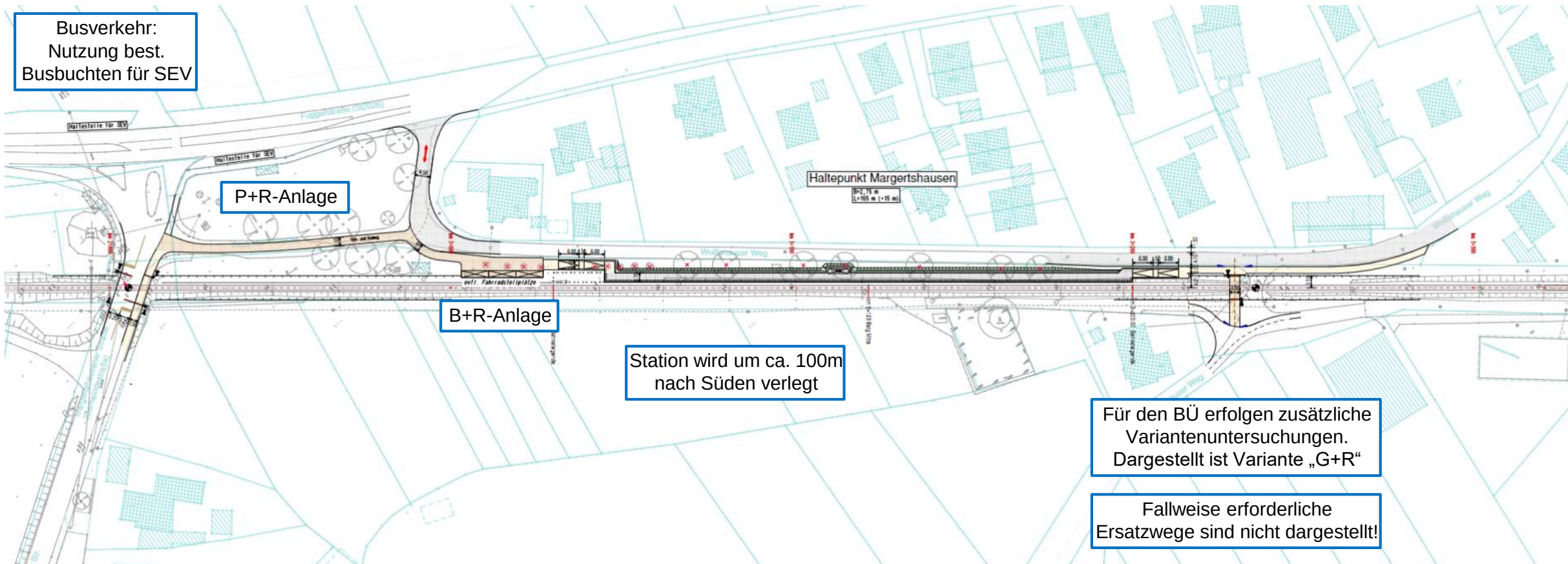


Haltepunkt Margertshausen

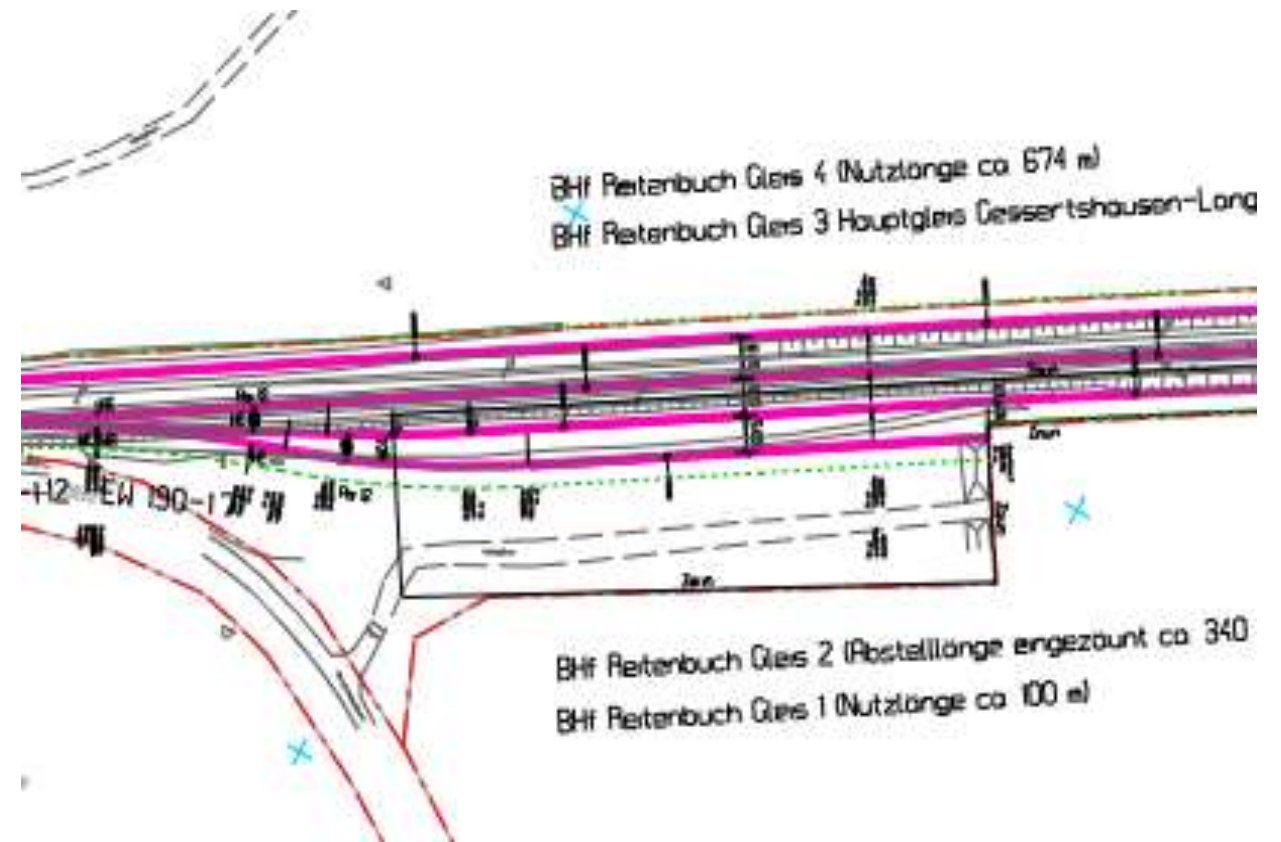


Haltepunkt Margertshausen

■ Arbeitsstand mit Planungsüberlegungen

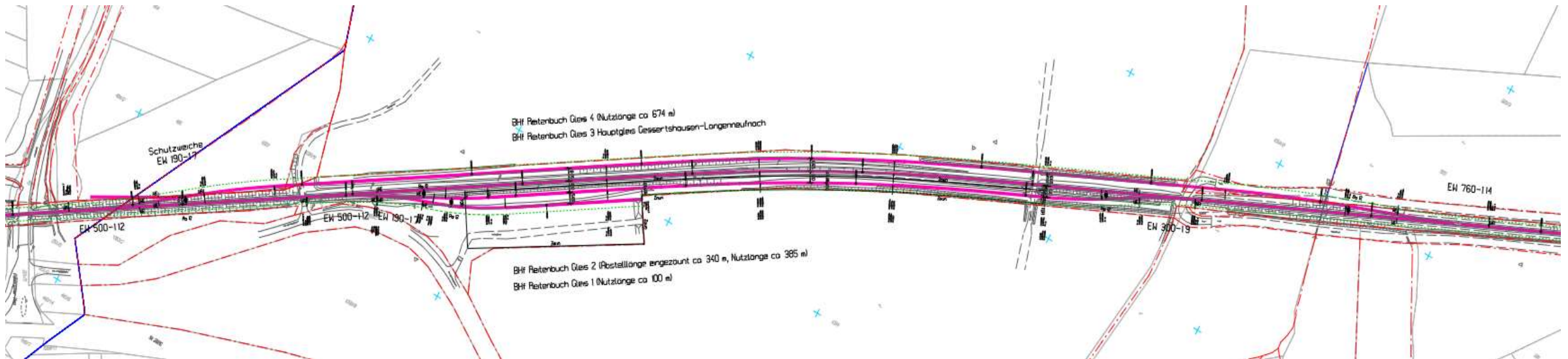


Betriebsbahnhof Reitenbuch



Betriebsbahnhof Reitenbuch

- Gl. 1: Stumpfgleis für Streckenunterhalt (nach Bedarf), NL = ca. 100 m, nicht elektrifiziert, eingezäunt
- Gl. 2: Gleis zum Abstellen von max. 4 Triebwagengarnituren, NL = ca. 340 m, eingezäunt
- Gl. 3: Streckengleis
- Gl. 4: fallweise Kreuzungsgleis, mit eins. Schutzweiche, NL = ca. 670 m und Umfahrgl. für Holzverladeplatz;



Betriebsbahnhof Reitenbuch

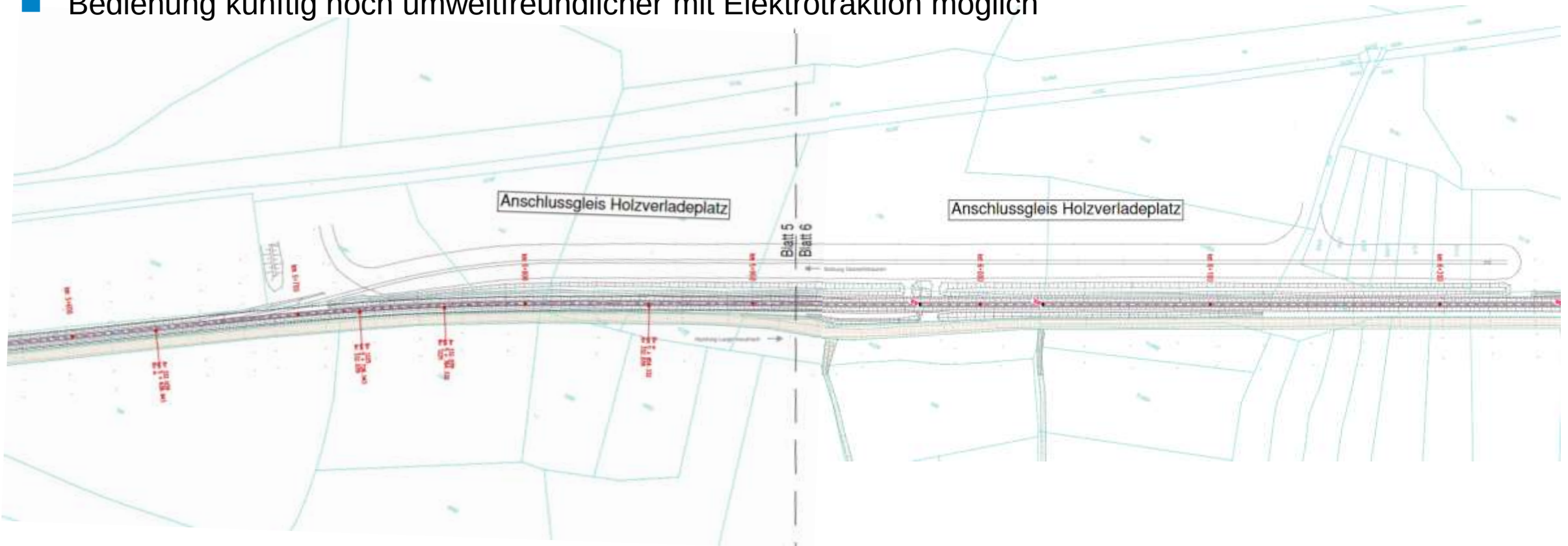
- Abstellung von Triebwagen:
 - Abstellung statt in Fischach Bahnhof neu im Wald Reitenbuch
 - Vorteile:
Günstigere Emissionsbeurteilung, weniger Platzbedarf in Fischach
- Güterverkehr (Holzladeplatz Reitenbuch):
 - Rangieren statt in Fischach Bahnhof neu im Wald Reitenbuch
(wegen der Länge können Ganzzüge zum und aus dem Holzladeplatz ohne Zugtrennung nur im Wald Reitenbuch umfahren werden)
 - Vorteile:
Entfall unwirtschaftlicher Rangierfahrten nach Fischach, weniger Platzbedarf in Fischach, Rangiergleis im Wald Reitenbuch kann auch als Kreuzungsgleis für Personenzüge verwendet werden zur Verringerung von Verspätungen

Holzverladeplatz Reitenbuch



Holzverladeplatz Reitenbuch

- bleibt grundsätzlich unverändert
- Bedienung künftig noch umweltfreundlicher mit Elektrotraktion möglich

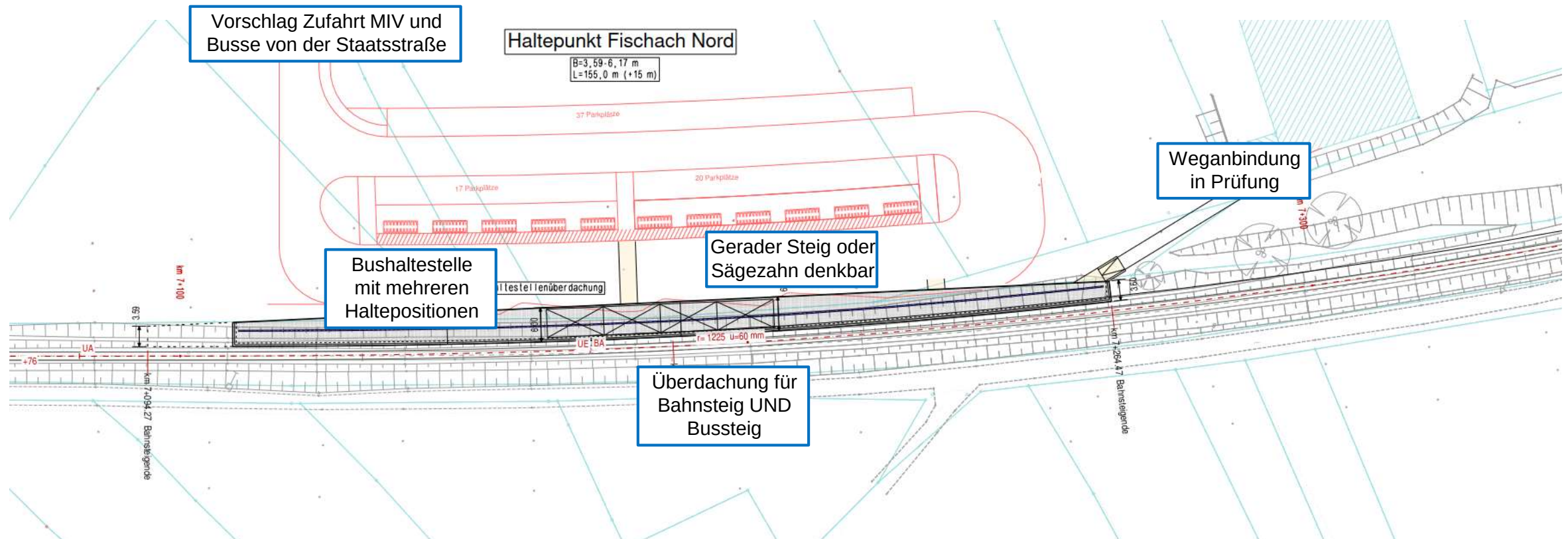


Haltepunkt Fischach Nord

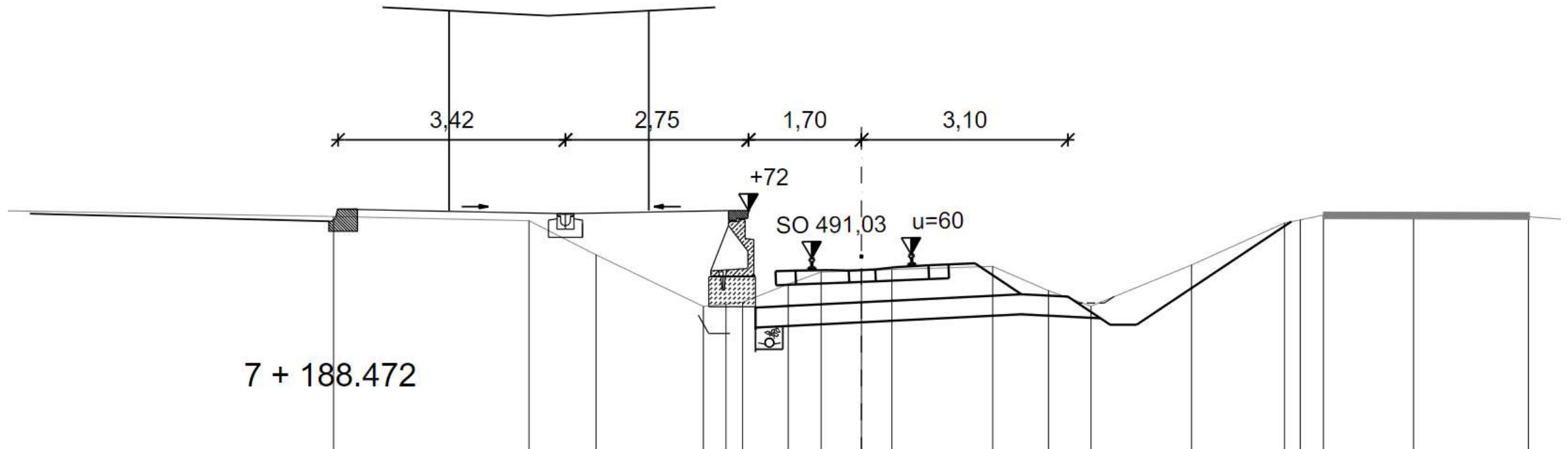


Haltepunkt Fischach Nord

- Neue Station zur besseren Erschließung sowie zur Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr
- Abstimmung mit der Entwicklung der Umgebung, insbes. Zufahrt Staatsstraße und P+R-Anlage



Haltepunkt Fischach Nord

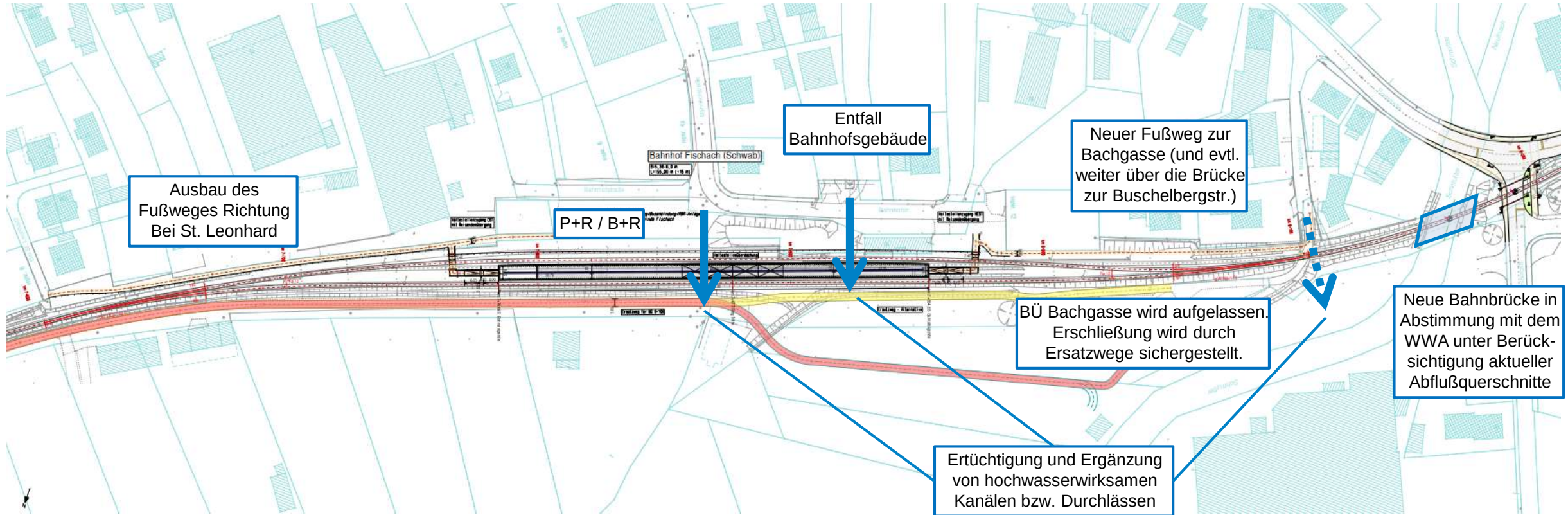


Bahnhof Fischach (Schwab)



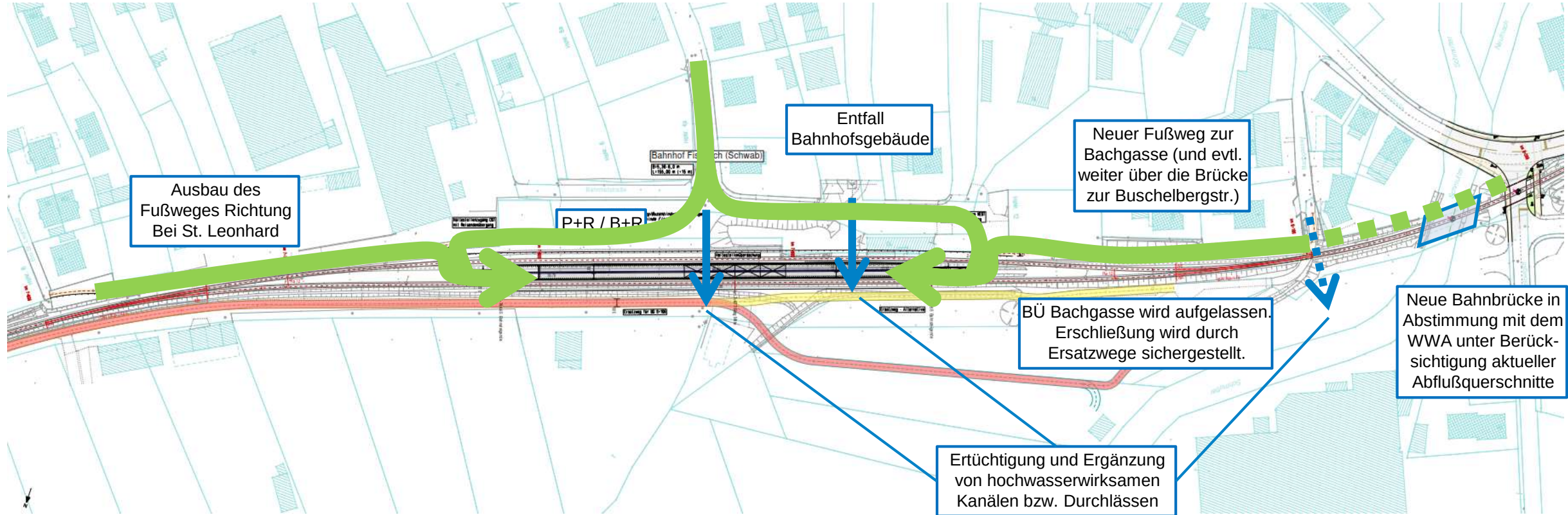
Bahnhof Fischach (Schwab)

- Bahnhof mit zwei Gleisen für Zugkreuzungen



Bahnhof Fischach (Schwab)

Fußläufige Erschließung des Bahnhofs und optimale Einbindung ins örtliche Wegenetz

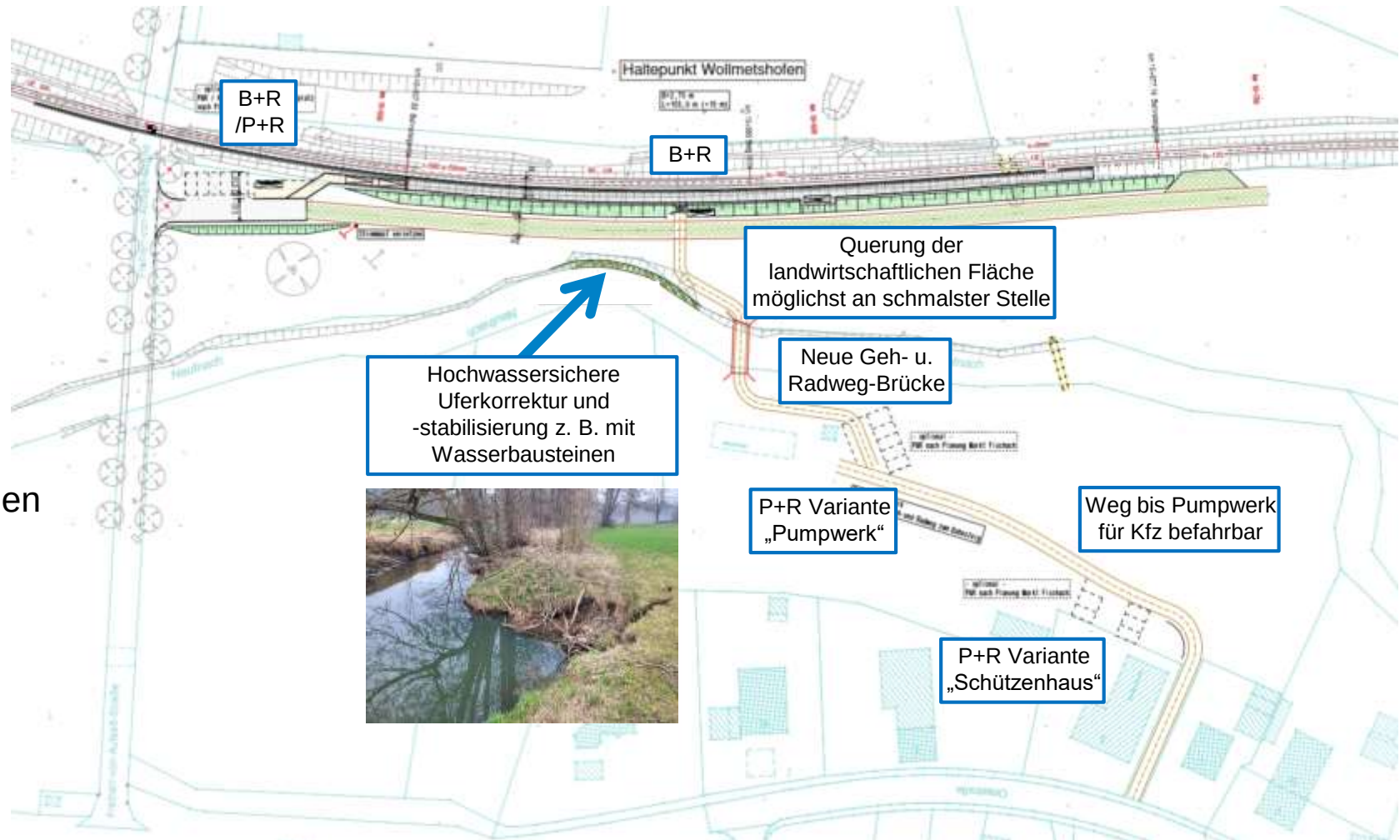


Haltepunkt Wollmetshofen



Haltepunkt Wollmetshofen

- Verlegung um ca. 250 m nach Süden
- Günstigere Erreichbarkeit
- Maßgebliche Belange u.a.:
 - Mögliche gemeindliche Nutzungen
 - Möglichkeiten der Eigentümer
 - Landwirtschaft
 - Hochwasserschutz
 - Fahrgastfreundlichkeit
 - Vorgaben des Fördergebers

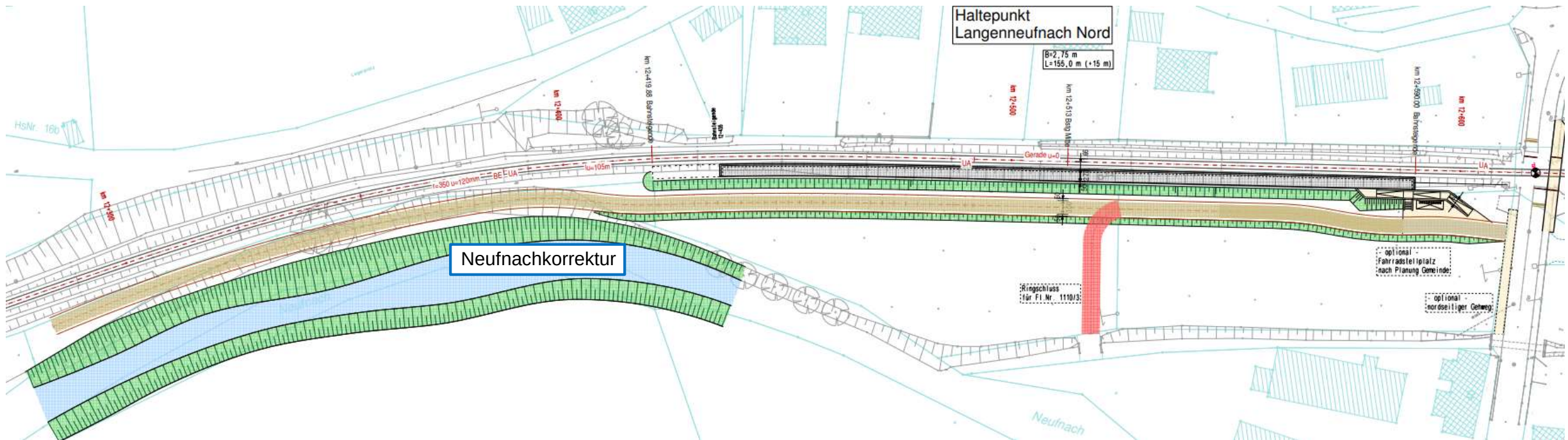


Haltepunkt Langenneufnach Nord



Haltepunkt Langenneufnach Nord

- Mehrere Varianten denkbar und abzustimmen:
 - P+R-Platz
 - B+R-Anlage
 - Fußgängerführung am BÜ Weberstraße

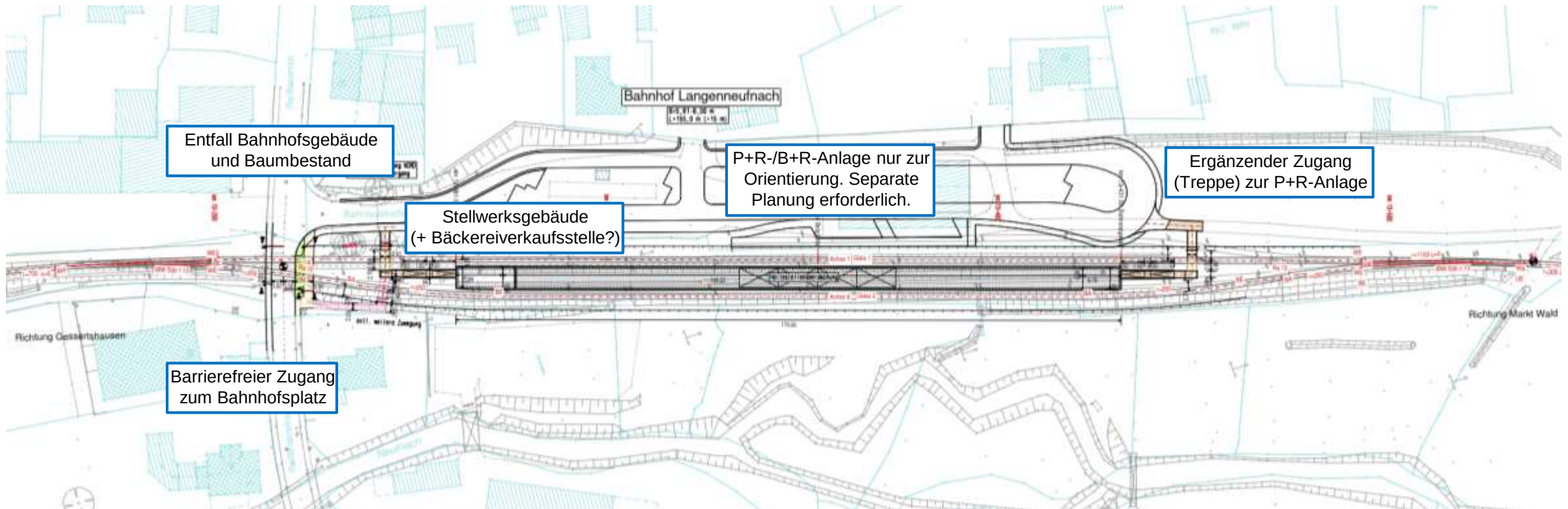


Bahnhof Langenneufnach



Bahnhof Langenneufnach

- Bahnhof mit zwei Gleisen für Zugkreuzungen oder zum Umsteigen auf Anschlussverkehr



Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Bahnübergänge

- Aktuell bis Langenneufnach 29 Bahnübergänge, d.h. im Durchschnitt alle 440 m ein BÜ !
- Auflassung (= Schließung) von bis zu 19 Bahnübergängen
- Modernisierung (= technische Sicherung) aller verbleibenden BÜ im zu reaktivierenden Streckenabschnitt

Beispiel Strecke Senden – Weißenhorn: Vorher - Nachher



Bahnübergänge (Gessertshausen)

Nr.	Str.-km	vorh. Sich.	Verkehrsweg	Bez.	Ziel/Fragestellung
1	0,564	n. t. g.	Gemeindestraße	Brunnenmühlstr.	Erhalten + Technisch sichern (Planung DB)
2	1,097	Blilo H	Bundesstraße	B300	Erhalten + Technische Sicherung erneuern
3	1,544	n. t. g.	Feldweg		Auflassung + Ersatzweg
4	2,362	n. t. g.	Feldweg		Auflassung
5	2,902	n. t. g.	Gemeindestraße	Margertshauser Str.	Erhalten + Technisch sichern
6	3,236	n. t. g.	Feldweg		Zusätzliche Variantenuntersuchung
7	4,045	n. t. g.	Feldweg		Erhalten + Technisch sichern
8	4,710	n. t. g.	Feldweg		Auflassung + Ersatzwege
9	4,798	n. t. g.	priv. Waldweg		Auflassung + Ersatzwege
10	5,226	n. t. g.	priv. Waldweg		Auflassung + Ersatzwege

Bahnübergänge (Fischach)

Nr.	Str.-km	vorh. Sich.	Verkehrsweg	Bez.	Ziel/Fragestellung
11	5,390	n. t. g.	Gemeindestraße		Erhalten + Technisch sichern
12	6,354	n. t. g.	Feldweg		Auflassung + Ersatzweg
13	6,680	n. t. g.	Feldweg		Auflassung + Ersatzweg
14	7,524	n. t. g.	Gemeindestraße	Gartenstr.	Erhalten + Technisch sichern
15	8,106	n. t. g.	Gemeindestraße	Bachgasse	Auflassung + Ersatzweg
16	8,193	n. t. g.	Kreisstraße	Buschelbergstr.	Erhalten + Technisch sichern
17	8,269	n. t. g.	priv. Weg		Auflassung. Evtl. Wegenetz ergänzen
18	8,415	n. t. g.	Staatsstraße	Neufnachstr.	Erhalten + Technisch sichern
19	9,365	n. t. g.	Feldweg		Favorit: Auflassung
20	10,023	n. t. g.	priv. Feldweg		Auflassung + Ersatzweg
21	10,443	n. t. g.	Gemeindestraße	Freiherr-von-Aufseß-Str.	Erhalten + Technisch sichern
22	10,634	n. t. g.	Fußweg		Auflassung
23	10,755	n. t. g.	priv. Feldweg		Auflassung
24	10,958	n. t. g.	priv. Feldweg		Zusätzliche Variantenuntersuchung
25	11,087	n. t. g.	priv. Feldweg		Auflassung
26	11,674	n. t. g.	Feldweg		Erhalten + Technisch sichern

Bahnübergänge (Langenneufnach)

Nr.	Str.-km	vorh. Sich.	Verkehrsweg	Bez.	Ziel/Fragestellung
27	11,863	n. t. g.	priv. Feldweg		Auflassung
28	12,110	n. t. g.	Feldweg		Auflassung + Ausgleichsfläche
29	12,613	n. t. g.	Gemeindestraße	Weberstr.	Erhalten + Technisch sichern
30	13,212	n. t. g.	Gemeindestraße	Raiffeisenstr.	Erhalten + Technisch sichern
31	13,534	n. t. g.	Fußweg		Keine Änderung

Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Wege, Gewässer

- Änderungen an Wegen wurden z. T. schon im Vorgriff auf das Vorhaben zusammen mit der BBG Stauden umgesetzt
- Restliche Änderungen im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens geplant
- Parallelwege sind wichtig nicht nur für die Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke, sondern auch für das Wartungs- und Rettungskonzept der Strecke
- Abstand Gleis - Weg auf Fahrleitungsmaste abzustimmen, abhängig u. a. von Höhenunterschied und Entwässerung
- Ersatzwege für aufzulassende Bahnübergänge werden in das Konzept eingebunden



Wege, Gewässer

Neufnachkorrektur:

- Gewässer hat sich im Laufe der Zeit an den Bahndamm angenähert
- Standfestigkeit kann gefährdet werden
- Korrektur des Bachbetts auf etwa 150 m
- Anlage eines Rettungs- und Betriebsweges (in Prüfung)

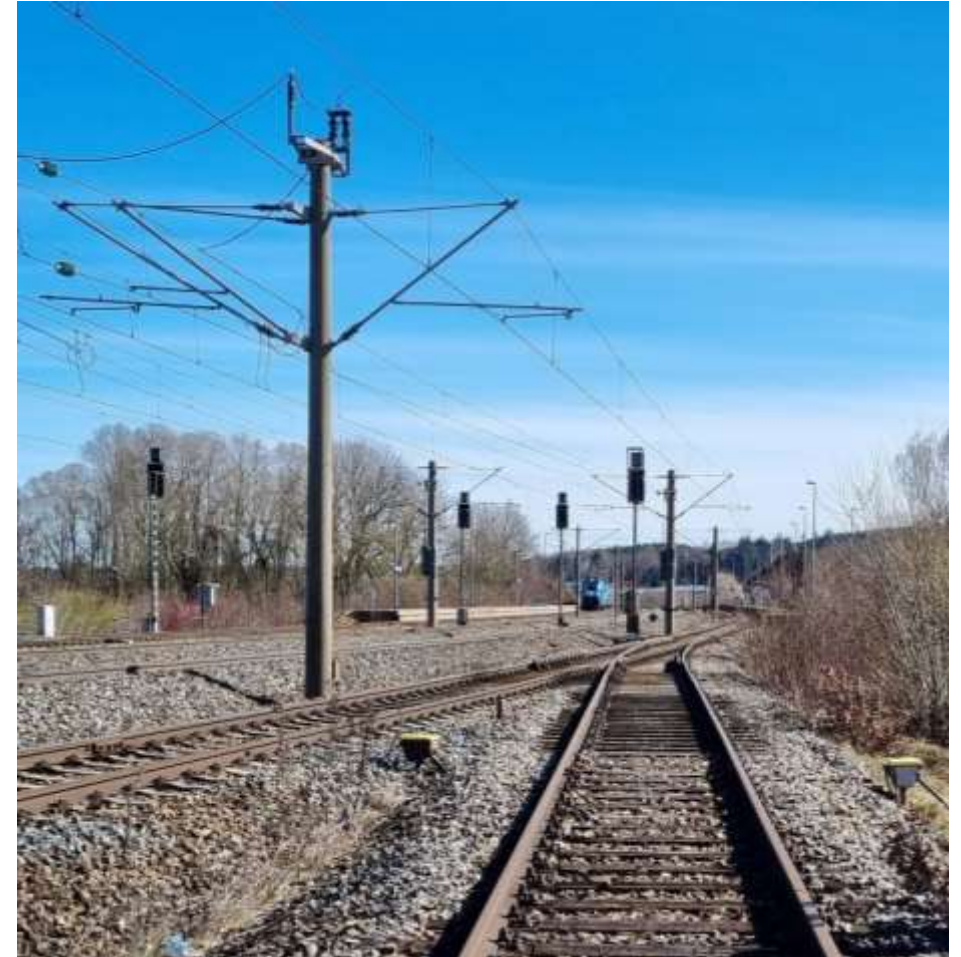


Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

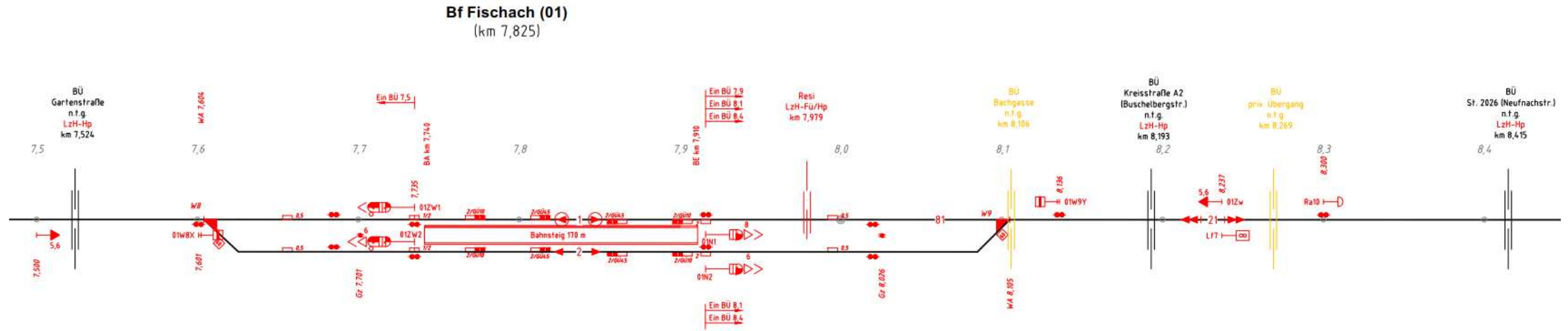
Fachplanungen / Gutachten

- Unterschiedliche Fachplanungen je nach Leistungsphase
- Derzeit aktuell z. B.
 - Fachplanung LST/BÜ/EEA/Whz
 - Fachplanung OLA
 - Ingenieurbauwerke
- Ergänzung durch weitere Fachplanungen und Gutachten bis z. B. Schall- und Erschütterungsgutachten



Fachplanungen / Gutachten

Beispiel LST-Planung (Ausschnitt):



Fachplanungen / Gutachten

Beispiel Schall-/Erschütterungsgutachten:

- Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens
- Beurteilung des Baulärms, des Verkehrslärms sowie der betriebsbedingten Erschütterungen
- Vermeidungsmaßnahmen werden bereits in der Planung berücksichtigt

Vermeidungsmaßnahme/Hinweis	Vorteil/Begründung
Einsatz von Elektrotriebzügen	Reduktion des Geräuschpegels insbesondere beim Beschleunigen
Stationen der SWU, maximal mögliche Reduzierung der Emissionen	Anzeigetafeln können auf Knopfdruck vorgelesen werden, es gibt aber keine regulären Lautsprecherdurchsagen
Nächtliche Zugabstellung im Betriebsbahnhof außerhalb der Ortslagen	Keine Beeinträchtigung von Anwohnern durch Emissionen abgestellter Fahrzeuge
Güterverkehr ist in der Infrastruktur und im Fahrplan grundsätzlich berücksichtigt	zukünftig muss nicht mehr durch Fischach gefahren werden, um das Anschlussgleis Reitenbuch zu erreichen

Fachplanungen / Gutachten

Vermeidungsmaßnahme/Hinweis	Vorteil/Begründung
Geräuschkulisse des modernen elektrischen Triebwagenverkehrs ist geringer als die Lärmentwicklung einer durchschnittlichen Ortsdurchfahrt einer Staats- oder Kreisstraße	Quantitativ sehr viel geringer, da nur 2 bis 4 Züge in der Stunde vorbeifahren. In den Nachtstunden zwischen 24 u. 5 Uhr ist zudem kein bzw. nur stark eingeschränkter Zugverkehr zu erwarten.
Im Falle einer Verlegung oder Neueinrichtung von Stationen (betrifft Margertshausen, Fischach-Nord, Wollmetshofen, Langenneufnach-Nord) wird ein Schallgutachten durchgeführt werden. Wird im Zuge der Planfeststellung durchgeführt.	Gemäß BImSchV wird bewertet, ob eine wesentliche Veränderung oder Überschreitung des lokalen Grenzwertes durch Verschiebung/Einrichtung der Station stattfindet. Wenn ja, dann besteht Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, Maßnahmen an der Strecke).
Beitrag zur Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrtsstraßen	Weitgehender Entfall der ca. 50 Busse pro Tag, die durch die Orte verkehren. Durchschn. Besetzungsgrad: <u>Pkw</u> ca. 1,4 Pers. <u>Zug</u> : Bis zu 215 Pers. Auf der Staudenbahn werden künftig ca. 2.300 Fahrgäste/Tag erwartet

Aufbau

1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Planfeststellungsverfahren

Anwendung des PFV:

Wenn zahlreiche öffentliche und private Belange berührt sind, die sinnvollerweise nur durch ein gesamthafes Verwaltungsverfahren bearbeitet werden können.

Erfordernis der Planfeststellung ergibt sich aus §18 AEG.

Planfeststellungsbehörde: Regierung von Oberbayern.

Zweck des Planfeststellungsverfahrens:

Planfeststellungsbeschluß schafft Baurecht.

Eine einzige gesamthafte Gestattung, ggf. mit Auflagen.

PFB ersetzt alle anderen behördlichen Genehmigungen

PF-Unterlagen entsprechen im Wesentlichen auch der Vorbereitung des Vorhabens für den Zuwendungsantrag.

Umfang des Planfeststellungsverfahrens:

Einreichung aller Unterlagen mit dem vollen Untersuchungsumfang.

Bei Reduzierung Untersuchungsumfang besteht Risiko, daß bei Einwendungen zeitaufwändig ergänzt werden muß.

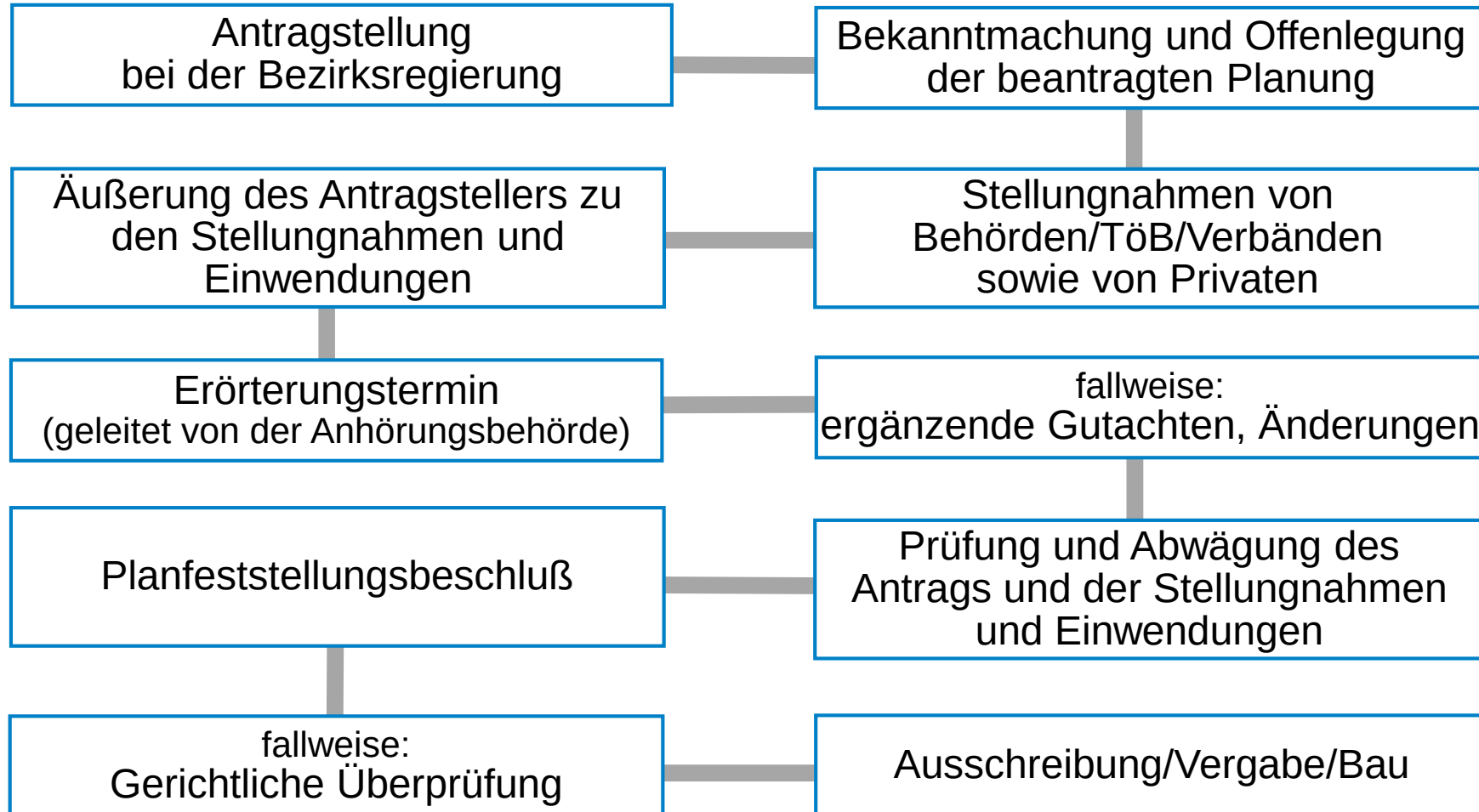
Abschluß des PFV:

Planfeststellungsbeschluß (§74 VwVfG)

Dauer eines Planfeststellungsverfahrens:

RvO geht von 12 (optimal) bis 15 Monaten Verfahrenslaufzeit aus

Allgemeiner Ablauf



Planfeststellungsverfahren

Bürgerbeteiligung:

- Auslegungszeit: 1 Monat ab bekanntgemachtem Termin
- Äußerungsfrist: 1 Monat nach der Auslegungszeit
- Rechtsbehelfsfrist: 1 Monat nach Planfeststellungsbeschluß
- Klage ist zulässig, wenn der Kläger sich in seinen eigenen Rechten verletzt sieht.
- Einwendungen und Klagen im PF-Verfahren verursachen eine Verzögerung, jedoch keine Verhinderung des Vorhabens, wenn das allgemeine verkehrliche Interesse überwiegt

Aufbau

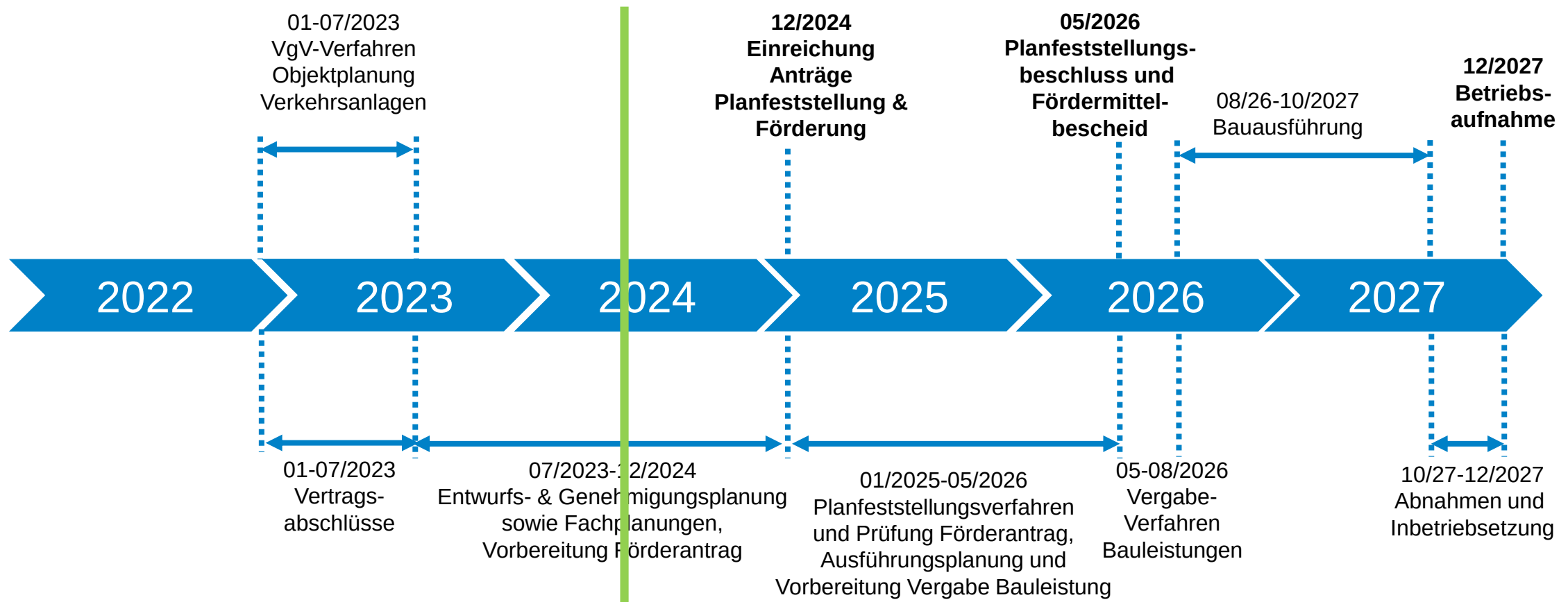
1. Die SWU stellt sich vor
2. Überblick Staudenbahn / Geplanter Betrieb
3. Aktueller Stand
4. Strecke und Geschwindigkeiten
5. Stationen
6. Bahnübergänge
7. Wege, Gewässer
8. Fachplanungen / Gutachten
9. Planfeststellungsverfahren
10. Ausblick

Nächste Schritte / Ausblick

Thema	Zuständig
Verfeinerung Stationsplanung	Verkehrsanlagenplaner / SWU
Verkehrsanlagenplanung Bahnübergänge	Verkehrsanlagenplaner / SWU
Abgleich und Finalisierung LST-Planung	Fachplaner / SWU
Vergabe weiterer Planungen und Gutachten	SWU
Auswertung der Brücken- und Durchlaßprüfungen	Gutachter / SWU
Erhebungen für landschaftspflegerische Begleitplanung	Fachplaner
Fahrplanerstellung	BEG / SWU
Rettungskonzept, Abstimmung Parallelwege	Feuerwehr / SWU
Abstimmungen mit WWA für Hochwasserschutz	SWU
Klärung aufzulassende Bahnübergänge, Planung Ersatzwege	Gemeinde / SWU
P+R-/B+R-Planung	Gemeinde / Verkehrsanlagenplaner
Besprechung und Absicherung Grunderwerb	Gemeinde

Nächste Schritte / Ausblick

Terminplan „best case“, d.h. ungestört



Verlass dich drauf.

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**

SWU



Verlass dich drauf.

SWU

Wir sind gerne für Sie da!

- „Get together“ und Fragekarten im Foyer
- www.swu.de/staudenbahn
- staudenbahn@swu.de

