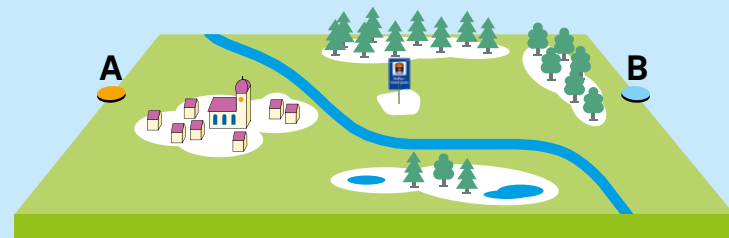


Im Juni 2018 haben wir erste Entwürfe von Grobtrassen präsentiert. Nun sind wir weiter und können fünf Einzelvarianten vorstellen. Auf dem Weg dorthin waren mehrere Zwischenschritte erforderlich.

## 1. Grundlagen

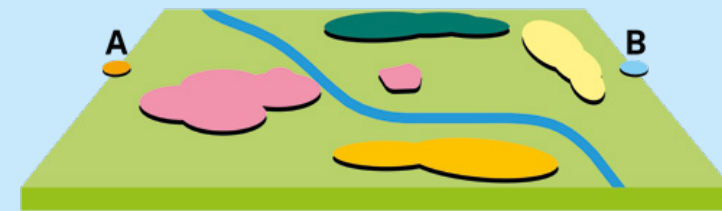
Der Planer betrachtet die Ist-Situation im Projektgebiet: Wo sind Siedlungsgebiete, Naturräume und Infrastrukturen. Dabei geht er auf Bund, Land, Region und die einzelnen Kommunen zu, um möglichst alle Daten zu erhalten.



Grundlagenkarten

## 2. Raumwiderstände

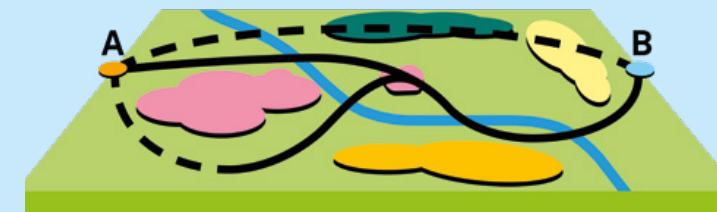
Auf dieser Grundlage entstehen sogenannte Raumwiderstandskarten. Raumwiderstände zeigen an, wie anspruchsvoll es ist, in verschiedenen Bereichen eine Bahnstrecke zu bauen. Es entsteht eine farbige Landkarte, die zeigt, wo mit welchen Herausforderungen zu rechnen ist.



Raumwiderstandskarten

## 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.

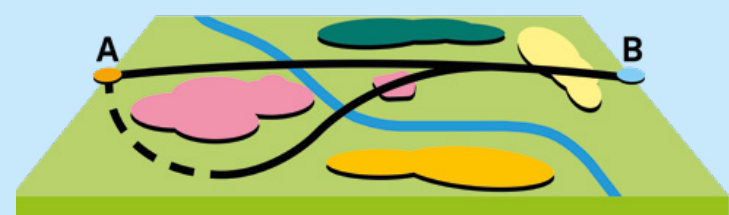
## Wie geht es weiter?

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.

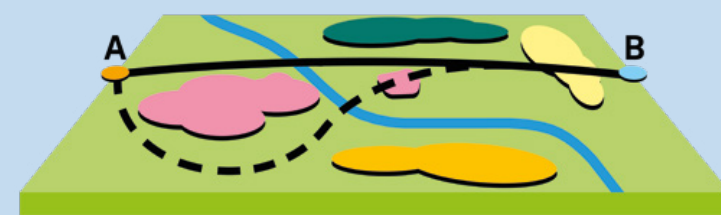
Ganz am Ende vergleicht der Planer die im Detail geplanten Varianten nochmals anhand des abgestimmten Kriterienkatalogs. Es entsteht eine Reihung, welche Trasse dem Kriterienkatalog am besten entspricht. Das Ergebnis: Der insgesamt beste Verlauf einer Eisenbahn-Neubaustrecke.

## Stichwort: Verknüpfungsstellen

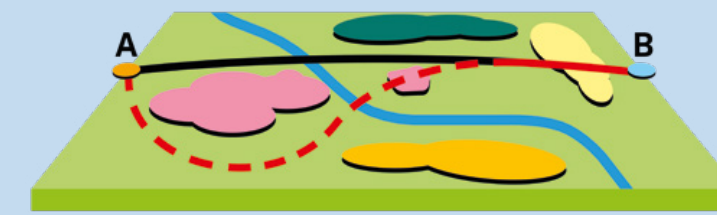
- Hier werden Neubau- und Bestandsstrecke verbunden.
- Züge können von der einen auf die andere Strecke wechseln und so auch an Bahnhöfen an der Bestandsstrecke halten.
- Gesucht wird jeweils eine Verknüpfungsstelle südlich und nördlich von Rosenheim.



Reduzierte Grobtrassen



Vertiefte Planung



Trassenempfehlung

Alle Karten und ausführliche Informationen finden Sie im Internet unter [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)  
Besuchen Sie uns im Infobüro in Rosenheim  
Salinstraße 1



# Stand: Juli 2019

Richtung  
München

Richtung  
Mühdorf

Verknüpfungsstelle Ostermünchen

Verknüpfungsstelle Aubenhausen

Verknüpfungsstelle Riederbach

Richtung  
Holzkirchen

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Tunnel Ringelfeld

Richtung  
Freilassing/Salzburg

Verknüpfungsstelle Reischenhart

Tunnel Steinkirchen

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Tunnel Jochstein


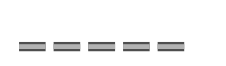










Tunnel Nußberg


Tunnel Laiming



Verknüpfungsstelle Schafftenau

Richtung  
Innsbruck / Brenner Basistunnel

**Legende:**

-  Grobtrasse (Lage an der Oberfläche; v=230km/h)
-  Grobtrasse (Lage im Tunnel; v=230km/h)
-  Umlegung Bestandsstrecke (vs160km/h)
-  Rückbau Bestandsstrecke
-  Tunnelportal
-  Verknüpfungsstelle
-  Variante Blau
-  Variante Gelb
-  Variante Oliv
-  Variante Türkis
-  Variante Violett
-  Weiterführung nach Grafing

- Administrative Grenzen**
-  Staatsgrenze (D/A)

- Bestehende Infrastruktur**
-  Bahnlinie
  -  Autobahn

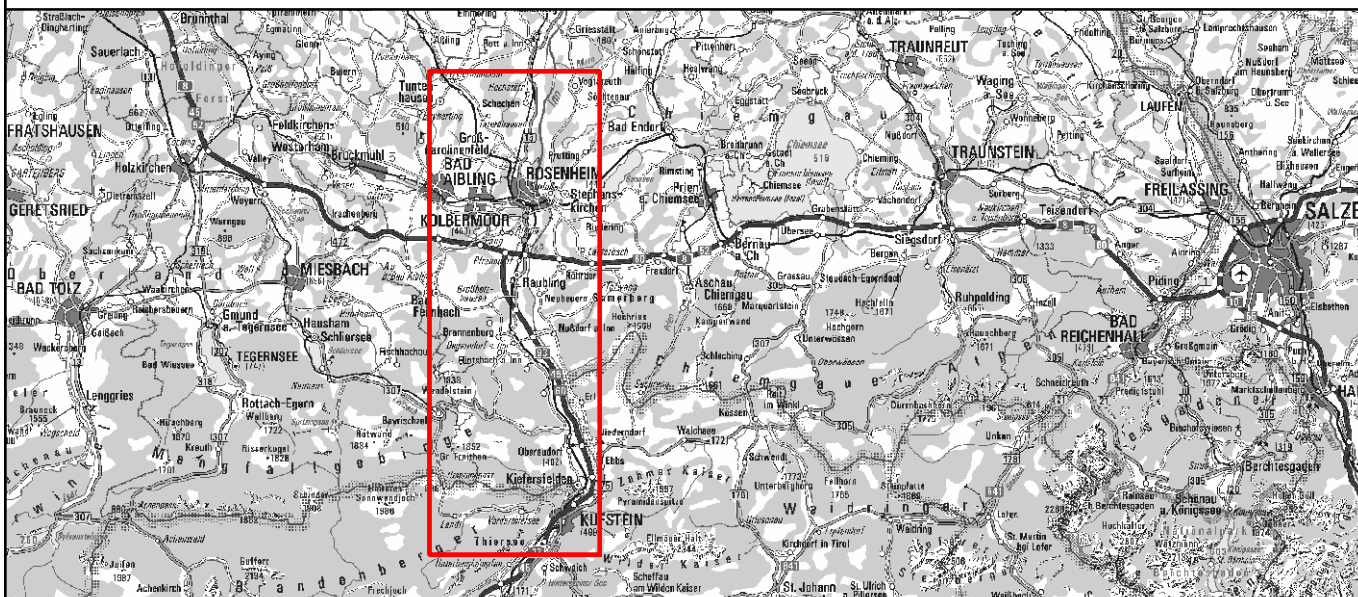
Quellen Kartenhintergrund:  
Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771,  
© BEV 2017, N 36811/2017







0 5 km

MAPPE EINLAGE AUSFERTIGUNG

**SCAN-MED-CORRIDOR  
BRENNER-NORDZULAUF  
ABSCHNITT  
VK SCHAFTENAU  
ANSCHLUSS BESTAND RI MÜNCHEN  
GROBTRASSENPLANUNG  
PHASE 3: GROBTRASSENENTWICKLUNG UND -AUSWAHL**



<b>Inhalt</b> Gemeinsamer Planungsraum & Erweiterter Planungsraum Rosenheim Trassenauswahl Ausgewählte Grobtrassen	Höhen- und Koordinatensystem DHN 12 / DHDN Zone 4	Maßstab 1:50.000
	Projektkilometer -	
<b>Auftragnehmer:</b>  IPBN IFL Consulting Engineers Austria GmbH Feldkirchstraße 3 6863 Rum/Innsbruck	<b>Auftraggeber:</b>  OBB INFRA	 DB NETZE
<b>Planersteller:</b>  ILF CONSULTING ENGINEERS ILF Consulting Engineers Austria GmbH 6063 Rum/Innsbruck	<b>OBB-Infrastruktur AG</b> Großprojekte Neu-/Ausbau PL Tirol/Vorarlberg Industriestraße 1 A 6134 Vomp	<b>DB Netz AG</b> Großprojekte Regionalbereich Süd (I,NG-S-B) Reichelstraße 3 D 80634 München

Datum: 01.07.2019

EGPR\_3\_ET\_UP\_010\_01\_01