

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	4. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten
Datum/Uhrzeit:	15.03.2023, 14:30 bis 16:45 Uhr
Ort:	Großer Sitzungssaal der Gemeinde Großkarolinenfeld
Teilnehmende:	Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Jakob Wallner (Großkarolinenfeld) Herbert Hoch (Rosenheim) Franz Lukas (Rosenheim) Sebastian Gschwendtner (Rosenheim) Stefan Adam (Bürgermeister Schechen) Armin Gleis (Schechen) Christoph Baumann (Schechen) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Hans Thiel (Tuntenhausen) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Monika Rodermund (DB Netz AG) Steven Schäuble (DB Netz AG) Torsten Brähler (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Marc Schumm (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Felix Hoffmann (ifok) Dr. Arne Spieker (ifok)

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen
3. Blick in die Planungswerkstatt
4. Ausblick

1. Begrüßung

Der Moderator Arne Spieker eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Herr Bürgermeister Bernd Fessler begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden im Sitzungssaal der Gemeinde Großkarolinenfeld.

Dieter Müller, Projektabschnittsleiter für den Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten bei der DB Netz AG, begrüßt die teilnehmenden Mitglieder im Namen des gesamten Teams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme. Außerdem stellt Dieter Müller die weiteren Anwesenden seitens der DB Netz AG als auch die beiden externen Planer vor.

Arne Spieker präsentiert die Tagesordnung (s.o.).

2. Aktuelle Themen

Arne Spieker stellt den grundsätzlichen Ablauf der Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten vor, bei welcher der Bundestag über die Vorzugstrasse sowie die Kernforderungen der Region entscheidet (Folie 5). Anschließend stellt er den Sachstand zum Koordinierungsangebot der DB Netz AG und den Strukturierungsgesprächen vor (Folie 6-7). Zudem berichten Arne Spieker und ein Mitglied von einem heute stattgefundenen Termin mit dem Landrat und den Bürgermeistern des Landkreises Rosenheim. Ferner berichtet ein Mitglied von einem gestrigen Termin mit Herrn Staatsminister Bernreiter, der den Bedarf für das Projekt klar bejaht habe.

Nachfolgende Beispiele bisheriger Parlamentarischer Befassungen zu Bahnprojekten wurden auf Vorschlag der Moderation und Einverständnis der teilnehmenden Mitglieder nachträglich dem Protokoll hinzugefügt:

- [Hanau-Gelnhausen \(Teil Hanau-Würzburg-Fulda\)](#)
- [ABS Lübeck-Schwerin](#)
- [ABS Rotenburg-Verden](#)
- [ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden](#)

Fragen und Diskussion

- Mehrere Mitglieder betonen die Wichtigkeit davon, kurze und prägnante Kernforderungen zu erarbeiten. Ein Mitglied ergänzt, dass die Region Einigkeit demonstrieren müsse.
- Ein Mitglied sagt, dass nur technisch realisierbare Kernforderungen gestellt werden sollen. Eine Verknüpfungsstelle im Berg sei beispielsweise nicht zielführend.
- Ein Mitglied fragt, wer der Adressat der Kernforderungen sei. Christian Tradler, Projektleiter der DB Netz AG, erläutert daraufhin den Prozess der Parlamentarischen Befassung im Detail.
- Ein Mitglied kritisiert, dass das Thema Überholgleise erst 2021 in einem Dialogforum thematisiert worden sei. Dies sei aus einer Recherche der Moderation hervorgegangen. Das Mitglied bittet die Bahn, die Höhenquerungen noch einmal entsprechend zu prüfen. Christian Tradler antwortet, dass die technische Umsetzbarkeit im Rahmen des Eingangs einer Kernforderung für die Parlamentarische Befassung bewertet werde.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen

Torsten Brähler, Projektleiter der beauftragten Ingenieurgesellschaft ABS 36 – Ostermünchen–Innleiten, gibt einen Überblick des Arbeitsstandes zur Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (Folien 9-12).

- Ein Mitglied fragt, wie mit den Besitzverhältnissen der freiwerdenden Flächen im Falle des Rückbaus der Bestandsgleise umgegangen werde. Christian Tradler antwortet, dass diese Fragen erst in der Phase der Genehmigungsplanung beantwortet werden könnten.
- Ein Mitglied fragt nach der Reihenfolge der Gleisanordnung. Torsten Brähler erläutert, dass die Bestandsgleise außen, die Neubaugleise innen und die Überholgleise an zweiter und fünfter Stelle angeordnet würden.
- Ein Mitglied fragt, wann mit einer Variantenentscheidung gerechnet werden könne. Dieter Müller antwortet, dass man noch in der Planung sei und diese erst abschließen müsse, bevor die Kosten ermittelt und eine Entscheidung auf Basis einer Abwägung verschiedener Faktoren vorgenommen werden könne. Hierbei würde man sich mit der Gemeinde Tuntenhausen abstimmen.
- Ein Mitglied fragt, ob die Bahn einer kommunalpolitischen Präferenz bei der Entscheidung folgen würde. Dieter Müller antwortet, dass im Planungs- und Entscheidungsprozess eine Abstimmung mit der Gemeinde vorgenommen würde. Steven Schäuble ergänzt, dass bei einer Unzufriedenheit mit der

Variantenentscheidung, die andere Variante beispielsweise als Kernforderung in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden könne.

Alternative Vorlandbrücke

Marc Schumm, Teilprojektleiter konstruktiver Ingenieurbau der beauftragten Ingenieurgesellschaft ABS 36 – Ostermünchen–Innleiten, stellt die Alternative Vorlandbrücke anhand eines Lage- und Höhenplans (Folien 14-15) vor. Außerdem geht er auf die Baugrundthematik und die damit verbundenen Untersuchungen (Folien 16-18) ein. Nach einer Vorstellung der Rahmenbedingungen (Folie 19) präsentiert er die verschiedenen Varianten: Spannbeton-Hohlkasten gemäß Rahmenplanung, Spannbeton-Plattenbalken, Stahlverbund-Plattenbalken (Folien 20-27).

- Ein Mitglied fragt, ob mit Blick auf die folgenden Geländeerhöhungen (Fahrtrichtung Ostermünchen) eine folgende Tunnel- oder eine Troglösung möglich sei. Marc Schumm antwortet, dass die Topografie in den Trassierungen durch eine Troglösung berücksichtigt würde. Christian Tradler ergänzt, dass Tunnel nur in den Bereichen vorgesehen seien, in denen aus topografischen Gründen oder verdichteten Siedlungen eine obertägige Trassenführung nicht realisierbar sei.
- Ein Mitglied fragt, warum die Gradienten der Vorlandbrücke höher als der Damm sei. Marc Schumm antwortet, dass dies dem natürlichen Verlauf entspräche und generell eine Durchsicht unterhalb der Brücke mit leicht höheren Pfeilern besser sei.
- Ein Mitglied verweist auf ein anderes Projekt (Westtangente Rosenheim) und die dortigen Baugrundthematiken. Marc Schumm antwortet, dass man mit den dort beteiligten Ingenieurbüros/Beteiligten im Austausch stünde.
- Ein Mitglied fragt, ob die Durchgängigkeit des Grundwassers gewährleistet sei. Marc Schumm antwortet, dass vor allem in den oberen Bereichen der Kiesschichten eine Grundwasserströmung vorläge. Die Durchgängigkeit sei zu diesem Planungsstadium sichergestellt, würde jedoch in der Genehmigungsplanung nochmals vertieft untersucht werden.
- Ein Mitglied fragt, ob die Varianten kostentechnisch miteinander vergleichbar seien. Marc Schumm antwortet, dass derzeit statische Untersuchungen/Massenermittlungen vorgenommen würden und daran anschließend die Kostenermittlung erfolge.
- Ein Mitglied fragt nach der Schallauswirkung von Stahlkonstruktionen. Marc Schumm antwortet, dass es sich hierbei um eine Stahlverbundkonstruktion handle, die mit Unterschottermatten ausgestattet sei, sodass keine Nachteile gegenüber einer reinen Betonkonstruktion vorliegen würden.

- Ein Mitglied fragt, ob in Bayern eine vergleichbar lange Brücke bestünde. Marc Schumm antwortet, dass seiner Kenntnis nach in Bayern keine vergleichbare Brücke bestünde und die Saale-Elster-Brücke der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle beispielsweise mit 6,5 Kilometern etwas länger wäre.
- Ein Mitglied fragt, ob die Baustraße zu Service-Zwecken erhalten werden müsste. Marc Schumm antwortet, dass gewisse Wege für die Instandhaltung vorgesehen sein müssten. Steven Schäuble ergänzt, dass es sich hierbei weniger um eine Straße, sondern um einen mit Kies befestigten Weg handeln würde, der unterhalb der Brücke läge.
- Ein Mitglied fragt nach dem Kostenunterschied der beiden Lösungen (Vorlandbrücke/Damm). Marc Schumm antwortet, dass zu diesem Zeitpunkt noch keine valide Aussage zu den Kosten getroffen werden könne. Dieter Müller ergänzt, dass zunächst die technische Planung abgeschlossen werden müsse.
- Ein Mitglied fragt nach dem Vorgehen zum Tunnelausbruch Innleiten. Christian Tradler antwortet, dass dieser beispielsweise zum Damm- oder Straßenbau genutzt werden könne, sofern dieser geeignet sei. In den nächsten Planungsphasen werde ein Bodenverwertungskonzept entworfen, welches Aussagen zur Verwertung des Ausbruchs träge.

Innbrücke

Marc Schumm präsentiert die untersuchten Varianten sowie die Planungsrahmenbedingungen (Folien 29-30). Anschließend stellt er die ausgeschiedenen Varianten (Folien 31-33) und die weiterverfolgten Varianten (Folien 34-36) vor.

- Ein Mitglied fragt, welche Auswirkungen ein solches Bauwerk auf die lokalen Rettungs- und Feuerwehrkräfte habe. Marc Schumm antwortet, dass für Brücken von bis zu fünf Kilometern keine besonderen Anforderungen an Rettungsmöglichkeiten bestünden.

4. Ausblick

Dieter Müller präsentiert die wesentlichen Planungsthemen bis zur nächsten Sitzung des Dialogforums (Folie 38) und gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 39).

- Ein Mitglied fragt, ob aufgrund des Flächenverbrauchs im Bereich der RO29 ebenfalls eine Brückenlösung und im Bereich Mühlbach-Haslau eine Tunnellösung untersucht werde. Dieter Müller antwortet, dass in diesem Abschnitt verschiedene Varianten untersucht würden und er gerne für Gespräche dazu bereit sei.

Dieter Müller dankt für die Teilnahme und den guten Austausch.

Erstellt durch: Felix Hoffmann, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 4. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten am 15.03.2023



NETZE

Brenner-Nordzulauf 4. Dialogforum

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

15.03.2023 | Großkarolinenfeld



Kofinanziert von der
Europäischen Union

- 1. Begrüßung**
- 2. Aktuelle Themen**
- 3. Blick in die Planungswerkstatt**
- 4. Ausblick**

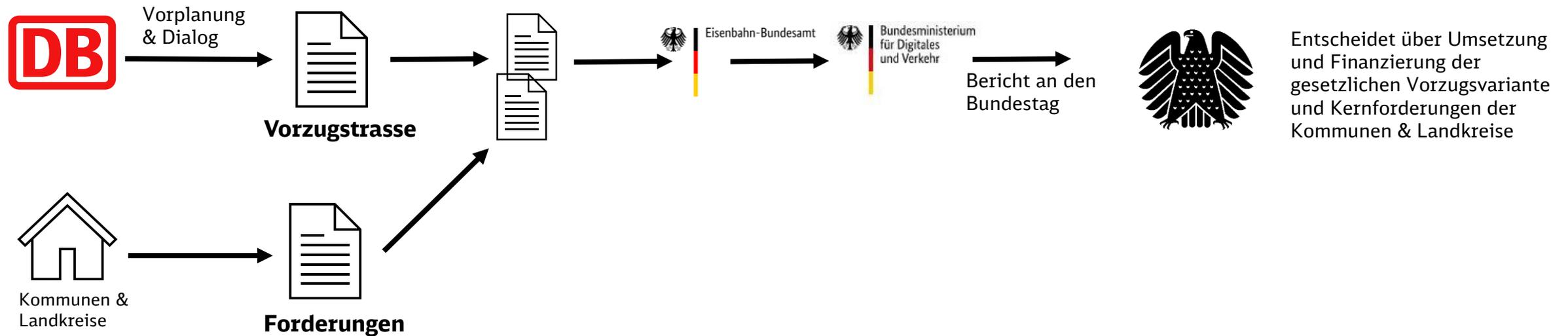
Begrüßung

Aktuelle Themen

A thick red horizontal line underlining the title.

Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Ablauf & Forderungen



Forderungen der Region

- Nach Abschluss der Vorplanung entscheidet der Deutsche Bundestag über die Finanzierung der einzelnen Kernforderungen der Region. Diese sind Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Finanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen ($NKV > 1$) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Parlamentarische Befassung im Projekt Brenner-Nordzulauf

Koordinationsangebot der DB Netz AG

Strukturierungsgespräche zum Vorgehen der Erarbeitungen von Forderungen der Region:

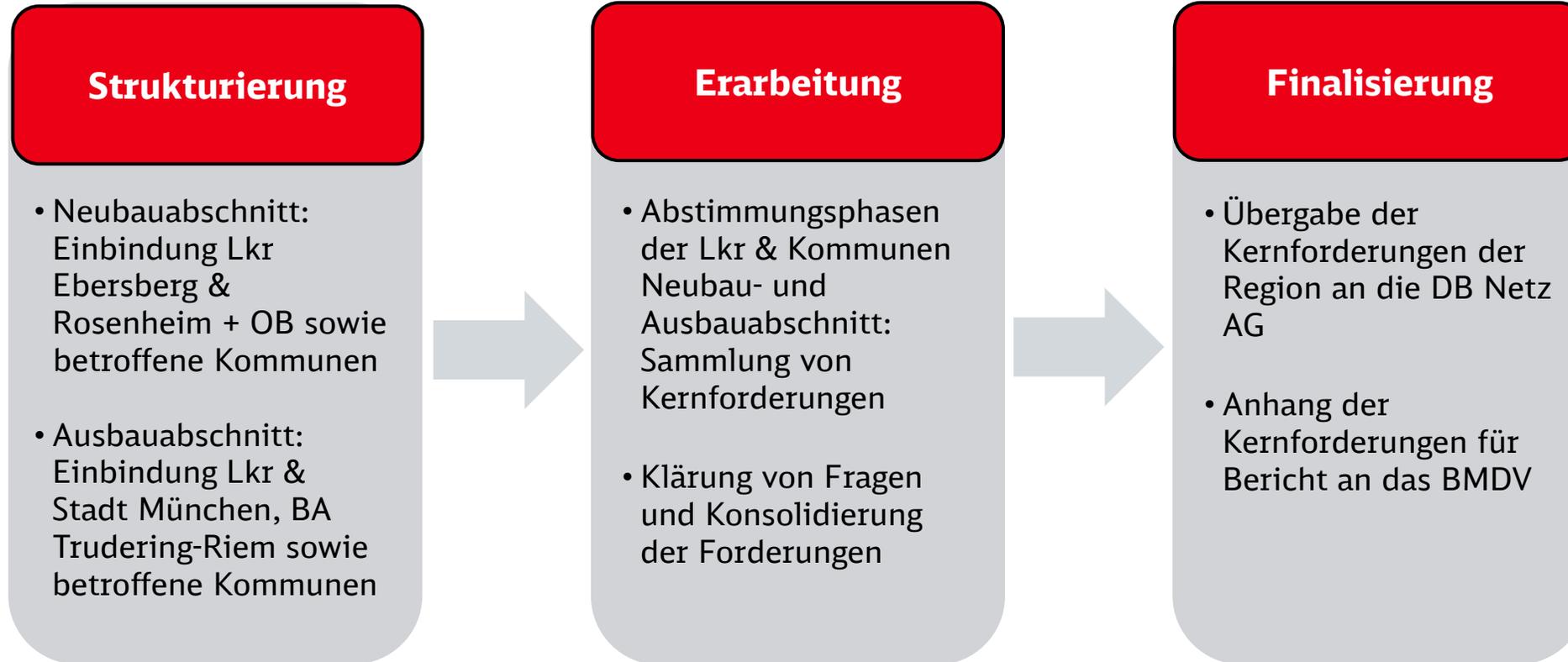
- Neubauabschnitt Grafing–Grenze D/A (17.01.2023) mit den Landkreisen Ebersberg und Rosenheim sowie der Stadt Rosenheim.
- Ausbauabschnitt Trudering–Grafing (28.02.2023) mit dem Landkreis und der Stadt München, dem Bezirk Trudering-Riem sowie den Gemeinden Haar und Grasbrunn.

Ergebnisse der Strukturierungsgespräche

- Sowohl im Neubau- als auch im Ausbauabschnitt folgen nun Gespräche mit den Bürgermeister:innen der betroffenen Kommunen.
- Das Moderationsteam unterstützt bedarfsweise bei der Koordination.

Parlamentarische Befassung im Projekt Brenner-Nordzulauf

Möglicher Ablauf der Erarbeitung von Forderungen der Region



Parlamentarische Befassung 2025

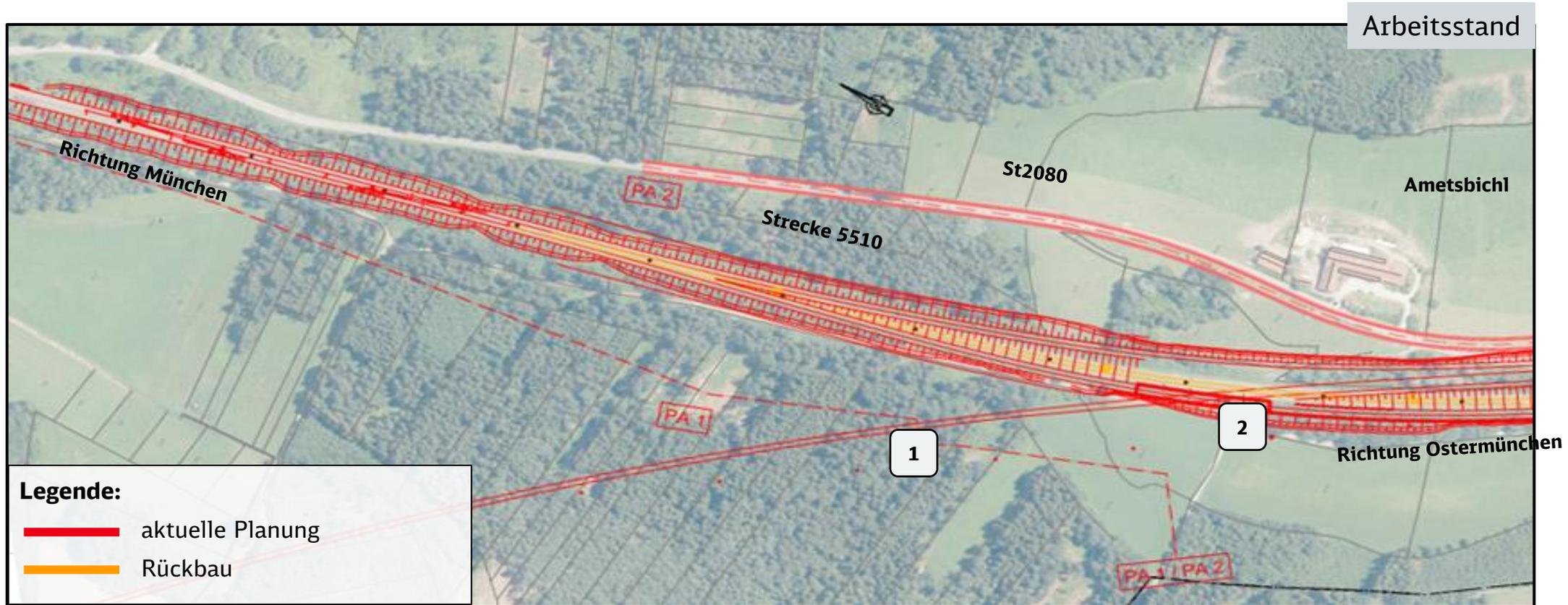
Die DB Netz AG steht bei Bedarf für Fragen und Termine zur Verfügung

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof
Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (1/4)



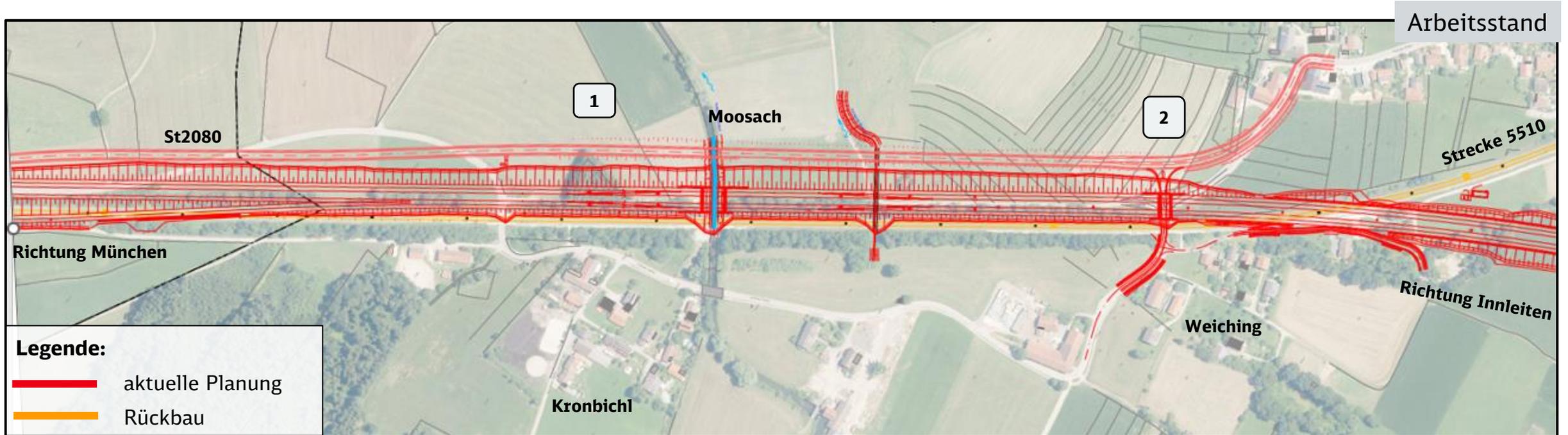
- 1 Anschluss an Trasse PA 1
- 2 Nördliches Überwerfungsbauwerk

- neuer Streckenverlauf 5510 weitestgehend auf Bestandgleislage
- Anpassung St2080 beginnt ca. 500m nördlich Ametsbichl

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (2/4)

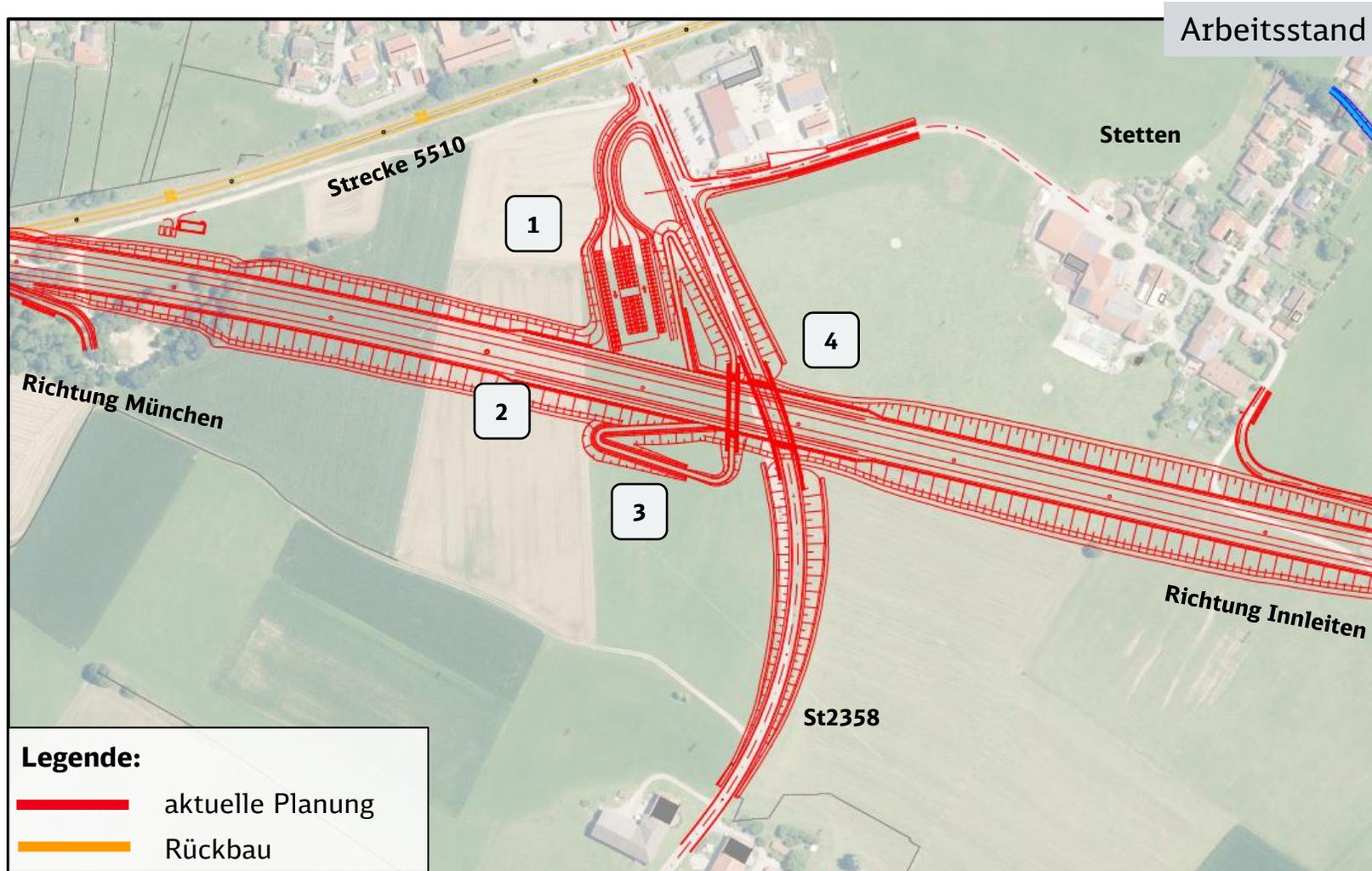
- 1 Verknüpfungsstelle Ostermünchen 2 Kreuzung mit der Grafinger Straße



- Kreuzungsbauwerk Süd entfällt aufgrund Teilrückbau der Bestandsstrecke 5510
- Gleisüberführung Richtung Ostermünchen entfällt
- Kreuzung Grafinger Straße auf Höhe Weiching, Straßenverlauf bis Kronbichl unveränderter Bestand
- Strecke 5510: Teilrückbau Eisenbahninfrastruktur (u.a. Gleise, Bahnsteige, Oberleitungsanlage)

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (3/4)



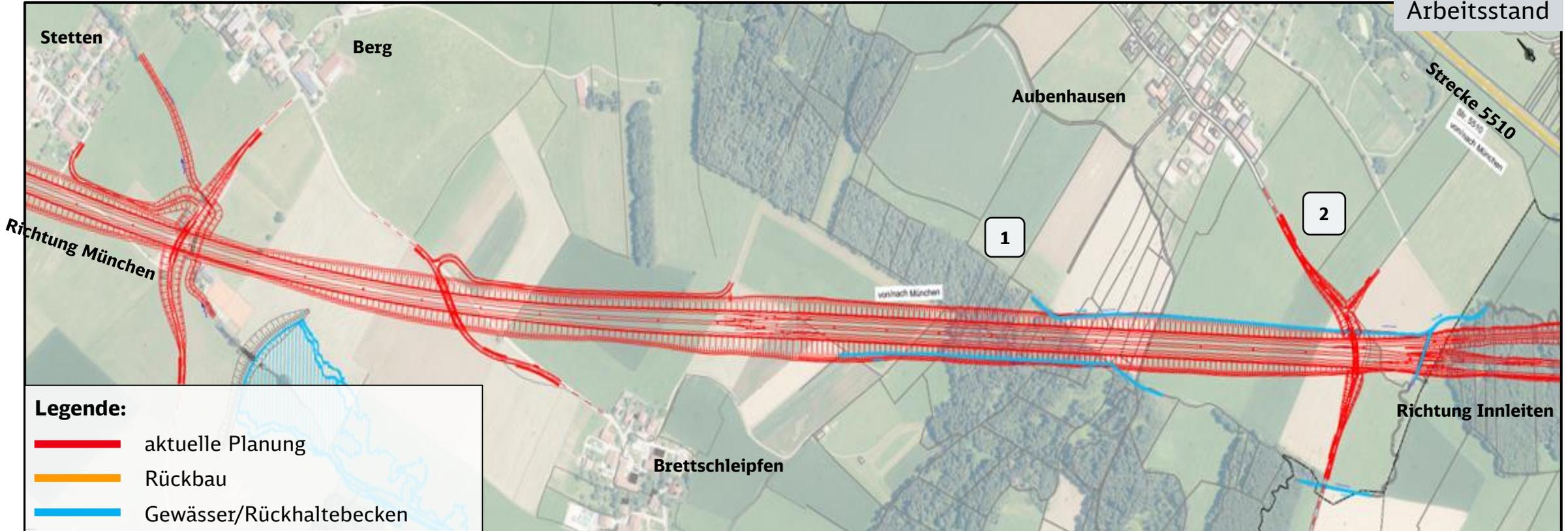
- Neubau Personenverkehrsanlagen Ostermünchen
- Rückbau Bf Ostermünchen

- 1 P&R Anlage
- 2 Zwei Außenbahnsteige, Länge 220m
- 3 Zuwegung Bahnsteige mit Rampen und Treppen sowie Fußgängerüberführung
- 4 Kreuzung St2358 weitestgehend in Bestandslage

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (4/4)

Arbeitsstand



Legende:

- aktuelle Planung
- Rückbau
- Gewässer/Rückhaltebecken

1 Lage der Überholgleise

2 Gemeindeverbindungsstraße
Aubenhausen

Im Bereich von **1** :

- zwei Gleise verlegte Bestandsstrecke 5510
- zwei Gleise Neubaustrecke
- zwei Überholgleise

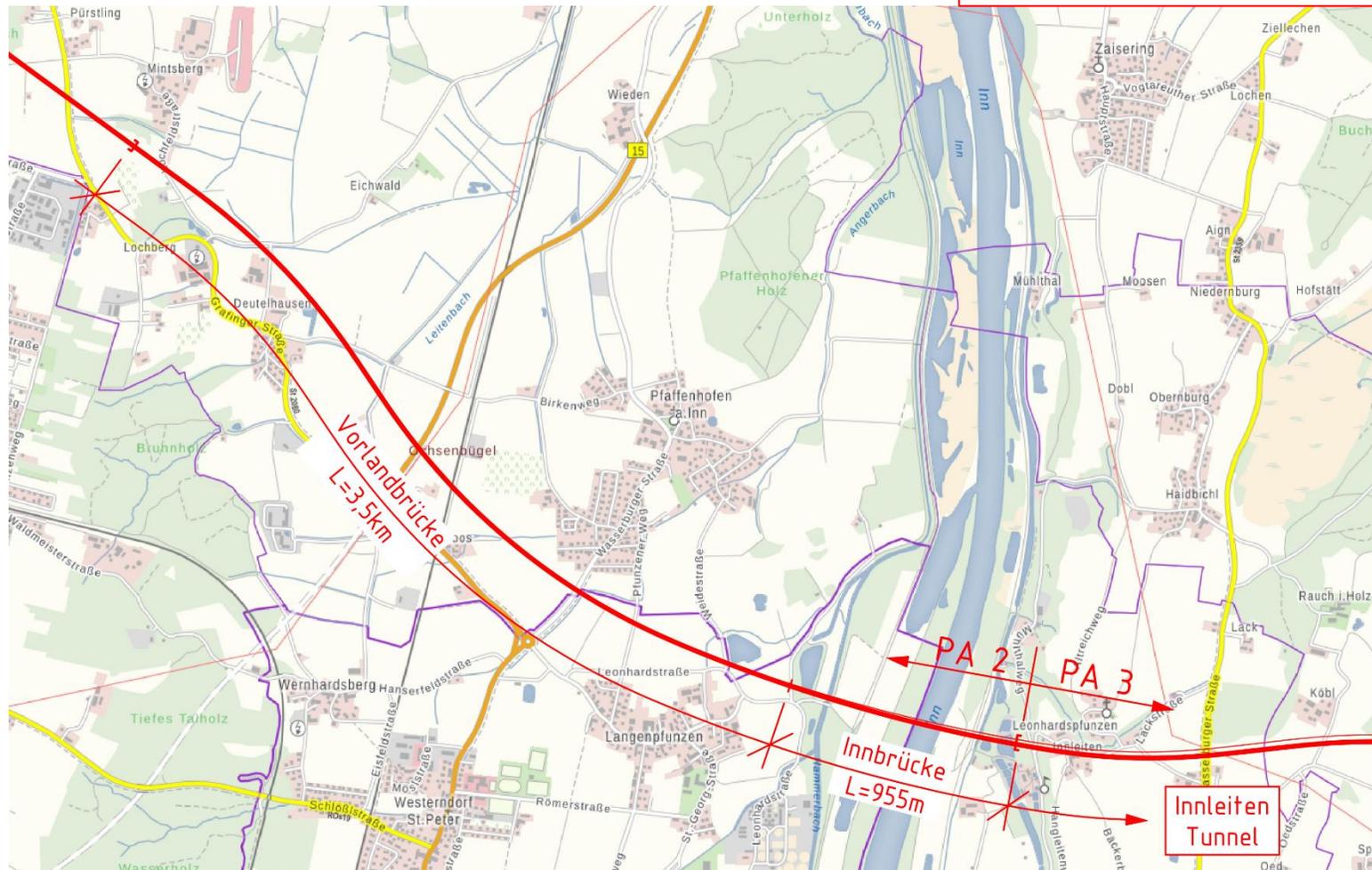
Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke

Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Lageplan

Neubaustrecke: 5608

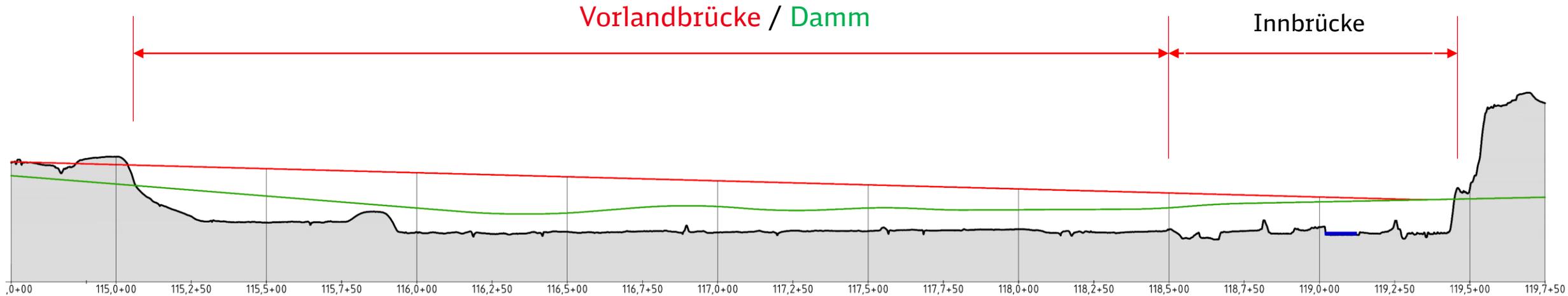


Streckenverlauf:

- Von Mintsberg bis Innleiten (L ≈ 4,5 km)
- Querung des Rosenheimer Beckens/ Inntals
- Verlauf von Nord-West nach Süd- Ost
- Querung Lochfeldstrasse
 - Lainerstrasse
 - Oberfeldstrasse
 - B15
 - Strecke 5700
 - Wasserburger Strasse
 - Pfunzner Weg
 - Weidestrasse
 - Hammerbach
 - Inn

Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Höhenplan



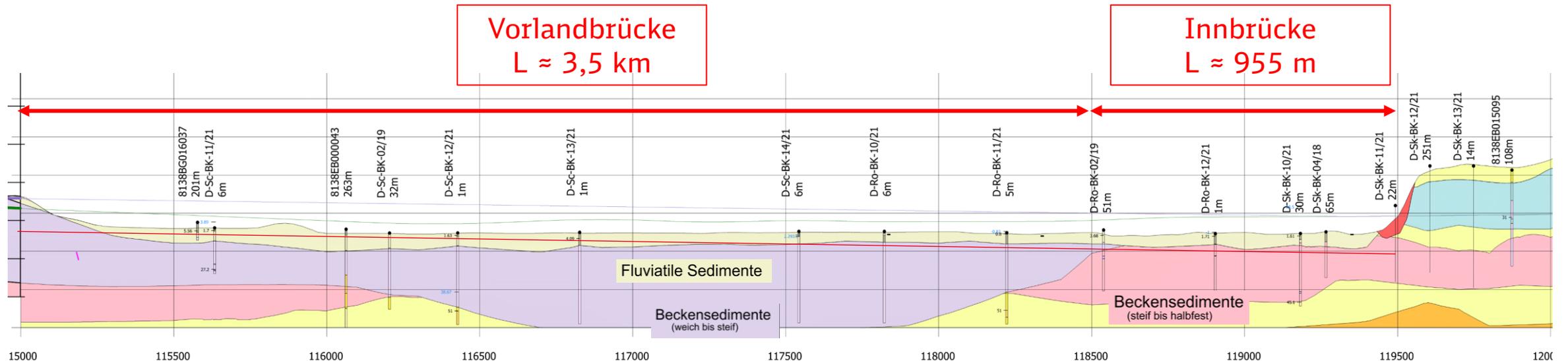
- **Alternative Damm** – Querung des Inntals auf einem Bahndamm (Höhe ca. 10 – 12 m über Gelände)
- **Alternative Vorlandbrücke** – Querung des Inntals mit einer Brücke als aufgeständerte Fahrbahn (Höhe SOK ca. 12 – max. 20 m über Gelände)

Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Baugrundthematik

Baugrund:

- Eiszeitliche Beckensande ca. 50 bis < 100 m mächtig = „Seeton“
- Geringe Tragfähigkeit
- Hoher Wassergehalt
- Großes Setzungsvermögen
- Langanhaltendes zeitliches Setzungsverhalten
- Unterschiedliche Konsistenzen: weich (teilw. breiig) / steif und steif bis halbfest
- Auffüllung ca. 5-8 m mächtig – Fluviale Sedimente (z.B. Schotter, Kiese etc.)

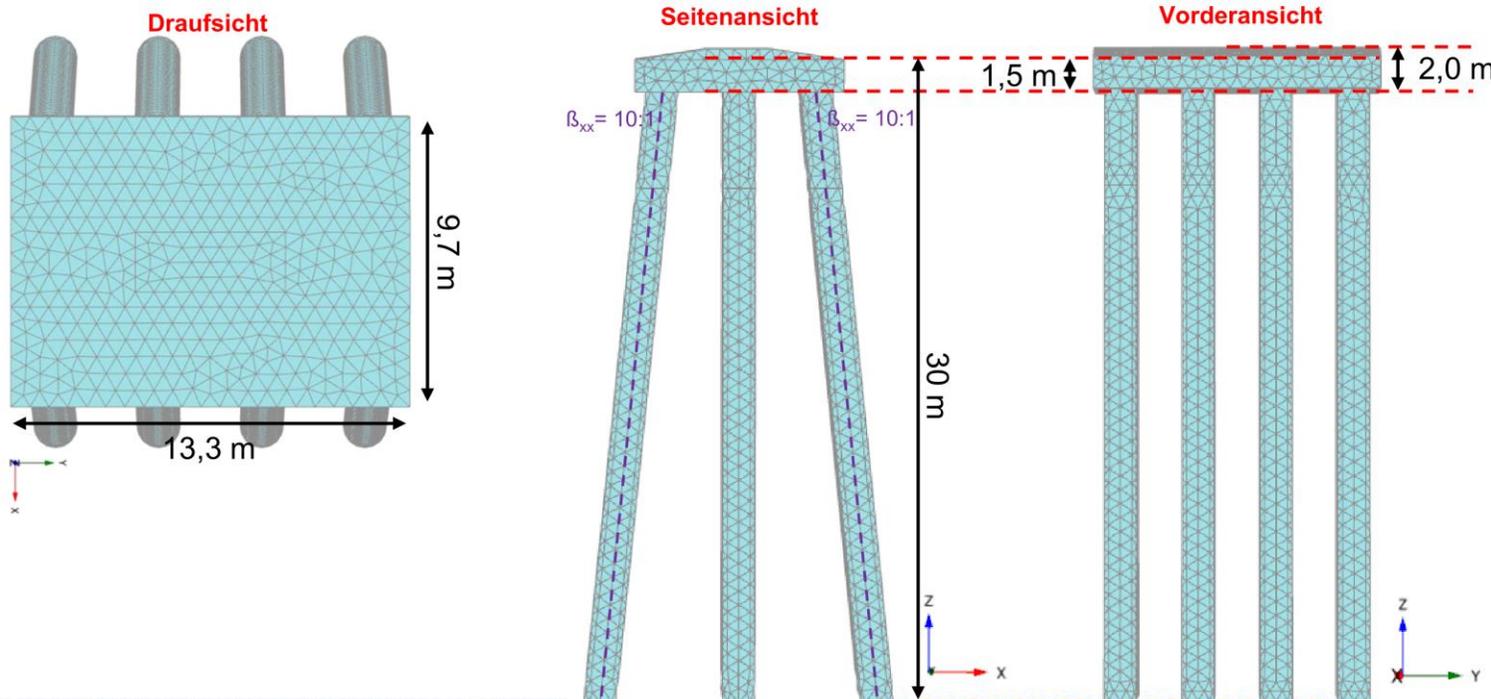


Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Baugrunduntersuchungen/erdstatische Berechnungen

Beispiel: Gründung eines Brückenpfeilers

Modellübersicht des 3D-FE-Modells (Tiefgründung)



Bodenprofil und Abmessung des Modells sind identisch mit Flacharundung

Fazit:

Nachweis der Setzungen und der Gesamtstandsicherheit kann auch bei ungünstigen Bodenkennwerten geführt werden.

→ **Die Gesamtstandsicherheit ist damit gewährleistet.**

Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Rahmenbedingungen

Technische Rahmenbedingungen:

- Brückenlänge ca. 3,5 km
- Zweigleisiger Überbau

Gestalterische Rahmenbedingungen:

- Möglichst schlanker Überbau
- Stützenstellung so, dass vorhandene Verkehrswege erhalten bleiben, Berücksichtigung vorhandener Sparten (Gasleitung), Sichtbeziehungen sollen weitgehend erhalten bleiben
- Geringe Zerschneidung der Landschaft / geringer Landschaftsverbrauch / vorhandenes Landschaftsbild soll erhalten bleiben

Weitere Rahmenbedingungen:

- Geringe Beeinträchtigungen während der Baumaßnahme (Lärm, Massentransporte etc.)
- Ausgestaltung des Schallschutzes: Lärmschutzwände, Unterschottermatten, u. Ä.
- Umwelt- und flächenschonende Herstellung
- Dauerhaftigkeit, Wartungsfreundlich, Nachhaltig
- Erfüllung der Anforderungen aus dem Eisenbahnbetrieb (HGV- Strecke, Setzungsverhalten, sichere Gründungen etc., Interaktion Gleis - Schiene)

Blick in die Planungswerkstatt

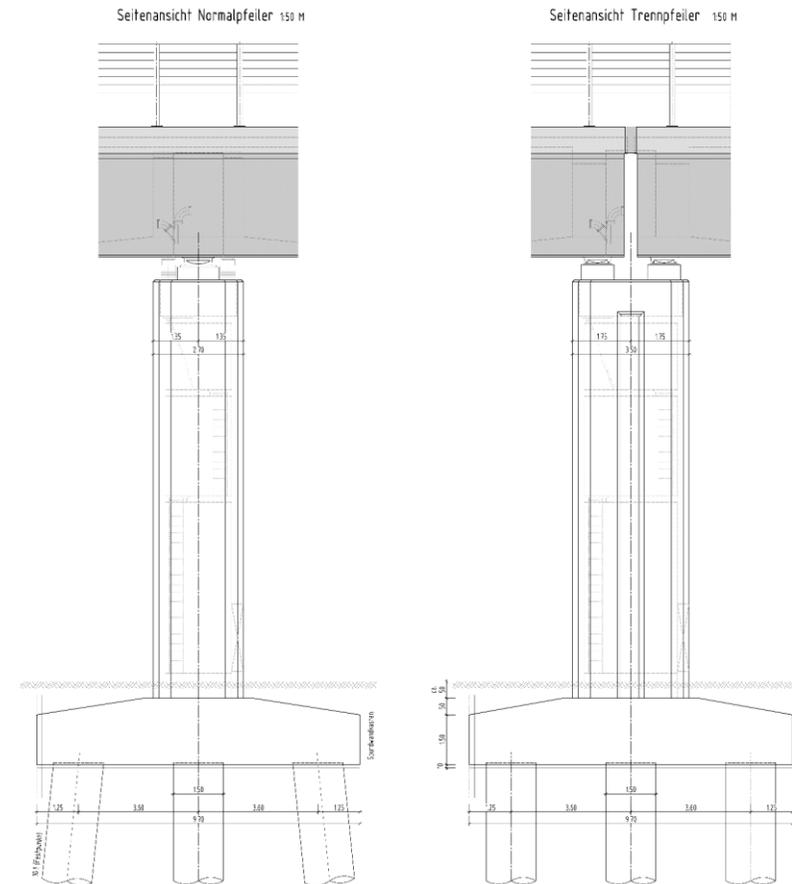
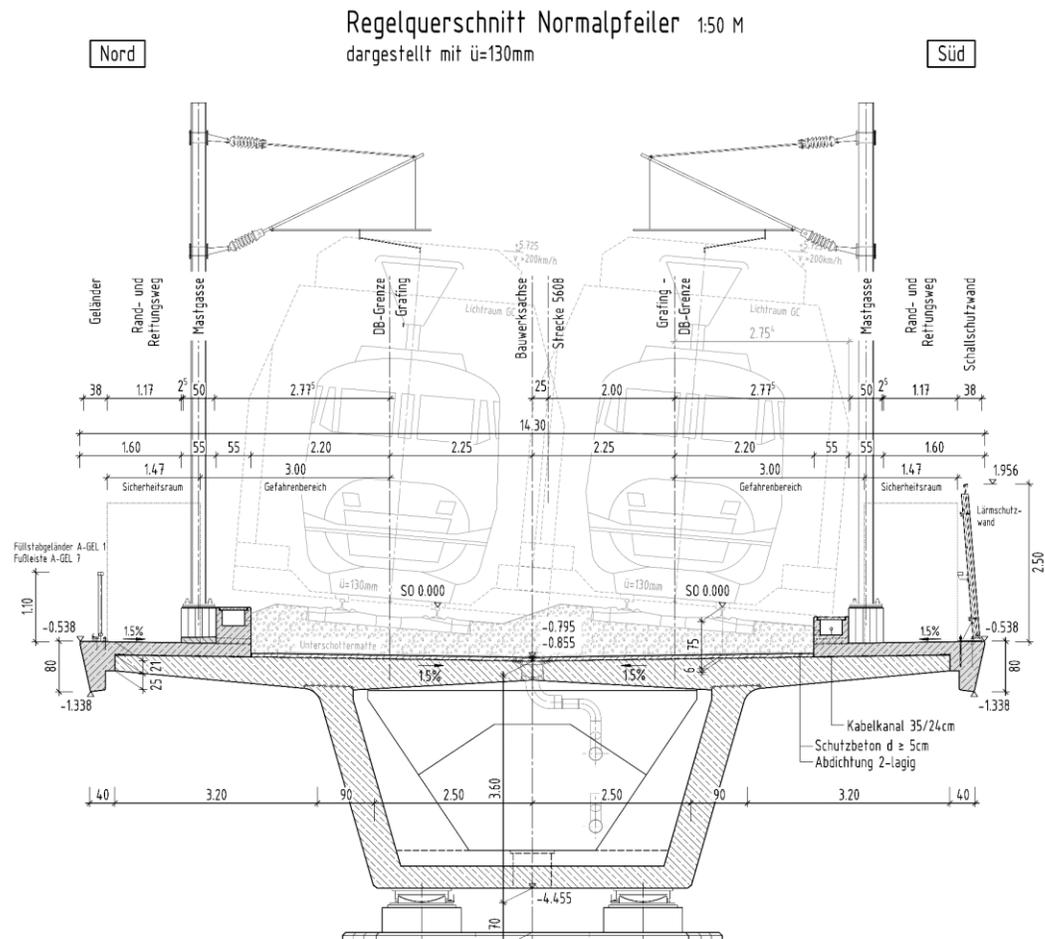
Alternative Vorlandbrücke: Übersicht untersuchter Varianten

- **Variante Spannbeton-Hohlkasten gemäß Rahmenplanung**
- **Variante: Spannbeton-Plattenbalken**
- **Variante: Stahlverbund-Plattenbalken**

Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Varianten

Variante: Spannbeton-Hohlkasten gemäß Rahmenplanung

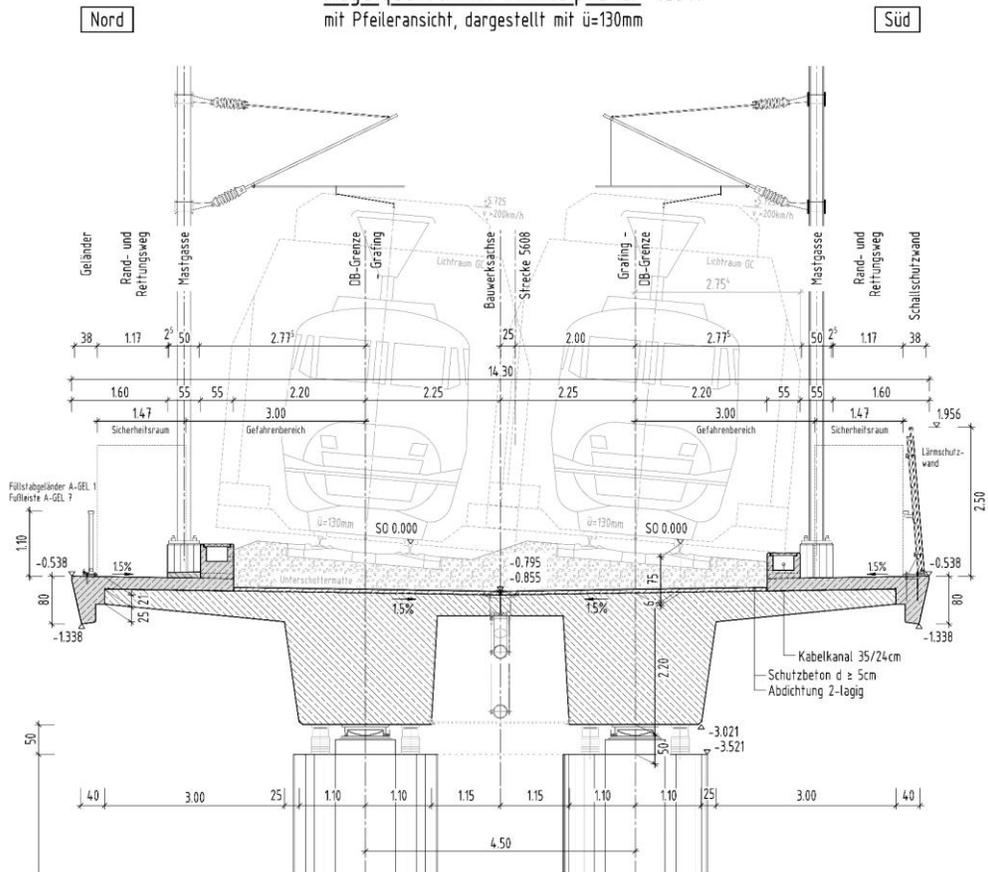


Blick in die Planungswerkstatt

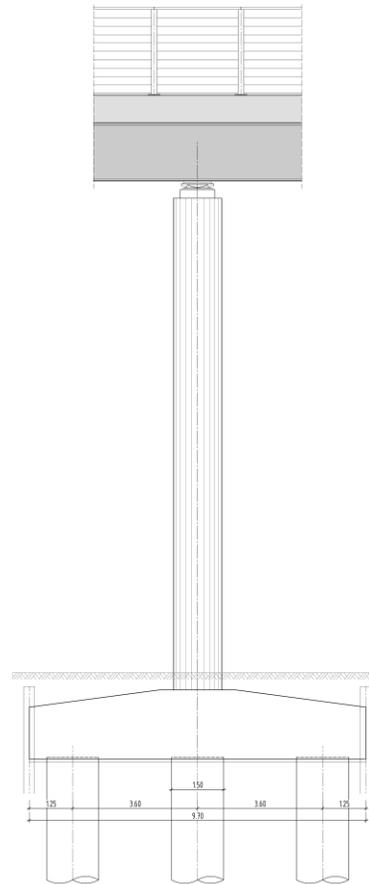
Alternative Vorlandbrücke: Varianten

Variante: Spannbeton-Plattenbalken

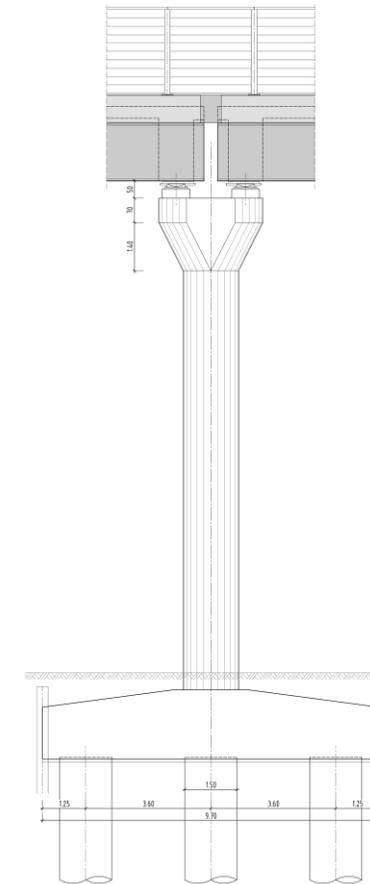
Regelquerschnitt Normalpfeiler 1:50 M
mit Pfeileransicht, dargestellt mit ü=130mm



Seitenansicht Normalpfeiler 1:50 M



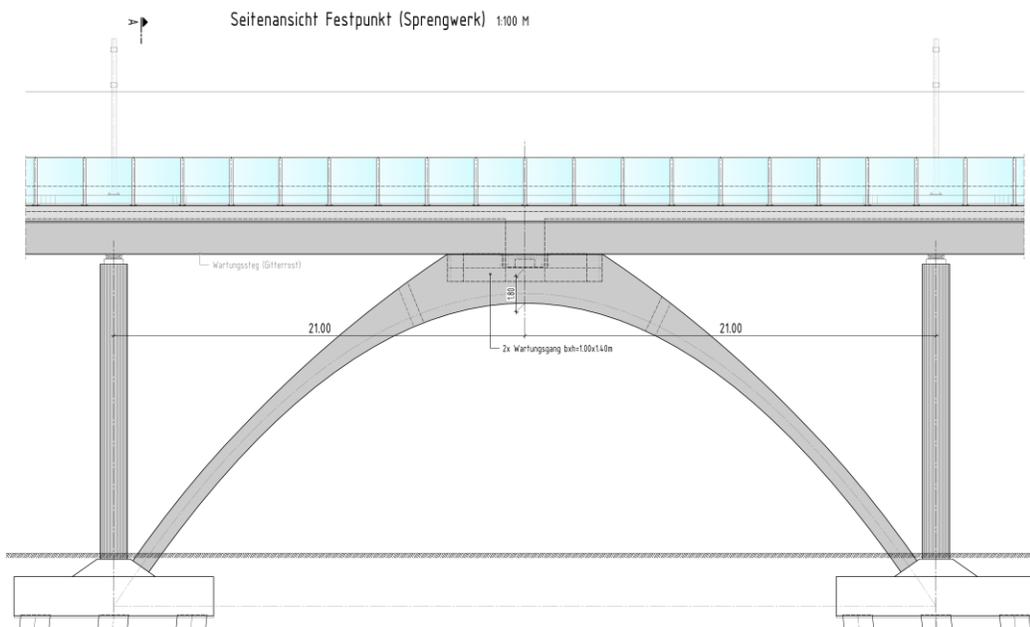
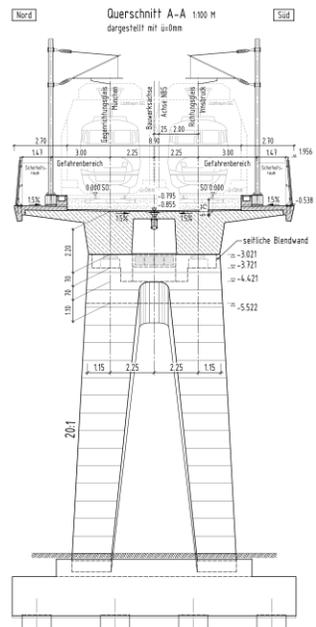
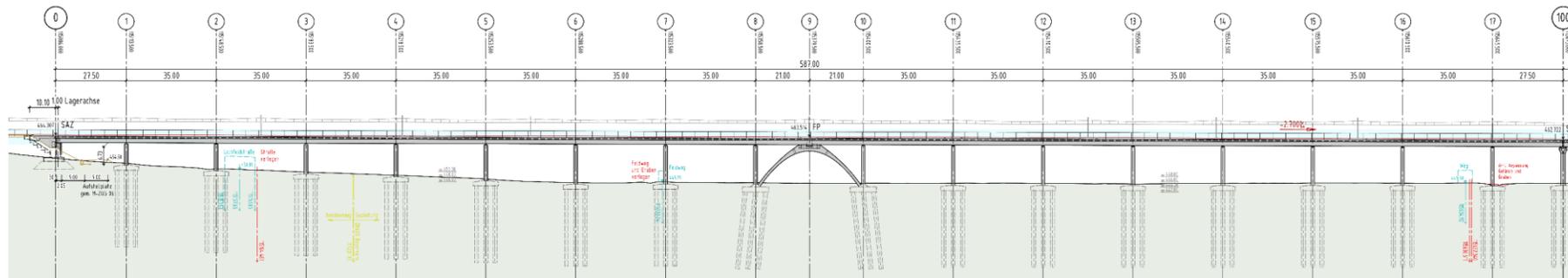
Seitenansicht Trennpfeiler 1:50 M



Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Varianten

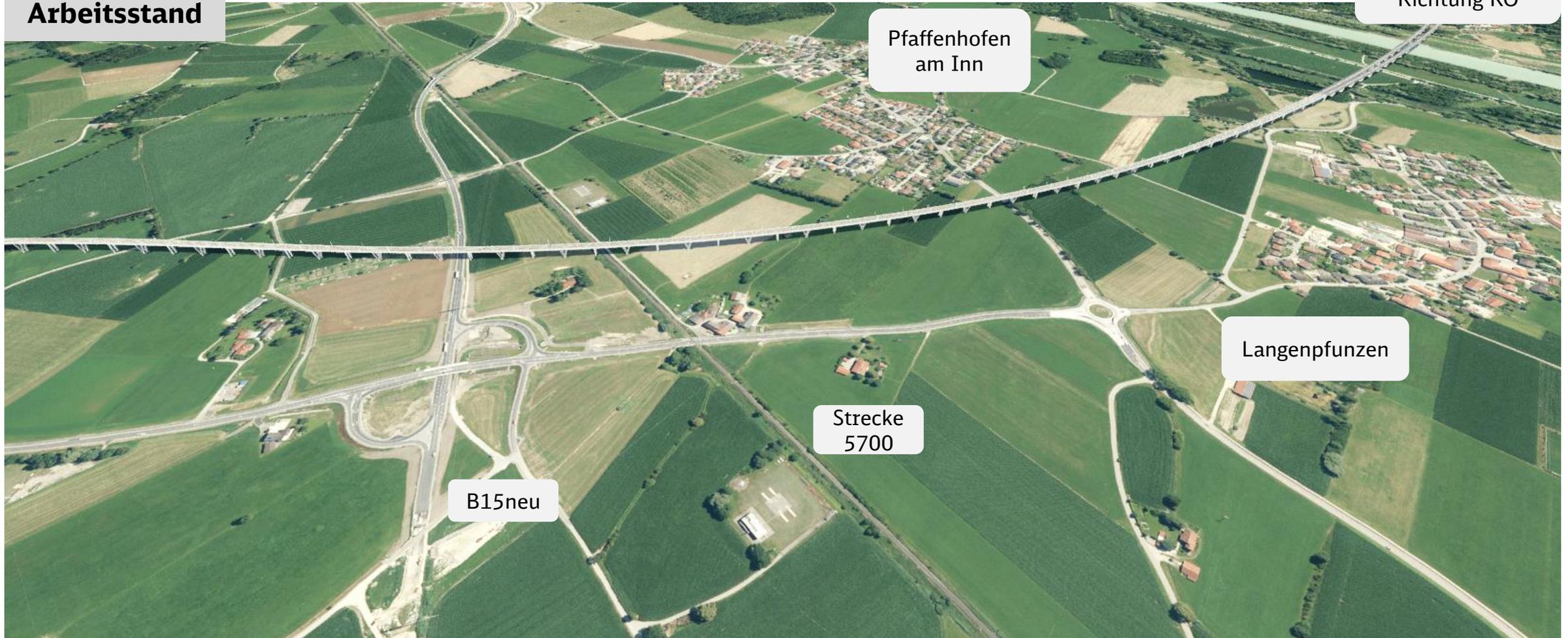
Variante: Spannbeton-Plattenbalken



Blick in die Planungswerkstatt

Alternative Vorlandbrücke: Beispielhafte Visualisierung

Arbeitsstand



Pfaffenhofen
am Inn

Innüberquerung
Richtung RO

Langenpfunzen

Strecke
5700

B15neu

Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke

Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Übersicht untersuchte Varianten

Untenliegende Tragwerke:

- Variante Balkenbrücke als Hohlkasten, Regelstützweiten ca. 55 m
- Variante Balkenbrücke als Hohlkasten, Regelstützweiten ca. 55 m – 65 m – 110 m, Innquerung als gevouteter (mit veränderlicher Bauhöhe) Fachwerkträger

Obenliegende Tragwerke:

- Variante Fachwerkbrücke mit Regelstützweiten 80 m
- Varianten Trogbrücken

Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Übersicht Planungsrahmenbedingungen

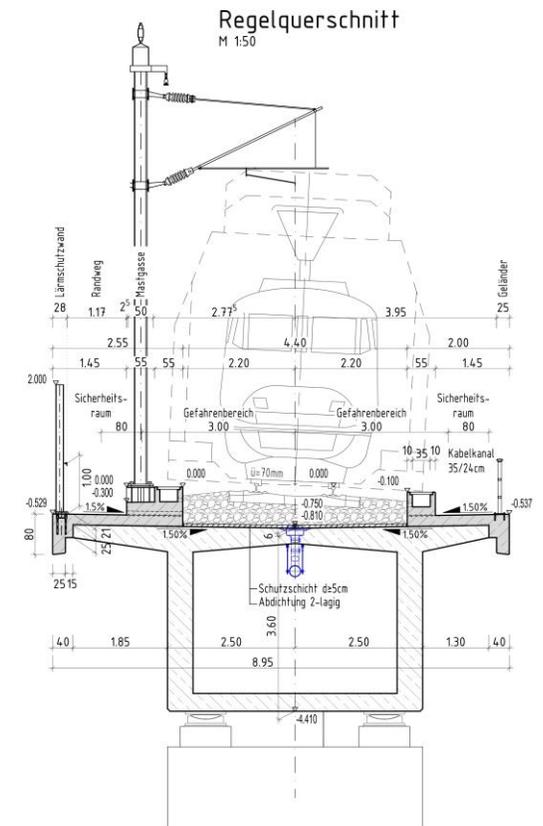
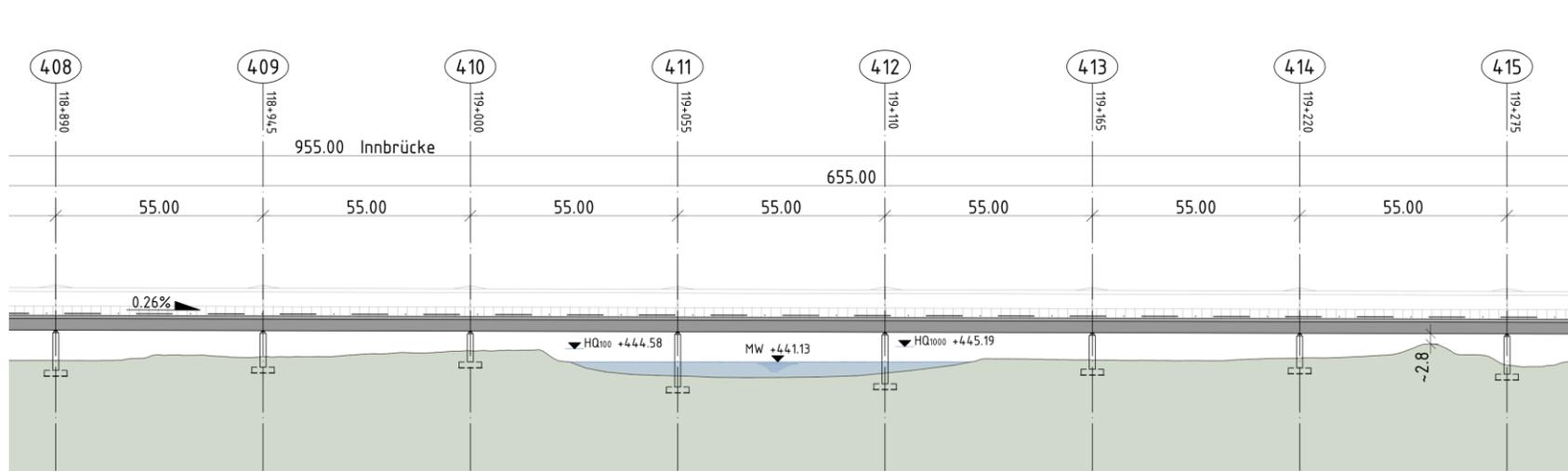
Planungsrahmenbedingungen

- Zwei eingleisige Brücken mit variablem Gleisabstand von ca. 10 – 25 m
- Brückenlänge ca. 950 m
- Östliches Widerlager der Brücke liegt im Portalbereich des Tunnels Innleiten
- Brücken liegen im Grundriss in einem konstanten Radius von ca. 6500 m
- Herstellung der Brücken im Taktschiebeverfahren von Westen aus mit möglichst geringen Eingriffen in die Landschaft (wirtschaftlich und umweltfreundlich), Taktkeller liegt hinter dem westlichen Widerlager bzw. Trennpfeiler
- Stützweiten so optimiert, dass möglichst geringe Beeinträchtigungen der vorhandenen Landschaft erforderlich werden
- Reduzierung / Vermeidung von Pfeilern im Inn (Landschaftsbild, Hochwasser, Retentionsvolumen, Kolk)
- Vorhandene Lichtraumprofile im Bereich der Deichkrone / des Deichverteidigungswegs erfordern ein oben liegendes Tragwerk ($L_h = 4,20$ m)

Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Ausgeschiedene Varianten

Balkenbrücke als Hohlkasten, Regelstützweiten ca. 55 m

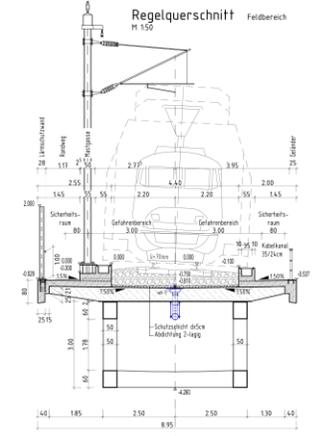
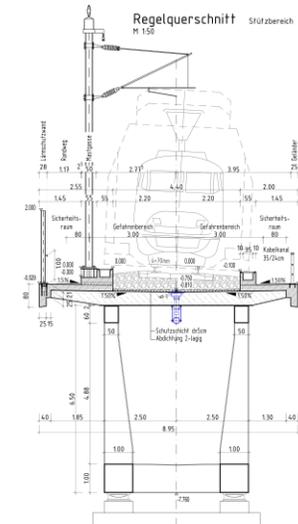
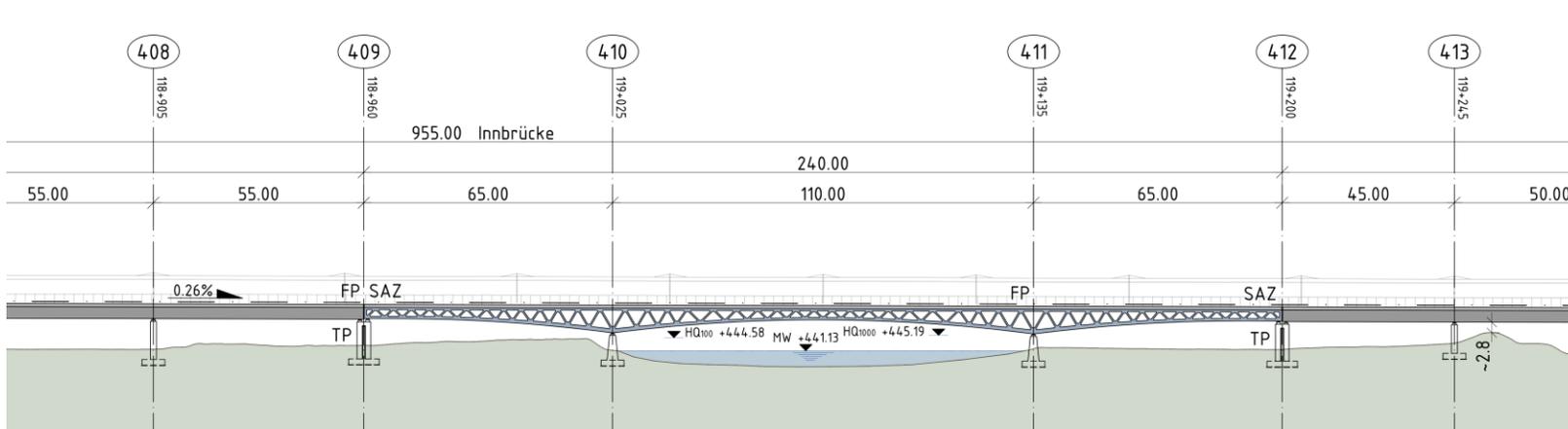


- Gründe warum die Variante nicht weiterverfolgt wird:
 - Lichtraumprofile nicht eingehalten
 - Stützen im Inn nachteilig für Abflussquerschnitt
 - Gestalterisch nicht vorteilhaft

Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Ausgeschiedene Varianten

Balkenbrücke als Hohlkasten, Regelstützweiten ca. 55 m – 65 m – 110 m, Innquerung als gevouteter Fachwerkträger (mit veränderlicher Bauhöhe)

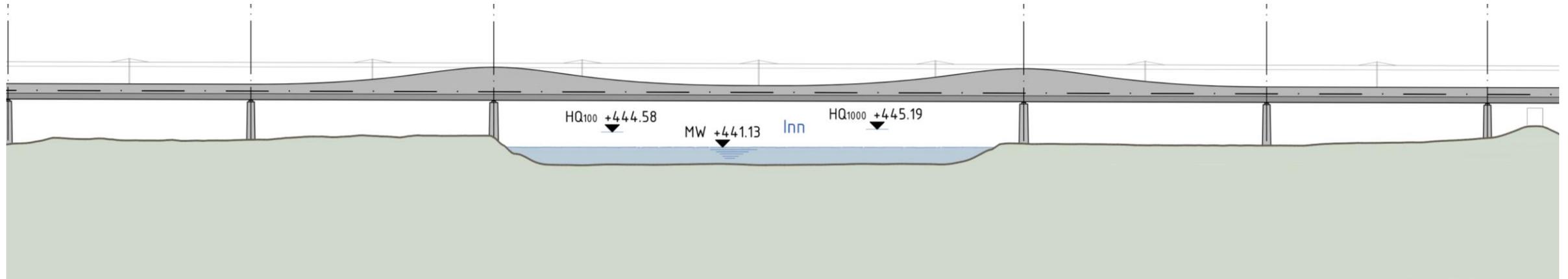


- Gründe, warum die Variante nicht weiterverfolgt wird:
 - Lichtraumprofile Deichkrone nicht eingehalten
 - Lichtraumprofil Inn (Flutmulde) nicht eingehalten
 - Gestalterisch nicht vorteilhaft, da Träger sehr knapp über dem Gelände liegt
 - Technisch aufwändig in der Herstellung

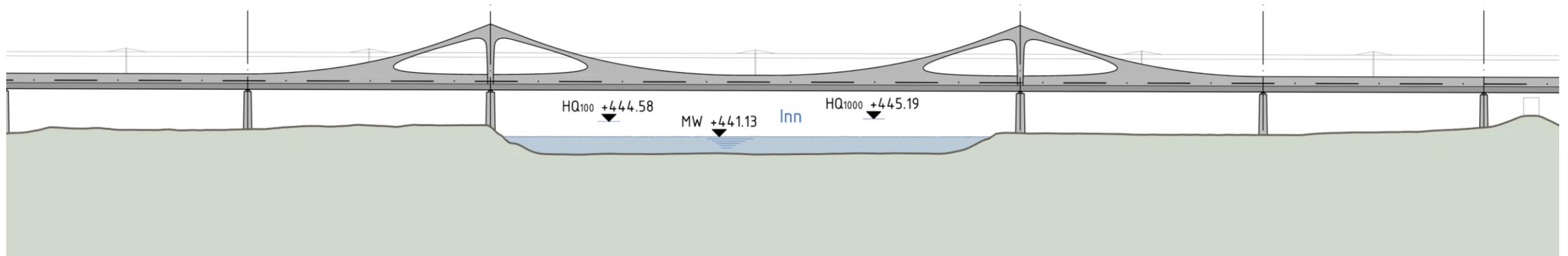
Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Weiter untersuchte Varianten - Ansichten

Variante „Welle“



Variante „Segel“



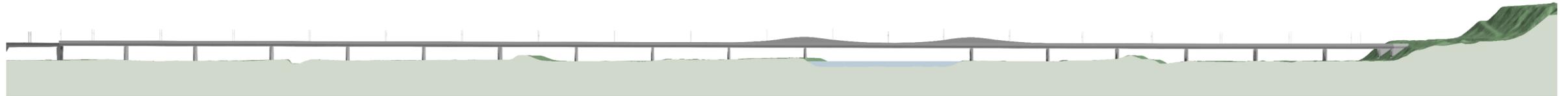
Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Weiter untersuchte Varianten

- Regelstützweiten von ca. 55 m
- Hauptspannweite über dem Inn 120 m

Beispielhafte Darstellung Variante „Welle“:

3D-Ansicht



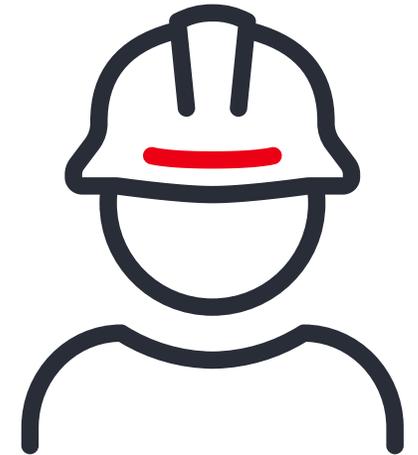
Arbeitsstand

Ausblick

Planung und Dialog

Wesentliche Planungsthemen bis zur nächsten Sitzung des Dialogforums

- Fortführung der detaillierten Untersuchung Querung der Gewässer und Straßen, Planung der Ausbildung einzelner Objektvarianten (Vorlandbrücke und Innbrücke, Wanne, Damm, Einschnitt etc.)
- Ausplanung der Planungsalternative im Bereich Riederbach
- Fortsetzung der Planung der technischen Streckenausrüstung (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitungen, Stromversorgung etc.)
- Schallgutachterliche Untersuchungen (Dimensionierung Lärmschutzwände)
- Planung Bauablauf und Baulogistik
- Betrachtung der Auswirkung der aufgezeigten Alternativen und Varianten auf z. B.
 - Umwelt- und Naturschutz
 - Geologie und Hydrogeologie
 - Schall und Erschütterungen



- Das **Protokoll und die Präsentation** werden per E-Mail versendet und auf **www.brennernordzulauf.eu** zur Verfügung gestellt.
- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **brennernordzulauf@ifok.de**
- **Fünfte Sitzung des Dialogforums:**
Voraussichtlich im Juli 2023

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!



DB Netz AG

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu