

Projekt Brenner-Nordzulauf

Regionales Dialogforum

Protokoll

Thema:	3. Sitzung des Regionalen Dialogforums
Datum/Uhrzeit:	09.11.2023, 17:00 bis 19:10 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
Teilnehmende:	Ulrich Münzer (Inntal Gemeinschaft) Lothar Thaler (Brennerdialog) Jens Fritsche (BI Schützt Aßling und das Atteltal) Rainer Auer (BUND Naturschutz Bayern) Franz Sedlmaier (Bayerischer Bauernverband) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband, Kreisverband Rosenheim) Robert Moser (Landwirtschaftskammer Tirol) Christian Schuler (IHK München/Oberbayern) Christian Loos (VCD Bayern) Stefan Voith (Pro Bahn) Thomas Unger (Bezirksjugendring Oberbayern) Christian Tradler (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Monika Rodermund (DB Netz AG) Peter Kölbach (ÖBB Infra) Peter Hofer (ÖBB Infra) Norman Schubert (ÖBB Infra) Sabine Volgger (clavis GmbH) Dr. Arne Spieker (ifok GmbH) Felix Hoffmann (ifok GmbH) Tobias Gruhn (ifok GmbH)

Agenda

1. Begrüßung
2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
3. Planungen Österreich
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Ausblick

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Christian Tradler begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme.

Norman Schubert begrüßt als Nachfolger von Peter Kölbach die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams der ÖBB Infra. Peter Kölbach verabschiedet sich als Projektleiter und dankt für den gemeinsamen konstruktiven Austausch im Dialogforum.

Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor (s.o.) und kündigt an, dass zur Dokumentation der Sitzung ein Live-Protokoll erstellt werde, welches gemeinsam gesichtet und in der Sitzung abgestimmt werde. Die Teilnehmenden sind mit der Agenda und dem Vorgehen zur Dokumentation einverstanden.

2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A

Christian Tradler führt in die Variantenuntersuchungen und Optimierung der Auswahltrasse im Zuge der Vorplanung der Neubaustrecke von Grafing bis Grenze Deutschland ein (Folie 4). Anschließend gibt er einen Überblick zu den untersuchten Varianten (Folie 5). Die Varianten seien auf Basis objektiver Kriterien bewertet und entschieden worden (Folie 6). Wesentliche Voraussetzung dafür war, dass diese technisch möglich, genehmigungsfähig und wirtschaftlich seien. In der Gesamtabwägung aller Kriterien wurde so die beste Variante als Vorzugslösung festgelegt.

Variantenentscheidung Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

Christian Tradler berichtet, dass im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen die Entscheidung für eine Verlängerung des Salachtunnels um zwei Kilometer getroffen worden sei. Dadurch würde ein geringerer Flächenverbrauch sowie weniger Überschussmassen anfallen. Außerdem sei die Tunnelführung günstiger für das Trinkwasserschutzgebiet bei Elkofen und würde zu keiner Beeinträchtigung des Golfplatzes im Endzustand führen. Bei beiden Varianten seien Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt erfolgt.

Variantenentscheidungen Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Christian Tradler berichtet, dass in diesem Planungsabschnitt zwei Variantenentscheidungen getroffen worden seien. Einerseits werde der Bahnhof Ostermünchen nach Nordwesten verlegt und ein barrierefreier Bahnhof mit

einer modernen P+R-Anlage sowie Bushaltestellen entstehen. Dadurch würden kürzere Wege für Tuntenhausen und den Ortskern von Ostermünchen zum neuen Bahnhof geschaffen. Außerdem würde eine Trennwirkung im Ortskern vermieden und keine Insellage für Stetten, Berg und Aubenhausen entstehen.

Andererseits sei eine Kombilösung der beiden Varianten Damm und Vorlandbrücke entwickelt worden, die eine geringere Höhe im Vergleich zur Vorlandbrücke aufweise und dadurch das Landschaftsbild weniger beeinträchtigen würde. Bei dieser Variante bestehe ein geringerer Aufwand bei der Anpassung kreuzender Infrastruktur, weniger Flächenverbrauch im Vergleich zum Damm und insgesamt eine Kostenreduzierung gegenüber der Vorlandbrücke. Mit dieser Lösung könne auch ein hochwertiger Naturbereich im Bereich Langenpfunzen erhalten bleiben.

Variantenentscheidung Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

Christian Tradler berichtet, dass im Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein im Bereich Innleiten–Rohrdorf die Entscheidung für die Unterquerung der Sims gefallen sei. Dadurch bleibe das künftige Trinkwasserschutzgebiet „Ödenwald“ bei Stephanskirchen unberührt. Hier sei die obertägige Führung auf ein Minimum reduziert und der Flächenverbrauch verringert worden.

Variantenentscheidung Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

Christian Tradler berichtet, dass im Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A die Entscheidung für eine Bündelung der Verknüpfungsstelle Kirnstein mit der Autobahn getroffen worden sei. Dadurch müsse kein Wohneigentum im Bereich Einöden abgerissen und keine großräumige Verlegung der Transalpinen Ölleitungen erfolgen. Zudem würden ein deutlich geringerer Flächenverbrauch im Endzustand und geringere Eingriffe in den Bahnbetrieb Vorteile der Variantenentscheidung darstellen.

Optimierungen des Streckenverlaufs in allen Planungsabschnitten

Nach einem Überblick zu allen Variantenentscheidungen zwischen Grafing und Grenze D/A (Folie 12), berichtet Christian Tradler zu den Optimierungen des Streckenverlaufs, die in allen Planungsabschnitten vorgenommen wurden. Eine der zentralen Maßgaben sei gewesen, den Streckenverlauf möglichst weit weg von der Wohnbebauung zu planen.

Weitere Schritte der Vorplanung

Christian Tradler berichtet zu den weiteren Schritten der Vorplanung, bei der die Fertigstellung der Vorplanungsunterlagen im Zentrum stehe. So würden nun planerische Darstellungen der Varianten erfolgen, die Fachplanungen zusammengeführt und die Kostenschätzung der durchgehenden Vorzugsvariante erfolgen.

Kommunikation der Variantenentscheidungen

Christian Tradler berichtet, dass die lokalen Dialogforen von Grafing bis Grenze D/A am 25. und 26. Oktober informiert wurden. Nach Abschluss der Vorplanung würden Planausstellungen in der Region durchgeführt, bei der Fragen der Bürger:innen zum Ergebnis der Vorplanung beantwortet werden. Außerdem seien telefonische Sprechstunden eingerichtet worden, die über die Projekthomepage gebucht werden können.

Fragen und Diskussion

Allgemeine Fragen

- Ein Mitglied fragt, welche Auswirkungen hinsichtlich Erschütterungen bei untertunnelten Gebäuden zu erwarten wären. Christian Tradler antwortet, dass mit der ausgewählten Variante eine tiefe Unterfahrung von ca. 30 Metern geplant werde, um Auswirkungen im Endzustand zu vermeiden. Weiterhin würden mögliche Auswirkungen während des Baus und des Betriebs im Gutachten, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei, beschrieben. Seitens der ÖBB wird ergänzt, dass die bestehenden Grenzwerte für Erschütterungen und resultierenden sekundären Luftschall durch entsprechende bauliche Maßnahmen eingehalten werden könnten.
- Ein Mitglied fragt, ob die Pläne veröffentlicht werden würden. Das Mitglied bittet außerdem um Kartendarstellungen in Form von Satellitenbildern. Christian Tradler antwortet, dass die Pläne als Bestandteil der Vorplanung veröffentlicht werden würden. Ein Mitglied fragt, ob BIM-Visualisierungen erstellt werden. Christian Tradler bejaht dies und ergänzt, dass eine Visualisierung in Form eines Films im Rahmen der Planausstellungen vorliegen werde.
- Ein Mitglied fragt, ob Ausgleichsmaßnahmen zur späteren Realisierung vorgezogen werden würden. Christian Tradler antwortet, dass soweit möglich bereits jetzt in vorgezogener Phase Ökopunkte erworben werden würden. Ein Grunderwerb mit Durchführung von eigenen Ausgleichsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin sei erst nach der Parlamentarischen Befassung möglich.

- Ein Mitglied fragt, ob für die Baustelleneinrichtungsflächen auf hochwertige Böden zurückgegriffen werde. Christian Tradler antwortet, dass die Baustelleneinrichtungsflächen so gewählt werden würden, sodass möglichst geringe Betroffenheiten entstünden. Derzeit bestehe eine Konzeption der Baustelleneinrichtungsflächen, die noch nicht grundstücksscharf geplant sei. Die Konzeption beinhalte Baustelleneinrichtungsflächen für die Bereiche der Großbaustellen wie z.B. bei den Tunnelportalen. In den weiteren Planungsphasen würden die Baustelleneinrichtungsflächen detailliert geplant und mit Grunderwerbsplänen hinterlegt.
- Ein Mitglied äußert, dass es die Variantenentscheidungen begrüße.
- Ein Mitglied fragt, ob die jetzt optimierte Planung nochmals mit den Varianten des Trassenauswahlverfahrens rückblickend verglichen werden würde. Christian Tradler antwortet, dass das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen sei und ein Rückblick nicht erfolgen werde.

Fragen zum Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

- Ein Mitglied fragt, in welcher Bauweise der Verlängerte Salachtunnel gebaut werde. Christian Tradler antwortet, dass das Bauverfahren überwiegend in bergmännischer Bauweise durchgeführt werde.
- Ein Mitglied fragt nach der Tiefenlage des Verlängerten Salachtunnels. Christian Tradler antwortet, dass die entsprechende Unterlage im Nachgang verlinkt werde. Nachträglich eingefügte Informationen: Die Tiefenlage des Verlängerten Salachtunnels kann in den Sitzungsunterlagen der [2. Sitzung](#) (Folie 16) sowie [5. Sitzung](#) (Folie 13) des vorplanungsbegleitenden Dialogforums Grafing–Ostermünchen eingesehen werden.
- Ein Mitglied fragt, ob die tiefere Lage des Verlängerten Salachtunnels dazu geführt habe, dass in Nicalсреuth die Trasse ebenfalls tiefergelegt werden konnte. Christian Tradler antwortet, dass man unabhängig von der tieferen Lage des Tunnels im Ortsteil Nicalсреuth die Trasse so tief gelegt habe, um die Gemeindeverbindungsstraße in gleicher Lage zu erhalten. Der Bereich der Kreuzung Gemeindeverbindungsstraße zur Neubaustrecke erfolge mittels eines gedeckelten Troges.

Fragen zum Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

- Ein Mitglied fragt, ob bei der barrierefreien Ausgestaltung des Bahnhofs Ostermünchen Aufzüge vorgesehen wären. Christian Tradler antwortet, dass hier die Barrierefreiheit mit einer Rampenlösung aus-

gestaltet sein werde. Das Mitglied kritisiert diese Lösung und wünscht eine Aufzugslösung. Ein weiteres Mitglied sagt, dass es auch bei einer Aufzugslösung keine hundertprozentig sichere Barrierefreiheit gebe, da diese technisch ausfallen könne. Ein weiteres Mitglied begrüßt die Rampenlösung.

- Ein Mitglied fragt, warum die Kombilösung eine geringere Höhe gegenüber des Dammes aufweise. Christian Tradler erklärt, dass die Kombilösung eine niedrigere Höhe im Vergleich zur Vorlandbrücke aufweise.
- Ein Mitglied fragt nach der konkreten Tiefe der Einschnitte im Bereich Mintsberg. Christian Tradler bietet an, dass hierzu eine bilaterale gemeinsam mit dem Planungsteam erfolgen könne.

Fragen zu den Planungsabschnitten Innleiten–Kirnstein und Kirnstein–Grenze D/A

- Ein Mitglied fragt, ob die Verknüpfungsstelle so tief gelegt werden könne, dass die Auswirkungen auf die Sichtbarkeit minimiert wären. Christian Tradler antwortet, dass die derzeitige Planung die Gegebenheiten von Lage der Bestandsstrecke, der Neubaustrecke und der Topografie bereits berücksichtige.
- Ein Mitglied fragt, inwiefern näher an die Autobahn gebaut werden könne. Christian Tradler antwortet, dass die Lage der Verknüpfungsstelle in intensiver Abstimmung mit der Autobahn GmbH Süd erfolgt sei. Auf die Frage eines Mitglieds, ob etwaige zukünftige Regelwerke der Autobahn mit geringeren Abstandsanforderungen bei der jetzigen Planung bereits berücksichtigt seien, antwortet Christian Tradler, dass solche Optimierungen im Rahmen der folgenden Planungsphasen auf Auswirkungen der Streckenführungen untersucht werden könnten.
- Ein Mitglied fragt, ob ein möglicher Ausbau der Inntalautobahn bei den Planungen berücksichtigt werde. Christian Tradler antwortet, dass die festgeschriebenen Abstandsregelungen der Autobahn GmbH diesen Fall berücksichtigen.
- Ein Mitglied sagt, dass im Inntal eine Verknüpfungsstelle im Wildbarren gefordert werde und ein Gutachten von mehreren Inntal-Gemeinden beauftragt worden sei. Das Mitglied bittet um eine Stellungnahme. Christian Tradler antwortet, dass dieses Gutachten der DB Netz AG noch nicht vorliege und daher keine Stellung dazu bezogen werden könne.

3. Planungen Österreich

Planungsabschnitt Grenze D/A–Schaftenau

Peter Hofer berichtet, dass bis dato drei Sitzungstermine des ÖBB-Regionalforums stattgefunden haben. Derzeit liefen vertiefte Erkundungen im Bereich Buchberg. Parallel dazu würden die Planungen für das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung laufen.

Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld

Norman Schubert berichtet, dass das Regionalforum in diesem Abschnitt seit Beginn der UVP-Planung zu vierzehn Sitzungstermine zusammenkam. Außerdem berichtet er zur Tunnelanschlagsfeier des Erkundungsstollens Angerberg, die im Juni dieses Jahres stattgefunden habe. Insgesamt würden die Tätigkeiten von intensiver Öffentlichkeitskommunikation begleitet werden.

4. Parlamentarische Befassung in Deutschland

Arne Spieker berichtet zum aktuellen Stand der Kernforderungen im Ausbauabschnitt Trudering–Grafing sowie den Neubauabschnitten Grafing–Ostermünchen und Ostermünchen–Grenze D/A. Insgesamt sei der Prozess auf einem guten Weg. Die Kernforderungen müssten bis spätestens Ende Januar 2024 bei der Deutschen Bahn eingegangen sein, da sich weitere Schritte bis zur Eingabe in den parlamentarischen Prozess anschließen. Christian Tradler erläutert die konkreten Schritte bis zur Parlamentarischen Befassung.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wie der Umgang mit einer Kernforderung nach einem anderen Trassenverlauf wäre. Christian Tradler antwortet, dass eine solche Forderung mit Blick unter anderem auf die Genehmigungsfähigkeit bewertet werde und anschließend die Kosten beziffert werden würden. Die Entscheidung darüber treffe dann der Bundestag. Das Mitglied bezieht sich auf die Trasse Türkis im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen und fragt, ob diese genehmigungsfähig sei. Christian Tradler antwortet, dass dazu im Rahmen der Bewertung dieser Kernforderungen eine Aussage getroffen werden könnte.

- Ein Mitglied fragt, ob sich aufgrund der gesetzlichen Entwicklungen das Verfahren hin zur Parlamentarische Befassung beschleunigen könne. Christian Tradler antwortet, dass die derzeitige Zeitplanung die schnellstmögliche sei.

5. Termine und Ausblick

Arne Spieker gibt einen Ausblick zum Dialog und kündigt an, dass die nächste Sitzung voraussichtlich im Frühjahr 2024 stattfinden werde (Folie 18).

Christian Tradler und Norman Schubert danken den Teilnehmenden für den guten Austausch und betonen den Stellenwert des gemeinsamen Dialogs.

Protokoll erstellt durch: Felix Hoffmann, ifok GmbH

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden während der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 3. Sitzung des Regionalen Dialogforums am 09.11.2023



Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

3. Regionales Dialogforum

09.11.2023 | Rosenheim



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Begrüßung

2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
3. Planungen Österreich
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
- 2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A**
3. Planungen Österreich
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. 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

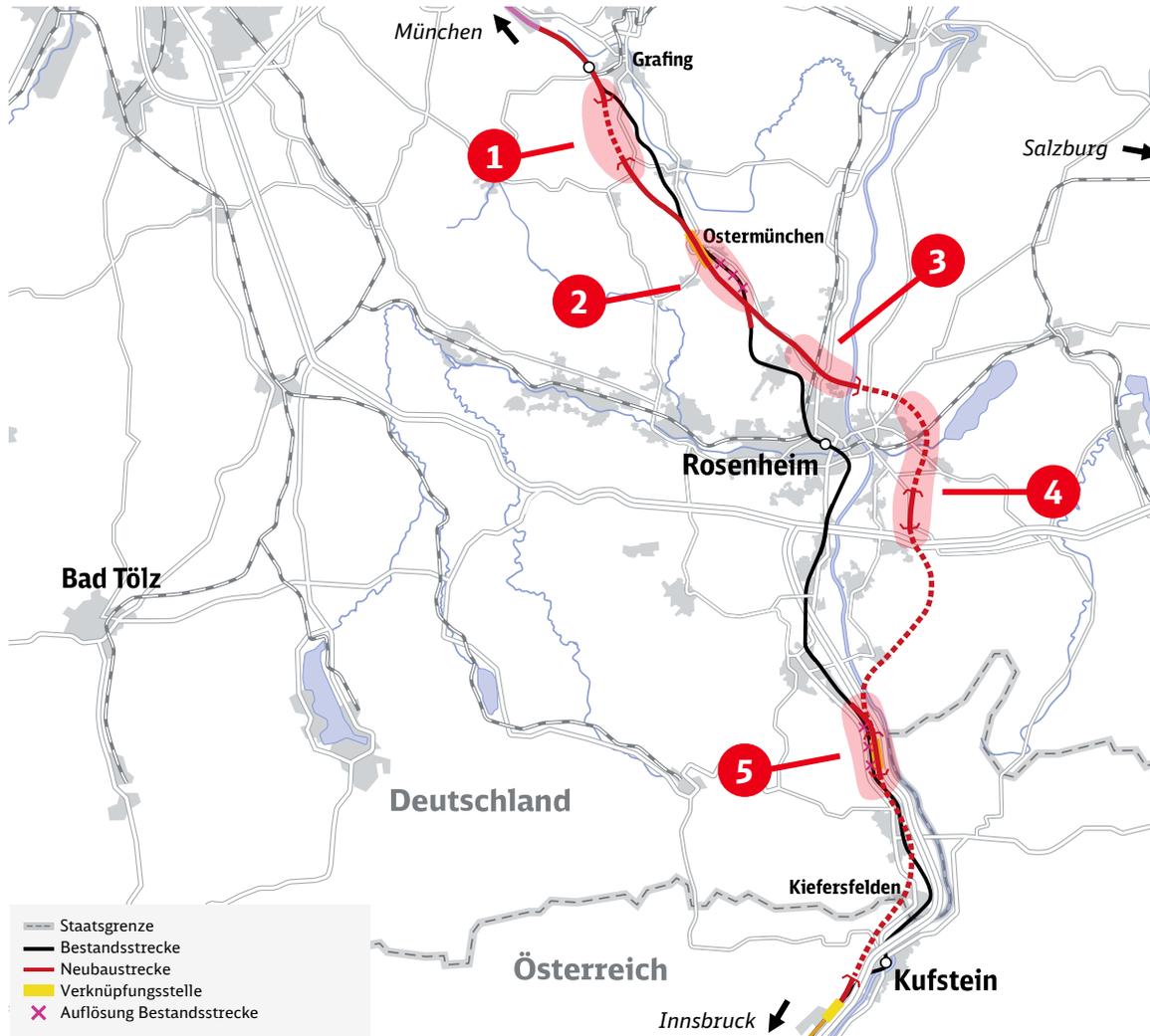


Nach der Trassenauswahl jeweils Beginn der Vorplanung. Dabei wurde die **Auswahltrasse optimiert** und **lokale Varianten** untersucht.

- ✓ 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 has a header with the title 'Brenner-Nordzulauf' and a subtitle 'Abwägungskriterien für die Variantenbewertung'. The matrix consists of a grid where the rows represent evaluation criteria and the columns represent different variants. The cells in the grid contain numerical scores and colored circles (green, yellow, red) indicating the evaluation of each variant against each criterion. A large 'Muster' watermark is visible across the sheets.

Salachtunnel im Abschnitt Grafing–Ostermünchen verlängert sich um zwei Kilometer



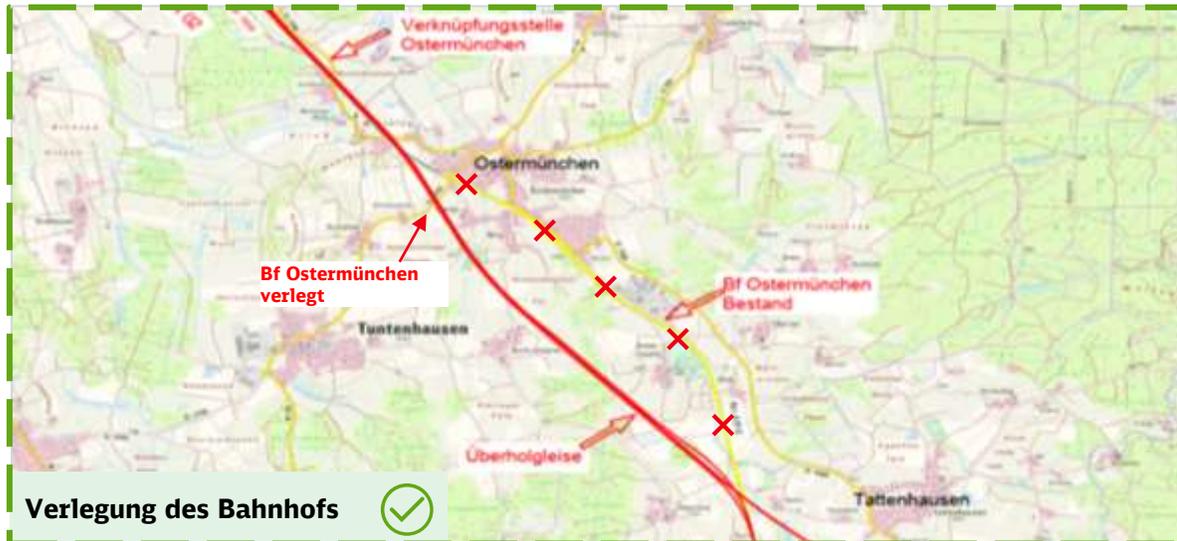
Künftige Infrastruktur

- 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

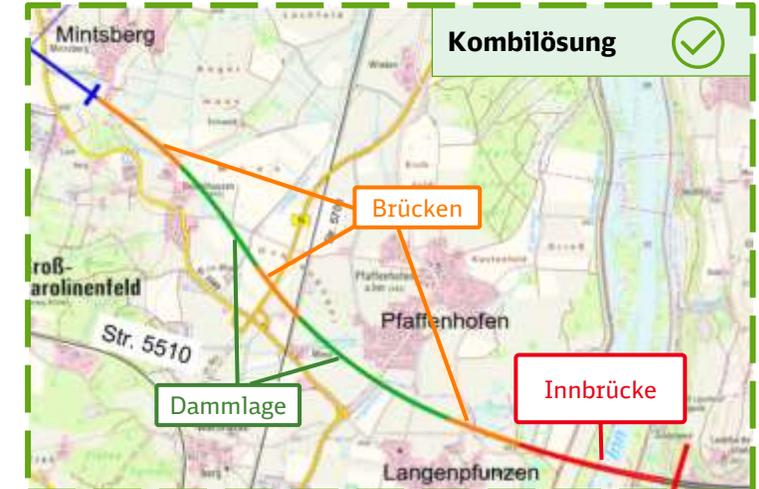
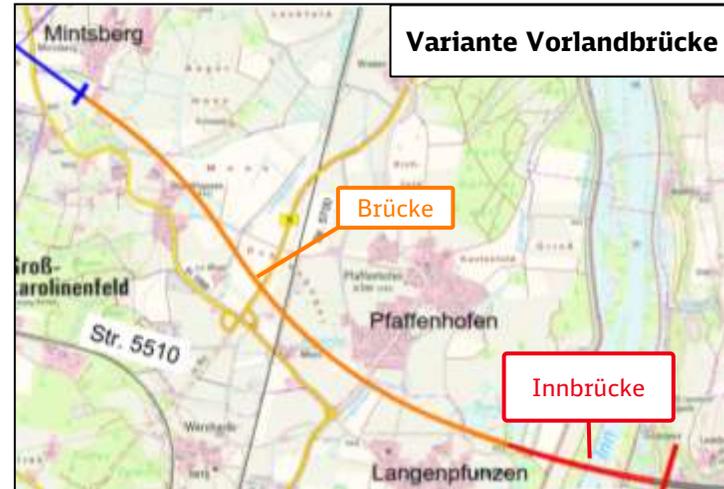
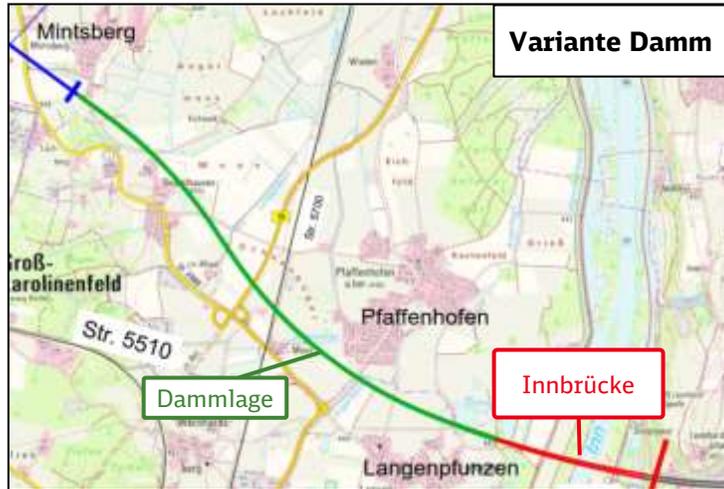
- Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen nach Nordwesten in den Bereich der Kreuzung mit der St2358
- Errichtung eines neuen barrierefreien Bahnhofs mit moderner P+R-Anlage und Bushaltestellen
- Rückbau der bestehenden Strecke auf ca. 4,1 km Länge zwischen Weiching und Haslau



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



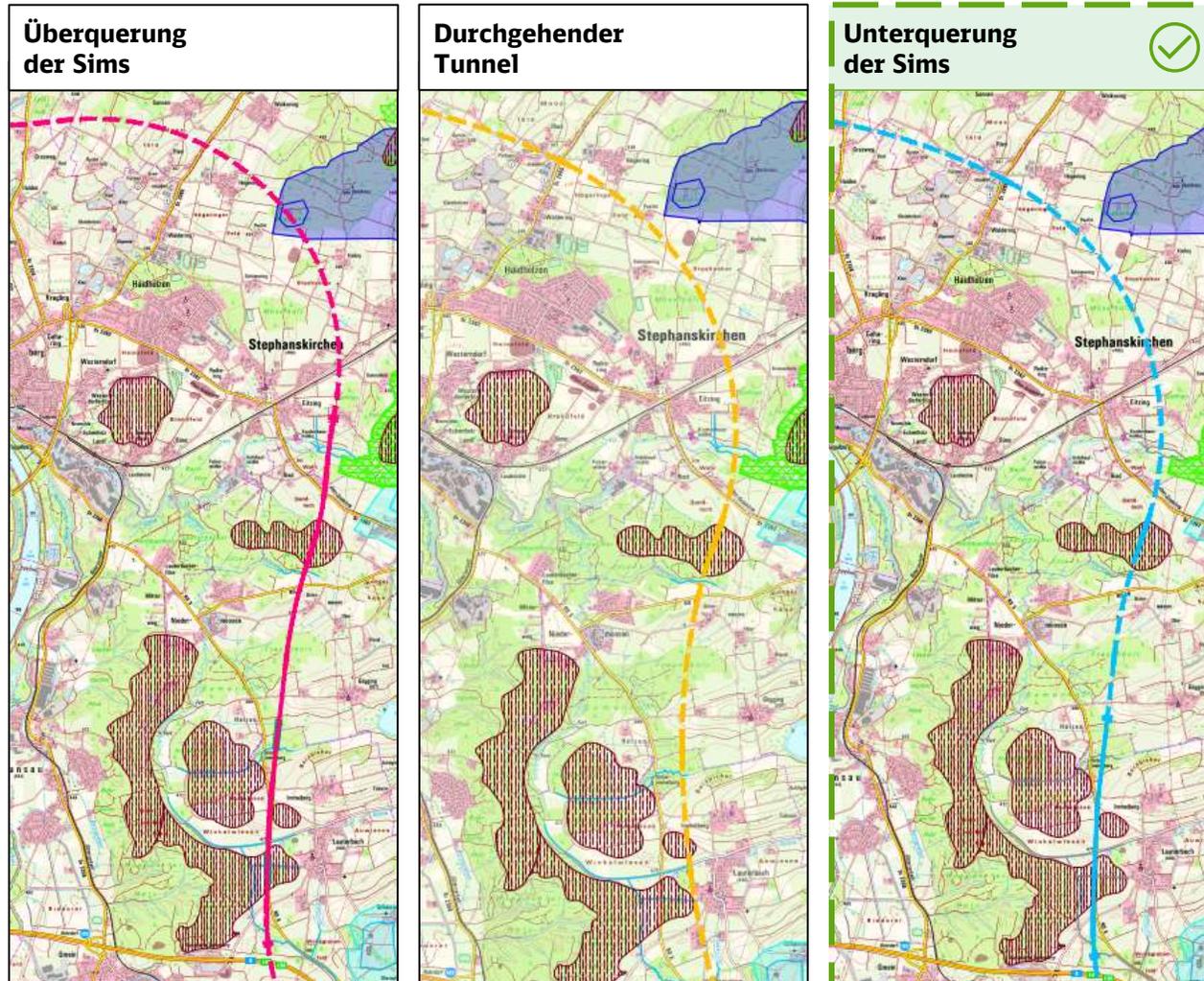
Künftige Infrastruktur

- 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



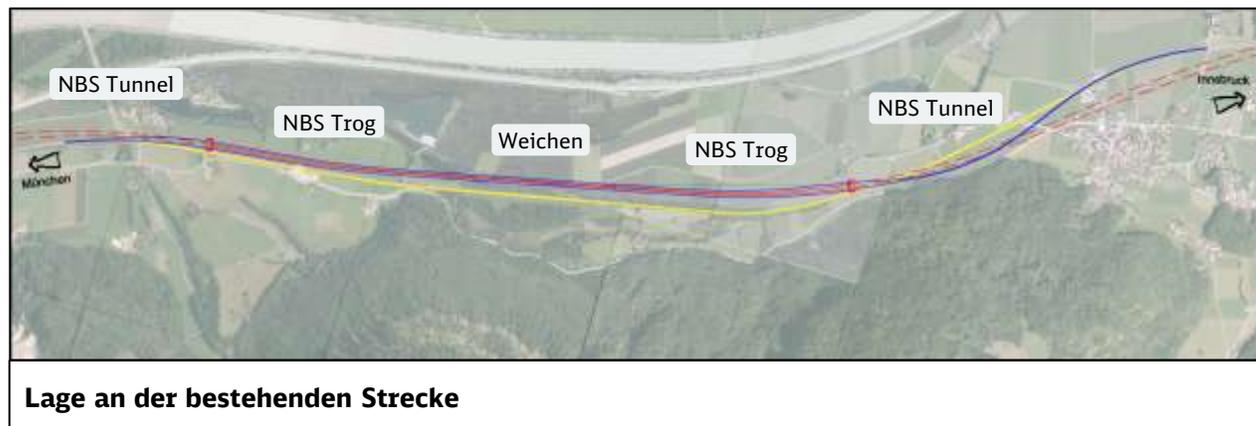
Künftige Infrastruktur

- 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

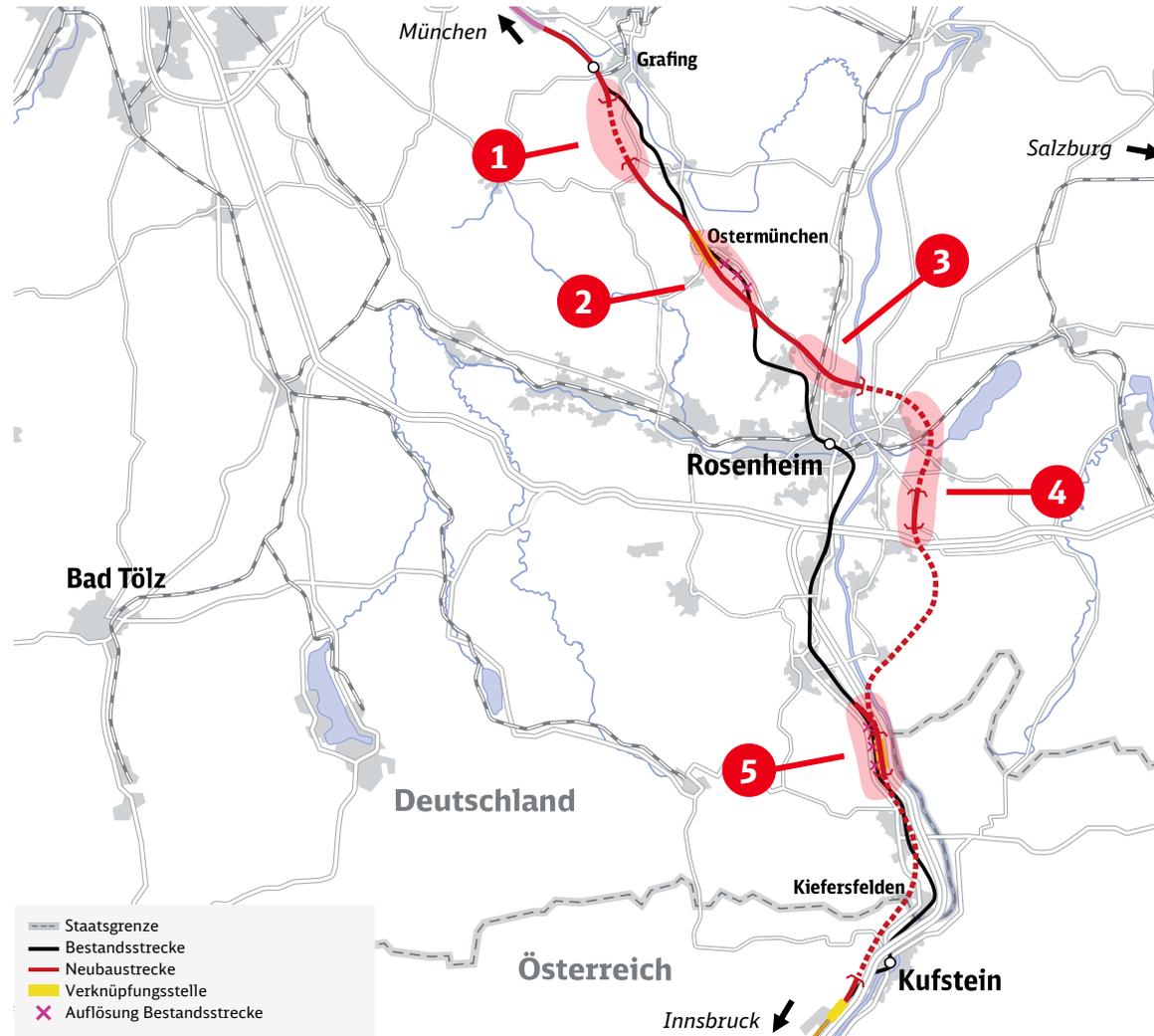
Künftige Infrastruktur

- 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 umverlegten 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

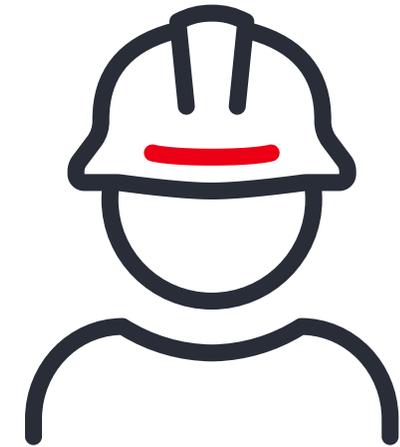
In allen Projektabschnitten wurde der Streckenverlauf optimiert

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

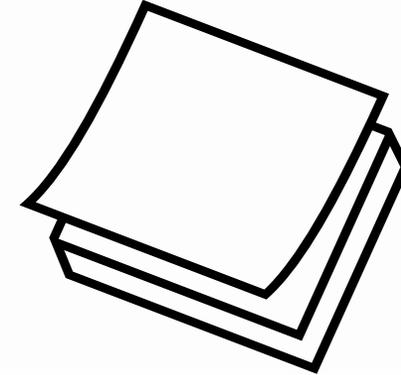


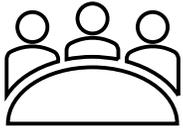
Die Vorplanung geht weiter

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 wurden in den lokalen Dialogforen PA1-4 am 25. und 26. Oktober ausführlich im Detail erörtert.



- **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>

Agenda



1. Begrüßung
2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
- 3. Planungen Österreich**
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. 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

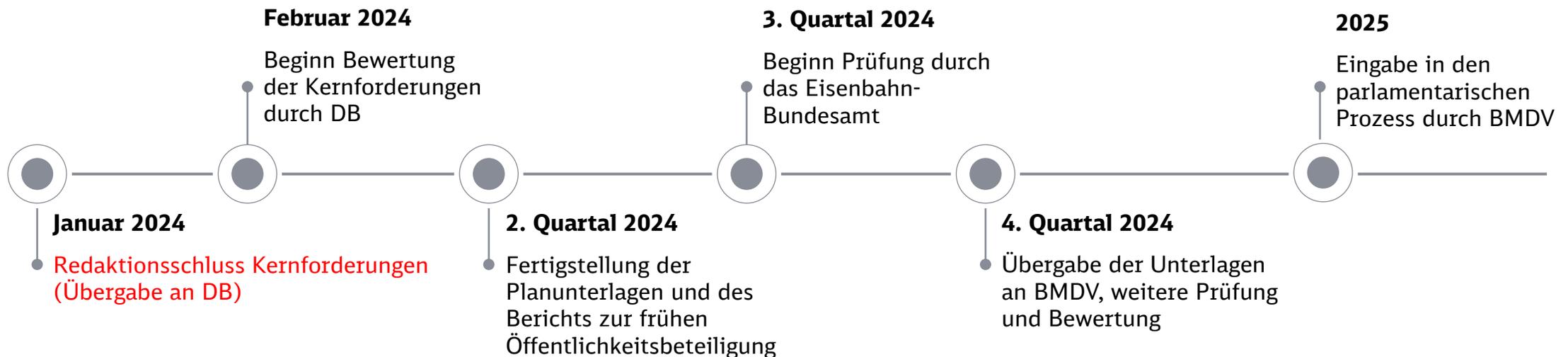


1. Begrüßung
2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
3. Planungen Österreich
- 4. Parlamentarische Befassung in Deutschland**
5. Termine und Abschluss

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

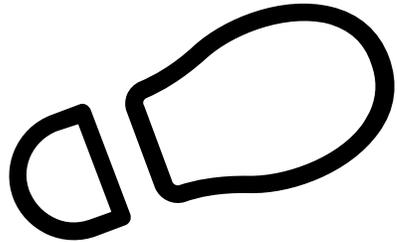


Agenda



1. Begrüßung
2. Planungsabschnitte Grafing bis Grenze D/A
3. Planungen Österreich
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
- 5. Termine und Abschluss**

Termine und Abschluss



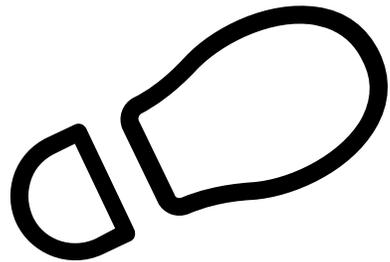
- **Protokoll & Präsentation**

Das Protokoll und die Präsentation werden per E-Mail versendet und auf www.brennernordzulauf.eu zur Verfügung gestellt.

- **Nächste Sitzung**

Die nächste Sitzung des Regionalen Dialogforums findet voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 statt.

- **Fragen und Rückmeldungen?** Bitte schreiben Sie an brennernordzulauf@ifok.de



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