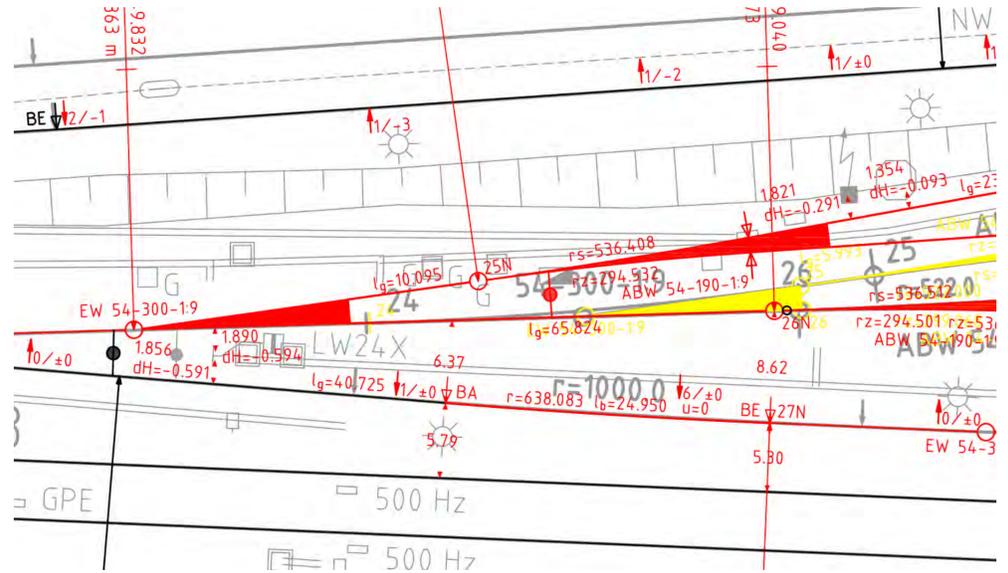
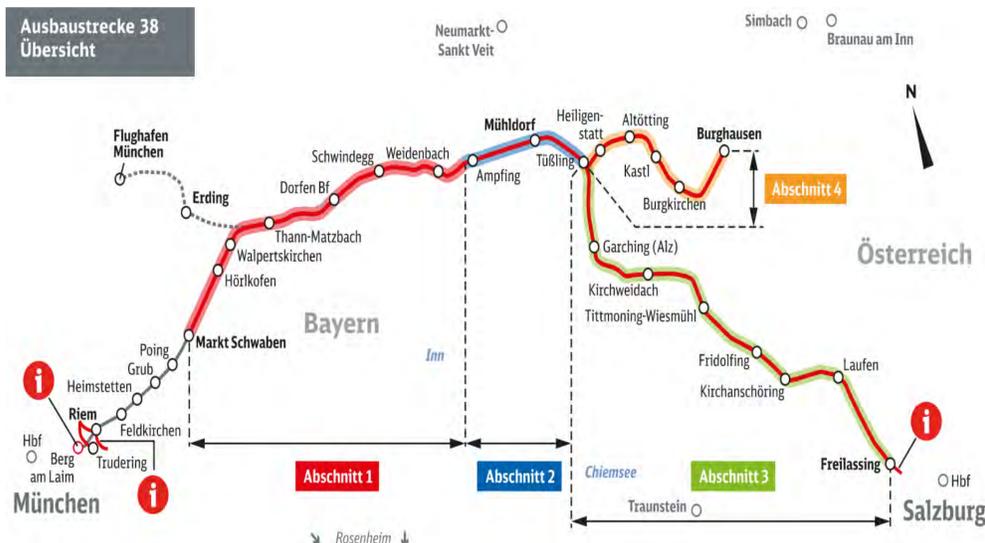


Trassierungsänderungen und Neubauplanungen am Beispiel des Knotenbahnhofs Mühldorf am Inn



Ausschnitt aus einem Trassierungsentwurf

Die Neuplanung des Bahnhofs Mühldorf ist Bestandteil des Projekts „Ausbaustrecke 38“. Diese Strecke verläuft von München nach Freilassing bzw. Burghausen, es verkehren Personen- sowie Güterzüge. Die Strecke wird intensiv genutzt und es werden steigende Zugzahlen prognostiziert. Deshalb wurde die Strecke schon teilweise zweigleisig ausgebaut.

Der Bahnhof Mühldorf stellt den wichtigsten Knotenpunkt der Strecke dar und erfüllt derzeit nicht die Anforderungen, daher sind Umbaumaßnahmen erforderlich.

Güterzüge haben eine maximale Länge von 720 m, deshalb werden insbesondere zum Abstellen dieser Züge Gleise mit einer Länge von 740 m benötigt. Im Bahnhof Mühldorf erfüllt aktuell nur ein Gleis diese Forderung, zwei weitere Gleise sollen dementsprechend umgebaut werden.

Bei der Neutrassierung wurden in der westlichen Ausfahrt der Abstellgleise mehrere Weichen verlegt. Zwei Gleise erreichen dadurch eine Länge von über 740 m.

Da die Strecke elektrifiziert werden soll, müssen Masten für die Oberleitung aufgestellt werden. In mehreren Bereichen des Bahnhofs reicht der Abstand zwischen den Gleisen dafür nicht aus. Bei der Neutrassierung dieser Bereiche mussten Gleise verschwenkt und Weichen verschoben werden, um ausreichend Platz zu schaffen.

Für eine geplante Wasserstofftankstelle wurde eine Gleisanbindung trassiert.

Da der zweigleisige Ausbau in Bereich Mühldorf bereits umgesetzt wurde, ist der Bahnhof stark ausgelastet. Zur Vereinfachung des Betriebsablaufs sind deshalb weitere Neubauplanungen erforderlich.

Im Personenbahnhof von Mühldorf wurde aufgrund des erhöhten Reisendenaufkommens ein weiteres Bahnhofsgleis trassiert.

Im Osten des Bahnhofs wurde neben mehreren Bestandsweichen eine neue Weichenverbindung trassiert. So wird eine neue Fahrmöglichkeit und damit die gleichzeitige Ein- und Ausfahrt von Zügen in und aus dem Bahnhof realisiert.

Bei der Trassierung wurde die Planungssoftware ProVI verwendet. Die geltenden Richtlinien der Deutschen Bahn sowie die parallel laufenden Planungen anderer Projektbeteiligten waren zu berücksichtigen. Es wurden Trassierungsentwürfe und ein Erläuterungsbericht angefertigt.

Das Projekt „Ausbaustrecke 38“ endet voraussichtlich erst 2031. Es ist zu erwarten, dass sich die Anforderungen noch ändern werden und die Planungen dementsprechend überarbeitet und angepasst werden müssen.