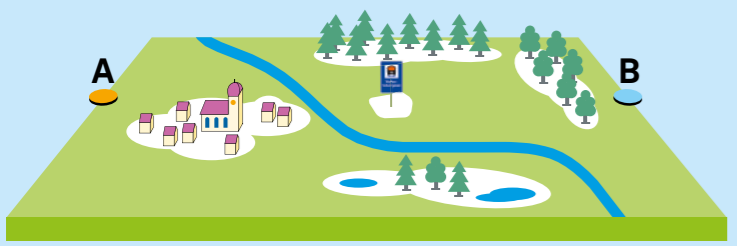


Im Juni 2018 haben wir erste Entwürfe von Grobtrassen präsentiert. Nun sind wir weiter und können fünf Einzelvarianten vorstellen. Auf dem Weg dorthin waren mehrere Zwischenschritte erforderlich.

1. Grundlagen

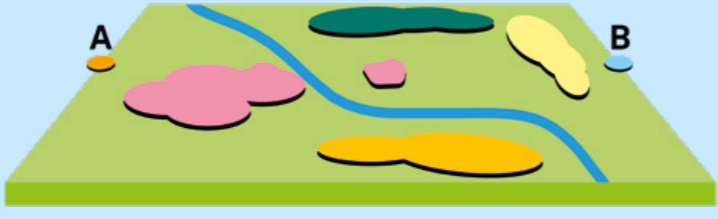
Der Planer betrachtet die Ist-Situation im Projektgebiet: Wo sind Siedlungsgebiete, Naturräume und Infrastrukturen. Dabei geht er auf Bund, Land, Region und die einzelnen Kommunen zu, um möglichst alle Daten zu erhalten.



Grundlagenkarte

2. Raumwiderstände

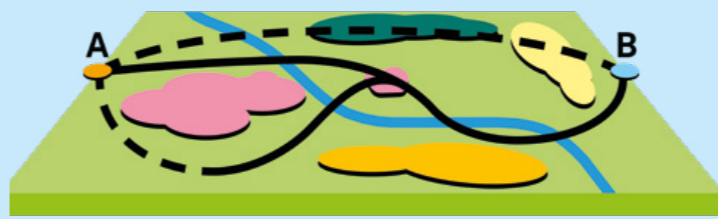
Auf dieser Grundlage entstehen sogenannte Raumwiderstandskarten. Raumwiderstände zeigen an, wie anspruchsvoll es ist, in verschiedenen Bereichen eine Bahnstrecke zu bauen. Es entsteht eine farbige Landkarte, die zeigt, wo mit welchen Herausforderungen zu rechnen ist.



Raumwiderstandskarte

3. Grobtrassen

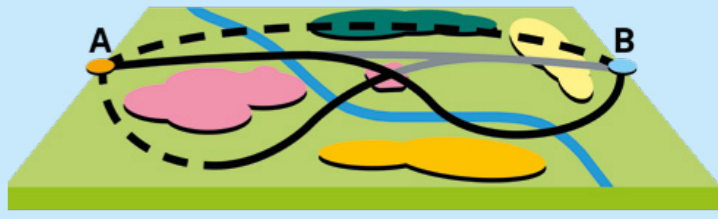
Der Planer zeichnet erste Entwürfe von Grobtrassen in die Karte ein. Dafür verbindet er Bereiche mit möglichst geringen Raumwiderständen. Die Ergebnisse haben wir im Sommer 2018 vorgestellt.



Erste Entwürfe von Grobtrassen

4. Bürgervorschläge

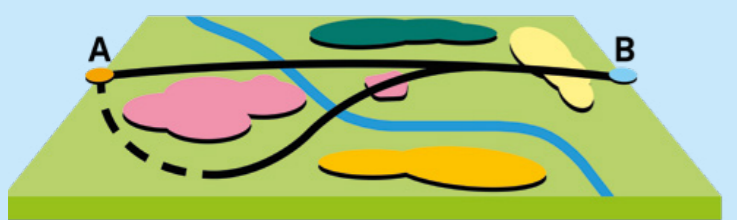
Ein halbes Jahr lang haben die Bürgerinnen und Bürger vor Ort selbst nach weiteren Lösungen gesucht. Daraus entstanden 110 unterschiedliche Vorschläge. Fachlich geeignete Varianten haben den gleichen Status wie die Trassenentwürfe des Planers.



Ergänzung um Bürgervorschläge

5. Reduzierung der Grobtrassen

Die Vielzahl an möglichen Grobtrassen gilt es zu reduzieren. Jede besteht aus mehreren Segmenten, welche paarweise verglichen werden. Dafür gibt es Bewertungskriterien, wie zum Beispiel der Einfluss auf die Landwirtschaft, Siedlungsräume oder das Landschaftsbild. Es kommt jeweils das Segment zum Zug, das am besten geeignet ist.

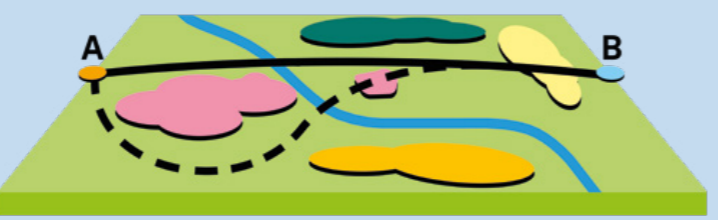


Reduzierte Grobtrassen

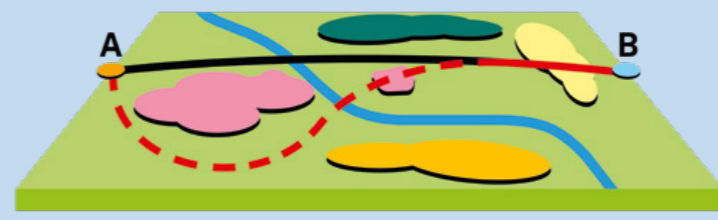
Wie geht es weiter?

Nun wird nochmals vertieft geplant. Es werden zum Beispiel Bauwerkspläne für Brücken oder Tunnels erstellt, die Höhenlagen ermittelt und der Trassenverlauf genauer festgelegt. Die Forenmitglieder können Vorschläge zu Lösungen vor Ort einbringen und mit den Planern diskutieren. So entwickeln sich die Trassen im Dialog.

Ganz am Ende vergleicht der Planer die im Detail geplanten Varianten nochmals anhand des abgestimmten Kriterienkatalogs. Es entsteht eine Reihung, welche Trasse dem Kriterienkatalog am besten entspricht. Das Ergebnis: Der insgesamt beste Verlauf einer Eisenbahn-Neubaustrecke.



Vertiefte Planung



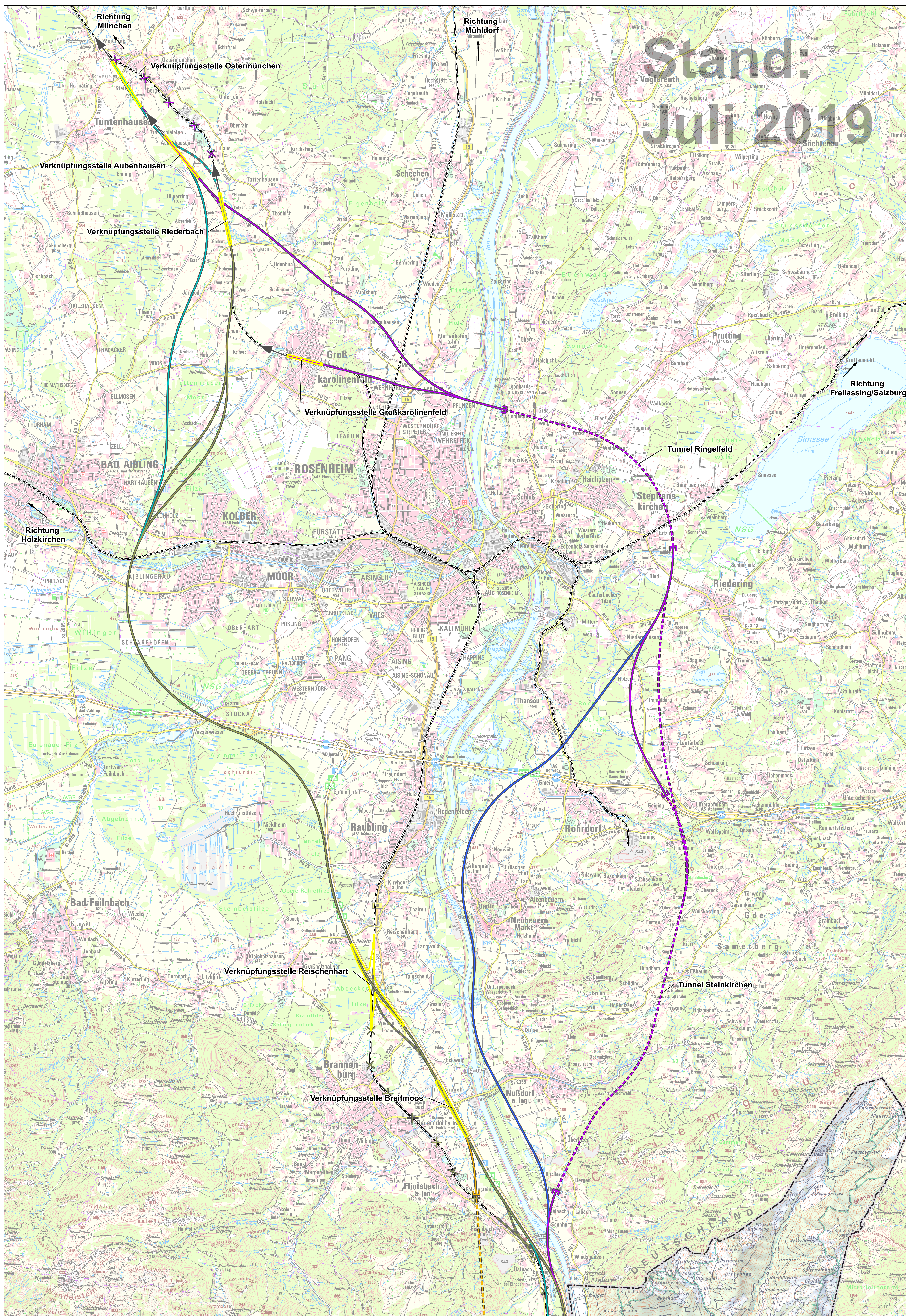
Trassenempfehlung

Stichwort: Verknüpfungsstellen

- Hier werden Neubau- und Bestandsstrecke verbunden.
- Züge können von der einen auf die andere Strecke wechseln und so auch an Bahnhöfen an der Bestandsstrecke halten.
- Gesucht wird jeweils eine Verknüpfungsstelle südlich und nördlich von Rosenheim.

Alle Karten und ausführliche Informationen finden Sie im Internet unter www.brennernordzulauf.eu
Besuchen Sie uns im Infobüro in Rosenheim Salinstraße 1

Stand: Juli 2019



Legende:

- Großtrasse (Lage an der Oberfläche; v<230km/h)
- Großtrasse (Lage im Tunnel; v<230km/h)
- Umlegung Bestandsstrecke (v<160km/h)
- Rückbau Bestandsstrecke
- Tunnelportal
- Verknüpfungsstelle
- Variante Blau
- Variante Gelb
- Variante Oliv
- Variante Türkis
- Variante Violett
- Weiterführung nach Grafiag

Administrative Grenzen

- Staatsgrenze (D/A)

Bestehende Infrastruktur

- Bahnlinie
- Autobahn

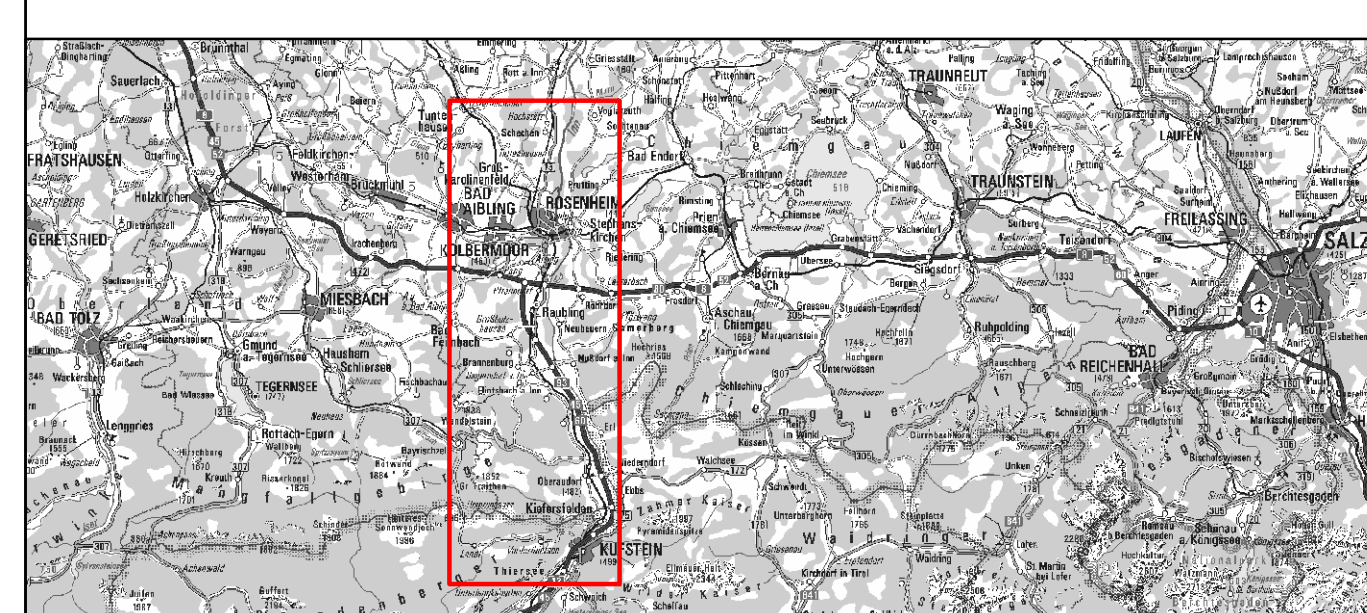
Quellen: Kartenherkunft: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771. © BEV 2017, N 36811/2017

0 2,5 km

MAPPE EINLAGE AUSFERTIGUNG

**SCAN-MED-CORRIDOR
BRENNER-NORDZULAUF
ABSCHNITT
VK SCHAFFENAU
ANSCHLUSS BESTAND RI MÜNCHEN**

GROBTRASSENPLANUNG
PHASE 3: GROBTRASSENENTWICKLUNG UND -AUSWAHL



IPBN IPB Netz AG Ingenieurbüro Prof. Dr. Ingrid Isenhardt Prof. Dr. Ingrid Isenhardt	BBB INFRA DB NETZE	Honor- und Kooperations- system Datum: 12/2018, 2019
		Datum: 01.07.2019

