



Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

17. Regionaler Projektbeirat

25.10.2023 | Rosenheim



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Begrüßung

2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
4. Planungen Österreich
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
4. Planungen Österreich
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
- 3. Planungsabschnitte Grafig bis Grenze D/A**
4. Planungen Österreich
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Variantenuntersuchungen und Optimierung der Auswahltrasse im Rahmen der Vorplanung

- **April 2021:** Abschluss der Trassenauswahl im Abschnitt Ostermünchen–Schaftenau
- **Juli 2022:** Abschluss der Trassenauswahl im Abschnitt Grafing–Ostermünchen

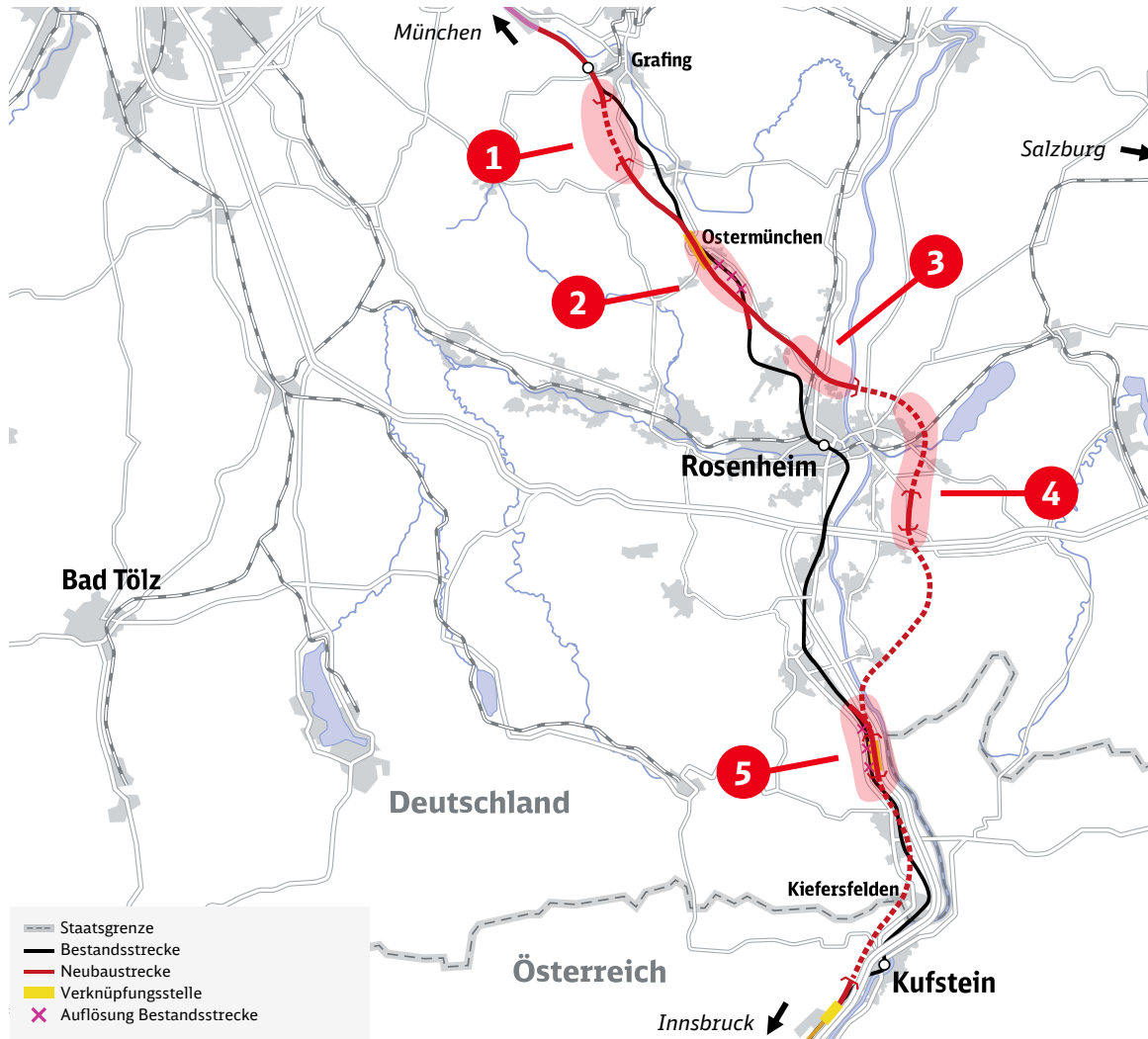


Nach der Trassenauswahl jeweils Beginn der Vorplanung. Dabei wurde die **Auswahltrasse optimiert** und **lokale Varianten** untersucht.

- ✓ Erledigt: Trassierung und Planung Verkehrsanlagen (Bahnstrecke, Straßen, Wege, Gewässer)
- ✓ Erledigt: Objektplanung (Tunnel, Tröge, Brücken, Stützwände, Erdbauwerke)
- ✓ Erledigt: Vorabstimmung mit Leitungsträgern zu Anpassungen von Hauptleitungen (TAL, Gas)
- ✓ Erledigt: Konzept Baustelleinrichtungsflächen
- ✓ Erledigt: Betrachtung der Varianten, z. B. hinsichtlich
 - Umwelt- und Naturschutz
 - Geologie und Hydrogeologie
 - Schall und Erschütterungen
- ✓ Erledigt: Beurteilung der Varianten und Variantenauswahl



Zwischen Grafing–Grenze D/A wurden verschiedene Varianten untersucht



- 1 | Salachtunnel
Verlängerter Salachtunnel
- 2 | Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen
Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen
- 3 | Damm
Vorlandbrücke
Kombilösung Damm/Brücke
- 4 | Überquerung der Sims
Durchgängiger Tunnel
Unterquerung der Sims
- 5 | Verknüpfungsstelle an der Autobahn
Verknüpfungsstelle an der Bestandsstrecke

Auf Basis objektiver Kriterien wurden die Varianten bewertet und ausgewählt

Ziele

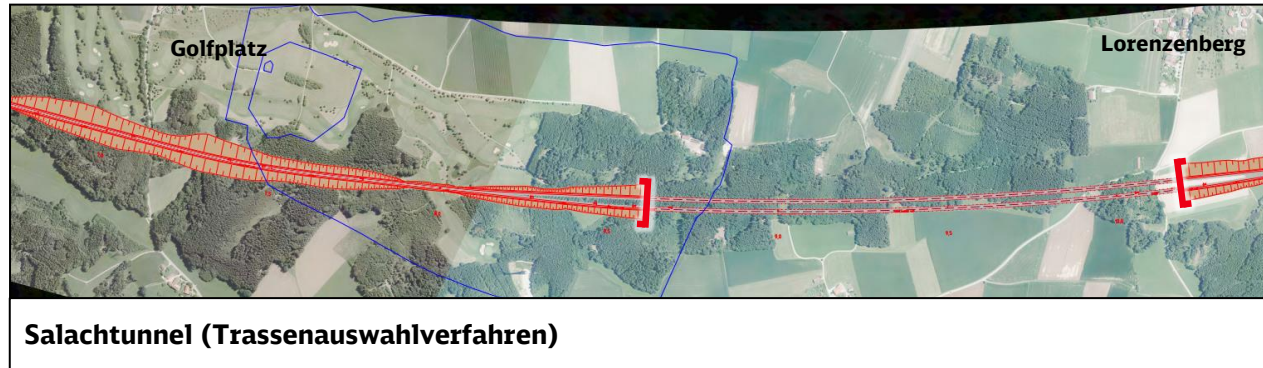
- Objektive Beurteilung der Varianten anhand einheitlicher Kriterien
- Finden der objektiv besten Variante
- Verfahrens- und rechtssichere Entscheidungsfindung
- Nachvollziehbare Darstellung der Entscheidung

Vorgehen

- Beurteilungskriterien wurden als Grundlage erstellt
- Varianten werden in einem ersten Schritt objektiv – jede für sich – bewertet (absolute Bewertung)
- Abwägung zwischen den Varianten auf Basis der vorliegenden Bewertung
- Entscheidung für die objektiv beste Variante als Vorzugsvariante

The image shows three overlapping sheets of a decision matrix. Each sheet is titled 'Gehörprotokoll & 3. öffentliche Abwägungskriterienfortplanung'. The matrix consists of a grid where rows represent different variants and columns represent various evaluation criteria. The cells in the grid contain colored circles (green, orange, red) indicating the evaluation results for each variant against each criterion. A large 'Muster' watermark is visible across the sheets.

Salachtunnel im Abschnitt Grafing–Ostermünchen verlängert sich um zwei Kilometer



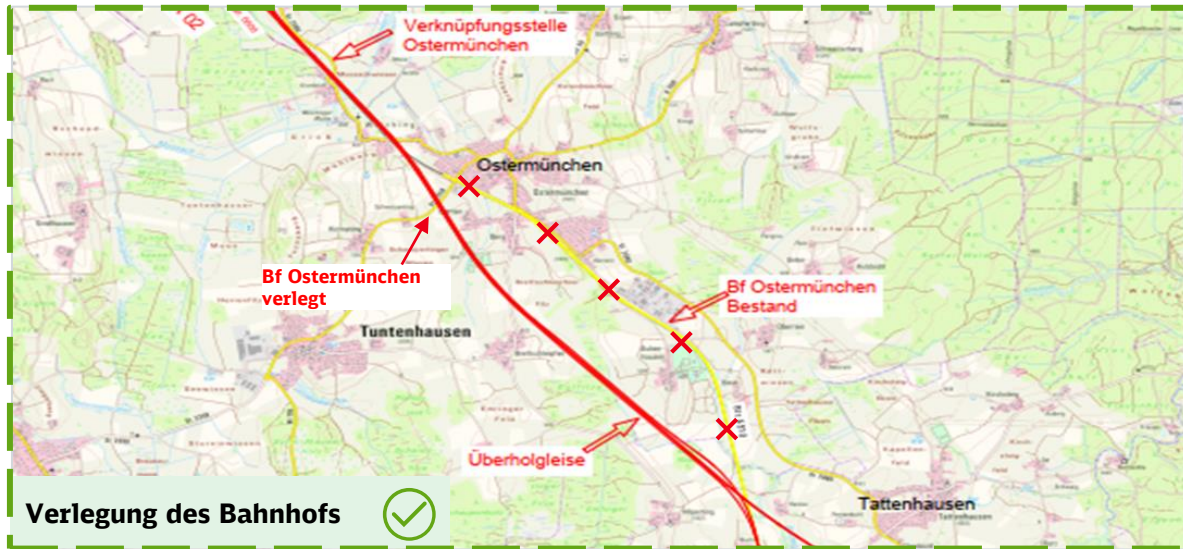
Künftige Infrastruktur

- Salachtunnel verlängert sich um rund zwei Kilometer Richtung Norden und Süden (Neue Länge: 3,7 km)
- Nordportal des Salachtunnels verschiebt sich bis in den Bereich nördlich des Golfplatzes Elkofen
- Führung der Strecke in zwei abgedichteten Tunnelröhren im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets

Vorteile der Variantenentscheidung

- Erheblich **geringerer Flächenverbrauch**
- Durch Vermeidung tiefer Einschnitte fallen **weniger Überschussmassen** an
- Wasserwirtschaftsamt bewertet Tunnelführung als **günstiger für Trinkwasserschutzgebiet** bei Elkofen
- Keine Beeinträchtigung des Golfplatzes Elkofen im Endzustand

Neuer Bahnhof Ostermünchen entsteht nach aktuellen und modernen Standards



Künftige Infrastruktur

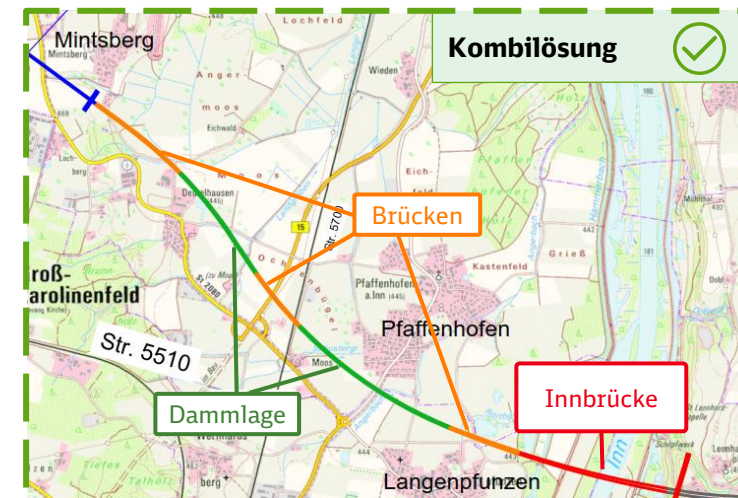
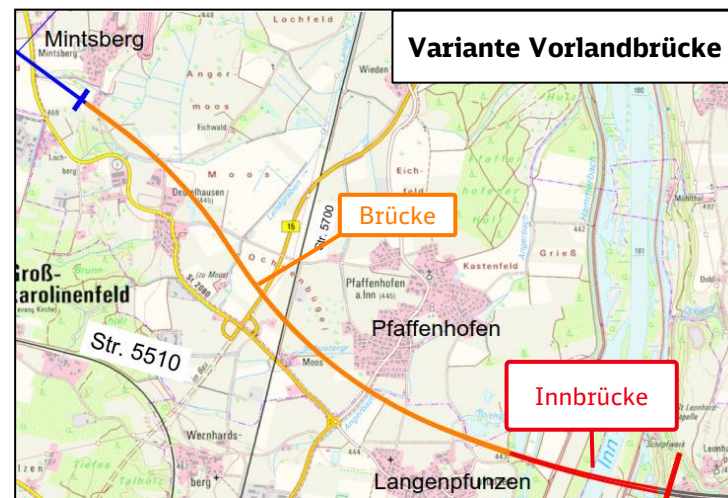
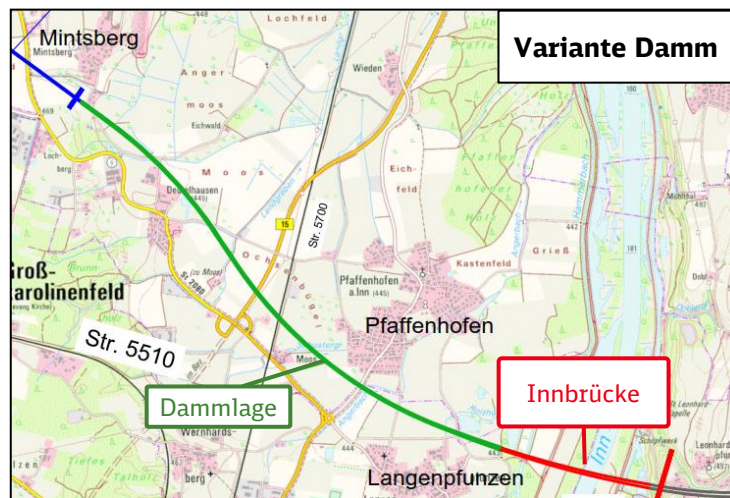
- Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen nach Nordwesten in den Bereich der Kreuzung mit der St2358
- Errichtung eines neuen barrierefreien Bahnhofs mit moderner P+R-Anlage und Bushaltestellen
- Rückbau der bestehenden Strecke auf ca. 4,1 km Länge zwischen Weiching und Haslau



Vorteile der Variantenentscheidung

- **Kürzere Wege** für Tuntenhausen und den Ortskern von Ostermünchen zum neuen Bahnhof
- **Barrierefreie Station** mit P+R Anlage und Busanbindung
- **Vermeidung einer Trennwirkung** im Ortskern und **keine Insellage** für Stetten, Berg und Aubenhausen
- Potenzial für **städtebauliche Entwicklung**

Mehr Brückenabschnitte verringern den Flächenbedarf im Rosenheimer Becken



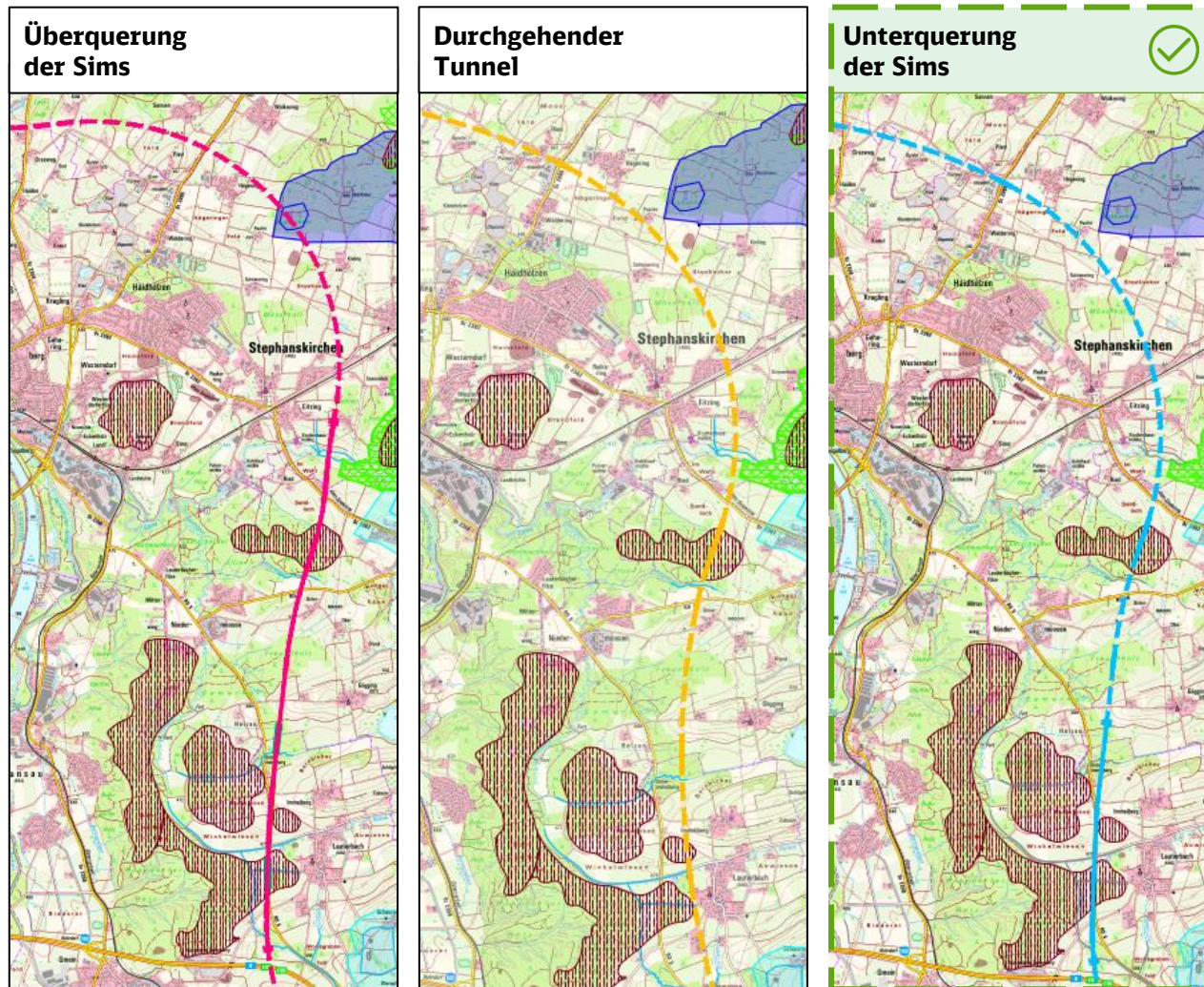
Künftige Infrastruktur

- Strecke verläuft von Norden kommend im Einschnitt
- Ab dem Geländesprung bei Mintsberg folgt eine ca. 650 m lange Brücke, an die ein ca. 770 m langer Damm anschließt
- Eine ca. 420 m lange Brücke überspannt die B15neu und die Bahnstrecke Rosenheim-Wasserburg
- Es folgt wieder ein ca. 1.100 m langer Damm, die Innbrücke wird um ca. 400 m Richtung Langenpfunzen verlängert
- Dammhöhe 7-9 m

Vorteile der Variantenentscheidung

- **Geringere Höhe** im Vergleich zur Vorlandbrücke und dadurch **weniger Beeinträchtigung des Landschaftsbildes**
- **Geringerer Aufwand** bei der **Anpassung kreuzender Infrastruktur**
- **Geringerer Flächenverbrauch** im Vergleich zum Damm
- **Kostenreduzierung** gegenüber der Vorlandbrücke und Reduzierung des Instandhaltungsaufwands

Innleitentunnel im Bereich Innleiten-Rohrdorf wird drei Kilometer länger



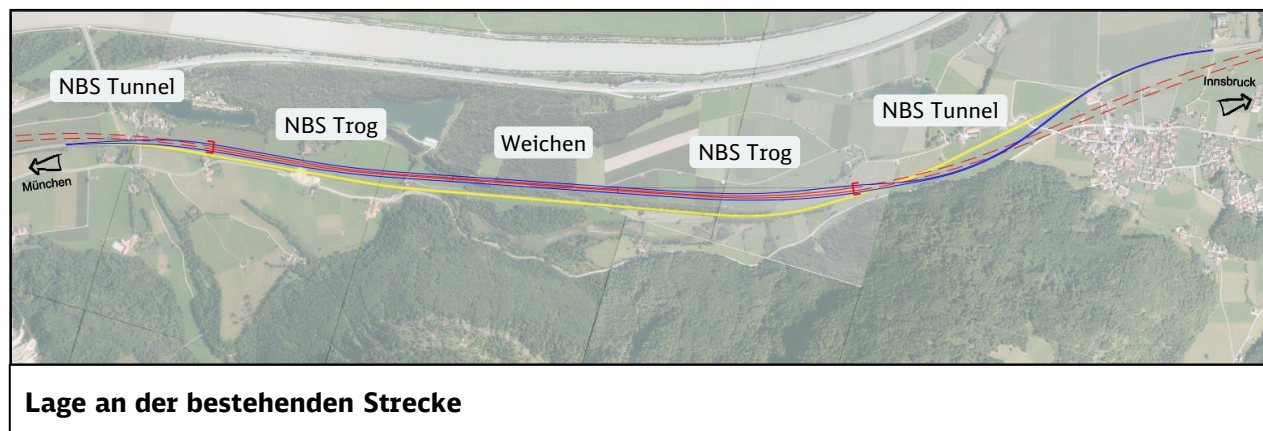
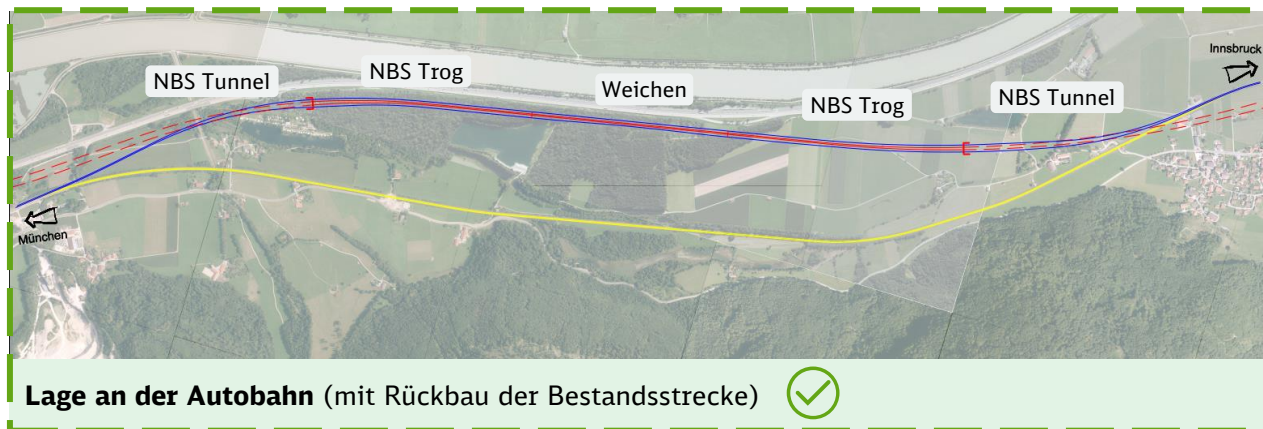
Künftige Infrastruktur

- Neubaustrecke unterquert die Sims
- Innleitentunnel verlängert sich im Anschluss um drei Kilometer Richtung Süden (neue Länge: 8,5 km)
- Südportal des Innleitentunnels verschiebt sich bis in den Bereich Holzen (Gemeindegrenze Riederling-Rohrdorf)
- Oberirdischer Abschnitt gebündelt mit Kreisstraße RO5

Vorteile der Variantenentscheidung

- Künftiges **Trinkwasserschutzgebiet** „Ödenwald“ der Gemeinde Stephanskirchen **bleibt unberührt**
- **Geringerer Flächenverbrauch**
- **Oberirdischer Abschnitt** mit Überholbahnhof verkürzt sich auf ein **Minimum von zwei Kilometern**, davon ein Kilometer in Troglage
- **Zukunftssichere Leistungsfähigkeit** der Neubaustrecke sichergestellt

Verknüpfungsstelle Kirnstein wird mit der Autobahn gebündelt



— Verlegte Bestandsstrecke — Neubaustrecke — Rückbau Bestandsstrecke

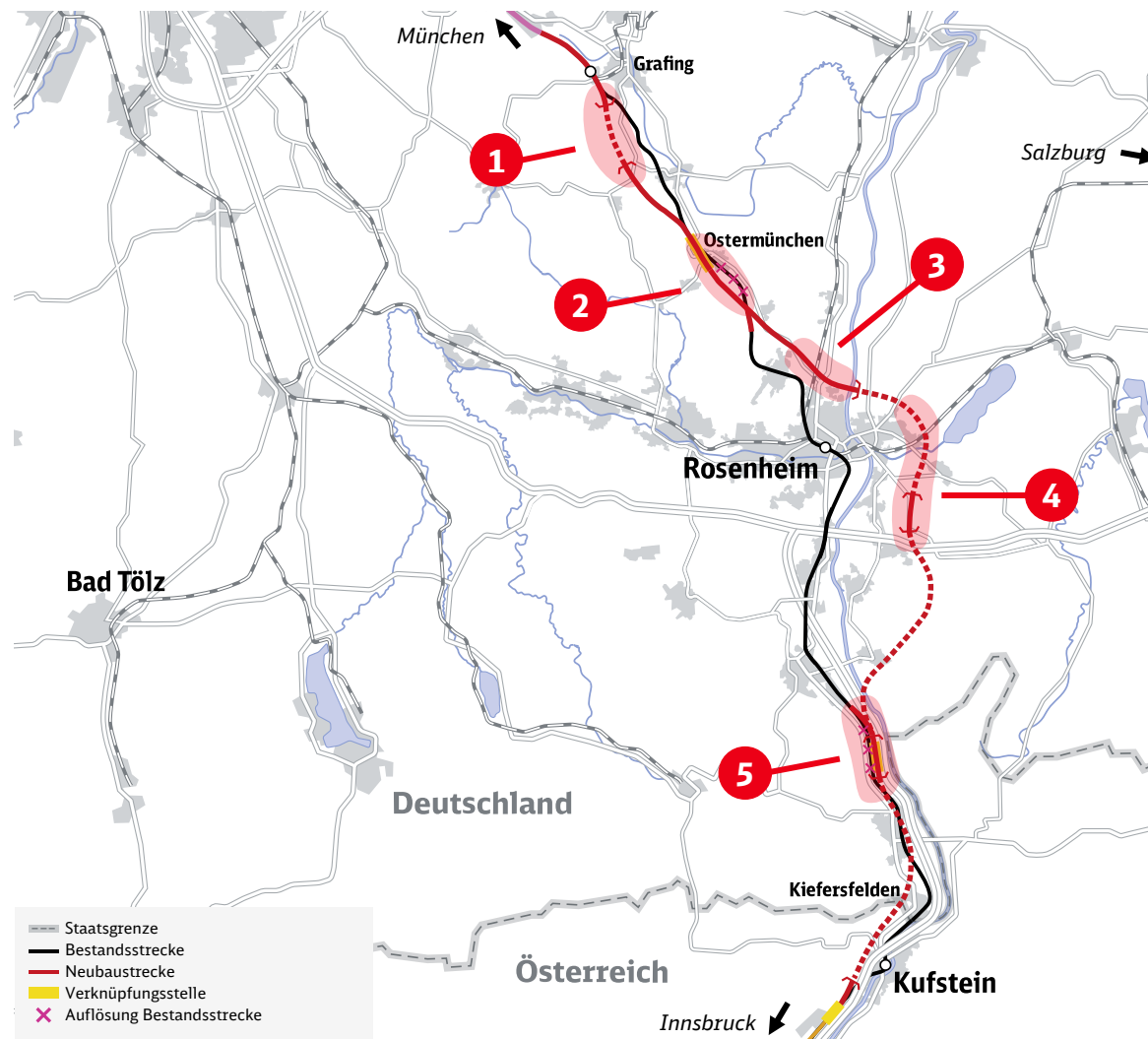
Künftige Infrastruktur

- Südportal des Sattelbergtunnels westlich der Autobahn
- Auftauchen der Strecke im Trog, NBS-Gleise und Weichenbereich gebündelt neben der Autobahn
- Abtauchen im Trog, Nordportal des Buchbergtunnels ca. 750 m vor dem Ortsbereich von Niederaudorf
- Verlegung der Bestandsstrecke nach Osten zur A93 und Rückbau der bestehenden Gleise im unverlegten Bereich zwischen Fischbach und Niederaudorf

Vorteile der Variantenentscheidung

- **Weitestgehende Bündelung** der offenen Streckenführung mit der Autobahn
- **Kein Abriss von Wohneigentum** im Bereich Einöden
- **Keine großräumige Verlegung der Transalpinen Ölleitung** und der Hauptgasleitung erforderlich
- Deutlich **geringerer Flächenverbrauch im Endzustand** und **geringere Eingriffe in Bahnbetrieb**

Die Variantenentscheide zwischen Grafing und Grenze D/A im Überblick



- 1 Salachtunnel
Verlängerter Salachtunnel ✓
- 2 **Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen** ✓
Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen
- 3 Damm
Vorlandbrücke
Kombilösung Damm/Brücke ✓
- 4 Überquerung der Sims
Durchgängiger Tunnel
Unterquerung der Sims ✓
- 5 **Verknüpfungsstelle an der Autobahn** ✓
Verknüpfungsstelle an der Bestandsstrecke

In allen Projektabschnitten wurde der Streckenverlauf optimiert

Optimierungen:

- der Linienführung in Lage und Höhe
- Abrücken von Wohnbebauung
- der Ingenieurbauwerke
- der Tunnelportale
- bei Gewässerquerungen und -verlegungen
- der Straßenverbindungen in Abstimmung mit den Gemeinden
- Ausbildung von Stützwänden zur Minimierung der Einschnittsbreiten

Optimierungen u.a. in folgenden Bereichen:

- Gemeindeverbindungsstraße in Niclasreuth durch einen Trog mit Deckel
- Wegeführungen in Schechen (z.B. des Rad- und Wirtschaftsweges an der St2080)
- Trassenlage im Bereich Innleiten hinsichtlich der Minimierung der Betroffenheit des FFH-Gebiets
- Tiefenlage der Unterquerung im Siedlungsbereich Scheiberloh
- im Bereich der Sims durch Unterquerung südlich von Eitzing
- Bündelung der Neubaustrecke im Bereich Immelberg–Lauterbach mit der RO5
- Reduktion der Höhe der Filzenbrücke und der EÜ Langkofen
- Vermeidung von Brückenpfeilern im Inn

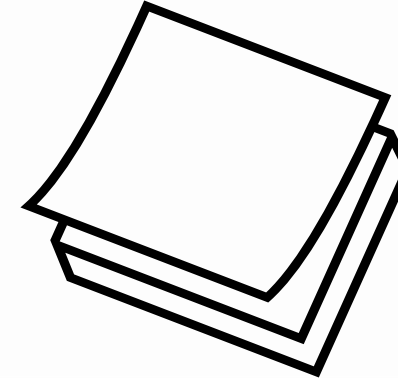


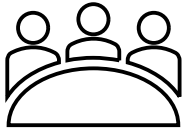
Die Vorplanung geht weiter

Wesentliche Planungsthemen bis zum Ende der Vorplanung:

Fertigstellung der Vorplanungsunterlagen, z. B.

- planerische Darstellung der Varianten (Lagepläne, Längenschnitte, Querschnitte)
- Zusammenführung der Fachplanungen (Oberleitung, Signaltechnik, elektr. Energieanlagen, Telekommunikation)
- Erstellung der Kostenschätzung der durchgehenden Vorzugsvariante





– **Lokale Dialogforen und Regionales Dialogforum werden zeitnah informiert**

Die Variantenentscheidungen werden in den lokalen Dialogforen PA1-4 am 25. und 26. Oktober ausführlich im Detail erörtert. Das Regionale Dialogforum bekommt am 09. November die Variantenentscheidungen vorgestellt.



– **Planausstellungen in der Region im Frühjahr 2024**

Nach Abschluss der Vorplanung beantworten wir Fragen der Bürger:innen zum Ergebnis der Vorplanung in Planausstellungen vor Ort.



– **Telefonische Sprechstunden**

Unter diesem Link können Sie einen Termin für ein persönliches Gespräch mit uns vereinbaren:
<https://www.brennernordzulauf.eu/telefonsprechstunden.html>

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
- 4. Planungen Österreich**
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

Vorplanung bzw. UVE-Planung



- Drei Sitzungstermine des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen seit Beginn UVE-Planung.
- 4. Sitzung am 23.11.2023
- Vertiefte Erkundungen (Programm 2022 und 2023) im gesamten Projektraum.
- Planungen für UVP-Verfahren
 - Trassierung (Lage und Höhe) im Abgleich mit den Erkundungsergebnissen
 - Festlegung der Tunnelportale
 - Situierung und Ausgestaltung der Querschläge
 - Ausarbeitung Variantenstudie Lüftung
 - Ausarbeitung Tunnelsicherheitskonzept
 - Abstimmung der Schnittstellen und der Konzeption der bahntechnischen Ausrüstung



Bestandsstrecke Richtung Kufstein/Staatsgrenze A/D

Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld

UVP-Detailgenehmigungsverfahren


- Vierzehn Sitzungstermine des Regionalforums seit Beginn UVP-Planung.

Rohbaustollen

- Baueinleitung für die Arbeiten Rohbaustollen am 13.04.2023 erfolgt
- Tunnelanschlag am 26.06.2023
- Aktuell: Zyklischer Vortrieb mit Herstellung der Außenschale
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.

Hauptprojekt

- UVP-Detailgenehmigung: öffentliche eisenbahnrechtliche Verhandlung am 13. und 14.11.2023 in Kufstein

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
s2@bmk.gv.at

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiterin

ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT
+43 1 71162 652215
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

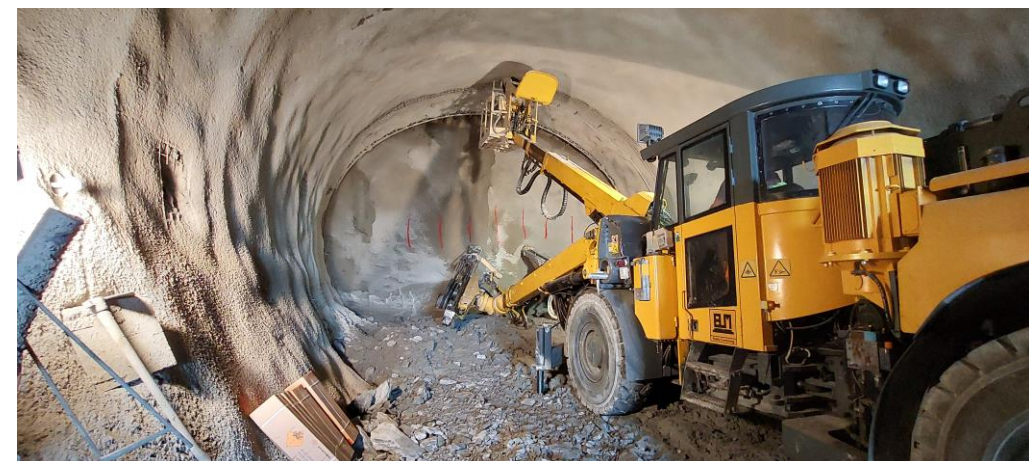
Geschäftszahl: 2023-0.719.926

Wien, 9. Oktober 2023

Eisenbahnachse Brenner; Zulaufstrecke Nord; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal
4-gleisiger Ausbau Schaftenau - Knoten Radfeld
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
UVP-Detailgenehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs 9, 10 und 11
UVP-G 2000

1. Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens
2. Anberaumung einer mündlichen Verhandlung im Großverfahren

EDIKT

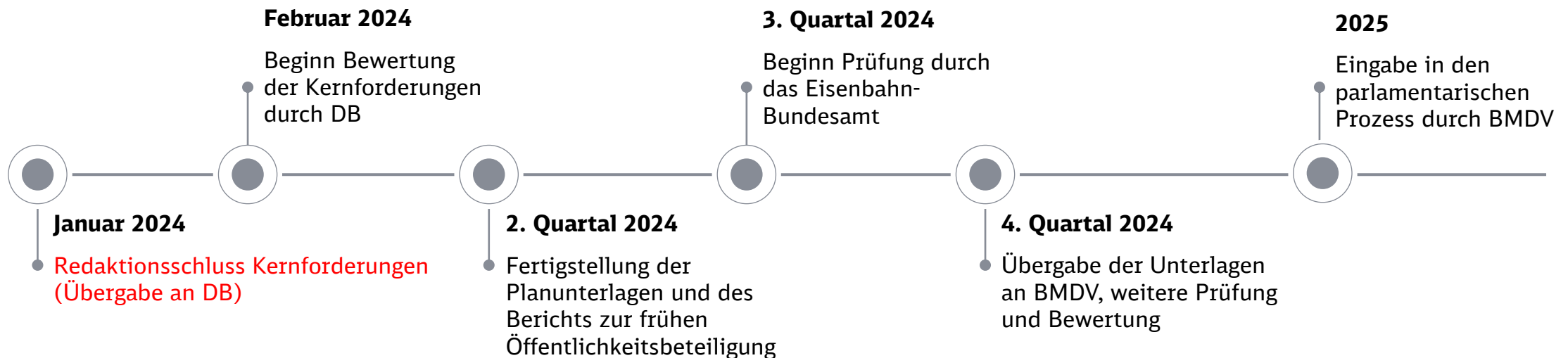


1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
4. Planungen Österreich
- 5. Parlamentarische Befassung in Deutschland**
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Parlamentarische Befassung in Deutschland

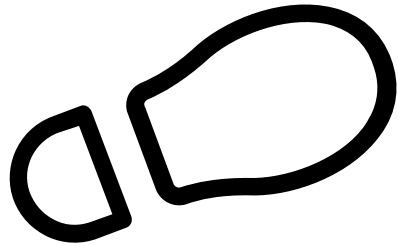
Kernforderungen werden bis Ende Januar benötigt

- PA 0: Kernforderungen abgestimmt, Beschlüsse teilweise bereits erfolgt (Trudering-Riem, Haar, Kirchseeon sowie Zorneding)
- PA 1: Erster Entwurf Kernforderungen koordiniert durch Landkreis Ebersberg erfolgt, Anpassung in Arbeit auf Basis Variantenentscheidung & Meinungsbildung in Kommunen, anschließend Gemeinderatsbeschlüsse
- PA 2-4: Entwurf Kernforderungen unter Koordination Landkreis Rosenheim in Arbeit, anschließend Gemeinderatsbeschlüsse

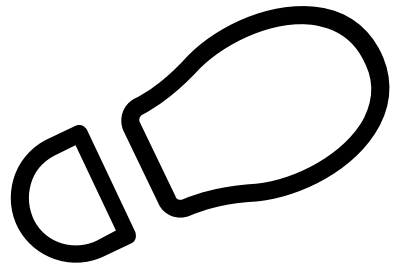


1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
4. Planungen Österreich
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
- 6. Diskussion und Fragen**
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
4. Planungen Österreich
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
- 7. Termine und Abschluss**



- **Protokoll**
Der Protokollentwurf wird per E-Mail versendet und in der nächsten Sitzung abgestimmt.



- **Präsentation**
Die Präsentation ist in Kürze auf unserer Website unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar.
- **Nächste Sitzung**
Die nächste Sitzung des Regionalen Projektbeirats findet voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 statt.

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!

DB Netz AG



Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim

ÖBB-Infrastruktur AG

Industriestraße 1, A-6134 Vomp



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu