



**Neubau der Eisenbahn ABS 38
im Bereich Dorfen Ostseite
Lageplan Maßstab 1:2.000**

München, den 4.8.2017,
22.12.2017, 2.7., 27.8.2019,
14.10.2019
Kartengrundlage: Luftbild Microsoft Bing,
amtliche Flurkarte

M. Vierung
**VIAREGG
RÖSSLER
GmbH**

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der vorliegenden Planung verbleiben bei den
Autoren, insbesondere die Rechte zur planarischen und baulichen Verwertung.
Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

Kilometrierung alle 100 m

Damm Einschnitt
 Bach
 Graben (Entwässerung, kleiner Bach)

Höhenangabe Schienenoberkante über/unter natürlichem Geländeverlauf
 Neubau Eisenbahn zweigleisig (rot: Gleise, weiß: Schotter, beige: Seitenstreifen; Strichdicke rot entspricht Abstand Schienen)
 Höhenangabe Straße Oberkante über/unter natürlichem Geländeverlauf
 Gabionen-Stützwand 4 bis 7 m hoch
 Gabionen-Stützwand unter 4 m hoch
 Abwasserkanal neu/Bestand
 Abwasserkanal obsolet
 Für Bebauung geeignete Flächen

Ausbau S12084 geplant und sinnvoll, damit OU Kloster Moosen nicht zur Abkürzung genutzt wird

mögliche Ausgleichsfläche mit Öffnung des Baches
alternativ alle Bahnflächen als Ausgleichsfläche, wenn zeitgleich Planfeststellung

alternative Streckenführung Neubau bis S12084



optionaler neuer Bahnsteigzugang (nur feste Treppen)
 Bahnhofstraße Höhenlage Achse Kanal unverändert optional kleiner Kreisvk. (überfahrbar)
 P+R (ist) 230 Plätze
 P+R Entfall 120 Plätze
 Orfinger Graben wird über Tunneldecke geführt
 Sanierung Orfinger Graben (HW-Schutz), neues Rohr unter Bfstr.
 Ende redundante Graben-Entwässerung
 Projekt BU-Beseitigung (Teil des Eisenbahnprojekts)
 Separates Projekt Gemeindestraße Umfahrung Kloster Moosen
 Ende der Tieferlegung
 Ex-BU Mooschuster
 Wampelshamer Graben
 Orfinger Graben heute für 2000 l/sec ausgelegt
 Orfinger Graben
 Zebrastrafen oder Aufpflasterung
 weitere Gehwege im Rahmen der weiteren städtebaulichen Planung
 Erschließungsstraße "Neuer Bahndamm"
 Busbahnhof
 Empfangsgebäude
 Tunnel B15 Länge: 158 m
 Quervergütung B15 mit +120 m Tunnel und 5-er Kreisvk. (Anbind. neuer Bahndamm)
 Schnitt km 46,77
 Bohrpfahlwand (GW-durchläss.)
 HW-Fanggraben offen
 HW-Fanggraben offen oder verrohrt
 oben: Betonstützwand unten: Bohrpfahlwand (GW-durchlässig)
 2 Überholgleise 750 m Nutzlänge
 S-Bahn-Wendegleise
 optionale Deckelung
 Durchfahrungsgleise außen
 oben: Betonstützwand unten: Bohrpfahlwand (GW-durchlässig)
 Zufahrt Ex-Meindl-Gelände plus Bahnsteigzugang Ost (separates Projekt)
 Tunnel Meindl Länge: 42+18 bis 345m Mehrkosten Voll-Deckelung 4 Mio €
 Aufschüttung Meindl-Gelände auf 452,5 bis 454 m
 Schnitt km 47,25
 Schnitt km 47,0
 Schnitt km 47,5
 Schnitt km 48,07
 Schnitt km 48,23
 Tiefpunkt Streckenentwässerung
 Ende Streckenentwässerung
 Regenwasserbehandlung
 mögliche Ausgleichsfläche mit Öffnung des Baches
 alternativ alle Bahnflächen als Ausgleichsfläche, wenn zeitgleich Planfeststellung
 alternative Streckenführung Neubau bis S12084
 r=200m
 Ausbau S12084 geplant und sinnvoll, damit OU Kloster Moosen nicht zur Abkürzung genutzt wird