

# Projekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

### Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

#### Protokoll

Thema:	5. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A
Datum/Uhrzeit:	27.07.2023, 15:30 bis 17:30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Flintsbach a.Inn
Teilnehmende:	Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden) Markus Gschwendtner (Kiefersfelden) Josef Pirchmoser (Kiefersfelden) Matthias Bernhardt (Bürgermeister Oberaudorf) Anna Pichler (Oberaudorf) Magnus Waller (Oberaudorf) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Michael Rusp (Flintsbach) Benno Schmid (Flintsbach) Susanne Grandauer (Bürgermeisterin Nußdorf) Michael Laar (Nußdorf) Georg Aicher-Hechenberger (Bürgermeister Erl) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Katja Kuck (DB Netz AG) Matthias Braun (PG-TKS) Martin Eckert (PG-TKS) Martin Crljenkovic (Möhler + Partner) Carina Wahl (Möhler + Partner)

Sabine Volgger (clavis)  
Anna Schwietering (ifok)

---

## **Agenda**

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

---

## 1. Begrüßung

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

Stefan Lederwascher, Bürgermeister von Flintsbach, begrüßt ebenfalls alle teilnehmenden Mitglieder.

Manuel Gotthalseder, Projektabschnittsleiter für den Abschnitt Kirnstein–Grenze D/A bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams und dankt für die Teilnahme.

Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

---

## 2. Aktuelle Themen

Manuel Gotthalseder berichtet von den Fortschritten am Brenner-Basistunnel und auf italienischer Seite am Südzulauf sowie davon, dass am 26. Juni 2023 der Bau des 2,6 km langen Rohbaustollens Angath für die Neubaustrecke Schaftenau–Radfeld offiziell begonnen hat (Folien 5 und 6).

Manuel Gotthalseder gibt einen Sachstandsbericht zur Parlamentarischen Verfassung, bei welcher der Bundestag über die Vorzugstrasse sowie die Kernforderungen der Region entscheidet (Folie 7).

- Ein Mitglied berichtet, dass von einigen Gemeinden Kernforderungen auf Gemeinderatsebene bereits erarbeitet wurden. Man warte jetzt auf den Termin auf Landkreisebene, bei dem die Kernforderungen aller Gemeinden konsolidiert werden sollen. Im Landkreis zeichne sich ab, dass die Konzentration auf wenige substanzielle Kernforderungen schwierig sein werde, man denke daher darüber nach, anhand der Zustimmungswerte eine Gewichtung der Kernforderungen kenntlich zu machen.

---

## 3. Blick in die Planungswerkstatt

### Grundlagen schalltechnische Untersuchungen

Martin Crljenkovic, Schallgutachter und Projektleiter der beauftragten Möhler + Partner Ingenieure AG, gibt einen Überblick zu den Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung und stellt die Zwei-Säulen-Strategie der Schutzmaßnahmen gegen Schallausbreitung vor (Folien 8-10).

- Ein Mitglied fragt, ob die besondere Lage im Inntal in die Schallberechnung eingehe. Martin Crljenkovic antwortet, die Topografie mit ihren akustischen Eigenschaften sei im akustischen Berechnungsmodell erfasst und werde entsprechend in der Berechnung berücksichtigt.

- Ein Mitglied fragt, ob Richtwerte auch während der Bauzeit berücksichtigt werden müssten. Martin Crljenkovic bejaht die Frage, auch während der Bauzeit gebe es festgelegte Richtwerte, hierfür werde in der Genehmigungsplanung ein eigenes Gutachten erstellt.
  - Ein Mitglied fragt, ob die Einhaltung der Richtwerte während der Bauzeit auch überprüft werde. Martin Crljenkovic antwortet, man erwarte, dass die Einhaltung der Richtwerte während der Bauzeit, z. B. durch einen Emissionsschutzbeauftragten, überprüft werde.
- Ein Mitglied fragt, welche Grenzwerte (deutsch/österreichisch) auf österreichischem Staatsgebiet für die Berechnung möglicher Schallschutzmaßnahmen herangezogen worden seien. Martin Crljenkovic antwortet, mit dem erstellten Schallschutzkonzept könnten die Grenzwerte nach den Regelwerken beider Länder eingehalten werden.
- Ein Mitglied fragt, ob auch zukünftig auszuweisendes Bauland in die Schallberechnungen einfließen könne. Manuel Gotthalseder antwortet, sofern solche Vorhaben bereits in den Bebauungsplänen hinterlegt bzw. in der Planung entsprechend fortgeschritten seien, werde man Versuchen dies in den Berechnungen zum Schallschutz zu berücksichtigen. Hier sei man jedoch auf Informationen seitens der Kommunen angewiesen.

### **Grundlagen Erschütterungsschutz**

Martin Crljenkovic stellt die Grundlagen des Erschütterungsschutzes vor (Folien 11-12).

### **Trassen- und Höhenverlauf Varianten**

Martin Eckert, Teilprojektleiter Verkehrsanlagen der PG TKS, stellt Lagepläne für den gesamten Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A gemäß dem aktuellen Stand der Planung vor. Dargestellt sind die Varianten entlang der Bestandsstrecke und entlang der Autobahn (Folien 13-34). Die Darstellung beinhaltet den vorläufigen Planungsstand zu Straßenkreuzungen (Straßen- u. Eisenbahnbrücken), zur Anpassung und dem Neubau von Wegen und Plätzen, zur Anpassung von Leitungen, zur Anpassung von Gewässern (z. B. Husarenbach), zu Entwässerungs- bzw. Vorflutanlagen (z. B. Versickerungsbecken), zu Bereichen mit Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz sowie Höhenprofile des Bahnkörpers.

- Ein Mitglied fordert, dass auch die Schallausbreitungskarten beim nächsten Mal vorgelegt würden. Manuel Gotthalseder sagt zu, dieses Thema mitzunehmen.
- Ein Mitglied bekräftigt, es sei wichtig, dass die Anwohner:innen an der Neubaustrecke eine gute Lebensqualität behalten könnten und entsprechend einen ausreichenden aktiven Schallschutz bekämen.

- Ein Mitglied sagt, der Flächenverbrauch des Projekts sei enorm. Das Mitglied erklärt, der Flächenverbrauch könnte wesentlich geringer sein, wenn man in der Verknüpfungsstelle die Neubaugleise und Bestandsgleise nebeneinander führen würde und nicht wie momentan geplant die Neubaugleise in der Mitte der Bestandsgleise vorsehe.
- Ein Mitglied bittet darum, das Höhenprofil von der Stelle, an der der Husarenbach gequert wird (Folie 30), nachzureichen. Das Planungsteam sagt dieses zu. *Info: Das Querprofil wurde nachträglich in der Präsentation ergänzt.*
- Ein Mitglied fragt, ob es in Niederaudorf im Bereich der verlegten Bestandsgleise nicht zusätzlichen Schallschutz auf westlicher Seite bräuchte, an dieser Stelle liege eine Schule, ein Kindergarten und ein Hotel. Martin Crljenkovic antwortet, die Notwendigkeit für Immissionsschutzmaßnahmen werde fortlaufend geprüft, nach derzeitigem Planungsstand (Stand Vorplanung) erreiche man mit dem vorliegenden Schallschutzkonzept für den Bereich Niederaudorf den Vollschutz.

### **Bauphase und Baulogistik**

Martin Eckert stellt die derzeitigen Planungen zur Bauphase und zur Baulogistik im Bereich Kirnstein–Grenze D/A vor (Folien 35-37).

- Ein Mitglied fragt, was mit „Materialzwischenlager“ gemeint sei. Manuel Gotthalseder erklärt, man werde versuchen, Überschussmaterial, das z. B. bei der Herstellung des Tunnels entstünde, innerhalb des Projekts Brenner-Nordzulauf wiederzuverwenden. Es könne ggf. sein, dass Material für eine gewisse Zeit zwischengelagert werden müsse, bis es an seinem Einbauort verarbeitet werden könne. Ob dies zum Tragen komme, ggf. in welchem Umfang oder wo Flächen zur Zwischenlagerung von Material liegen werden, könne man zum derzeitigen Planungsstand noch nicht abschätzen.
- Ein Mitglied bekräftigt, dass landwirtschaftliche Flächen eine bessere Klimabilanz hätten als beispielsweise einige der hiesigen Waldflächen, das müsse für die Auswahl der BE-Flächen berücksichtigt werden.
- Ein Mitglied fragt, zu welchem Zeitpunkt man auf die betroffenen Eigentümer:innen und vornehmlich Landwirt:innen zugehen werde. Manuel Gotthalseder antwortet, konkrete Verhandlungen zu einzelnen Flächen könnten erst im Rahmen der Genehmigungsplanung erfolgen. Für Gespräche mit Landwirt:innen stehe das Projektteam auch in der aktuellen Planungsphase gerne zur Verfügung. Derartige Gespräche seien bereits mit zahlreichen Eigentümer:innen geführt worden.

- Mehrere Mitglieder bekräftigen, es sei wichtig, frühzeitig über die Betroffenheit informiert zu werden. Dies sollte auch mit detaillierteren Karten als in der jetzigen Darstellung gezeigt werden.
- Ein Mitglied fragt, ob es schon Informationen bezüglich der Notwendigkeit von Ausgleichsflächen gebe. Manuel Gotthalseder antwortet, im Rahmen der Vorplanung ermittelten die Umweltgutachter:innen den Ausgleichsbedarf in Wertpunkten, eine Verortung von Ausgleichsflächen sei noch nicht möglich. Das Projektteam sei bestrebt, so viele Wertpunkte wie möglich außerhalb des Projektgebietes zu erwerben. Dennoch werde es unter anderem aufgrund des Artenschutzes auch die Notwendigkeit für Ausgleichsmaßnahmen vor Ort geben. Dies werde in den folgenden Leistungsphasen ermittelt. Zum Ende der Vorplanung könne die Angabe gemacht werden, wie viele Wertpunkte entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach der Bayerischen Kompensationsverordnung pro Planungsabschnitt notwendig seien.

### **Bahnstrom**

Manuel Gotthalseder erläutert den aktuellen Planungsstand zur Anbindung der elektrifizierten Neubaustrecke an das Bahnstromnetz über ein neues Unterwerk (Folien 38-39).

---

### **4. Ausblick**

Manuel Gotthalseder gibt einen Ausblick zu den wesentlichen Planungsthemen des kommenden Halbjahres (Folie 41). Sabine Volgger gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 42).

Manuel Gotthalseder dankt für die Teilnahme und den guten Austausch.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

---

### **Anlagen**

- Präsentation zur 5. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A am 27.07.2023





**NETZE**

# Brenner-Nordzulauf

## 5. Dialogforum

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

27.07.2023 | Flintsbach



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

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



# Begrüßung

---

# Aktuelle Themen

---

# Aktuelle Themen

## Fortschritte am Brenner-Basistunnel

### Brenner-Basistunnel

- 2. Tunnelbohrmaschine im Baulos „Sillschlucht-Pfons“ des Brenner-Basistunnels nimmt Arbeit auf
- Die auf den Namen „Ida“ getaufte Maschine wird die westliche Hauptröhre 8,4 km des künftigen Eisenbahntunnels in Richtung Süden bohren
- Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Sommer 2028

### Brenner-Südzulauf

- Erste Tunnelvortriebsmaschine erreicht die Baustelle Franzensfeste–Waidbruck
- Rete Ferroviaria Italiana (RFI), errichtet den 22,5 km langen Abschnitt zwischen Franzensfeste und Waidbruck



Insgesamt entsteht für den BBT ein 230 km langes Tunnelsystem. Bis dato wurden 160 Tunnelkilometer vorgetrieben.

# Aktuelle Themen

## Nordzulauf: Rohbaustollen Angath angeschlagen

- Zwischen Schaftenau und Radfeld wird die ÖBB für den Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel eine mehr als 20 km lange Neubaustrecke errichten
- Ziele: Entlastung des Bahnhofs Wörgl und Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Schienenverkehr durch das Unterinntal
- Meilenstein: Am 26. Juni 2023 hat der Bau des 2,6 km langen Rohbaustollens Angath für die Neubaustrecke Schaftenau–Radfeld offiziell begonnen
- Der Rohbaustollen fungiert nach Inbetriebnahme des Eisenbahntunnels als Rettungstollen für den Haupttunnel



# Aktuelle Themen

## Parlamentarische Befassung: Sachstandsbericht

### Ausbauabschnitt Trudering–Grafig

- 28.02.2023 Strukturierungsgespräch
- 19.04.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen
- 30.05.2023 Infotermin Dialogforum



**Konsolidierte Kernforderungen als Beschlussvorlage für die kommunalen Gebietskörperschaften**

### Neubauabschnitte Grafig–Grenze D/A

- 17.01.2023 Strukturierungsgespräch mit Landkreis und Stadt Rosenheim sowie Landkreis Ebersberg

#### Landkreis Ebersberg:

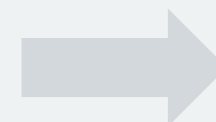
- 17.04.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen
- 31.05.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen PA1 Grafig–Ostermünchen



**Erster Entwurfsstand** der von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

#### Landkreis Rosenheim:

- 15.03.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen



**Erarbeitung eines ersten Entwurfs** unter Koordination des Landkreises Rosenheim.



# Blick in die Planungswerkstatt

A thick red horizontal line is positioned below the main title.

Grundlagen schalltechnische Untersuchungen

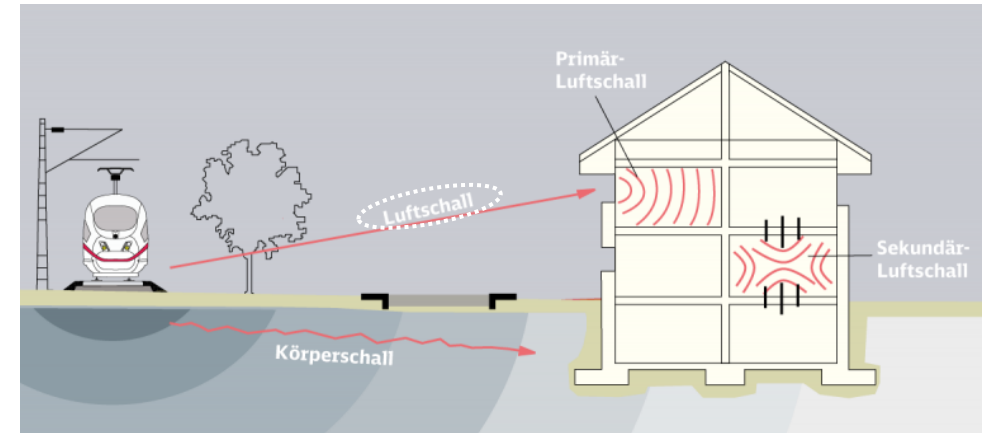
# Blick in die Planungswerkstatt

## Grundlagen schalltechnische Untersuchung

- Züge erzeugen Schwingungen, welche in der Umgebung u.a. als Luftschall wahrgenommen werden
- Verkehrslärmschutz wird in BImSchG und BImSchV geregelt, insbesondere in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
- Für die Berechnung von Schienenverkehrslärm (Emissionen und Immissionen) gilt die Anlage 2: Schall 03

### Zweistufiges Berechnungsverfahren:

- Berechnung der Emissionen der Strecke
  - Berechnung der Immissionen durch Schallausbreitung
- 
- Berechnungen in der Vorplanung basieren auf Verkehrsmengen des Bemessungsfalls; Berechnungen in der Genehmigungsplanung erfolgen auf Basis der gültigen Zugzahlenprognose des Bundes
  - Es wird immer die Trassierungsgeschwindigkeit bzw. zulässige Höchstgeschwindigkeit für jede Zugart angesetzt
  - Es werden immer die Regelzuglängen angesetzt
  - Berechnungen liegen bei Schienenverkehr häufig mit mehreren Dezibel Reserve auf der sicheren Seite für Betroffene (z.B. aufgrund der Berücksichtigung meteorologischer Gegebenheiten)



### Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
SO	57 dB(A)	47 dB(A)
WA	59 dB(A)	49 dB(A)
MI	64 dB(A)	54 dB(A)
GE	69 dB(A)	59 dB(A)

SO: Sondergebiete wie Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime  
WA: reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete  
MI: Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Urbane Gebieten  
GE: Gewerbegebiete

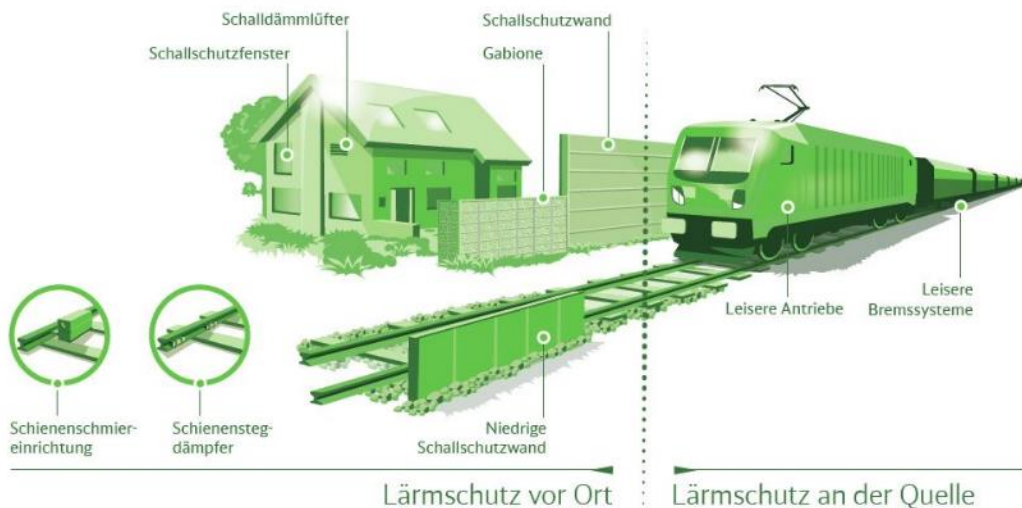
# Blick in die Planungswerkstatt

## Grundlagen schalltechnische Untersuchung

### Warum Berechnung und nicht Schallmessung?

- Berechnungen sind auch bei einem Neubau möglich
- Berechnungen sind reproduzierbar
- Berechnungen können für nahezu beliebig viele Berechnungspunkte durchgeführt werden
- Berechnungen berücksichtigen die geplante Verkehrsbelastung
- Berechnungen legen die ausbreitungsgünstige (Mitwind-)Wetterlage zugrunde

### Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz



### Schutzmaßnahmen gegen Schallausbreitung:

- Maßnahmen an der Quelle: leisere Antriebe, leisere Bremssysteme, glatter Fahrspiegel („büG“), Schienenstegdämpfer oder -absorber
- Maßnahmen im Schallausbreitungsweg: Nutzung der Topographie, Schallschutzwände, Gabionen, ...

# Blick in die Planungswerkstatt

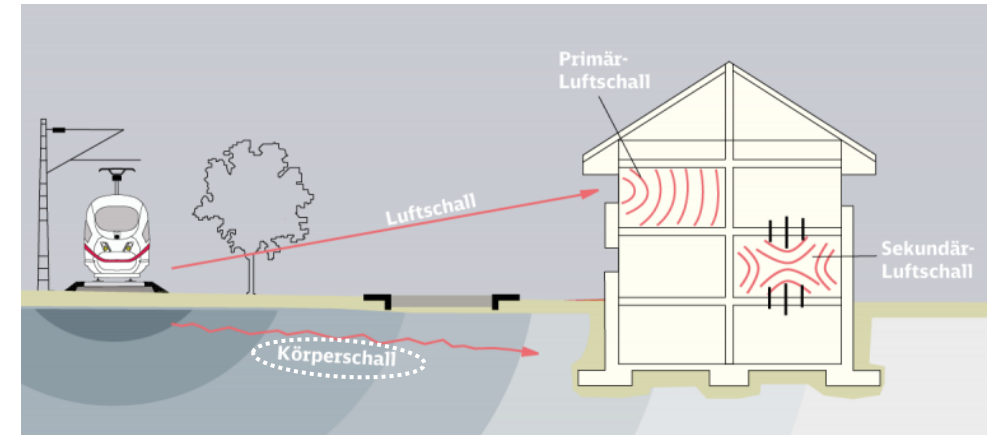
---

## Grundlagen Erschütterungsschutz

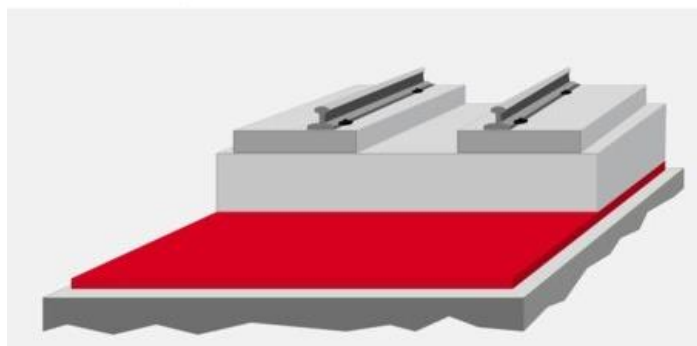
# Blick in die Planungswerkstatt

## Grundlagen Erschütterungsschutz

- Erschütterungen gehören zu den Immissionen, die im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genannt sind
- Züge erzeugen mechanische Schwingungen, diese werden u.a. als Körperschall über das Erdreich wellenförmig übertragen
- In einem Gebäude können durch die Wellen des Körperschalls Schwingungen auftreten welche als „sekundärer Luftschall“ wahrnehmbar werden können
- Beeinflussende Randbedingungen sind z. B. der Abstand zum Gleis, Zugart und -anzahl, der Baugrund und die Bauweise des Gebäudes



Masse-Feder-System mit elastischer Kunststoffmatte



- Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen sind z. B. besohlte Schwellen, Unterschottermatten oder Masse-Feder-Systeme
- Die Planung und Bemessung von Erschütterungsschutzsystemen erfolgt nach technischen Regelwerken wie beispielsweise DIN 4150, DB-RIL 820, VDI-Richtlinien
- Immissionen aus bestehenden Anlagen werden als Vorbelastung berücksichtigt



# Blick in die Planungswerkstatt

---

Trassen- und Höhenverlauf Varianten



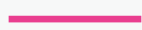


# Blick in die Planungswerkstatt

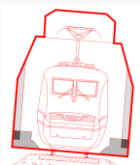
## Verknüpfungsstelle Kirnstein: Trassen- und Höhenverlauf – Varianten

### Hinweise zu den nachfolgenden Lageplänen und Querprofilen

- Die Untersuchung (Vorplanung) ist noch nicht abgeschlossen.
- Die Varianten sind noch nicht bewertet.

#### Legende:

-  Neubaustrecke
-  Rückbau Bestandsgleise
-  Planung der Nachbar-Planungsabschnitte
-  **SSW:** Schallschutzwand, h=Höhe über Schienenoberkante
-  **ESM:** Erschütterungsschutzmaßnahmen



Für die Durchfahrt der Züge und für die Oberleitung freizuhaltender Lichtraum

- Dargestellt ist der vorläufige Planungsstand
  - Untersuchung alternativer Trassenverläufe
  - Straßenkreuzungen (Straßen- u. Eisenbahnbrücken)
  - Anpassung und Neubau von Wegen und Plätzen
  - Anpassung von Leitungen (z. B. Öl und Gas)
  - Anpassung von Gewässern (z. B. Einödbach)
  - Entwässerungs- bzw. Vorflutanlagen (z. B. Versickerungsbecken)
  - Bereiche mit Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz
  - Höhenprofile des Bahnkörpers
- Noch nicht dargestellt:
  - Anlagen der bahntechnischen Ausrüstung und Energieversorgung

Quelle Kartenhintergrund:  
LVG 2018 im System UTM 32, transformiert in DB\_REF2016  
Lage der Leitungen: Nach Angaben der Leitungsträger (ohne Gewähr)

# Blick in die Planungswerkstatt

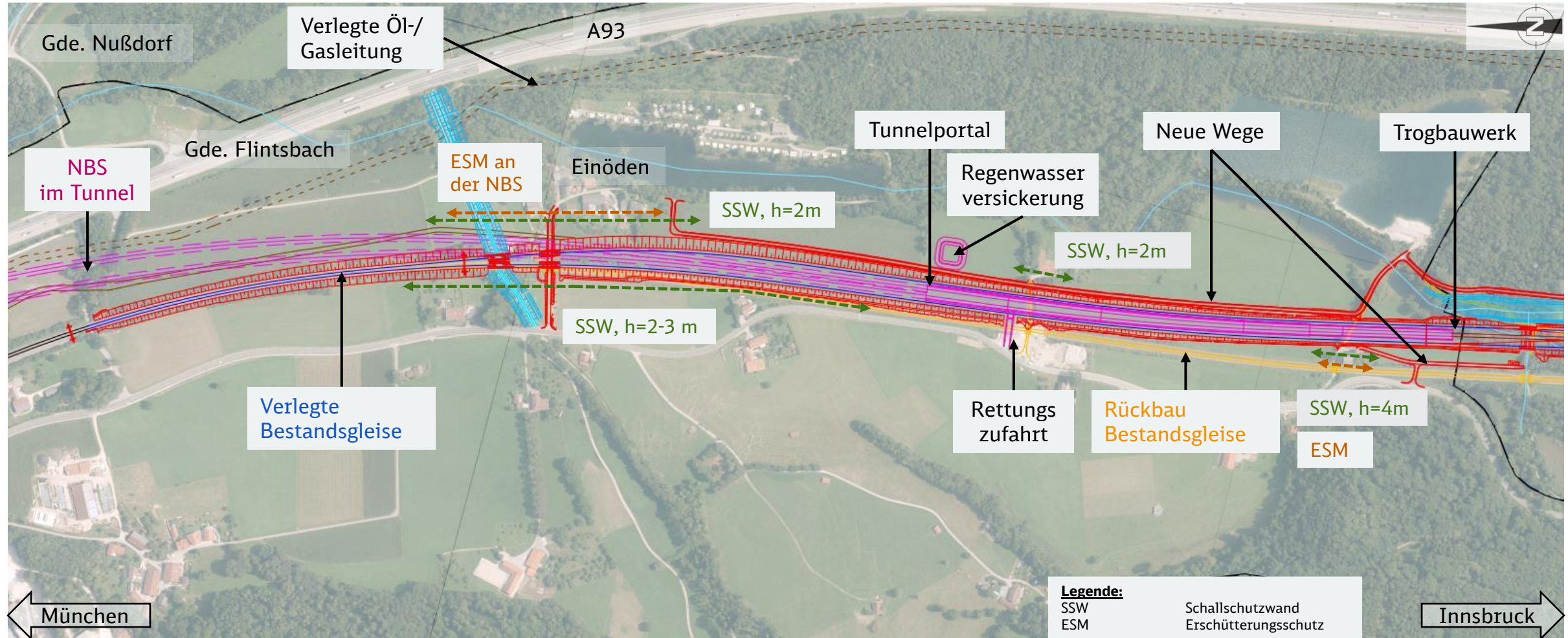
---

Trassenverlauf

Variante an der bestehenden Bahnstrecke

# Blick in die Planungswerkstatt

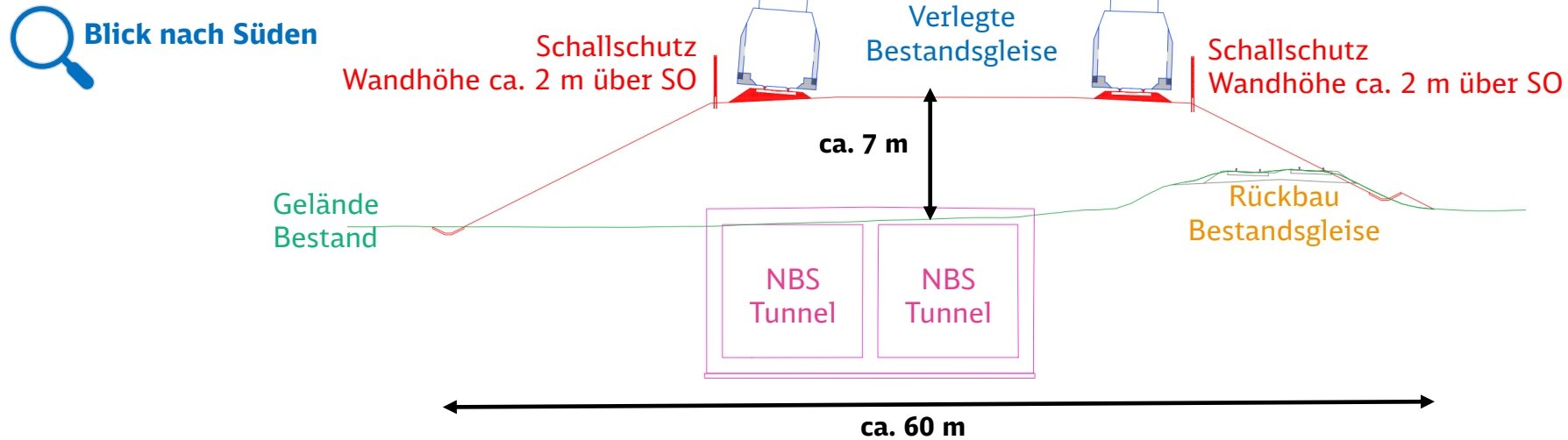
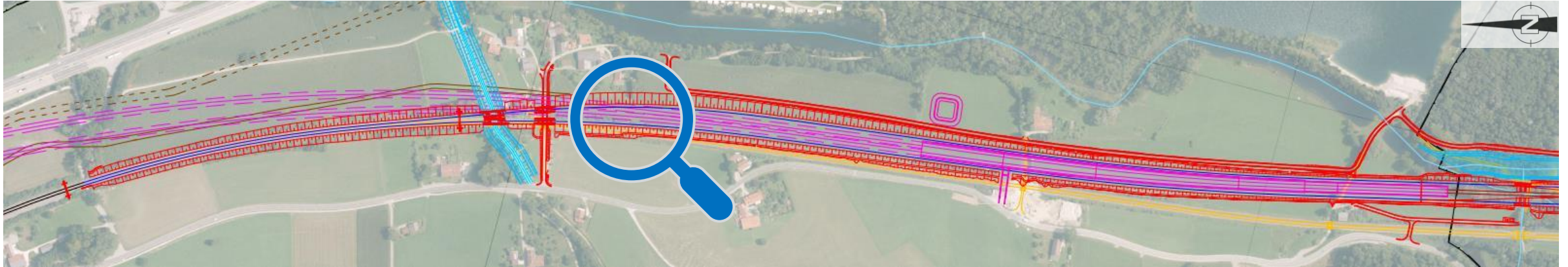
Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

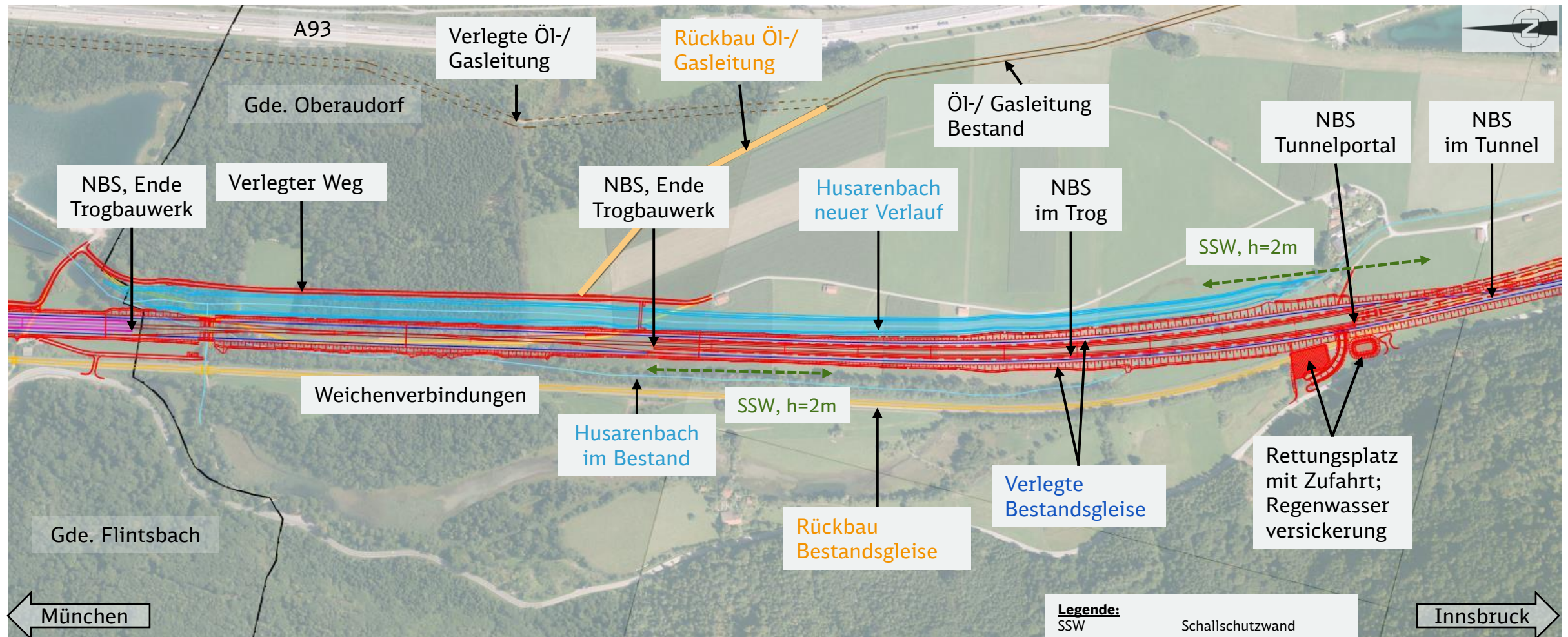
Querprofil Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand





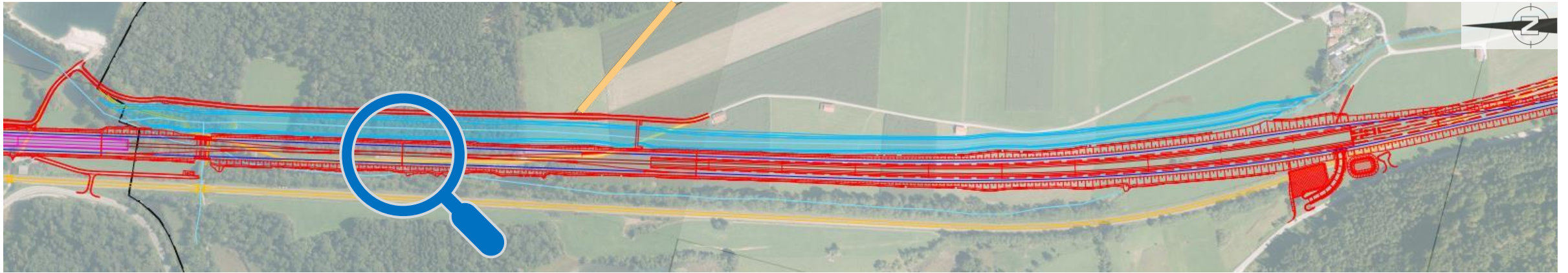
# Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand

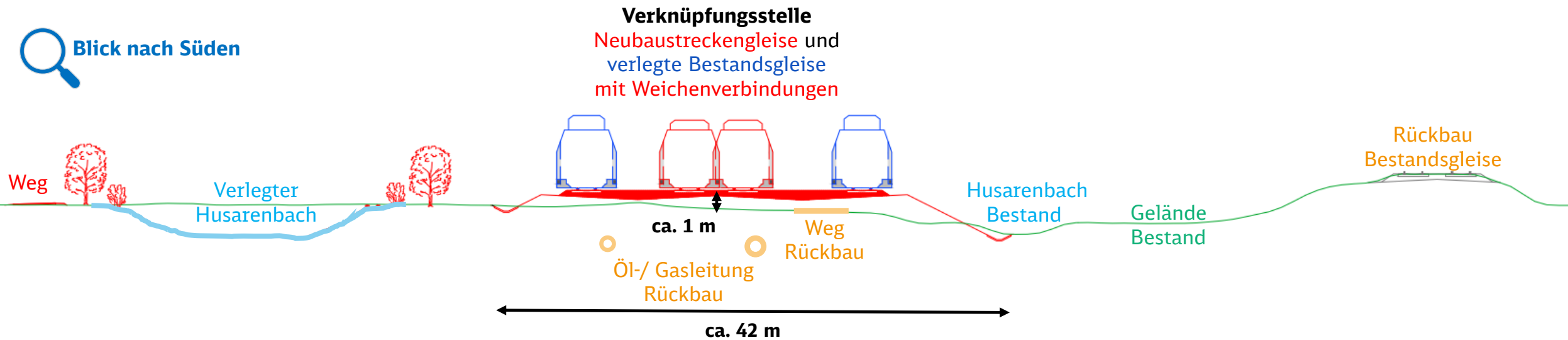


# Blick in die Planungswerkstatt

Querprofil Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand



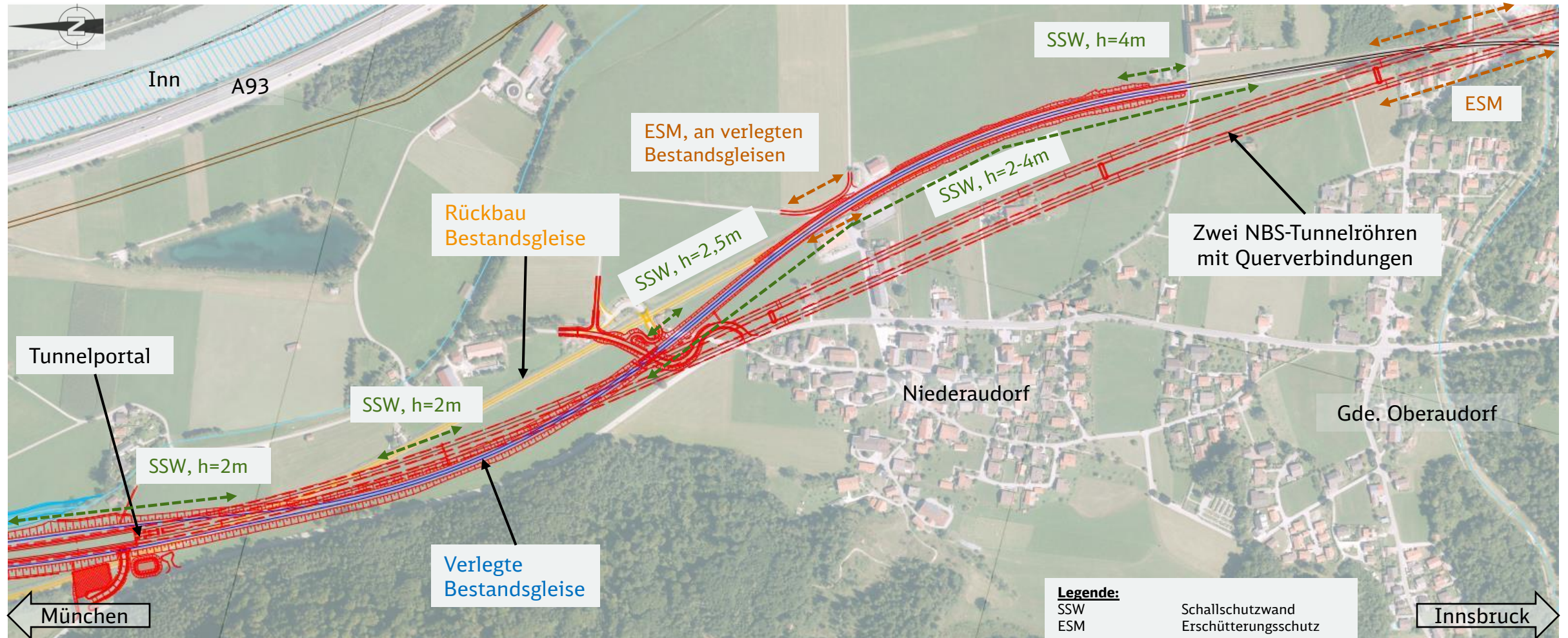
 Blick nach Süden





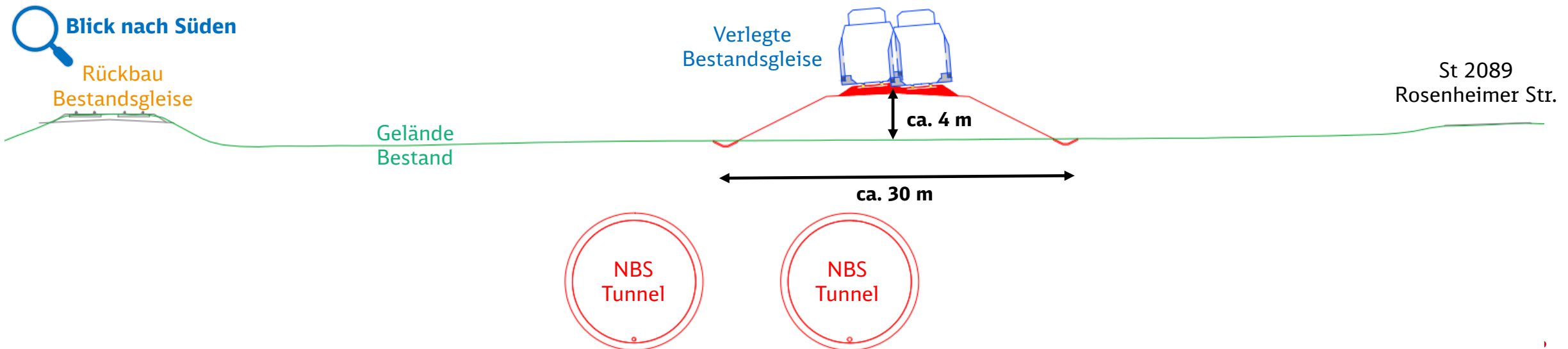
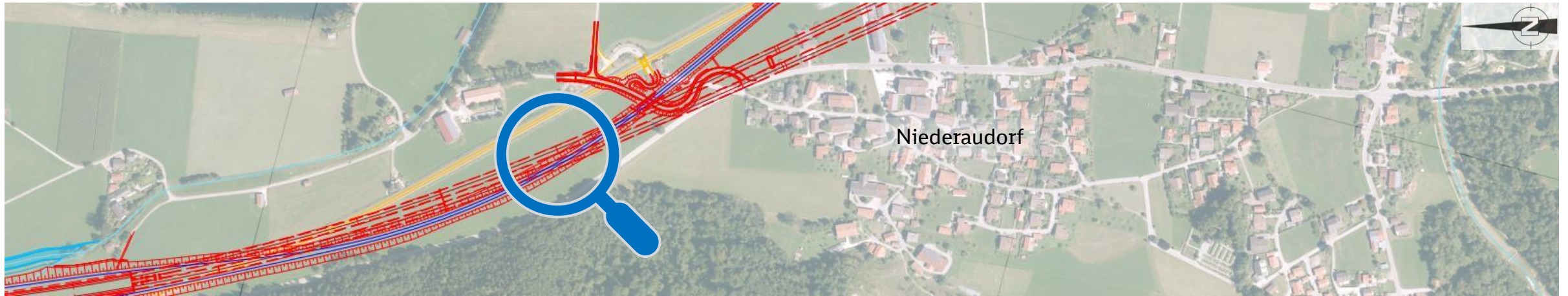
# Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand



# Blick in die Planungswerkstatt

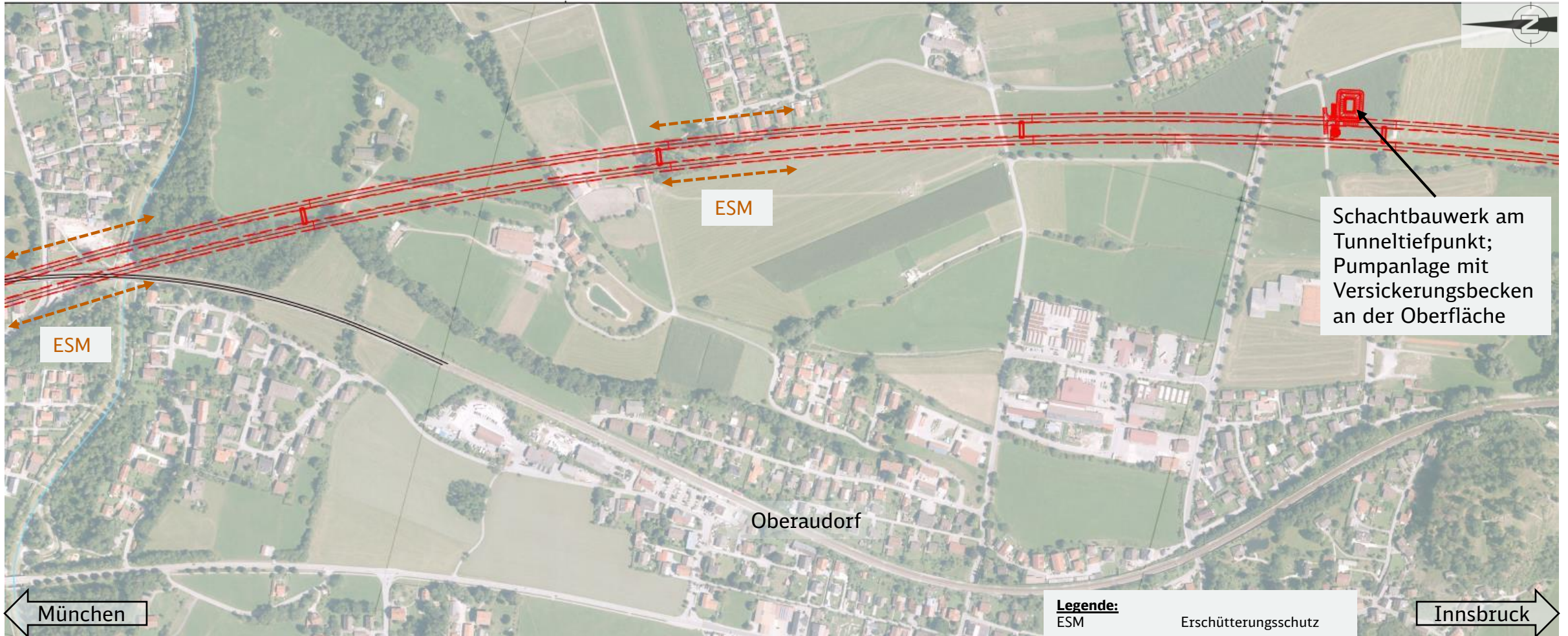
Querprofil Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

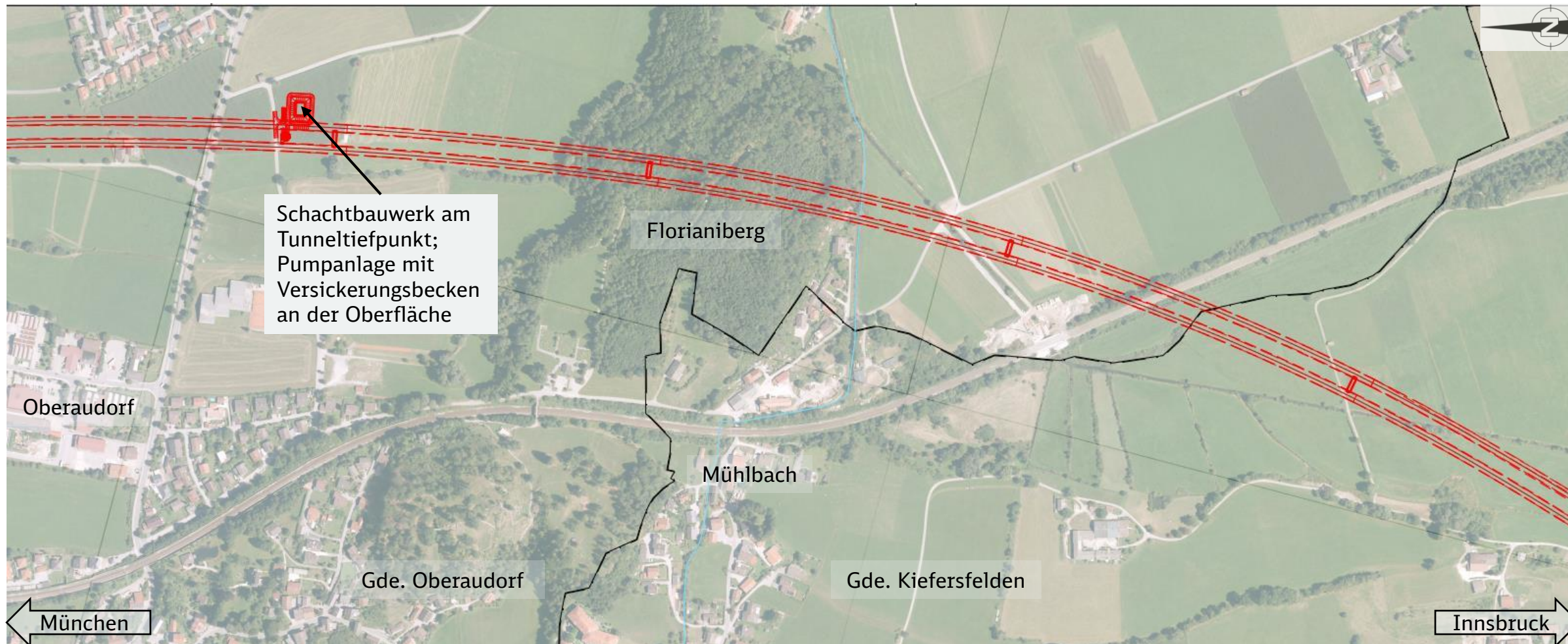
Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

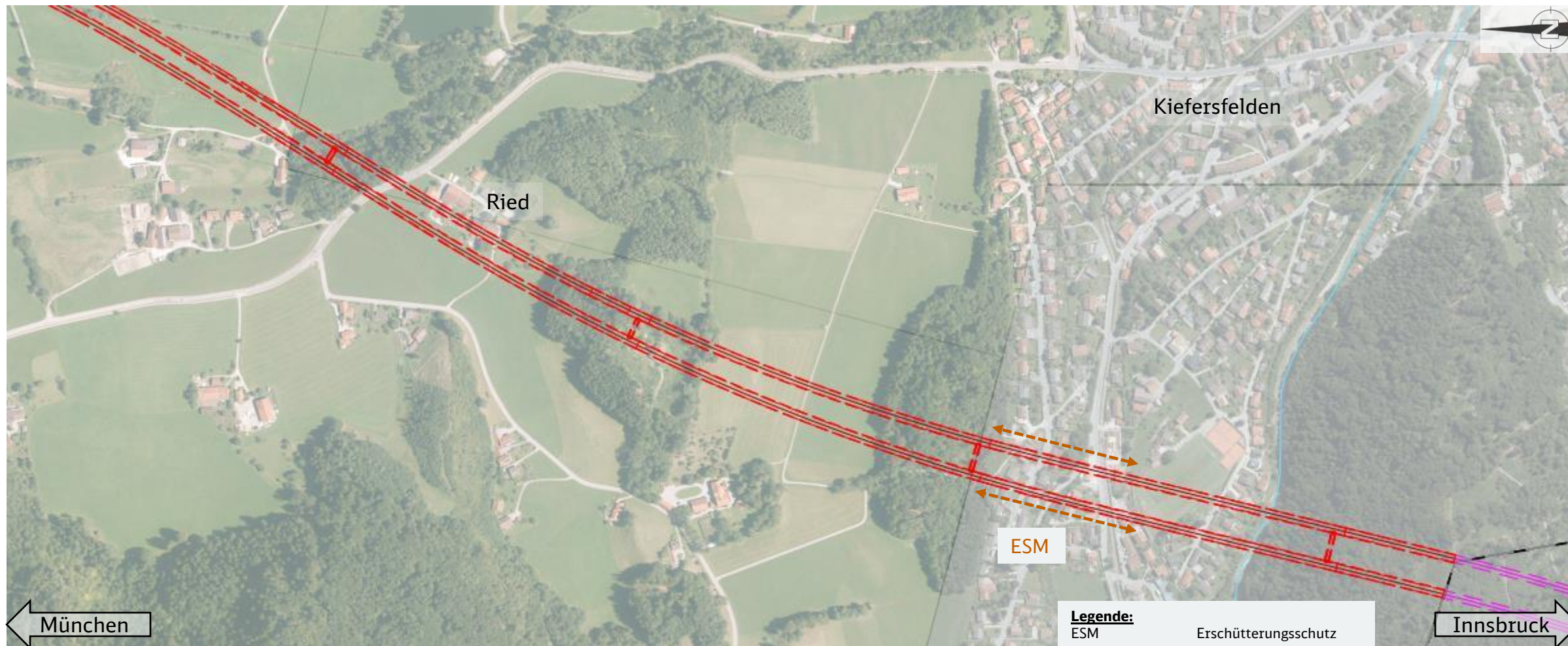
Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand



# Blick in die Planungswerkstatt

---

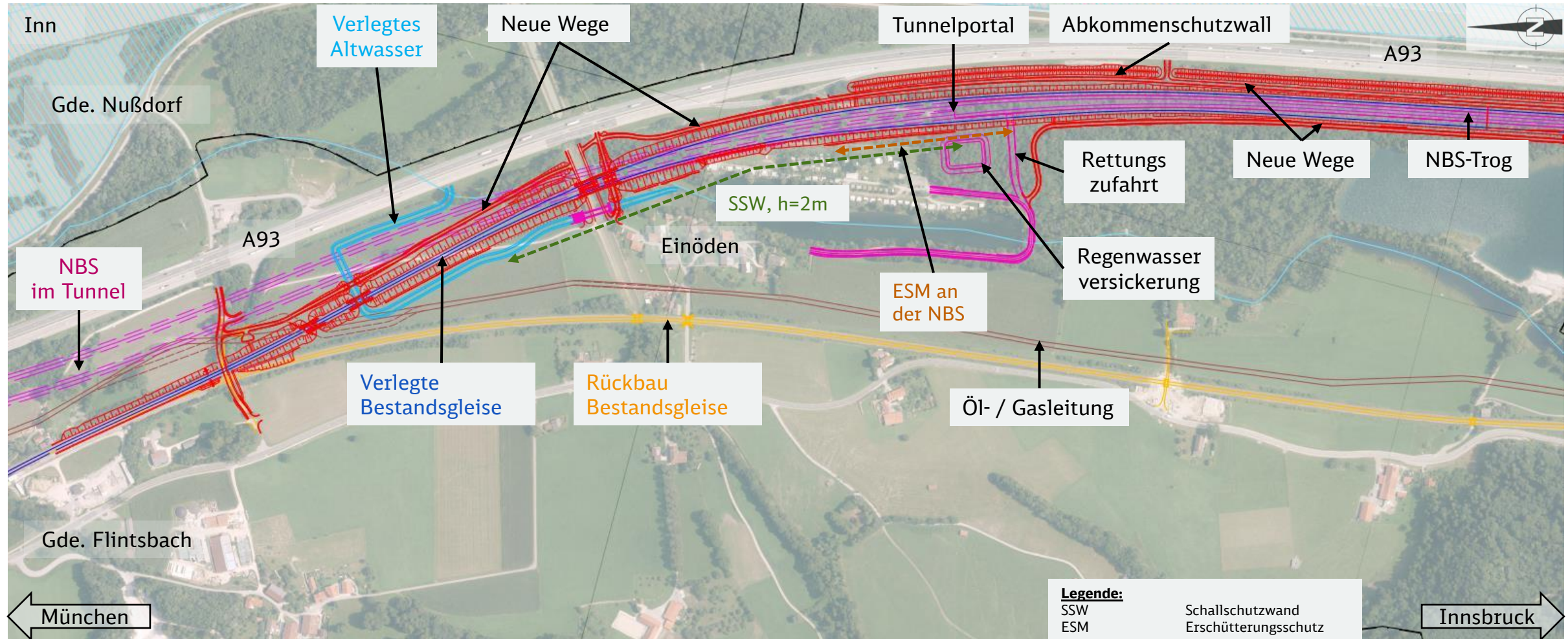
Trassenverlauf

Variante an der Autobahn



# Blick in die Planungswerkstatt

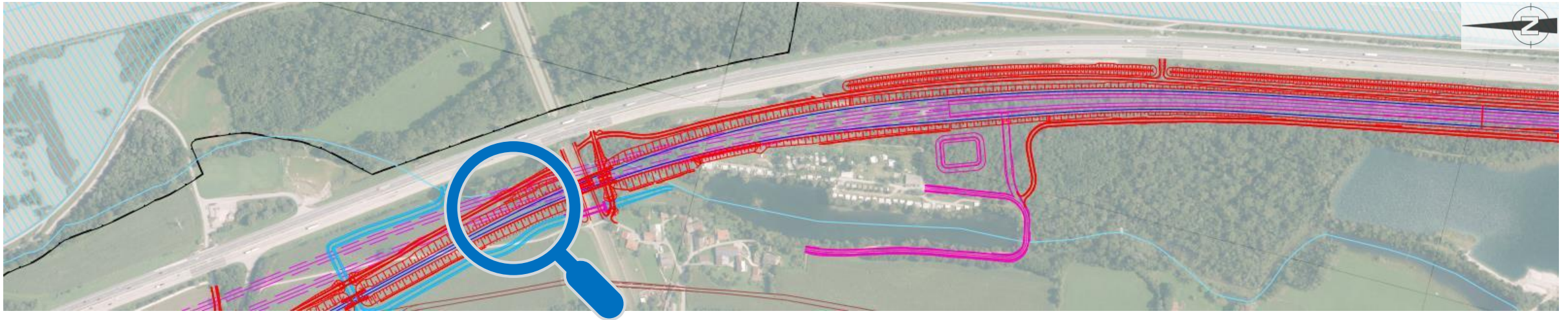
## Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



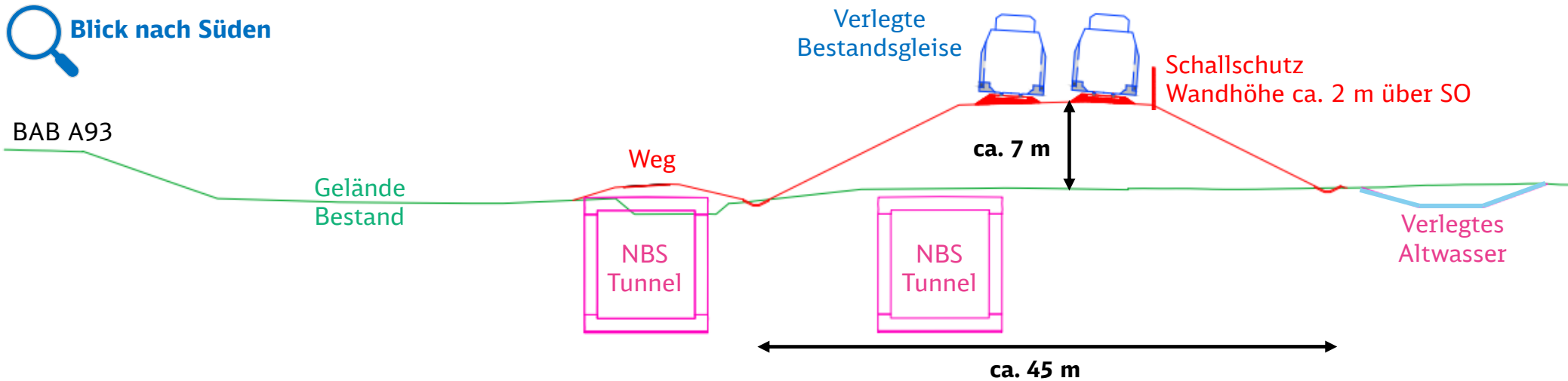


# Blick in die Planungswerkstatt

Querprofil Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



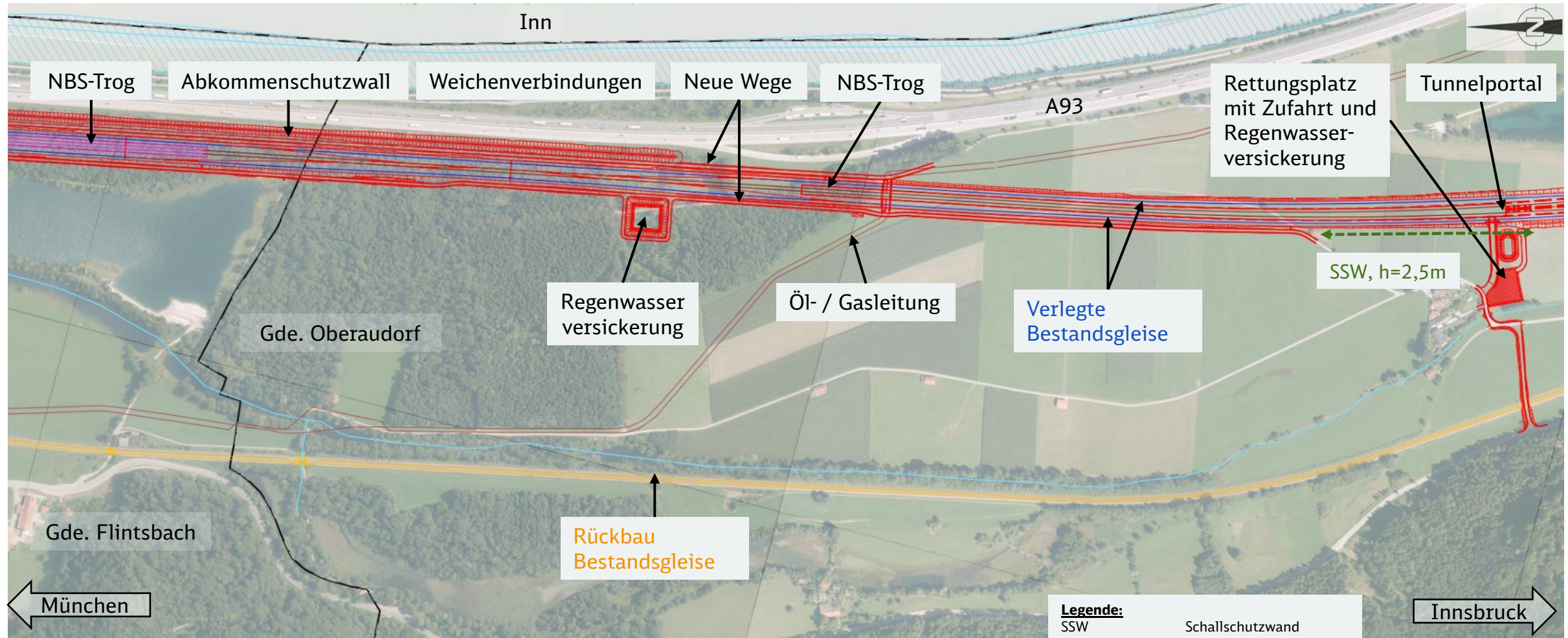
 **Blick nach Süden**





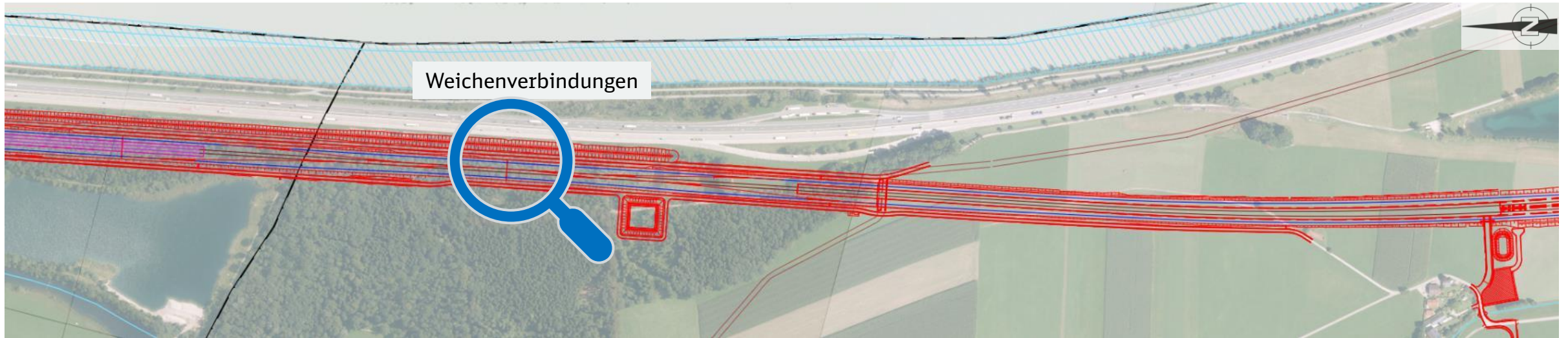
# Blick in die Planungswerkstatt

## Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand

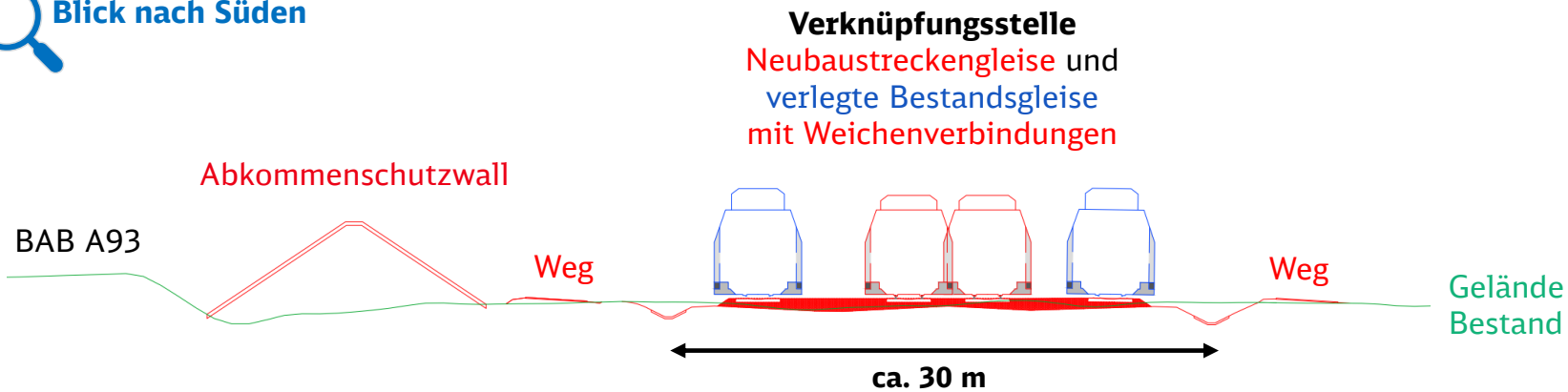


# Blick in die Planungswerkstatt

Querprofil Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



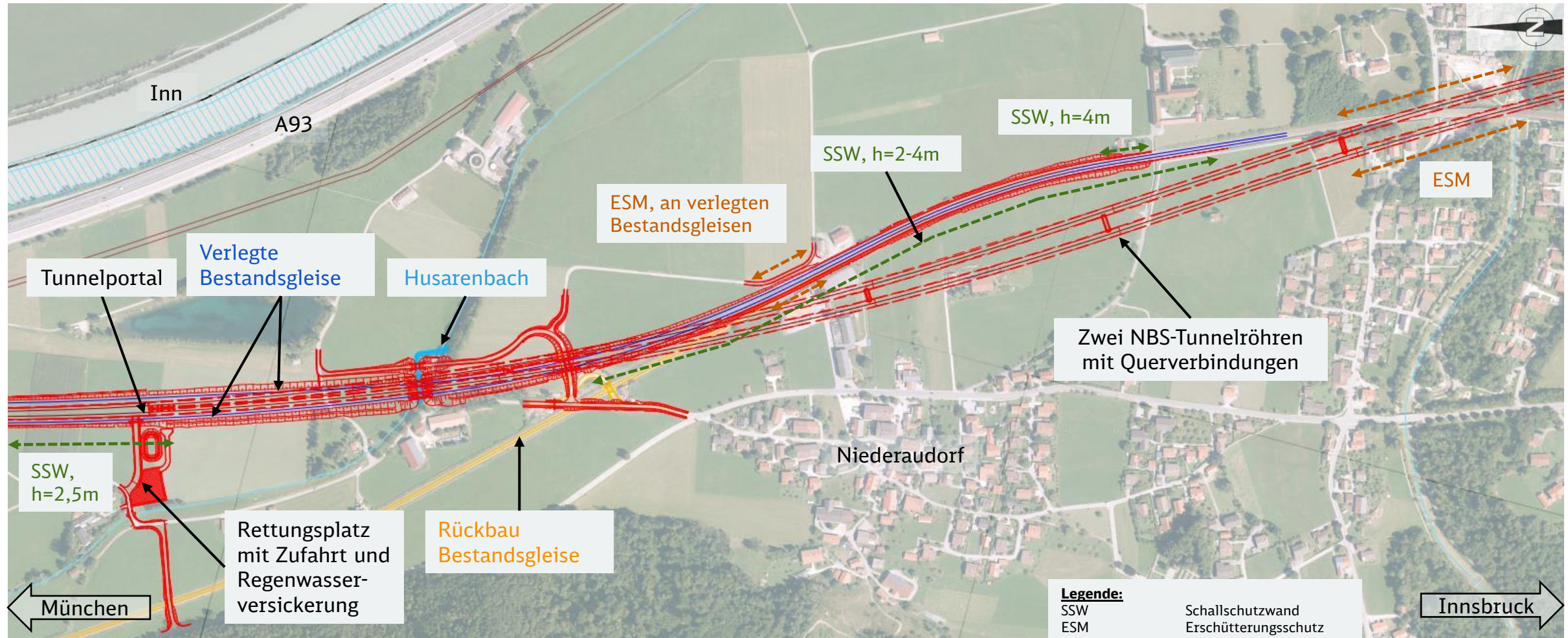
 **Blick nach Süden**





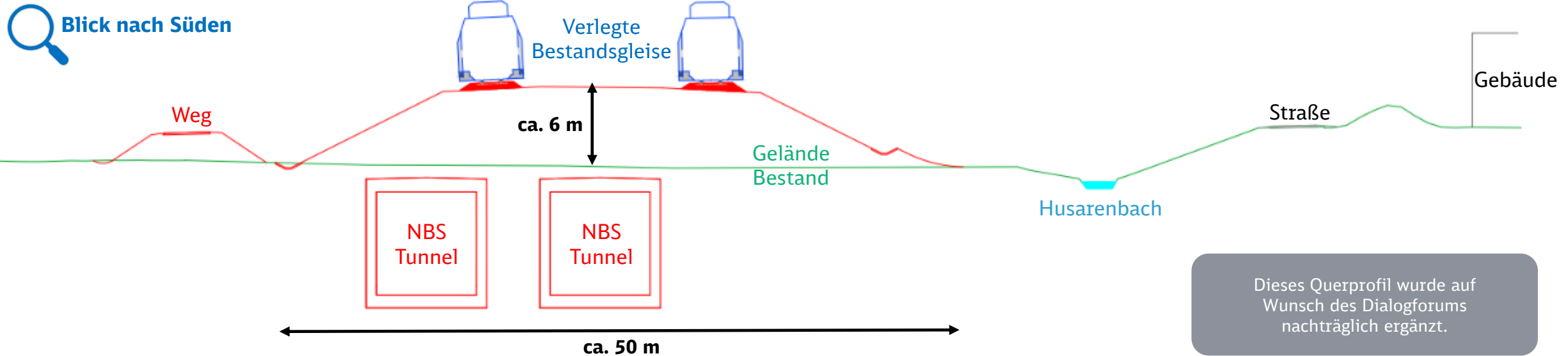
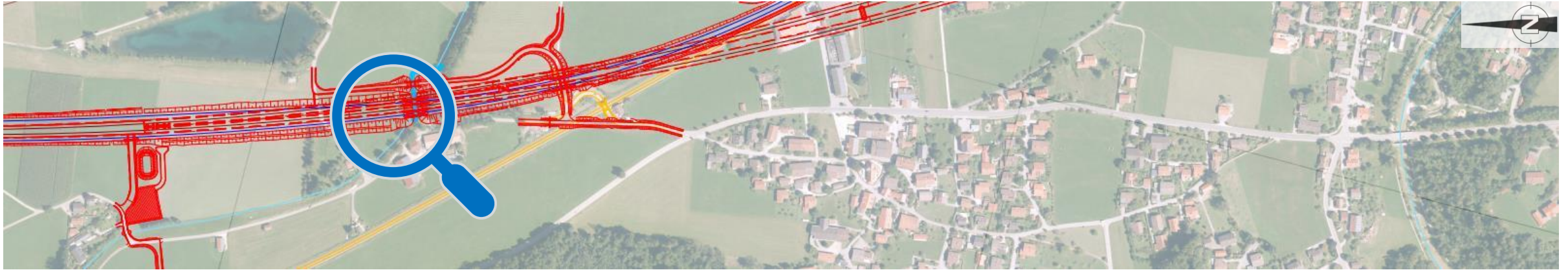
# Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



# Blick in die Planungswerkstatt

Querprofil Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



Dieses Querprofil wurde auf Wunsch des Dialogforums nachträglich ergänzt.

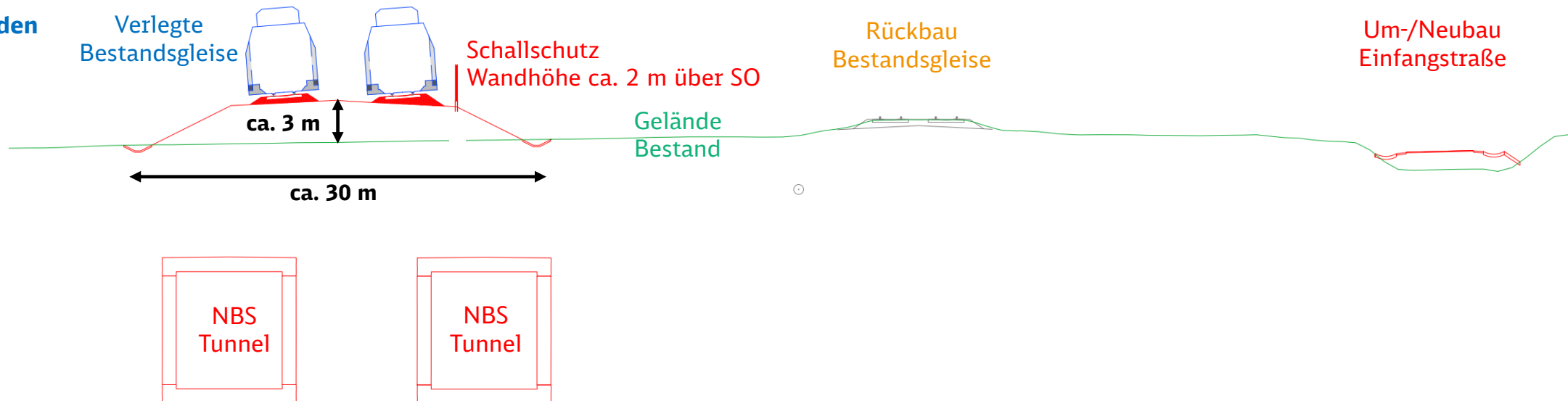


# Blick in die Planungswerkstatt

Querprofil Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



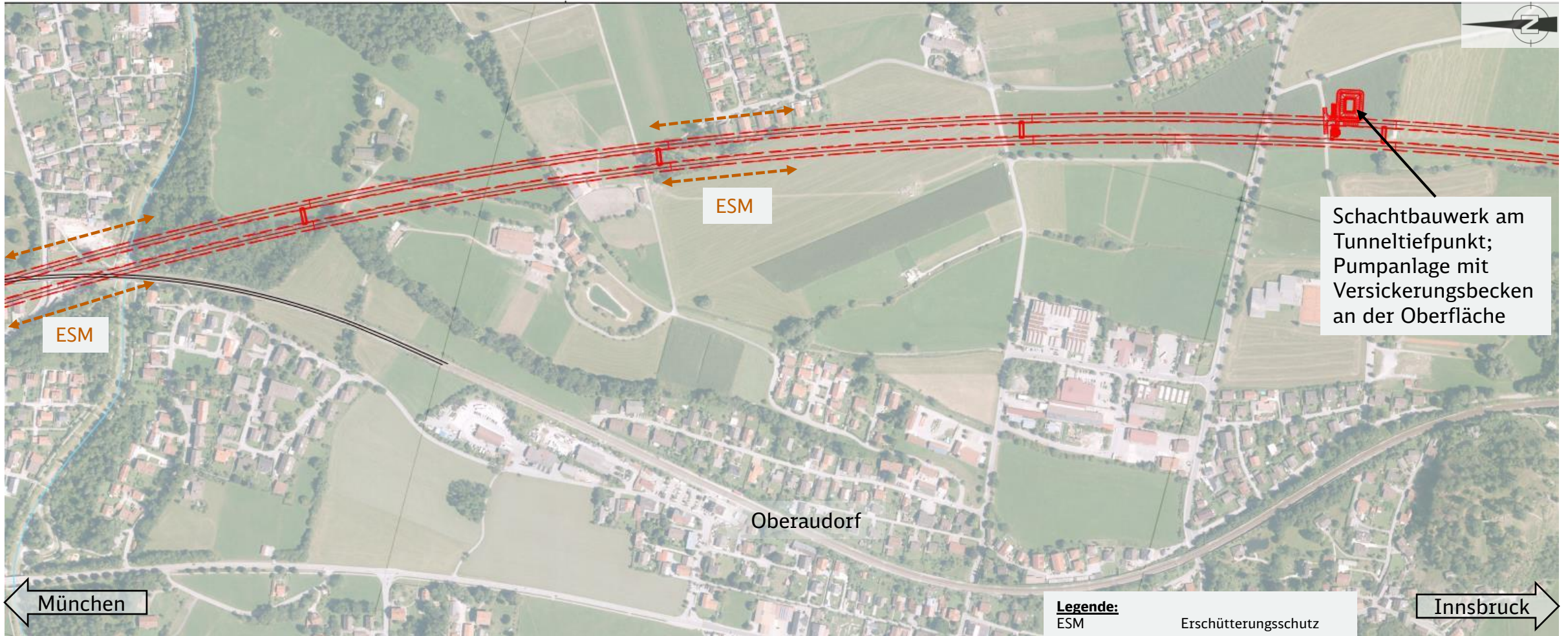
**Blick nach Süden**





# Blick in die Planungswerkstatt

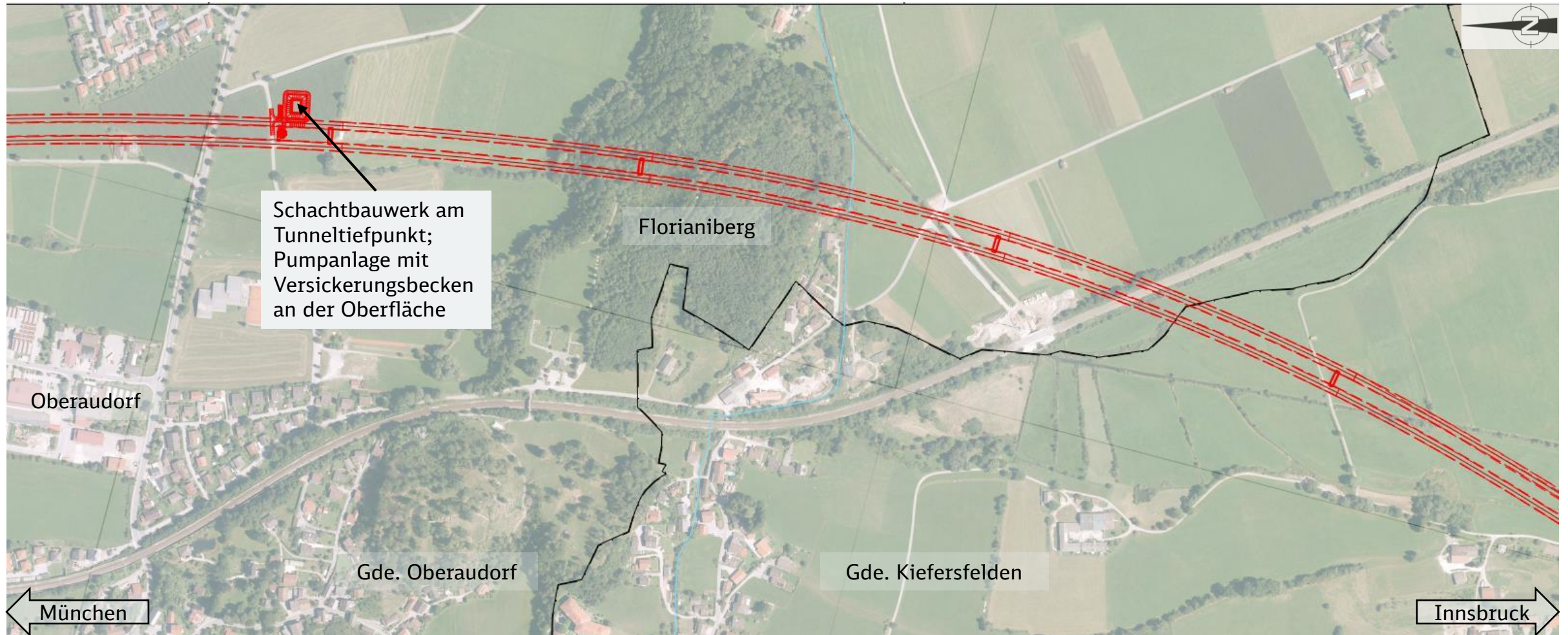
## Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

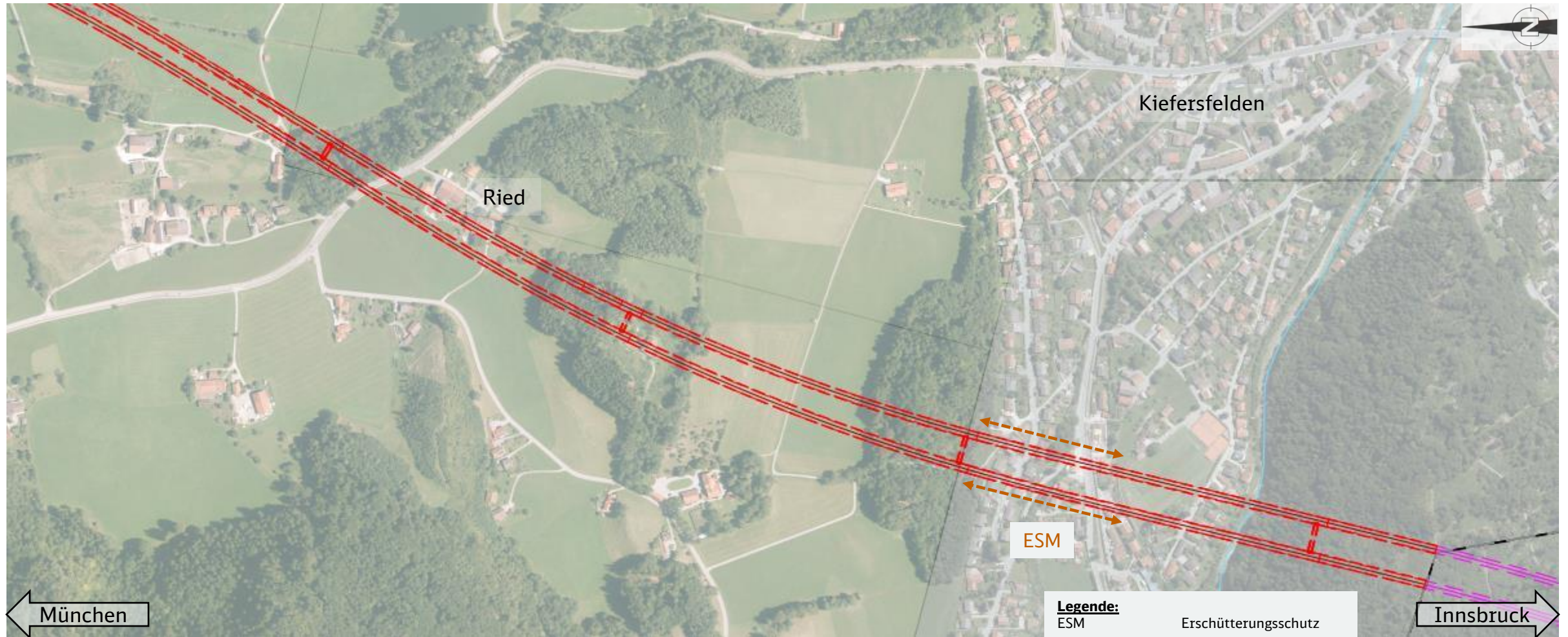
Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand





# Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



# Blick in die Planungswerkstatt

---

Bauphase und Bauleistungsplanung

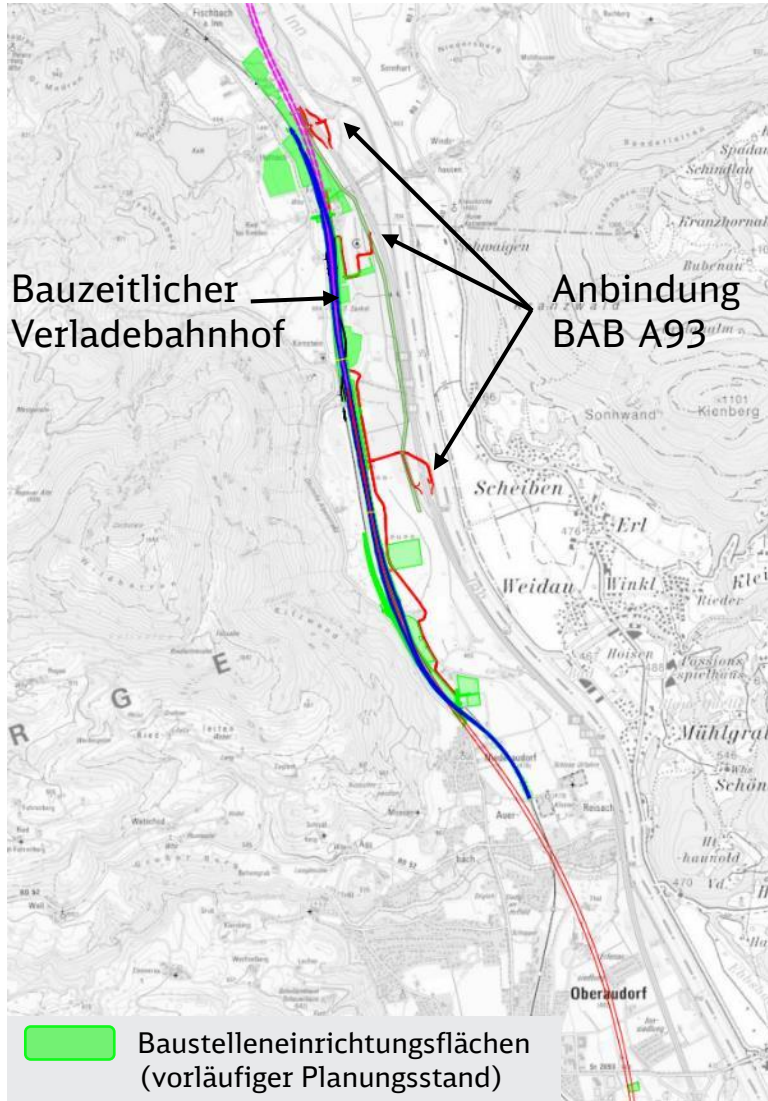
### Hinweise zu den nachfolgenden Darstellungen und Flächenabschätzungen

- Die Angaben basieren auf dem aktuellen Planungsstand (Juli 2023).
- BE-Flächen sind jene Flächen die in der Bauphase temporär zur Herstellung der Neubaustrecke erforderlich sind.
- Dargestellt und in den Flächenangaben erfasst sind jene Flächen, die zur Herstellung der Großbauwerke (z. B. Tunnel in bergmännischer und offener Bauweise und Tröge) benötigt werden.
- Die Lage der dargestellten BE-Flächen ist durch die Lage des Baufelds, den geplanten Bauablauf und die Eignung der in Betracht kommenden Flächen bestimmt.
- Die vorläufige Darstellung der BE-Flächen in der Vorplanung ist nicht flurstücksbezogen.
- In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden Bauablauf (z. B. Bauverfahren, zeitliche Abhängigkeiten) und Baulegistik (z. B. Ver-/Entsorgung der Baustellen, Transportwege) weiterentwickelt und der Flächenbedarf je Flurstück ausgewiesen.



# Blick in die Planungswerkstatt

Variante an der bestehenden Bahnstrecke: Baustellenflächen, Baulegistik



## Bauzeitlicher Flächenbedarf entlang des Baufeldes

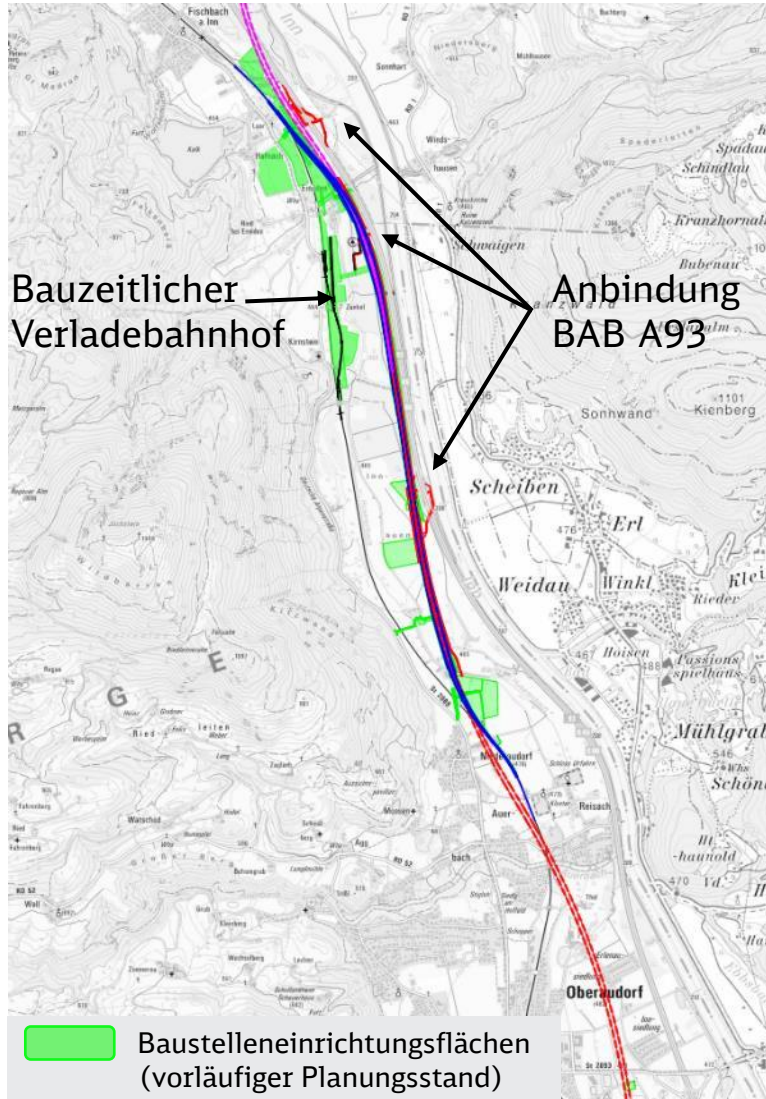
- BE-Flächen gesamt: ca. 30 ha  
(davon ca. 6 ha für Verlegung Öl-/Gasleitung)
- Bauzeitlicher Verladebahnhof: ca. 13 ha
- Nutzung u.a. für Materialzwischenlager, Container und Parkplätze, Werkstätten, Betonmischanlagen, Tübbinglager, Aufbereitungsanlagen (z.B. Gewässerschutzanlagen)
- Ggf. weitere BE- und Zwischenlagerflächen erforderlich, z.B. für Aushub, der später in anderen Bauabschnitten wiederverwendet wird

## Baulegistik

- Bauzeitlicher Verladebahnhof Kirnstein mit Anschluss an die bestehende Bahnstrecke
- Ggf. Nutzung von Förderbandsystemen
- Baustraßen entlang des Baufeldes
- Anbindung des Baufeldes mit Baustraßen an das übergeordnete Straßennetz,  
z. B. an die Autobahn in den Bereichen
  - Betriebszufahrt Autobahn
  - Autobahnrastplatz Kirnstein-West
  - Autobahnrastplatz Kranzhorn-Ost

# Blick in die Planungswerkstatt

## Variante an der Autobahn: Baustellenflächen, Baulegistik



### Bauzeitlicher Flächenbedarf entlang des Baufeldes

- BE-Flächen gesamt: ca. 26 ha
- Bauzeitlicher Verladebahnhof: ca. 13 ha
- Nutzung u.a. für Materialzwischenlager, Container und Parkplätze, Werkstätten, Betonmischanlagen, Tübbinglager, Aufbereitungsanlagen (z.B. Gewässerschutzanlagen)
- Ggf. weitere BE- und Zwischenlagerflächen erforderlich, z.B. für Aushub, der später in anderen Bauabschnitten wiederverwendet wird

### Baulegistik

- Bauzeitlicher Verladebahnhof Kirnstein mit Anschluss an die bestehende Bahnstrecke
- Ggf. Nutzung von Förderbandsystemen
- Baustraßen entlang des Baufelds
- Anbindung des Baufelds mit Baustraßen an das übergeordnete Straßennetz, z. B. an die Autobahn in den Bereichen
  - Betriebszufahrt Autobahn
  - Autobahnrastplatz Kirnstein-West
  - Autobahnrastplatz Kranzhorn-Ost

# Blick in die Planungswerkstatt

---

Bahnstrom



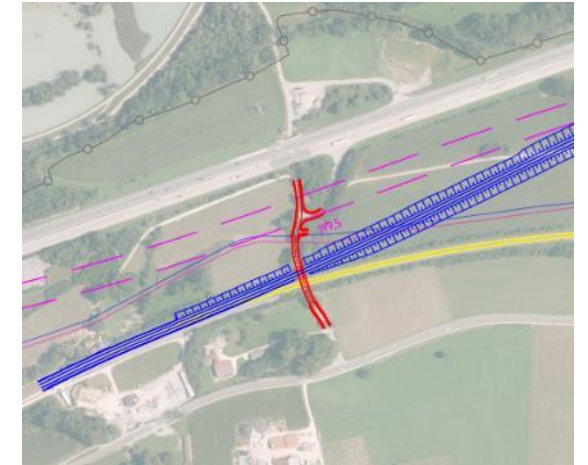
# Blick in die Planungswerkstatt

## Bahnstrom

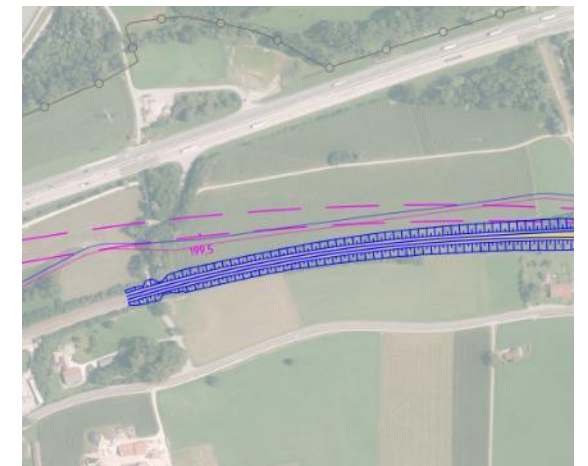
### Unterwerk im Bereich Fischbach

- Die elektrifizierte Neubaustrecke (15 kV – 16,7 Hz) erfordert eine Anbindung an das Bahnstromnetz.
- Im Bereich zwischen Fischbach und Einöden liegen die Neubaustrecke sowie die verlegte Bestandsstrecke im Bereich einer bestehenden Freileitung.
- In diesem Bereich ist vorgesehen die Neubaustrecke über ein neues Unterwerk anzubinden.
- Auf Basis der vorliegenden Trassenplanung werden mögliche Standorte im Bereich untersucht.
- Vom neuen Unterwerk werden die Leitungen über die dann verlegte Bestandsstrecke an die Neubaustrecke geführt.

Variante an der Autobahn



Variante an der Bestandsstrecke



# Ausblick

---

## Planung und Dialog

- ✓ Erledigt: Trassierung (Gleise- und Weichen)
- ✓ Erledigt: Konzeption kreuzender Straßen und Wege mit Brücken
- ✓ Erledigt: Vorabstimmung Anpassung Hauptleitungen (TAL, Gas) mit Leitungsträgern
- ✓ Erledigt: Tunnelplanung (Regelquerschnitte, Verbindungsbauwerke, Vortriebsverfahren)
- ✓ Erledigt: Anpassung Straßen- und Wegenetz, Hauptleitungen und Gewässer
- ✓ Erledigt: Bahnstrecke: Bahndämme, Schallschutzwände, Entwässerungsanlagen
- ✓ Erledigt: Bauphasen und Bauzustandsplanung, Baulogistik, Baustraßen, Baustellenflächen

### Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr:

Planungsvarianten werden für eine fachliche Analyse und Bewertung weiterentwickelt, z. B.

- Betrachtung der Varianten z. B. hinsichtlich
  - Umwelt- und Naturschutz
  - Geologie und Hydrogeologie
  - Schall und Erschütterungen
- Ermittlung der Investitionskosten
- Auswahl der Vorzugstrasse





- 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**
- **Sechste Sitzung des Dialogforums:**  
Voraussichtlich im Oktober 2023
  - ✓ Die Einladung erfolgt spätestens zwei Wochen vorab.

# Vielen Dank

**Wir sind für Sie da!**



**DB Netz AG**

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**