

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	5. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten
Datum/Uhrzeit:	26.07.2023, 14:30 bis 16:30 Uhr
Ort:	Saal der Modest Mitterhuber Stiftung, Schechen
Teilnehmende:	Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Jakob Wallner (Großkarolinenfeld) Oliver Horner (Rosenheim) Lukas Franz (Rosenheim) Stefan Adam (Bürgermeister Schechen) Armin Gleis (Schechen) Christoph Baumann (Schechen) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Hans Thiel (Tuntenhausen) Anton Rieder (Tuntenhausen) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Monika Rodermund (DB Netz AG) Steven Schäuble (DB Netz AG) Torsten Brähler (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Robert Minkus (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Martin Crljenkovic (Möhler + Partner) Carina Wahl (Möhler + Partner)

Anna Schwietering (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 Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Herr Bürgermeister Stefan Adam begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden im Saal der Modest Mitterhuber Stiftung in Schechen.

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

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

2. Aktuelle Themen

Dieter Müller berichtet von den Fortschritten am Brenner-Basistunnel und auf italienischer Seite am Südzulauf sowie davon, dass am 26. Juni 2023 der Bau des 2,6 km langen Rohbaustollens Angath für die Neubaustrecke Schaftenau–Radfeld offiziell begonnen hat (Folien 5 und 6).

Arne Spieker gibt einen Sachstandsbericht zur Parlamentarischen Verfassung, bei welcher der Bundestag über die Vorzugstrasse sowie die Kernforderungen der Region entscheidet (Folie 7).

- Ein Mitglied berichtet hierzu, dass die Gemeinden des Landkreises Rosenheim begonnen hätten, erste Beschlüsse in den Gemeinderäten zu fassen.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Grundlagen schalltechnische Untersuchungen

Martin Crljenkovic, Schallgutachter und Projektleiter der beauftragten Ingenieurgemeinschaft Möhler + Partner Ingenieure AG, gibt einen Überblick zu den Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung und stellt die Zwei-Säulen-Strategie der Schutzmaßnahmen gegen Schallausbreitung vor (Folien 8-10).

- Ein Mitglied fragt, mit welchen Zugzahlen bei der Berechnung des Schalls gerechnet worden sei. Dieter Müller erklärt, die Berechnungsgrundlage sei derzeit der Bemessungsfall (400 Züge auf der Bestands- und Neubaustrecke an der deutsch-österreichischen Grenze).
 - Ein Mitglied fragt, wie sich die der Berechnung zugrundegelegten Zugzahlen auf die Zugtypen (Personenfernverkehrs- und Güterzüge) aufteilen. Dieter Müller sagt zu, dass diese Information für den Grenzquerschnitt auf Basis des Bemessungsfalls nachgeliefert werde.

Nachträgliche Ergänzung gem. Zusage im Dialogforum:

Für Züge des Personenverkehrs werden die max. zulässigen Streckengeschwindigkeiten (NBS: 230 km/h und BS: 160 km/h) angesetzt. Für Züge des Güterverkehrs wird hinsichtlich der Geschwindigkeit eine Aufteilung von 100 km/h für rund 80% und 120 km/h für rund 20% der Züge in der Vorplanung berücksichtigt. In der Vorplanung werden zwischen Ostermünchen und Kirnstein für den Querschnitt Grenze D/A hinsichtlich der Zugmengen folgende Ansätze für das Schallgutachten zugrunde gelegt: Fernverkehr: 22 Züge Güterverkehr: 196 Züge

- Ein Mitglied fragt, warum nicht die maximal möglichen Zugzahlen für die Schallberechnungen angenommen würden. Christian Tradler antwortet, dass die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschluss gültigen Prognosezugzahlen für das finale Schallgutachten zugrunde gelegt würden.
- Ein Mitglied fragt, ob auch Stellen gefunden worden seien, wo passiver Lärmschutz vonnöten sei. Martin Crljenkovic antwortet, in sehr geringem Umfang seien derzeit auch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorgesehen.
- Ein Mitglied fragt, welche Rolle die Zugzahlen bei der Berechnung von Emissionen spielten. Martin Crljenkovic erklärt, die Berechnung erfolge logarithmisch. Doppelt so viele Züge würden drei Dezibel Unterschied in der Lärmberechnung ausmachen. Zur Erläuterung führt er aus, dass es psycho-akustische Studien gebe, nach denen man ab ca. zehn Dezibel das Geräusch als doppelt so laut wahrnehme, drei Dezibel lägen entsprechend an der gerade noch wahrnehmbaren Schwelle.
- Ein Mitglied fragt, ob der Spitzenschalldruckpegel bei der Begegnung zweier Züge berücksichtigt werde. Martin Crljenkovic erklärt, nicht der Spitzenschalldruckpegel gehe in die Bewertung ein, sondern der Beurteilungspegel. Die Berechnungen erfolgten stringent nach der Schall 03.

Grundlagen Erschütterungsschutz

Martin Crljenkovic stellt die Grundlagen des Erschütterungsschutzes vor (Folien 11-12).

Lagepläne des Planungsabschnitts Ostermünchen-Innleiten

Torsten Brähler und Robert Minkus, Projektleiter und Teilprojektleiter der beauftragten Ingenieurgesellschaft ABS 36 – Ostermünchen–Innleiten, stellen die Lagepläne für den gesamten Planungsabschnitt Ostermünchen-Innleiten gemäß dem aktuellen Stand der Planung vor. Die Darstellung beinhaltet die beiden Planungsalternativen der Verlegung (Folien 13-26) bzw. des Beibehalts Bahnhof Ostermünchen (Folie 27-39), die Planungsalternativen Damm (Folien 42-49) und Vorlandbrücke (Folien 50-56) sowie einen alternativenunabhängigen Bereich zwischen Thonbichl und Ödenhub (Folie 41). Weiterhin dargestellt ist der aktuelle Planungsstand zu den Stra-

ßenkreuzungen (Straßen- u. Eisenbahnbrücken), der Anpassung und dem Neubau von Wegeführungen, der Anpassung von Gewässern, Entwässerungs- bzw. Vorflutanlagen (z. B. Versickerungsbecken) sowie Bereiche mit Maßnahmen zum Schallschutz.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, warum der barrierefreie Zugang bei der Alternative „Verlegung Bahnhof Ostermünchen“ mit Rampen und nicht mit Aufzügen geplant werde. Dieter Müller erklärt, diese Variante sei gewählt worden, da es bei Rampen im Gegensatz zu Aufzügen kein Risiko für Ausfälle gebe.
 - Das Mitglied bekräftigt, dass eine Ausplanung mit Aufzügen bevorzugt werde, Dieter Müller nimmt dieses Anliegen zur Kenntnis.
- Ein Mitglied weist daraufhin, dass die Überführung des Wirtschaftswegs Haslau-Hilperting (Folie 24) möglichst auch von Tiefladern (von mindestens 30 Tonnen und einer Länge von 18 Metern) des Landwirtschaftsverkehrs befahrbar sein sollte. Torsten Brähler antwortet, die Wegeführung der Überführung sei gemäß der Richtlinie für landwirtschaftlichen Wegebau (DWA-A 904) für landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt (definiert als Hauptwirtschaftsweg mit einem Mindestradius von 25 Metern).
 - Ein Mitglied weist darauf hin, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge größer und schwerer würden, dies sollte in der Planung berücksichtigt werden.
- Ein Mitglied fragt, was mit dem Absetzmaterial in den Absetzbecken geschehe. Robert Minkus antwortet, das Absetzbecken müsse regelmäßig gereinigt und das Absetzmaterial entsorgt werden.
 - Ein Mitglied fordert, dass die Absetz- und Drosselbecken möglichst flächenschonend geplant werden müssten. Dieter Müller antwortet, bereits jetzt habe man möglichst flächenschonende Standorte für die Absetz- und Drosselbecken gewählt, wie beispielsweise bei der Anordnung zwischen der Staatsstraße 2080 und der Neubaustrecke (Folie 25), weitere Optimierungen würden in der Entwurfsplanung untersucht.
- Ein Mitglied fragt, ob bei der Eisenbahnbrücke über den Inn auch die Möglichkeit eines begleitenden Fuß- und Radwegs vorgesehen sei. Dieter Müller antwortet, dies sei derzeit nicht vorgesehen, seitens des Landkreises und der Stadt Rosenheim gebe es kein Verlangen danach.
- Ein Mitglied fragt, ob durch den Damm Setzungen oder Verwerfungen einher gehen können, die kreuzende Wasserleitungen zerstören können. Steven Schäuble antwortet, dass dies umfangreich von Fachleuten untersucht würde und dass es Schutzkonzepte hierfür gebe.
- Ein Mitglied weist auf die trennende räumliche Wirkung des Damms gegenüber einer Brücke hin.

4. Ausblick

Arne Spieker gibt einen Ausblick zum weiteren Verlauf des Dialogs (Folie 57). Dieter Müller dankt für die Teilnahme und den guten Austausch.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 5. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten am 26.07.2023



NETZE

Brenner-Nordzulauf 5. Dialogforum

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

26.07.2023 | Schechen



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.

Aktuelle Themen

Nordzulauf: Rohbaustollen Angath angeschlagen

- Zwischen Schaftenau und Radfeld wird die ÖBB für den Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel eine mehr als 20 km lange Neubaustrecke errichten
- Ziele: Entlastung des Bahnhofs Wörgl und Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Schienenverkehr durch das Unterinntal
- Meilenstein: Am 26. Juni 2023 hat der Bau des 2,6 km langen Rohbaustollens Angath für die Neubaustrecke Schaftenau–Radfeld offiziell begonnen
- Der Rohbaustollen fungiert nach Inbetriebnahme des Eisenbahntunnels als Rettungstollen für den Haupttunnel



Aktuelle Themen

Fortschritte am Brenner-Basistunnel

Brenner-Basistunnel

- 2. Tunnelbohrmaschine im Baulos „Sillschlucht-Pfons“ des Brenner-Basistunnels nimmt Arbeit auf
- Die auf den Namen „Ida“ getaufte Maschine wird die westliche Hauptröhre 8,4 km des künftigen Eisenbahntunnels in Richtung Süden bohren
- Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Sommer 2028

Brenner-Südzulauf

- Erste Tunnelvortriebsmaschine erreicht die Baustelle Franzensfeste–Waidbruck
- Rete Ferroviaria Italiana (RFI), errichtet den 22,5 km langen Abschnitt zwischen Franzensfeste und Waidbruck



Insgesamt entsteht für den BBT ein 230 km langes Tunnelsystem. Bis dato wurden 160 Tunnelkilometer vorgetrieben.

Aktuelle Themen

Parlamentarische Befassung: Sachstandsbericht

Ausbauabschnitt Trudering–Grafiing

- 28.02.2023 Strukturierungsgespräch
- 19.04.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen
- 30.05.2023 Infotermin Dialogforum



Konsolidierte Kernforderungen als Beschlussvorlage für die kommunalen Gebietskörperschaften

Neubauabschnitte Grafiing–Grenze D/A

- 17.01.2023 Strukturierungsgespräch mit Landkreis und Stadt Rosenheim sowie Landkreis Ebersberg

Landkreis Ebersberg:

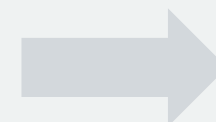
- 17.04.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen
- 31.05.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen PA1 Grafiing–Ostermünchen



Erster Entwurfsstand der von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

Landkreis Rosenheim:

- 15.03.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen



Erarbeitung eines ersten Entwurfs unter Koordination des Landkreises Rosenheim.

Blick in die Planungswerkstatt

A thick red horizontal line is positioned below the main title.

Grundlagen schalltechnische Untersuchungen

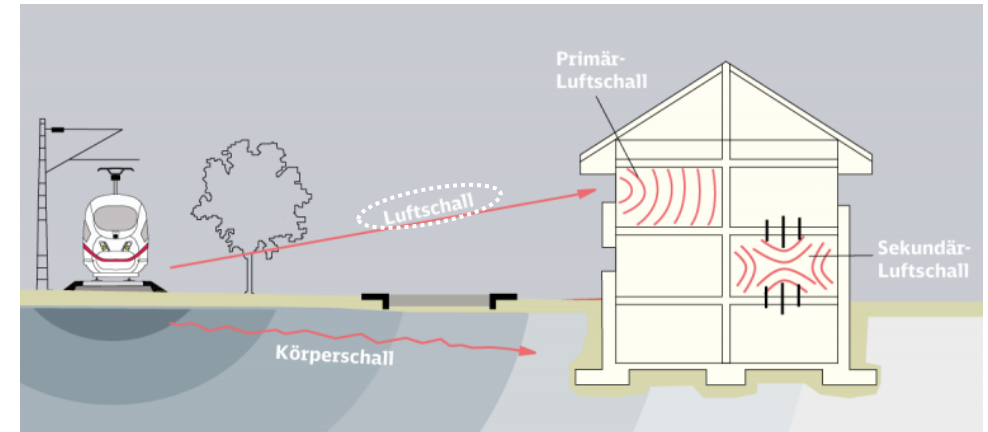
Blick in die Planungswerkstatt

Grundlagen schalltechnische Untersuchung

- Züge erzeugen Schwingungen, welche in der Umgebung u.a. als Luftschall wahrgenommen werden
- Verkehrslärmschutz wird in BImSchG und BImSchV geregelt, insbesondere in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
- Für die Berechnung von Schienenverkehrslärm (Emissionen und Immissionen) gilt die Anlage 2: Schall 03

Zweistufiges Berechnungsverfahren:

- Berechnung der Emissionen der Strecke
 - Berechnung der Immissionen durch Schallausbreitung
-
- Berechnungen in der Vorplanung basieren auf Verkehrsmengen des Bemessungsfalls; Berechnungen in der Genehmigungsplanung erfolgen auf Basis der gültigen Zugzahlenprognose des Bundes
 - Es wird immer die Trassierungsgeschwindigkeit bzw. zulässige Höchstgeschwindigkeit für jede Zugart angesetzt
 - Es werden immer die Regelzuglängen angesetzt
 - Berechnungen liegen bei Schienenverkehr häufig mit mehreren Dezibel Reserve auf der sicheren Seite für Betroffene (z.B. aufgrund der Berücksichtigung meteorologischer Gegebenheiten)



Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

	Tag	Nacht
SO	57 dB(A)	47 dB(A)
WA	59 dB(A)	49 dB(A)
MI	64 dB(A)	54 dB(A)
GE	69 dB(A)	59 dB(A)

SO: Sondergebiete wie Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime
WA: reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
MI: Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Urbane Gebieten
GE: Gewerbegebiete

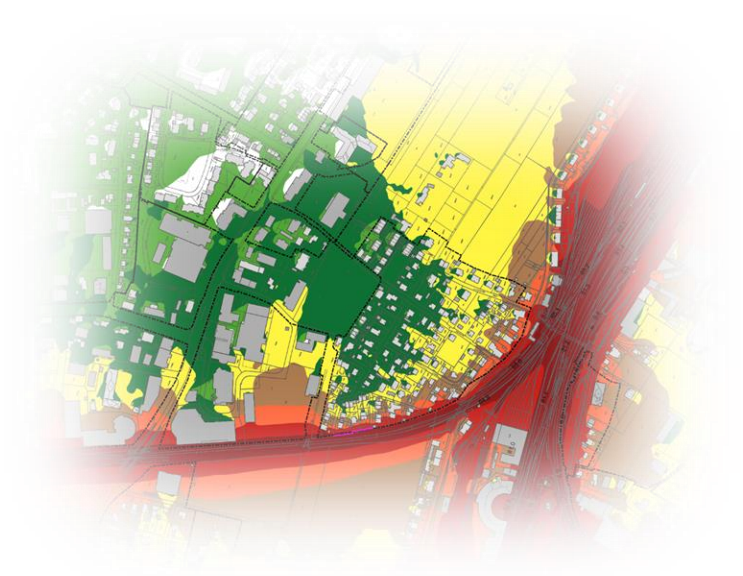
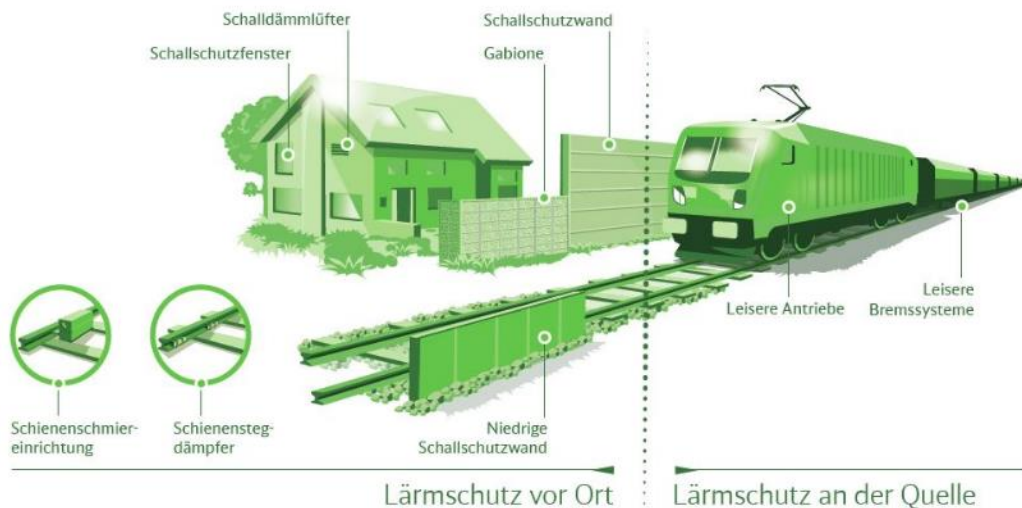
Blick in die Planungswerkstatt

Grundlagen schalltechnische Untersuchung

Warum Berechnung und nicht Schallmessung?

- Berechnungen sind auch bei einem Neubau möglich
- Berechnungen sind reproduzierbar
- Berechnungen können für nahezu beliebig viele Berechnungspunkte durchgeführt werden
- Berechnungen berücksichtigen die geplante Verkehrsbelastung
- Berechnungen legen die ausbreitungsgünstige (Mitwind-)Wetterlage zugrunde

Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz



Schutzmaßnahmen gegen Schallausbreitung:

- Maßnahmen an der Quelle: leisere Antriebe, leisere Bremssysteme, glatter Fahrspiegel („büG“), Schienenstegdämpfer oder -absorber
- Maßnahmen im Schallausbreitungsweg: Nutzung der Topographie, Schallschutzwände, Gabionen, ...

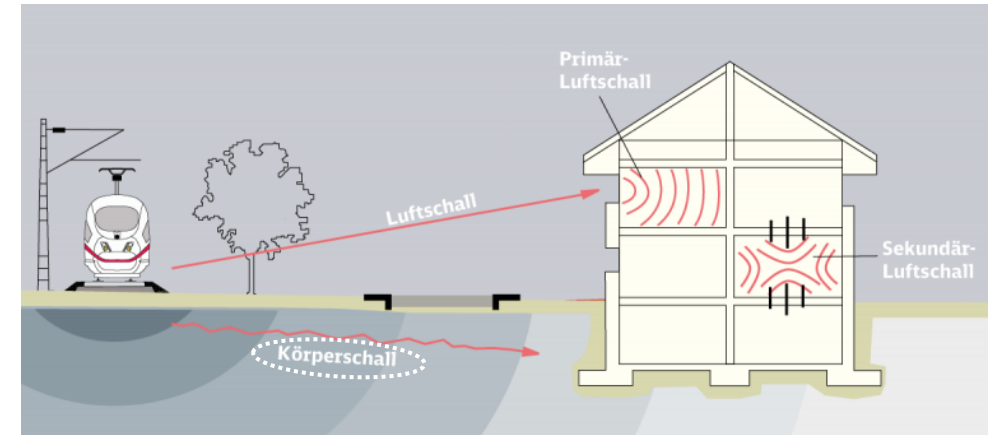
Blick in die Planungswerkstatt

Grundlagen Erschütterungsschutz

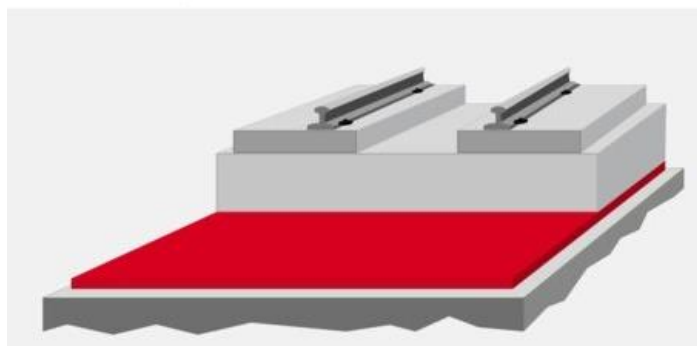
Blick in die Planungswerkstatt

Grundlagen Erschütterungsschutz

- Erschütterungen gehören zu den Immissionen, die im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genannt sind
- Züge erzeugen mechanische Schwingungen, diese werden u.a. als Körperschall über das Erdreich wellenförmig übertragen
- In einem Gebäude können durch die Wellen des Körperschalls Schwingungen auftreten welche als „sekundärer Luftschall“ wahrnehmbar werden können
- Beeinflussende Randbedingungen sind z. B. der Abstand zum Gleis, Zugart und -anzahl, der Baugrund und die Bauweise des Gebäudes



Masse-Feder-System mit elastischer Kunststoffmatte



- Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen sind z. B. besohlte Schwellen, Unterschottermatten oder Masse-Feder-Systeme
- Die Planung und Bemessung von Erschütterungsschutzsystemen erfolgt nach technischen Regelwerken wie beispielsweise DIN 4150, DB-RIL 820, VDI-Richtlinien
- Immissionen aus bestehenden Anlagen werden als Vorbelastung berücksichtigt

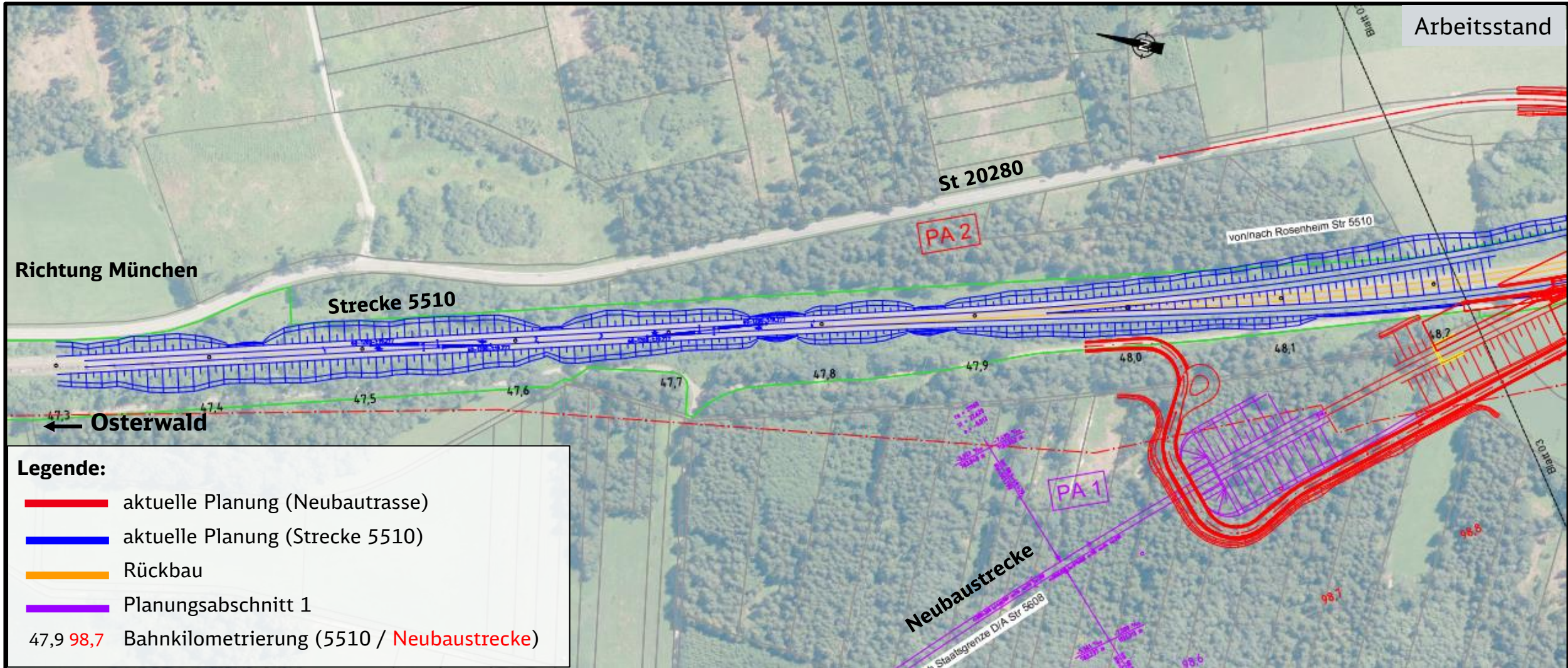
Blick in die Planungswerkstatt

Lagepläne Planungsalternative Verlegung
Bahnhof Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

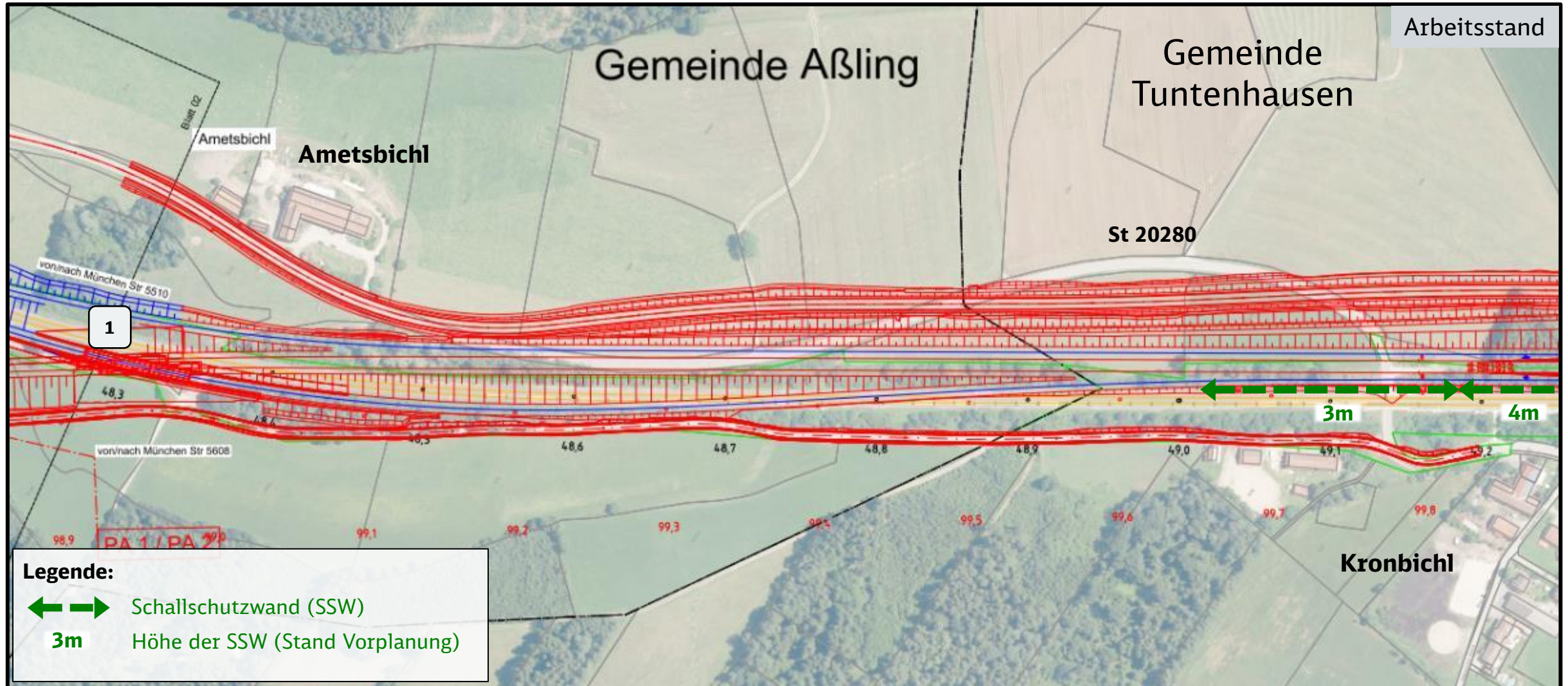
Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (1/13)

Arbeitsstand



Blick in die Planungswerkstatt

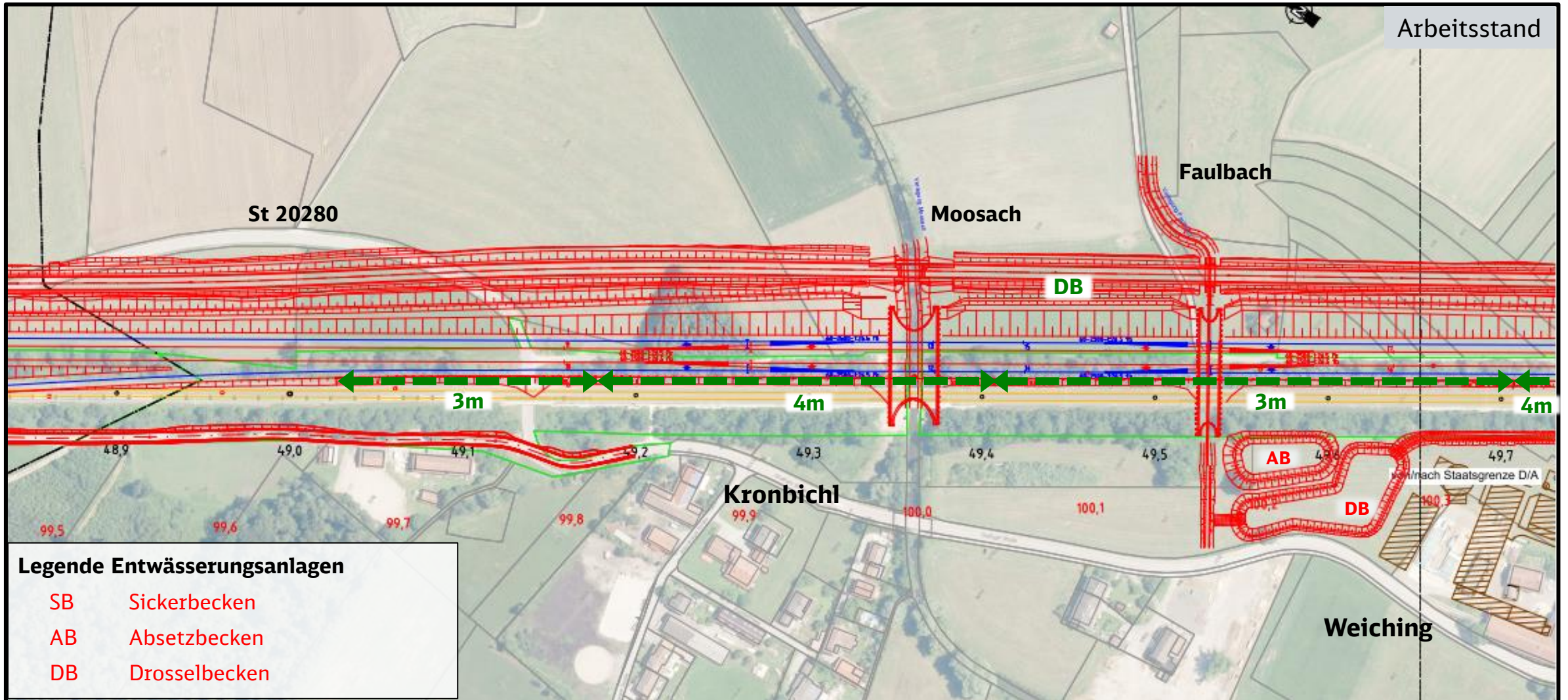
Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (2/13)



1 Nördliches Überwerfungsbauwerk

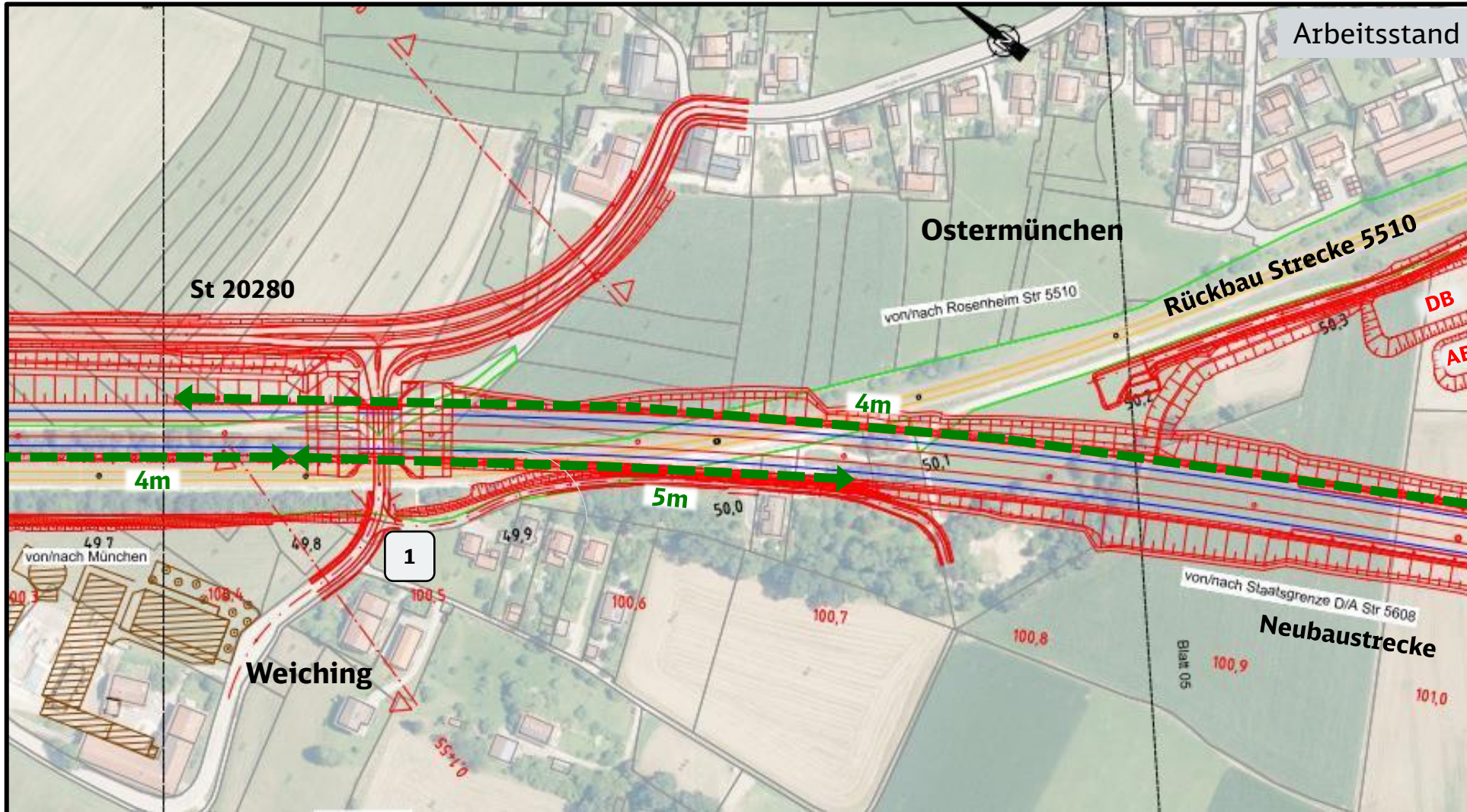
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (3/13)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (4/14)

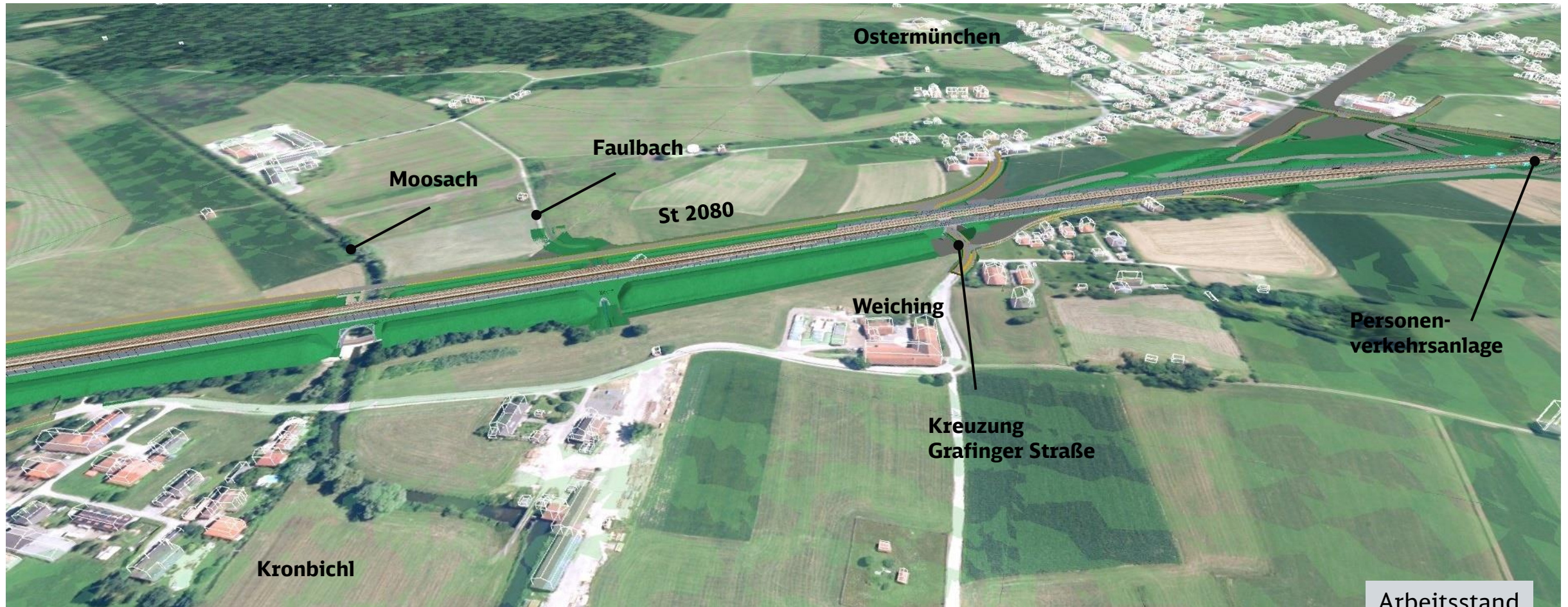


Arbeitsstand

1 Kreuzung mit Grafinger Straße

Blick in die Planungswerkstatt

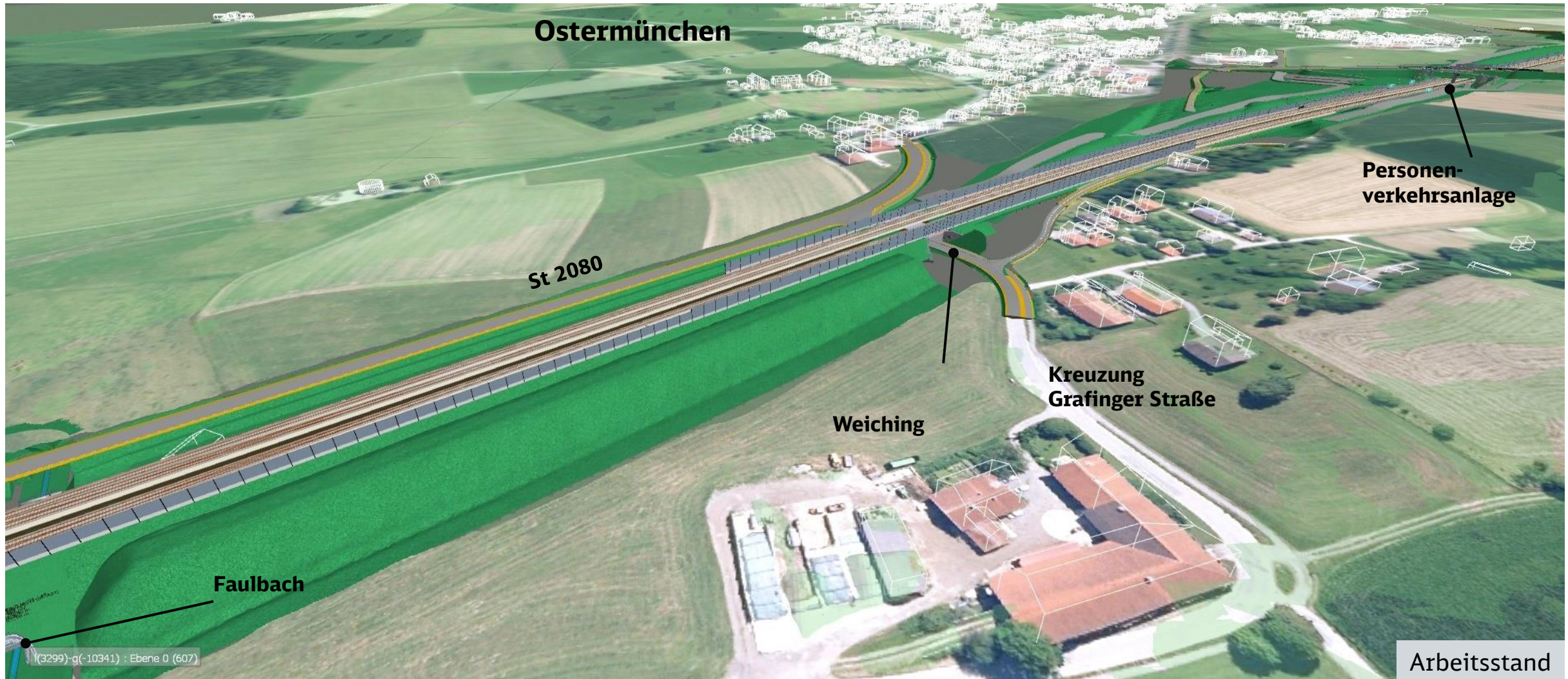
Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (5/13)



Arbeitsstand

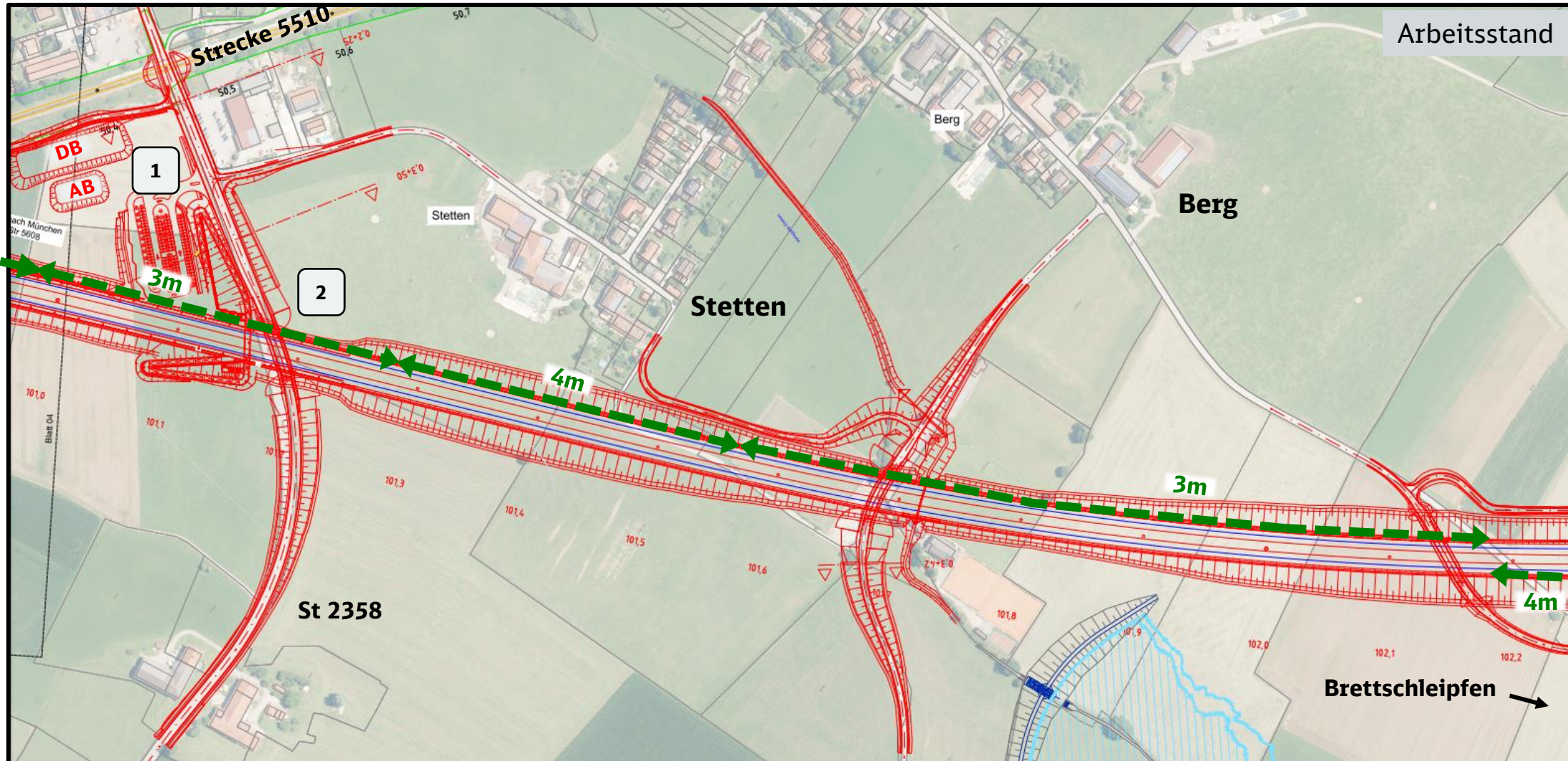
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (6/13)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (7/13)

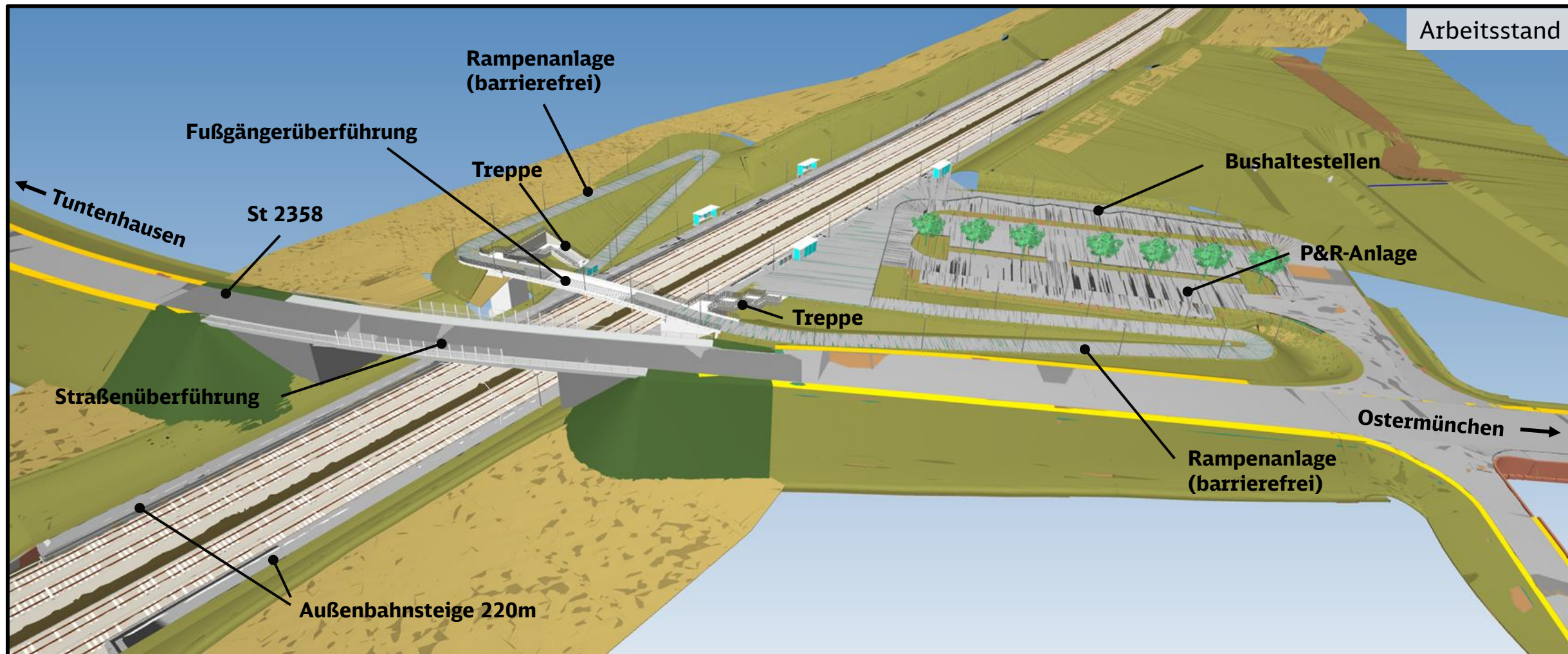


Arbeitsstand

- 1 P&R Anlage
- 2 Zwei Außenbahnsteige, Länge 220m

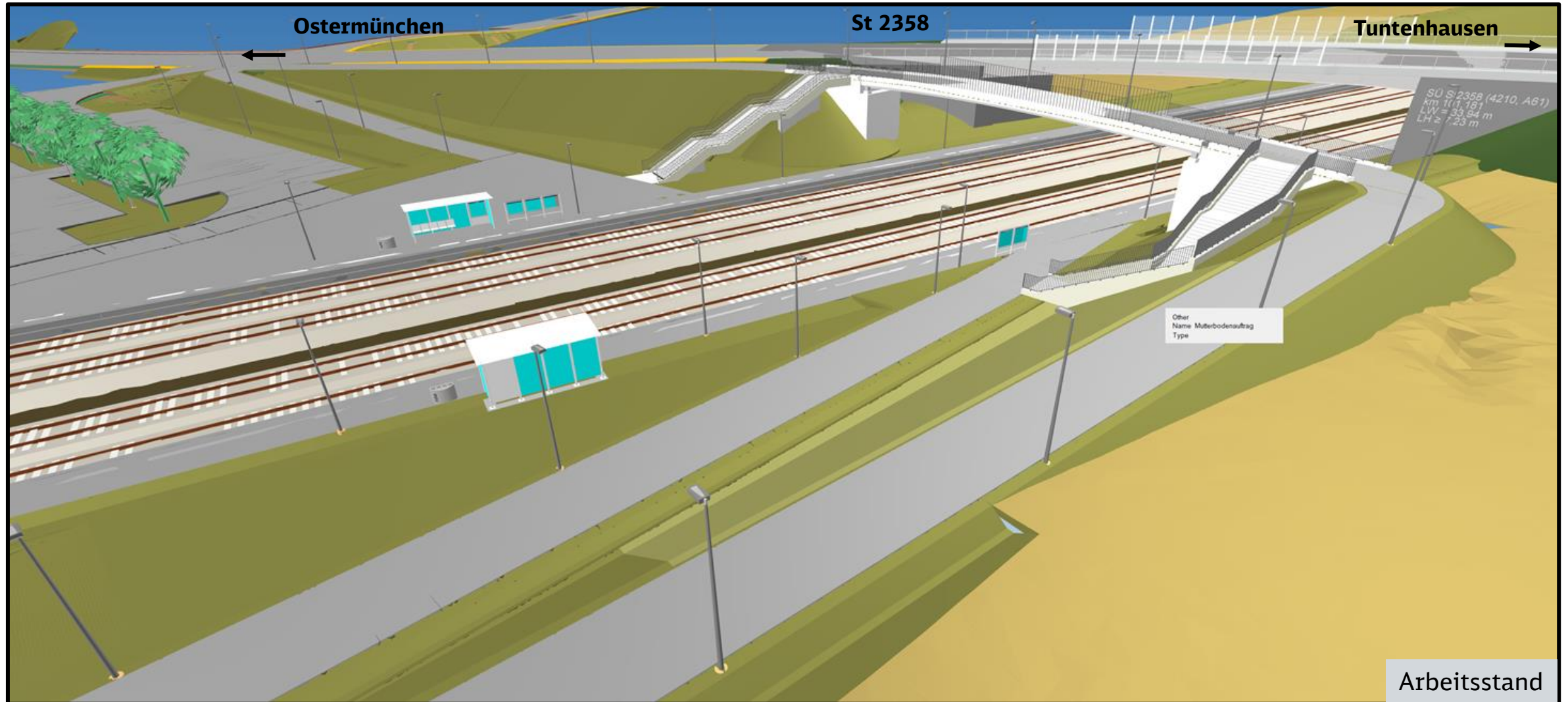
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (8/13)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (9/13)



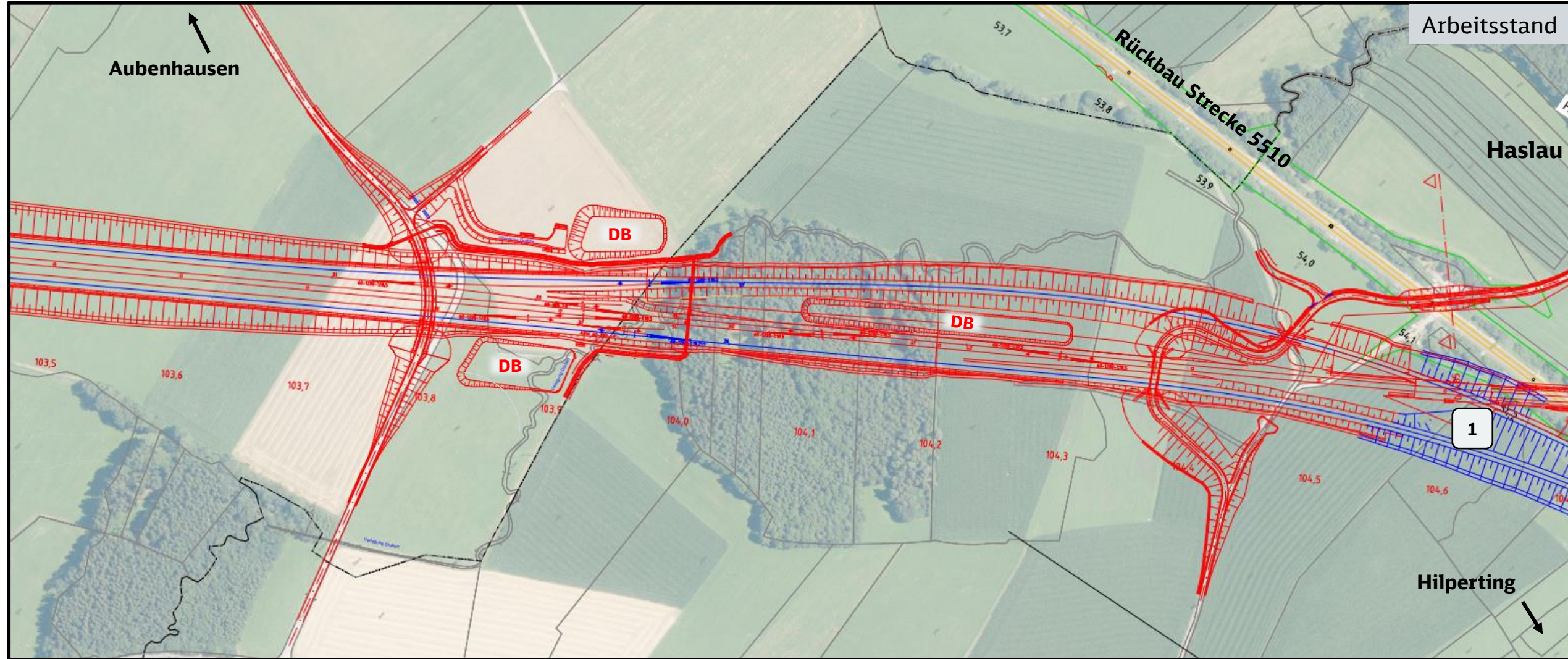
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (10/13)



Blick in die Planungswerkstatt

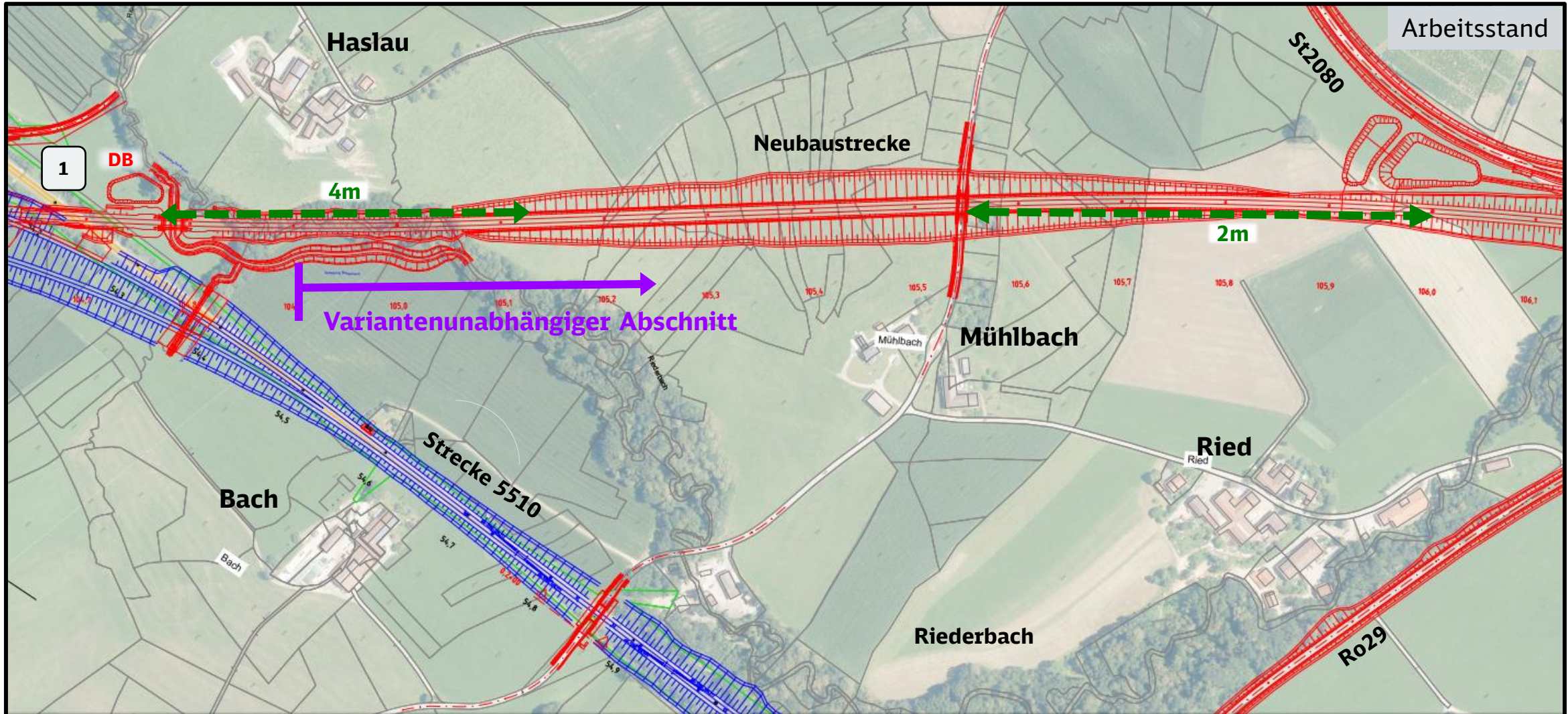
Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (11/13)



1 Kreuzungsbauwerk Riederbach

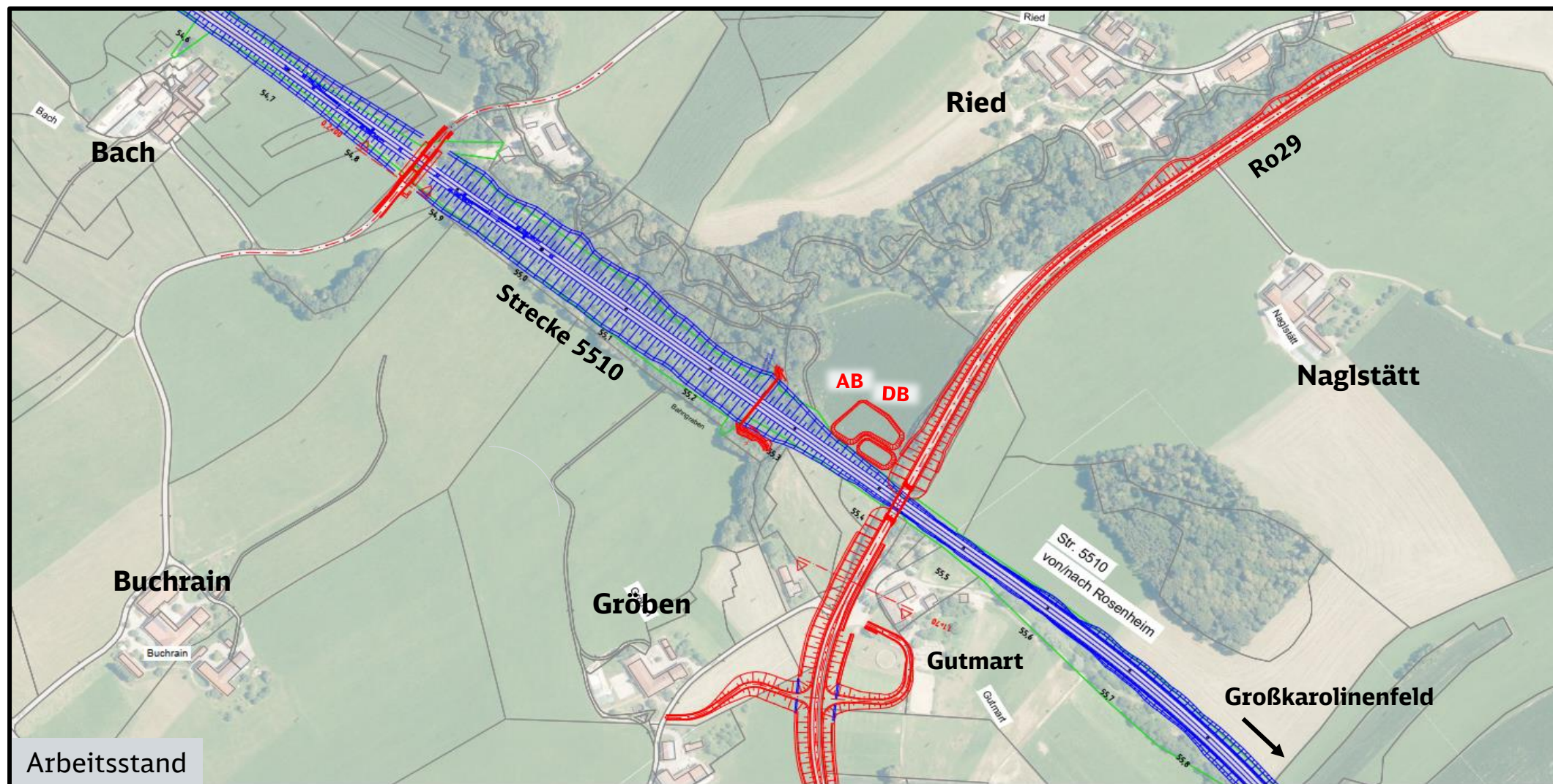
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (12/13)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Verlegung Bahnhof Ostermünchen (13/13)



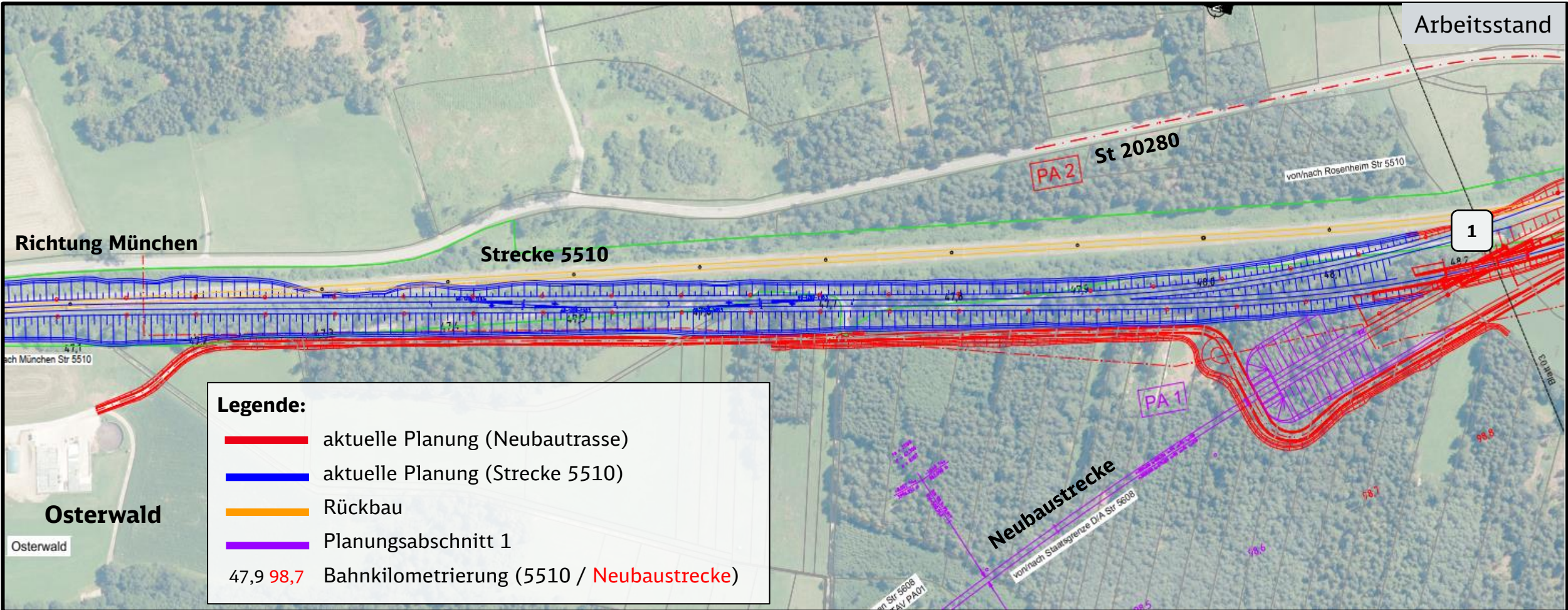
Blick in die Planungswerkstatt

Lagepläne Planungsalternative Beibehalt Bahnhof
Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (1/12)

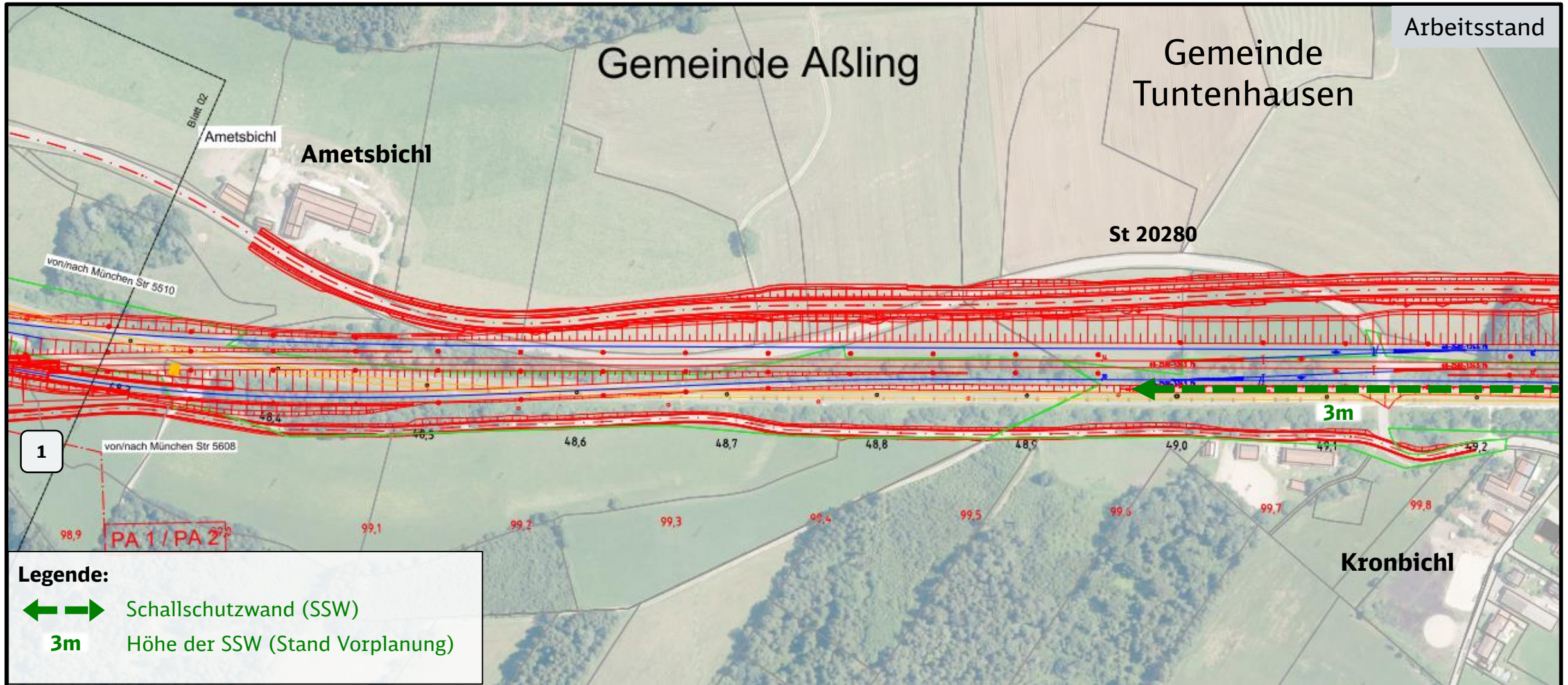
Arbeitsstand



1 Nördliches Überwerfungsbauwerk

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (2/12)



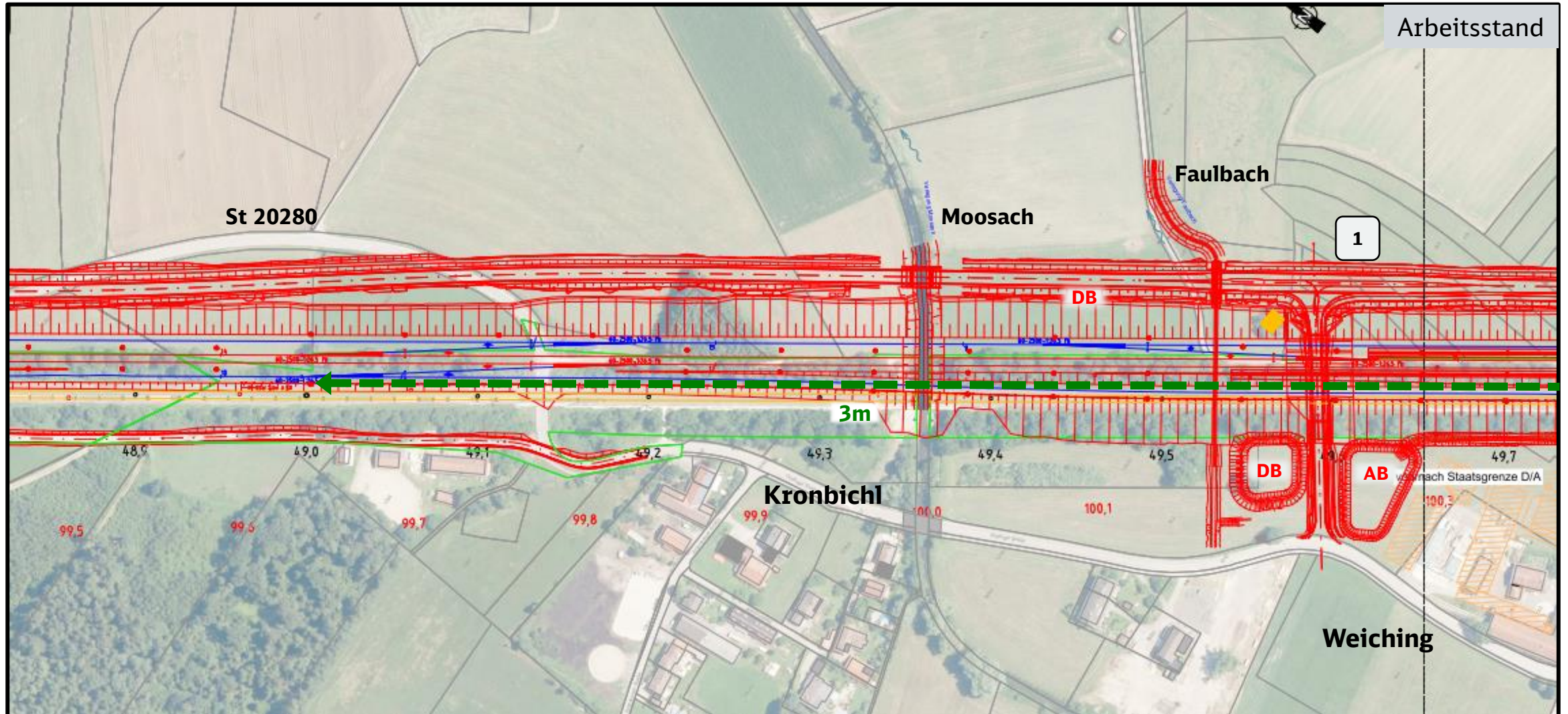
Legende:

- Schallschutzwand (SSW)
- 3m** Höhe der SSW (Stand Vorplanung)

1 Nördliches Überwerfungsbauwerk

Blick in die Planungswerkstatt

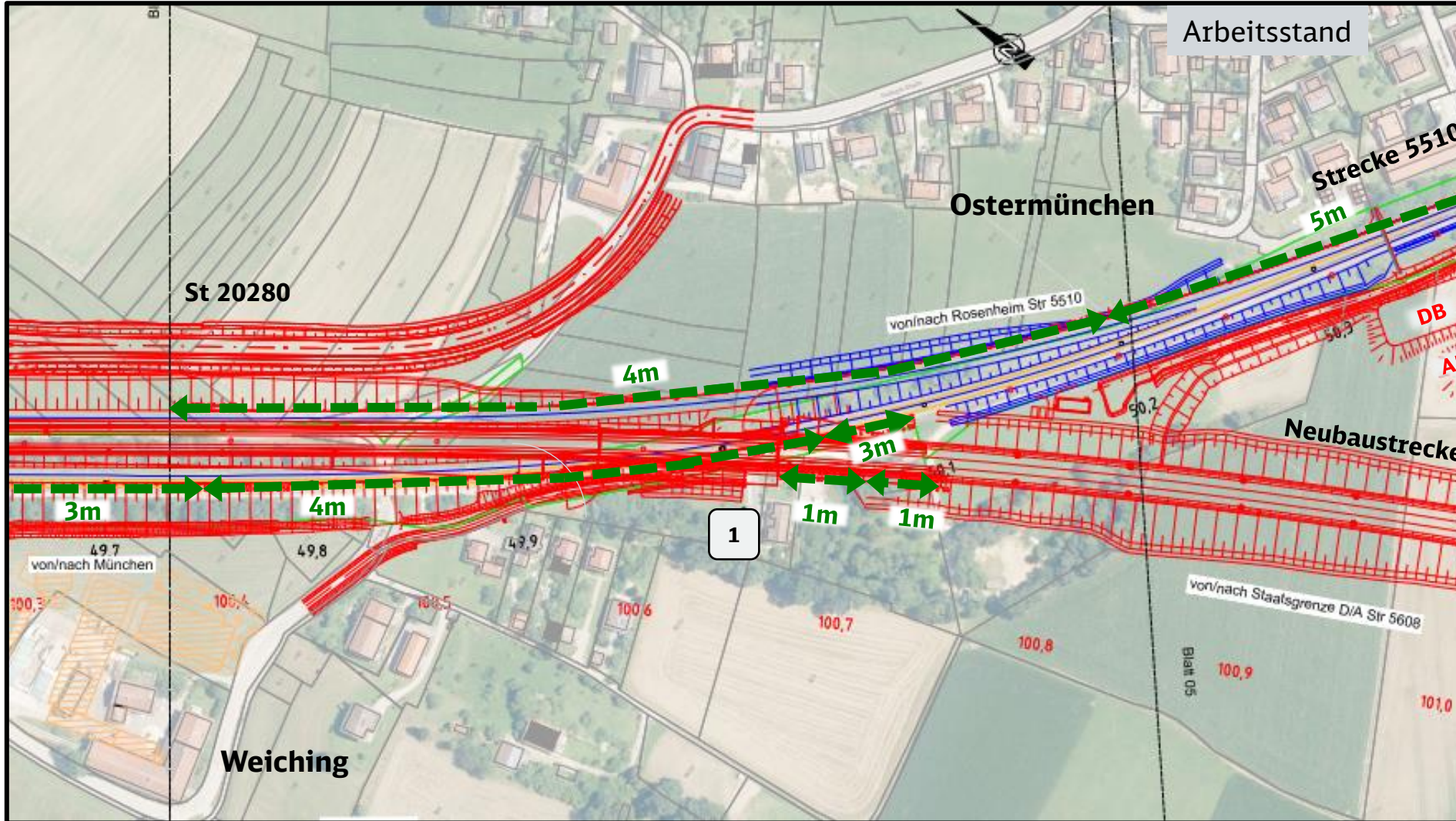
Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (3/12)



1 Kreuzung mit Grafinger Straße

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (4/12)

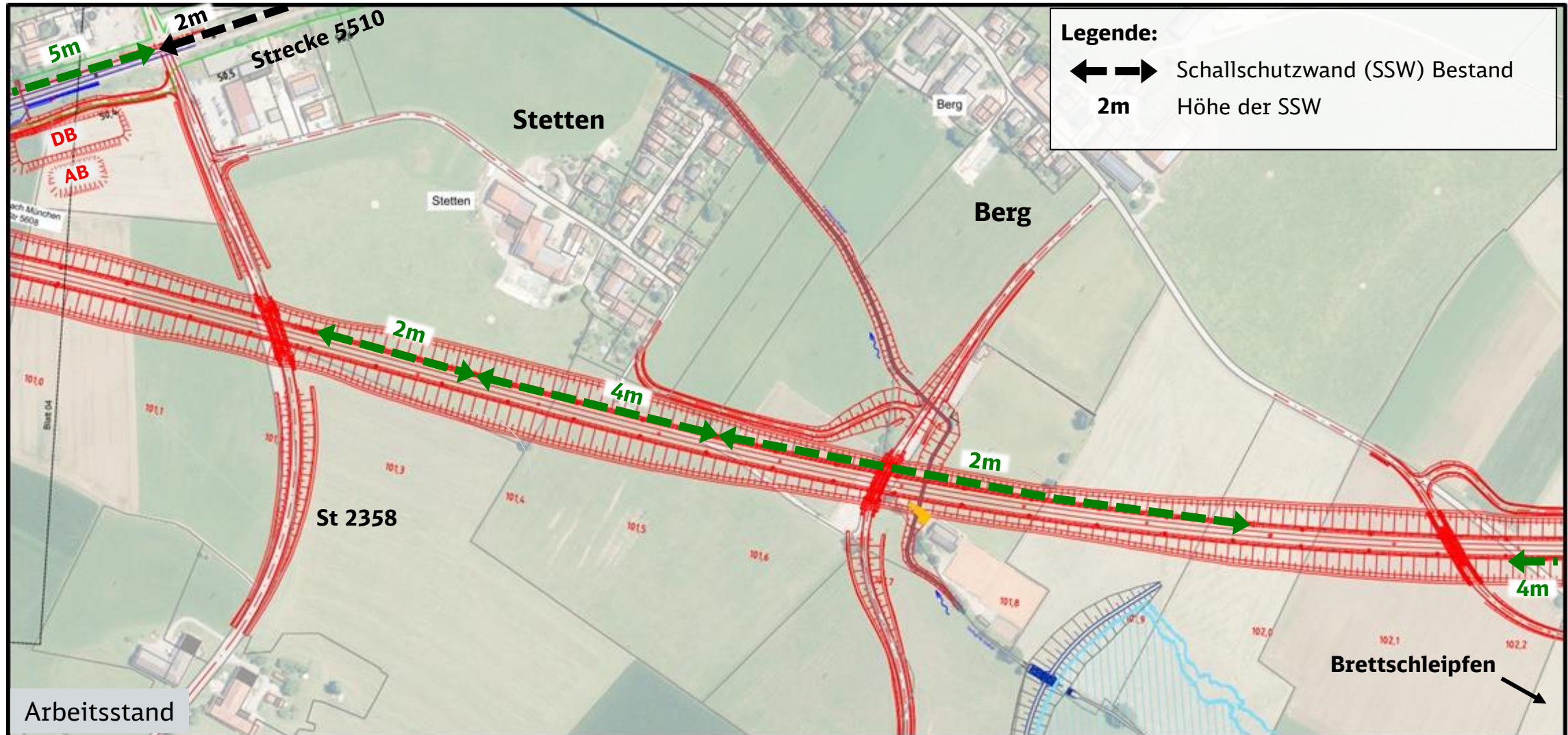


1

Nördliches Überwerfungsbauwerk

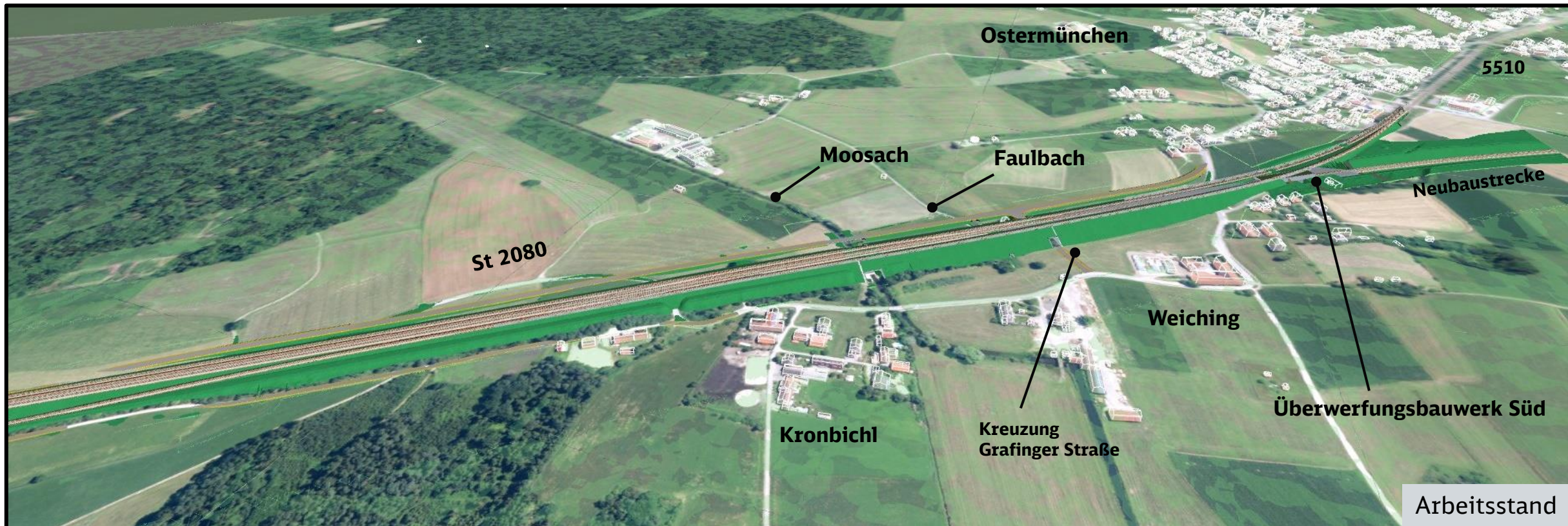
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (5/12)



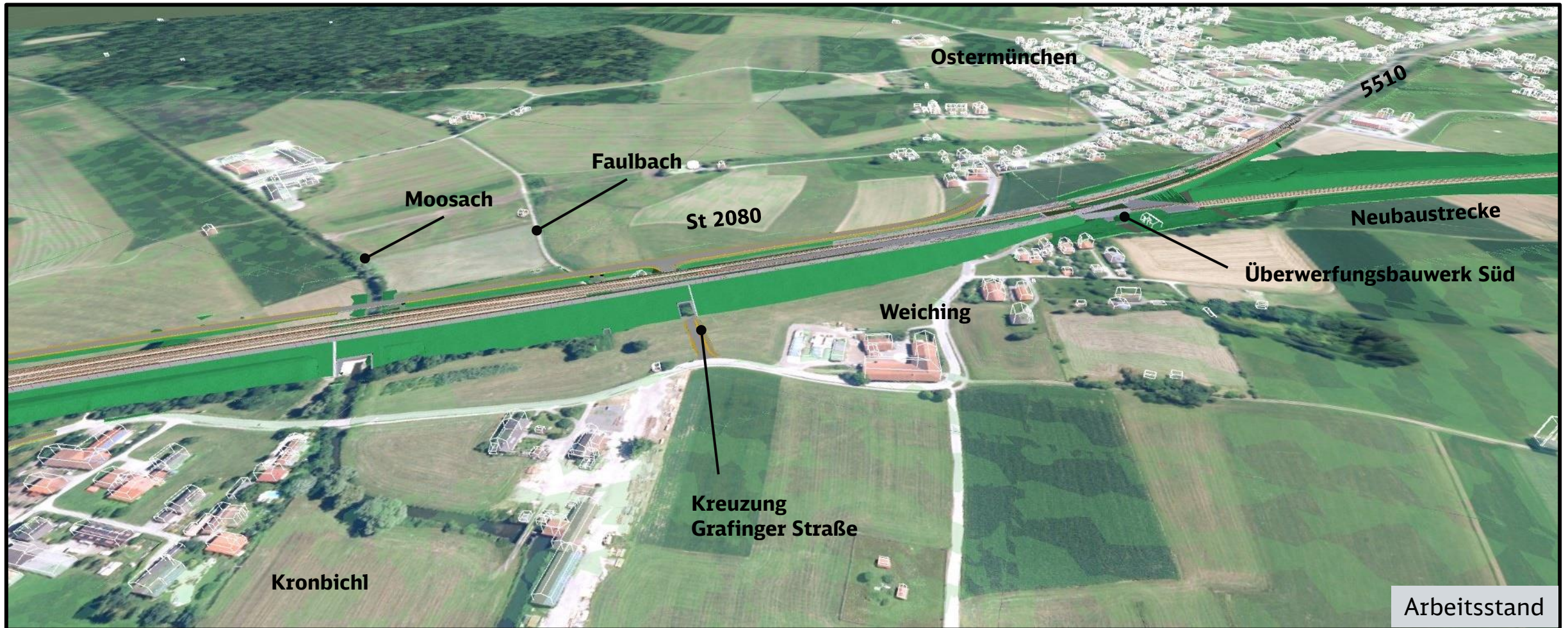
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (6/12)



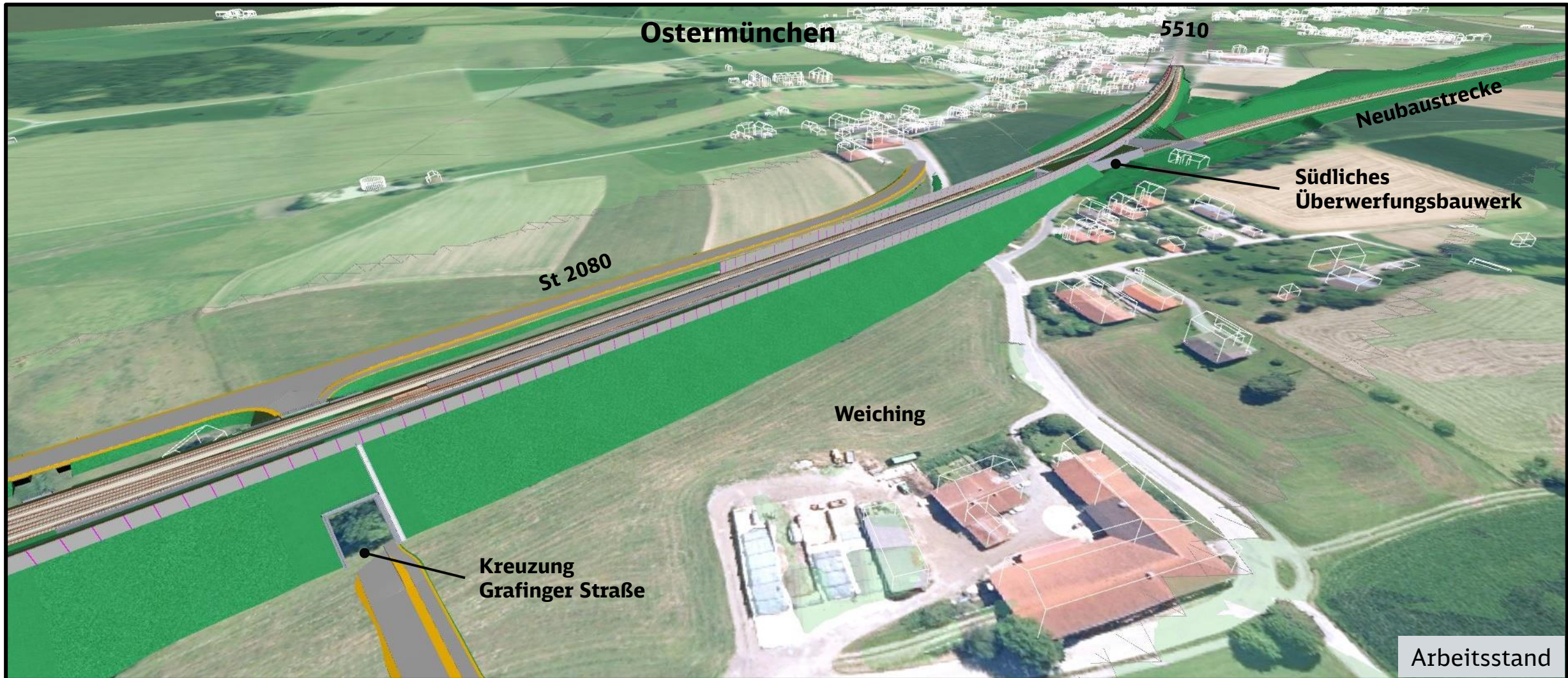
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (7/12)



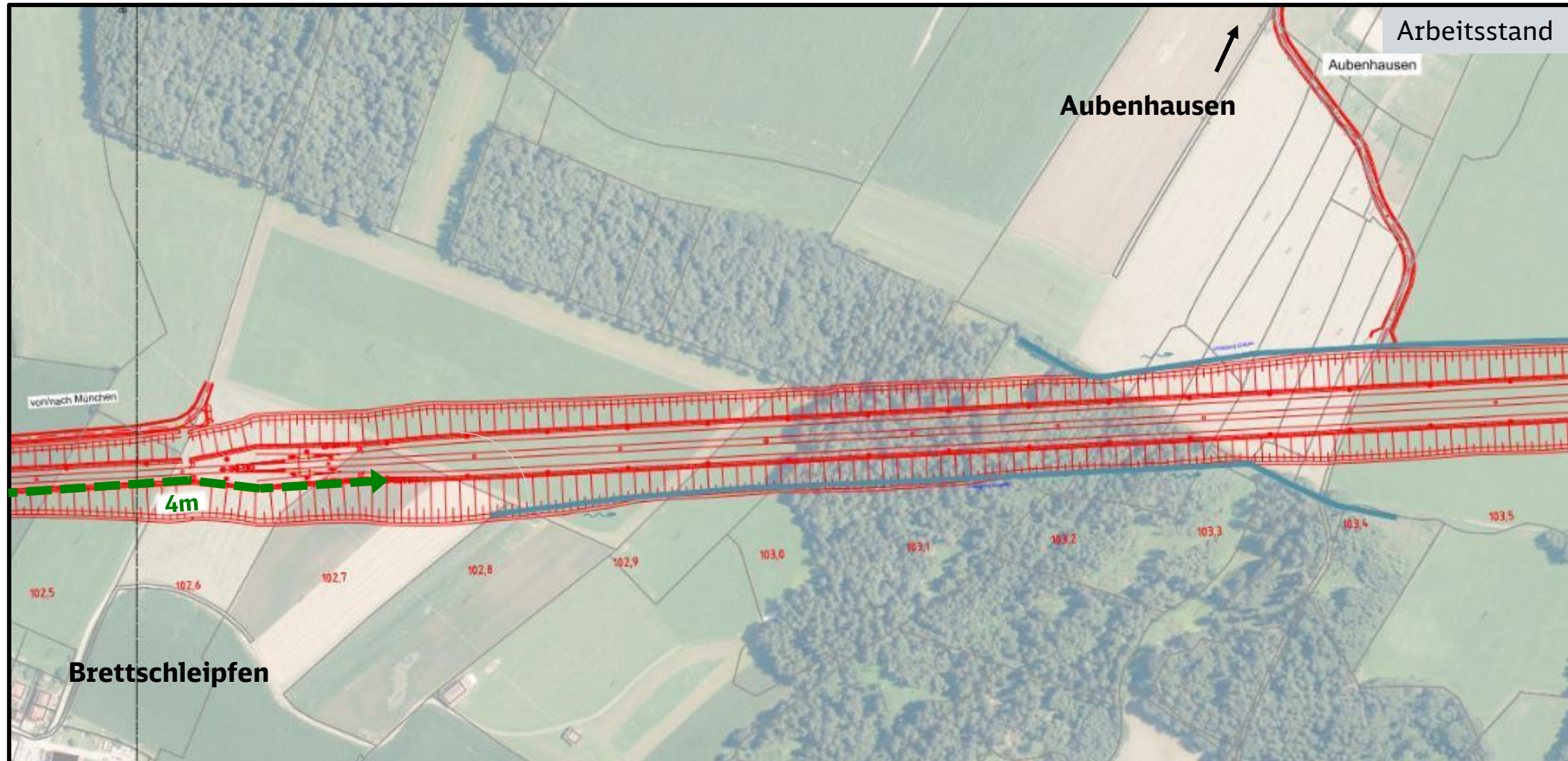
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (8/12)



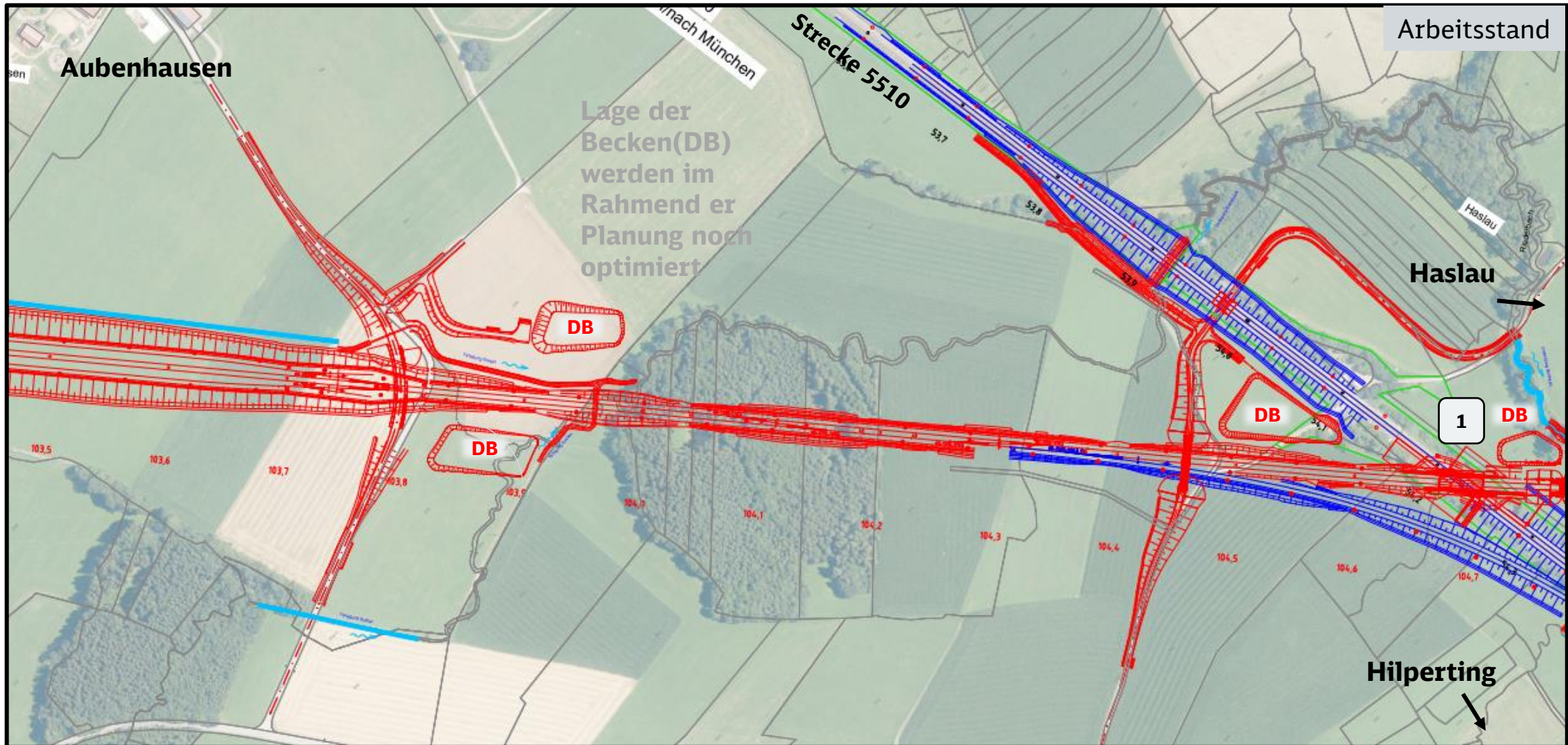
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (9/12)



Blick in die Planungswerkstatt

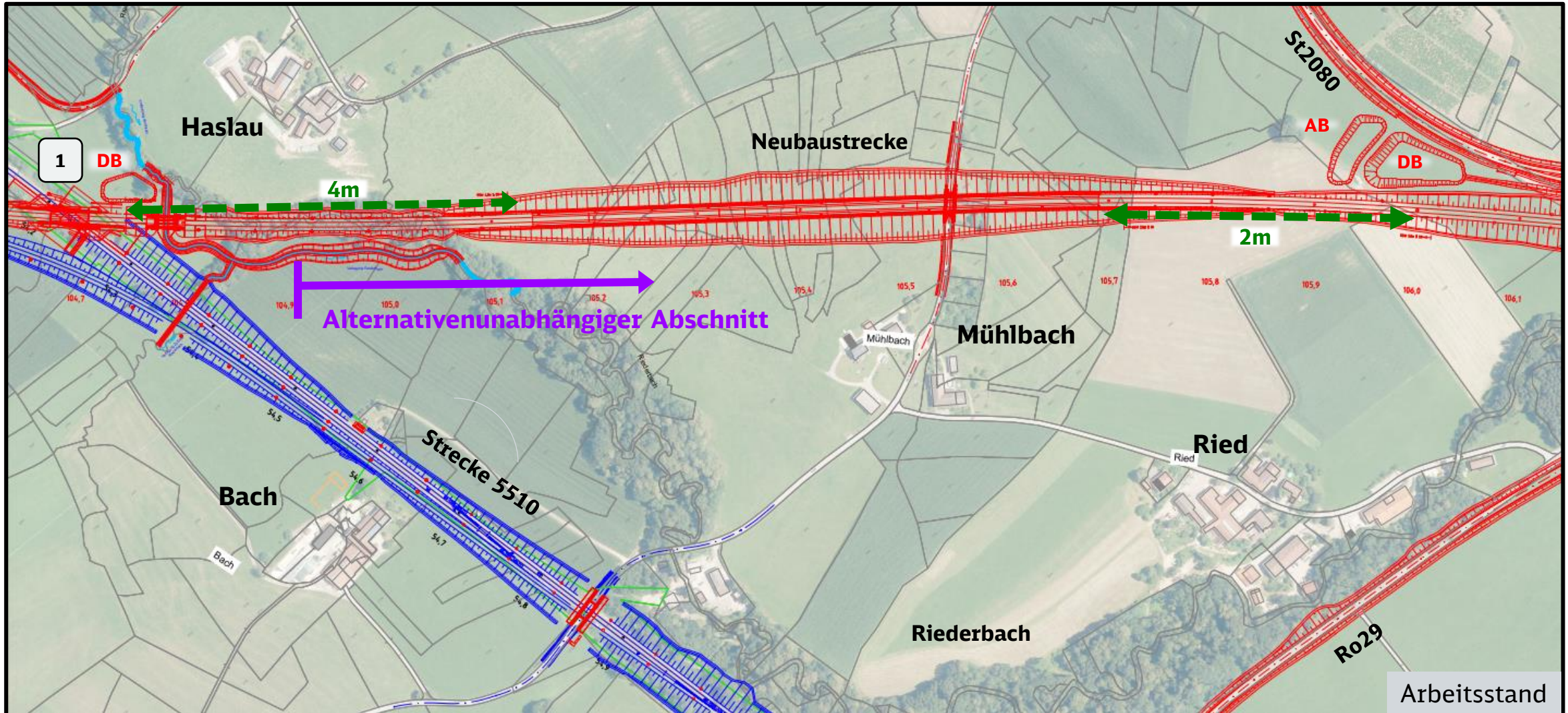
Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (10/12)



1 Kreuzungsbauwerk Riederbach

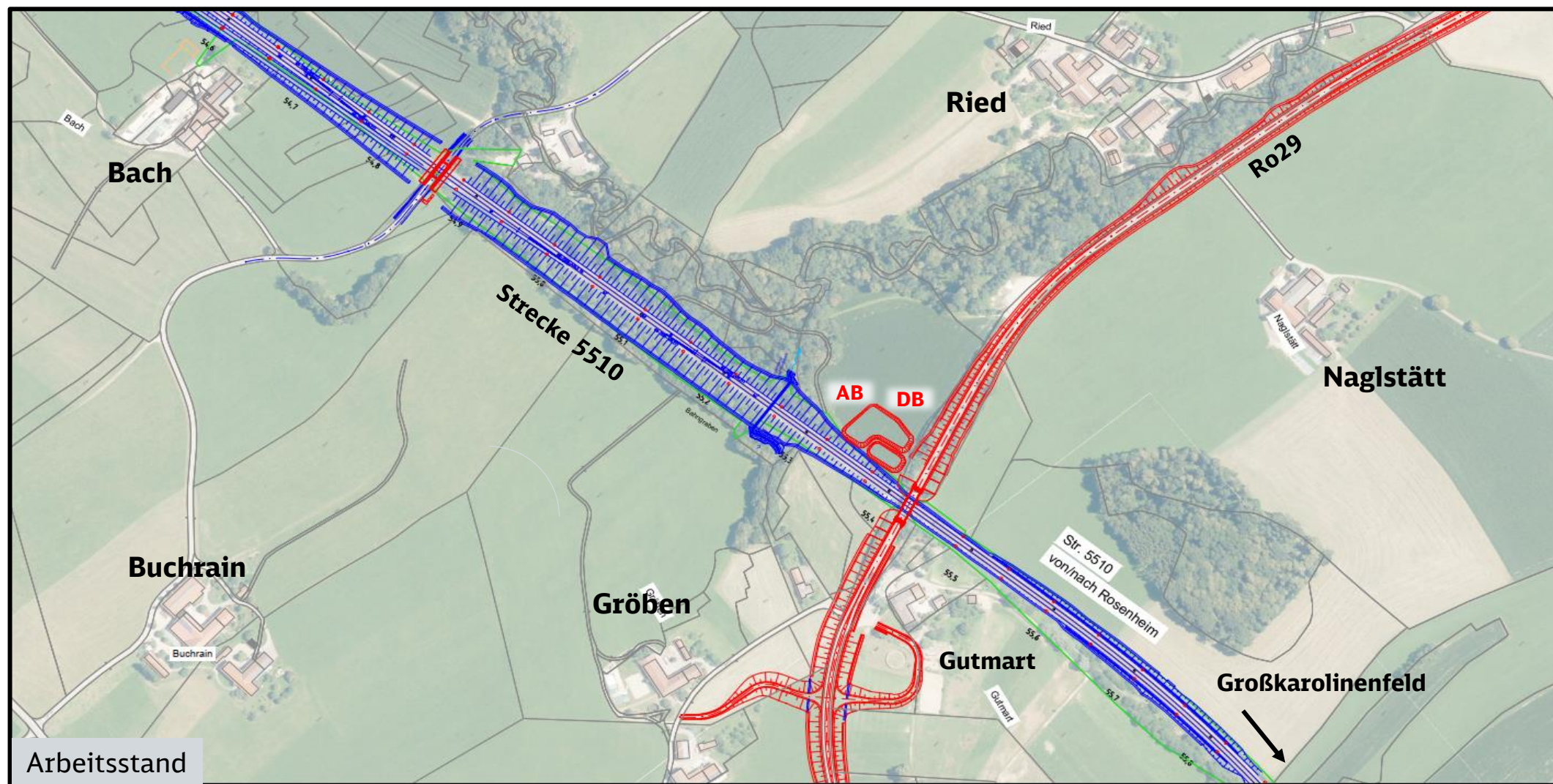
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (11/12)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Beibehaltung Bahnhof Ostermünchen (12/12)

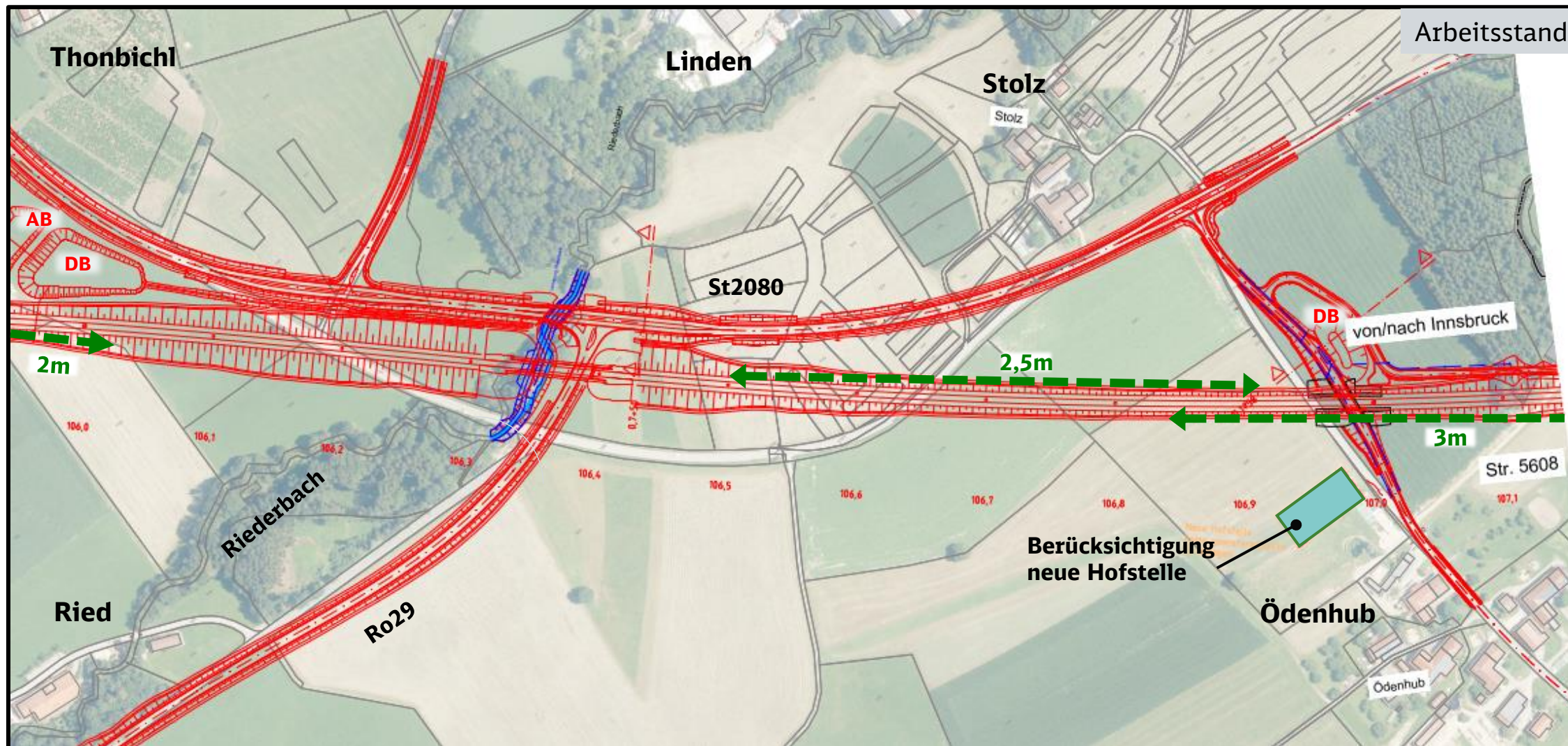


Blick in die Planungswerkstatt

Lagepläne alternativenunabhängiger Abschnitt

Blick in die Planungswerkstatt

Alternativenunabhängiger Abschnitt



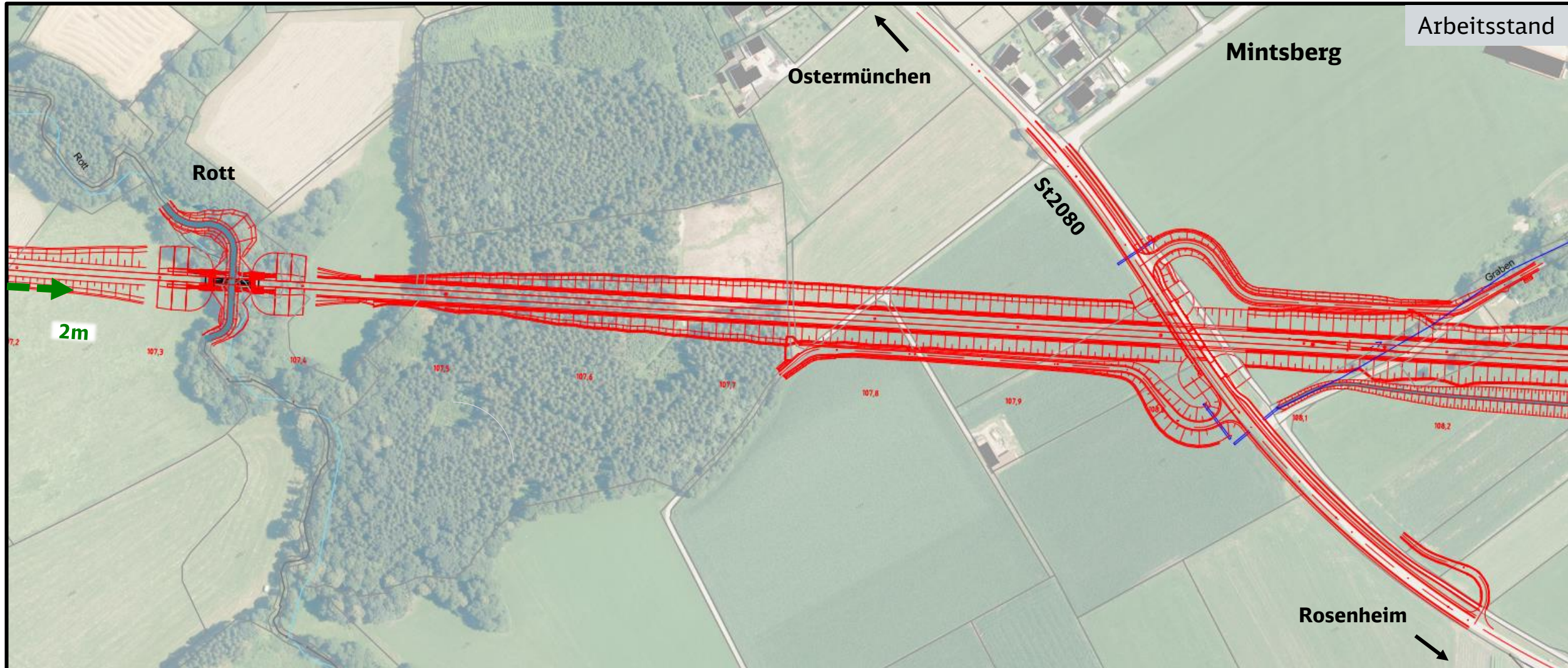
Blick in die Planungswerkstatt

Lagepläne Planungsalternative Damm

Blick in die Planungswerkstatt

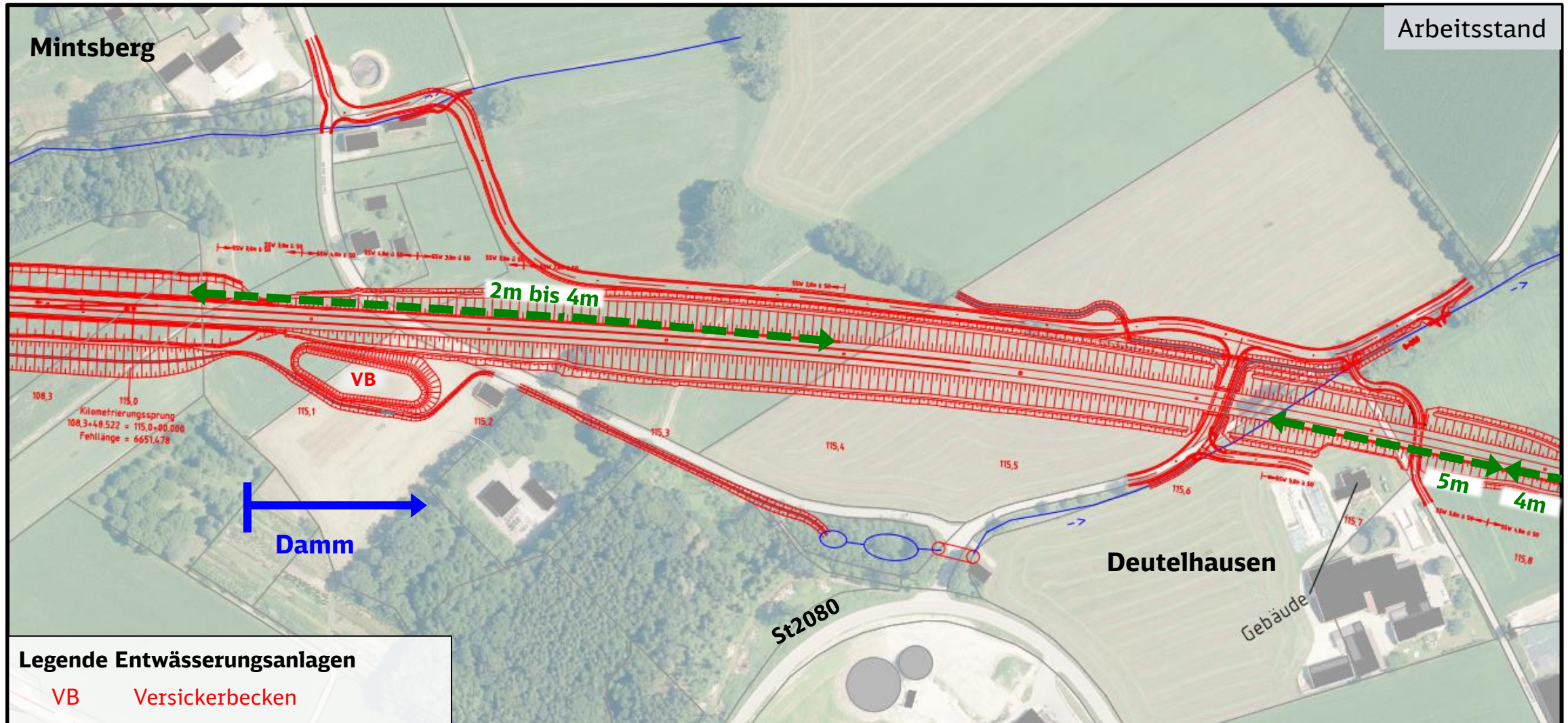
Planungsalternative Damm (1/7)

Arbeitsstand



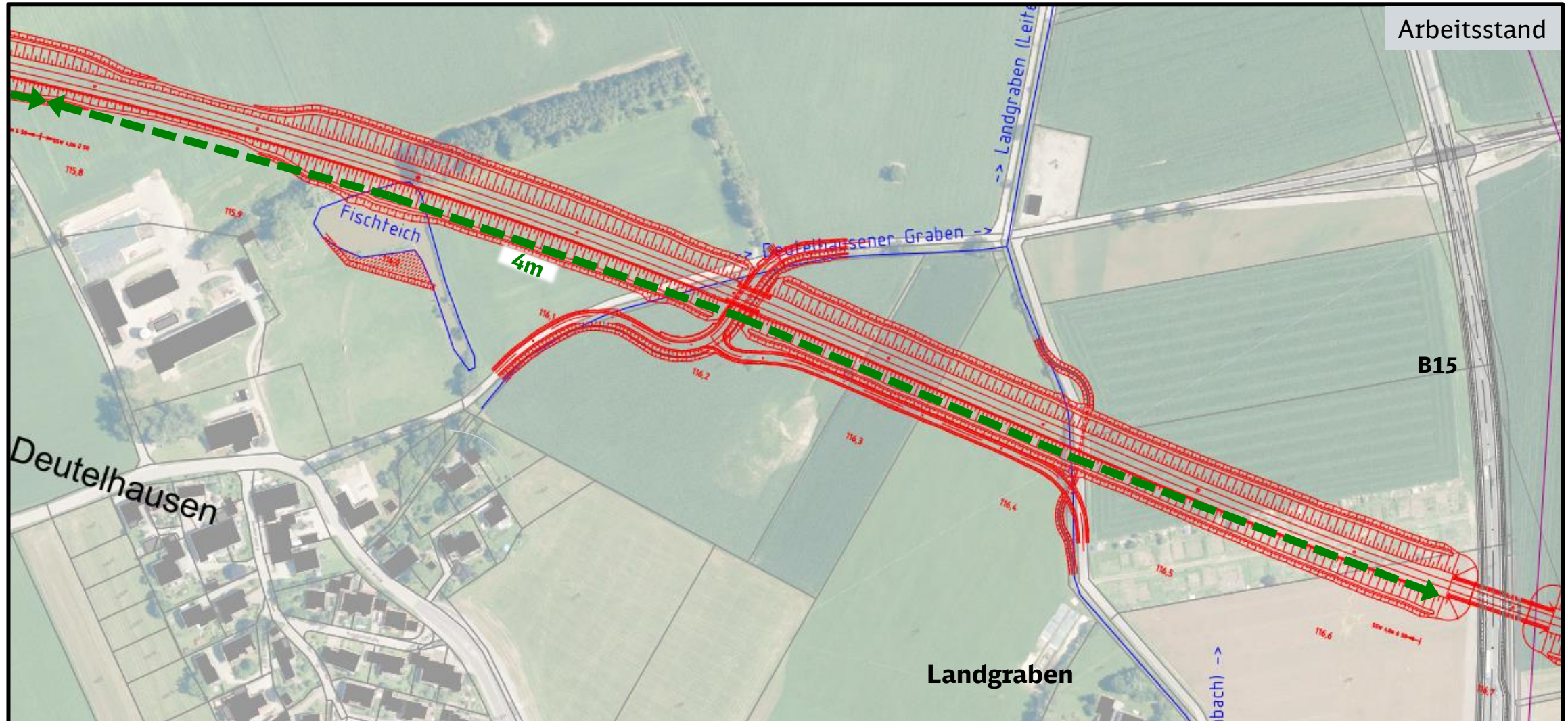
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (2/7)



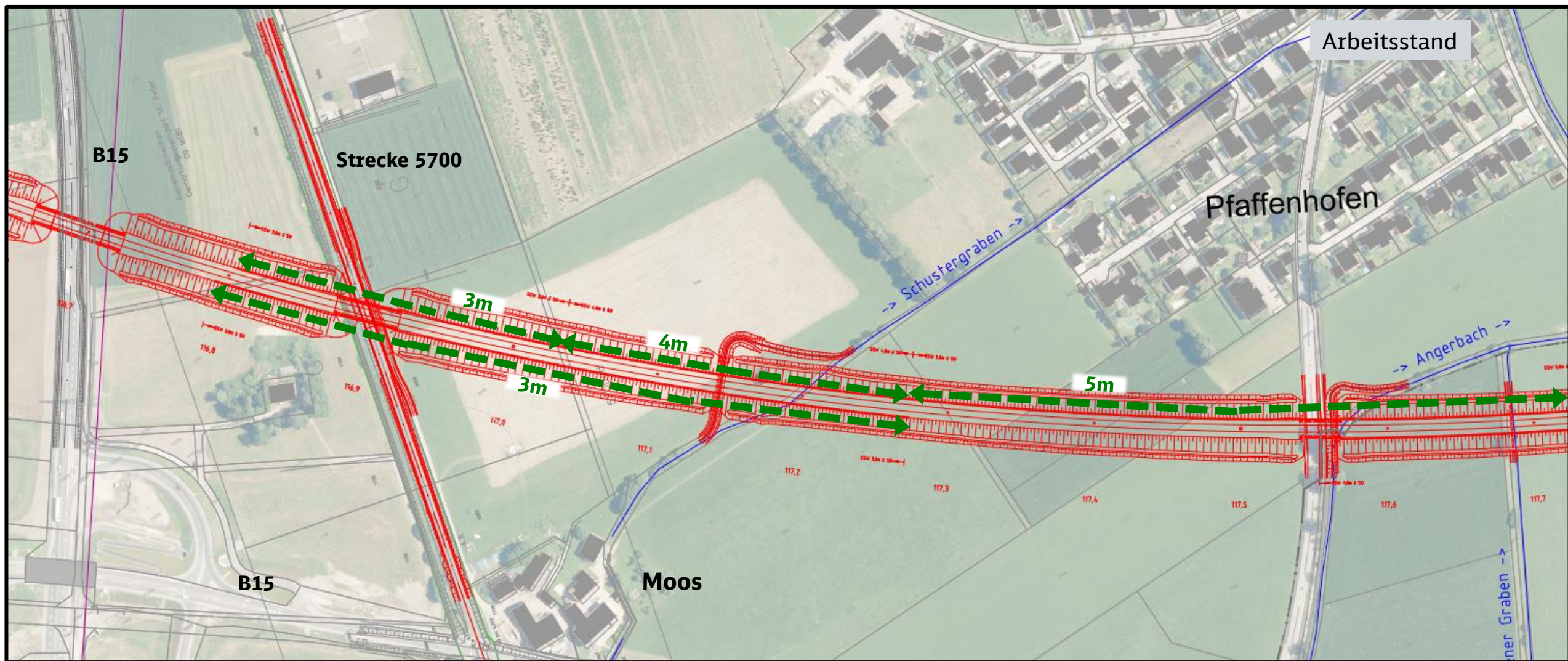
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (3/7)



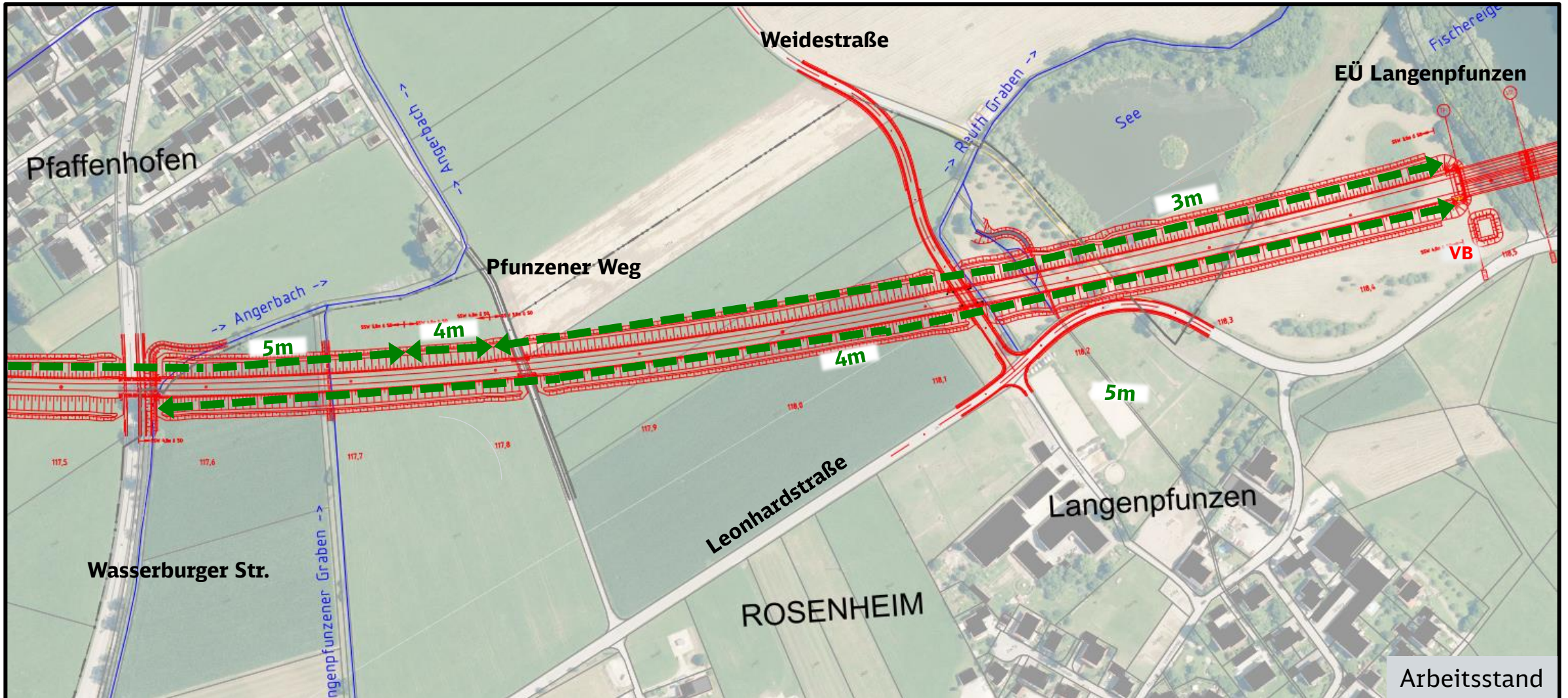
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (4/7)



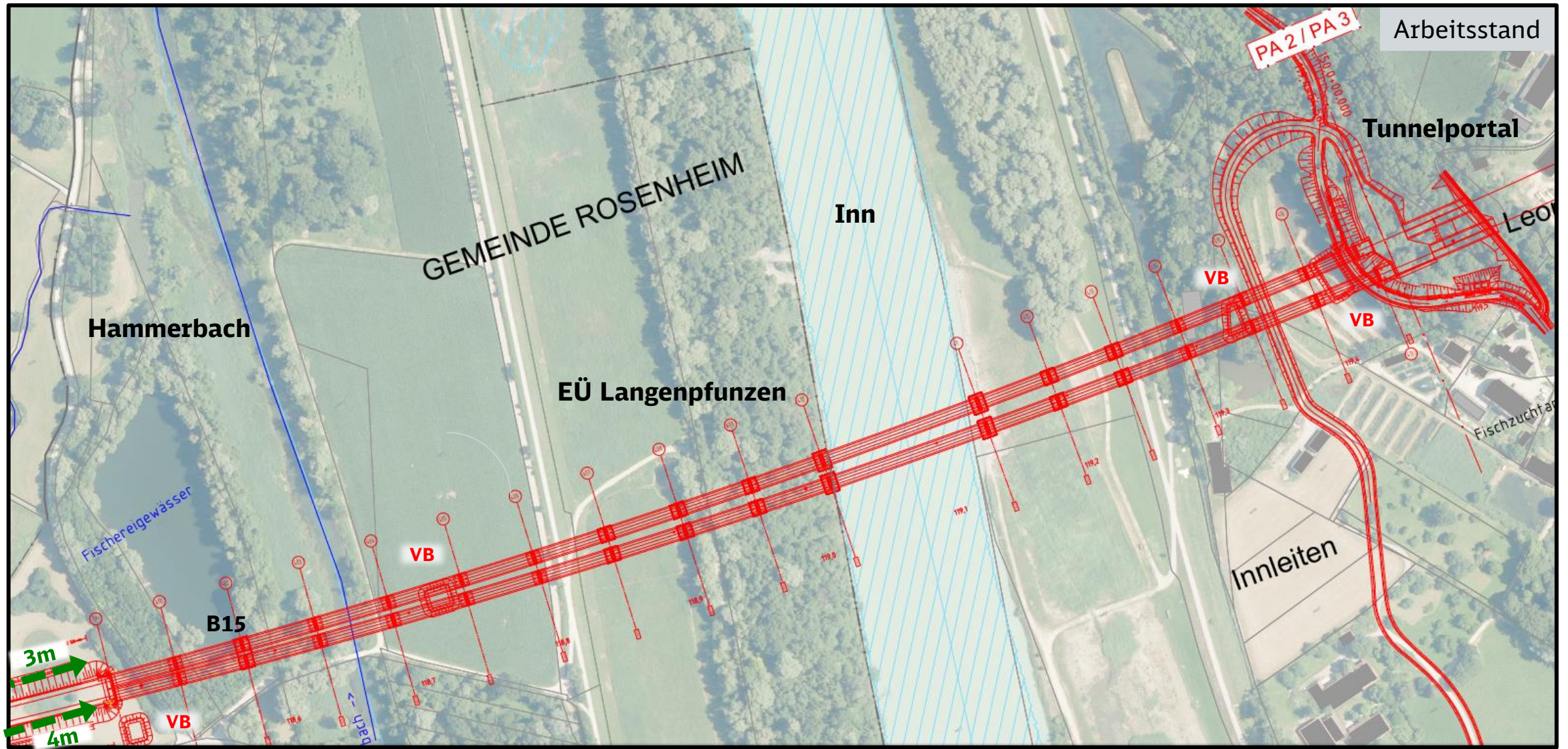
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (5/7)



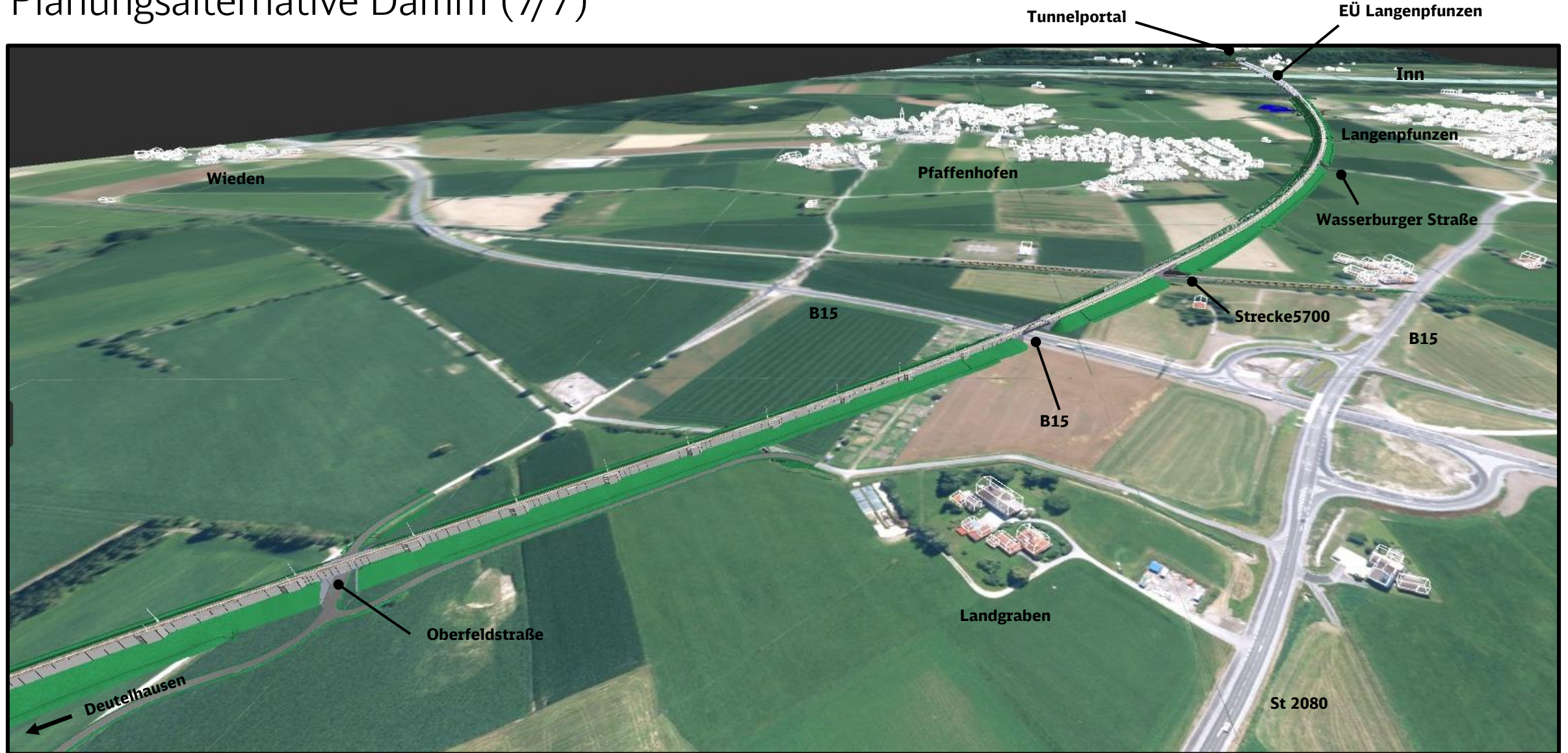
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (6/7)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Damm (7/7)



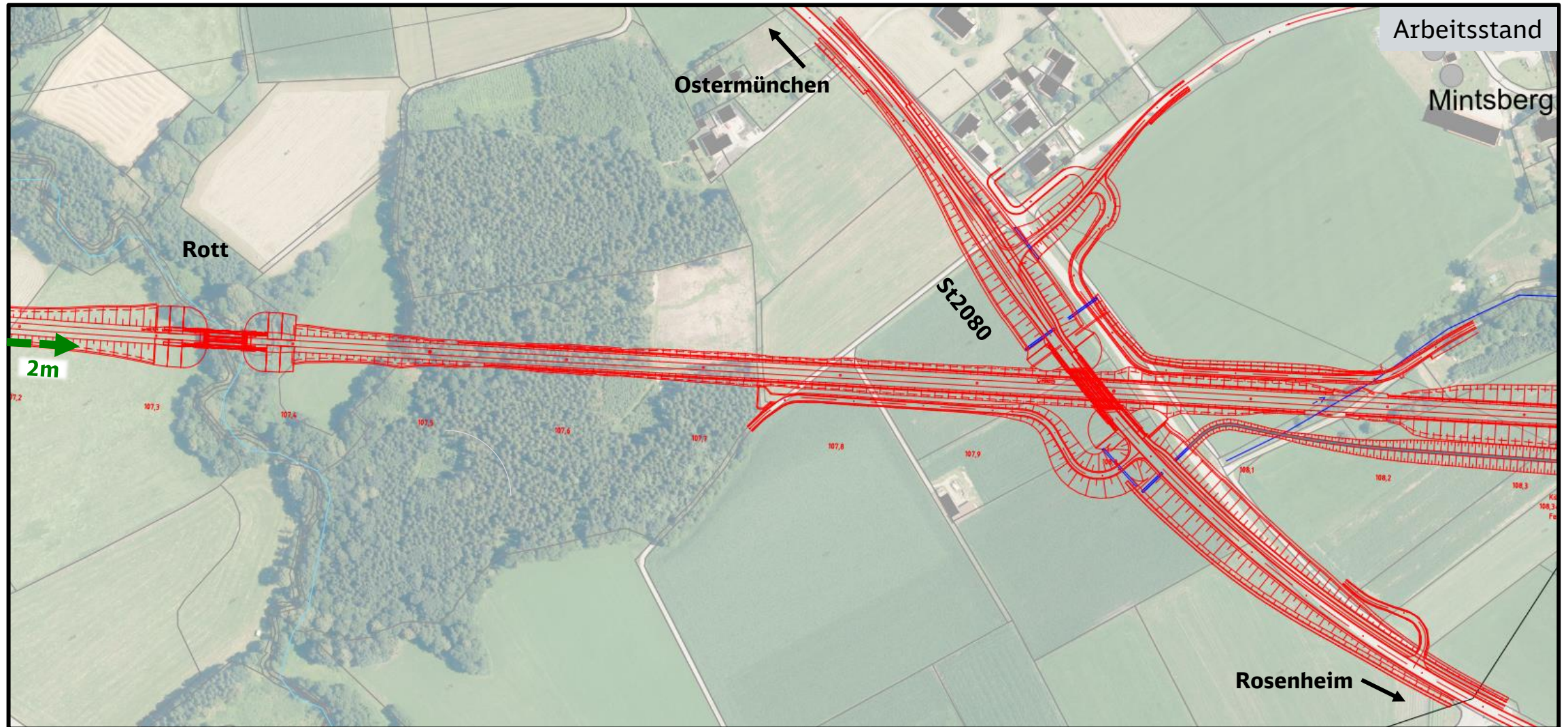
Blick in die Planungswerkstatt



Lagepläne Planungsalternative Vorlandbrücke

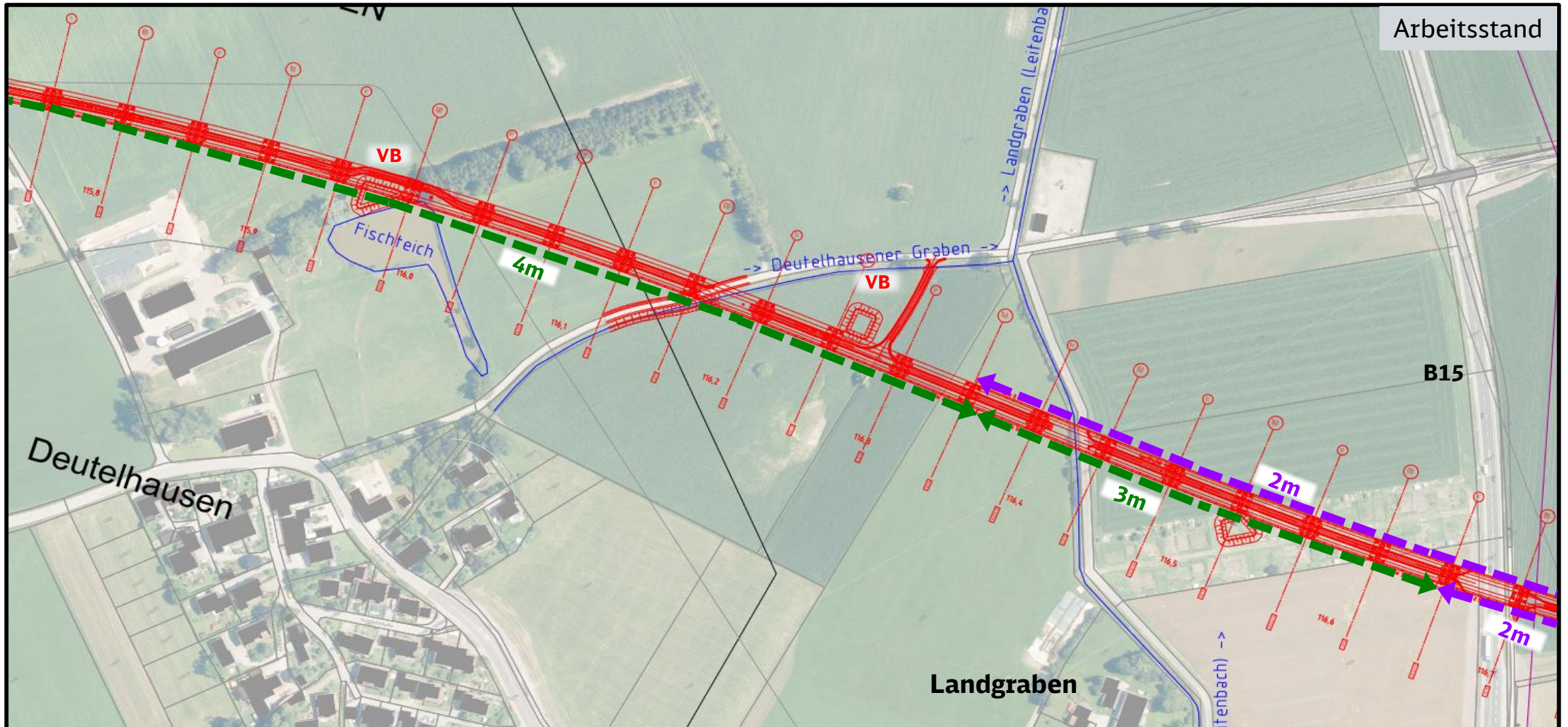
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Vorlandbrücke (1/6)



Blick in die Planungswerkstatt

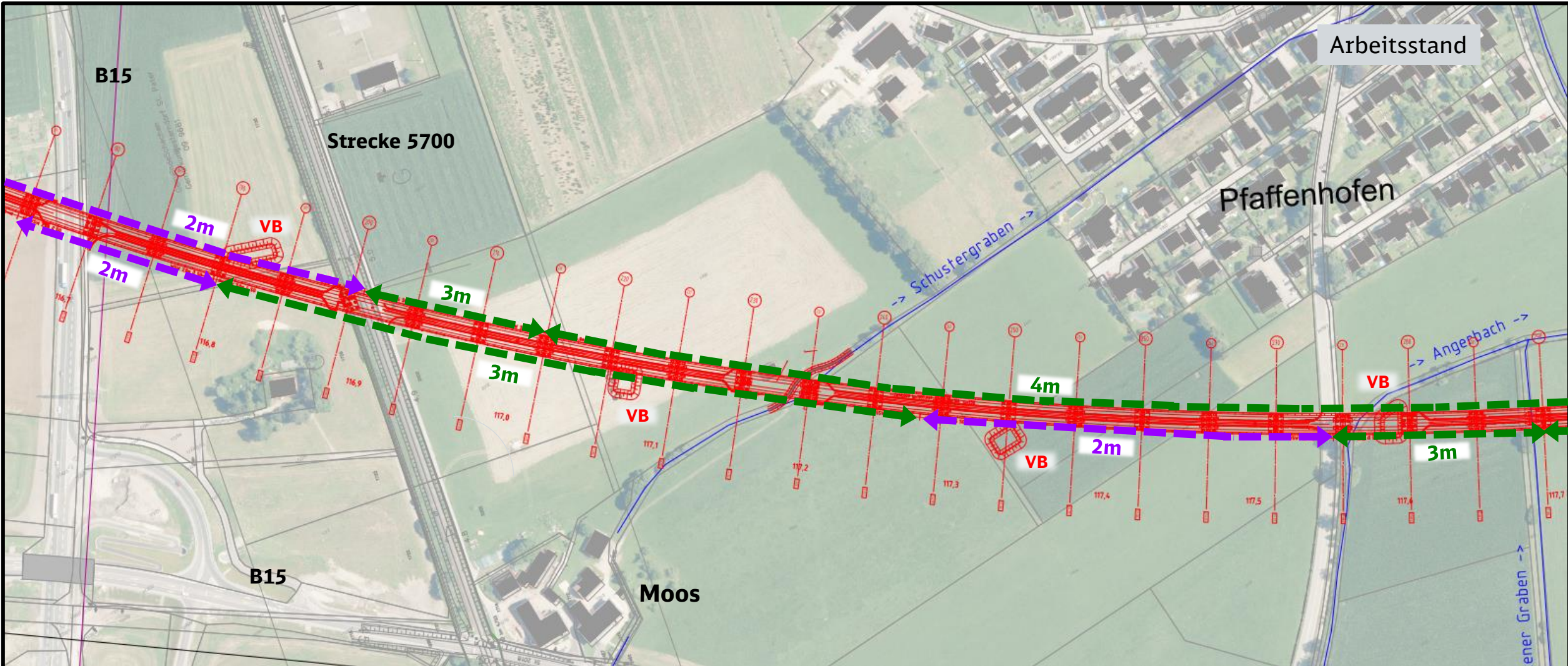
Planungsalternative Vorlandbrücke (3/6)



Blick in die Planungswerkstatt

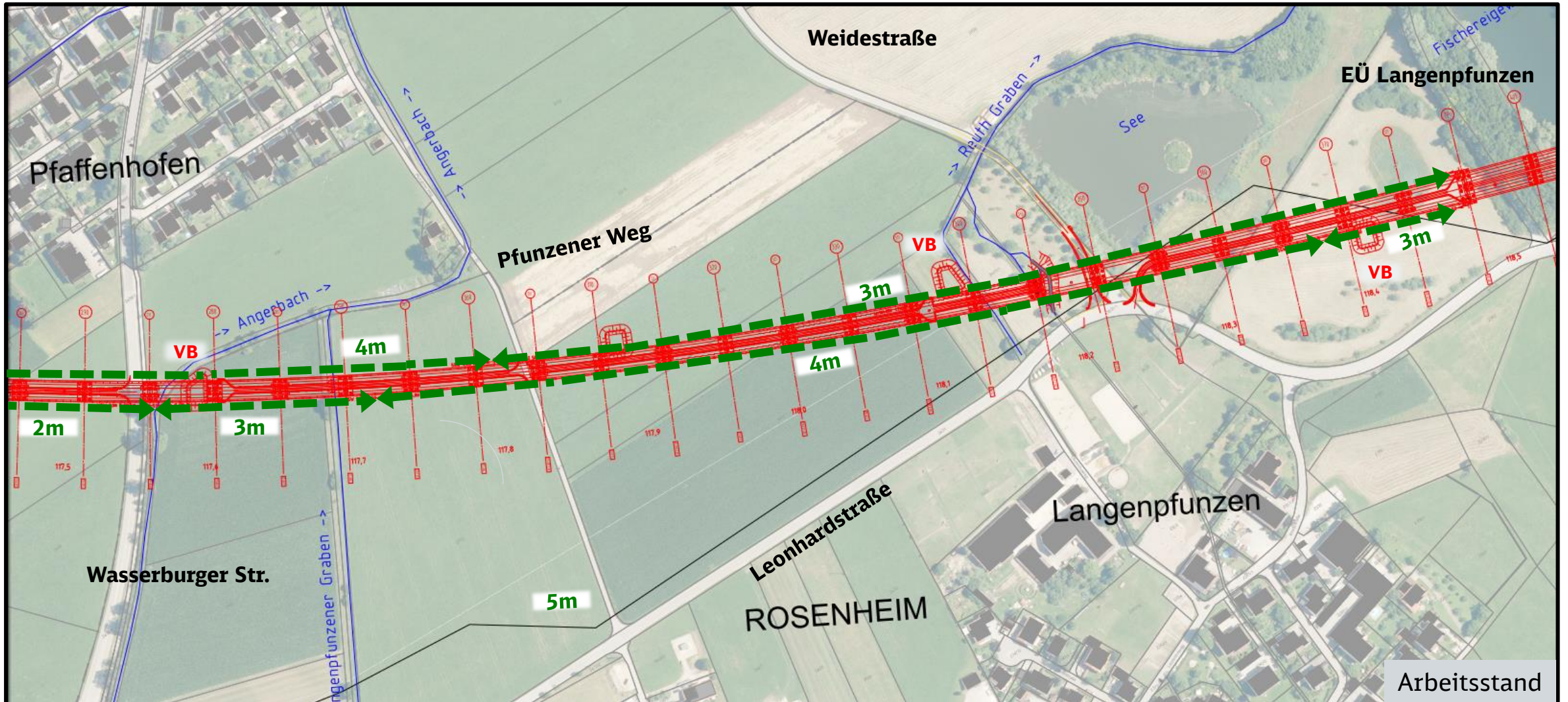
Planungsalternative Vorlandbrücke (4/6)

Arbeitsstand



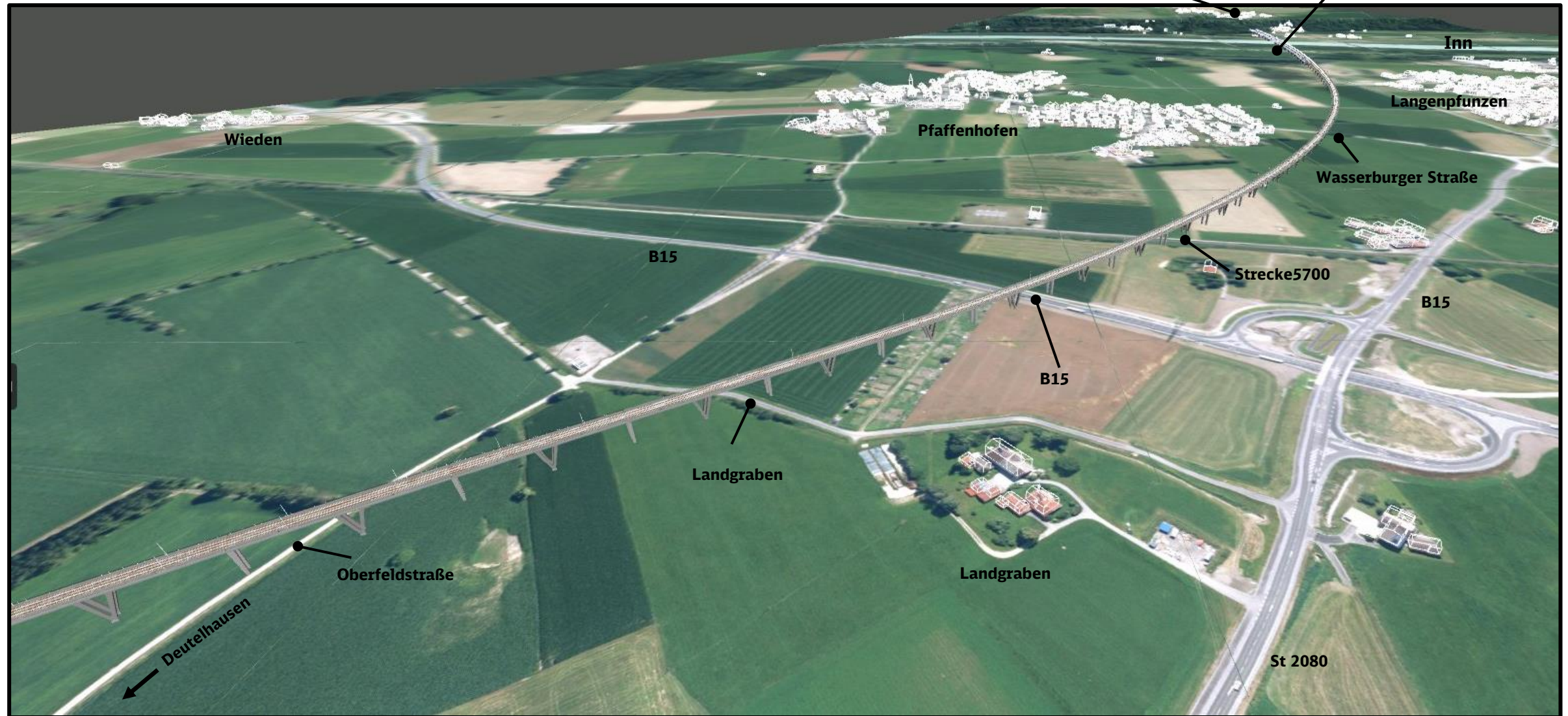
Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Vorlandbrücke (5/6)



Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Vorlandbrücke (6/6)



Ausblick

- 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**
- **Sechste Sitzung des Dialogforums:**
Voraussichtlich im Oktober 2023

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!



DB Netz AG

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu