

# Projekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

### Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

## Protokoll

---

Thema:	2. Sitzung des Dialogforums Grafing–Ostermünchen
--------	--

---

Datum/Uhrzeit:	24.05.2023, 17:00 bis 20:35 Uhr
----------------	---------------------------------

---

Ort:	Gemeindesaal der Gemeinde Aßling
------	----------------------------------

---

Teilnehmende:	Brandmaier, Andreas (Aßling) Eibl, Konrad (Aßling) Nilges, Miriam (Aßling) Sporer-Fischbacher, Ernst (Aßling) Schwäbl, Josef (Bruck) Oswald, Johannes (Grafing) Graf von Rechberg, Max-Emanuel (Grafing) Obermaier, Rita (Grafing) Wehrmann, Uwe (Kirchseeon) Wobken, Hubert (Kirchseeon) Thiel, Hans (Tuntenhausen) Weigl, Georg (Tuntenhausen) Hallmann, Sebastian (Landkreis Ebersberg)  Matthias Neumaier (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Monika Rodermund (DB Netz AG) Tom Steinhardt (DB Netz AG)
---------------	--

---

---

Alexander Buchner (PG-GO)

Inga Brentel (ifok)

Felix Hoffmann (ifok)

Dr. Arne Spieker (ifok)

---

## Agenda

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

---

## 1. Begrüßung

Der Moderator Arne Spieker eröffnet die zweite Sitzung des vorplanungsbegleitenden Dialogforums Grafing–Ostermünchen und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung. Außerdem berichtet er, dass im Nachgang der letzten Sitzung Mitglieder Unzufriedenheit mit dem Verlauf der Sitzung bekundet hätten. Er betont, dass bei der ersten Sitzung grundsätzliche, prozessuale Fragen erörtert worden seien und bittet um eine konstruktive Diskussion zu den fortlaufenden Themen der Vorplanung.

Dieter Müller, Projektabschnittsleiter für den Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen bei der DB Netz AG, begrüßt die teilnehmenden Mitglieder im Namen des gesamten Teams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme.

Arne Spieker präsentiert die Tagesordnung (s.o.).

- Ein Mitglied merkt an, dass Kritik am Trassenauswahlverfahren seitens eines Mitglieds veröffentlicht worden sei. Das Mitglied bittet darum, dass diese Kritik in der Sitzung vorgestellt werde. Ein weiteres Mitglied berichtet, dass die Bürgerinitiative eine Kontaktaufnahme zur DB Netz AG sowie der Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte, Frau Ingrid Felipe, gesucht hätte. Das Mitglied äußert Unverständnis darüber, dass bis dahin keine Rückmeldung erfolgt wäre. Das Mitglied bittet ebenfalls um Diskussion der veröffentlichten Kritik. Ein weiteres Mitglied sagt, dass vor dem Hintergrund der Kritik gegebenenfalls die Auswahltrasse gar nicht das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens gewesen wäre. Dieter Müller erläutert, dass das Kritikpapier der DB Netz AG am vergangenen Montag zugestellt worden sei. Daher könne man noch keine Aussage zur vorgebrachten Kritik vornehmen. Man würde nach Prüfung auf den Verfasser zukommen. Das vorplanungsbegleitende Dialogforum hätte substantiell die Planungsphase der Vorplanung zum Inhalt. Dahingehend könne keine Diskussion zum Trassenauswahlverfahren in diesem Rahmen stattfinden. Christian Tradler ergänzt, dass mehrmalig ein Gesprächsangebot unterbreitet worden sei. Es würde eine Stellungnahme und ein entsprechendes Gespräch mit dem Verfasser des Kritikpapiers geben. Im Nachgang der Sitzung stünde das Projektteam zu einem Austausch zum Trassenauswahlverfahren bereit. Er bekräftigt, dass sich das Dialogforum um die Vorplanung der Auswahltrasse drehen würde. Matthias Neumaier ergänzt, dass jede Anfrage beantwortet worden sei und beantwortet werden würde.

---

## 2. Aktuelle Themen

Arne Spieker berichtet zum aktuellen Stand des Prozesses der Parlamentarischen Befassung. Derzeit würde man sich in der Erarbeitungsphase befinden (Folie 5). Außerdem gibt er einen Überblick zu den bereits stattgefundenen Gesprächen und Workshops in den jeweiligen Planungsabschnitten und Landkreisen (Folie 6). Sebastian Hallmann, Koordinator für den Landkreis Ebersberg, berichtet darüber hinaus zur Erarbeitung der Kernforderungen für den Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen. Ziel sei es, die Resolution des Landkreises in Kernforderungen zu gießen. Darunter würde etwa Lärmschutz an der Bestandsstrecke, die Umsetzung der Trassenvariante Türkis sowie eine Priorisierung des Ost-Korridors fallen. Zur weiteren Abstimmung und Formulierung würde am 31. Mai 2023 ein Workshop unter Beteiligung der relevanten Bürgermeister stattfinden. Das Entwurfspapier würde auf Verwaltungsebene erarbeitet und in einem Infotermin dem Dialogforum vorgestellt.

- Ein Mitglied fragt, ob der Bundestag bei der Parlamentarischen Befassung nur zur Vorzugstrasse entscheiden würde oder ob auch andere Varianten Entscheidungsgrundlage sein könnten. Christian Tradler und Dieter Müller antworten, dass im Bericht an den Bundestag sowohl die Vorzugstrasse als auch Aussagen zu den im Trassenauswahlverfahren geprüften Varianten enthalten sein würden. Außerdem hätte die Region die Möglichkeit, Kernforderungen aufzustellen, bei der auch andere Trassenvarianten enthalten sein könnten. Die Deutsche Bahn würde zu den einzelnen Kernforderungen eine Stellungnahme abgeben.
- Ein Mitglied sagt, dass Verzögerungen durch die Vorplanung einer neuen Trassenvariante den Bundestag von einer Entscheidung für eine andere Variante abhalten könnten, und fragt nach einem zeitlichen Horizont für die Planung einer weiteren Trasse. Ein weiteres Mitglied fragt, inwiefern eine solche Entscheidung das Projekt verzögern würde. Ein weiteres Mitglied fragt, ob die DB Netz AG in diesem Kontext eine weitere Trasse vorplanen könnte. Dieter Müller sagt, dass man bei der Vorplanung einer anderen Trassenvariante als Anhaltspunkt ein Jahr ansetzen könnte. Christian Tradler und Matthias Neumaier ergänzen, dass die DB Netz AG den Prozess nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) umsetze.
- Ein Mitglied fragt nach der Bezifferung der Kosten einer Kernforderung zur Trassenvariante Türkis und ob die Gesamtkosten oder Differenzkosten zur Variante Limone angegeben werden würden. Außerdem fragt das Mitglied, ob dem Bundestag alle Trassenvarianten vorgelegt werden würden. Christian Tradler antwortet, dass jede der fünf Trassen mit derselben Detailtiefe im Trassenauswahlverfahren geplant und kostentechnisch beziffert worden seien. Das Trassenauswahlverfahren sei auf Basis der

Bewertungen dieser Planungen durchgeführt worden. Die Unterlagen für die Parlamentarische Befassung würden Aussagen zur Vorzugsvariante und den untersuchten Varianten enthalten. Sofern die Kernforderung nach einer anderen Trassenvariante gestellt werden würde, würde man die zur Verfügung stehenden Unterlagen verwenden, auch für die Kostenschätzung. Die Planung und Kosten für die Vorzugsvariante würden dahingehend auf den Ergebnissen der Vorplanung bestehen. Detailfragen könnten erst geklärt werden, sobald die konkreten Kernforderungen vorliegen würden.

- Ein Mitglied sagt, dass der Bundestag sich vor der Parlamentarischen Befassung nicht mit einer anderen Trassenvariante beschäftigen könnte und dahingehend ein Ungleichgewicht zur bis dahin ausgeplanten Vorzugstrasse bestünde. Das Mitglied fragt, ob auch ein anderer Zeitpunkt der Parlamentarischen Befassung möglich wäre. Christian Tradler antwortet, dass die Parlamentarische Befassung zum Gesamtprojekt für das Jahr 2025 fixiert sei. Es wäre keine weitere Parlamentarische Befassung für das Gesamtprojekt vorgesehen.
- Ein Mitglied fordert, dass im Nachgang der Prüfung des Kritikpapiers gemeinsam mit den politischen Institutionen eine Abstimmung erfolgen solle. Christian Tradler antwortet, dass die DB Netz AG zu neuen Kritikpunkten Stellung beziehen würde, sobald diese geprüft worden seien. Das rechtskräftige Ergebnis des Zulassungsverfahrens (Planfeststellung) durch das Eisenbahn-Bundesamt würde über die bauliche Durchführung entscheiden.
- Ein Mitglied sagt, dass im Landkreis Rosenheim vereinbart worden sei, dass man mit den politischen Institutionen auf Bundesebene spräche. Ein weiteres Mitglied ergänzt, dass die Resolution des Landkreises Ebersberg allen Mitgliedern des Verkehrsausschusses auf Bundesebene zugestellt worden wäre und dort Kontakt entstanden sei.
- Ein Mitglied wünscht einen konstruktiven Austausch zum veröffentlichten Kritikpapier und wünscht gehört zu werden. Christian Tradler sagt, dass die Stellungnahme des Kritikpapiers an die Auftraggeber der DB Netz AG weitergeleitet werde. Nach Prüfung würde man mit dem Mitglied Kontakt aufnehmen.
- Ein Mitglied sagt, dass im Rahmen der Vorplanungsphase eine neue Kostenschätzung entstehen könnte. Dieser Effekt könnte dazu führen, dass man eine andere Trassenvariante wählen müsse. Christian Tradler antwortet, dass man im Rahmen der Vorplanung nur die Auswahltrasse planen und optimieren würde. Eine Optimierung könnte zu Kostensteigerungen oder -reduzierungen führen.

Arne Spieker berichtet zur vergangenen Sitzung des 16. Regionalen Projektbeirats am 13. Mai 2023 in Rosenheim. Die anwesenden Mitglieder hätten sich konstruktiv zum Projektfortschritt ausgetauscht. Außerdem sei der Koordinator des Scan-Med Korridors des Trans-Europäischen Transportnetzwerks (TEN-T) der

Europäischen Union, Pat Cox, vor Ort gewesen und hätte einen europäischen Blick auf den Brenner-Nordzulauf gegeben. Er habe insbesondere betont, dass die mitunter stärksten wirtschaftlichen Regionen der EU durch das Projekt miteinander verbunden würden. Dabei hätte er vor allem die strategische Bedeutung des Korridors insgesamt und des Brenner-Nordzulaufs als Kernprojekt neben der feste Fehmarnbelt-Que-rung betont.

---

### 3. Blick in die Planungswerkstatt

Alexander Buchner, Planer PG-GO, berichtet zum aktuellen Stand der Vorplanung und gibt einen sequenziellen Überblick zur Detaillierung der Trassenlage des Planungsabschnittes (Folien 8-11). Weiterhin geht er vertieft auf die Planung der Straßenkreuzung Dorfstraße in Niclasreuth (Folie 12), die Planungsvarianten Salachtunnel (Folie 13) und verlängerter Salachtunnel (Folie 14) sowie die geplante Anordnung von Überholgleisen in Grafing (Folie 15) ein. Abschließend gibt er einen Überblick auf die aktuelle Planung des Höhenverlaufs (Folie 16).

#### Fragen zur Straßenkreuzung Niclasreuth

- Ein Mitglied fragt, welche Möglichkeiten bestünden, um den Anteil an Tunnel- und Troglösungen bei der vorgestellten Straßenkreuzung zu steigern, da dies deutlich bürger- und naturfreundlicher wäre. Dieter Müller antwortet, dass Tunnellösungen in den Bereichen geplant würden, wo eine obertägige Streckenführung nicht möglich wäre. Ein weiteres Mitglied fragt, ob die Region eine Planung von der DB Netz AG erhalten könnte, die mögliche Tunnelanteile beziffern würde. Christian Tradler sagt, dass die Möglichkeiten von unterirdischen Streckenführungen aus dem vorliegenden Höhenplan erkennbar wären. Alexander Buchner antwortet, dass die Thematik komplex sei. Beim Abschnitt Niclasreuth würde es sich technisch um eine Straßenüberführung handeln. Wenn das Rahmenbauwerk verlängert werden würde, wären ab einer bestimmten Länge Tunnelbaurichtlinien anzuwenden. Dabei müssten Tunnelsicherheitsrichtlinien und betriebliche Aspekte berücksichtigt werden. Das Mitglied fragt, ob bei einer Troglösung bis 500 Meter bereits von einem Tunnel gesprochen werden würde, wenn anteilig kurzfristige offene Führungen geschaffen würden. Das Mitglied bittet die DB Netz AG darum, dass die Bahn die bestmögliche Troglösung planen solle. Alexander Buchner sagt, dass auch offene Führungen den Tunnel nicht unterbrechen würden. Derzeit sei in der entsprechenden Richtlinie eine Länge ab 250 Meter als Tunnel definiert. Diese Richtlinie wäre jedoch derzeit in Überarbeitung.

- Ein Mitglied sagt, dass den Anliegen der Bevölkerung Rechnung getragen werden sollte. Dies sei im Fall der Straßenkreuzung besonders deutlich. Durch eine verlängerte Troglösung könnte man zu deutlichen Verbesserungen beitragen.
- Ein Mitglied fragt, ob nach wie vor mit der Variante geplant werden würde, die die Ortschaft Niclasreuth durchfähre. Das Mitglied merkt an, dass das Ortsschild von Niclasreuth seit mindestens fünfzehn Jahren westlich der geplanten Strecken liegen würde. Dieter Müller antwortet, dass die Strecke dort verlaufen würde, wie sie nach dem Trassenauswahlverfahren verlief.

### **Fragen zu den Planungsvarianten Salachtunnel**

- Ein Mitglied fragt, ob die Höhenlage des Grundwasserspiegels derzeit eine Prognose sei, da noch Bohrungen ausstünden würden. Außerdem fragt das Mitglied, warum der Salachtunnel nun verlängert werden würde. Dieter Müller antwortet, dass man anhand der zur Verfügung stehenden Daten bereits eine gute Einschätzung treffen könnte. Er betont, dass man in Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt stünde. Die Entwicklung der Planungsvariante des verlängerten Salachtunnels sei aufgrund der zu untersuchenden Varianten in der Vorplanung in Erwägung gezogen worden. Am Ende der Vorplanung würde zwischen beiden Planungsvarianten anhand Technik, Betrieb, Verkehr, Mensch, Natur, Umwelt und Wirtschaftlichkeit abgewogen. Das Mitglied merkt an, dass aus seiner Sicht die verlängerte Planungsvariante aufgrund der Vorgaben des Wasserwirtschaftsamt erfolgt wäre. Dieter Müller widerspricht.
- Ein Mitglied fragt, ob die Kosten in Zusammenhang mit dem Trinkwasserschutzgebiet im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt worden wären. Dieter Müller bestätigt dies und ergänzt, dass die Kosten mit circa neun Millionen Euro als Teil des Risikoaufschlags im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt worden seien. Das Mitglied sagt, dass beim Vergleich der Risikobeträge der einzelnen Trassenvarianten, die Risikobeträge der Variante Limone trotz des längsten Verlaufs im Trinkwasserschutzgebiet am geringsten ausgefallen wären. Außerdem äußert sich das Mitglied kritisch zum Umgang mit der Beantwortung der Frage nach der Höhe der Kosten zum Trinkwasserschutzgebiet, welche nicht unmittelbar beantwortet worden wäre.
- Ein Mitglied fragt, ob der Salachtunnel in bergmännischer Bauweise vorgesehen wäre. Dieter Müller antwortet, dass man nach derzeitigem Planungsstand davon ausgehe, dass der Salachtunnel überwiegend in bergmännischer Bauweise gebaut werde. Christian Tradler ergänzt, dass die Vorplanung eine frühe Planungsphase wäre und, dass das in dieser Phase erfolgende Baukonzept auch diesem Planungs-

stand entspräche. Alexander Buchner ergänzt, dass die konkrete Lage der möglichen, offenen Bauweisen derzeit detailliert werden würde. Dieter Müller ergänzt, dass die konkrete Lage der Tunnelportale noch nicht bestimmt wäre.

- Ein Mitglied fragt, wie lange die verlängerte Planungsvariante sei und wie viele Mehrkosten diese verursachen würde. Christian Tradler antwortet, dass die derzeitige Länge im Höhenplan ersichtlich wäre. Dieter Müller betont, dass es sich hierbei um Arbeitsstände handeln würde. Alexander Buchner antwortet, dass man – auch weil die konkrete Festlegung der Tunnelportale noch nicht festgelegt wäre – eine konkrete Kostenschätzung noch nicht möglich wäre. Dies sei erst zum Ende der Vorplanung möglich.
- Ein Mitglied sagt, dass das Wasserwirtschaftsamt nur einen Tunnel akzeptieren würde und ob dies gegebenenfalls zu gering im Trassenauswahlverfahren betrachtet worden wäre. Dieter Müller antwortet, dass das Trinkwasserschutzgebiet seit Beginn der Planung berücksichtigt worden wäre. Außerdem fragt das Mitglied zum Umgang mit dem Aushub. Dieter Müller antwortet, dass man grundsätzlich versuchen würde, Bodenwertstoffe raum nah zu verwenden. In der Vorplanung würde ein erstes Bodenverwertungskonzept entwickelt, das in den weiteren Planungsphasen vertieft werden würde.

#### **Fragen zur Engstelle Grafing Bahnhof**

- Ein Mitglied fragt nach den Auswirkungen auf die Park-&-Ride-Anlage sowie den Berufsschulbau in Grafing. Dieter Müller und Christian Tradler antworten, dass man sich bei der Planung der Strecke in enger Abstimmung mit der Stadt Grafing befinden würde.
- Ein Mitglied fragt, ob bei den Überholgleisen auch ohne vorhandene Wohnbebauung Lärmschutz errichtet werden würde. Dieter Müller antwortet, dass sich der Lärmschutz nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) richten würde. In der Vorplanung würde eine Vordimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen vorgenommen. Für das Planfeststellungsverfahren würde ein finales schalltechnisches Gutachten erstellt.
- Ein Mitglied fragt, ob neben den bei Grafing geplanten Überholgleisen ein weiteres Überholgleis im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen geplant wäre. Dieter Müller verneint dies.

#### **Weitere Fragen**

- Ein Mitglied fragt nach dem Vorliegen der Betriebssimulation. Dieter Müller erläutert, dass sich die Notwendigkeit von Überholgleisen aus den Richtlinien ergäbe. Christian Tradler ergänzt, dass die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen abgeschlossen werden würden, wenn die Prognose der



Zugzahlen aus der Bedarfsplanüberprüfung vorliegen würde und die Planung der Infrastruktur der Gesamtstrecke abgeschlossen wäre. Ein Mitglied weist darauf hin, dass laut Website des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die Untersuchung zur Bedarfsplanüberprüfung Ende 2023 abgeschlossen werden soll. Christian Tradler antwortet, dass die DB Netz AG keinen Einfluss auf die Terminierung hätte.

- Ein Mitglied fragt, ob es sich beim Abschnitt bei Kirchseeon um eine Planung nach Neubaustandard handeln würde, auch mit Blick auf den Lärmschutz. Dieter Müller bestätigt dies. Christian Tradler ergänzt, dass bei wesentlichen Änderungen von Infrastrukturalagen diese nach der 16. BImSchV zu betrachten wären.
- Ein Mitglied bittet erneut um die Liste der erforderlichen Dokumente (LOD). Dies wäre im letzten Dialogforum zugesagt worden. Christian Tradler sagt, dass dies nicht zugesagt worden wäre. Die Anlageliste würde mit abgeschlossener Vorplanung vorgelegt werden. Arbeitsstände würden jedoch nicht veröffentlicht. Das Mitglied sieht dies als Planungsverschleierung und Intransparenz des Projekts.
- Das Mitglied fragt nach den Meilensteinen. Christian Tradler sagt, dass der nächste Meilenstein, die Vorstellung der Vorzugstrasse, Ende des Jahres (2023) sein werden würde. Der darauffolgende Meilenstein sei die Erstellung der Unterlagen zur Parlamentarischen Befassung im Jahre 2024 sowie die eigentliche Parlamentarische Befassung im Jahre 2025.
- Ein Mitglied fragt nach den Auswirkungen der „Generalsanierung 2027“ auf das Projekt und welche Maßnahmen im Rahmen dieser durchgeführt würden. Dieter Müller antwortet, dass es sich bei dem Begriff Generalsanierung um die Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen handeln würde, die gebündelt in einem Zeitraum umgesetzt werden sollen. Dem Projektteam würden derzeit keine Informationen zu Art und dem Umfang der Maßnahmen vorliegen. Das Mitglied bittet das Dialogforum zu einem Ansprechpartner zu informieren. Es wird zugesagt einen Ansprechpartner zu ermitteln und das Dialogforum zu informieren<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Hinweis 13.6.: Dieser Satz wurde auf der Sitzung abgestimmt, fehlte aber in der ursprünglich veröffentlichten Fassung und wurde daher nachträglich ergänzt.

---

#### 4. Ausblick

Arne Spieker gibt einen Ausblick (Folie 20) und dankt für die Teilnahme sowie den guten Austausch. Die Sitzungsunterlagen würden zeitnah versendet und auf der Projekthomepage veröffentlicht. Die nächste Sitzung würde voraussichtlich im Juli dieses Jahres stattfinden.

Dieter Müller und Christian Tradler bedanken sich ebenfalls bei allen Mitgliedern für den konstruktiven Austausch. Bei Fragen und Anliegen stünde das Projektteam jederzeit für Antworten und einen Austausch bereit.

Erstellt durch: Felix Hoffmann, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden während der Sitzung.

---

#### Anlagen

- Präsentation zur 2. Sitzung des Dialogforums Grafing–Ostermünchen am 24.05.2023



# Brenner-Nordzulauf

## 2. Dialogforum

Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

---

24.05.2023 | Gemeindesaal Aßling



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

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

# Begrüßung

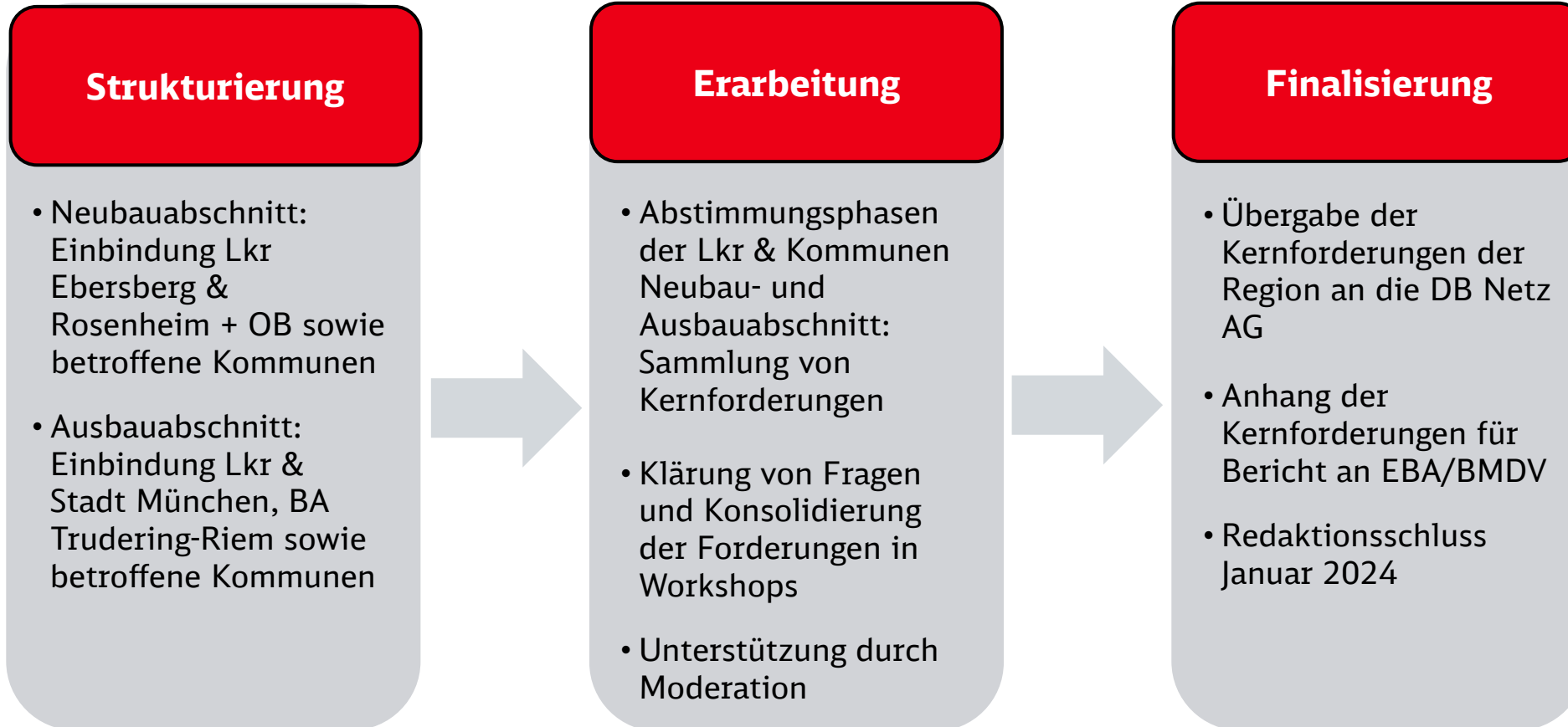
---

# Aktuelle Themen

A thick red horizontal line underlining the title.

# Parlamentarische Befassung in Deutschland

## Ablauf der Erarbeitung von Forderungen der Region



Parlamentarische  
Befassung 2025

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

# Parlamentarische Befassung in Deutschland

## Sachstandsbericht

### Ausbauabschnitt Trudering–Grafig

28.02.2023 Strukturierungsgespräch

19.04.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen

30.05.2023 Infotermin Dialogforum



**Konsolidierter Entwurfsstand**, der von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

### Neubauabschnitte Grafig–Grenze D/A

17.01.2023 Strukturierungsgespräch mit Landkreis und Stadt Rosenheim sowie Landkreis Ebersberg

#### Landkreis Rosenheim:

15.03.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen

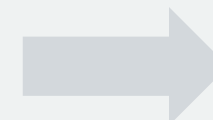


**Erarbeitung eines ersten Entwurfs** unter Koordination des Lkr Rosenheim.

#### Landkreis Ebersberg:

17.04.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen

31.05.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen PA1 Grafig–Ostermünchen



**Erarbeitung eines ersten Entwurfs (Basis Lkr Resolution)**, der im Workshop konsolidiert und von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

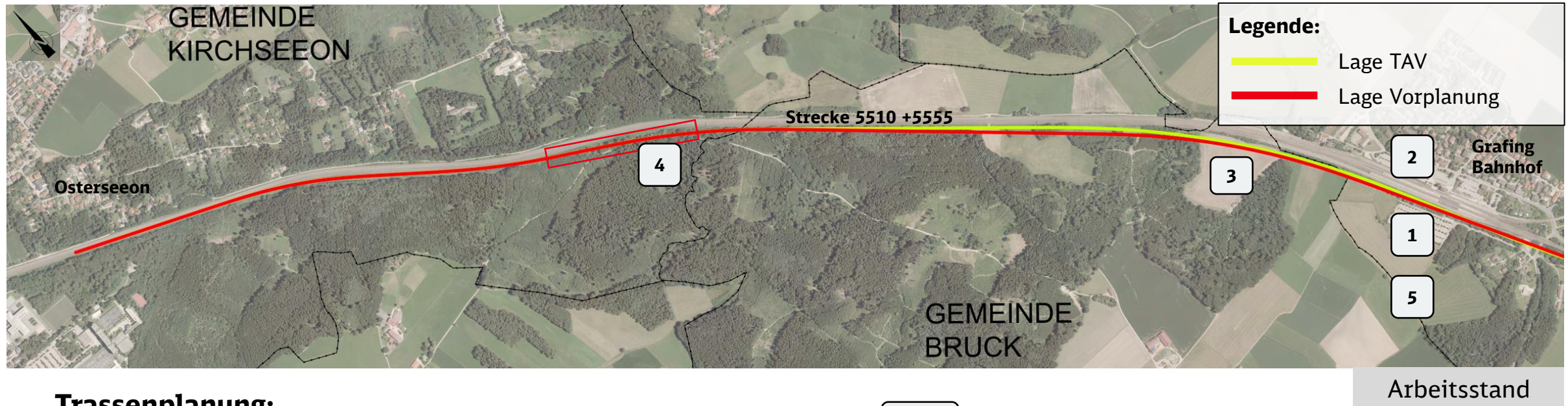


# Blick in die Planungswerkstatt

---

# Blick in die Planungswerkstatt

## Detaillierung der Trassenlage (1/4)



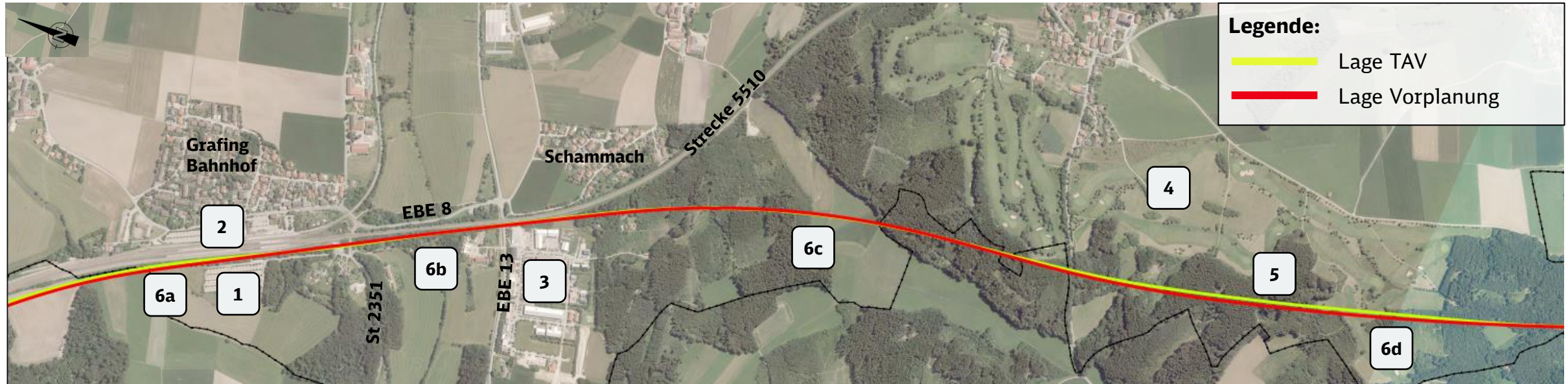
### Trassenplanung:

- Detailliertere Betrachtung von Bauwerken (z.B. Überwerfungsbauwerk, Personenunterführung Bahnhof Grafling)
- Lagemäßiges Abrücken der NBS zur Berücksichtigung von Überholgleisen

- 1 P+R Anlage Grafling Bahnhof
- 2 Bahnhof Grafling Bf
- 3 Überholgleise
- 4 Überwerfungsbauwerk
- 5 Planungen Berufsschule Grafling

# Blick in die Planungswerkstatt

## Detailierung der Trassenlage (2/4)



### Trassenplanung:

- Auf Grund von Zwangspunkten nur kleinräumige Anpassung der Trassenlage möglich
- Ausarbeitung von zwei Planungsvarianten
  - Salachtunnel
  - Verlängerter Salachtunnel

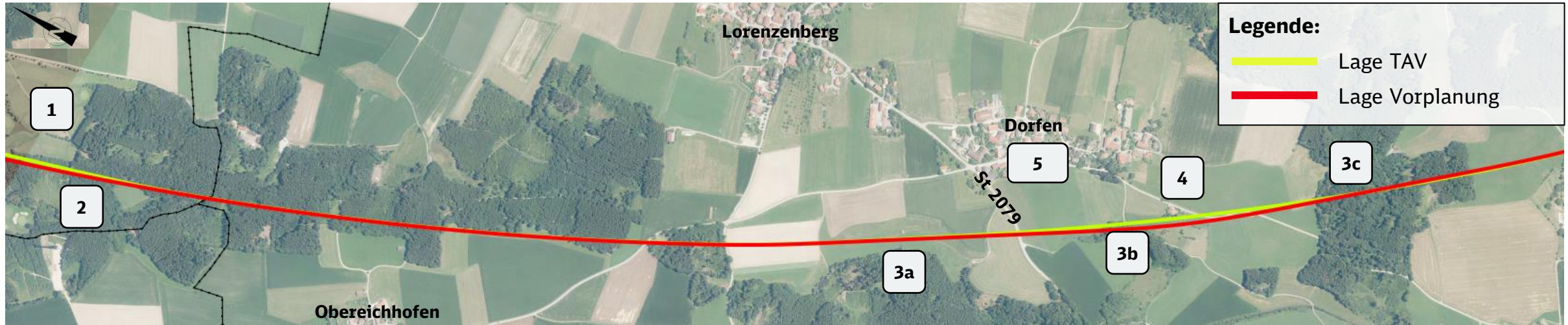
- 1 P+R Anlage Grafing Bahnhof
- 2 Bahnhof Grafing Bahnhof
- 3 Gewerbegebiet Schammach
- 4 Golfplatz
- 5 Planungsvarianten Salachtunnel
- 6 Gewässer

Arbeitsstand



# Blick in die Planungswerkstatt

## Detaillierung der Trassenlage (3/4)



Arbeitsstand

### Trassenplanung:

- Abrückung der Trasse im Bereich Dorfen
- Detaillierte Planung der kreuzenden Straßen in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern

- 1 Golfplatz
- 2 Planungsvarianten Salachtunnel
- 3 Gewässer
- 4 Abrückung von Bebauung
- 5 Dorfen

# Blick in die Planungswerkstatt

## Detailierung der Trassenlage (4/4)



Arbeitsstand

### Trassenplanung:

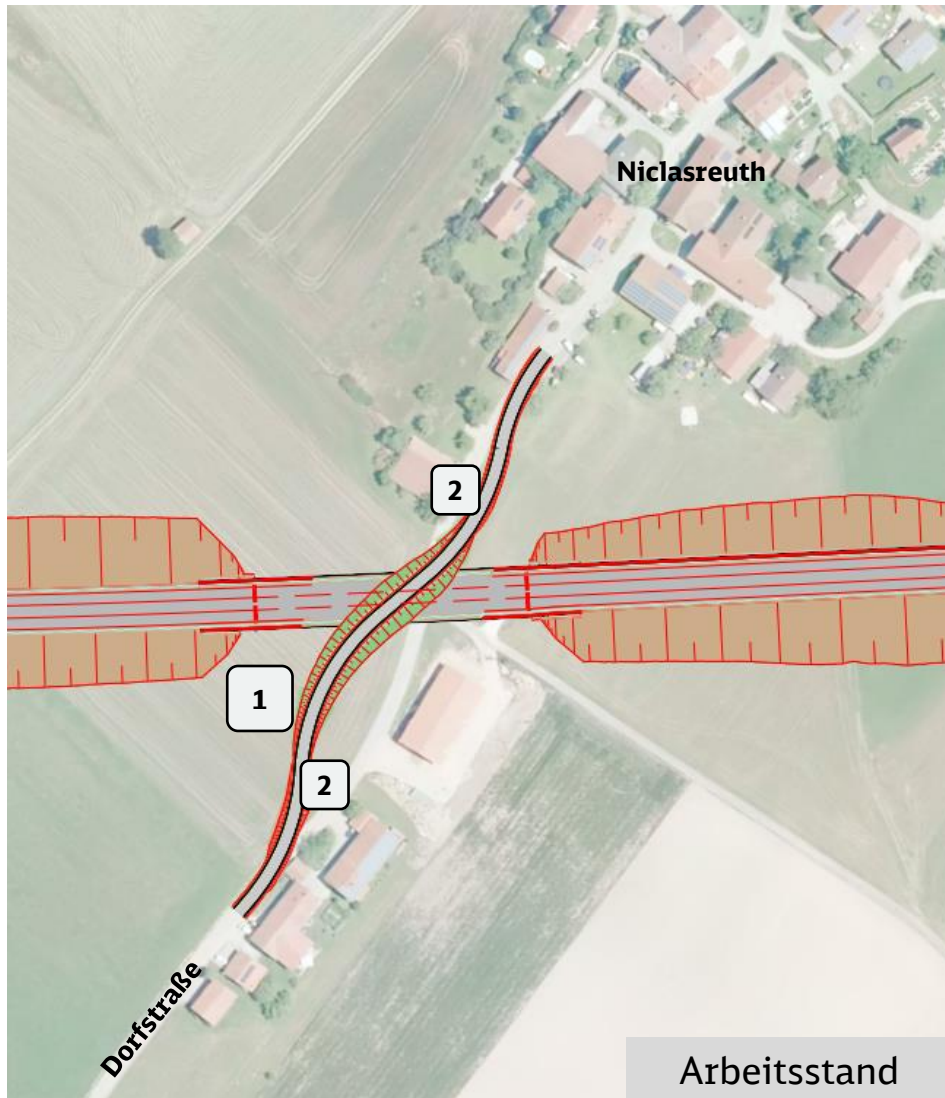
- Mindestkurvenradien und Bebauung geben die Zwangspunkte für die Planung vor.
- Derzeit Untersuchung der Möglichkeiten zum Erhalt des Straßenverlaufs der Dorfstraße in annähernd bestehender Lage.

- 1 Anschluss Planungen PA2
- 2 Niclasreuth
- 3 Gebäude



# Blick in die Planungswerkstatt

## Straßenkreuzung Dorfstraße Niclasreuth



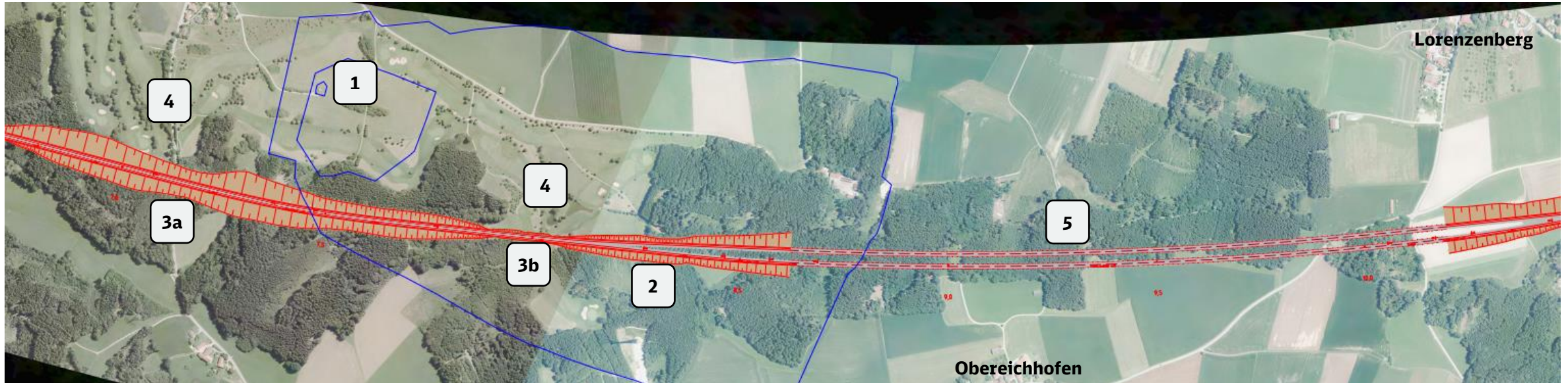
### Straßenplanung:

- Straßenverlauf orientiert sich am Bestand
- Absenkung der Gradiente der Neubaustrecke
- Geringfügiges Anheben der Dorfstraße erforderlich  
→ Abrücken von bestehender Bebauung
- Ausbildung der Wanne mit „Deckel“ für schräge Kreuzungssituation

- 1** Verlegung der Dorfstraße mit geringerer Anhebung der Gradiente
- 2** Wiederherstellung der Hauszufahrten

# Blick in die Planungswerkstatt

## Planungsvariante: Salachtunnel



Arbeitsstand

### Eigenschaften:

- Tunnelausbildung analog zum Trassenauswahlverfahren
- Möglichst großer Abstand zum Grundwasser
- Offene Streckenführung im Bereich des Golfplatzes
- Verlegung des Mooswiesenbachs und der Wege erforderlich
- Obertägiger Verlauf der Strecke überwiegend im Einschnitt

- 1 Trinkwasserschutzgebiet
- 2 Mooswiesenbach
- 3 Querende Straßen / Wege
- 4 Golfplatz
- 5 Salachtunnel



# Blick in die Planungswerkstatt

## Planungsvariante: verlängerter Salachtunnel



Arbeitsstand

### Eigenschaften:

- Anstelle Verlauf im Einschnitt: Verlängerung des Tunnels
- Untertunnelung gesamter Abschnitt im Trinkwasserschutzgebiet
- Geringerer Abstand zum Grundwasser (Mindestabstand eingehalten)
- Bauzeitliche Maßnahmen (z.B. offene Bauweise oder Auflastschüttung) im Bereich Golfplatz erforderlich
- Keine Verlegung des Mooswiesenbachs und der Wege erforderlich

- 1 Trinkwasserschutzgebiet
- 2 Bauzeitliche Maßnahmen
- 3 Golfplatz
- 4 Verlängerter Salachtunnel



# Blick in die Planungswerkstatt

## Überholgleise Grafing



### Betriebliche / Technische Randbedingungen:

- Je ein Überholgleis je Fahrtrichtung
- Nutzlänge mindestens 750 m
- Lage außerhalb von Tunneln
- Überleitstellen (Weichenverbindung zwischen den Streckengleisen) davor und danach
- Maximale Längsneigung: 2,5 ‰ (ermöglichen das Abstellen von Zügen)
- Weichen möglichst in Geraden und nicht auf Brückenbauwerken

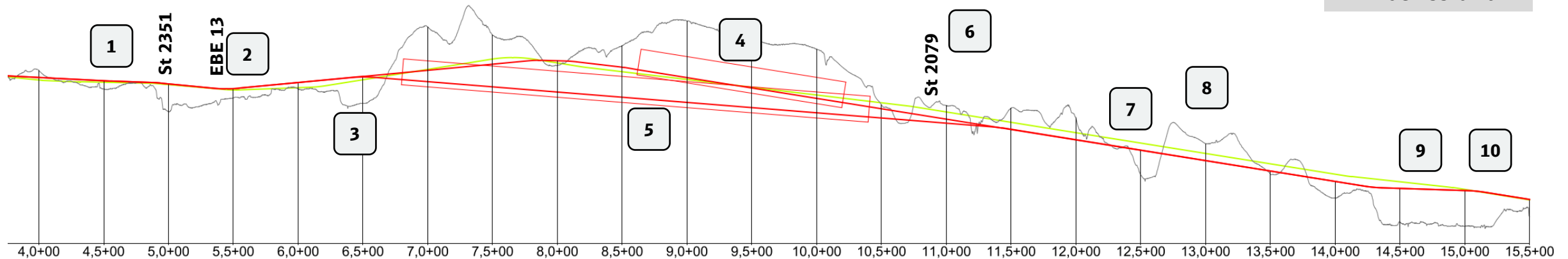
Arbeitsstand

- 1 P+R Anlage Grafing
- 2 Bahnhof
- 3 Querende Straßen / Wege
- 4 Überholgleise

# Blick in die Planungswerkstatt

## Höhenverlauf

Arbeitsstand



Darstellung 20fach überhöht

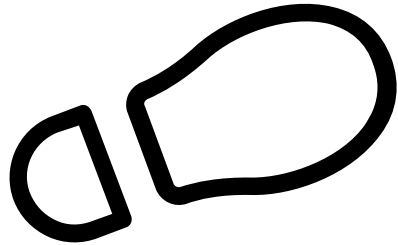
- |          |                           |           |                         |
|----------|---------------------------|-----------|-------------------------|
| <b>1</b> | P+R Anlage Grafing        | <b>6</b>  | Dorfen                  |
| <b>2</b> | Gewerbegebiet Schammach   | <b>7</b>  | EÜ Langkofen            |
| <b>3</b> | Haidlinger Bach           | <b>8</b>  | Niclasreuth             |
| <b>4</b> | Salachtunnel              | <b>9</b>  | EÜ Filzentalbrücke      |
| <b>5</b> | Verlängerter Salachtunnel | <b>10</b> | Anschluss Planungen PA2 |

**Legende:**

- Gradiente TAV
- Gradiente Vorplanung

# Ausblick

---



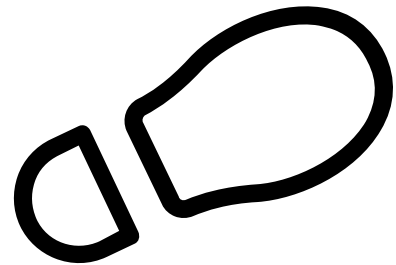
- **Protokoll & Präsentation**

Das Protokoll und die Präsentation werden per E-Mail versendet und auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) zur Verfügung gestellt.

- **Nächste Sitzung**

Die nächste Sitzung des Dialogforums findet voraussichtlich im Juli 2023 statt.

- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **[brennernordzulauf@ifok.de](mailto:brennernordzulauf@ifok.de)**





# Vielen Dank

**Wir sind für Sie da!**



**DB Netz AG**

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**