

Projekt Brenner-Nordzulauf:

Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

Dialogforum

Protokoll

Thema:	8. Sitzung des Dialogforums zum Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen
Datum/Uhrzeit:	06.04.2022, 17:00 – 19:25 Uhr
Ort:	Gemeindesaal Aßling Kirchplatz 1 85617 Aßling
Teilnehmende (ohne Titel)	Christian Bauer, Bürgermeister Grafing Thomas Bayer, Bürger Emmering Konrad Eibl, Bürger Aßling Hans Fent, Bürgermeister Aßling Bernd Fessler, Beobachter Sebastian Hallmann, Landratsamt Ebersberg Susanne Höpler, Bürgerin Kirchseeon Gerhard Kippes, Landratsamt Rosenheim Eduard Koch, Bürgermeister Frauenneuharting Franz Lenz, Bayerischer Bauerverband Josef Lenz, Bürger Frauenneuharting Robert Niedergesäß, Landrat Ebersberg Günter Obergrusberger, 2. Bürgermeister Ebersberg Rita Obermaier, Bürgerin Grafing Josef Schwäbl, Bürgermeister Bruck Benedikt Sommer, Landesbund für Vogelschutz

Hans Thiel, Bürger Tuntenhausen
Thomas Unger, Kreisjugendring
Georg Weigl, Bürgermeister Tuntenhausen
Michael Zäuner, 2. Bürgermeister Bruck

Alexander Buchner, PGBN
Ralf Eggert, ifok
Tim Huß, ifok
Dieter Müller, DB Netz AG
Matthias Neumaier, DB Netz AG
Monika Rodermund, DB Netz AG
Theresa Rürup, ifok
Christian Tradler, DB Netz AG

Andreas Brandmaier, Gast

Agenda

1. Begrüßung
2. Bericht aus dem Gesamtprojekt
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - a. Überblick über den Höhenverlauf der Variante Türkis
 - b. Anbindung nördlich von Grafing
 - c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt
4. Ausblick

1. Begrüßung

- Moderator Ralf Eggert eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.
- Bürgermeister Fent begrüßt die Teilnehmenden herzlich im Gemeindesaal Aßling.
- Dieter Müller und Christian Tradler, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßen ebenfalls die Teilnehmenden. Dieter Müller stellt die Agenda vor.
- Da es sich um die erste Präsenzsitzung seit Sommer 2020 handelt, stellen sich die Teilnehmenden kurz vor.
- Ralf Eggert erinnert daran, dass ein Live-Protokoll erstellt wird, das am Ende der Sitzung abgestimmt wird.

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

Dieter Müller berichtet, dass auch im vierten Planungsabschnitt Kirnstein-Grenze D/A die Leistungen für die Vorplanungen vergeben wurden. Mit Ausnahme des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen befänden sich damit alle Planungsabschnitte in der Vorplanung. Weiter berichtet er von einer Anhörung des Kreistags Ebersberg, zu welcher der Landrat die Bahn eingeladen habe. Der Austausch sei gut gewesen. Der Dialog gehe weiter.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Dieter Müller berichtet, dass man bei der Variante Türkis mittlerweile den gleichen Planungsstand erreicht habe wie bei den anderen vier Varianten.

a. Überblick über den Höhenverlauf der Variante Türkis

Alexander Buchner vom Planungsteam PGBN stellt zunächst den Höhenverlauf der Variante Türkis vor. Die Höhenverläufe der anderen vier Grobtrassen seien bereits gezeigt worden. Beim Höhenverlauf habe man jetzt die gleiche Planungstiefe erreicht. Die Trasse beginne von Süden kommend entsprechend der Variante Orange und folge dann ab Bahnhof Aßling im Wesentlichen dem Höhenverlauf der Bestandsstrecke. Das FFH-Gebiet

werde östlich über ein Brückenbauwerk gequert. Im Norden sei die Variante ab Höhe Schammach deckungsgleich mit den anderen Varianten (Folie 6).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wo die Bestandsstrecke umgelegt werde und wo genau Dämme und Brücken vorgesehen seien. Alexander Buchner sagt, die Planung berücksichtige, den Bahnhof Aßling möglichst wenig zu verändern. Nördlich davon müsse eine Staatsstraße überführt werden. Die Brücke östlich des FFH-Gebiets sei für die Bestands- und die Neubaustrecke vorgesehen.
- Ein Mitglied fragt, wie breit die Brückenbauwerke seien. Alexander Buchner antwortet, dass dies nicht pauschal zu beantworten sei. Bei einer viergleisigen Strecke betrage die Breite etwa 25 bis 30 Meter. Dieter Müller ergänzt, dass dies von der konkreten Bauausführung abhängen und man daher in der weiteren Planung erst eine konkretere Aussage treffen könne.
- Das Mitglied fragt weiter, wie lang der Dammbereich unmittelbar nördlich des Bahnhofs Aßling sei. Alexander Buchner antwortet, dass der Dammbereich etwa einen Kilometer lang sei.
- Ein Mitglied bezieht sich auf einen kürzlich erschienenen Presseartikel und fragt, inwiefern die Bahn dem Eindruck entgegenwirken könne, dass bei der Variante Türkis eine über zwei Kilometer lange Brücke vorgesehen sei. Dieter Müller antwortet, dass sich dies auf den Vorschlag Blau beziehe, der weiterentwickelt worden sei. Die Brücke bei der Variante Türkis sei deutlich kürzer. Christian Tradler ergänzt, dass die Bahn die aktuellen Planungsergebnisse unmittelbar auf ihrer Homepage veröffentliche.
- Ein Mitglied sagt, dass das Brückenbauwerk und die anschließenden Dämme bei der Variante Türkis durchaus sehr exponiert seien. Es fragt, wie breit der Damm sei. Alexander Buchner antwortet, dass die Breite des Damms abhängig von der Höhe des Damms und der Böschungsneigung sei. Die Böschungsneigung betrage etwa Höhe zu Breite 1:1,5. Dies hänge unter anderem von der Verwendung des Dammmaterials ab. Fragen des Landschaftsbilds würden im Kriterienkatalog und damit bei der Trassenauswahl berücksichtigt.
- Ein Mitglied fragt, ob die in der Präsentation angegebenen Höhen Gleichhöhen seien. Alexander Buchner bestätigt dies.

- Ein Mitglied fragt, ob auf die Höhe der Brücken und Aufschüttungen noch Höhen für Lärmschutz dazukämen. Alexander Buchner bestätigt dies grundsätzlich, auch wenn im jetzigen Planungsstand die gegebenenfalls erforderlichen zusätzlichen Höhen noch nicht zu konkretisieren seien. Dieter Müller ergänzt, dass die eigentliche Lärmberechnung im Zuge der Planfeststellung stattfinde.
- Ein Mitglied bittet darum, einen Plan einsehen zu können, in dem alle fünf Varianten im Lageplan gezeichnet seien. Dieter Müller sagt, man habe mittlerweile den gleichen Planungsstand erreicht. Daher werde der entsprechende Plan zeitnah auf der Projektwebsite hochgeladen.
- Ein Mitglied fragt nach 3D-Einstellungen. Dieter Müller sagt, die Auswahltrasse werde entsprechend im Film visualisiert.
- Christian Tradler sagt, dass die Trassenauswahl nach konkreten Bilanzierungen der Indikatoren erfolge. Der Kriterienkatalog sei im Internet abrufbar.
 - Ein Mitglied ergänzt, dass alle Trassen Betroffenheiten auslösten. Daher sei es richtig, jetzt zunächst nach objektiven Kriterien zu entscheiden und anschließend Verbesserungen an der Auswahltrasse herauszuholen.
 - Ein Mitglied fragt, welches Kriterium am höchsten zu gewichten sei. Christian Tradler antwortet, dass die Hauptkriterien im Kriterienkatalog grundsätzlich gleichrangig seien.

b. Anbindung nördlich von Grafing

Laut Alexander Buchner sei auch die Planung zum Überwerfungsbauwerk nördlich von Grafing-Bahnhof weiter vertieft worden. Inzwischen würde ein Arbeitsstand zum Lageplan mit dem Maßstab 1:5000 vorliegen. Er geht zunächst auf den im 7. Dialogforum gezeigten Höhen- und Lageplan ein (Folie 8-9). Anschließend zeigt er den Stand des Lageplans auf, differenziert nach dem eigentlichen Überwerfungsbauwerk sowie den beidseitig vorangelayerten Rampen und Verziehungen (Folie 11). Das Richtungsgleis der Bestandsstrecke von München nach Rosenheim werde circa achteinhalb Meter über der Neubaustrecke geführt. Bei den Verziehungen würden die Gleise von etwa vier auf etwa siebeneinhalb Meter aufgeweitet, um Raum für Stützmauern zu schaffen, die bei den Rampen notwendig seien (Folien 12-16).

Ralf Eggert sagt, dass bei den gezeigten Karten für den Upload auf die Homepage noch eine Legende ergänzt werde, um die technischen Details verständlich zu machen.

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt

Als letzten Blick in die Planungswerkstatt stellt Alexander Buchner Überlegungen bezüglich der Tunnelbauweisen vor. Grundsätzlich sei zwischen einer offenen Bauweise durch Herstellung einer Baugrube sowie einer bergmännischen Bauweise durch unterirdischen Vortrieb von einem oder zwei Tunnelportalen aus zu unterscheiden. Bei einem bergmännischen Tunnel brauche man mindestens etwa zehn Meter Überdeckung (Folie 18-19). Tunnel ab 500 Metern seien aus Rettungsgründen als Zwei-Röhren-Systeme zu konzipieren (Folie 20). Mittlerweile könnten auch Aussagen getroffen werden, welche Tunnelbauweisen bei den vier Varianten mit Tunnelanteilen für das Trassenauswahlverfahren berücksichtigt würden. So sei für den Hambergtunnel (Pink) und den Ölfeldtunnel (Rot) wegen geringer Überdeckungen eine offene Bauweise vorgesehen. Der Singelbergtunnel (Pink), der Salachtunnel (Limone), der Herrenleitentunnel und der Elkofentunnel (beide Orange) würden voraussichtlich als bergmännische Tunnel errichtet. Beim Pfadendorftunnel (Orange) müsse der mittlere Abschnitt wohlmöglich in offener Bauweise errichtet werden. Der Rest sei als bergmännischer Tunnel vorgesehen (Folien 21-25).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wie groß der Abstand von zwei parallel geführten Röhren sei. Alexander Buchner antwortet, dies hänge von verschiedenen Faktoren ab und müsse individuell betrachtet werden. Der Gleisabstand könne etwa zwischen 15 und 30 Meter betragen.
 - Das Mitglied fragt weiter, wie breit der Aushub sei, wenn man alle Faktoren, beispielsweise Böschungsneigungen, berücksichtige. Dieter Müller sagt, das sei abhängig von der konkreten Bauweise. Bei offenen Bauweisen mit Stützmauern seien gegebenenfalls keine Böschungsneigungen notwendig.
- Ein Mitglied fragt zum Ölfeldtunnel, inwiefern die Erweiterung des Gewerbegebiets berücksichtigt worden sei. Alexander Buchner antwortet, die Erweiterung sei berücksichtigt worden. Trotzdem müssten bei dieser Variante während der Bauphase möglicherweise Gewerbegebäude abgetragen und wieder errichtet werden. Christian Tradler ergänzt, bei Wohngebieten und Wohngebäuden sei dies nicht vorgesehen. Außerdem würden die Auswirkungen genau betrachtet und im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt. Grundsätzlich würden Trassen mit sehr hohen Genehmigungs- und Realisierungsrisiken aus dem Trassenauswahlverfahren ausscheiden.

- Ein Mitglied fragt nochmal nach den konkreten Auswirkungen für die Gewerbeeinheiten, die kürzlich erst errichtet worden seien. Christian Tradler antwortet, dass bei der Vorplanung die Auswahltrasse optimiert werde mit dem Ziel, die Betroffenenheiten zu reduzieren.
- Ein Mitglied fragt nach der Ausgestaltung des Rettungskonzepts. Alexander Buchner antwortet, die Rettungskonzepte orientierten sich an den Richtlinien des Eisenbahnbundesamts und müssten für jedes Bauwerk individuell bestimmt werden.
- Das Mitglied fragt weiter, ob durch Änderungen bei der Höhentrasierung der Tunnelanteil der Trassen erhöht werden könne. Dieter Müller sagt, dass alle Trassen fast durchgehend ansteigen würden.
- Ein Mitglied fragt, ob es oberhalb des Tunnels Bauverbote oder Einschränkungen gebe. Christian Tradler antwortet, es gebe keine generellen Bauverbote. In Einzelfällen seien Einschränkungen möglich.
- Ein Mitglied fragt nach dem Verhältnis zwischen den Kosten für Tunnel- und freie Streckenabschnitte. Christian Tradler antwortet, dass die Kostenunterschiede stark abhängig von konkreten Verhältnissen wie Länge, Baugrund oder Bauverfahren seien. Alexander Buchner ergänzt, dass auch die Kostenunterschiede auf freier Strecke hoch seien.
- Ein Mitglied fragt, ob alle Tunnel mit Ausnahme des Ölfeldtunnels als Zwei-Röhren-System konzipiert würden. Alexander Buchner bestätigt dies.
- Ein Mitglied fragt nach dem Stand der Prüfung der Inn-Unterquerung. Christian Tradler antwortet, die Prüfung sei noch in Arbeit. Das Ergebnis werde als erstes in den Dialogforen der betroffenen Planungsabschnitte 2 und 3 vorgestellt.

4. Ausblick

Dieter Müller teilt mit, dass das nächste Dialogforum am 10. Mai stattfinde.

Weiter sagt er, dass die Varianten vom Planungsteam jetzt weiter ausgeplant würden. Dem schlosse sich die Bilanzierung und Bewertung sowie die Sensitivitätsanalyse an. Im Sommer solle die Auswahltrasse vorgestellt werden.

Dieter Müller, Christian Tradler und Ralf Eggert bedanken sich für die konstruktive Diskussion und wünschen den Teilnehmenden einen guten Heimweg und einen schönen Abend.

Brenner-Nordzulauf: Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

Erstellt durch: Tim Huß, ifok

Abgestimmt mit den Teilnehmenden der Sitzung zum Ende der Sitzung

Anlagen

- Präsentation zur 8. Sitzung



Brenner-Nordzulauf

8. Dialogforum

Planungsraum
Grafiing-Ostermünchen

06.04.2022 | Gemeindsaal Aßling



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Grafiing Bahnhof



1. Begrüßung

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

3. Blick in die Planungswerkstatt

- a. Überblick über den Höhenverlauf der Variante Türkis**
- b. Anbindung nördlich von Grafing**
- c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt**

4. Ausblick

1. Begrüßung

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

A thick red horizontal line underlining the first part of the section header.

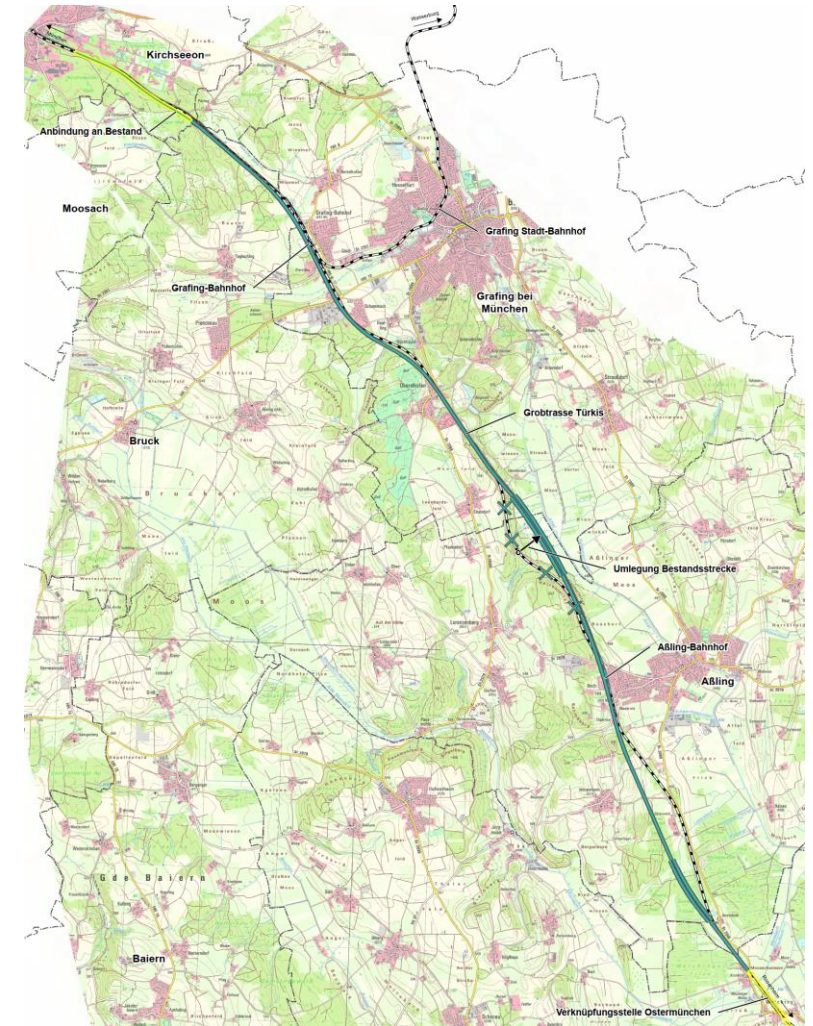
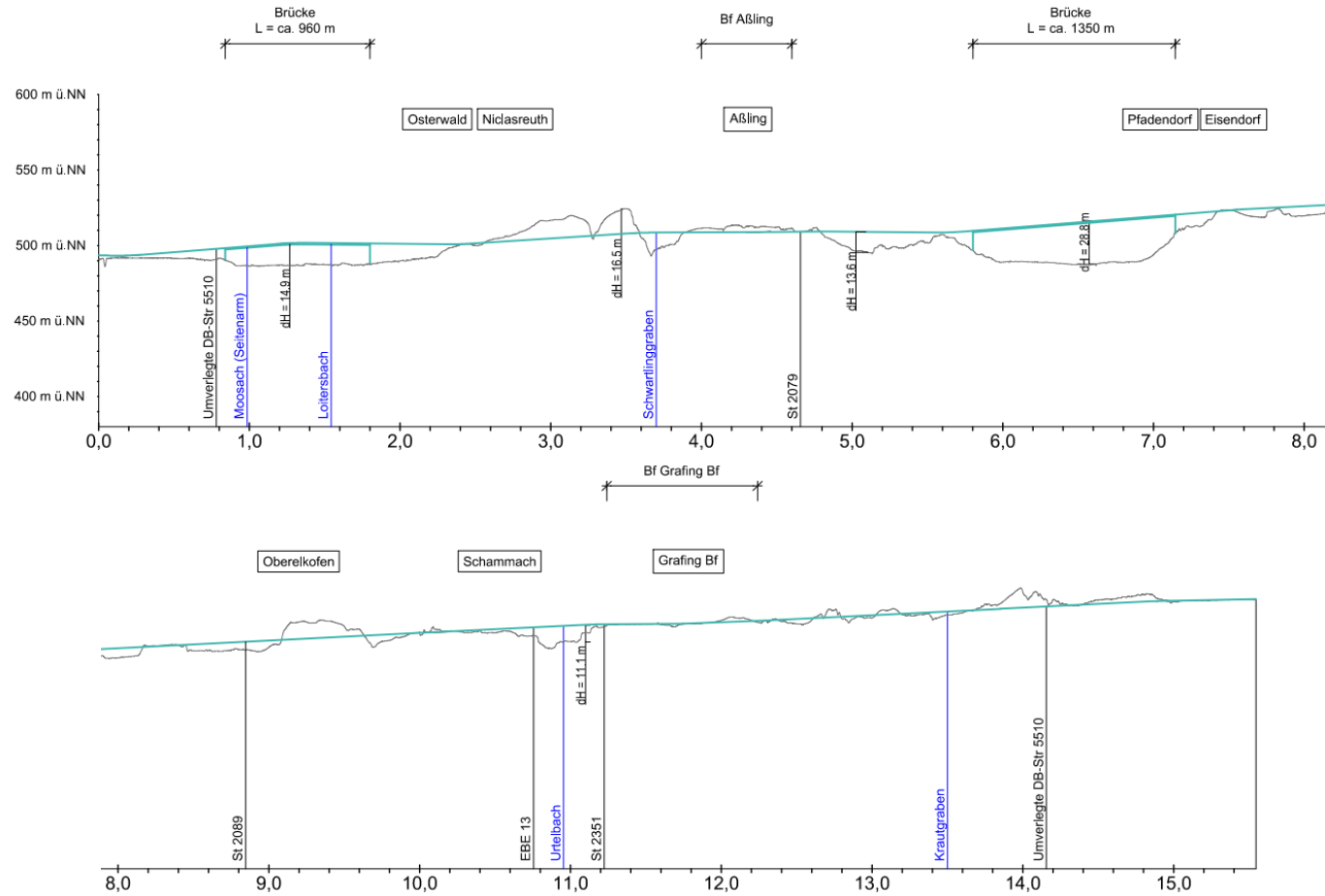
3. Blick in die Planungswerkstatt

a. Überblick über den Höhenverlauf der Variante Türkis

A thick red horizontal line underlining the text.

3. Blick in die Planungswerkstatt

a. Überblick über den Höhenverlauf der Variante **Türkis**

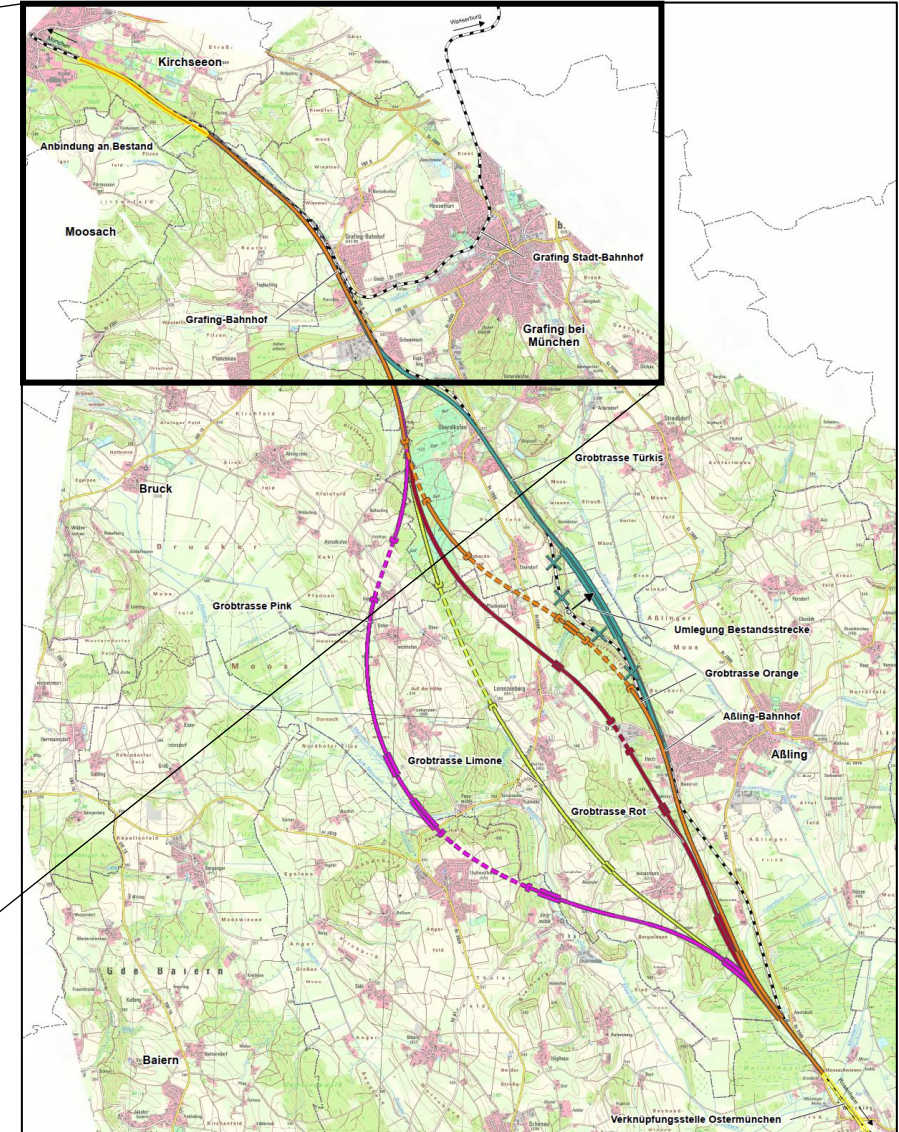
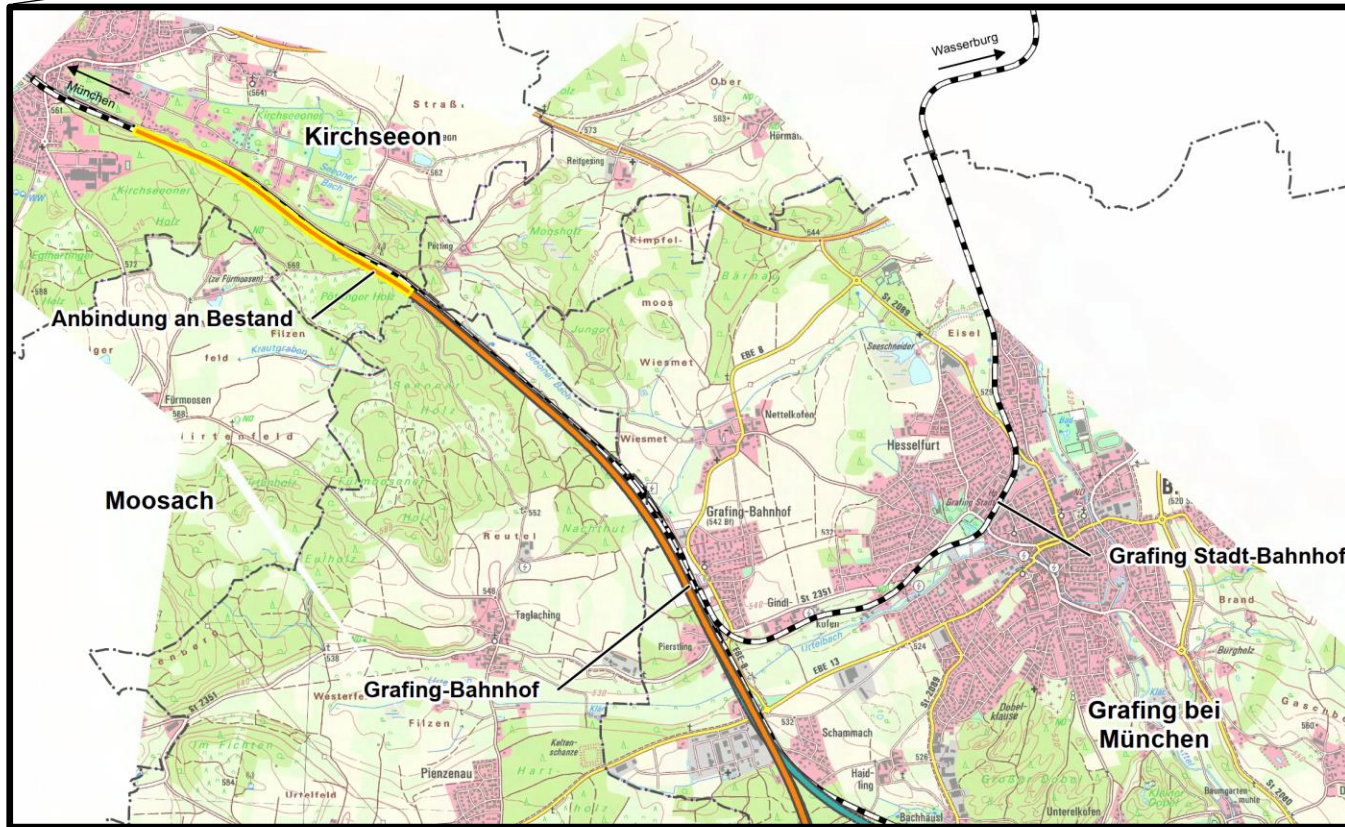


3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing

3. Blick in die Planungswerkstatt

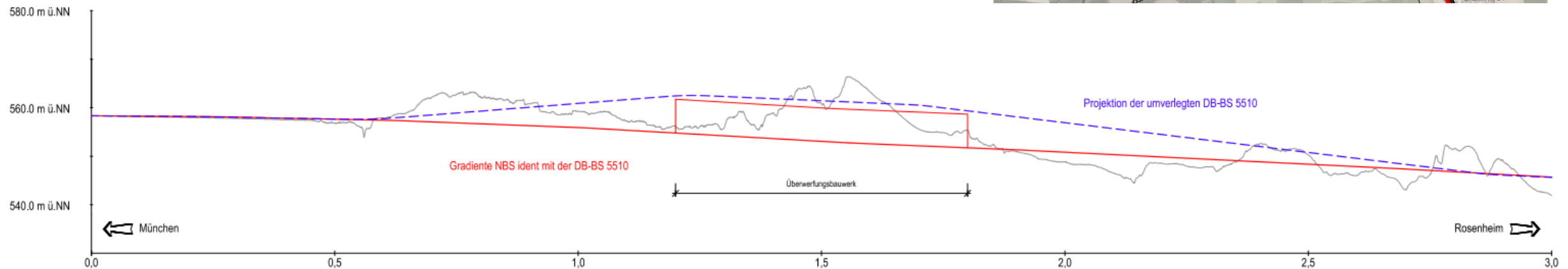
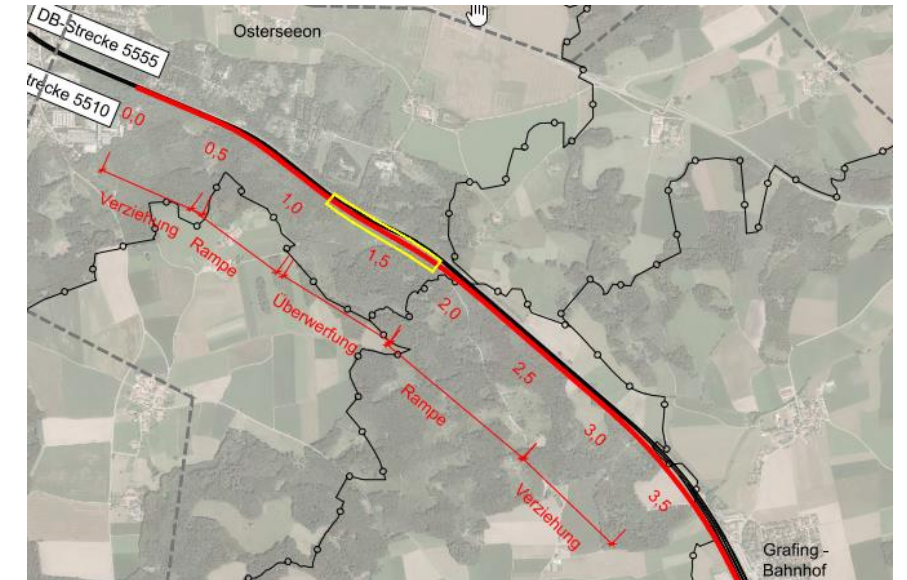
b. Anbindung nördlich von Grafing: Überblick



3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing: Rückblick auf 7. Dialogforum

- NBS auf Höhe der bestehenden Strecke 5510
- Kreuzung mit dem westlichen Gleis der Bestandsstrecke 5510
- Aufgrund der Topographie drängt sich für die derzeitigen Planungsüberlegungen eine Überwerfung auf



3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing: Erklärungen zum Lageplan

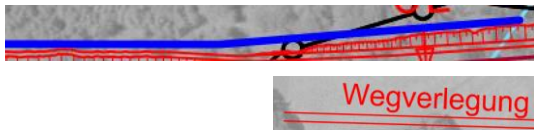
Die Lagepläne sind derzeit in Ausarbeitung. Der hier gezeigte Arbeitsstand befindet sich im Maßstab 1:5000.



Übergangsbogenanfang



Übergangsbogenende



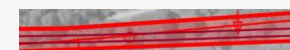
Konzeptionelle Bach- und Wegeverlegungen



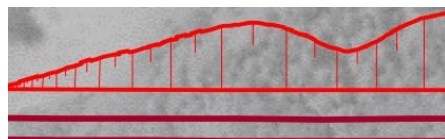
Bestehende Gleisachsen der Bestandsstrecken



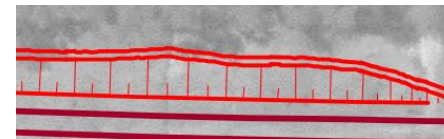
Rückbau eines Gleises



Neubau



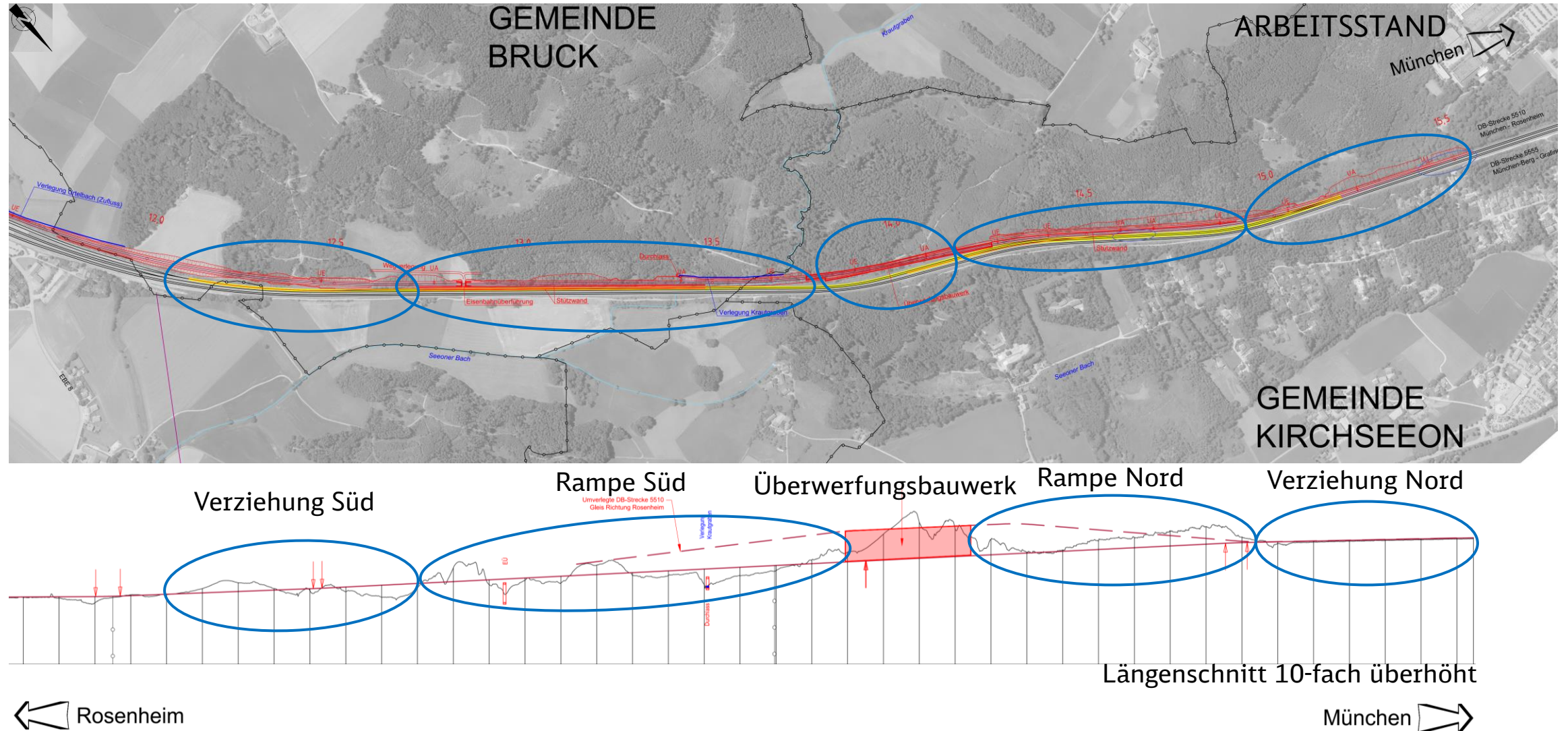
Einschnitt (kurze Striche an Böschungsoberkante)



Damm (kurze Striche an Böschungsoberkante, gleisseitig)

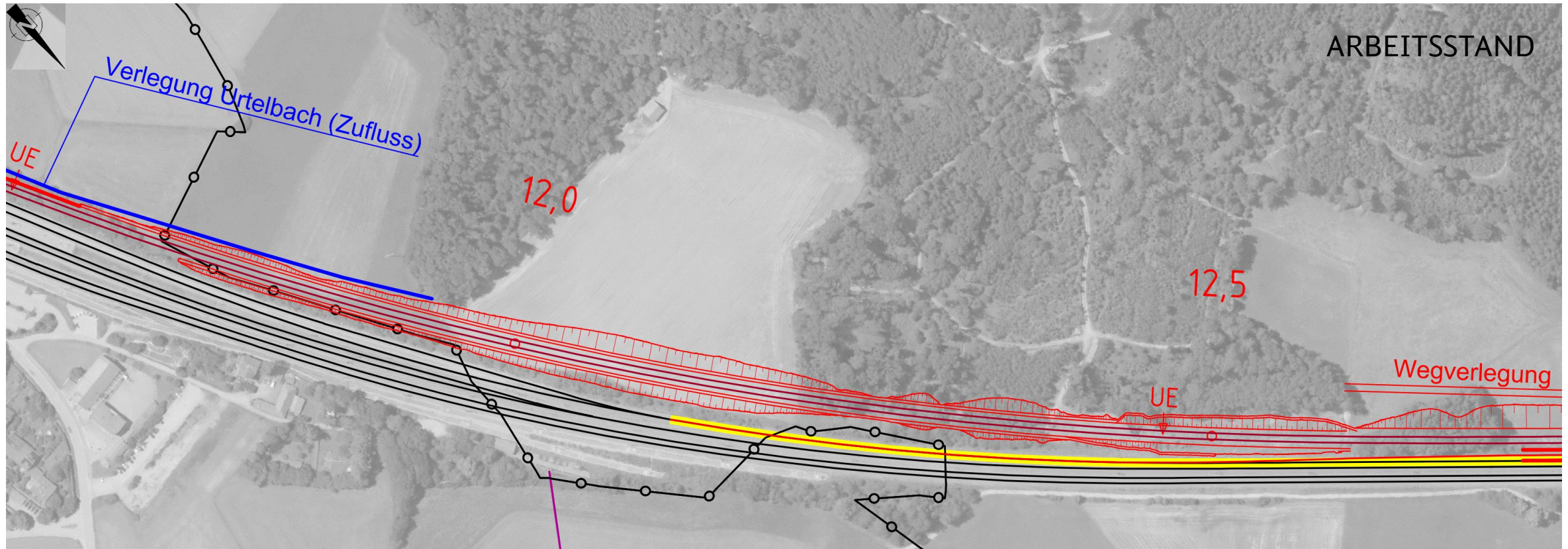
3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing: Höhen- und Lageplan



3. Blick in die Planungswerkstatt

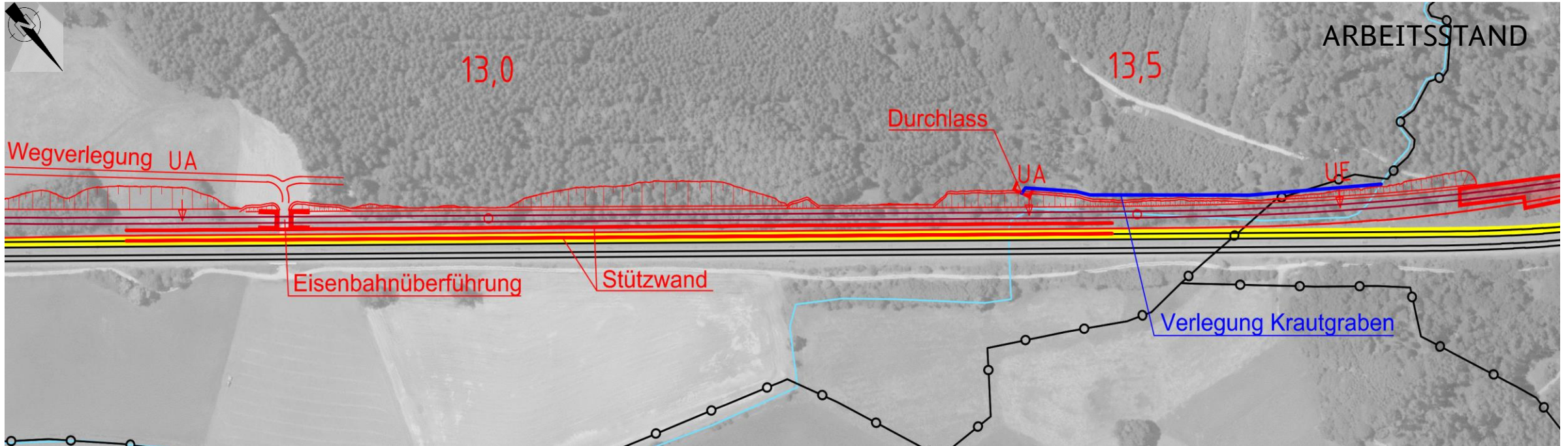
b. Anbindung nördlich von Grafing: Bereich Verziehung Süd



Die Verziehung beginnt unmittelbar im Anschluss an die Gleise und Weichenanlagen des Bahnhofs Grafing-Bahnhof.

3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing: Bereich Rampe Süd

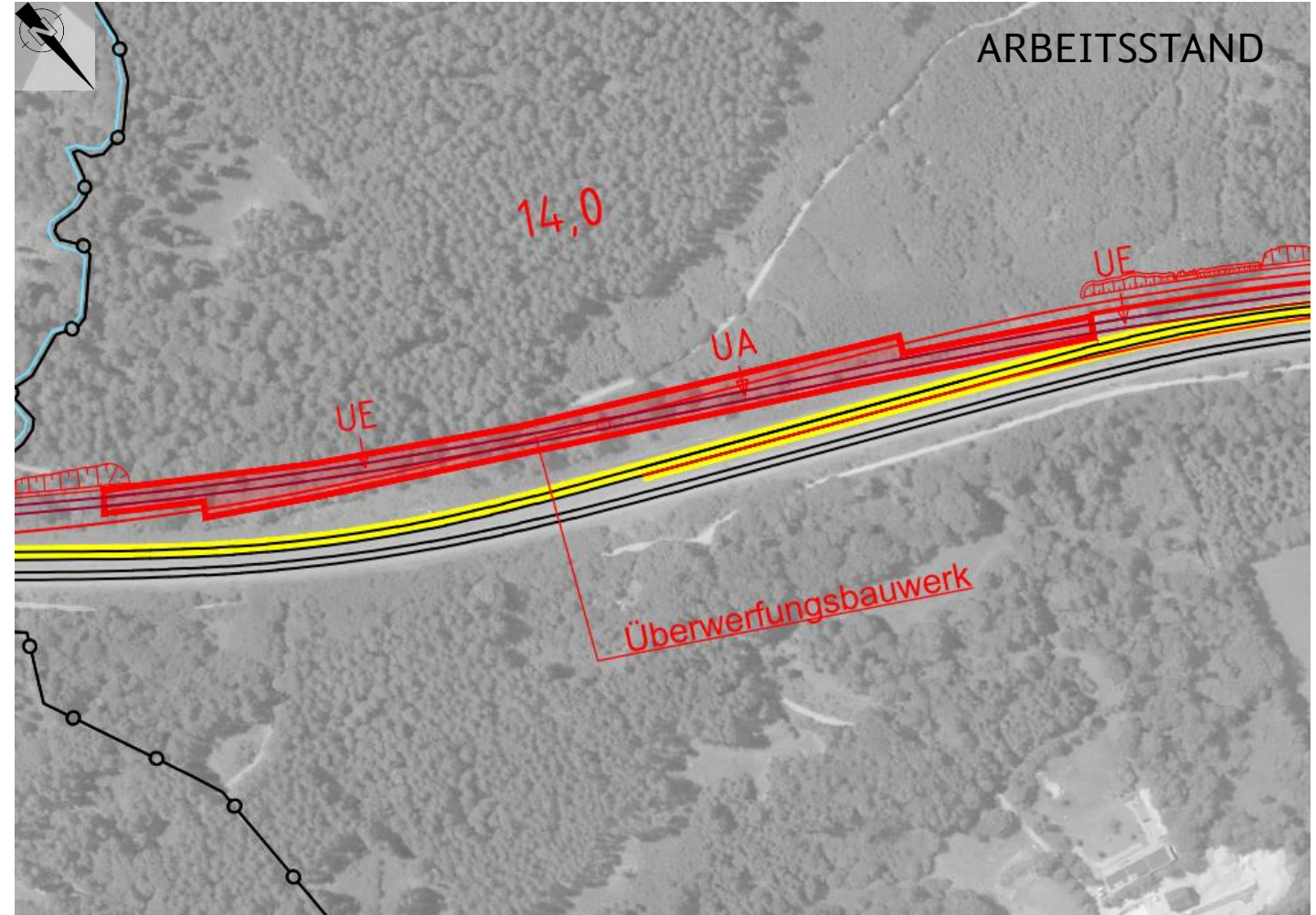


Die Rampe wird auf Stützwänden zur Neubaustrecke und zur Bestandsstrecke geführt. Die Neubaustrecke befindet sich weiterhin westlich leicht im Einschnitt.

3. Blick in die Planungswerkstatt

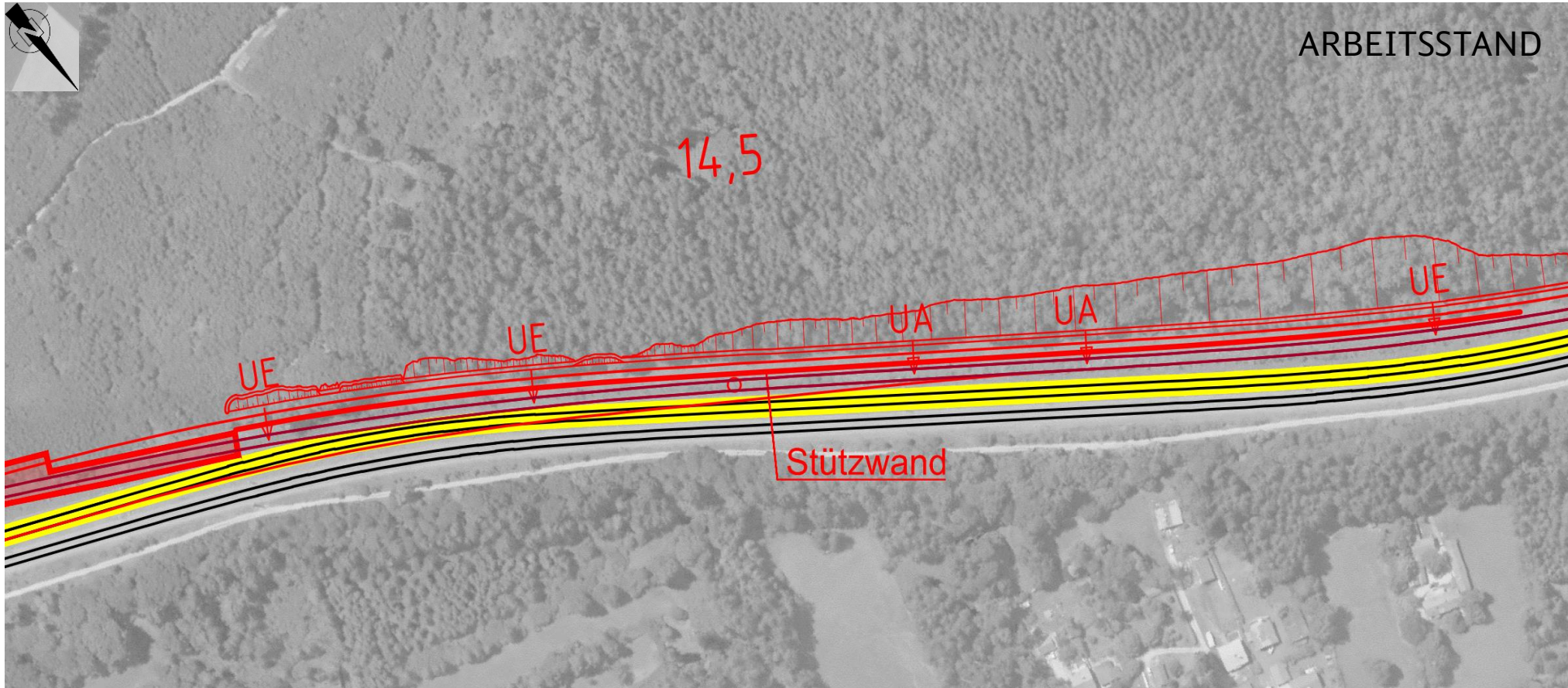
b. Anbindung nördlich von Grafing: Bereich Überwerfungsbauwerk

- Neubaustrecke im Kreuzungsbereich im Einschnitt
- Umgelegtes Bestandsstreckengleis wird über die Neubaustrecke geführt
- Überwerfungsbauwerk ist beidseits von Wald eingebettet



3. Blick in die Planungswerkstatt

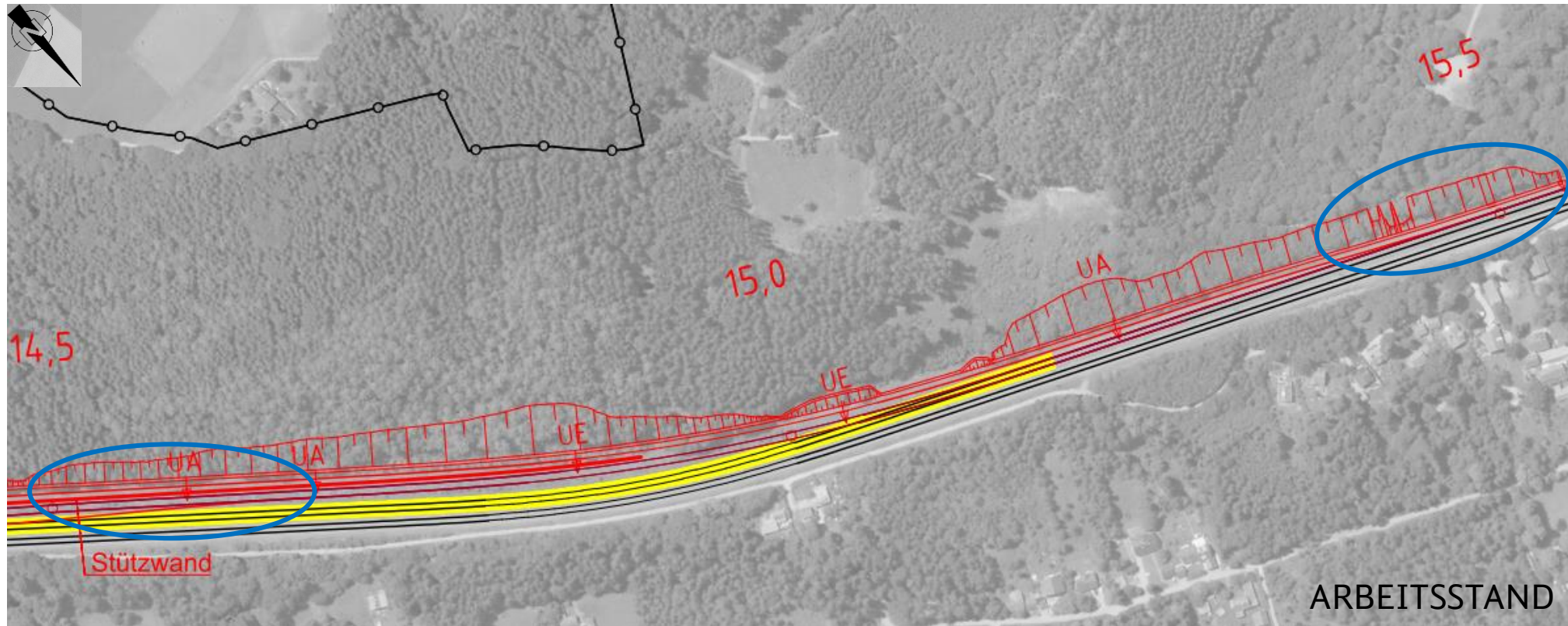
b. Anbindung nördlich von Grafing: Bereich Rampe Nord



Das umgelegte Bestandsstreckengleis liegt leicht im Einschnitt. Die Stützwand befindet sich zur Neubaustrecke hin.

3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Anbindung nördlich von Grafing: Bereich Verziehung Nord



Die Einbindung der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke (DB-Strecke 5510) sieht zwei Weichen vor.

3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt

3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt

Offene Bauweise:

- Errichtung einer Baugrube, je nach örtlichen Verhältnissen geböscht oder mit Verbau
- Herstellung des Tunnelbauwerks
- Einschütten des Bauwerks und Wiederherstellen des Zustands vor dem Bau
- bei geringen Überdeckungen machbar



3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt

Bergmännische Bauweise:

- Verschiedene Möglichkeiten abhängig vom Baugrund:
 - Sprengvortrieb (bei Festgestein)
 - Baggervortrieb (Lockergestein)
 - Errichtung mit Tunnelvortriebsmaschinen (längere Tunnel)

- Tunnelvortrieb ausgehend von einem oder beiden Portalen

- Benötigt je nach Baugrund eine Mindestüberdeckung über dem Tunnel



3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt

Weitere Anforderungen:

- Anordnung von Rettungsplätzen, Zufahrt zu Portalen
- Tunnel über 500 m Länge: Ausbildung als zwei getrennte Tunnelröhren → Vergrößerung des Gleisabstands



Katzenbergtunnel - Südportal

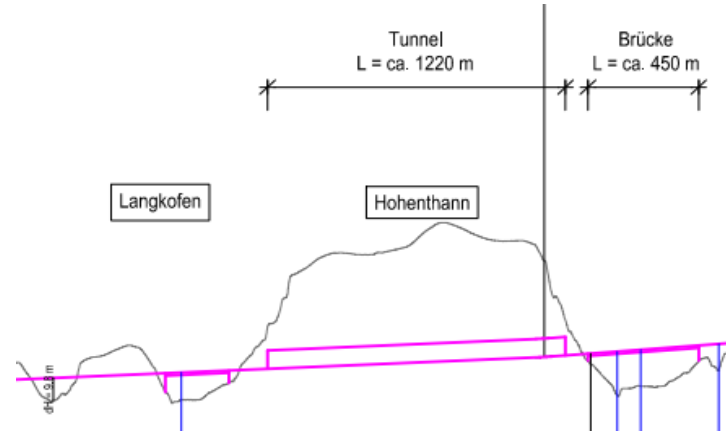


Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

3. Blick in die Planungswerkstatt

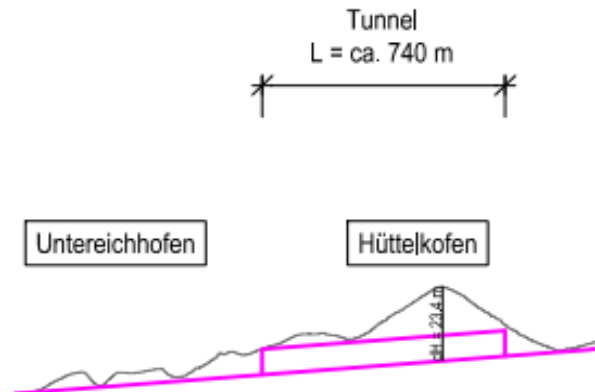
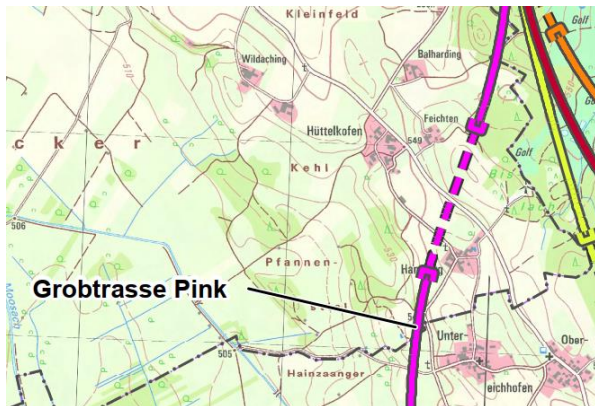
c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt: Tunnel in der Variante **Pink**

– **Singelbergtunnel:** Errichtung in bergmännischer Bauweise



Anzahl der Tunnel	2
Länge der einzelnen Tunnel	1.220 m
Gesamtlänge	1.960 m

– **Hambergtunnel:** Überdeckungen sehr gering → Errichtung in offener Bauweise

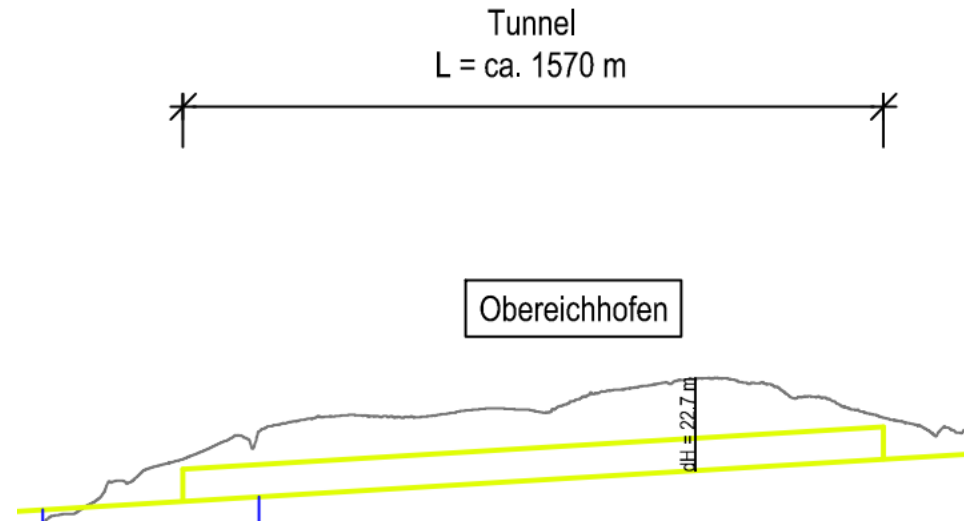


3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt: Tunnel in der Variante **Limone**

- **Salachtunnel:** Errichtung voraussichtlich in bergmännischer Bauweise

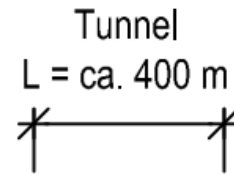
Anzahl der Tunnel	1
Gesamtlänge	1.570 m



3. Blick in die Planungswerkstatt

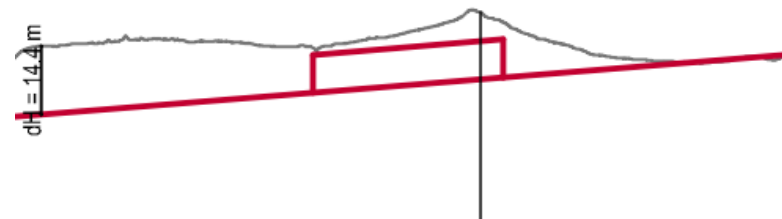
c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt: Variante **Rot**

- **Ölfeldtunnel:** Überdeckungen sehr gering → Errichtung in offener Bauweise



Hochreith

Am Ölfeld



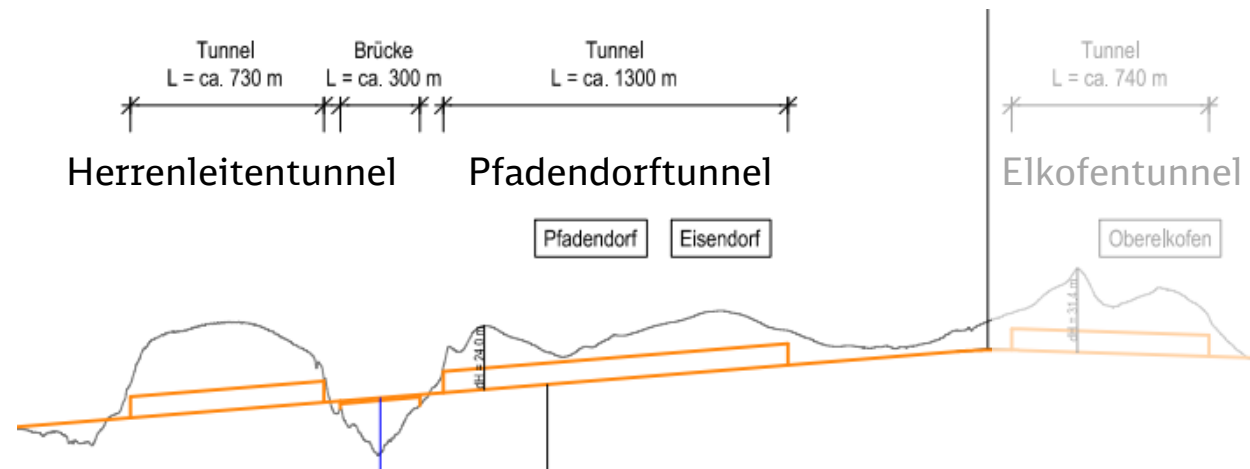
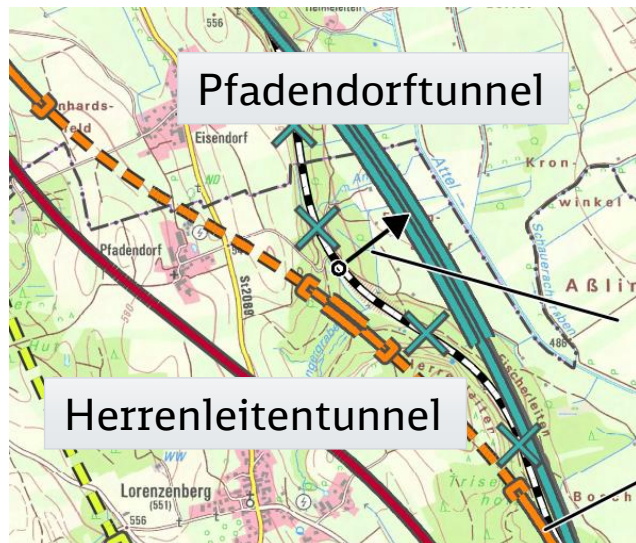
Anzahl der Tunnel	1
Gesamtlänge	400 m

3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt: Tunnel in der Variante **Orange**

- **Herrenleitentunnel:** Errichtung in bergmännischer Bauweise
- **Pfadendorftunnel**
 - mittlerer Abschnitt: Überdeckungen gering → ggf. Errichtung in offener Bauweise
 - restlicher Tunnel: Errichtung in bergmännischer Bauweise

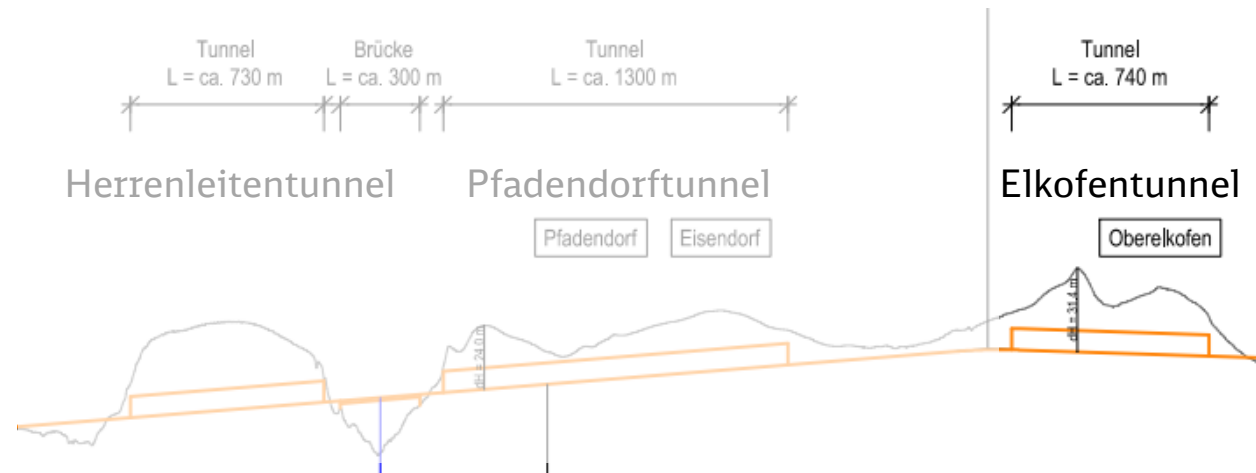
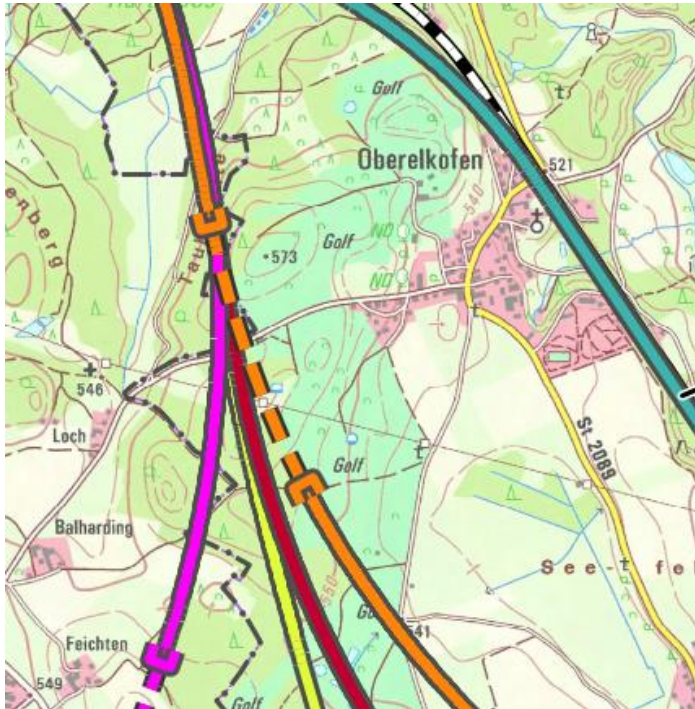
Anzahl der Tunnel	3
Länge der einzelnen Tunnel	730 m 1.300 m 740 m
Gesamtlänge	2.770 m



3. Blick in die Planungswerkstatt

c. Tunnelbauweisen im Planungsabschnitt: Tunnel in der Variante **Orange**

- **Elkofentunnel:** Errichtung in bergmännischer Bauweise



Anzahl der Tunnel	3
Länge der einzelnen Tunnel	730 m 1.300 m 740 m
Gesamtlänge	2.770 m

4. Ausblick

4. Ausblick

Nächste Schritte und nächster Termin

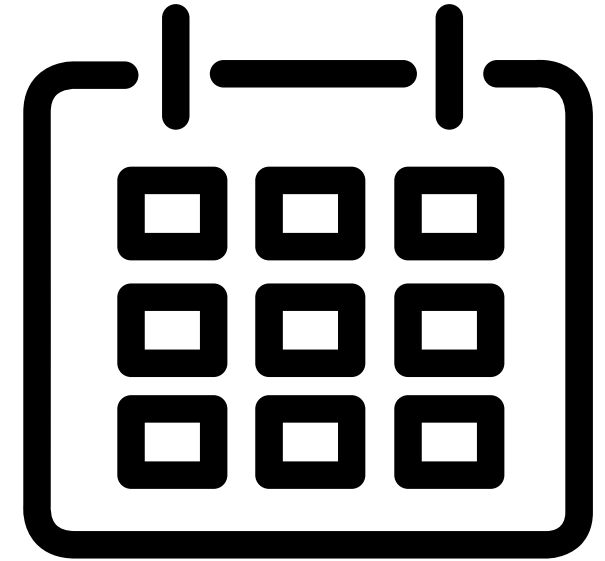
Nächste Schritte

- Alle fünf Varianten werden weiter **ausgeplant**.
- Die **Bewertung und Bilanzierung** beginnt voraussichtlich im Mai.
- Die **Sensitivitätsanalyse** ist für Juni/Juli vorgesehen.

Nächster Termin

- Das nächste Dialogforum findet am **10. Mai 2022** statt.

Präsentation und Protokolle werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.





NETZE

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim
Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu