

# Wie entstehen Grobtrassen?

Vom Groben ins Feine: Bevor die ersten Entwürfe von Grobtrassen auf dem Tisch liegen, durchläuft die Planung mehrere Zwischenschritte. Planungsergebnisse werden so transparent und nachvollziehbar.

## 1. Grundlagenerhebung

Um die gesamthafte beste Trasse zu finden, müssen wir den kompletten Raum anschauen. Der Planer betrachtet im ersten Schritt die Ist-Situation im Projektgebiet: Wo sind Siedlungsgebiete, Naturräume, Geologie, Infrastruktur? Was erwartet uns vor Ort? Dabei geht er auf Bund, Land, Region und die einzelnen Kommunen zu, um möglichst alle Daten zu erhalten.

Es entstehen Grundlagenkarten, die zeigen, wie der Mensch die Region nutzt und wo Naturräume liegen.



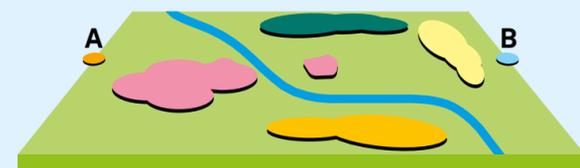
Grundlagenkarten

## 2. Raumwiderstandsanalyse

Der möglichst sensible Umgang mit der Umwelt in der Region ist die Grundlage unserer Planungen. Aus den gesammelten Grundlagendaten (Schritt 1) werden sogenannte Raumwiderstände gebildet. Raumwiderstände zeigen an, wie anspruchsvoll es ist, in verschiedenen Bereichen eine Bahnstrecke zu bauen.

Je höher ein Raumwiderstand, desto sensibler ist der entsprechende Bereich.

Es entsteht eine farbige Landkarte, die zeigt, wo mit welchen Herausforderungen zu rechnen ist.



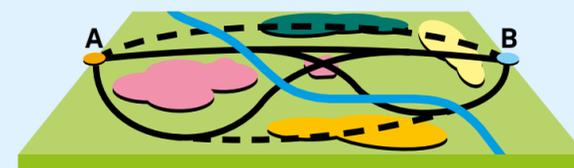
Raumwiderstände

## 3. Entwürfe für Grobtrassen

Raumwiderstände sind die Basis für Korridore und Grobtrassen: Der Planer verbindet Bereiche mit möglichst geringen Raumwiderständen. So entstehen mögliche durchgängige und noch relativ breite Bereiche – sogenannte Korridore. In den Korridoren sind erste Entwürfe von Grobtrassen eingezeichnet.

Die ersten Vorschläge des Planers werden nun gemeinsam mit der Region ergänzt, diskutiert und verändert.

Es ist nichts entschieden. Im Gegenteil, die Grobtrassen sind Startpunkt der Diskussion. Am Ende wird es eine Trasse geben.

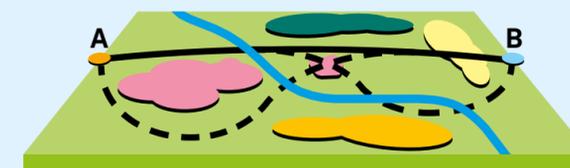


Grobtrassen

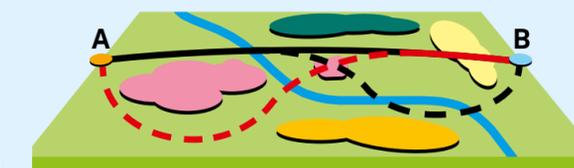
## Wie geht es weiter?

Bisher haben wir mit den Vertretern der Region viele grundlegende Themen besprochen. Ab jetzt wird über konkretere Lösungen geredet. In den Gemeindeforen diskutieren wir die ersten Entwürfe von Grobtrassen. Dabei können auch ganz neue Vorschläge für mögliche Trassen eingebracht werden.

Im gesamten kommenden Jahr werden die Varianten diskutiert, angepasst und eine reduzierte Anzahl auch vertieft geplant. Anfang 2020 wollen wir die gemeinsame Trassenempfehlung für die Neubaustrecke präsentieren.



Trassenauswahlverfahren



Trassenempfehlung

### Stichwort: Grundlagenkarten

- Zeigen die Ist-Situation.
- Wo ist was? Wie wird der Raum genutzt?
- Grundlagenkarten für Mensch und Natur

### Stichwort: Raumwiderstand

- Zeigt, wie anspruchsvoll es ist, in verschiedenen Bereichen eine Bahnstrecke zu bauen.
- Gängiges Instrument der Raumplanung
- Skala von 1 bis 6
- Wo sich zwei Raumwiderstände überlagern, gilt der höhere Wert (Maximalwertverfahren).

### Stichwort: Korridor

- Zusammenhängender Bereich, in dem Raumwiderstände grundsätzlich möglichst gering sind.
- Hier ist eine zukünftige Trasse planerisch denkbar.

### Stichwort: Grobtrasse

- Erste Entwürfe für mögliche Trassenführungen
- Gesucht wird **eine** durchgängige Linie von Schafteu bis Tuntenhausen.
- Tunnel sind jetzt dort eingezeichnet, wo sie aufgrund des Geländes oder geschlossener Siedlungsbereiche zwingend erforderlich sind.
- Weitere Tunnelbereiche sind denkbar.

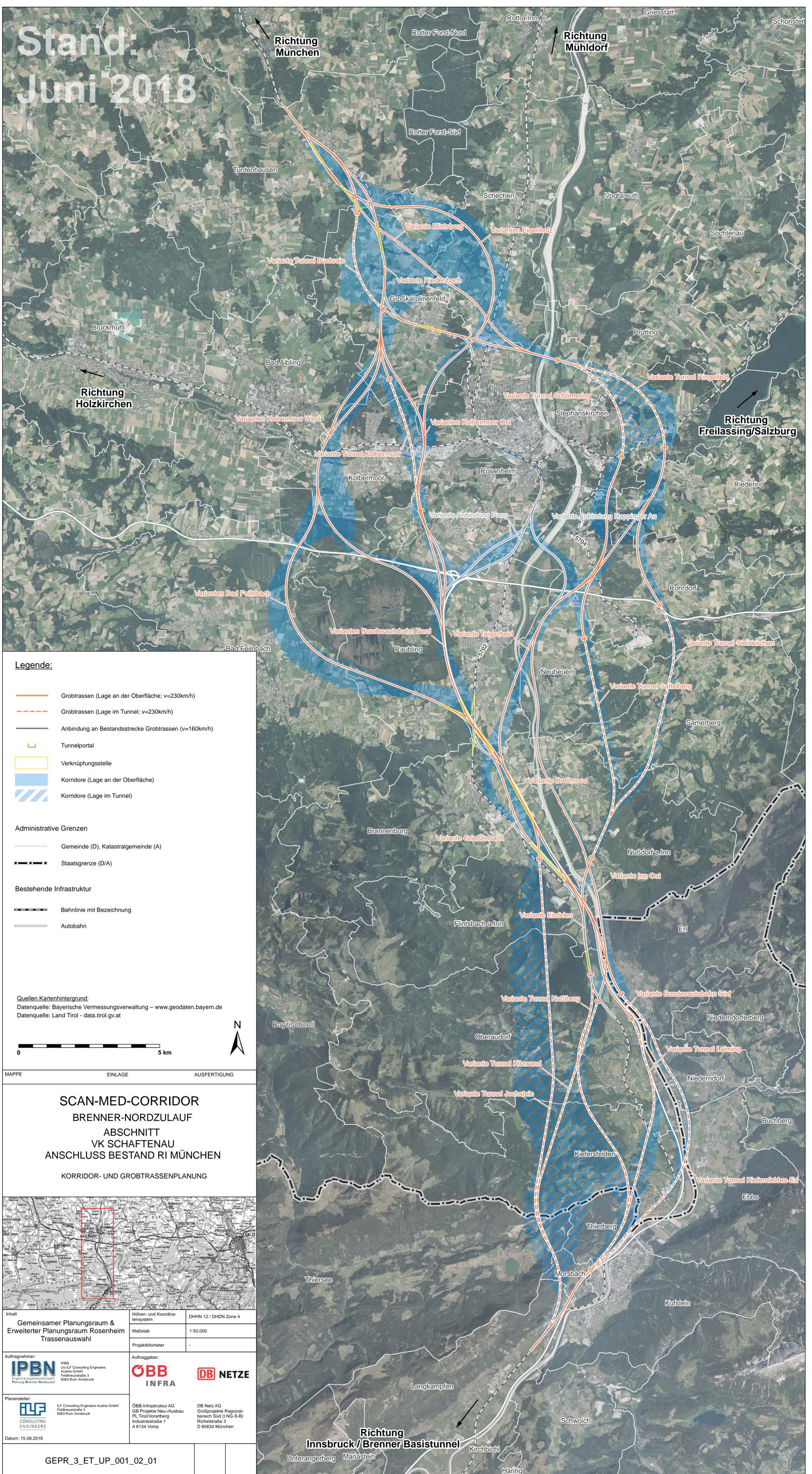
### Stichwort: Verknüpfungsstelle

- 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](http://www.brennernordzulauf.eu)

Besuchen Sie uns  
im Infobüro in Rosenheim  
Salinstraße 1

# Stand: Juni 2018



### Legende:

- Grobtrassen (Lage an der Oberfläche; v=230km/h)
- - - Grobtrassen (Lage im Tunnel; v=230km/h)
- Anbindung an Bestandsstrecke Grobtrassen (v=160km/h)
- ┌ Tunnelportal
- Verknüpfungsstelle
- Korridore (Lage an der Oberfläche)
- Korridore (Lage im Tunnel)

### Administrative Grenzen

- Gemeinde (D), Katastralgemeinde (A)
- Staatsgrenze (D/A)

### Bestehende Infrastruktur

- Bahnlinie mit Bezeichnung
- Autobahn

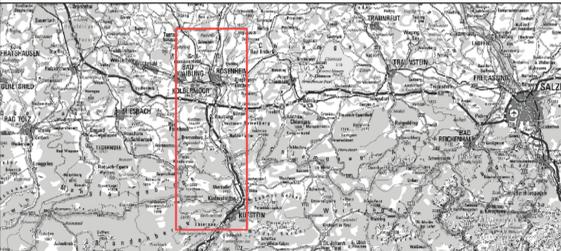
### Quellen Kartenhintergrund:

Datenquelle: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de  
 Datenquelle: Land Tirol - data.tirol.gv.at



MAPPE                      EINLAGE                      AUSFERTIGUNG

## SCAN-MED-CORRIDOR BRENNER-NORDZULAUF ABSCHNITT VK SCHAFTENAU ANSCHLUSS BESTAND RI MÜNCHEN KORRIDOR- UND GROBTRASSENPLANUNG



<p><b>Inhalt</b></p> <p>Gemeinsamer Planungsraum &amp; Erweiterter Planungsraum Rosenheim Trassenauswahl</p>	<p><b>Höhen- und Koordinatensystem</b></p> <p>DHHN 12 / DHDN Zone 4</p>	<p><b>Maßstab</b></p> <p>1:50.000</p>
<p><b>Projektkilometer</b></p> <p>-</p>		
<p><b>Auftragnehmer:</b></p> <p><b>IPBN</b> Ingenieurgesellschaft Planung Brenner Nordzulauf</p> <p><small>IPBN co ILF Consulting Engineers Austria GmbH Feldkreuzstraße 3 6063 Rum Innsbruck</small></p>	<p><b>Auftraggeber:</b></p> <p><b>ÖBB INFRA</b>      <b>DB NETZE</b></p>	
<p><b>Planersteller:</b></p> <p><b>ILF CONSULTING ENGINEERS</b></p> <p><small>ILF Consulting Engineers Austria GmbH Feldkreuzstraße 3 6063 Rum Innsbruck</small></p>	<p><small>ÖBB-Infrastruktur AG GB Projekte Neu-/Ausbau PL Tirol/Vorarlberg Industriestraße 1 A 6134 Vomp</small></p>	<p><small>DB Netz AG Großprojekte Regionalbereich Süd (I/NG-S-B) Richelstraße 3 D 80634 München</small></p>
<p><b>Datum:</b> 15.06.2018</p>		

GEPR\_3\_ET\_UP\_001\_02\_01