



NETZE

Projektstand Brenner-Nordzulauf

Landkreis München – Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur

18.10.2021 | München



Kofinanziert von der
Europäischen Union

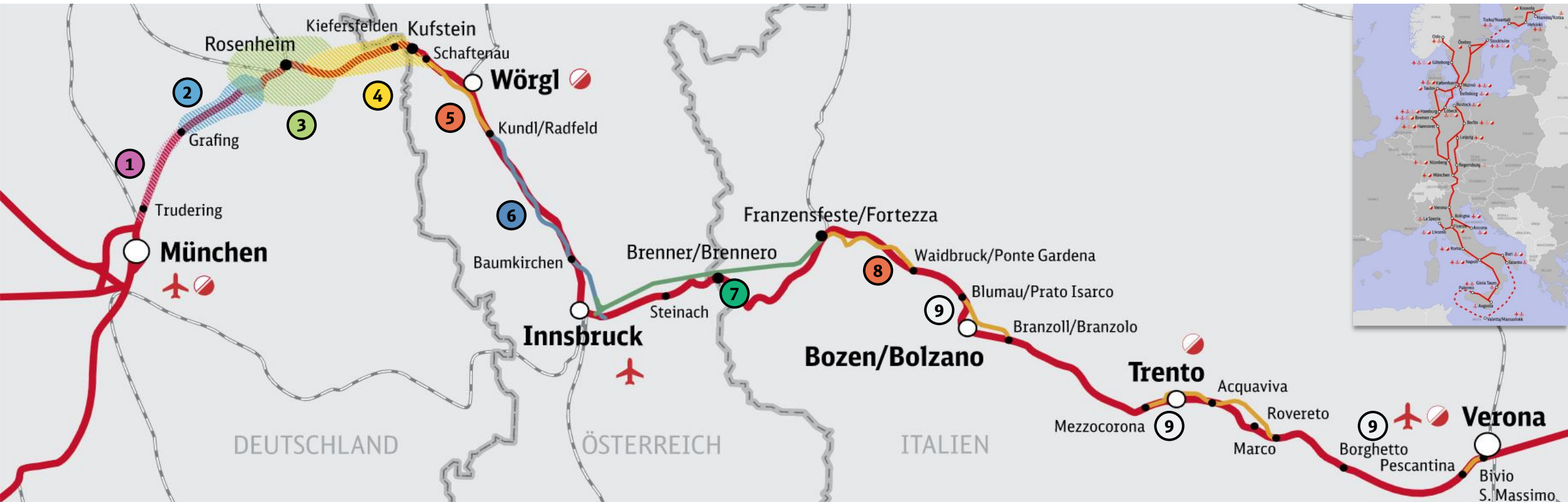
Der Rahmen



Der Brenner-Nordzulauf ist Teil einer großen Vision:
Eine klimafreundliche Verkehrswende im Alpenraum

Europäischer Kontext

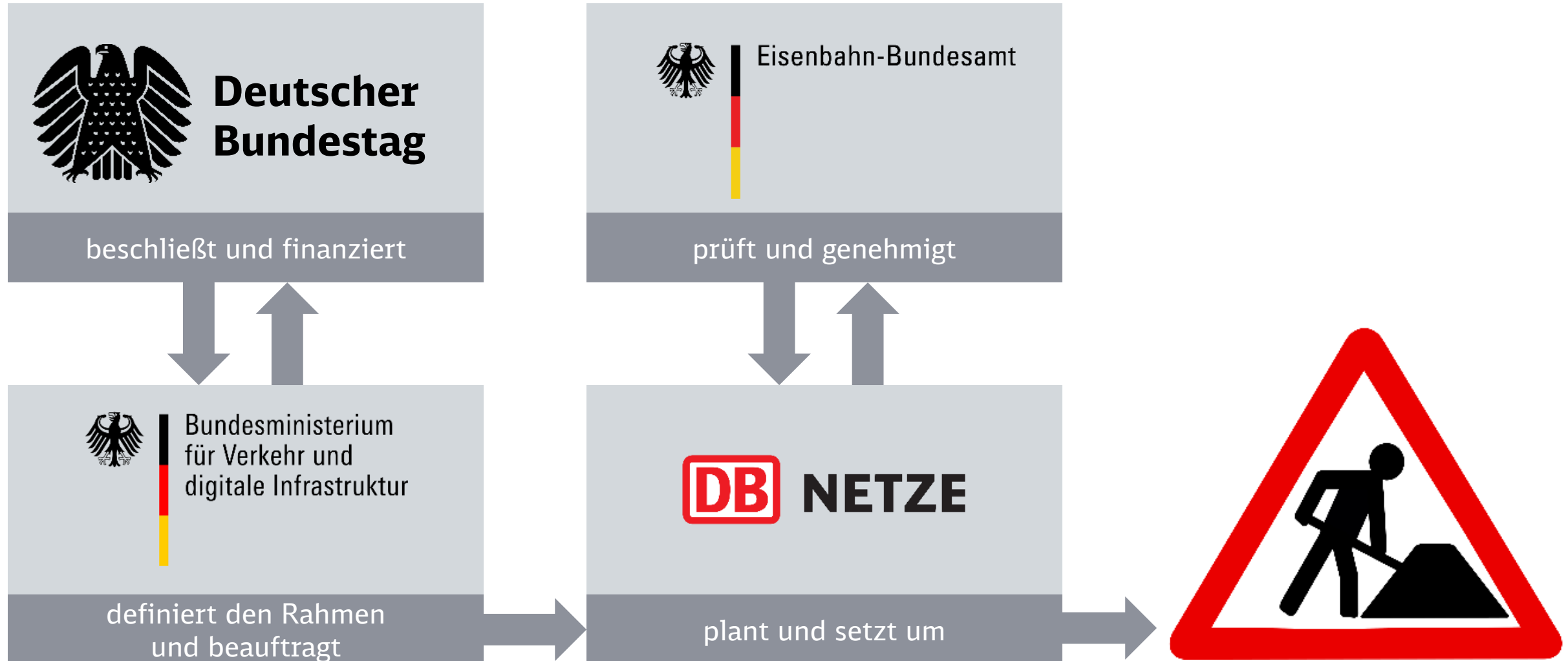
Die Brennerachse



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Trudering-Grafring	Grafring-Ostermünchen	Erweiterter Planungsraum	Gemeinsamer Planungsraum	Schaftenau-Radfeld	Radfeld-Baumkirchen	Brenner Basistunnel	Franzensfeste-Waidbruck	Weiterer Südzufluss
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
Status: Vorplanung	Status: Trassenauswahl	Status: Beginn Vorplanung	Status: Beginn Vorplanung	Status: UVP-Bescheid	Status: In Betrieb	Status: Im Bau	Status: Bauleistung vergeben	Status: In Planung

Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Verantwortlichkeiten in Deutschland



Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Rahmen der Planungen

A photograph of the Reichstag building in Berlin, Germany, with the German flag flying from a tall pole in front of it. The sky is blue with scattered white clouds.

Bundesverkehrs- wegeplan 2030

Der Bund hat seine langfristigen Pläne für Verkehrswege in ein Gesetz überführt.

Gesetze und Richtlinien

Die Planung muss den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsprechen.

A photograph of a modern glass skyscraper, likely a DB office building, with the DB logo prominently displayed on its facade. The sky is a clear, bright blue.

Wir planen im Rahmen dieser Vorgaben

Ein intensiver Dialog mit den Menschen ist uns wichtig. Er garantiert eine Begleitung der Planungen von Anfang an.

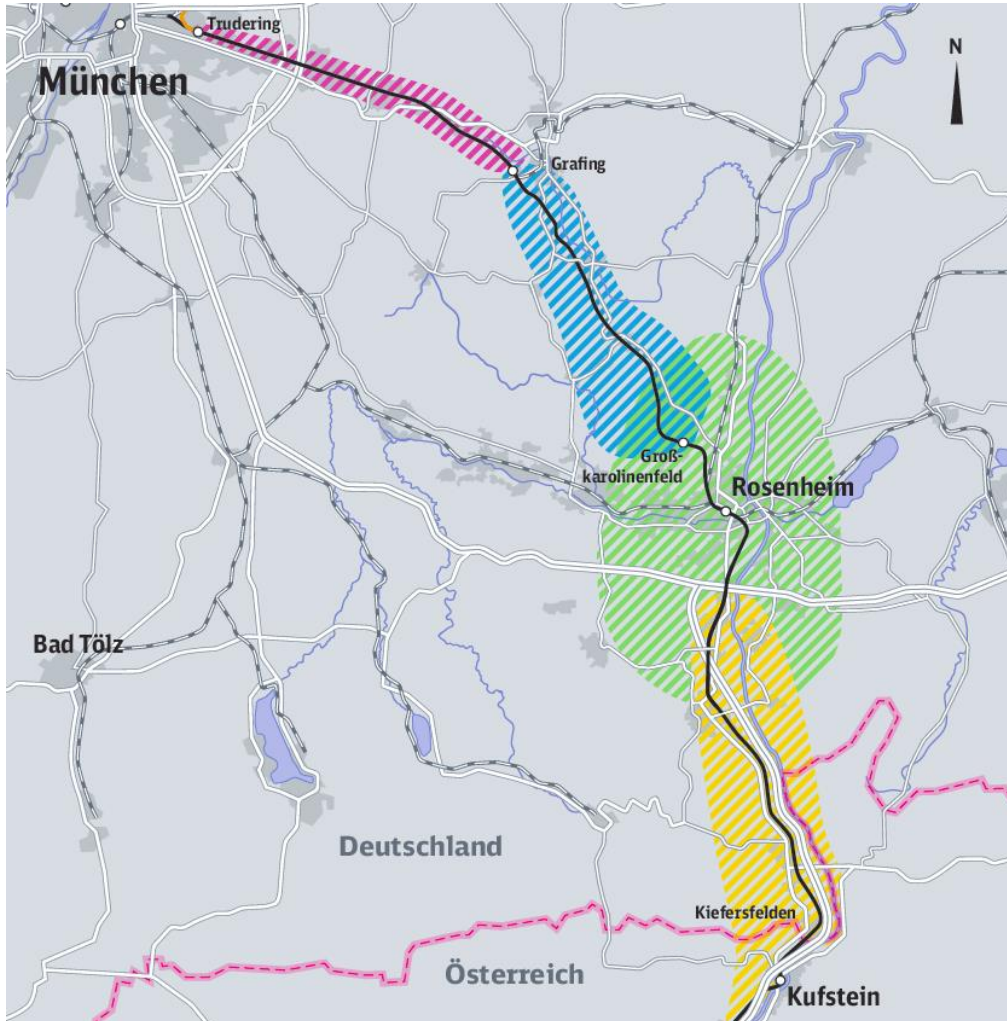
Der Planungsauftrag



Die Gesamtstrategie für den Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf

Bundesverkehrswegeplan 2030



Maßnahmentitel: ABS/NBS München – Rosenheim –
Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein)

Projektnummer: 2-009-V03

- Erwartetes Wachstum bei Güterverkehr und Pendlerzahlen
- Langfristige Überlastung der bestehenden Strecken

Vorgegebene Projektabschnitte:

München-Trudering-Grafing: Blockverdichtung

Grafing-Großkarolinenfeld: Neubaustrecke

Erweiterter Planungsraum: Neubaustrecke

Gemeinsamer Planungsraum: Neubaustrecke

Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf

Eckpunkte Neubau

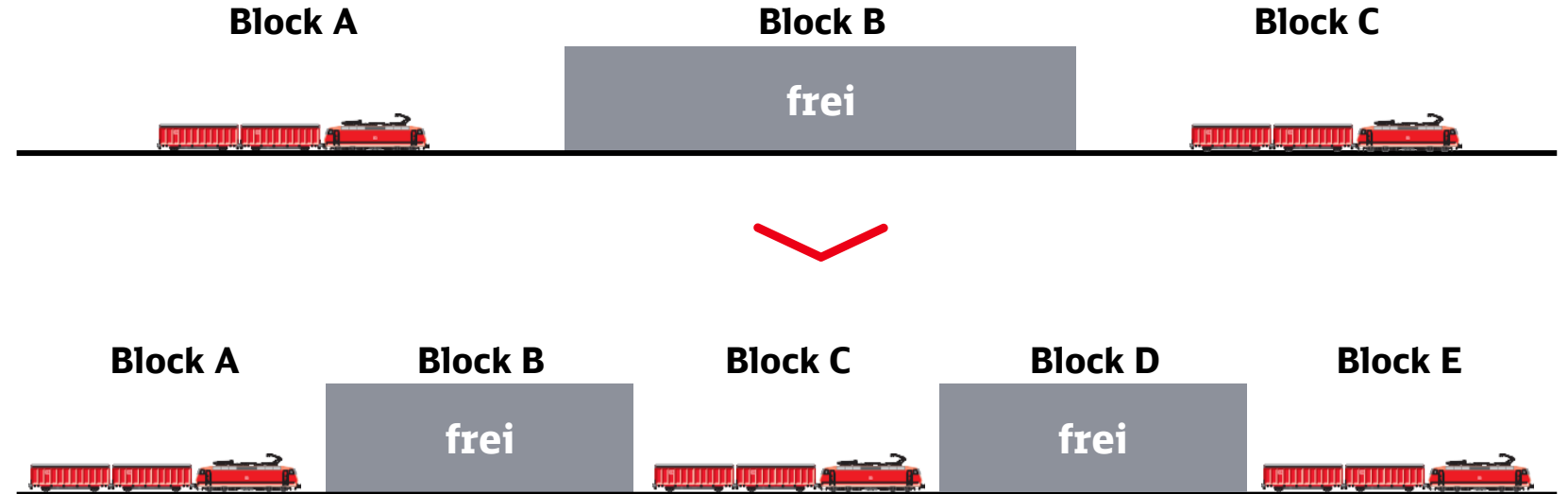
- Zweigleisige Neubaustrecke
- Elektrifiziert
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h
- Max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- Max. Zuglänge: 740 m
- Keine Personenbahnhöfe an der Neubaustrecke



Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf

Eckpunkte Ausbauabschnitt Trudering–Grafing

- Blockverdichtung des bestehenden Gleissystems
- Derzeitige und künftige S-Bahn-Verkehre dürfen nicht beeinträchtigt werden



Maßnahmen ergänzend zu den Planungen des Brenner-Nordzulaufs:



Digitale Schiene Deutschland

Digitalisierung der Strecke im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“
Status: Finanzierung in Abstimmung



Ergänzender übergesetzlicher Lärmschutz im Rahmen der „Machbarkeitsuntersuchung Inntal“
Status: Planung und Umsetzung

Schallschutzmaßnahmen:

Aktive Schallschutzmaßnahmen haben Vorrang

Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz gehören schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern.



Aktiver Schallschutz

Lärminderung am Emissionsort, das heißt an der Entstehungsquelle oder am Ausbreitungsweg (u. a. Schallschutzwände und -walle, Schienenstegdämpfer).



Flüsterbremse bei Güterwagen

Weitere Abschnitte



2021 haben wir schon viel erreicht. Der Abschnitt Grafing–Ostermünchen ist der letzte Teil des Brenner-Nordzulaufs, auf dem der künftige Trassenverlauf noch gesucht wird.

Grafig-Ostermünchen

Status: Trassenauswahlverfahren



- Lückenschluss auf dem Brenner-Nordzulauf: 12 km fehlen zum durchgehenden Trassenverlauf
- Ermittlung der Projektgrundlagen abgeschlossen
- Geologisches Erkundungsprogramm abgeschlossen
- Start der Trassensuche Ende Juli 2021
- Sammlung von Trassenideen der Bürger:innen vom 2. August bis 15. September 2021 erfolgt
- Derzeit Auswertung der 202 Vorschläge aus der Bevölkerung
- Voraussichtlich Ende des Jahres 2021 liegen erste Trassenvarianten vor

Ostermünchen-Schaftenau

Status: Beginn Vorplanung



- Vorstellung der Auswahltrasse nach sechs Jahren Planung am 13.04.2021
- Beginn der Vorplanung im Herbst 2021: Planungsleistungen nach europaweiter Ausschreibung vergeben



Streckenlänge
54 km



Tunnelanteil
ca. 60%



Geplante
Fertigstellung
2038



Tunnel Laiming ca. 13,0 km
Tunnel Steinkirchen ca. 12,9 km
Tunnel Ringelfeld ca. 5,5 km

Aktueller Stand



Im Abschnitt Trudering–Grafing läuft die Vorplanung. Die Digitalisierung der Strecke sorgt für mehr Kapazität.

Ausbauabschnitt Trudering–Grafiing

Status: Vorplanung



Planung

- Planungsleistungen zur technischen Streckenausrüstung für den Bereich Trudering–Grafiing nach europaweiter Ausschreibung vergeben
- Grundlagenermittlung abgeschlossen, Vorplanung gestartet
- Abstimmung der Schnittstellen zum Projekt digitale Schiene Deutschland

Dialog

- Zweite Sitzung des Dialogforums im März 2021
- Teilnehmende: Bürgermeister, Bürgerinitiativen, Landkreise, Bezirksausschuss, Jugendvertreter, Wirtschaftsverbände, Fahrgastverbände, Naturschutzorganisationen

Planungsablauf

Phase I: Grundlagenermittlung

PHASE I
Grundlagenermittlung

PHASE II
Vorplanung

- Bestandsplanunterlagen anfordern, sichten und bewerten
- Konzept zur Streckenbegehung erarbeiten
- Streckenbegehung durchführen:
4.5.2021 - 6.5.2021 im Bereich Bf Haar – Bf Grafing Bf
- Vor Ort verschaffen wir uns einen Eindruck von der Strecke und den bestehenden sicherungstechnischen Anlagen. Dabei tragen wir Informationen für die anschließende Planung zusammen.



Quelle: SIGNON, Eigene Aufnahme

Planungsablauf

Phase II: Vorplanung

PHASE I
Grundlagenermittlung

PHASE II
Vorplanung

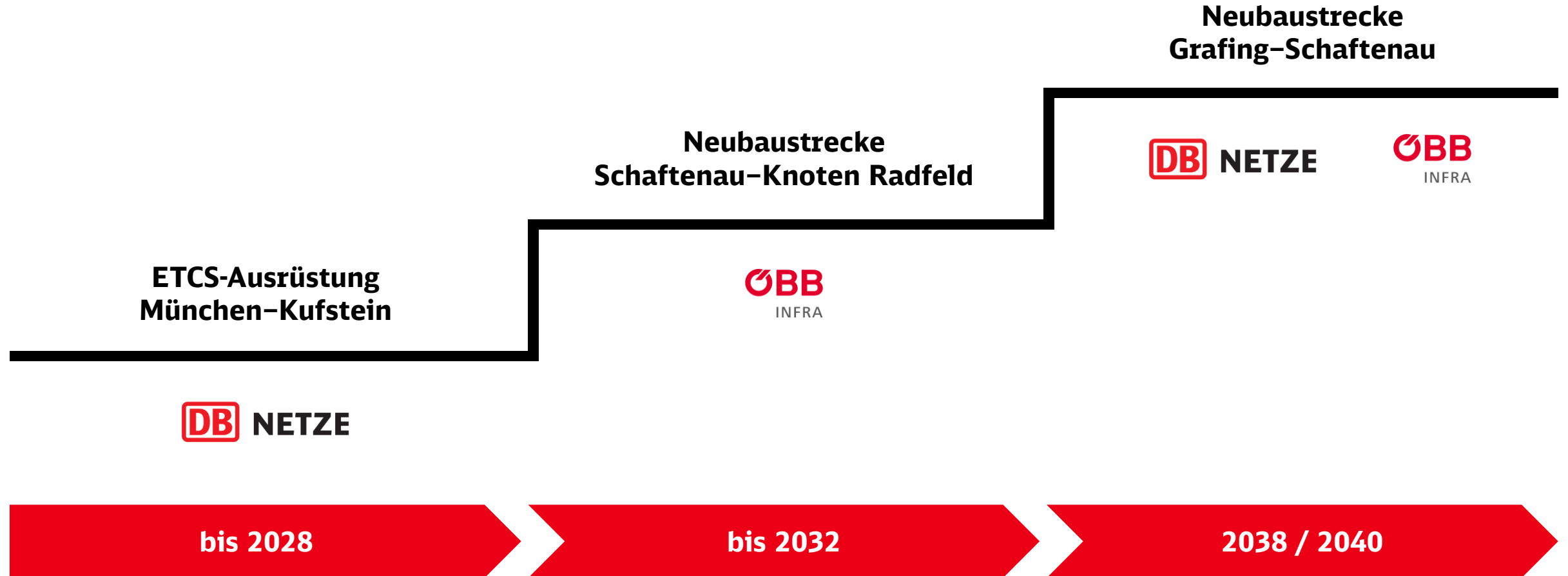
- Auf Grundlage der Aufgabenstellung, der Bestandsplanunterlagen und der Auswertung der Streckenbegehung beginnt die Vorplanung.
- Wir untersuchen die technischen Möglichkeiten mit dem Ziel, dass mit den gegebenen betrieblichen Bedingungen die optimale Leistungsfähigkeit der Strecke erreicht wird.
- Wir suchen die optimalen Standorte für die neuen Stellwerke und erstellen Pläne, die die neue Blockteilung darstellen.
- Auf Grundlage der Planungsergebnisse wird eine Kostenschätzung durchgeführt.



Quelle: SIGNON, Eigene Aufnahme

Gestufte Realisierung

Digitalisierung des Abschnitts Trudering–Grafing



Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu