



Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Bürgerinformationsveranstaltung

11.05.2022 | Aßling



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Grafring Bahnhof



- 1. Der Brenner-Nordzulauf**
- 2. Rolle der DB Netz AG**
- 3. Aktueller Stand der Trassensuche**
- 4. Vorstellung Trassenvarianten**
- 5. Blick in die Planungswerkstatt**
- 6. Bewertungsverfahren**
- 7. Ausblick**

1. Der Brenner-Nordzulauf

A wide-angle photograph of a multi-lane highway. In the foreground, a yellow truck with 'Hegger' written on its side is partially visible. The middle ground is dominated by a dense line of trucks, including a red 'TORELO' truck, a black truck with 'ALZTRANSPORTE' on its side, and a truck carrying a large load of logs. In the background, an OMV gas station with a blue and green canopy is visible. The sky is overcast, and the overall scene depicts a busy transportation corridor.

Die Situation

2,5 Millionen LKW rollen jedes Jahr über den Brenner



Das Ziel

Mehr Güter sollen umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden

Der Weg

2032 rollen die ersten Züge durch den Brenner-Basistunnel

Europäischer Kontext

Der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor



Helsinki

9.400 km

Eisenbahnstrecken

7

EU-Mitgliedsstaaten involviert

München

Brennerachse

167

Einzelprojekte für den Schienenausbau

Verona

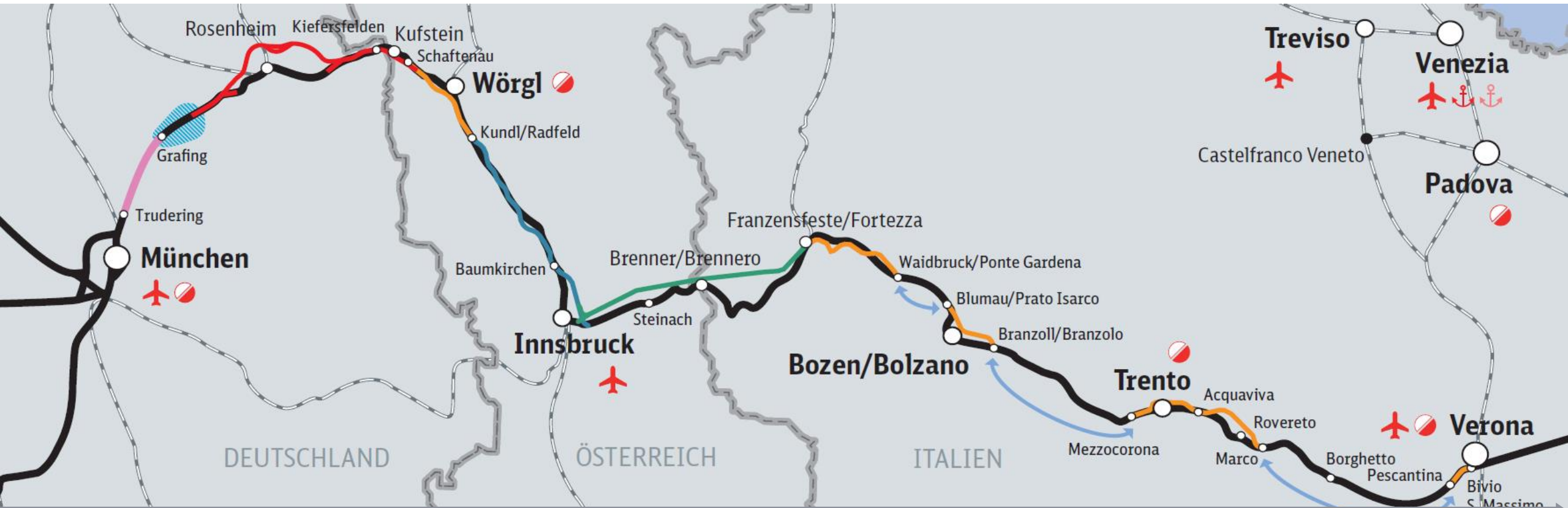
1,5 h

Mögliche Reisezeitersparnis München-Verona durch den Brenner-Basistunnel

Valetta (Malta)

Europäischer Kontext

Die Brennerachse



Trudering-Grafring	Grafring-Ostermünchen	Ostermünchen-Grenze D/A	Grenze D/A-Schafstenaü	Schafstenaü-Radfeld	Radfeld-Baumkirchen	Brenner Basistunnel	Franzensfeste-Waidbruck	Weiterer Südzulauf
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
VORPLANUNG	TRASSEN-AUSWAHL	VORPLANUNG	VORBEREITUNG UV-PLANUNG	UV-ERKLÄRUNG	IN BETRIEB	IM BAU	BAULEISTUNG VERGEBEN	IN PLANUNG

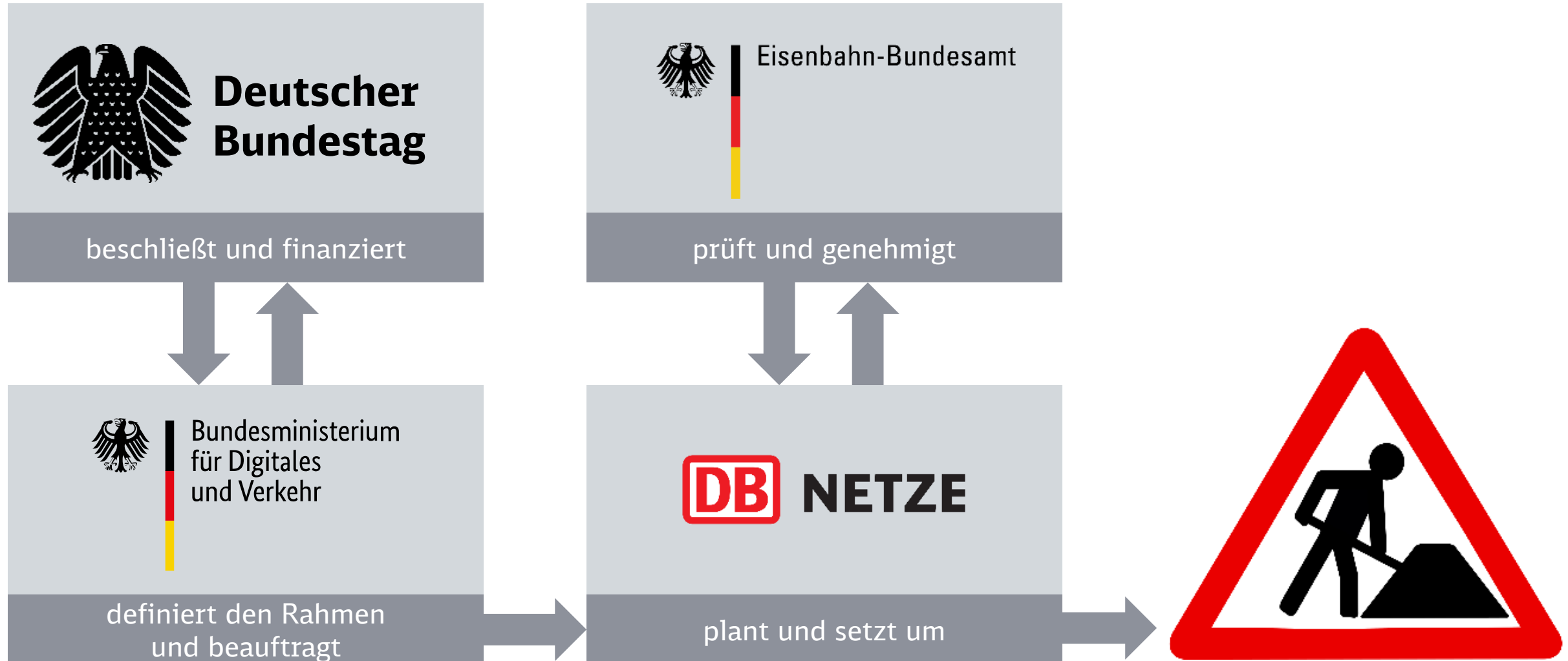


2. Die Rolle der DB Netz

Die Verkehrswende braucht eine starke Infrastruktur. Der Ausbau der Schienenwege erfordert Teamarbeit. Dabei sind die Zuständigkeiten klar geregelt.

Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Verantwortlichkeiten in Deutschland



Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Rahmen der Planungen



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.

Wir planen im Rahmen dieser Vorgaben

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

Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf

Eckpunkte Neubau

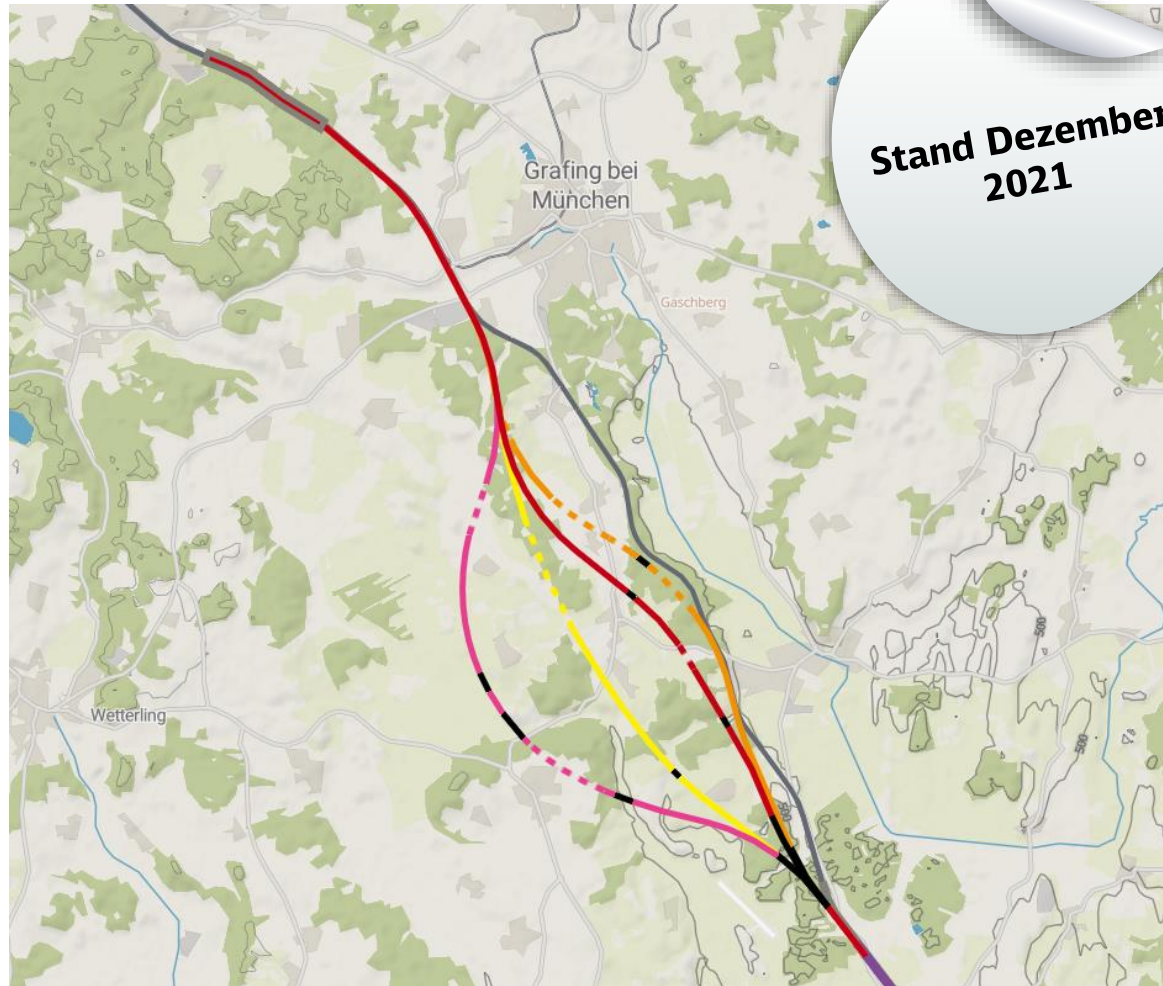
- Zweigleisige Neubaustrecke
- Elektrifiziert
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h
- Max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- Max. Zuglänge: 740 m
- Keine Personenbahnhöfe an der Neubaustrecke






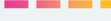



3. Aktueller Stand der Trassensuche

Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Trassenauswahlverfahren

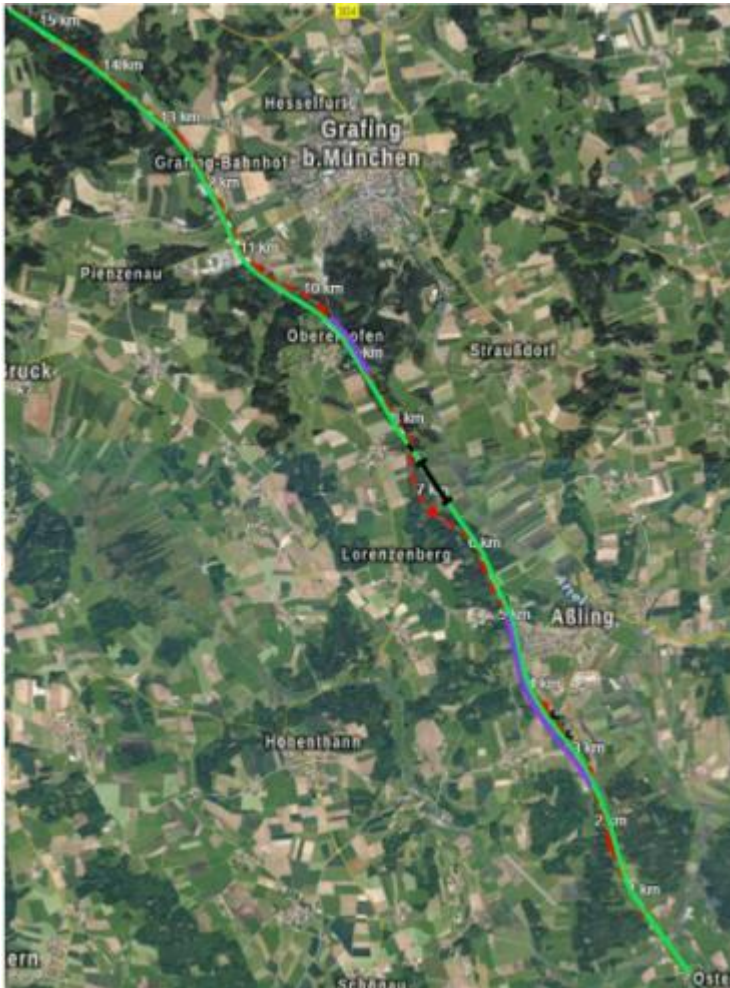


- | | | | |
|---|-------------------|---|-----------------|
|  | Grobtrasse Pink |  | Bestandsstrecke |
|  | Grobtrasse Limone |  | Brücken |
|  | Grobtrasse Rot |  | Tunnel |
|  | Grobtrasse Orange | | |

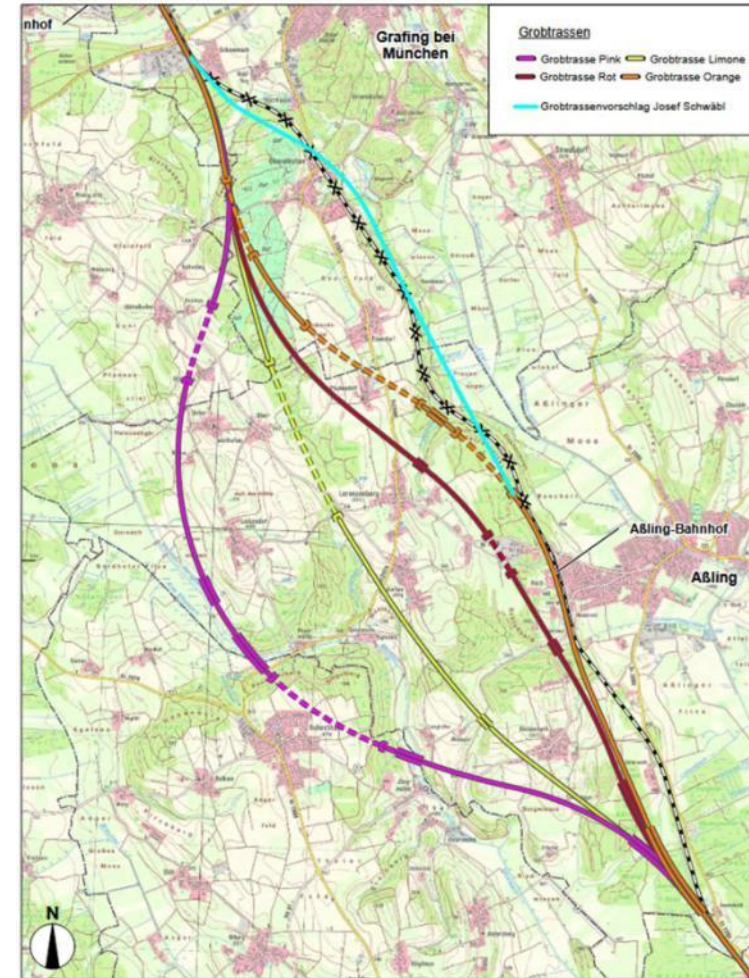
- Sammlung von insgesamt 202 Trassenideen der Bürger:innen im Sommer 2021
- Vier mögliche Grobtrassen im Dezember 2021 vorgestellt
- Start an der Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- Alle Trassen befinden sich westlich der Bestandsstrecke

Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Vorschläge Grün und Blau



Trassenvorschlag Grün (Quelle: Hr. Brandmaier)



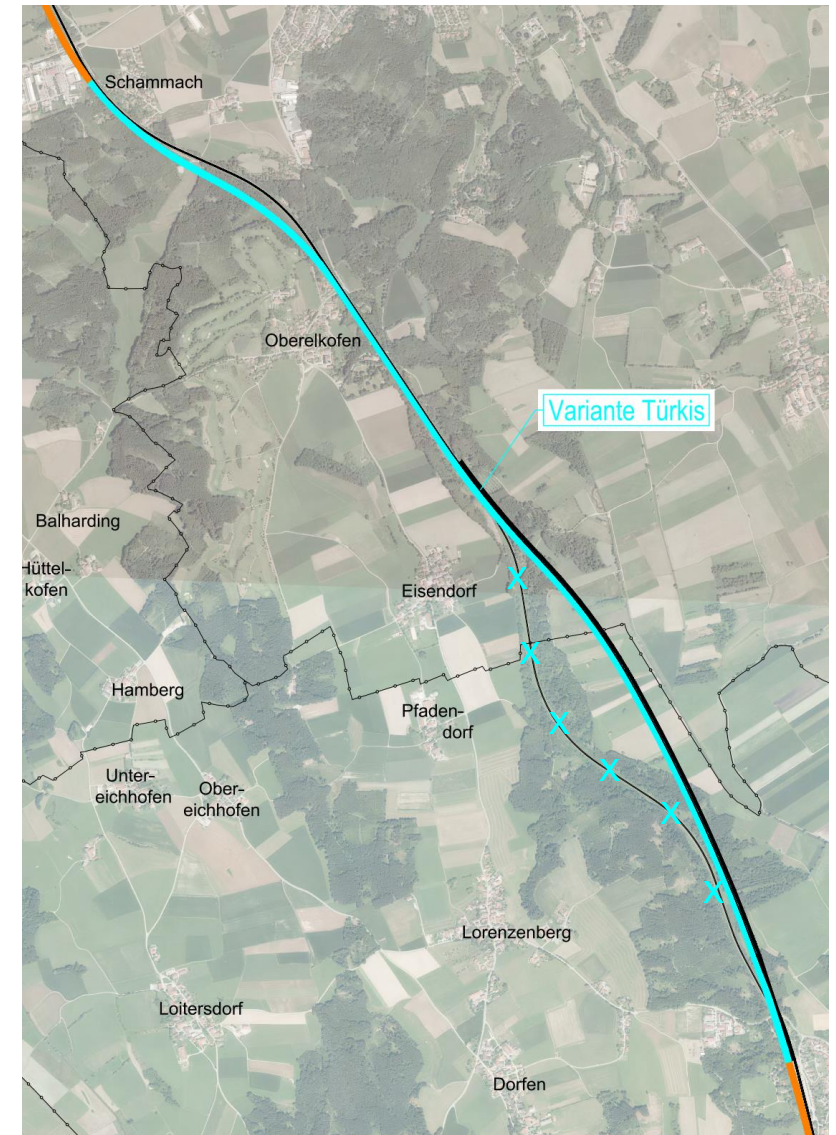
Trassenvorschlag Blau (Quelle: Hr. Schwäbl)

Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Entwicklung einer neuen Variante: Türkis

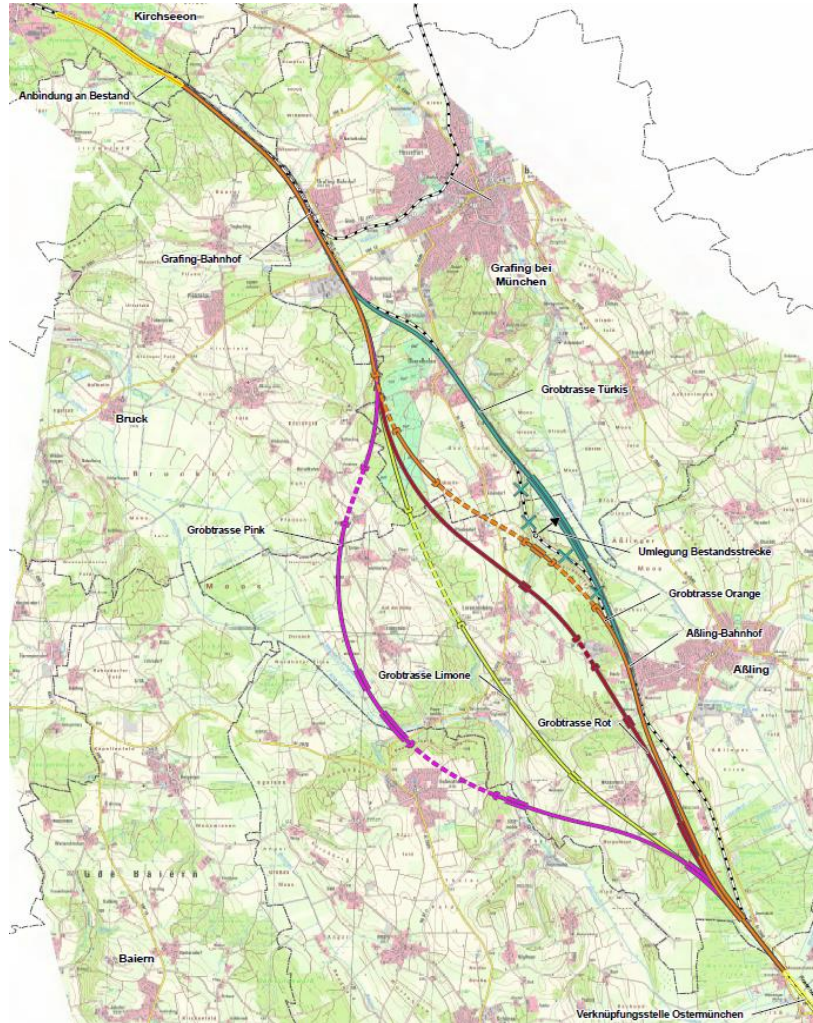
Aus der Kombination von Ideen der Vorschläge Grün und Blau wurde gemeinsam mit den Einbringern und dem Planungsteam eine weitere Variante entwickelt.

- Trassenverlauf zwischen Schammach und Eisendorf wie Vorschlag Grün: Neubaustrecke liegt westlich der Bestandsstrecke 5510, jedoch keine Absenkung → Konfliktbereiche in diesem Abschnitt deutlich reduziert
- Viergleisige Errichtung der Neubaustrecke und der umgelegten Bestandsstrecke zwischen Eisendorf und Aßling entsprechend Vorschlag Blau
- Neubaustrecke im Bereich Bahnhof Aßling westlich des Bestands wie Vorschlag Blau → kein Umbau des Bahnhofs erforderlich
- Anschluss an Trasse Orange
- Trassierungsgeschwindigkeit im Beschleunigungsbereich südlich von Grafing 170 km/h, restliche Trasse durchgängig 230 km/h



Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Status: Trassenauswahlverfahren



Weitere Schritte:

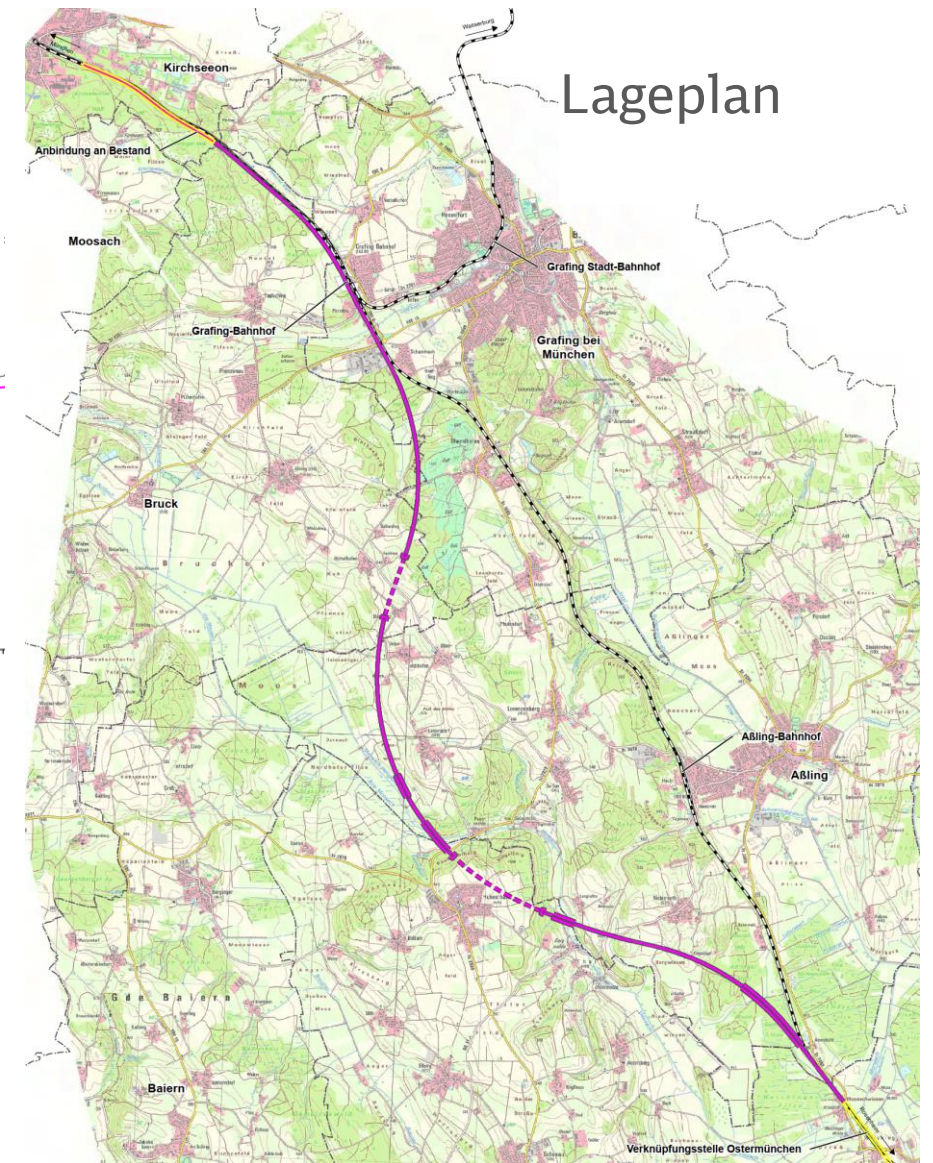
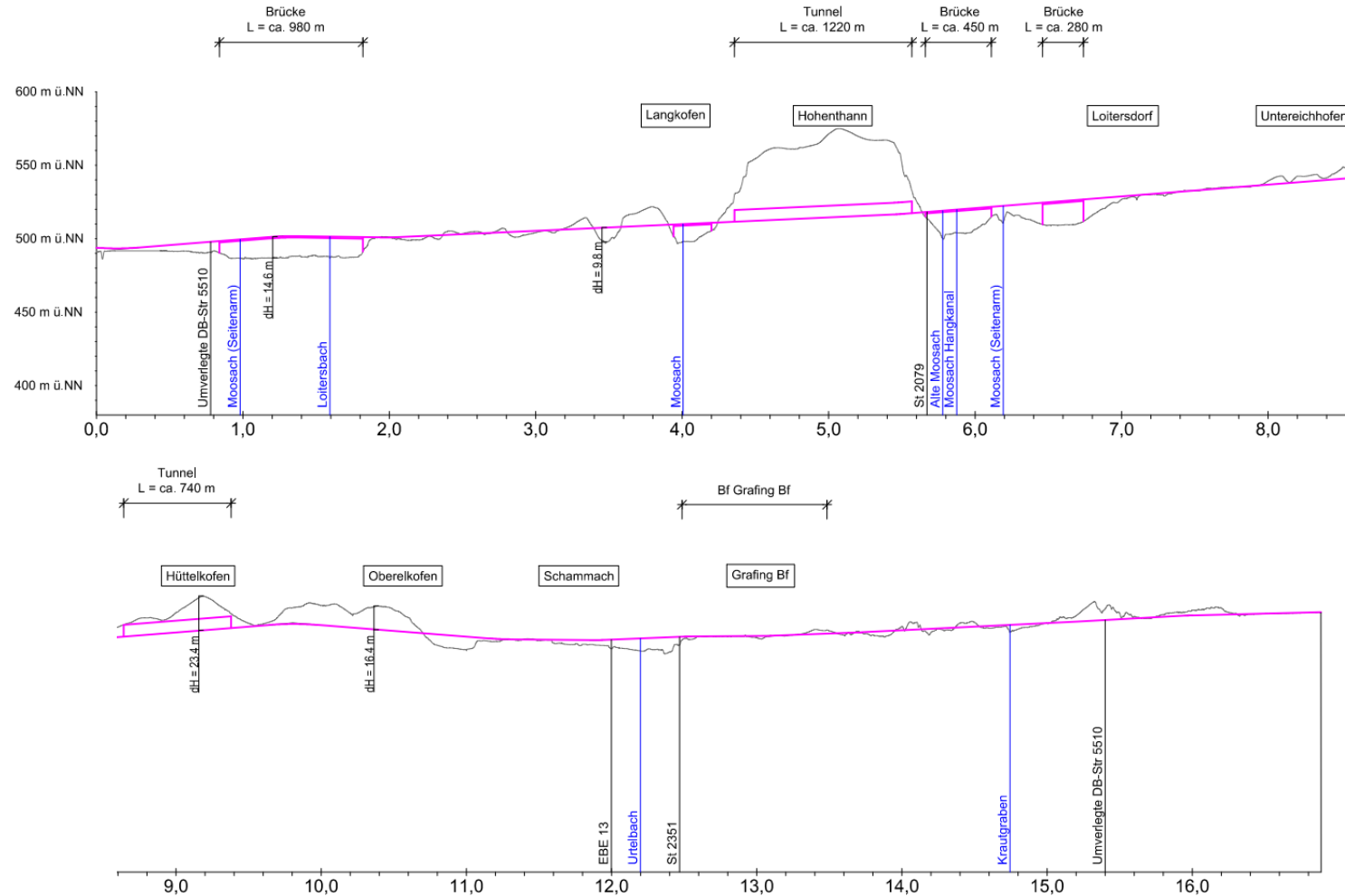
- Vertiefte Planung der fünf Grobtrassen
- Analyse und Bewertung aller fünf Varianten
- Abschluss der Trassenauswahl für Sommer 2022 geplant

4. Vorstellung Trassenvarianten

Aktueller Stand der Planungen

Überblick über die Varianten – Variante **Pink**

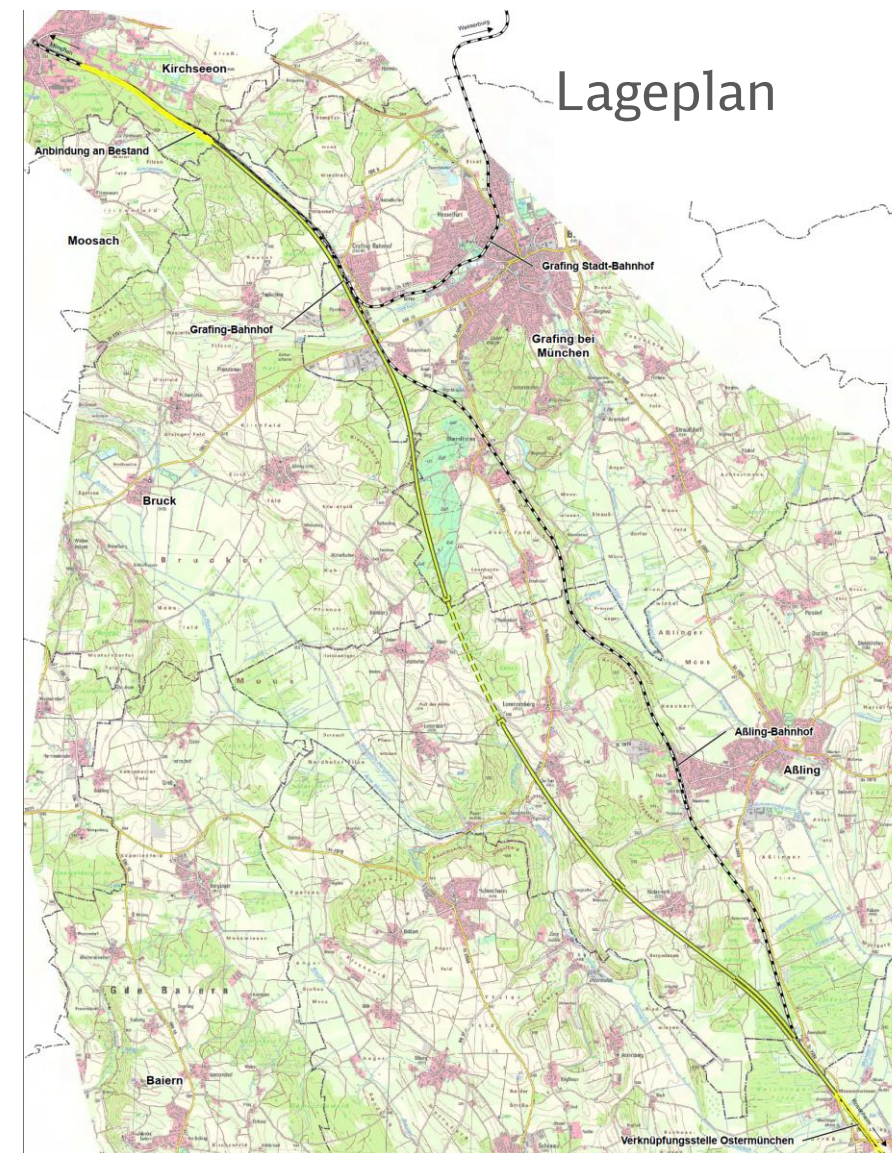
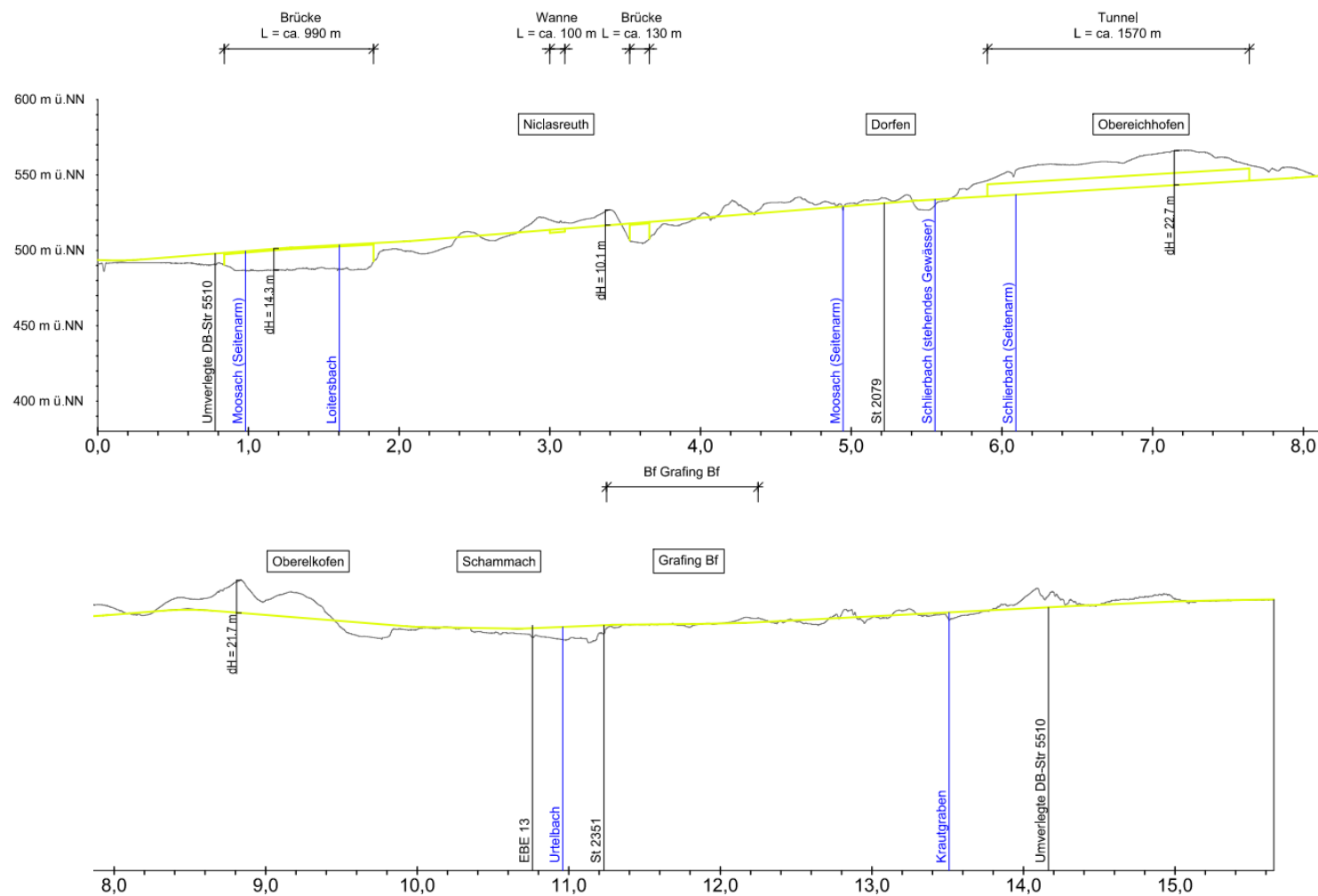
Konzept Höhenverlauf



Aktueller Stand der Planungen

Überblick über die Varianten – Variante **Limone**

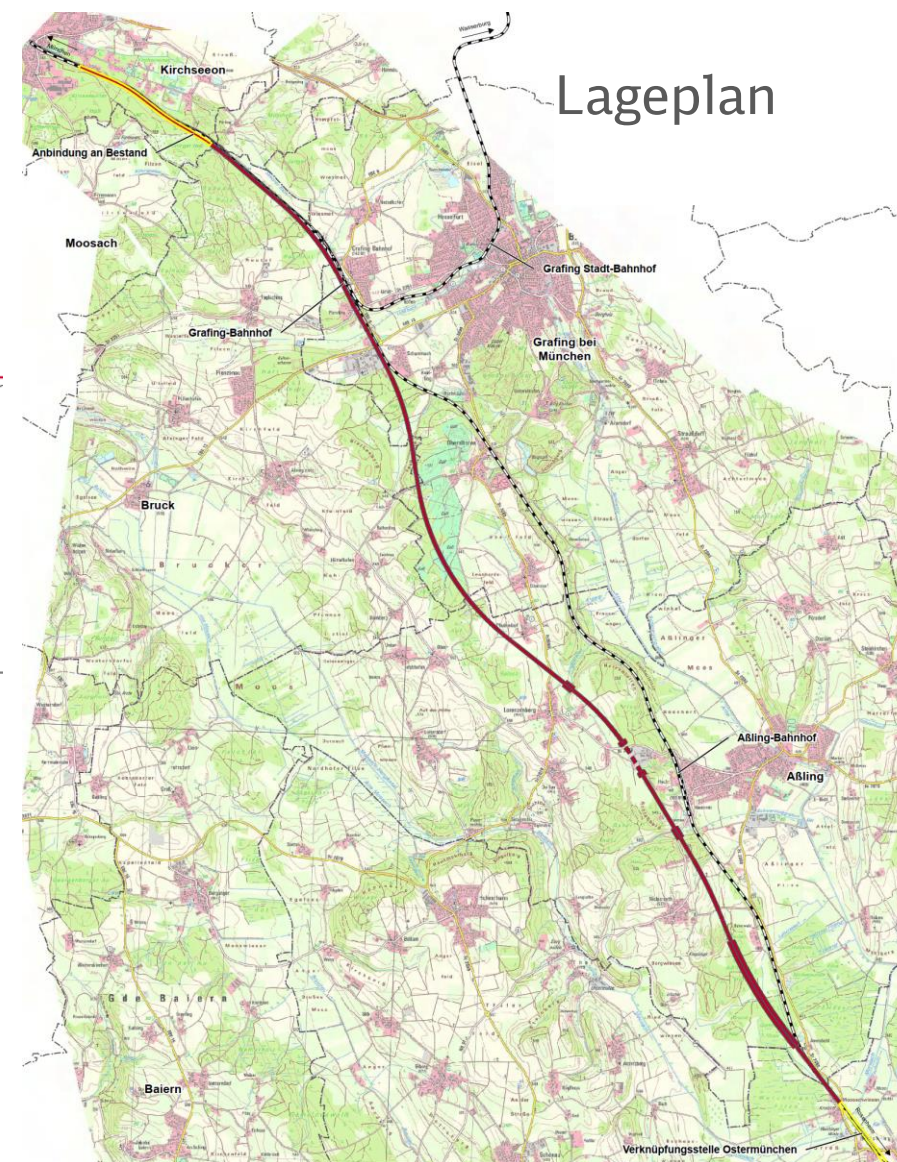
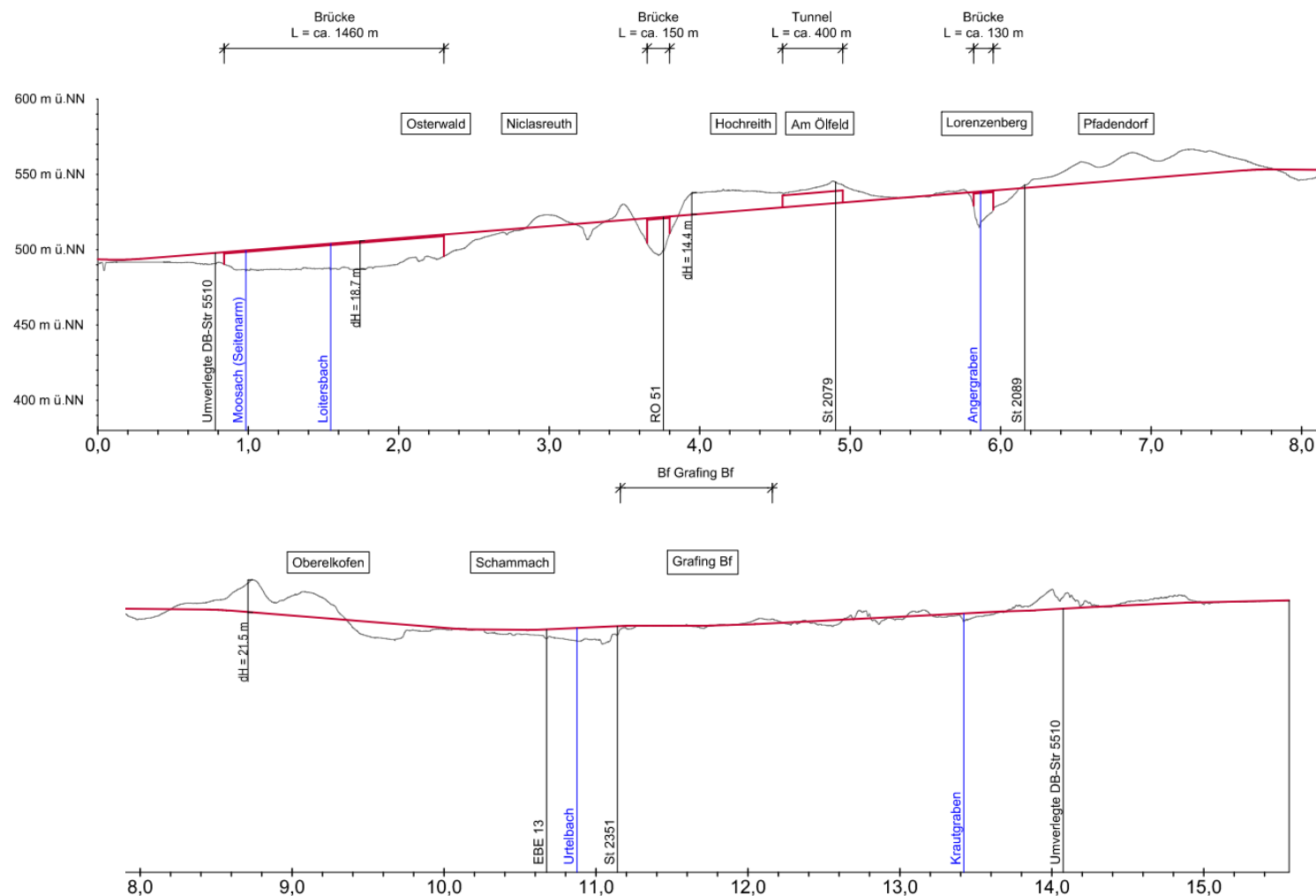
Konzept Höhenverlauf



Aktueller Stand der Planungen

Überblick über die Varianten – Variante **Rot**

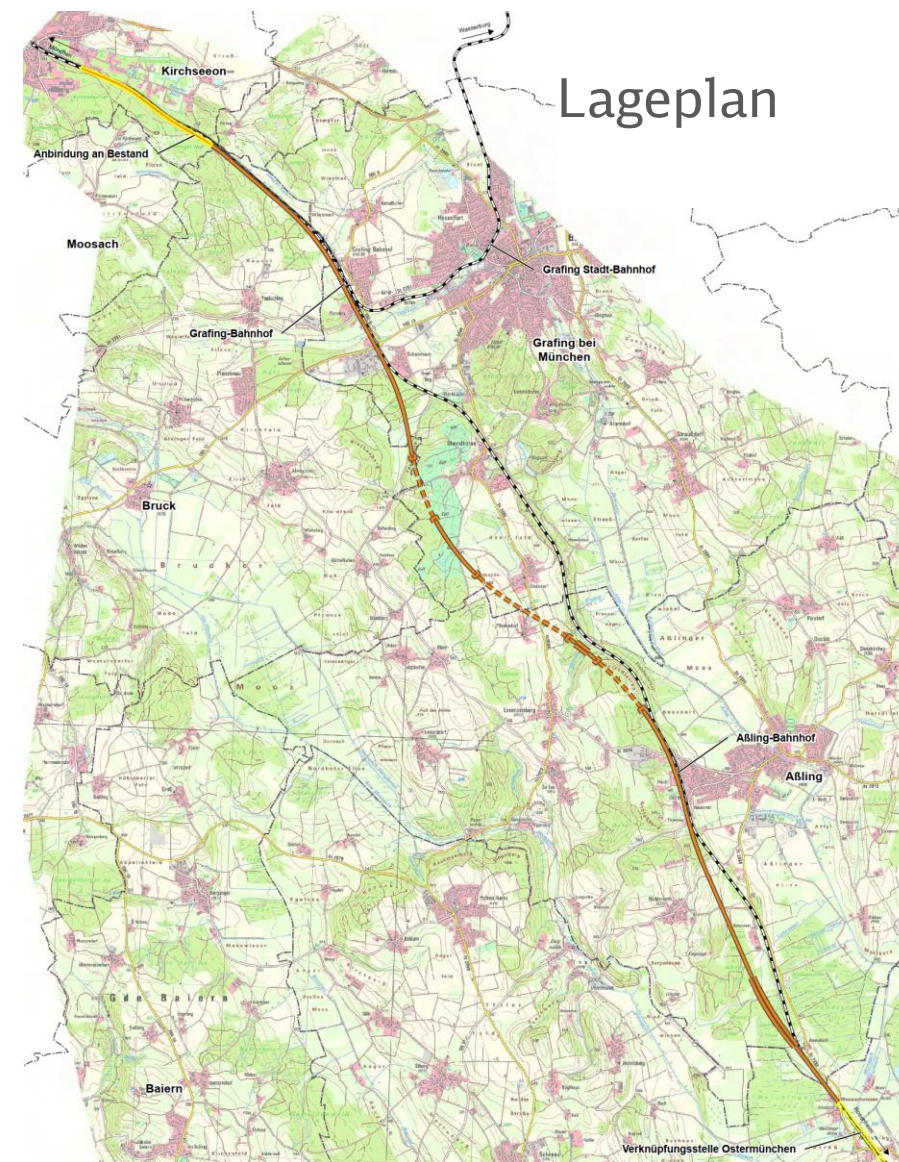
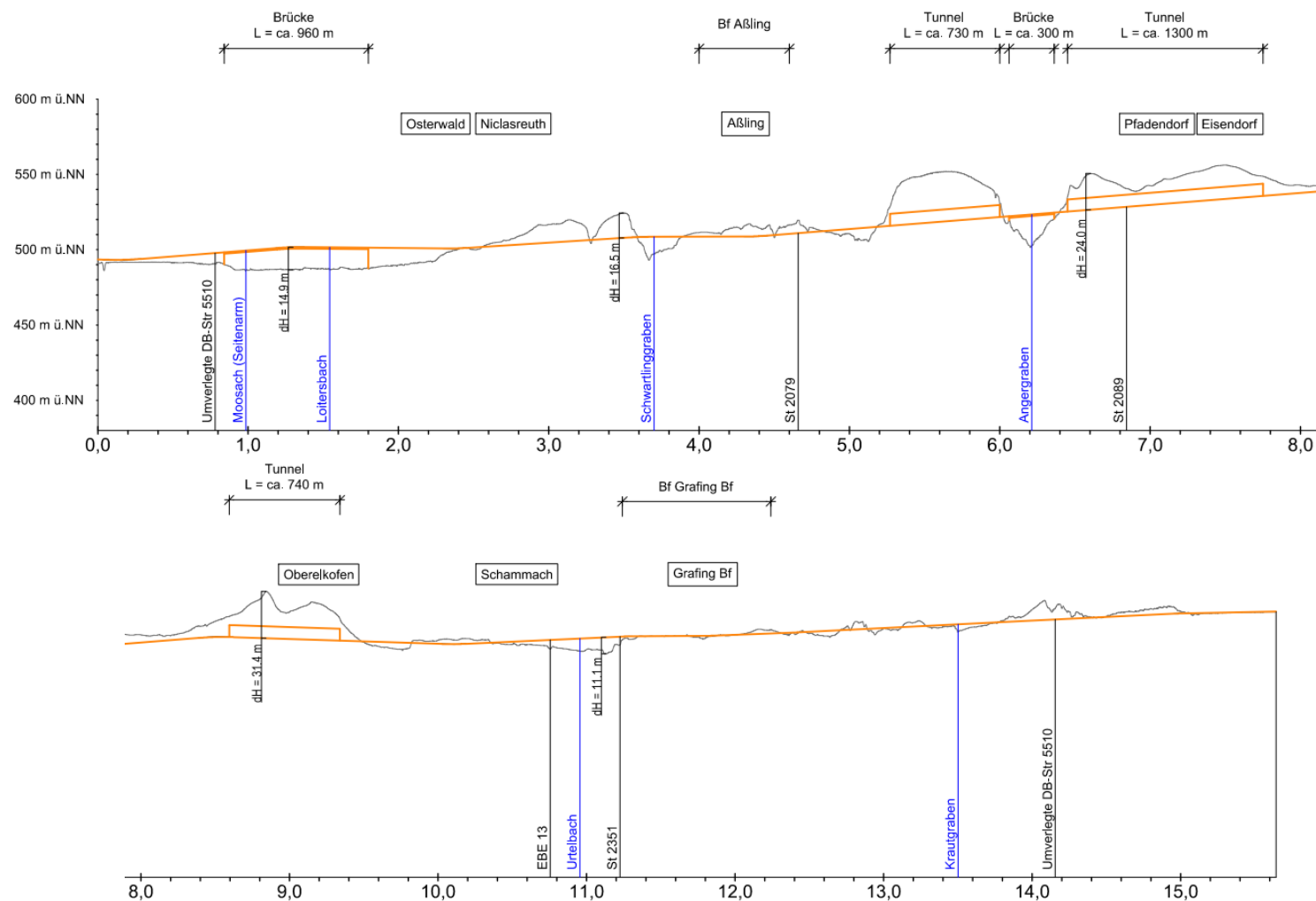
Konzept Höhenverlauf



Aktueller Stand der Planungen

Überblick über die Varianten – Variante **Orange**

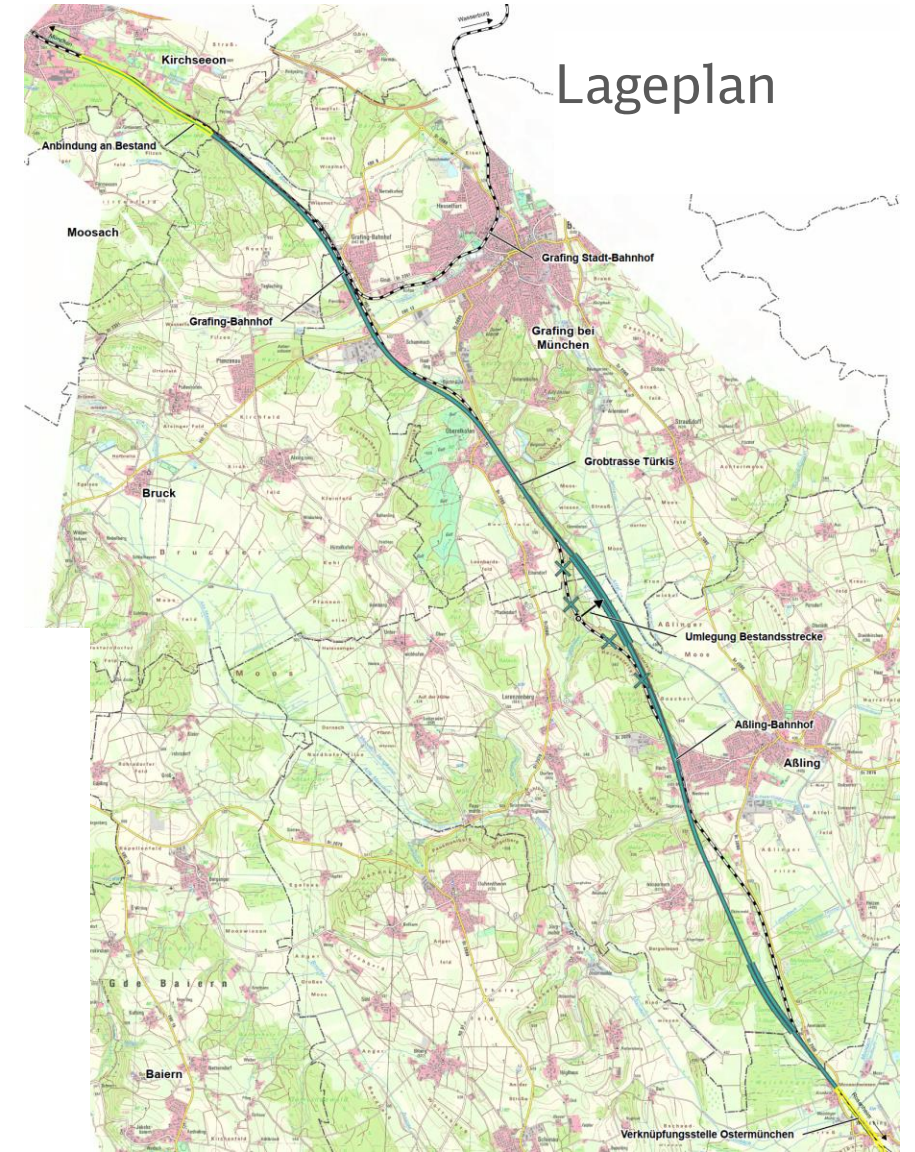
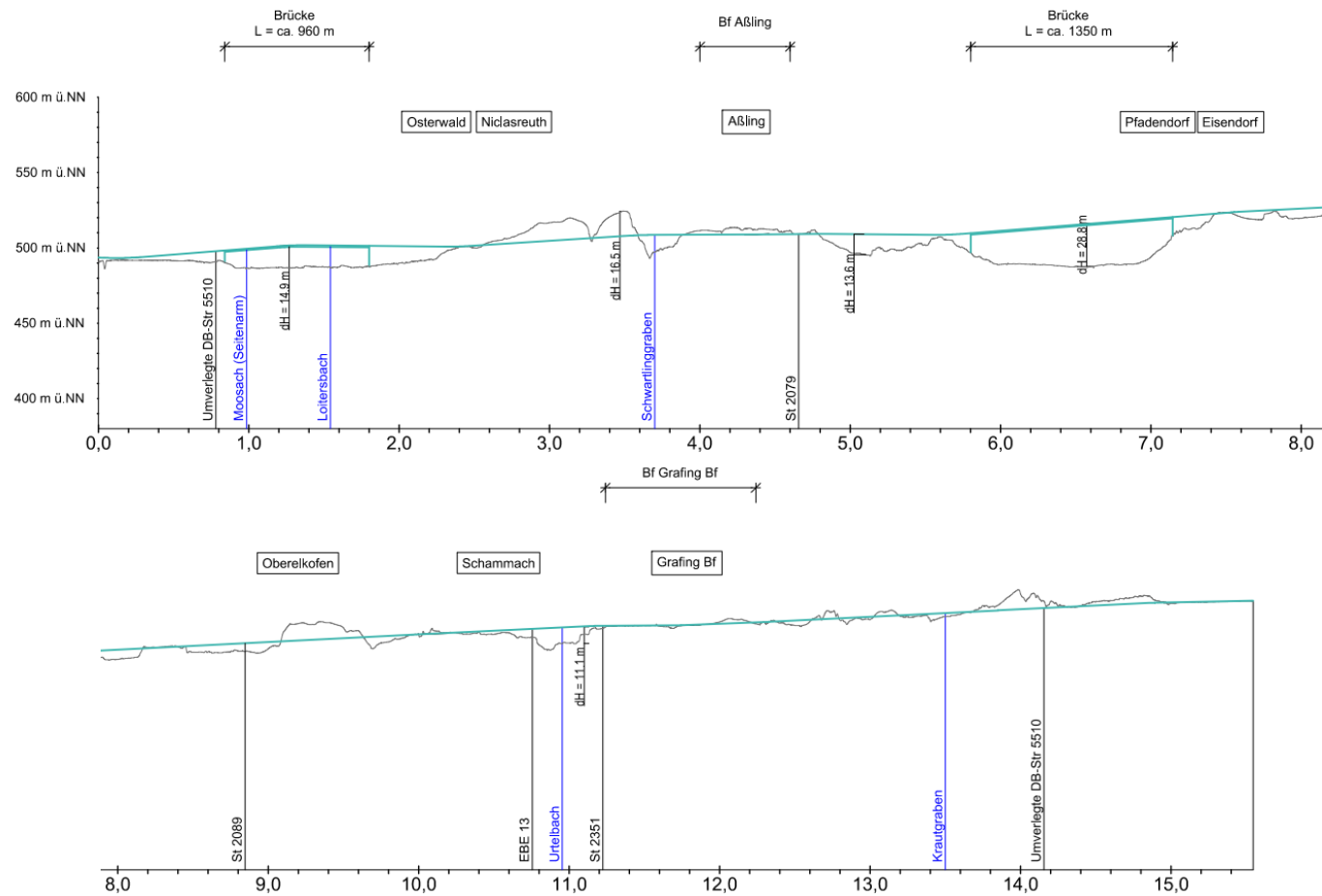
Konzept Höhenverlauf



Aktueller Stand der Planungen

Überblick über die Varianten – Variante **Türkis**

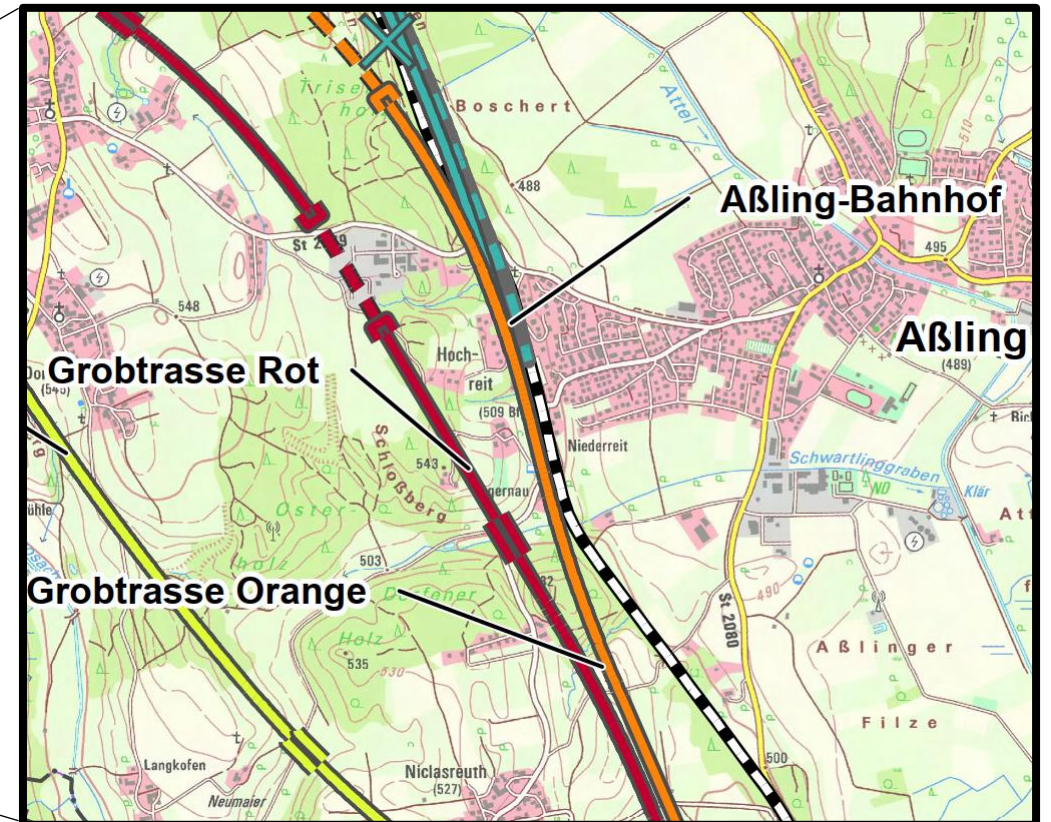
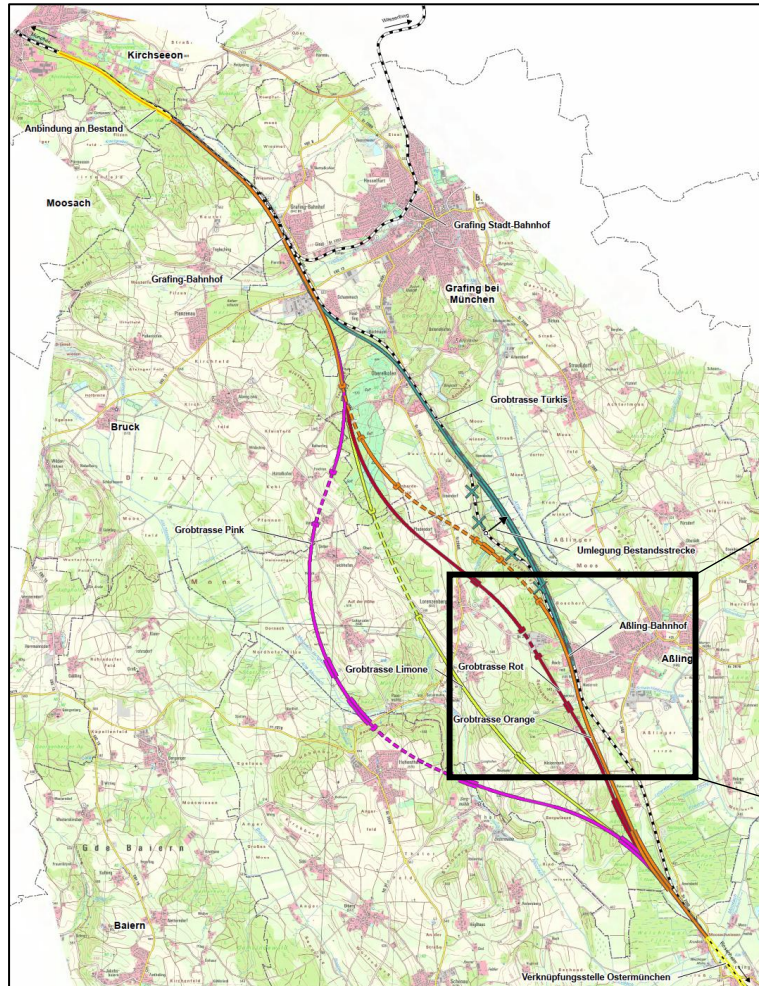
Konzept Höhenverlauf



5. Blick in die Planungswerkstatt: Bereich Bahnhof Aßling

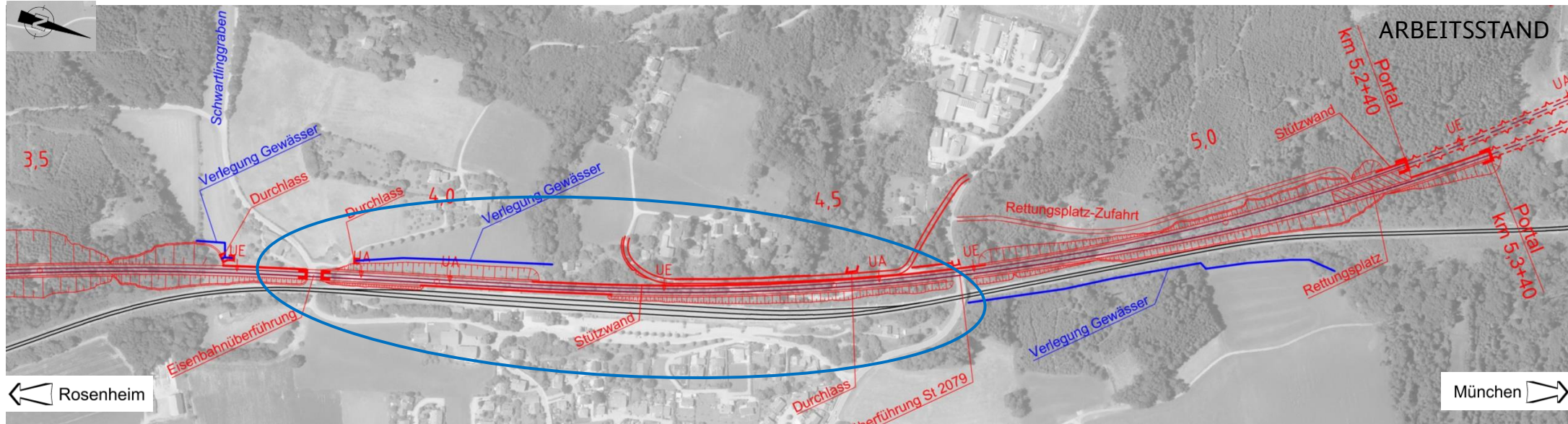
Trassenverlauf bei Aßling

Varianten Orange/Türkis –Überblick

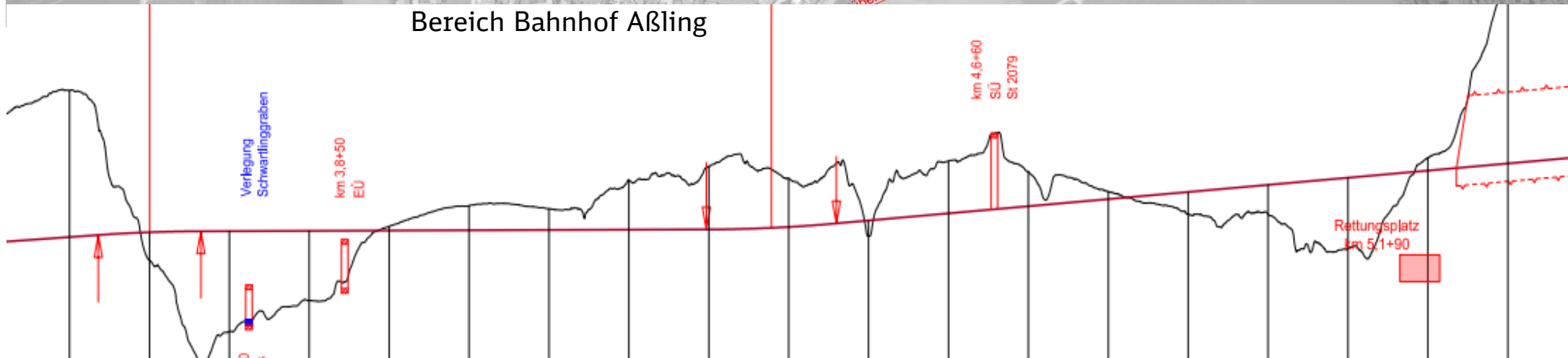


Trassenverlauf bei Aßling

Variante **Orange** – Höhen- und Lageplan



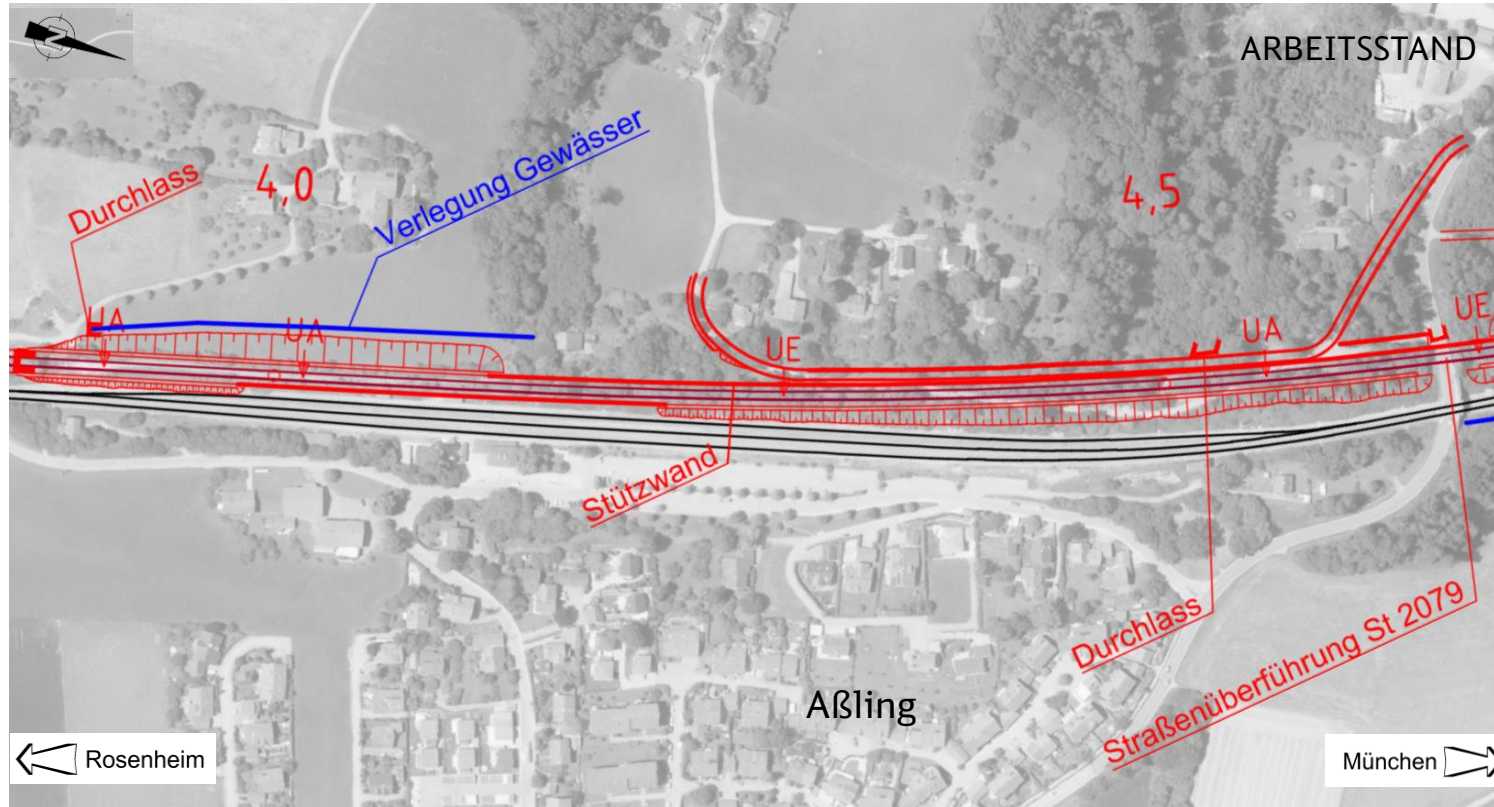
Bereich Bahnhof Aßling



Längenschnitt
10-fach
überhöht

Trassenverlauf bei Aßling

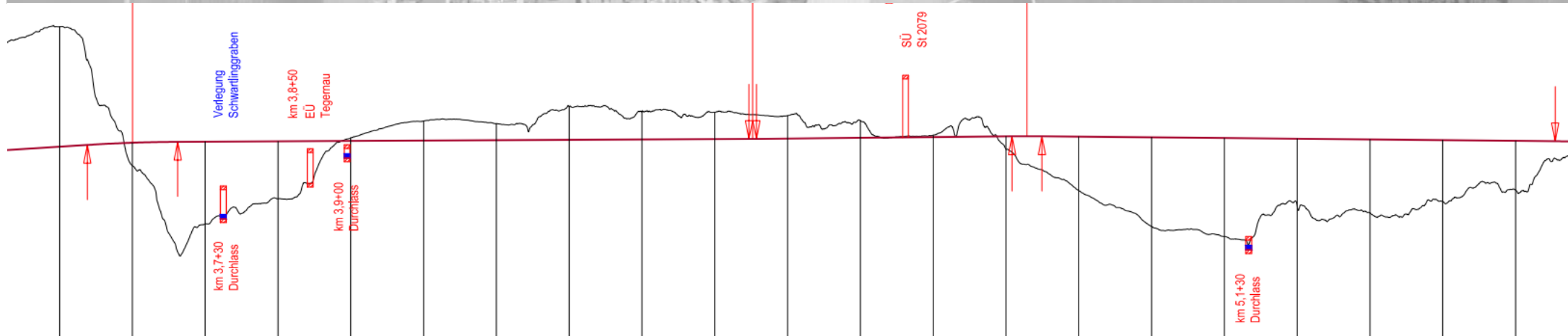
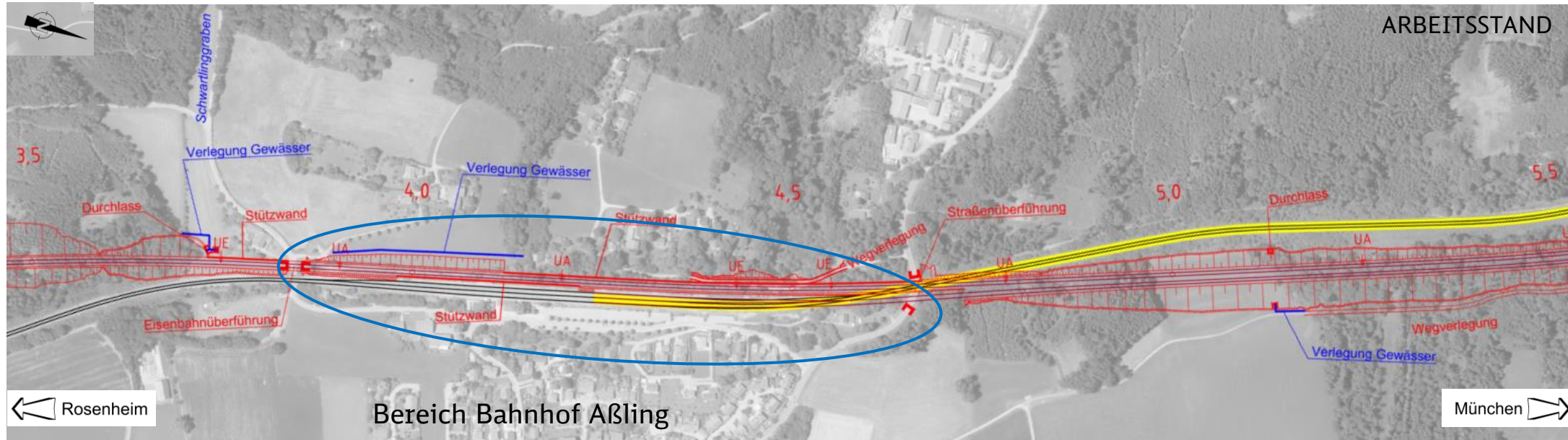
Variante **Orange** – Bereich Bahnhof



Die Neubaustrecke liegt westlich der Bestandsstrecke auf gleicher Höhe. Die Bestandsstrecke und die Bahnsteige des Bahnhofs Aßling bleiben unberührt (Stützwand zwischen NBS u. Bahnsteig). Nach Westen sind Stützbauwerke vorgesehen.

Trassenverlauf bei Aßling

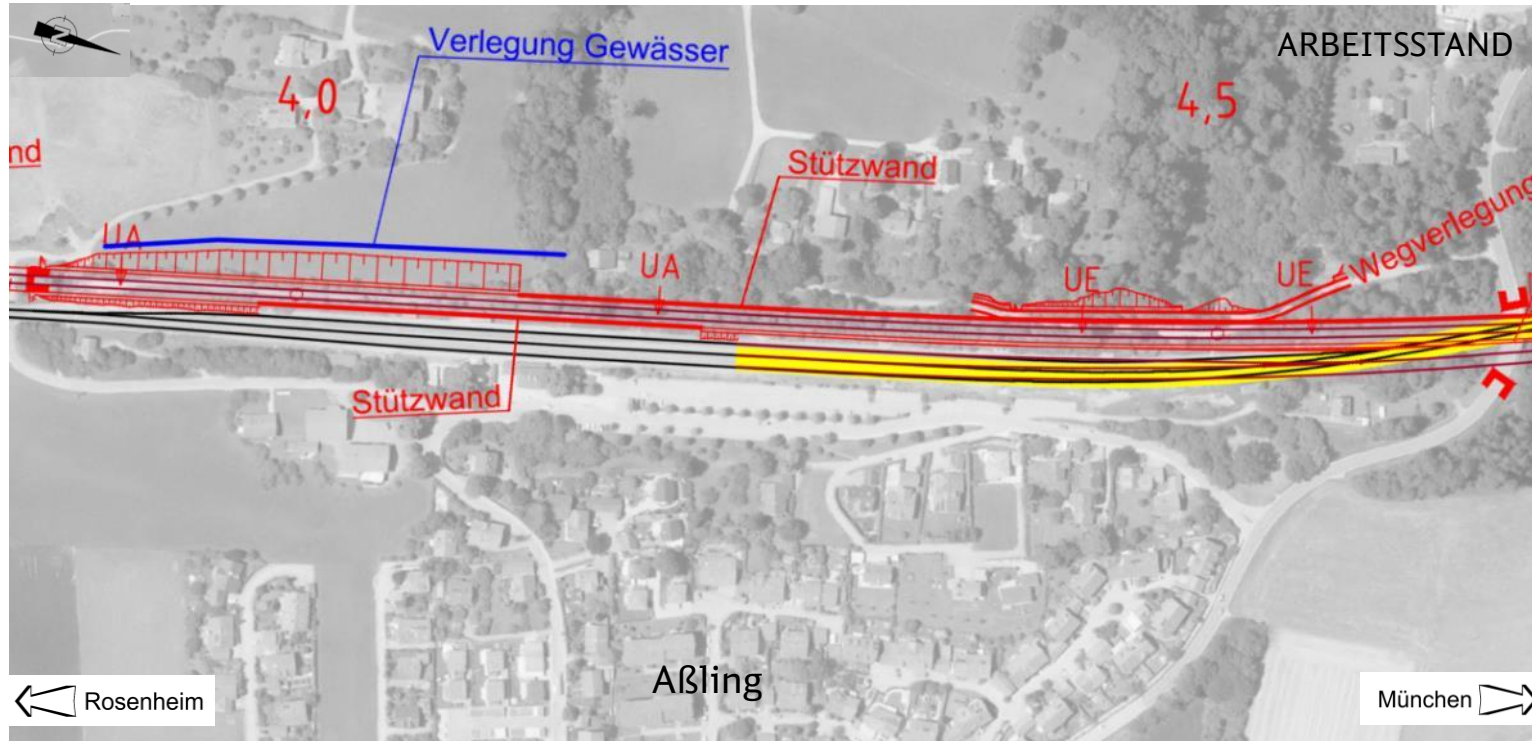
Variante **Türkis** – Höhen- und Lageplan



Längenschnitt
10-fach
überhöht

Trassenverlauf bei Aßling

Variante **Türkis** – Bereich Bahnhof



Die Neubaustrecke liegt westlich der Bestandsstrecke auf gleicher Höhe. Die Bahnsteige des Bahnhofs Aßling bleiben unberührt (Stützwand zwischen NBS u. Bahnsteig). Umlegung der Bestandsstrecke ab ca. nördlichem Ende der Bahnsteige. Nach Westen sind Stützbauwerke vorgesehen.

6. Bewertung, Bilanzierung und Sensitivitätsanalyse

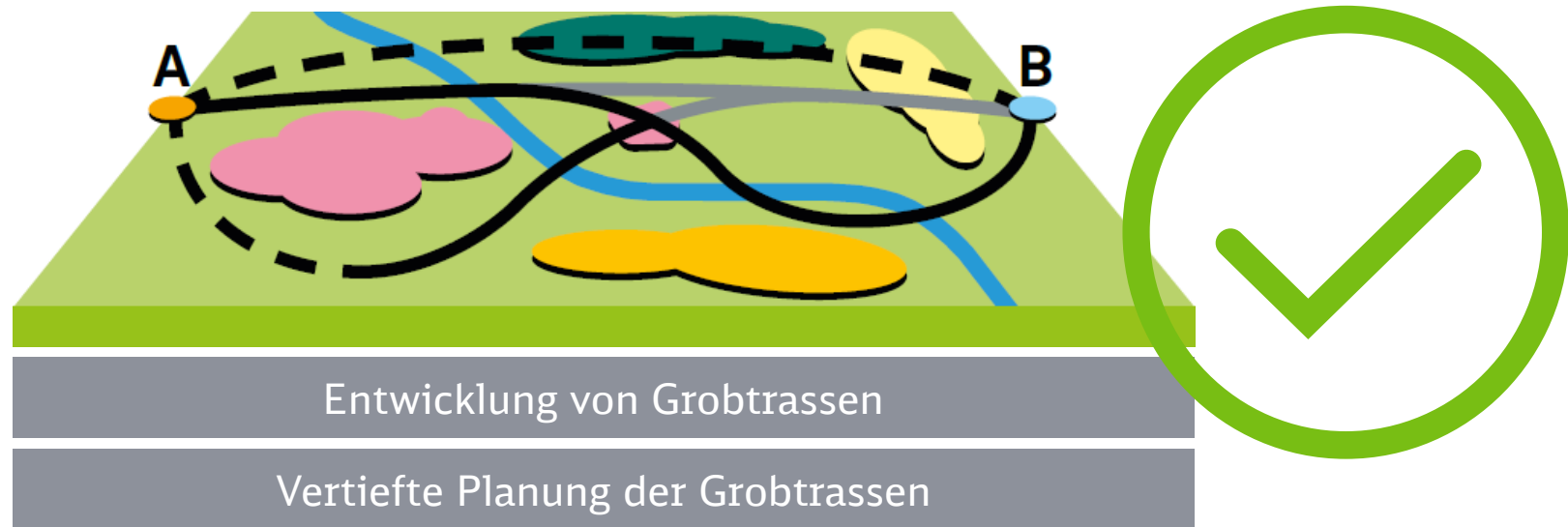
Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



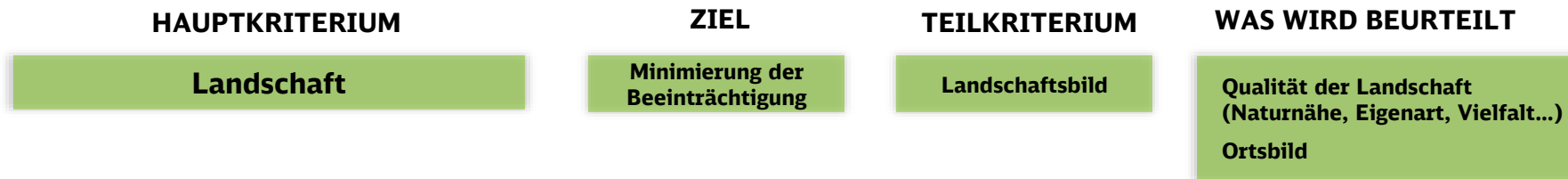
Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



Kriterienkatalog

Wie läuft die fachliche Beurteilung ab?



Auswirkungen auf die „Qualität der Landschaft“ (Qualitativ)

- auf Schönheit, Vielfalt und Eigenart
- auf Sichtbeziehungen (z.B. durch hohe Lärmschutzwände, hohe Dämme, Brücken ...)
- Berücksichtigung vorhandener Störeinflüsse (Fremdkörper wie Leitungstrassen, Lärmschutzwände ...)
- Verlust von Elementen (Relief, Nutzungsmuster, Strukturen...)

Veränderung des Ortsbildes (Qualitativ)



Kriterienkatalog

Wie läuft die fachliche Beurteilung ab?



- SEHR GUT** 5 entspricht vollständig / am besten den Zielen des Kriteriums
- GUT** 4 entspricht in hohem Maße den Zielen des Kriteriums, kleinere Nachteile
- DURCHSCHNITT** 3 entspricht in wesentlichen Punkten den Zielen des Kriteriums, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
- MÄSSIG** 2 wesentliche Zielen des Kriteriums nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
- SCHLECHT** 1 wesentliche Zielen des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; schwerwiegende Nachteile; bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
- ! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt

Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



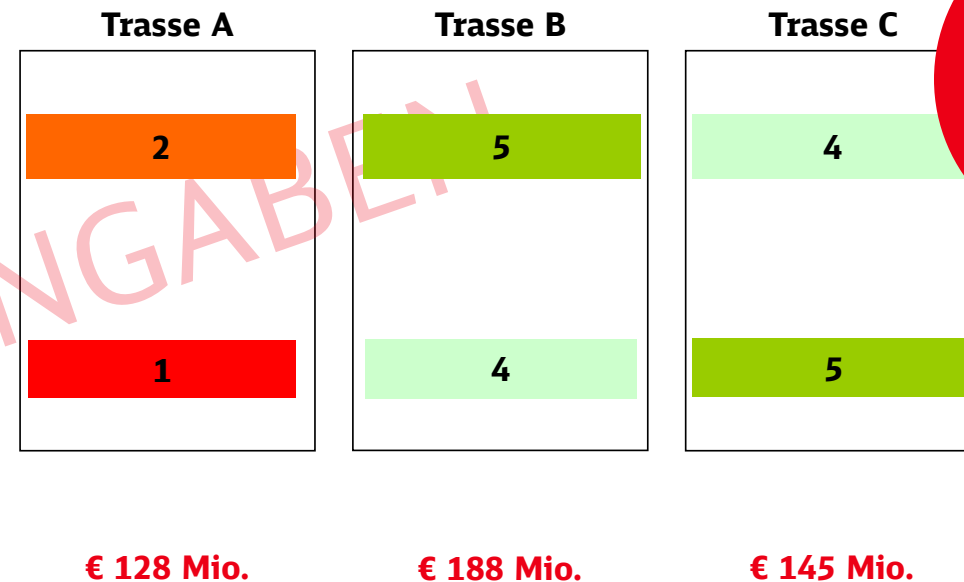
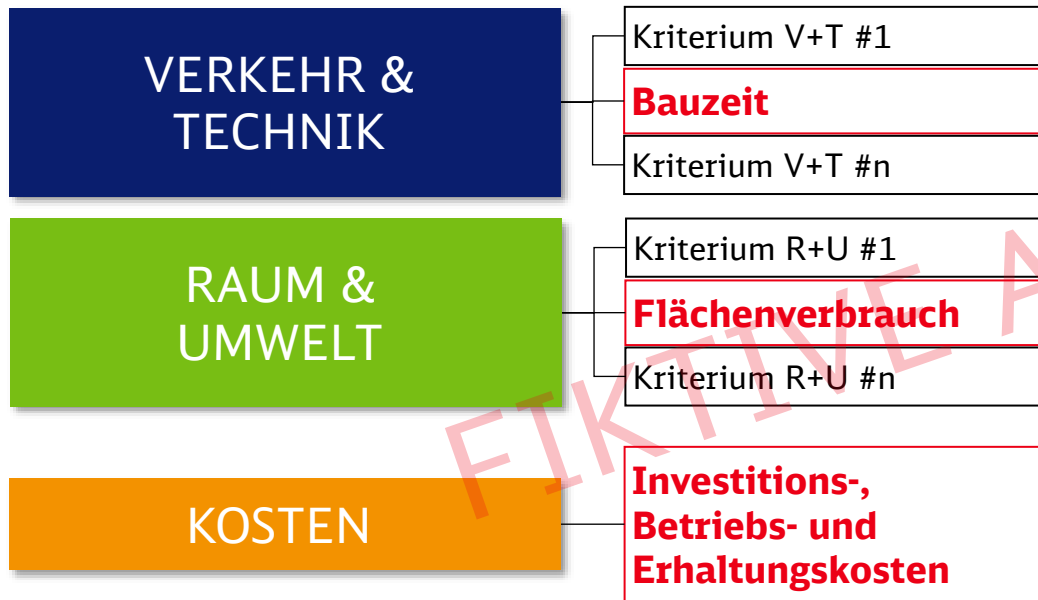
		Trasse A	Trasse B	Trasse C
VERKEHR & TECHNIK	Kriterium V+T #1			
	Bauzeit	6 ½ Jahre	4 Jahre	4 ½ Jahre
RAUM & UMWELT	Kriterium V+T #n			
	Kriterium R+U #1			
	Flächenverbrauch	3,80 km ²	2,10 km ²	1,90 km ²
KOSTEN	Kriterium R+U #n			
	Investitions-, Betriebs- und Erhaltungskosten	€ 128 Mio.	€ 188 Mio.	€ 145 Mio.

Fiktives Beispiel

FIKTIV ANGABEN

Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



Fiktives Beispiel

- 5 SEHR GUT
- 4 GUT
- 3 DURCHSCHNITT
- 2 MÄSSIG
- 1 SCHLECHT

Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



	Varianten			
	A	C	D	F
Nutzenpunkte Verkehr & Technik	17	12	13	13
Nutzenpunkte Raum & Umwelt	30	22	19	35
Nutzenpunkte GESAMT	47	34	32	48
	98%	71%	67%	100%
Kosten [Mrd. €]	3,7	3,0	3,9	4,5
Kosten je Nutzenpunkt [Mrd. €]	0,079	0,088	0,122	0,094
	65%	72%	100%	77%

Fiktives
Beispiel

Der Weg zur Trassenempfehlung

Auswahlverfahren



Sensitivitätsanalyse

- **Wie stabil ist das Ergebnis?**
- **Bestehen Unschärfen in der Bewertung, die maßgeblich für die Reihung der Varianten sein könnten?**
- **Unterschiedliche Gewichtung der Kriterien für Reihung relevant?**

The image shows a 'GEWICHTUNGSBOGEN' (weighting sheet) for the 'DIALOGFORUM Grafing - Großkarolinenfeld' project. It is titled 'PLANUNGSRAUM BRENNER-NORDZULAUF GRAFING - GROSSKAROLINENFELD' and includes the DB NETZE logo. The sheet is divided into two main sections: '1 Verkehr und Technik' (highlighted in blue) and '2 Raum und Umwelt' (highlighted in green). Each section contains several criteria with a 5-point scale from 'unwichtig' (unimportant) to 'extrem wichtig' (extremely important). The criteria for '1 Verkehr und Technik' are: 1-1 Eisenbahntechnik - Großkarolinenfeld, 1-2 Betriebsführung, 1-3 Außergewöhnliche Betriebszustände, and 1-4 Bauausführung. The criteria for '2 Raum und Umwelt' are: 2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden, 2-2 Mensch - Raumentwicklung, 2-3 Mensch - Raumnutzungen, 2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, 2-5 Wasser, 2-6 Landschaft, 2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft, 2-8 Luft und Klima, 2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe, and 2-10 Fläche. The sheet also includes a header for 'NAME:' and 'DIALOGFORUM Grafing - Großkarolinenfeld'.

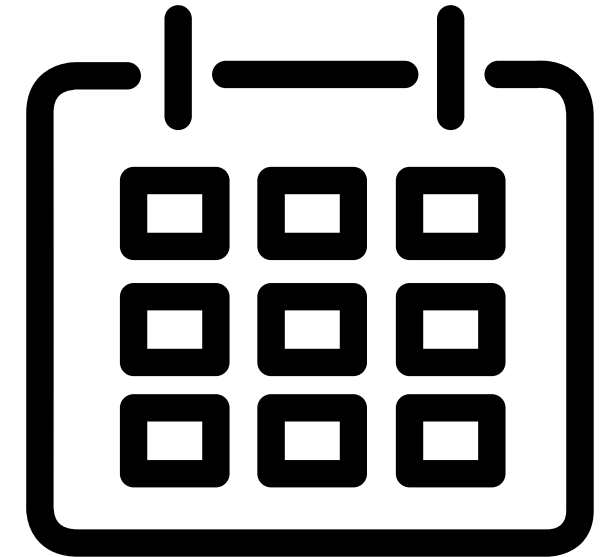
7. Ausblick

Ausblick

Nächste Schritte

- Die fünf Varianten werden derzeit vertieft geplant und anschließend **bewertet und bilanziert**.
- Die Gewichtungsbögen werden im Juni von der Moderation geöffnet, abgezeichnet und dem Expertenteam bereitgestellt. Anschließend wird die **Sensitivitätsanalyse** durchgeführt.
- Die **Auswahltrasse** wird voraussichtlich vor den Sommerferien vorgestellt.

Diese Präsentation und weitere Informationen finden Sie auf www.brennernordzulauf.eu.






NETZE

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!

 **Infobüro Rosenheim**
Salinstraße 1, 83022 Rosenheim

 info@brennernordzulauf.eu

 brennernordzulauf.eu