

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	4. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A
Datum/Uhrzeit:	16.03.2023, 15:30 bis 17:50 Uhr
Ort:	Rathaus der Gemeinde Kiefersfelden
Teilnehmende:	Josef Goldmann (3. Bürgermeister Kiefersfelden) Matthias Bernhardt (Bürgermeister Oberaudorf) Anna Pichler (Oberaudorf) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Benno Schmid (Flintsbach) Susanne Grandauer (Bürgermeisterin Nußdorf) Michael Laar (Nußdorf) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Katja Kuck (DB Netz AG) Martin Eckert (PG-TKS) Matthias Braun (PG-TKS) Sabine Volgger (clavis) Felix Hoffmann (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 zur Präsenzsitzung.

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

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

2. Aktuelle Themen

Manuel Gotthalseder stellt den grundsätzlichen Ablauf der Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten vor, bei welcher der Bundestag sowohl über die Vorzugstrasse als auch über Kernforderungen der Region entscheidet (Folie 5). Anschließend stellt er den Sachstand zum Koordinierungsangebot der DB Netz AG sowie den Strukturierungsgesprächen vor (Folie 6) und präsentiert den möglichen Prozess der Erarbeitung von Forderungen der Region (Folie 7).

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

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

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob auch der Landtag oder einzelne Landtagsfraktionen Kernforderungen stellen und unterstützen könnten. Ein Mitglied fragt, inwiefern Bürgerinnen und Bürger Kernforderungen stellen könnten und ob Einzelforderungen ausgesiebt würden. Ein weiteres Mitglied fragt, ob andere Interessensvertretungen wie beispielsweise Bürgerinitiativen oder der BUND Naturschutz Kernforderungen erarbeiten könnten. Manuel Gotthalseder antwortet, dass grundsätzlich alle Akteure Kernforderungen stellen und unterstützen könnten. Gleichzeitig könnten die Erfolgchancen für die Umsetzung von Kernforderungen steigen, wenn von der gesamten Region getragene Kernforderungen eingebracht

würden. Die Moderation sichert zu, dass geprüft werde, ob in vergangenen Parlamentarischen Befassungen auch Landtage und einzelne Landtagsfraktionen Kernforderungen gestellt oder unterstützt hätten.

- Ein Mitglied sagt, dass es wichtig sei, dass gemeinsam von der Region getragene Kernforderungen erarbeitet werden sollten. Individuelle Interessen könnten im Planfeststellungsverfahren eingebracht werden. Die Gemeinden sollten Kernforderungen erarbeiten und diese an den entsprechenden Landkreis zur Koordination herantragen. Ein weiteres Mitglied sagt, dass das Ziel eine kompakte Liste mit Kernforderungen sein sollte, statt hunderte Kernforderungen einzelner Akteure.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbau

Matthias Braun, Planer der PG-TKS, stellt die offene und bergmännische Tunnelbauweise sowie die damit verbundene Arbeitsschritte und Vortriebsmethoden vor (Folien 9-12).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt nach der Mindestaufschüttung bei der offenen Bauweise. Matthias Braun antwortet, dass grundsätzlich keine Mindestaufschüttung notwendig sei. Es würde jedoch eine Überschüttung von ca. 1,5 Metern angesetzt.
- Ein Mitglied fragt vor dem Hintergrund der Straßenverkehrsbelastung in der Region, welche Überlegungen für den Abtransport bestünden. Manuel Gotthalseder antwortet, dass eine abschließende Klärung in der Vorplanung nicht erfolgen könne.
- Ein Mitglied fragt vor dem Hintergrund zahlreicher Bio-Landwirt:innen in der Region, ob ein chemisches Verfahren im Tunnelbau eingesetzt werde. Matthias Braun antwortet, dass keine chemischen Materialien eingesetzt würden. Wahrscheinlich würden Tonminerale (Bentonite) eingesetzt, um den Raum vor dem Schneidrad zu sichern und zu stützen. Dieser Stoff würde in der nachfolgenden Separierung herausgelöst, um diesen entsprechend entsorgen zu können.
- Ein Mitglied fragt, ob bereits Schätzungen zur Wiederverwendbarkeit von Aushub vorliegen würden. Matthias Braun antwortet, dass mit einem Massenüberschuss zu rechnen sei, genaue Zahlen jedoch noch nicht vorliegen würden. Aushubmaterial könne beispielsweise als Zuschlagsstoff für die lokale

Betonproduktion verwendet werden. In der jetzigen Planungsphase gebe es aber noch keine konkreten Konzepte. Sabine Volgger ergänzt, dass in einem österreichischen Projekt erwogen wird, überschüssiges Material aus dem Tunnelbau für einen Dammbau zum Hochwasserschutzkontext zu verwenden. Manuel Gotthalseder ergänzt, dass die Wiederverwendbarkeit von Aushub nach Abschluss der Vorplanung der einzelnen Planungsabschnitte angegangen werden würde. Die zeitliche Komponente sei dabei sehr wichtig.

- Ein Mitglied fragt, mit welchem Flächenverbrauch bei der Bauphase der Tunnel zu rechnen sei, etwa aufgrund von Zwischendeponien. Matthias Braun antwortet, dass zum jetzigen Planungsstand noch keine konkreten Aussagen getroffen werden könnten.
- Ein Mitglied fragt, ob der Buchbergtunnel von beiden Seiten gebaut werde. Matthias Braun bejaht dies.
- Ein Mitglied fragt, was mit dem bauzeitlich abzupumpenden Wasser passieren würde. Matthias Braun antwortet, dass strenge Auflagen bestünden und Wasser entsprechend aufbereitet werden müsste, um beispielsweise über entsprechende Absetzbecken in die Vorflut geleitet zu werden.
- Ein Mitglied sagt, dass um die Verknüpfungsstelle (Niederaudorf/Flintsbach) bauzeitlich voraussichtlich keine Landwirtschaft erhalten bliebe. Matthias Braun weist darauf hin, dass eine Baumaßnahme in größerem Umfang durchgeführt werden müsse, die einen entsprechenden bauzeitlichen Flächenbedarf erforderlich machen würde.
- Ein Mitglied fragt nach einer ersten Hektarangabe, da Landwirt:innen für die Zukunftsplanung eine konkrete Aussagen benötigen würden. Martin Eckert und Matthias Braun antworten, dass am Ende der Vorplanung entsprechende Angaben zur bauzeitlichen Inanspruchnahme von Flächen gegeben werden könnten. Das Mitglied antwortet, dass entsprechende Konzepte für Ausgleichsflächen und Kompensation benötigt würden. Manuel Gotthalseder antwortet, dass im Rahmen der Vorplanung keine Aussagen zur Verortung von Ausgleichsflächen getroffen werden könnten. Eine Abschätzung zum Umfang der benötigten Ausgleichsflächen sei am Ende der Vorplanung möglich.
- Ein Mitglied sagt, dass es jüngst ein gerichtliches Urteil zur Alpenkonvention gegeben habe. Vor diesem Hintergrund würde sich die Frage stellen, ob die Deutsche Bahn die erforderlichen Lagerflächen in diesem Kontext geprüft habe. Matthias Braun antwortet, dass der erforderliche Flächenbedarf für die Maßnahmen dargestellt werde. Manuel Gotthalseder antwortet, dass rechtssicher geplant werde.

Trassenverlauf Varianten

Martin Eckert, Planer der PG-TKS, gibt einen Überblick zu den Trassenvarianten bei der Verknüpfungsstelle Kirnstein und dem Planungsstand des Tunnel Buchberg (Folien 14-15). Auf Hinweisen zu Lageplänen und dem aktuellen Planungsstand (Folie 16) aufbauend, geht er anschließend auf die Varianten an der bestehenden Bahnstrecke (Folien 18-25) und auf die Variante an der Autobahn (Folien 27-34) ein.

Fragen und Diskussion zur Variante an der bestehenden Bahnstrecke

- Ein Mitglied fragt, an welchem Punkt eine bergmännische Bauweise des Sattelbergtunnels erfolgen würde. Manuel Gotthalseder erklärt anhand des Lageplans (Folie 18) die genaue Lage und sichert zu, dass die Folien des nördlich anschließenden Planungsabschnitts 3 der Präsentation zugefügt würden.
- Ein Mitglied merkt zu Folie 20 an, dass der Husarenbach bei dieser Variante verlegt werden müsse. Martin Eckert bejaht dies.
- Ein Mitglied sieht keine Erfordernis einer Bündelung mit der Bestandsstrecke, da diese sowieso zurückgebaut werde. Martin Eckert antwortet, dass es sich hierbei um eine Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren handele.
- Ein Mitglied fragt, von wo die Vortriebe des Buchbergtunnels in Richtung Norden stattfinden würden. Manuel Gotthalseder antwortet, dass diese im Bereich Schafteu durchgeföhrt werden würden. Matthias Braun ergänzt, dass die Vortriebe von Norden und von Süden sich im Bereich der Grenze D/A treffen könnten und derzeit keine Zwischenangriffe vorgesehen wären.
- Ein Mitglied fragt, ob Rettungsschächte bis Schafteu vorgesehen werden würden. Matthias Braun verneint dies.

Fragen und Diskussion zur Variante an der Autobahn

- Ein Mitglied fragt zu Folie 27, ob die Öl- und Gasleitungen verlegt werden müssten. Martin Eckert bejaht dies und betont, dass man sich hierbei in Abstimmungen mit den Leitungsträgern befinde.
- Ein Mitglied fragt zu Folie 30, welche Auswirkungen auf den Husarenbach zu erwarten wären. Martin Eckert erklärt, dass der Husarenbach den Tunnel der Neubaustrecke überqueren würde.

Lage der Verknüpfungsstelle Kirnstein im Vergleich zum TAV

Martin Eckert stellt die aktuell geplante Lage der Verknüpfungsstelle im Vergleich zum Trassenauswahlverfahren vor und erläutert die wesentlichen Gründe für die Verschiebung der Tunnelportale (Folien 36-37).

Informationen der ÖBB-Streckenabschnitte

Sabine Volgger berichtet von den Planungsabschnitten Grenze D/A–Schaftenau (Folie 39) und Schaftenau–Knoten Radfeld (Folie 40).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, warum die Verknüpfungsstelle Kirnstein (Niederaudorf) gebaut werden müsse. Manuel Gotthalseder antwortet, dass Verknüpfungsstellen grundsätzlich im Abstand von ca. 20 bis 25 Kilometern gebaut werden würden, um eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen und alle Städte im Bereich der Brennerachse für die Fernverkehre anbinden zu können. Grundsätzlich könne auf eine Verknüpfungsstelle nicht verzichtet werden, da die verkehrlichen Ziele ansonsten nicht erreicht werden könnten.

Nachträglich zur Ergänzung dem Protokoll hinzugefügt, finden Sie unter nachfolgendem Link eine Erläuterung der Notwendigkeit von Verknüpfungsstellen: https://www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/Verknuepfungsstellen_am_Brenner-Nordzulauf.pdf&cid=1274

- Ein Mitglied fragt mit Blick auf das Regionale Dialogforum, warum das Bürgerforum Inntal nicht zum Regionalen Dialogforum eingeladen sei. Manuel Gotthalseder antwortet, dass das Regionale Dialogforum die vorplanungsbegleitende Nachfolgerin des Regionalforums aus dem Trassenauswahlverfahren sei. Er kündigt an, dass man nochmals prüfe, ob das Bürgerforum Inntal und die Bürgerinitiative 2040 zusätzlich zu den anderen beiden im Forum vertretenen Bürgerinitiativen (Brennerdialog und Inntal Gemeinschaft) geladen werden könnten.

4. Ausblick

Matthias Braun gibt einen Ausblick zu den wesentlichen Planungsthemen des kommenden Halbjahres (Folie 42). Manuel Gotthalseder ergänzt, dass das Ziel darin bestehe, bis Ende des Jahres eine Vorzugstrasse gefunden zu haben.

Sabine Volgger gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 43).

Manuel Gotthalseder dankt für die Teilnahme und den guten Austausch.

Erstellt durch: Felix Hoffmann, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 4. Sitzung des Kirnstein–Grenze D/A am 16.03.2023



NETZE

Brenner-Nordzulauf

4. Dialogforum

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

16.03.2023 | Kiefersfelden



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Agenda

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

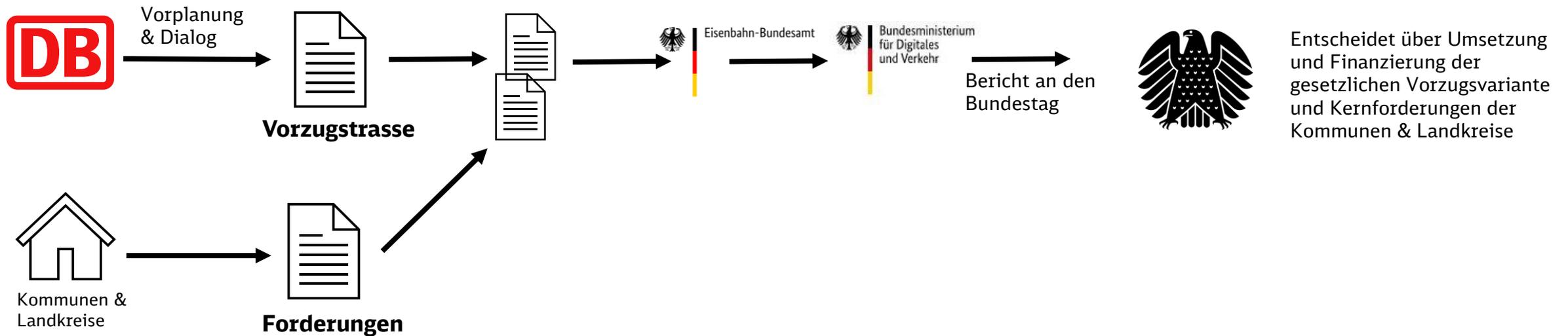
Begrüßung

Aktuelle Themen

A thick red horizontal line underlining the title.

Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Ablauf & Forderungen der Region



Forderungen der Region

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

Strukturierungsgespräche zum Vorgehen der Erarbeitungen von Forderungen der Region:

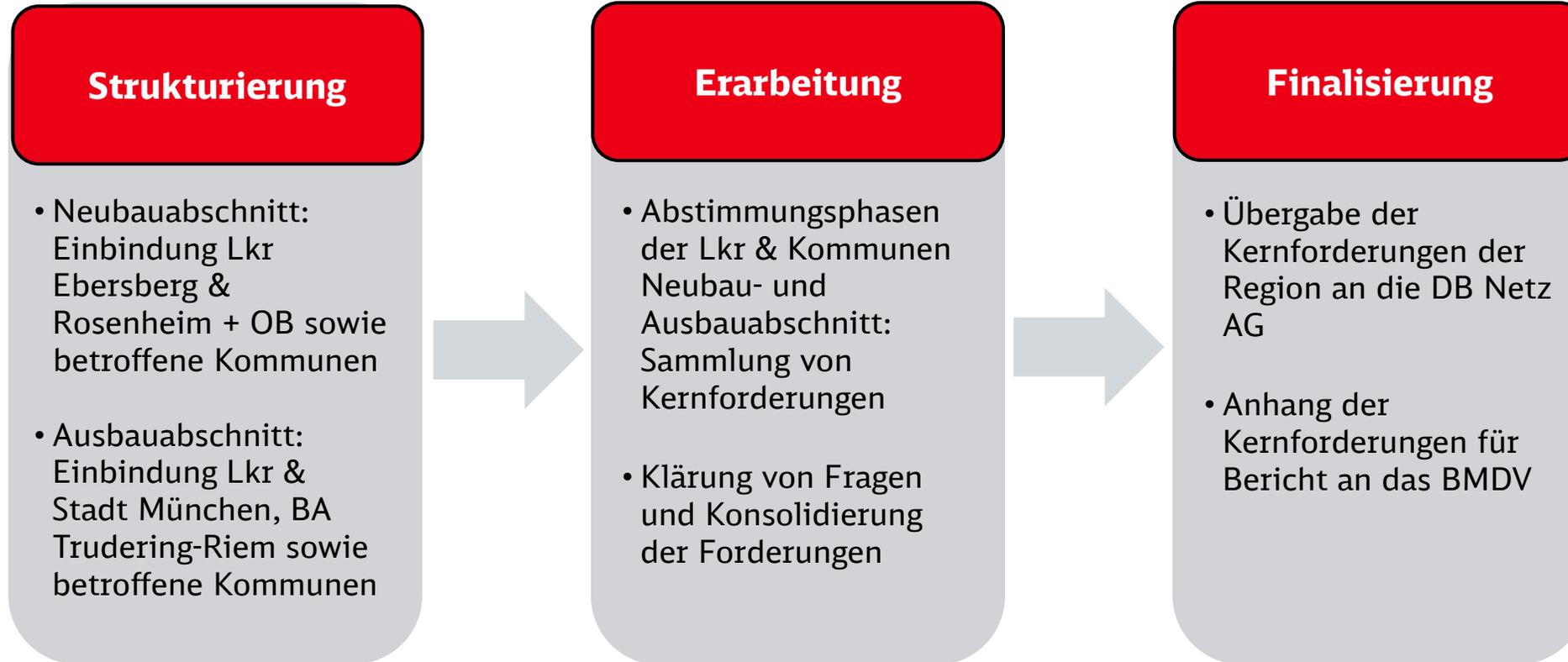
- Neubauabschnitt Grafing–Grenze D/A (17.01.2023) mit den Landkreisen Ebersberg und Rosenheim sowie der Stadt Rosenheim.
- Ausbauabschnitt Trudering–Grafing (28.02.2023) mit dem Landkreis und der Stadt München, dem Bezirk Trudering-Riem sowie den Gemeinden Haar und Grasbrunn.

Ergebnisse der Strukturierungsgespräche

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

Parlamentarische Befassung im Projekt Brenner-Nordzulauf

Möglicher Ablauf der Erarbeitung von Forderungen der Region



Parlamentarische Befassung 2025

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

Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbau

Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbau: Vortriebsmethoden

Vortriebsmethoden im Bereich Kirnstein–Grenze D/A:

- **Tunnel in offener Bauweise**
- **Tunnel in bergmännischer Bauweise**
 - Konventioneller Vortrieb
 - Maschineller Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine

Blick in die Planungswerkstatt

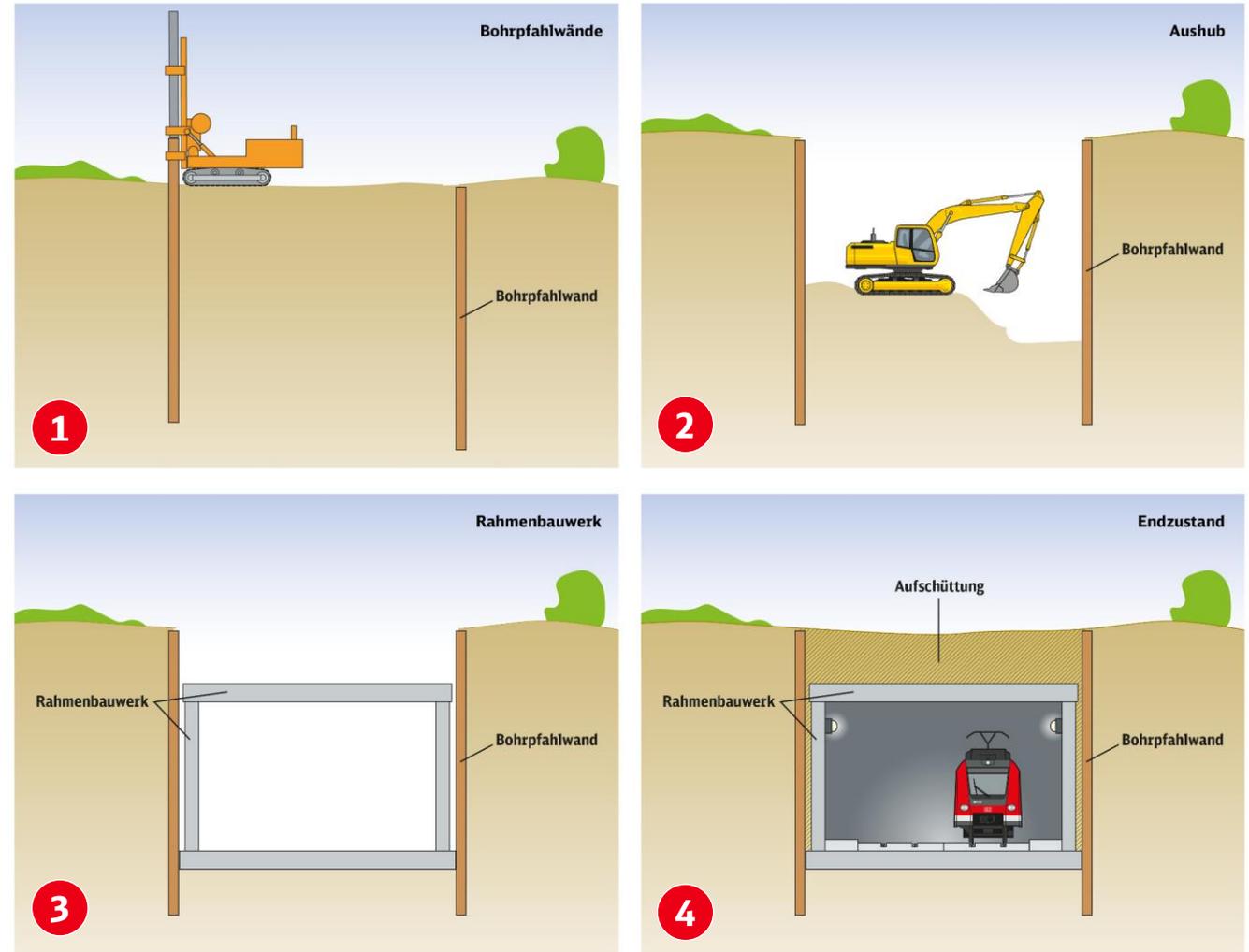
Tunnelbau: Offene Bauweise

Tunnel in offener Bauweise

- bei Tunnel mit geringer Überlagerung
- bei Tunneln im Lockermaterial
- bei längeren Tunnel oft im Portalbereich bis Beginn bergmännischer Tunnel

Arbeitsschritte:

- 1** Einbringen der Baugrubenverbau (z.B. Bohrfahl oder Schlitzwand)
- 2** Aushub und Querversteifung, wenn erforderlich
- 3** Errichtung des Bauwerks
- 4** Wiederauffüllung

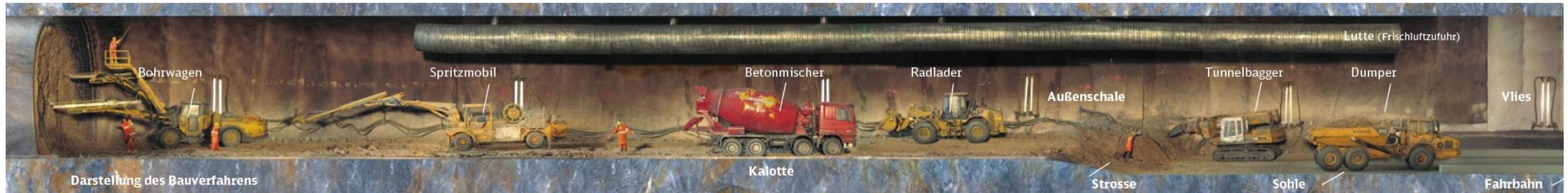


Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbau: Bergmännischer Tunnel – Konventioneller Vortrieb

Bergmännischer Tunnel – Konventioneller Vortrieb

- Flexibel bei wechselndem Baugrund
- Flexibel bei wechselnden Querschnittsflächen
- bei kurzen Tunnellängen
- Baggervortrieb oder Sprengvortrieb je nach Baugrund

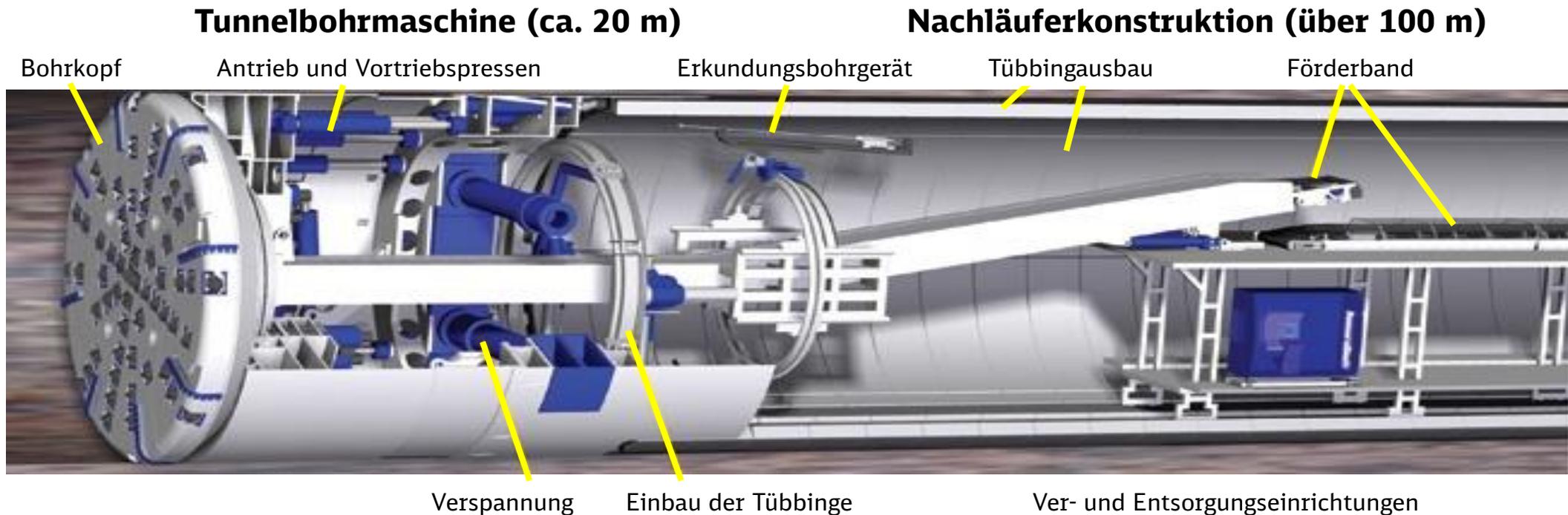


Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbau: Bergmännischer Tunnel – Maschinelles Vortrieb

Bergmännischer Tunnel – Maschinelles Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen

- bei langen Tunneln mit gleichbleibendem Durchmesser
- Tunnelbohrmaschinen für verschiedenste Baugrundverhältnisse auslegbar (von Fels bis Lockermaterial)
- Für innerstädtischen Tunnelbau und spezielle setzungsempfindliche Baugrundverhältnisse



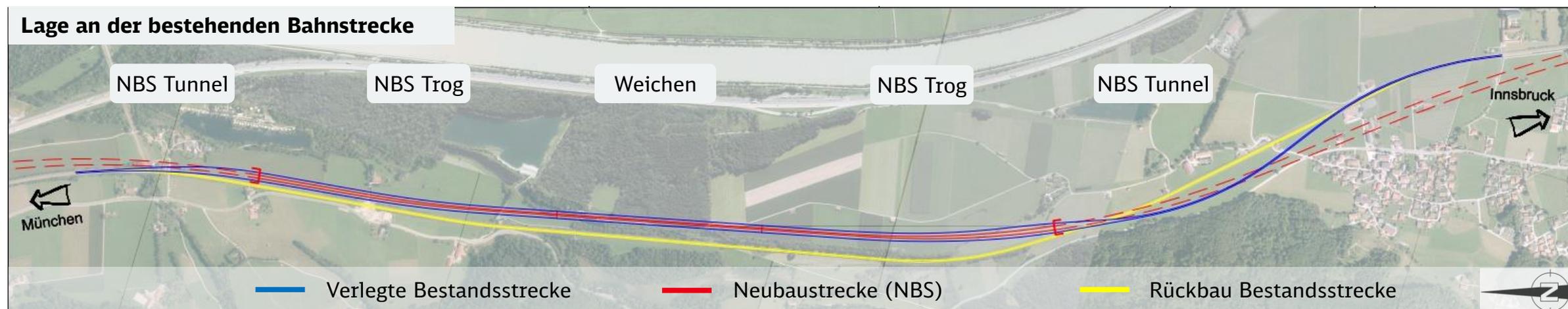
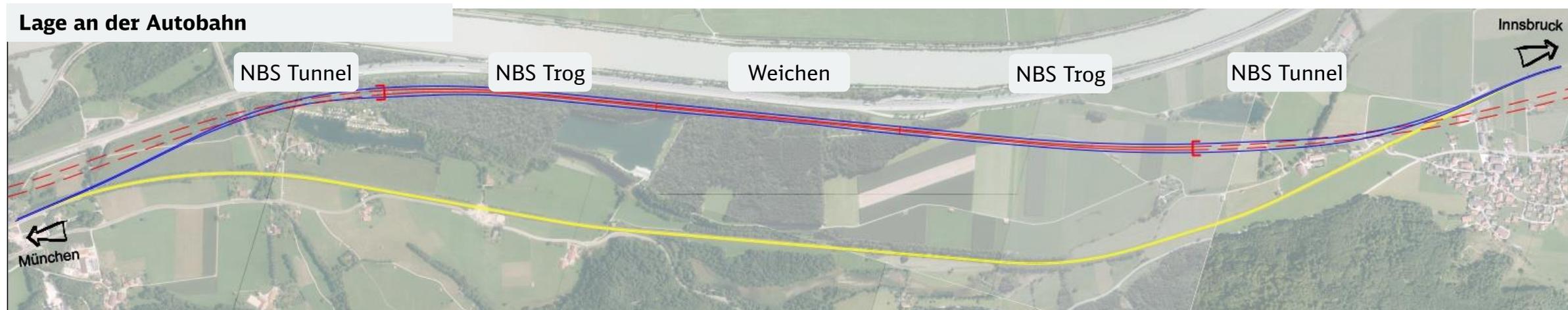
Blick in die Planungswerkstatt

A thick, solid red horizontal bar located below the main title.

Trassenverlauf Varianten

Blick in die Planungswerkstatt

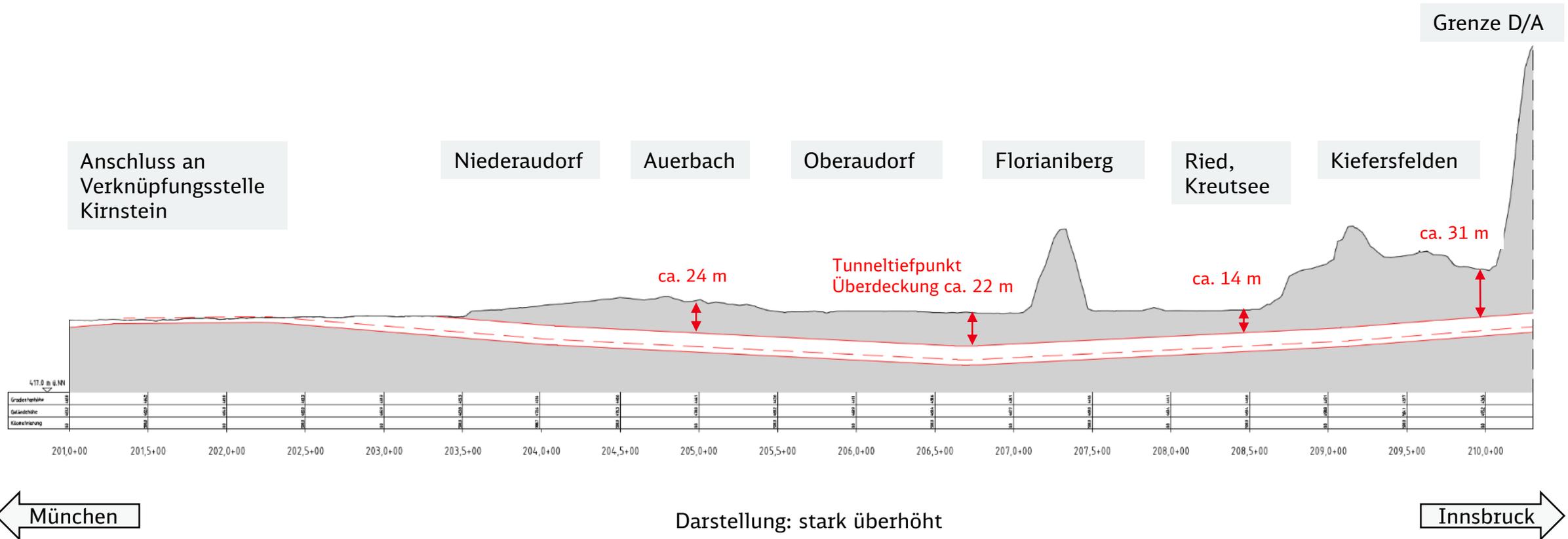
Verknüpfungsstelle Kirnstein: Varianten - Übersichtskarte



Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Tunnel Buchberg auf deutschem Staatsgebiet

Vorplanung: vorläufiger Planungsstand für beide Varianten



Verknüpfungsstelle Kirnstein: Trassenverlauf – Varianten (Lagepläne)

Hinweise zu den nachfolgenden Lageplänen

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

Legende:

-  Neubaustrecke
-  Verlegte Bestandsstrecke
-  Rückbau Bestandsstrecke
-  Planung in den Nachbarabschnitten

Quelle Kartenhintergrund:
LVG 2018 im System UTM 32, transformiert in DB_REF2016
Lage der Leitungen:
Nach Angaben der Leitungsträger (ohne Gewähr)

- Dargestellt ist der vorläufige Planungsstand
 - der Untersuchung alternativer Trassenverläufe
 - mit Straßenkreuzungen (Straßen- u. Eisenbahnbrücken)
- Noch nicht geplant und dargestellt sind u.a.:
 - Anpassung sonstiger vorhandener Wege
 - Neubau von Wegen (Inspektion, Rettung)
 - Anpassung von Leitungen (z.B. Öl und Gas)
 - Anpassung von Gewässern (z.B. Husarenbach)
 - Anlagen der bahntechnischen Ausrüstung und Energieversorgung
 - Entwässerungsanlagen (z.B. Versickerbecken)
 - Schallschutzmaßnahmen
 - Baustellenflächen und Baustraßen

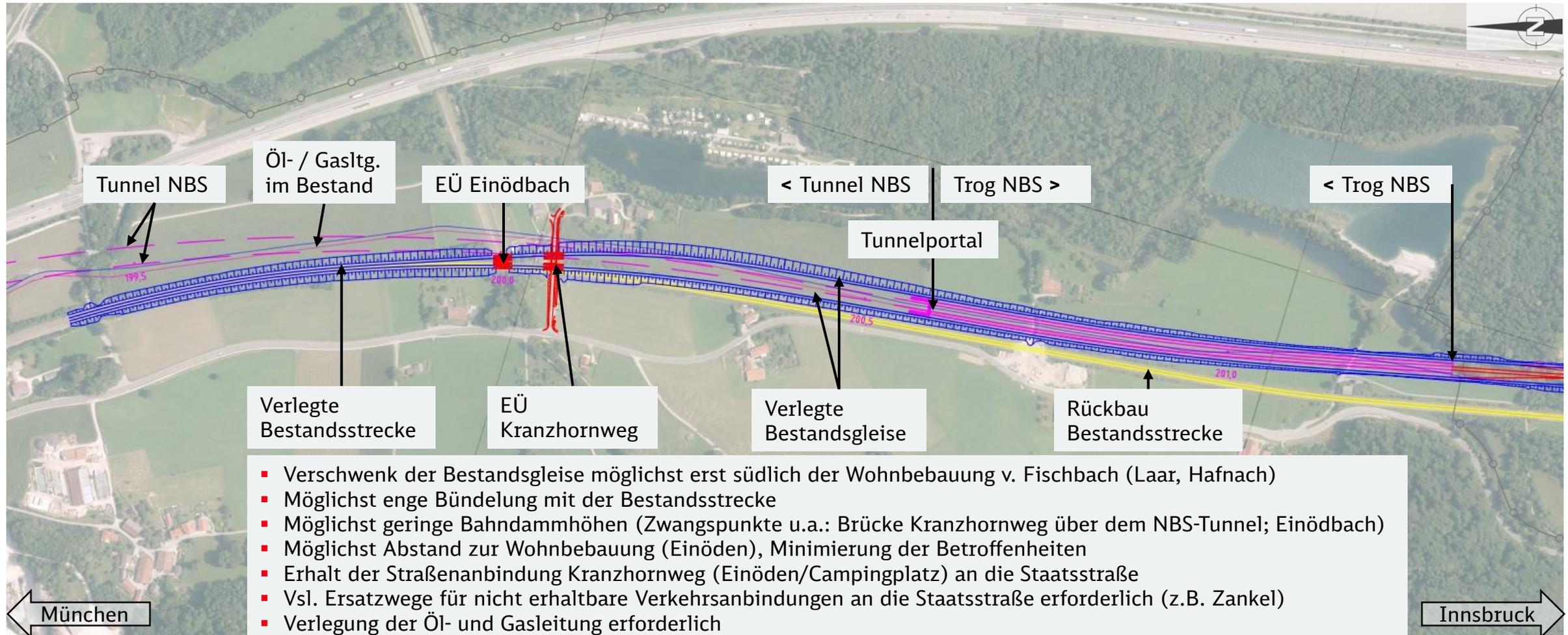
Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf

Variante an der bestehenden Bahnstrecke

Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand

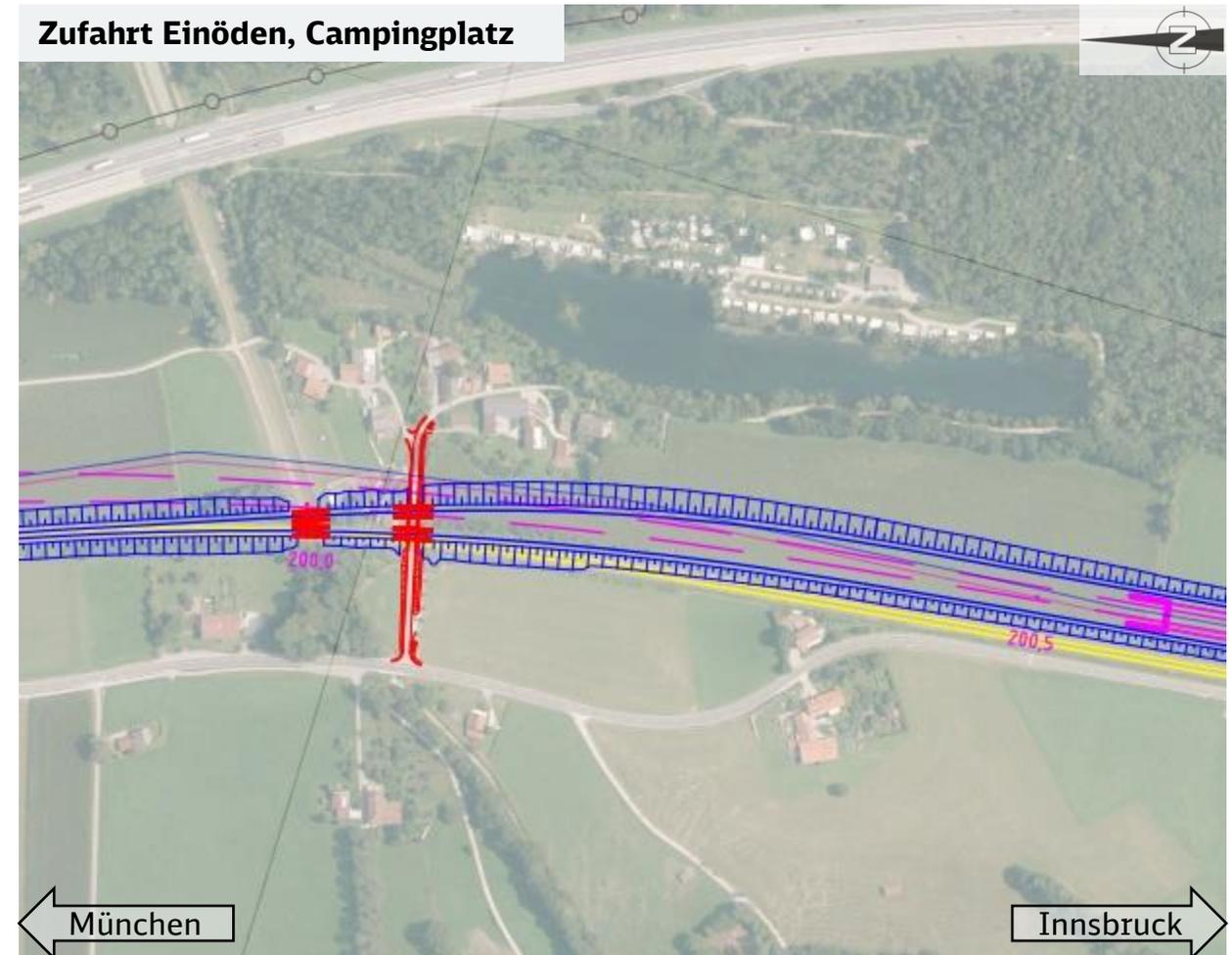


< Weitere Informationen zum Sattelbergtunnel (Richtung Norden) sind in den Unterlagen des Planungsabschnitts Innleiten–Kirnstein abgebildet.

Blick in die Planungswerkstatt

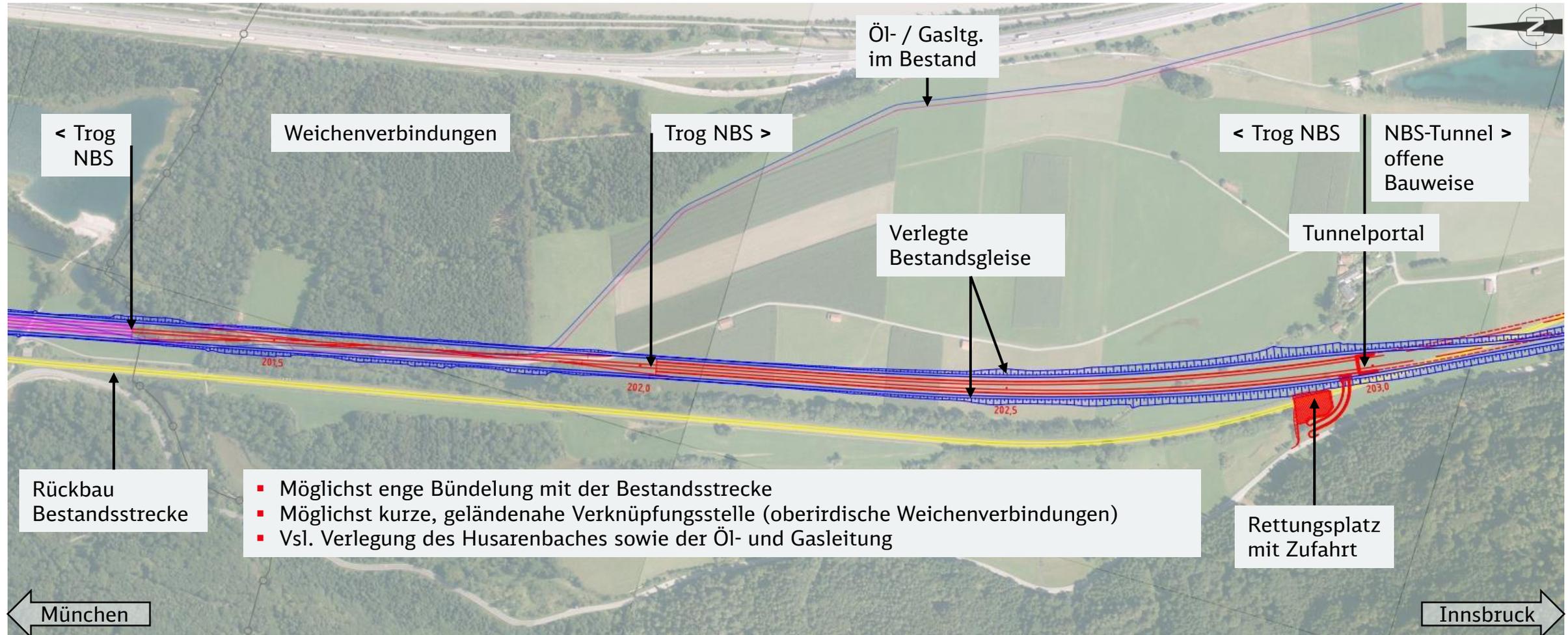
Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand

- Kreuzungsbereich Kranzhornweg
 - Die Herstellung des Tunnels erfordert den Abbruch von Wohn- und Nebengebäuden in Einöden.
 - Wegen des kreuzenden NBS-Tunnels muss die Straße Kranzhornweg angehoben werden.
 - Die zu verlegenden Bestandsgleise überqueren den angehobenen Kranzhornweg in Dammlage auf einer Brücke (Eisenbahnüberführung, EÜ)
 - Abbruch der bestehenden Brücke (EÜ, Lichte Höhe $\geq 4,0$ m, Lichte Weite $\geq 5,5$ m)
 - Neubau einer Brücke (EÜ, Lichte Höhe $\geq 4,5$ m und Lichte Weite $\geq 6,5$ m gem. aktueller Regelwerke)
 - Die neue Brücke gründet direkt auf dem Tunnel, um Bau- und Bahndammhöhen zu minimieren.
- Um-/ Neubau der Eisenbahnüberführung über den Einödbach



Blick in die Planungswerkstatt

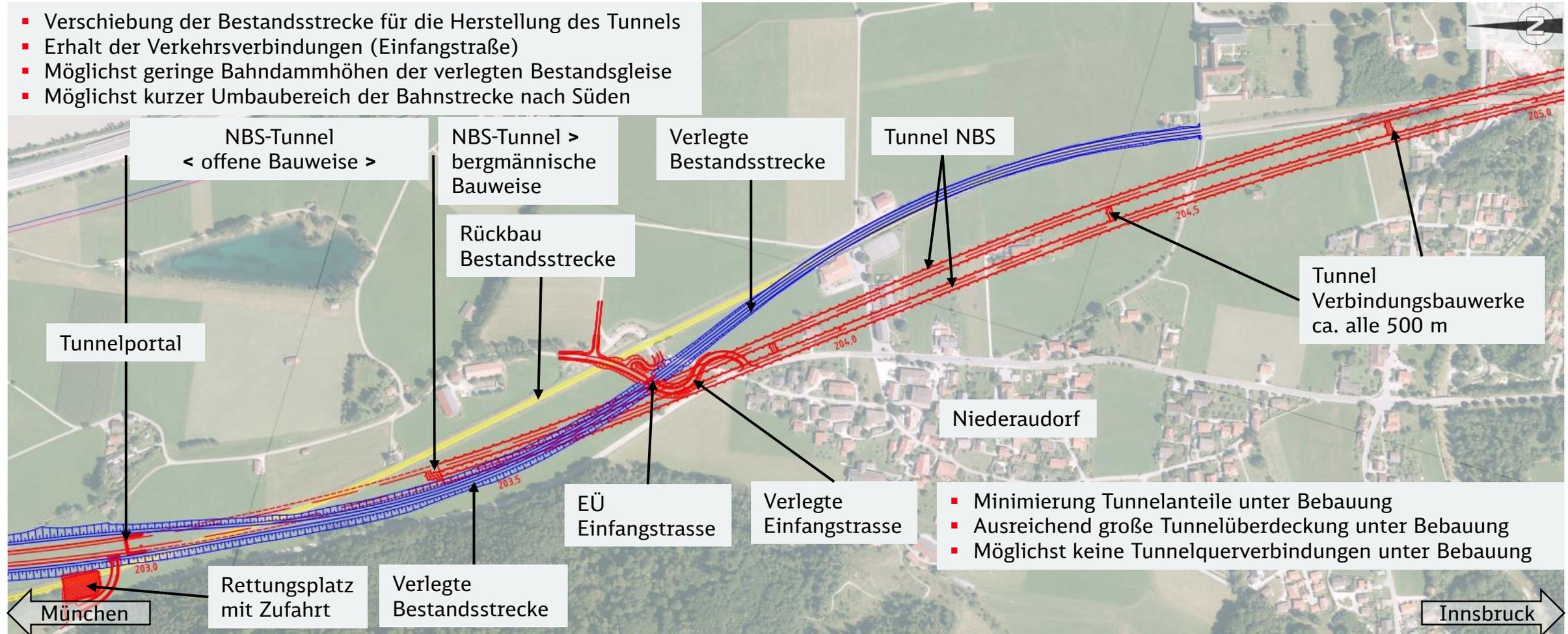
Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand



Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand

- Verschiebung der Bestandsstrecke für die Herstellung des Tunnels
- Erhalt der Verkehrsverbindungen (Einfangstraße)
- Möglichst geringe Bahndammhöhen der verlegten Bestandsgleise
- Möglichst kurzer Umbaubereich der Bahnstrecke nach Süden



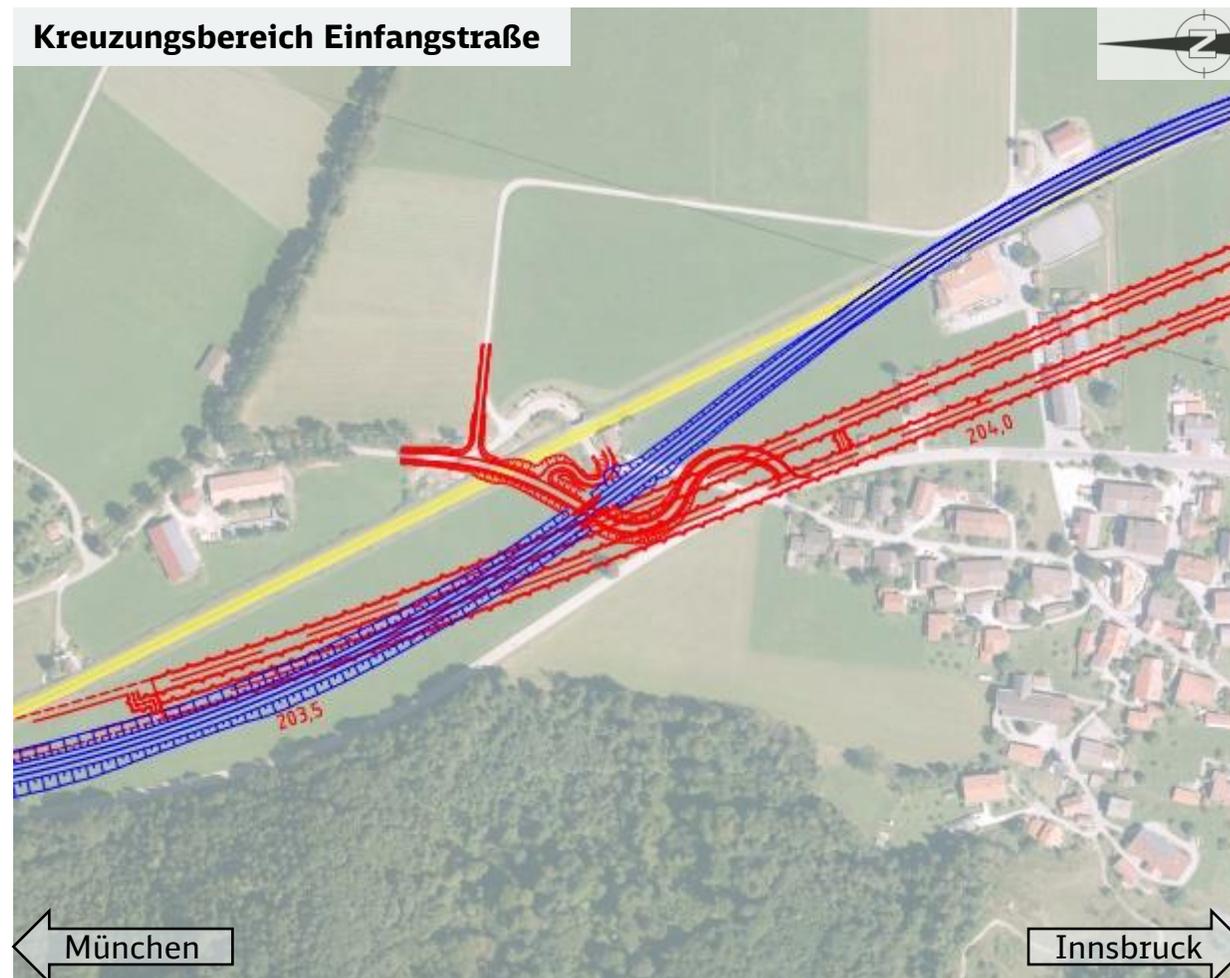
- Minimierung Tunnelanteile unter Bebauung
- Ausreichend große Tunnelüberdeckung unter Bebauung
- Möglichst keine Tunnelquerverbindungen unter Bebauung

Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der bestehenden Bahnstrecke: vorläufiger Planungsstand

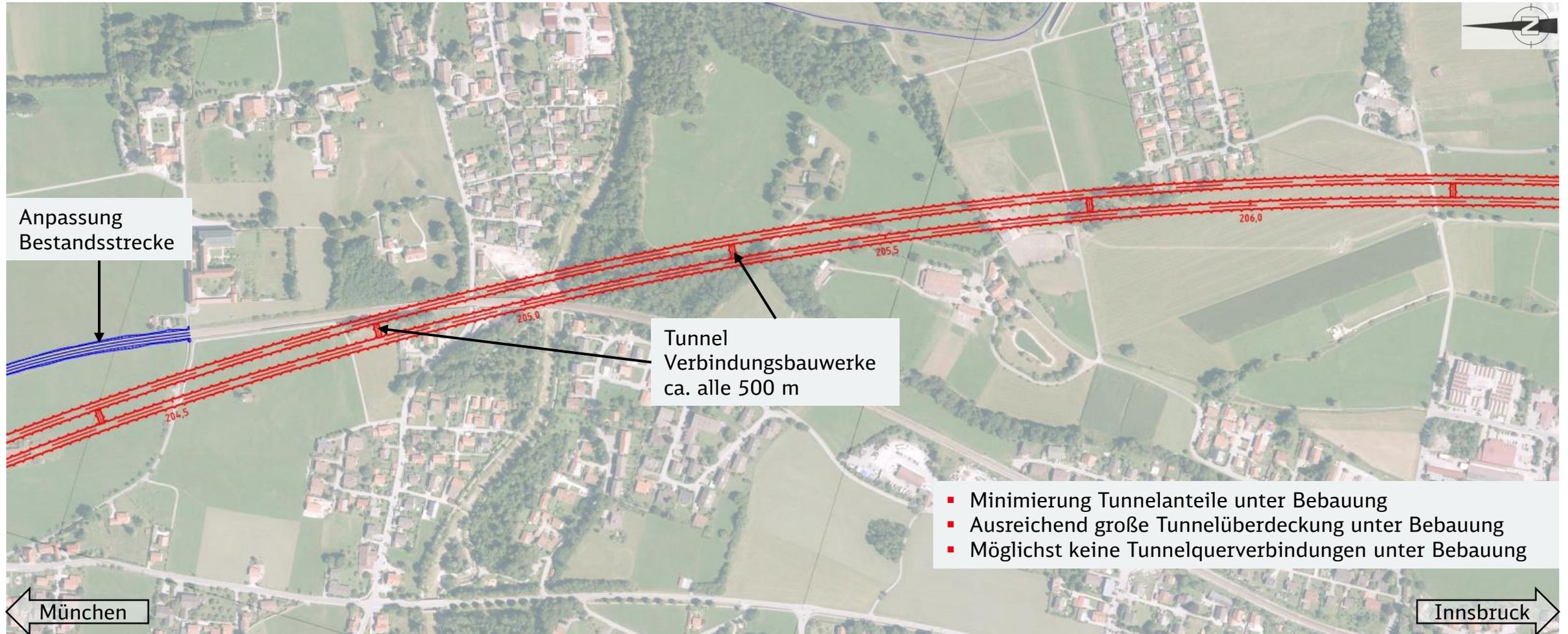
▪ Kreuzungsbereich Einfangstraße

- Anpassung der Einfangstraße und der Zufahrt zum Wohngebäude Einfangstraße 6
- Rückbau der bestehenden Eisenbahnbrücke (Lichte Höhe $\geq 4,0$ m, Lichte Weite $\geq 6,5$ m)
- Neubau Eisenbahnüberführung zum Erhalt der Verkehrsbeziehungen
- Neue Brücke: Lichte Höhe $\geq 4,5$ m und Lichte Weite $\geq 6,5$ m gemäß aktuellem Regelwerk
- Die Brücke gründet direkt auf dem Tunnel, um Bau- und Bahndammhöhen zu minimieren.



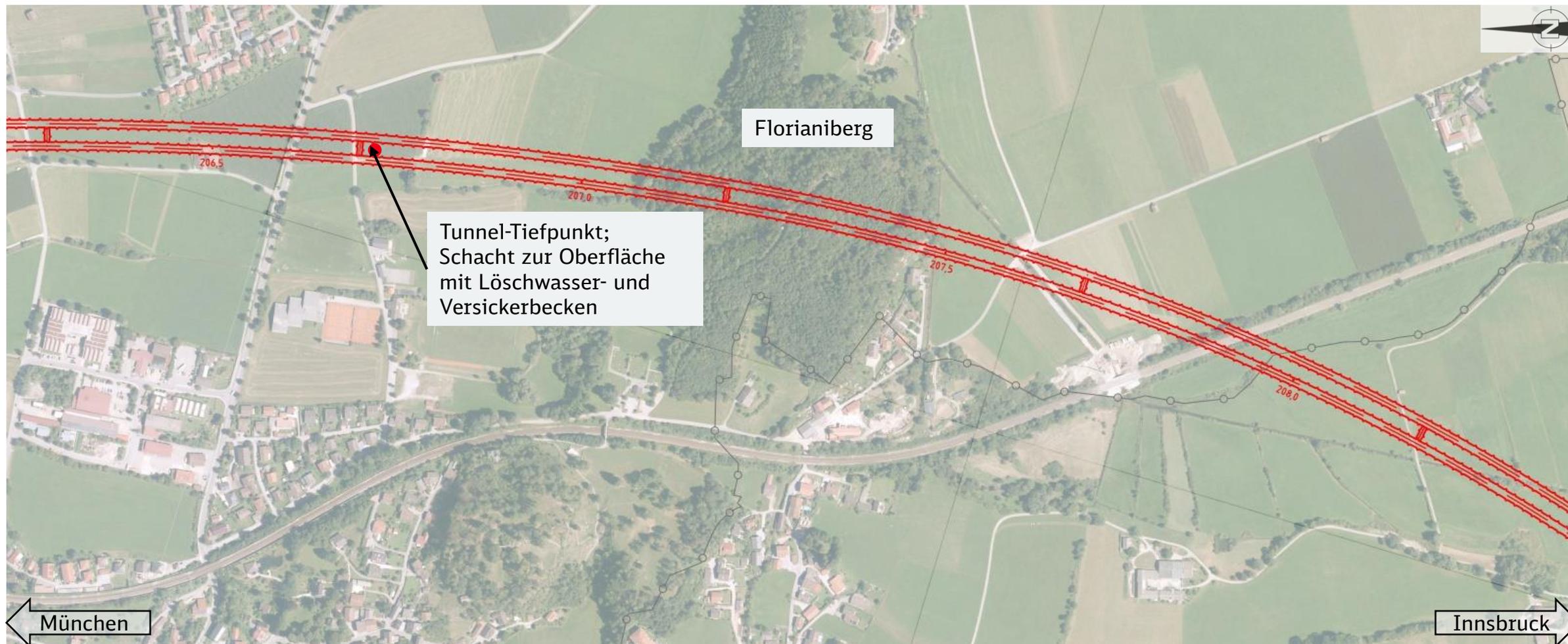
Blick in die Planungswerkstatt

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

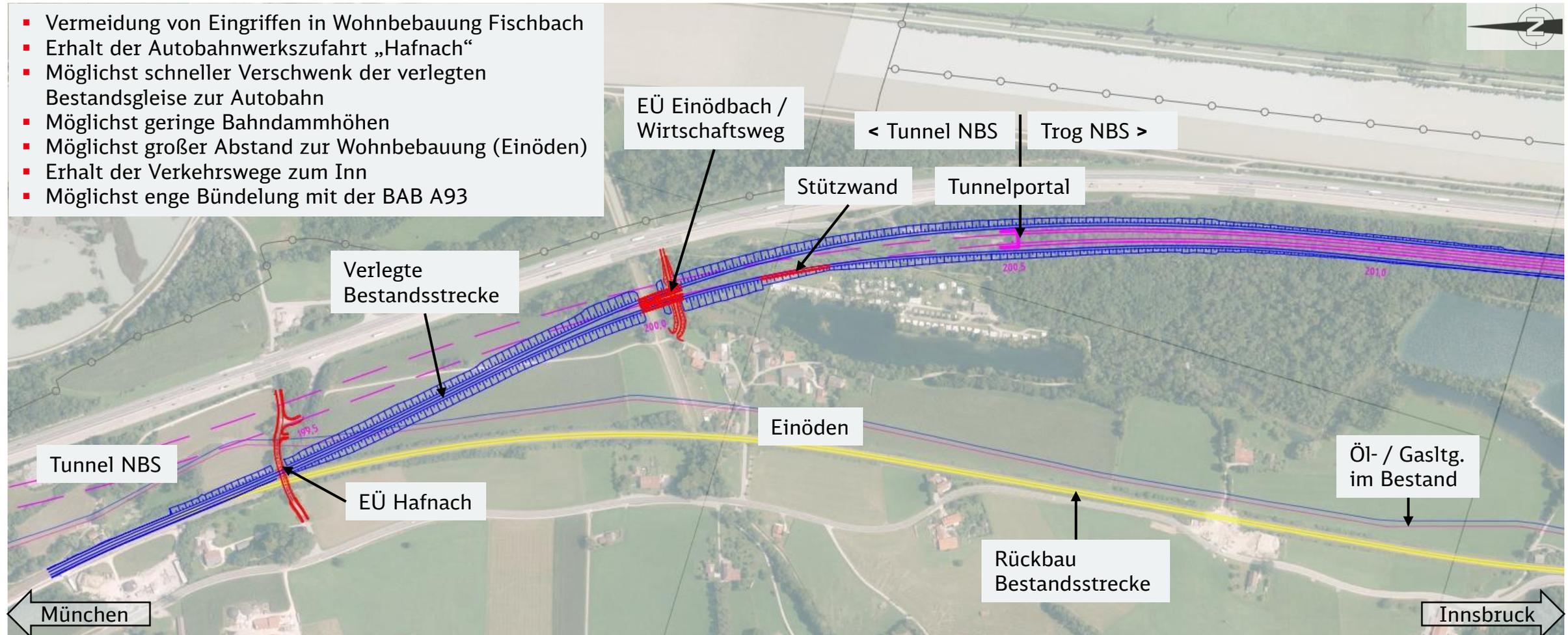
Trassenverlauf

Variante an der Autobahn

Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand

- Vermeidung von Eingriffen in Wohnbebauung Fischbach
- Erhalt der Autobahnwerkszufahrt „Hafnach“
- Möglichst schneller Verschwenk der verlegten Bestandsgleise zur Autobahn
- Möglichst geringe Bahndammhöhen
- Möglichst großer Abstand zur Wohnbebauung (Einöden)
- Erhalt der Verkehrswege zum Inn
- Möglichst enge Bündelung mit der BAB A93

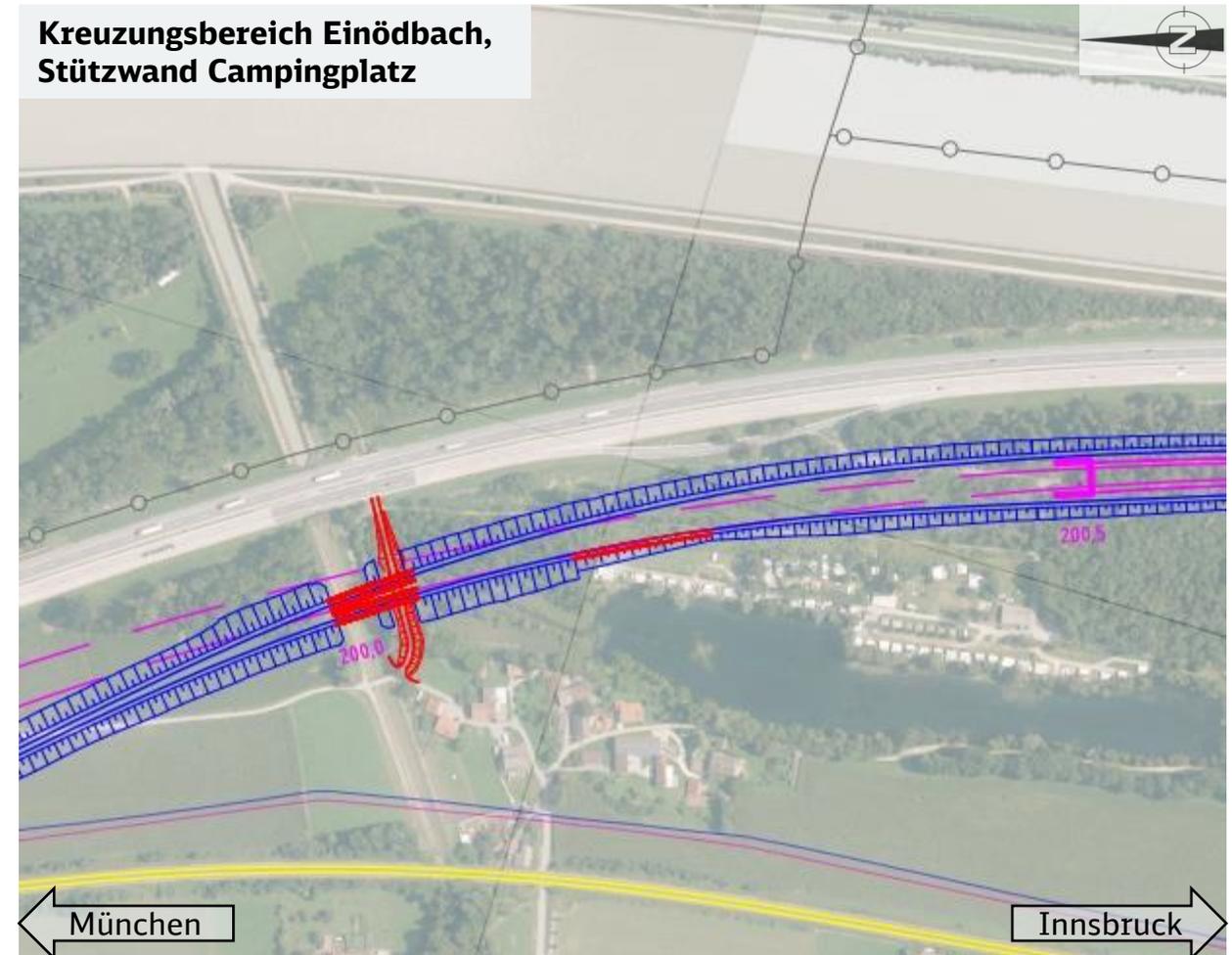


< Weitere Informationen zum Sattelbergtunnel (Richtung Norden) sind in den Unterlagen des Planungsabschnitts Innleiten–Kirstein abgebildet.

Blick in die Planungswerkstatt

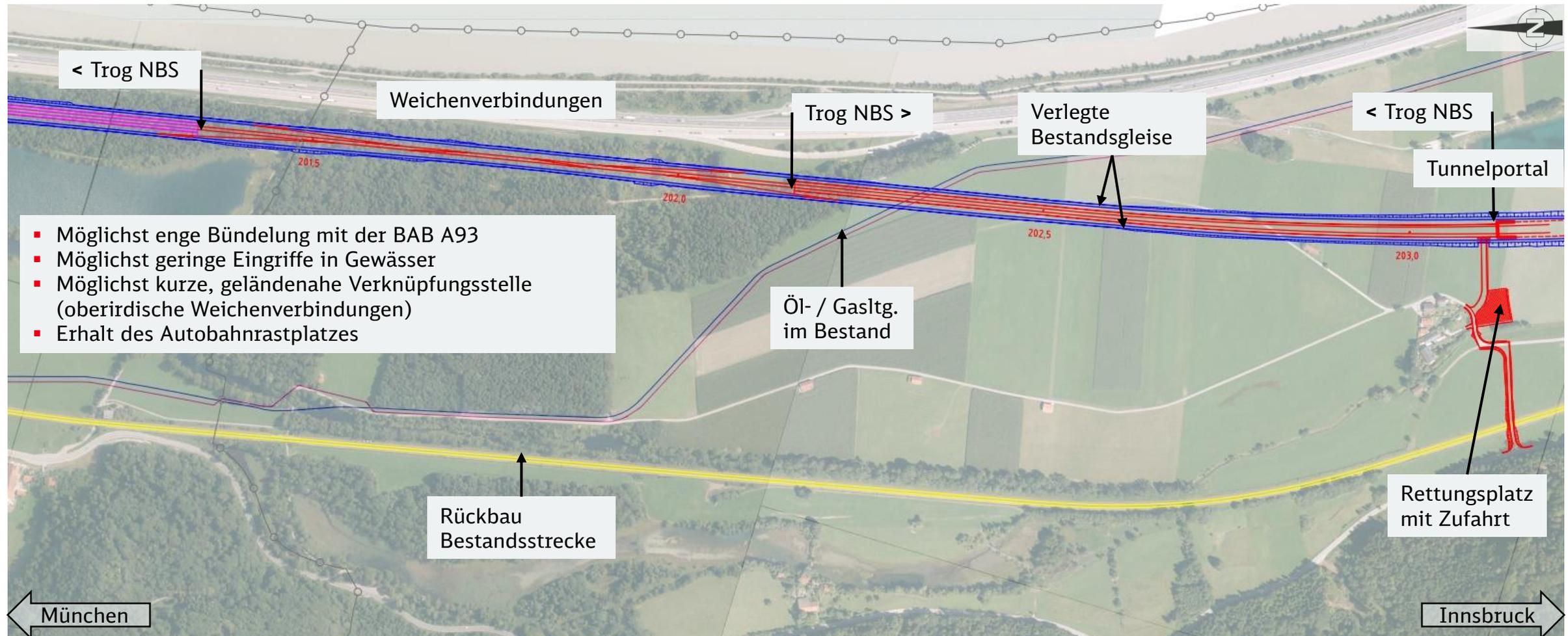
Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand

- Wirtschaftsweg (WWeg)
 - Mit dem WWeg werden die unterbrochenen Verkehrsbeziehungen wieder hergestellt.
 - Der WWeg schließt an die bestehende Straßenunterführung der BAB A93 an.
 - Die Eisenbahnüberführung (Lichte Höhe $\geq 4,5$ m, Lichte Weite $\geq 6,5$ m) ermöglicht auch landwirtschaftl. Verkehr auf dem neuen WWeg.
 - Die Brücke gründet direkt auf dem Tunnel, um Bau- und Bahndammhöhen zu minimieren.
- Eisenbahnüberführung Einödbach
 - Möglichst niedrige Brücke in Abstimmung mit dem VERBUND, um Bahndammhöhen zu minimieren.
- Stützwand am Campingplatz zur Eingriffsminimierung



Blick in die Planungswerkstatt

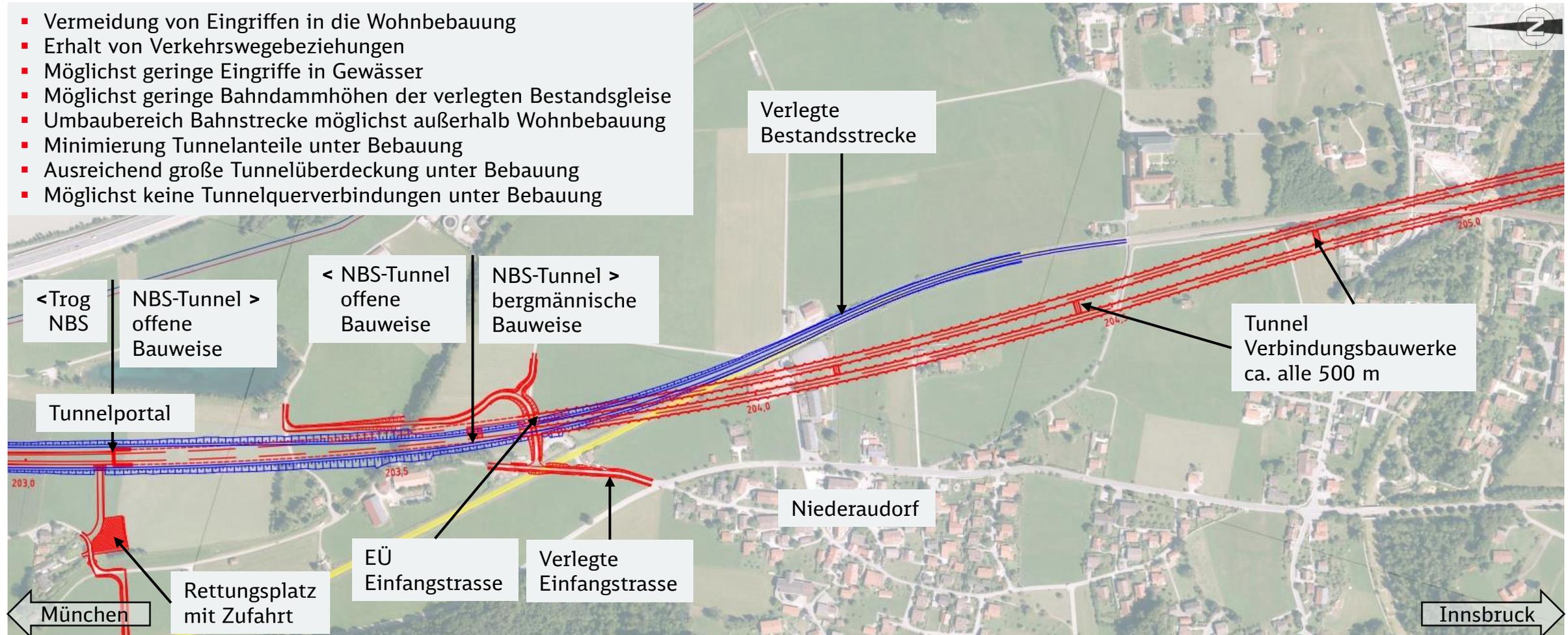
Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand

- Vermeidung von Eingriffen in die Wohnbebauung
- Erhalt von Verkehrswegebeziehungen
- Möglichst geringe Eingriffe in Gewässer
- Möglichst geringe Bahndammhöhen der verlegten Bestandsgleise
- Umbaubereich Bahnstrecke möglichst außerhalb Wohnbebauung
- Minimierung Tunnelanteile unter Bebauung
- Ausreichend große Tunnelüberdeckung unter Bebauung
- Möglichst keine Tunnelquerverbindungen unter Bebauung

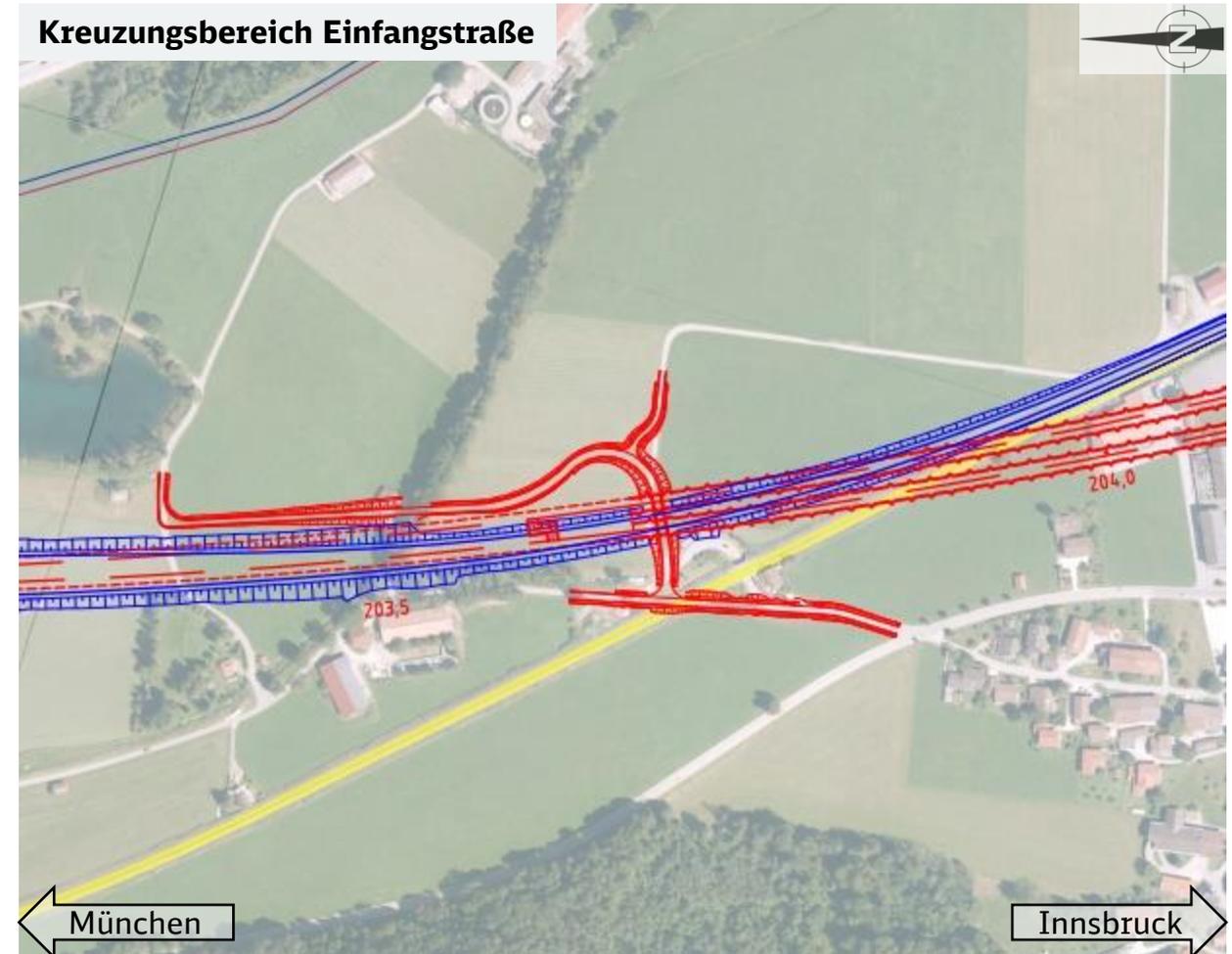


Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand

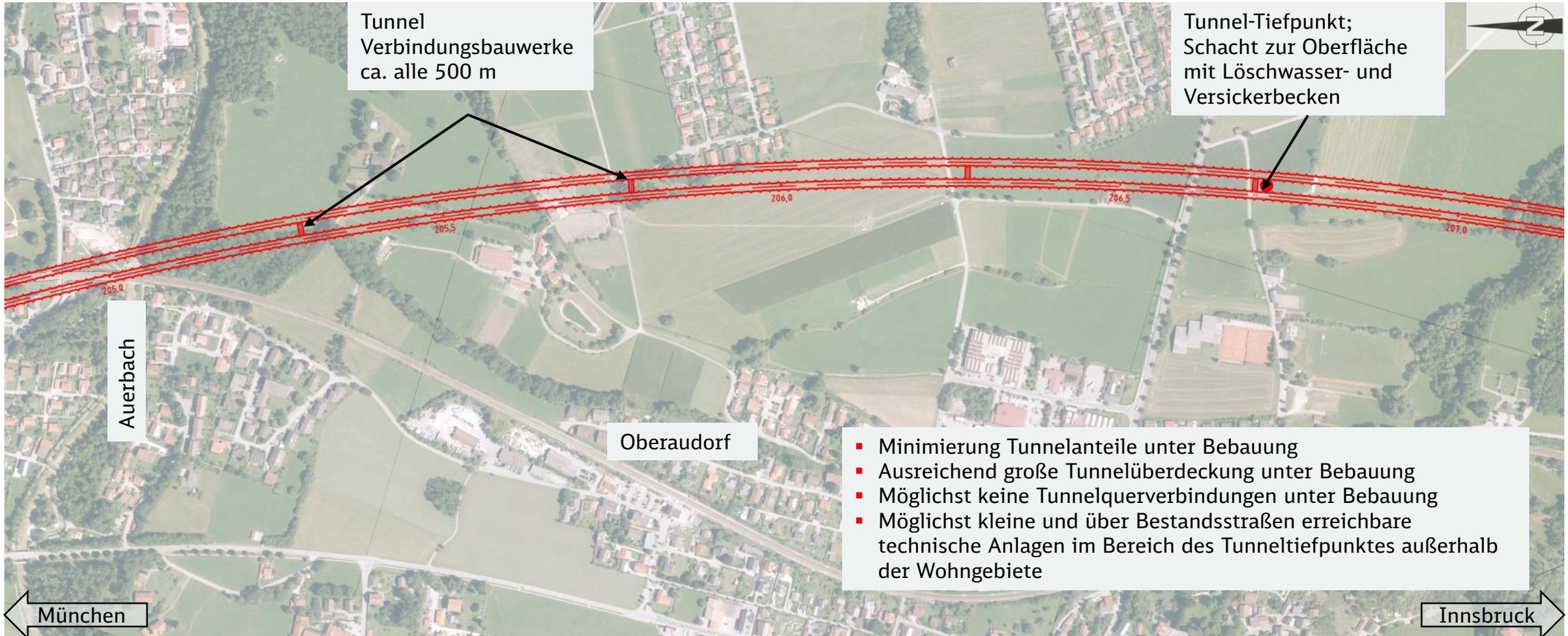
▪ Kreuzungsbereich Einfangstraße

- Begradigung der Einfangstraße
- Rückbau der bestehenden Eisenbahnbrücke (Lichte Höhe $\geq 4,0$ m, Lichte Weite $\geq 6,5$ m)
- Anpassung der Zufahrt Wohnhaus Einfangstraße 6
- Neubau Eisenbahnüberführung zum Erhalt der Verkehrsbeziehungen (Husarenweg) zum Klärwerk und zum Schindlberger See
- Neue Brücke: Lichte Höhe $\geq 4,5$ m und Lichte Weite $\geq 6,5$ m gemäß aktuellem Regelwerk
- Die Brücke gründet direkt auf dem Tunnel, um Bau- und Bahndammhöhen zu minimieren.
- Bündelung des neuen Wegs zur Kläranlage mit der verlegten Bahnstrecke
- Abbruch eines Landwirtschaftsgebäudes im Nahbereich östlich des Tunnels



Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



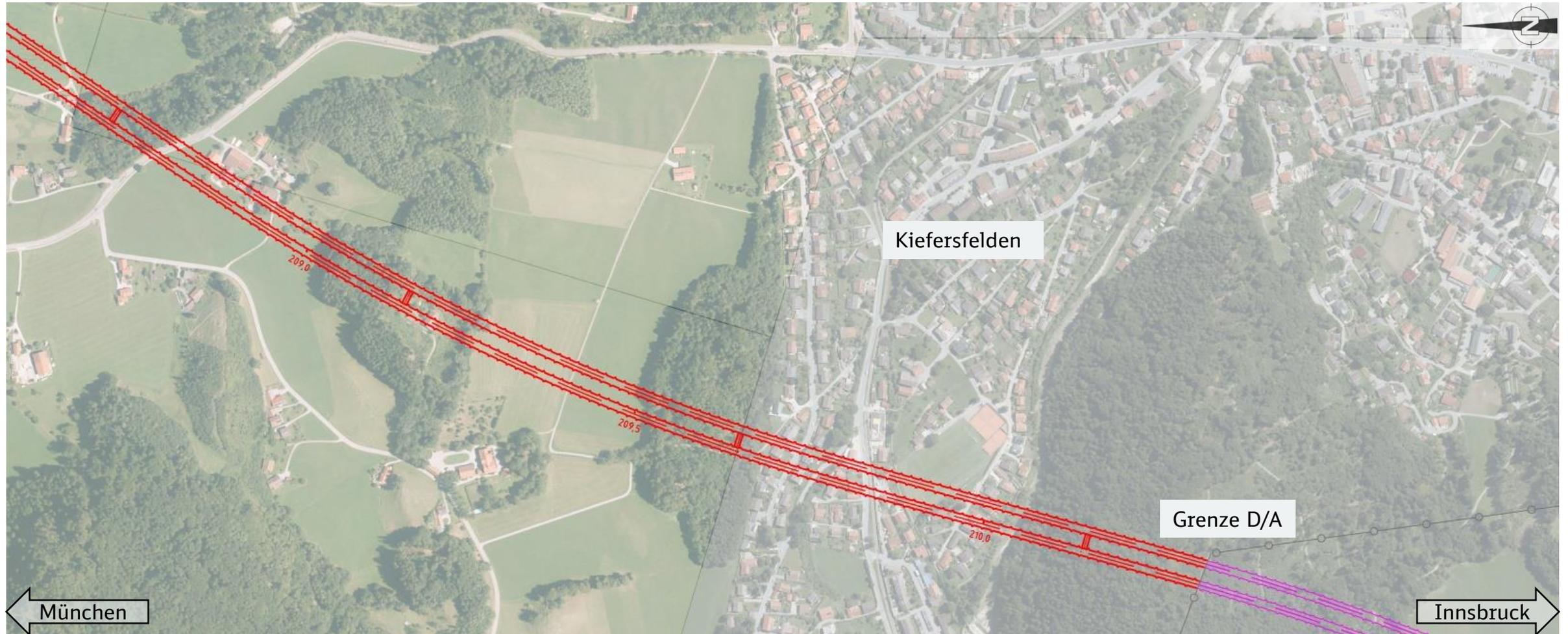
Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



Blick in die Planungswerkstatt

Trassenverlauf Variante an der Autobahn: vorläufiger Planungsstand



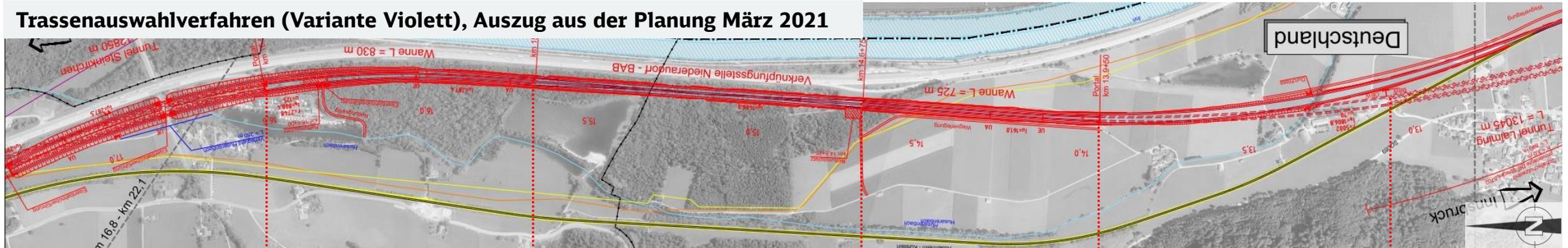
Blick in die Planungswerkstatt

Trassenentwicklung:
Lage der Verknüpfungsstelle Kirnstein
im Vergleich zum Trassenauswahlverfahren

Blick in die Planungswerkstatt

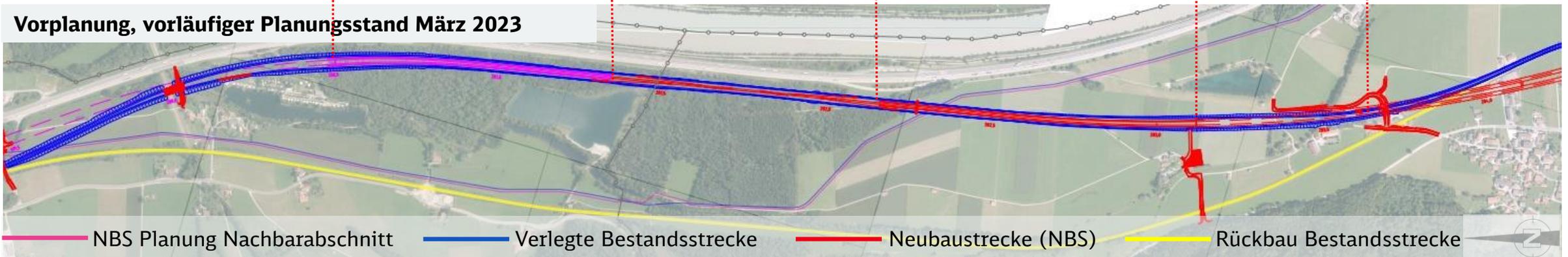
Aktuelle geplante Lage der Verknüpfungsstelle im Vergleich Trassenauswahlverfahren

Trassenauswahlverfahren (Variante Violett), Auszug aus der Planung März 2021



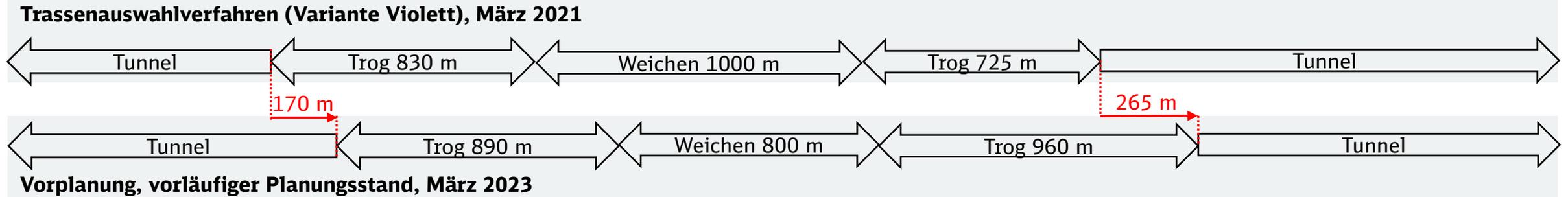
ca. Maße:	- 830 m -	- 1000 m -	- 725 m -	- 880 m -	
- Tunnel - OBW	- Trog NBS -	- Weichen -	- Trog NBS -	- Tunnel - OBW	- Tunnel - BBW
	170 m	230 m	30 m	265 m	65 m
	- 890 m -	- 800 m -	- 960 m -	- 550 m -	

Vorplanung, vorläufiger Planungsstand März 2023



Blick in die Planungswerkstatt

Aktuelle geplante Lage der Verknüpfungsstelle im Vergleich Trassenauswahlverfahren



Wesentliche Gründe für die Verschiebung der **Tunnelportale** gegenüber dem Trassenauswahlverfahren

- Erkenntnisse zur Auftriebssicherheit des Tunnels => Tieferlegung des Tunnels unter dem Inn um ca. 4 m
Änderung des Tunnelverlaufs in Lage und Höhe
- Vermeidung Abbruch Wohngebäude in Fischbach und Erhalt der Autobahnbetriebszufahrt => südlicherer Verschwenk der Bestandsstrecke
südlichere Kreuzung mit der NBS
Verlängerung des Tunnels nach Süden
- Erkenntnisse zum Höchstgrundwasserstand (HGW) => Verlängerung Trogbauwerke bis Niveau \geq HGW100
und Anhebung der Weichen im Mittel um ca. 1,0 m
- Optimierung der Trassierung => Verkürzung des Weichenbereichs

Blick in die Planungswerkstatt

Information ÖBB-Streckenabschnitte
Grenze D/A–Schaftenau
Schaftenau–Knoten Radfeld

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsabschnitt Grenze D/A–Schaftenau: Vorplanung bzw. UVE-Planung

- Zwei Sitzungstermine des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen seit Beginn UVP-Planung.
- Ergänzende Erkundungen im gesamten Projektraum.
- Einreichung UVE-Konzept beim BMK erfolgt und abgeschlossen (UVE-Konzept). Planungen für UVP-Verfahren gestartet.
 - Trassierung (Lage und Höhe) im Abgleich mit Erkundungsergebnissen
 - Festlegungen der Tunnelportale
 - Situierung und Ausgestaltung der Querschläge (einschl. Lüftung, Löschwasser, etc.)
 - Ausarbeitung Rettungskonzept



Bestandstrecke Richtung Kufstein/Staatsgrenze A/D

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld: UVP-Detailgenehmigungsverfahren

- Zwölf Sitzungstermine des Regionalforums seit Beginn UVP-Planung.

Rohbaustollen

- Alle Genehmigungen für den Bau des Rohbaustollens liegen vor. Seit April laufen die vorbereitende Arbeiten zur Erschließung der Baustelle.
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.
- Vergabeverfahren für den Rohbaustollen (Allianzvertragsmodell) gestartet.
- Hauptbaumaßnahmen Rohbaustollen ab 2023 vorgesehen.



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)

Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr:

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

- Anpassung Straßen- und Wegenetz, Hauptleitungen und Gewässer
- Bahnstrecke: Bahndämme, Schallschutzwände, Entwässerungsanlagen
- Bauphasen und Bauzustandsplanung, Baulogistik, Baustraßen, Baustellenflächen
- Betrachtung der Varianten z. B. hinsichtlich
 - Umwelt- und Naturschutz
 - Geologie und Hydrogeologie
 - Schall und Erschütterungen
- Ermittlung der Investitionskosten
- Die Bewertung der Varianten erfolgt zum Ende der Vorplanung.



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