

SCAN-MED-CORRIDOR

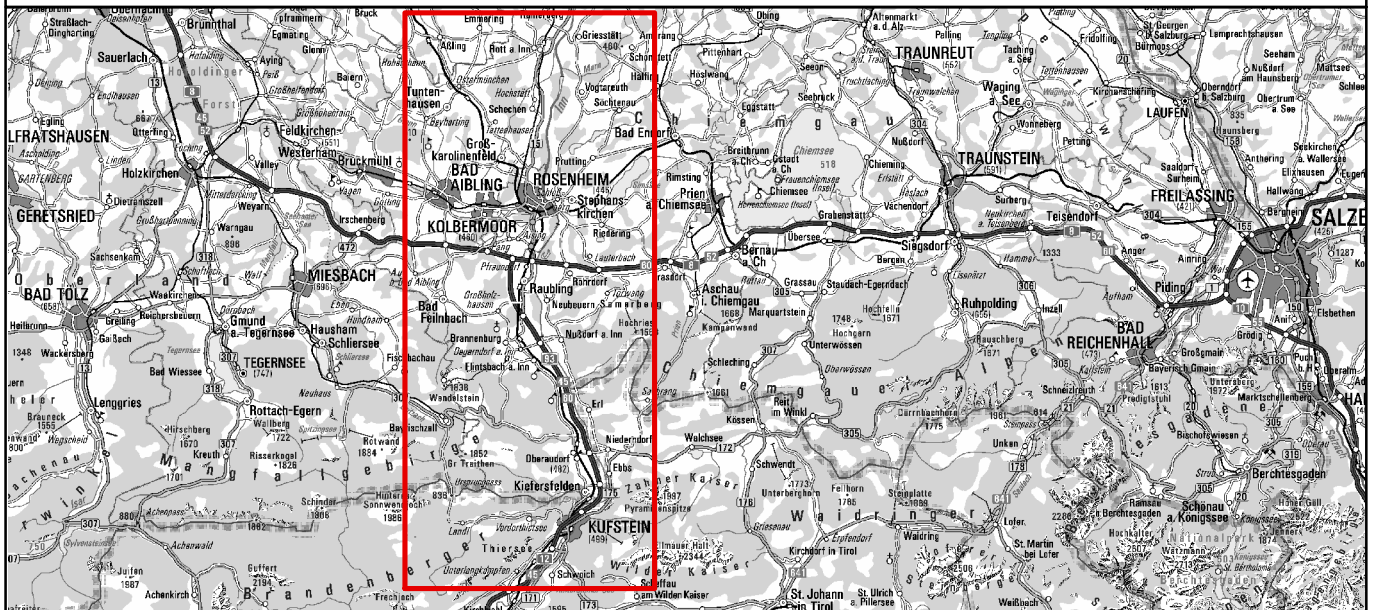
BRENNER-NORDZULAUF

ABSCHNITT

NBS GROßKAROLINENFELD

GRENZE D/A (- KUFSTEIN)

RAUMORDNUNGSVERFAHREN



Inhalt

0-02 Anhang 2: Schemaskizzen
der möglichen Verknüpfungsstellen

Höhen- und Koordinatensystem

-

Maßstab

-

Projektkilometer

-

Auftragnehmer / Planersteller:

IPBN
Ingenieurgemeinschaft
Planung Brenner Nordzulauf

IPBN
c/o ILF Consulting Engineers
Austria GmbH
Josef-Wild-Str. 16
81829 München

Auftraggeber:

DB NETZE

DB Netz AG
Großprojekte Regionalbereich Süd (I.N.G-S-B)
Prinzregentenstr. 5
D 83022 Rosenheim

Datum: 24.05.2020

EGPR_6_00_BE_001_03_04

Verknüpfungsstellen – Erläuterung und Randbedingungen

Auf dem Brenner-Nordzulauf kann die Neubaustrecke grundsätzlich auf einer eigenen Trasse unabhängig von der Bestandsstrecke verlaufen. Bahnhöfe des Nah- und Fernverkehrs, Verladestellen, Terminals, Abstell- und Rangiergleise, Streckenabzweigungen etc. liegen ausschließlich an der Bestandsstrecke. Es ist daher vorgesehen, dass die beiden Strecken in regelmäßigen Abständen von ca. 20-25 km zusammengeführt werden, um einen Wechsel zwischen den Strecken zu ermöglichen und somit die neue und die bestehende Bahninfrastruktur leistungsfähig zu verbinden.

Eine Zusammenführung der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke wird im Weiteren „Verknüpfungsstelle“ genannt.

Idealerweise liegen diese Verknüpfungsstellen den vorhandenen Eisenbahnknotenpunkte, wie z.B. dem Bahnhof Rosenheim, vor- bzw. nachgelagert.

Alle Varianten im gegenständlichen Raumordnungsverfahren berücksichtigen daher jeweils eine Verknüpfungsstelle im Bereich zwischen Kufstein und Rosenheim sowie eine Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim an der Strecke in Richtung Grafing. Damit werden Zugverkehre von der Neubaustrecke zum Knotenbahnhof Rosenheim und umgekehrt ermöglicht.

Die Lage der möglichen Verknüpfungsstellen wird u.a. von der Trassenführung, den zwingenden Tunnellagen und der Topografie bestimmt. Die Ausdehnung der Verknüpfungsstellen (Länge und Breite) kann situationsbedingt variieren. Sie hängt u.a. von den verkehrlichen und betrieblichen Notwendigkeiten, von der möglichen trassierungstechnischen Anordnung (z.B. Lage der Neubaustreckengleise innen oder außen) und Auswahl eisenbahnspezifischer Elemente (z.B. Weichenverbindungen, Weichentypen), von den topographischen Verhältnissen und von sonstigen bautechnischen Randbedingungen ab.

Funktionen der Verknüpfungsstellen

Durch die Verknüpfungsstellen entsteht mit der Bestands- und der Neubaustrecke am Brenner-Nordzulauf eine hochverfügbare, leistungsfähige und flexible viergleisige Schieneninfrastruktur.

Betrieb

- Ermöglichung der Nutzung der beiden Strecken als viergleisiges System
- Schaffung von Überholmöglichkeiten für den Mischverkehr (Güterzüge, Personenzüge)

Personenverkehr

- Anbindung der Neubaustrecke an vorhandene Bahnhöfe und Bahnhofsknotenpunkte (z.B. Bahnhof Rosenheim)

Güterverkehr

- Ermöglichung einer durchgängigen, kontinuierlichen und somit wirtschaftlichen Führung der Güterzüge von Start- zu Endpunkt durch die Wechsellmöglichkeit zwischen den beiden Strecken

Instandhaltung, Wartung und Baumaßnahmen

- Verkürzung der Zugangswege zur Neubaustrecke für schienengebundene Instandhaltungsfahrzeuge
- Verkürzung der Sperrungen von Gleisen während der Arbeiten

Störungen, Unfälle, ungeplante Betriebszustände

- Schaffung von Umleitungsmöglichkeiten bei Störungen oder Unfällen
- Verkürzung der zu sperrenden Streckenlänge

Weitere Informationen zum Thema Verknüpfungsstellen siehe Projektwebsite:

https://www.brennernordzulauf.eu/unterlagen_raumordnungsverfahren.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/raumordnung/gpr_epr/Verknuepfungsstellen_am_Brenner-Nordzulauf.pdf

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Dafür muss für die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB die Bestandsstrecke umgelegt werden.

Die Verknüpfungsstelle liegt in etwa geländegleich, parallel zur BAB A93.

Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 1,2–1,6 km Länge und ca. 30-40 m Breite.

Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür werden vor und nach dem Weichenbereich Überwerfungsbauwerke zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecken angeordnet, bzw. taucht die NBS aus dem Tunnel Laiming zwischen den Gleisen der verlegten Bestandsstrecke auf.

Siehe Schemaskizzen S. 18 (Variante Oliv), S. 23 (Variante Blau), S. 27 (Variante Violett).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Dafür müssen für die Verknüpfungsstelle Breitmoos die Bestandsstrecke und die zugehörigen Infrastrukturen (z.B. Bahnhof Brannenburg und Haltepunkt Flintsbach) umgelegt werden.

Die Verknüpfungsstelle liegt in etwa geländegleich, parallel zur BAB A93. Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 1,2–1,6 km Länge und ca. 30-40 m Breite. Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür werden vor und nach dem Weichenbereich Überwerfungsbauwerke zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecken angeordnet. Siehe Schemaskizzen S. 14 (Variante Türkis), S. 19 (Variante Oliv).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Reischenhart

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke mit einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Im Bereich Reischenhart ist eine Parallellage nicht umsetzbar und daher eine Sonderlösung mit sich kreuzenden Bahnstrecken vorgesehen.

Die Neubaustreckengleise und die parallel dazu liegende Autobahn A93 unterqueren in Einschnittslage die vorhandene Bestandsstrecke, die etwa geländegleich (Ebene 0) verläuft. Um einen Wechsel zwischen den beiden Strecken zu ermöglichen, werden vier Verbindungsgleise mit Weichenverbindungen angeordnet.

Zwei Gleise verbinden außenliegend die Neubaustrecke im Einschnitt mit der geländegleichen Bestandsstrecke (Ebene 0) ohne diese zu kreuzen. Zwei Gleise müssen die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke höhenfrei kreuzen, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Sie werden daher mit Rampen- und Brückenbauwerken über die Bestandsstrecke geführt (Ebene 1).

Bei dieser Form der Verknüpfungsstelle liegen die Weichenverbindungen außen. Der Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) umfasst daher auch die vorab beschriebenen Verbindungsgleise und Bauwerke. Er hat eine Ausdehnung von ca. 1,5 km Länge vom Kreuzungspunkt der Bahnstrecken in jede Richtung.

Siehe Schemaskizzen S. 11 (Variante Gelb), S. 15 (Variante Türkis), S. 20 (Variante Oliv).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Die Bestandsstrecke ist im Bereich Großkarolinenfeld geradlinig, so dass die Parallellage dort hergestellt werden kann.

Die Verknüpfungsstelle liegt etwa auf Höhe der bestehenden Bahnanlagen im Bf Großkarolinenfeld, der umgebaut werden muss. Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 0,8–1,2 km Länge und ca. 30-35 m Breite. Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür wird vor dem Weichenbereich ein Überwerfungsbauwerk zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecken angeordnet.

Die Weiterführung der Neubaustrecke westlich des Weichenbereichs in Richtung München ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens. Siehe Schemaskizzen S. 24 (Variante Blau), S. 28 (Variante Violett).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Riederbach

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke mit einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Die Bestandsstrecke ist im Bereich Riederbach geradlinig, so dass die Parallellage dort hergestellt werden kann.

Die Verknüpfungsstelle liegt in leichter Dammlage westlich von Tattenhausen. Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 1,0–1,4 km Länge und ca. 30-40 m Breite. Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür wird vor dem Weichenbereich ein Überwerfungsbauwerk zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecke angeordnet.

Die Weiterführung der Neubaustrecke nördlich des Weichenbereichs in Richtung München ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens. Siehe Schemaskizzen S. 12 (Variante Gelb), S. 21 (Variante Oliv).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Aubenhausen

Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Dafür müssen für die Verknüpfungsstelle Aubenhausen die Bestandsstrecke und die zugehörigen Infrastrukturen (z.B. Bahnhof Ostermünchen) umgelegt werden.

Die Verknüpfungsstelle liegt in etwa geländegleich zwischen Tuntenhausen und Ostermünchen bei Aubenhausen. Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 1,2–1,6 km Länge und ca. 30-40 m Breite. Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür wird vor dem Weichenbereich ein Überwerfungsbauwerk zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecken angeordnet. Die Weiterführung der Neubaustrecke nordwestlich des Weichenbereichs in Richtung München ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens.

Siehe Schemaskizzen S. 25 (Variante Blau), S. 29 (Variante Violett).

Kurzbeschreibung der Verknüpfungsstellen

Verknüpfungsstelle Ostermünchen

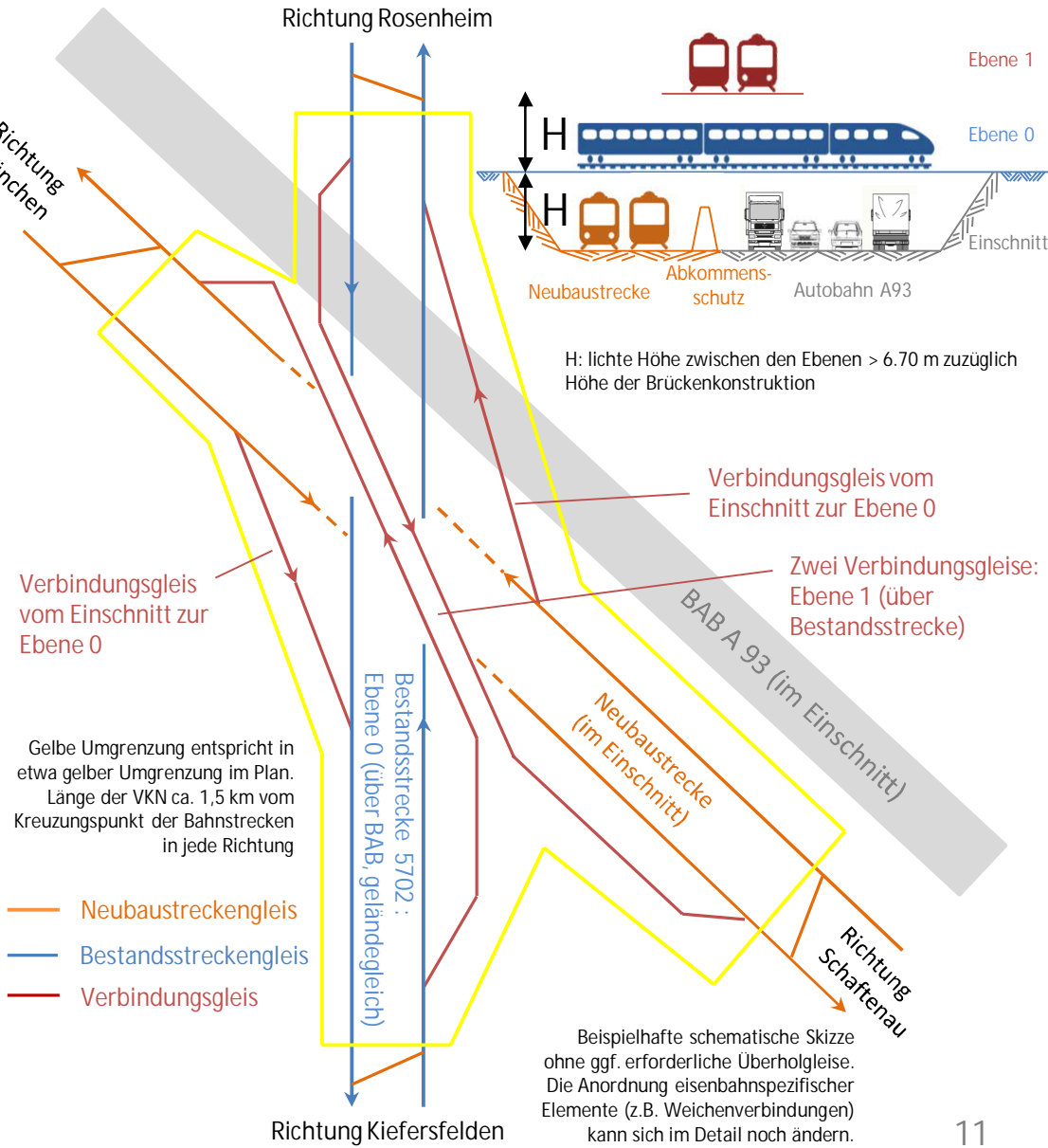
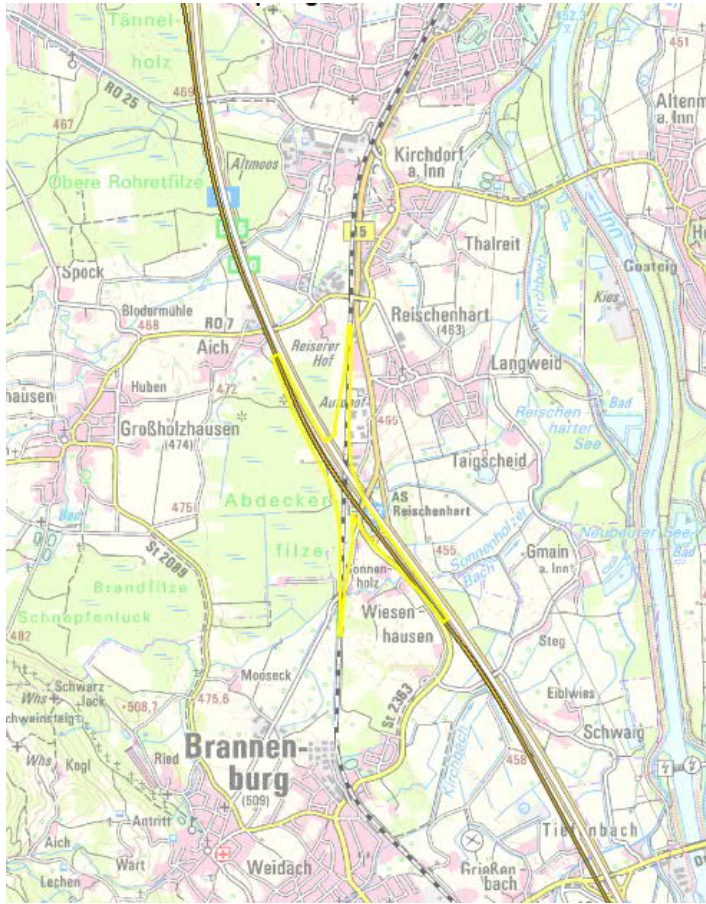
Für Verknüpfungsstellen ist im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich. Dafür müssen für die Verknüpfungsstelle Ostermünchen die Bestandsstrecke und die zugehörigen Infrastrukturen (z.B. Bahnhof Ostermünchen) umgelegt werden.

Die Verknüpfungsstelle liegt in etwa geländegleich zwischen Tuntenhausen und Ostermünchen bei Ostermünchen. Die Verknüpfungsstelle hat im Weichenbereich (gelbe Umrahmung in den Plänen) eine Ausdehnung von ca. 1,2–1,5 km Länge und ca. 30-40 m Breite. Im Weichenbereich schafft man die Möglichkeit des Wechsels zwischen den beiden Strecken. Hier werden die Richtungsgleise der beiden Strecken nebeneinander angeordnet, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Hierfür wird vor dem Weichenbereich ein Überwerfungsbauwerk zur Ver- und Entflechtung der beiden Strecken angeordnet. Die Weiterführung der Neubaustrecke nordwestlich des Weichenbereichs in Richtung München ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens.
Siehe Schemaskizze S. 26 (Variante Türkis).

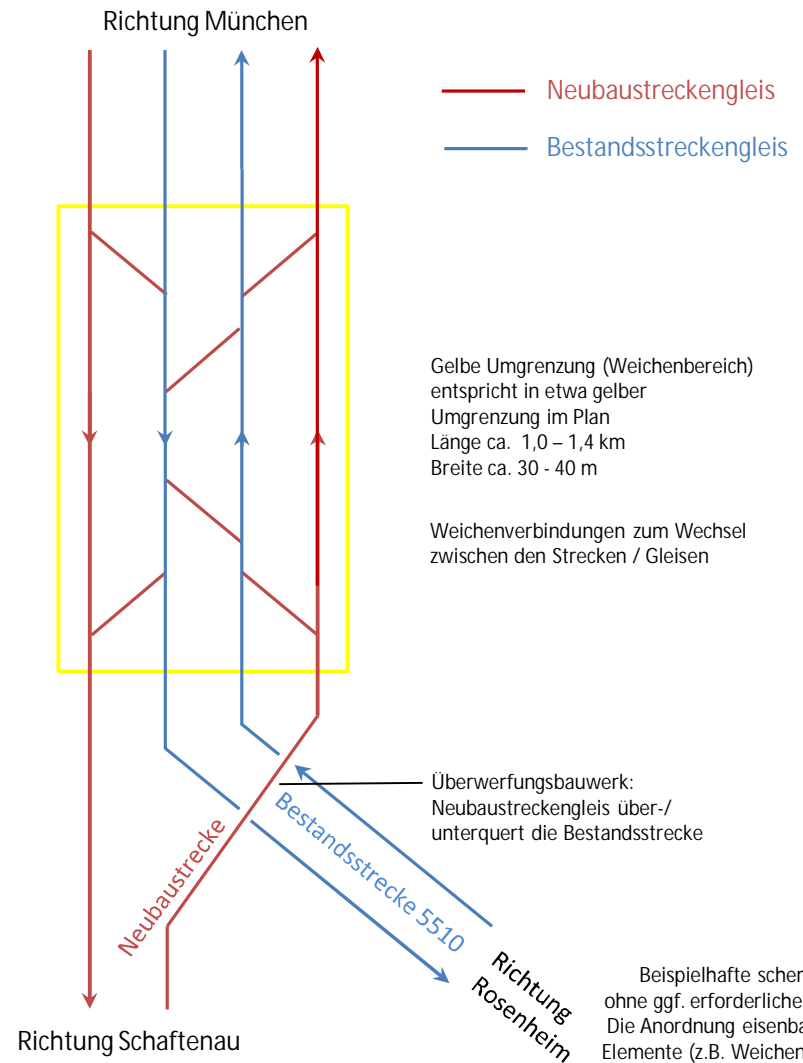
Schemaskizzen der möglichen Verknüpfungsstellen

Variante Gelb

Variante Gelb – Verknüpfungsstelle Reischenhart



Variante Gelb – Verknüpfungsstelle Riederbach



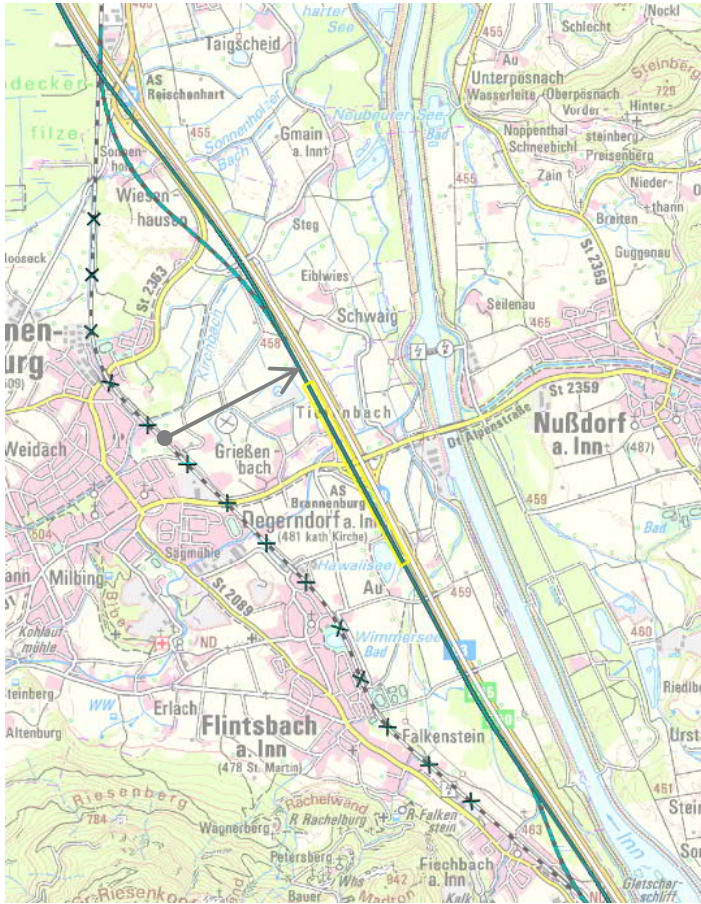
Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Schemaskizzen der möglichen Verknüpfungsstellen

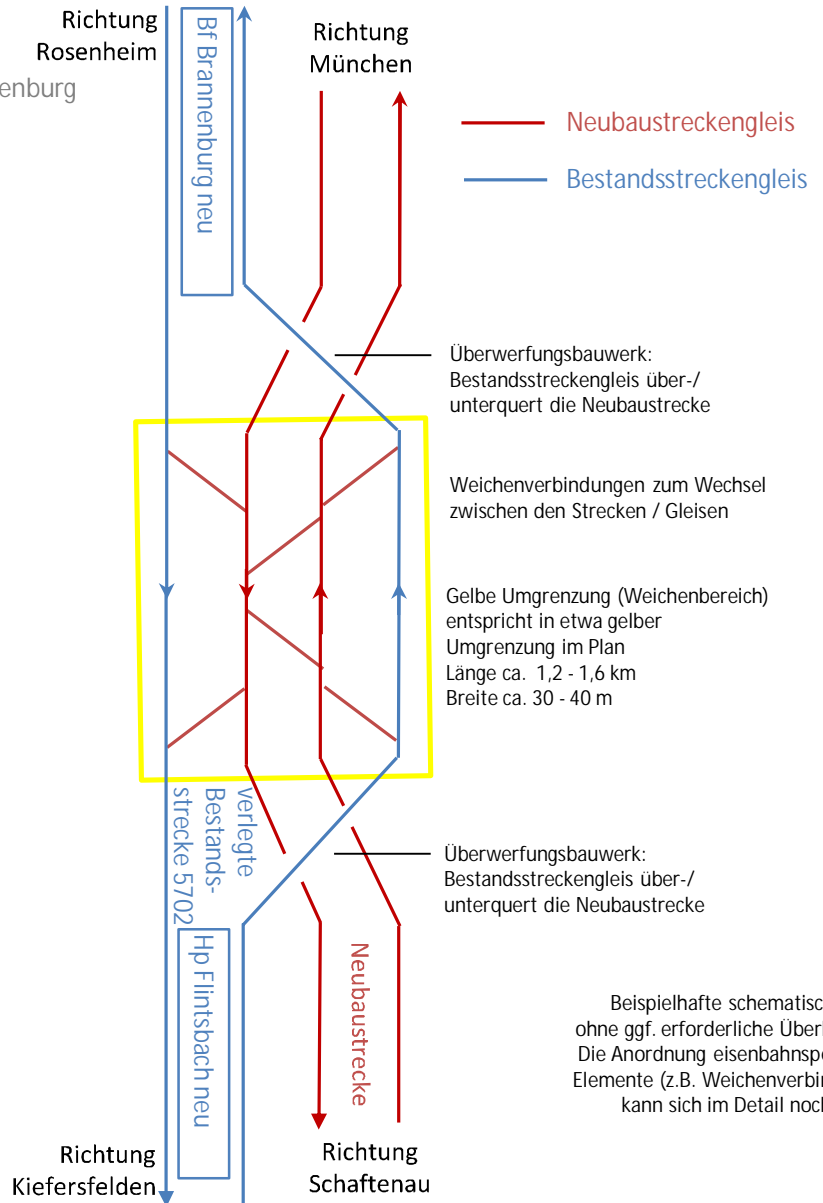
Variante Türkis

Variante Türkis – Verknüpfungsstelle Breitmoos

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach a. Inn und Brannenburg
 und der Stationen Brannenburg und Flintsbach in Richtung Autobahn

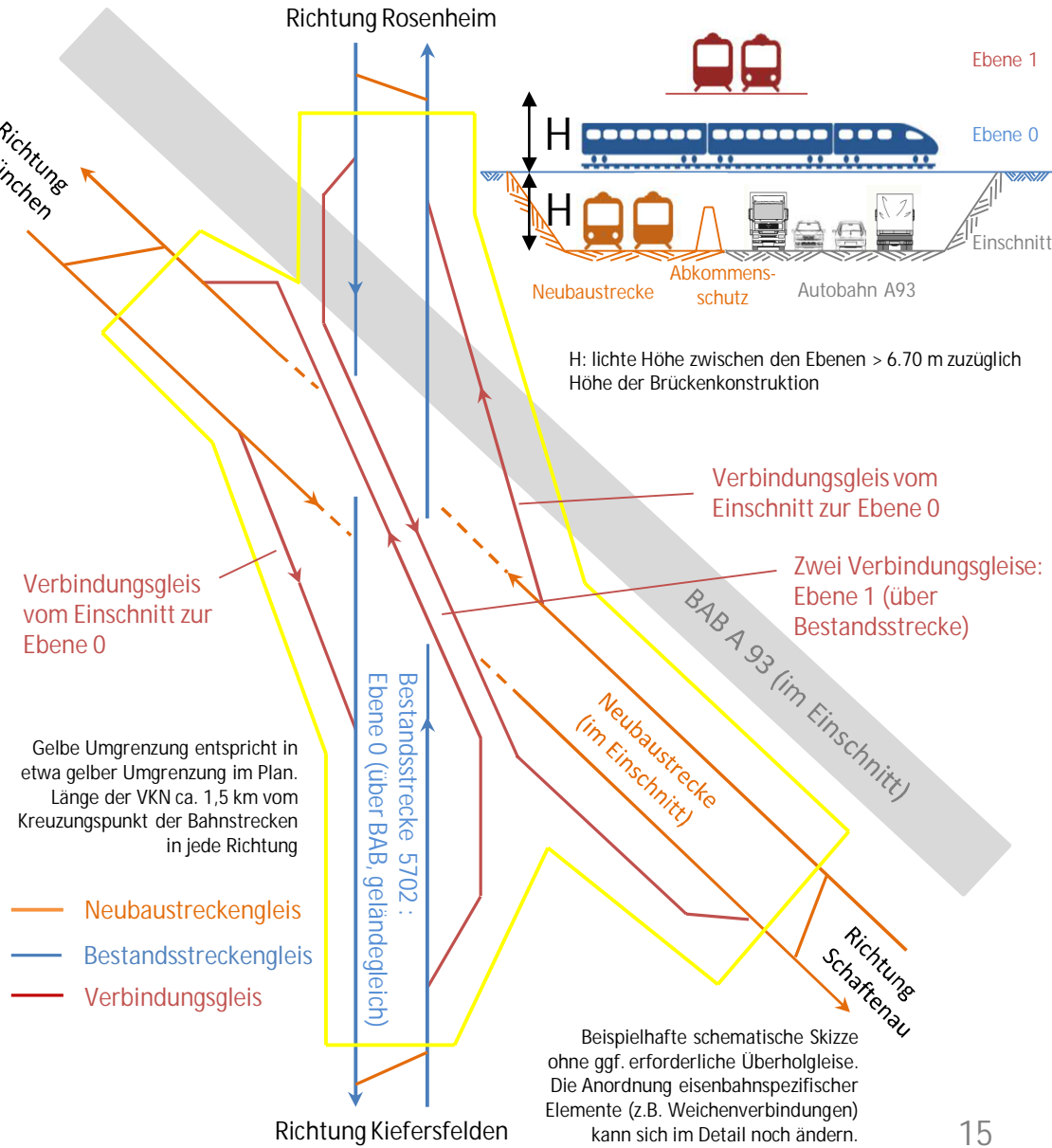
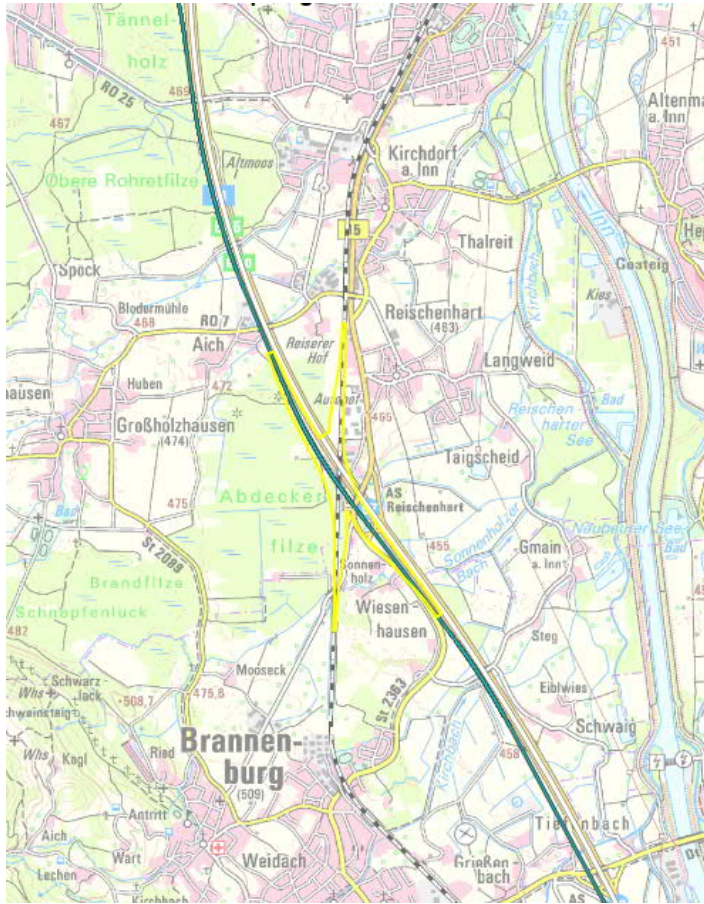


 Rückbau Bestandsstrecke



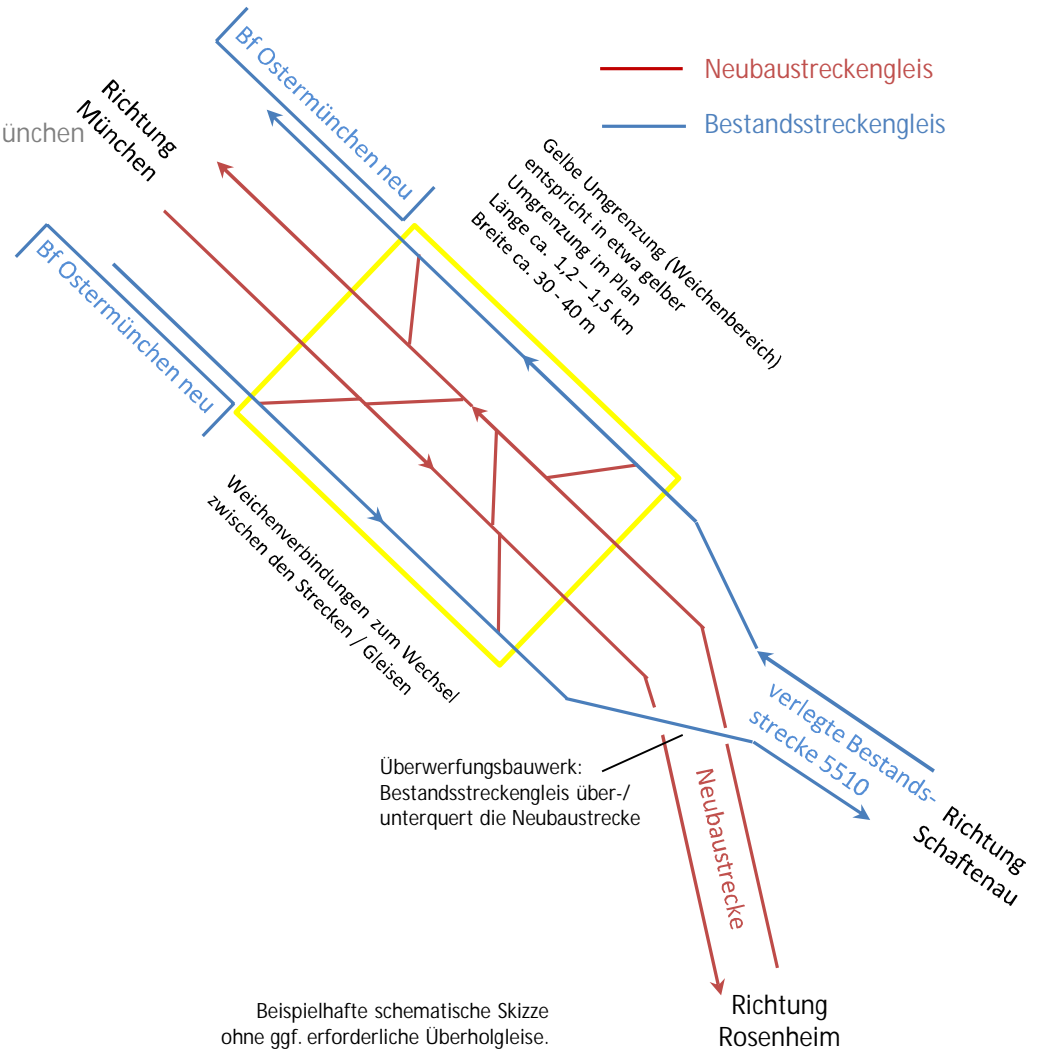
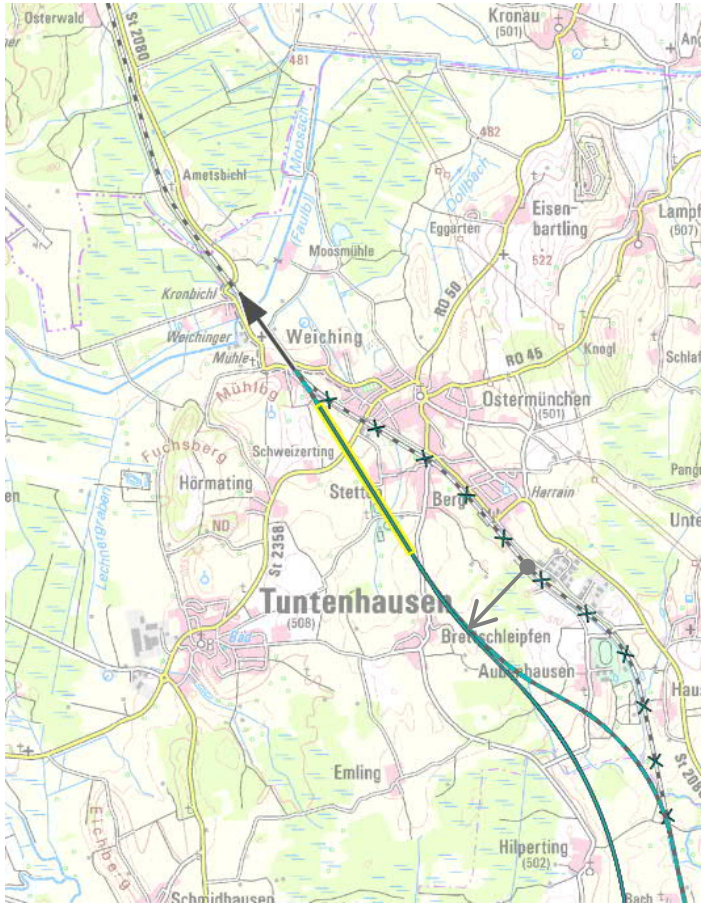
Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Variante Türkis – Verknüpfungsstelle Reichenhart



Variante Türkis – Verknüpfungsstelle Ostermünchen

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5510 zwischen
 Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl und der Station Ostermünchen



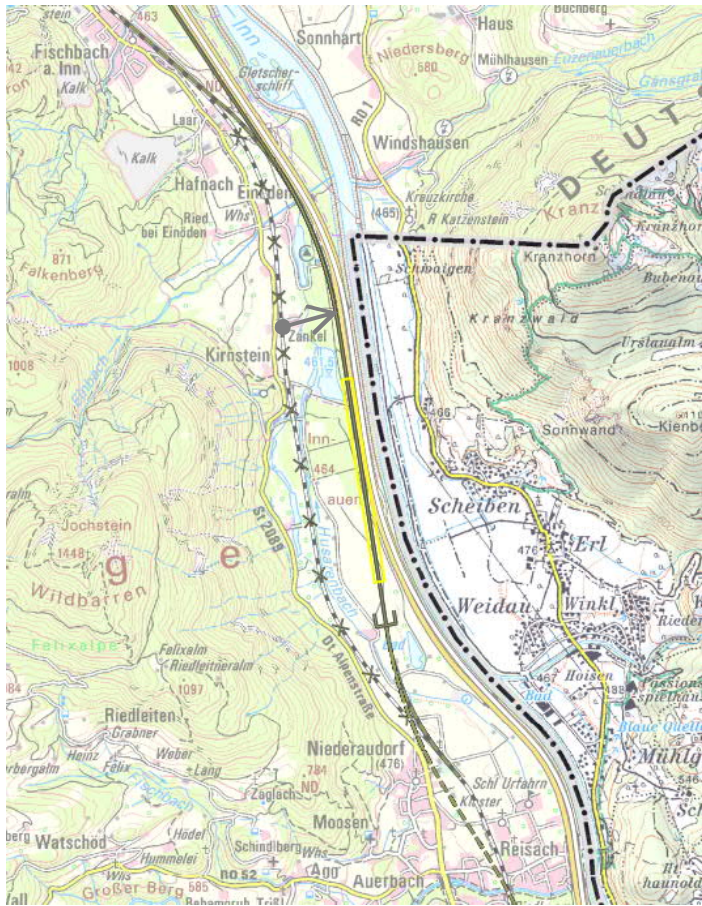
Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Schemaskizzen der möglichen Verknüpfungsstellen

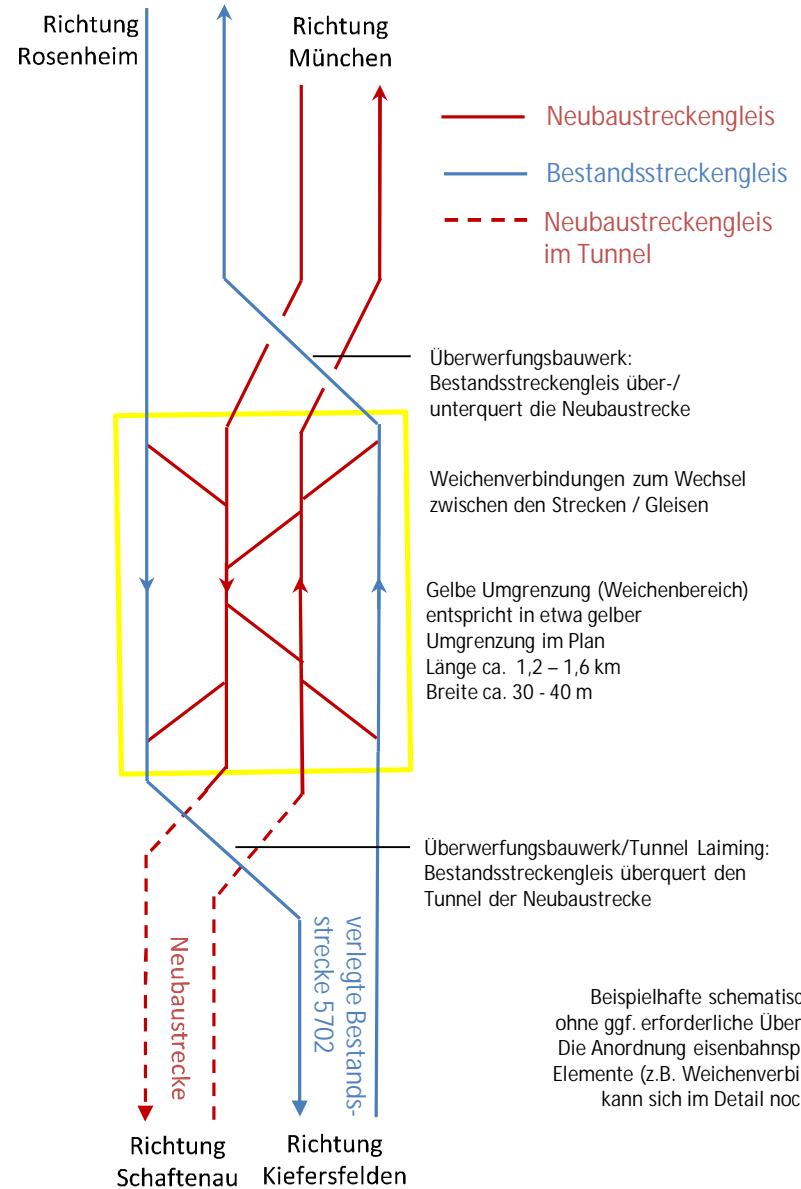
Variante Oliv

Variante Oliv – Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5702 zwischen Niederaudorf und Fischbach a. Inn



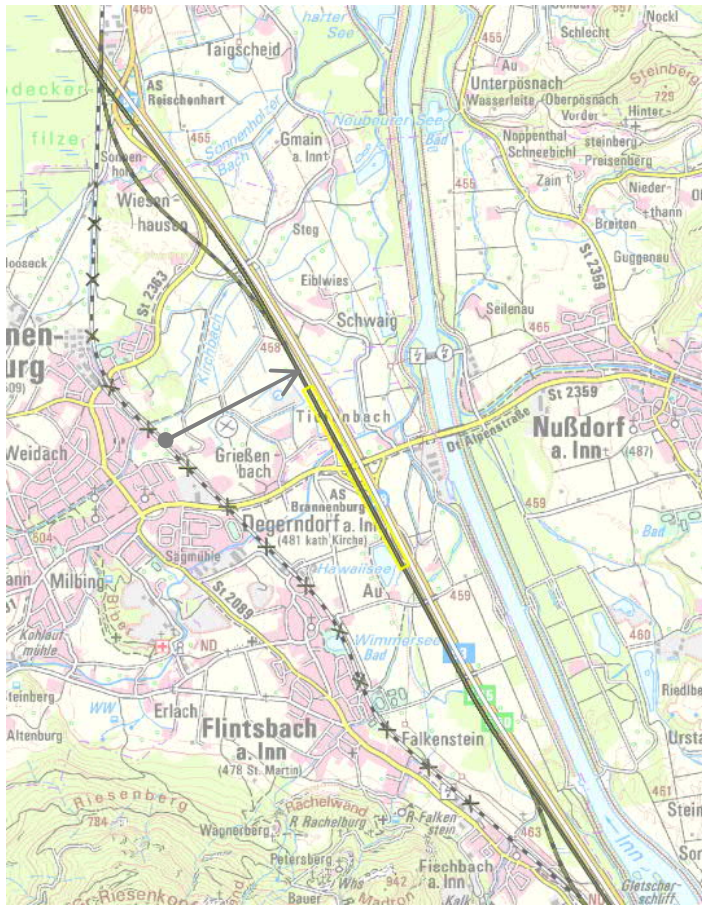
 Rückbau Bestandsstrecke



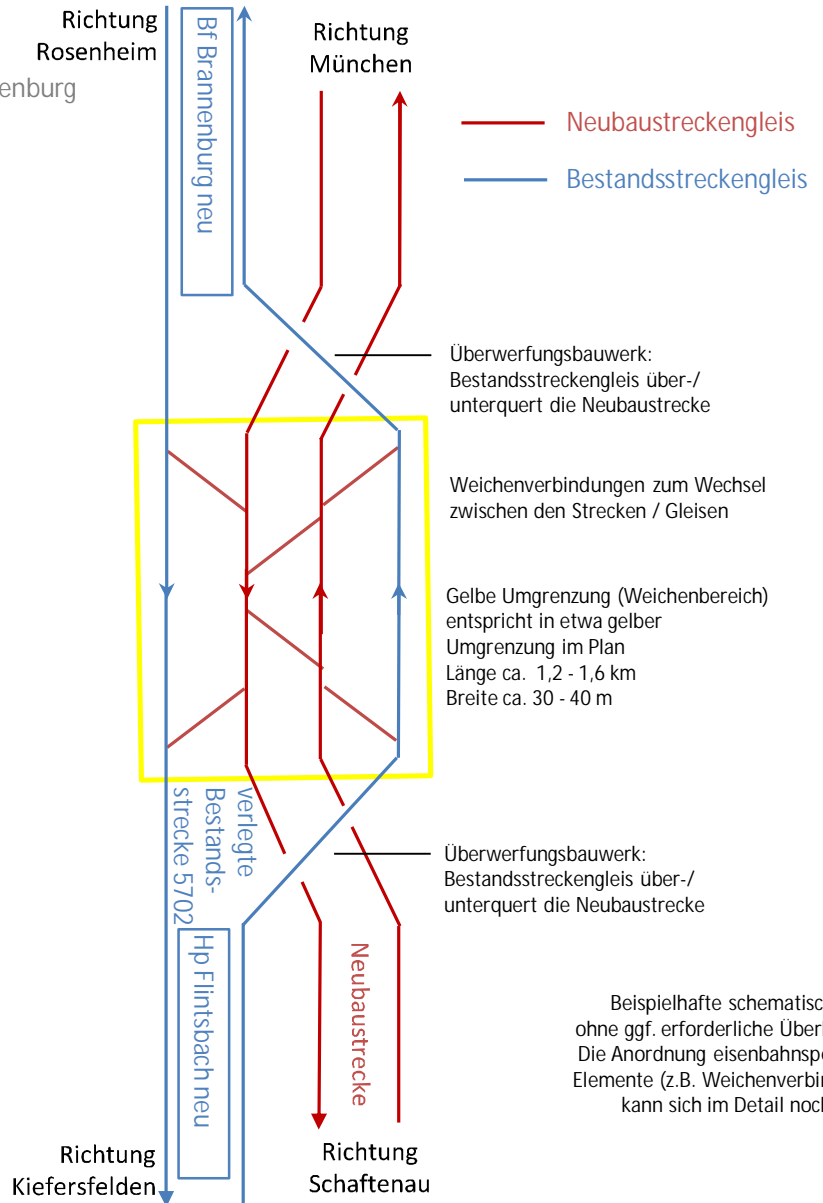
Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Variante Oliv – Verknüpfungsstelle Breitmoos

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach a. Inn und Brannenburg
 und der Stationen Brannenburg und Flintsbach in Richtung Autobahn

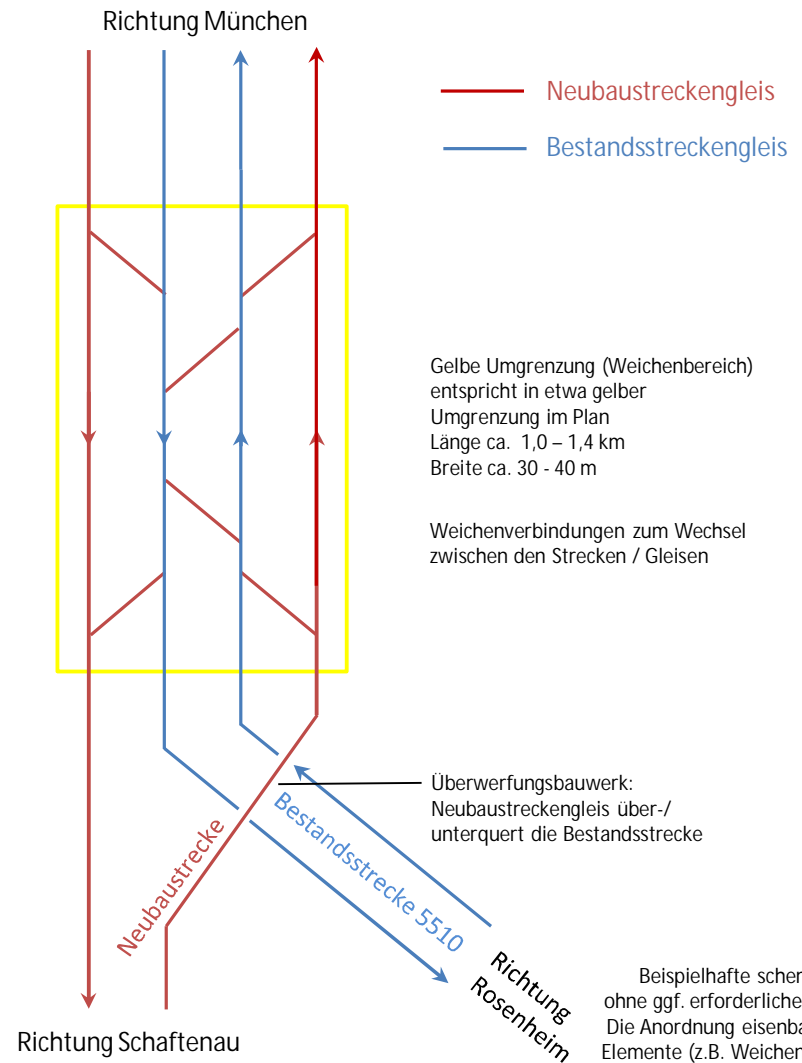
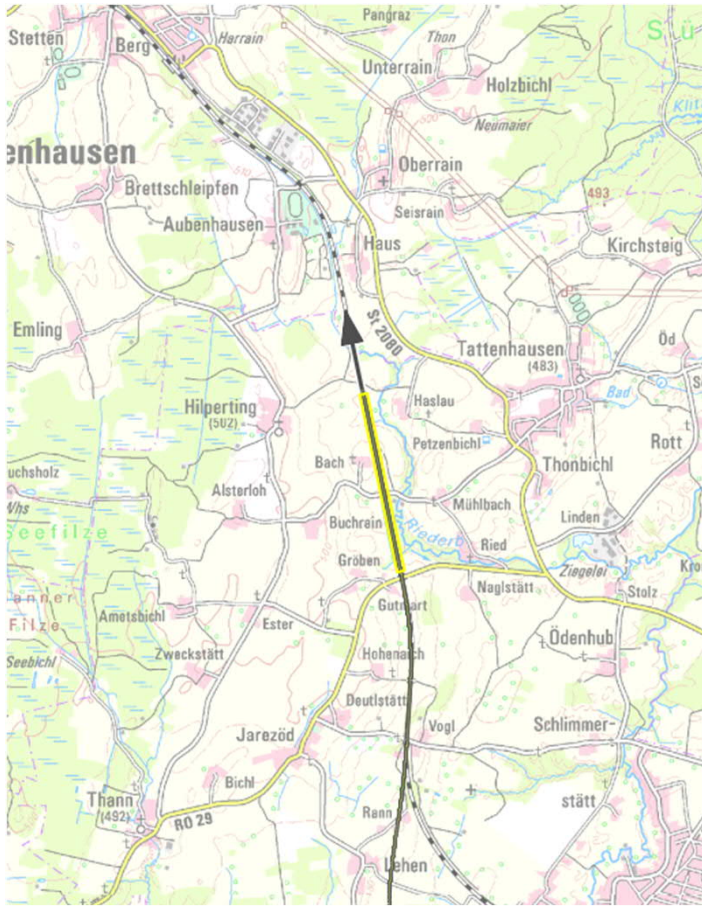


Rückbau Bestandsstrecke



Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Variante Oliv – Verknüpfungsstelle Riederbach



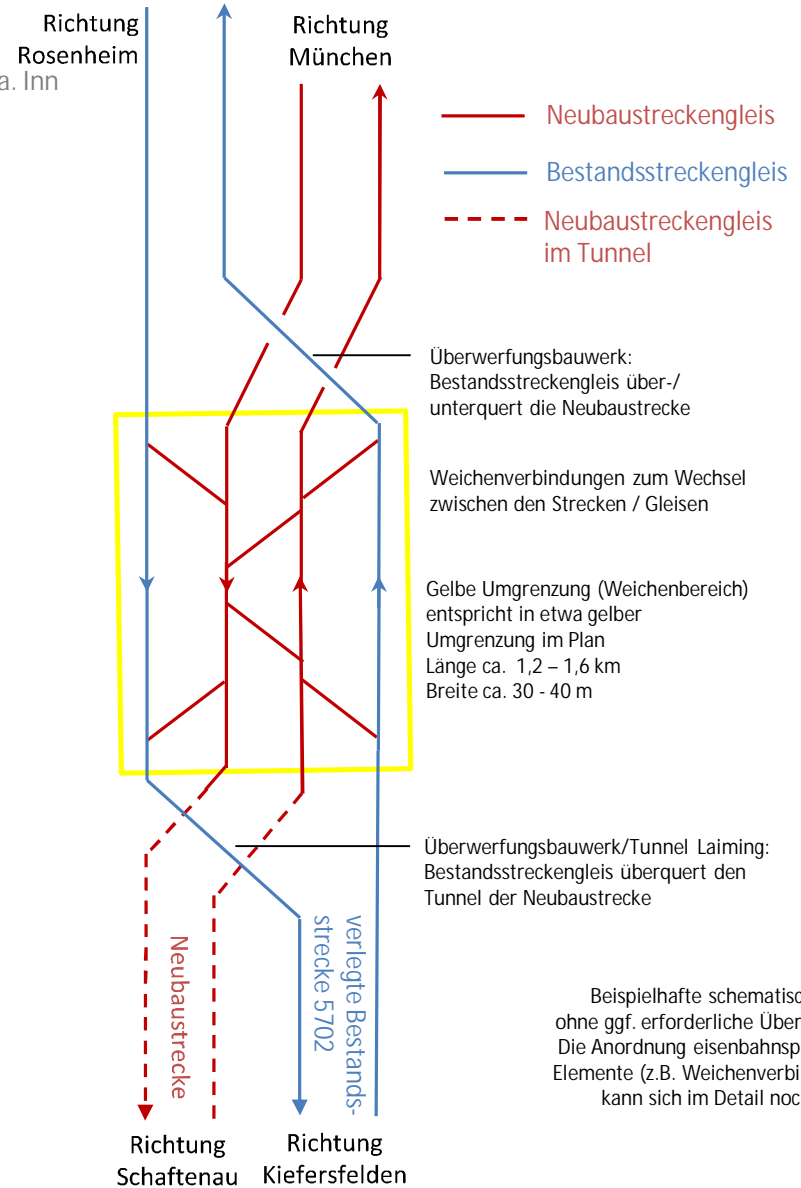
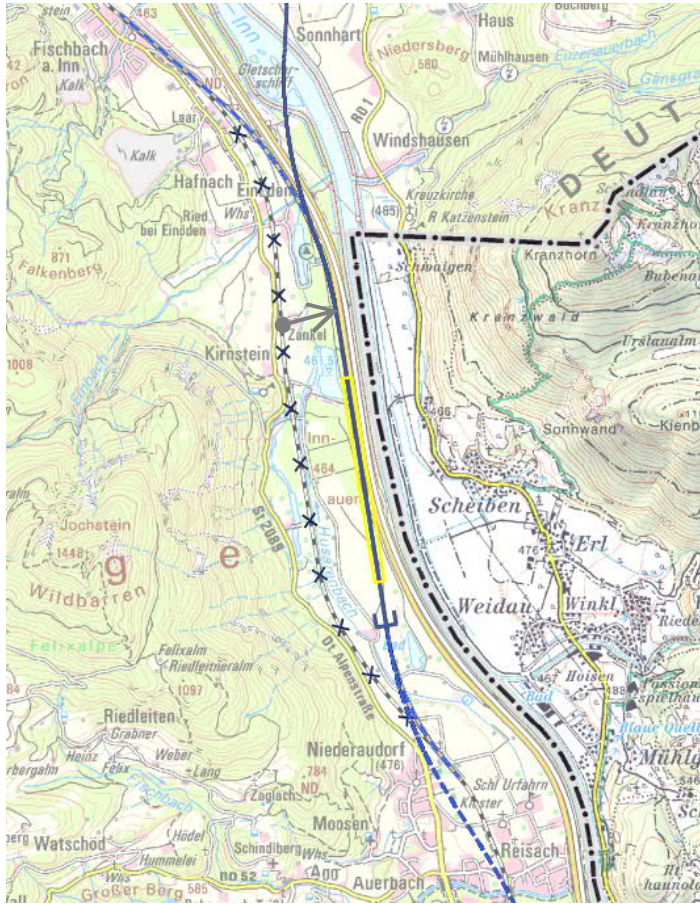
Beispielhafte schematische Skizze ohne ggf. erforderliche Überholgleise. Die Anordnung eisenbahnspezifischer Elemente (z.B. Weichenverbindungen) kann sich im Detail noch ändern.

Schemaskizzen der möglichen Verknüpfungsstellen

Variante Blau

Variante Blau – Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

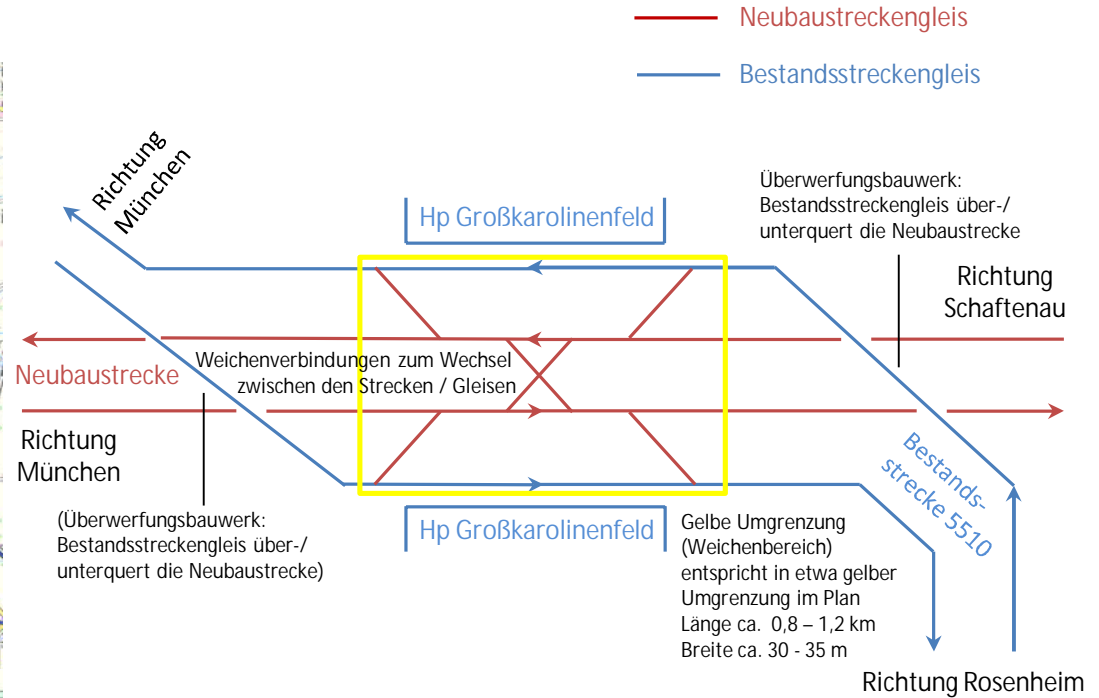
mit Verlegung der Bestandsstrecke 5702 zwischen Niederaudorf und Fischbach a. Inn



Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Variante Blau – Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

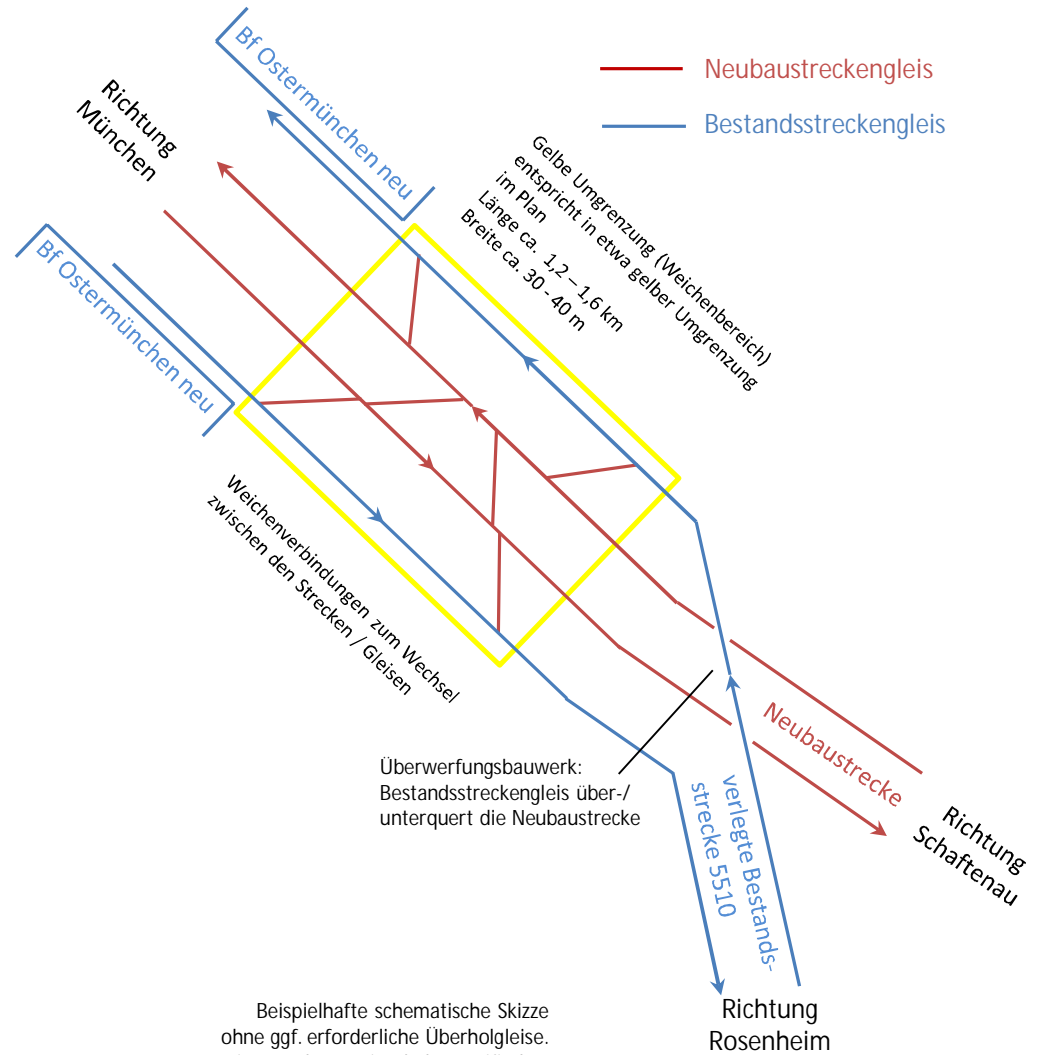
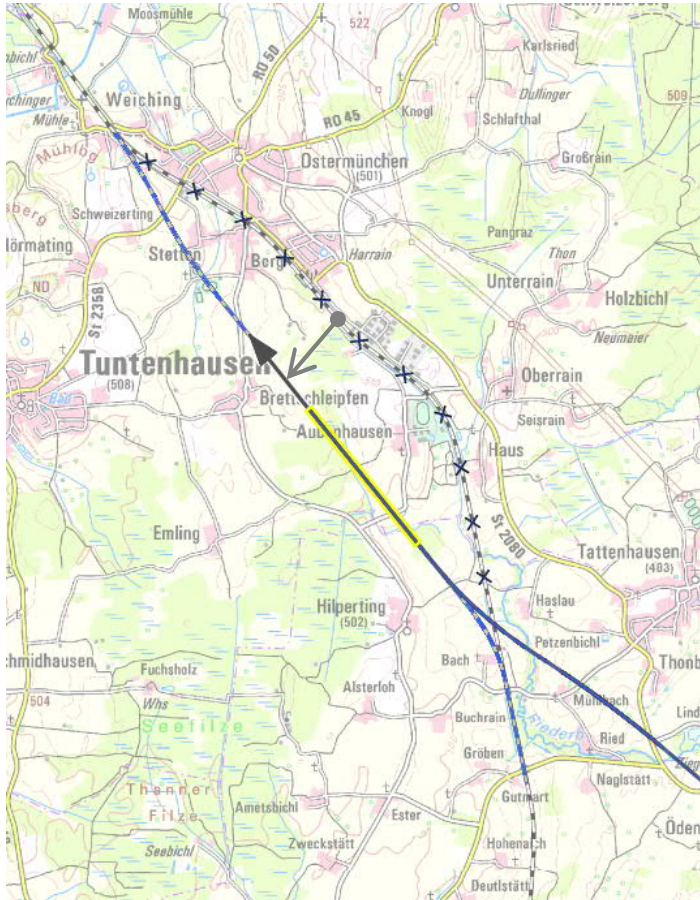
mit Umbau der Station Großkarolinenfeld



Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Variante Blau – Verknüpfungsstelle Aubenhausen

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5510 zwischen
 Gutmart / Ried und Kronbichl und der Station Ostermünchen



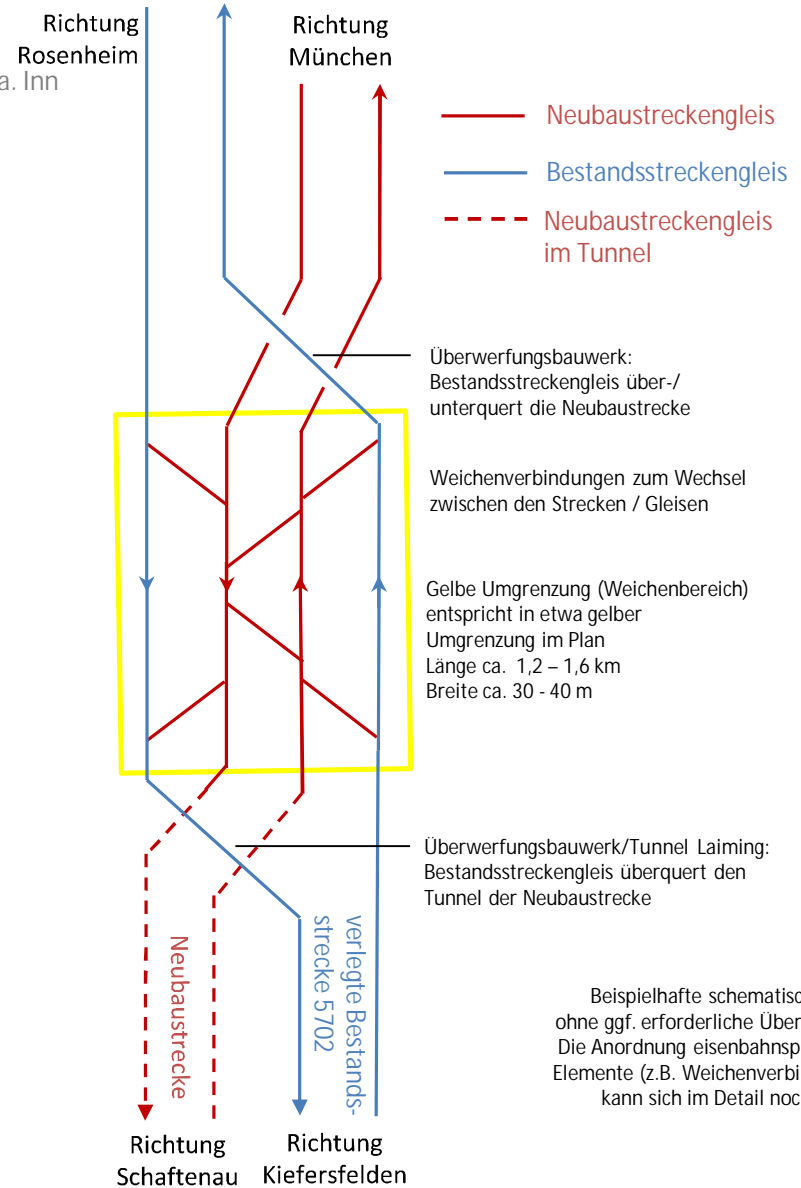
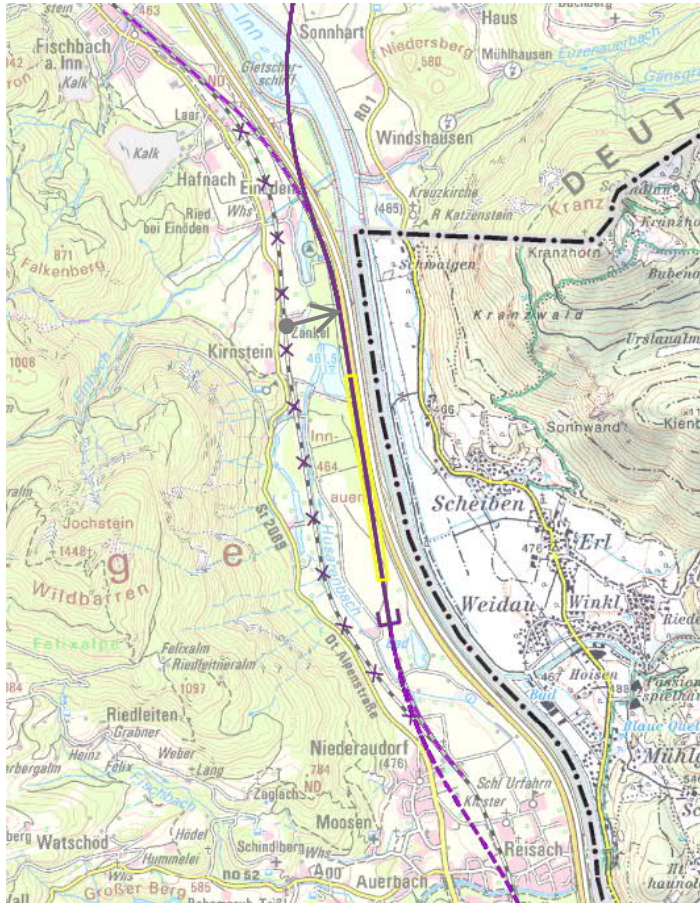
Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.

Schemaskizzen der möglichen Verknüpfungsstellen

Variante Violett

Variante Violett – Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

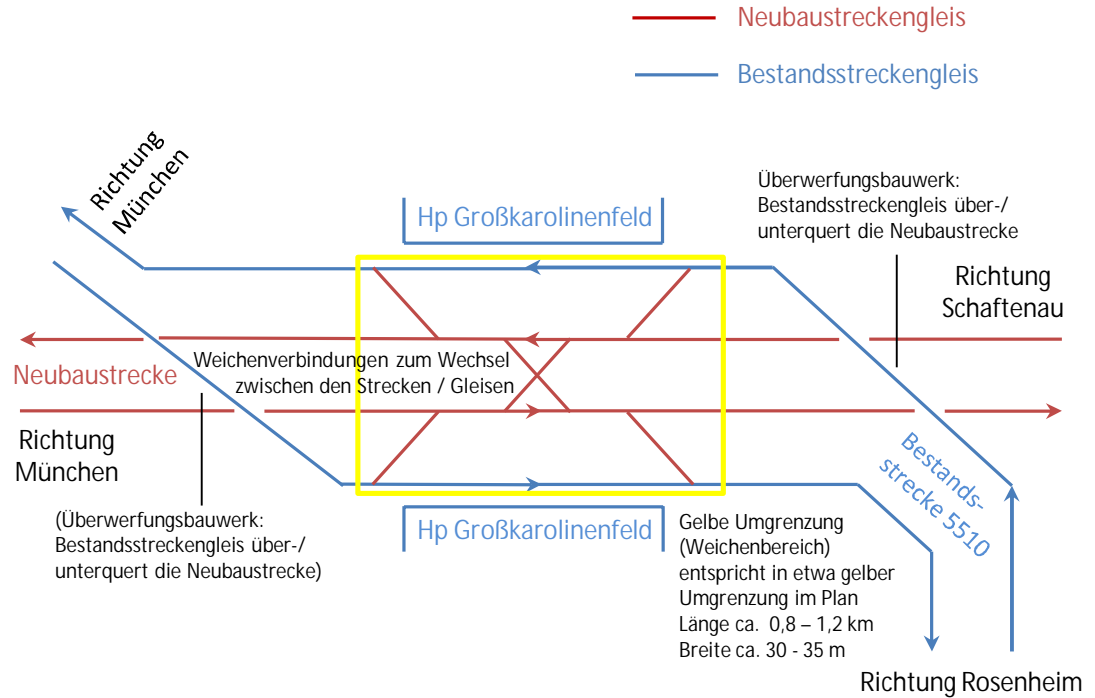
mit Verlegung der Bestandsstrecke 5702 zwischen Niederaudorf und Fischbach a. Inn



Beispielhafte schematische Skizze ohne ggf. erforderliche Überholgleise. Die Anordnung eisenbahnspezifischer Elemente (z.B. Weichenverbindungen) kann sich im Detail noch ändern.

Variante Violett – Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

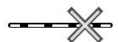
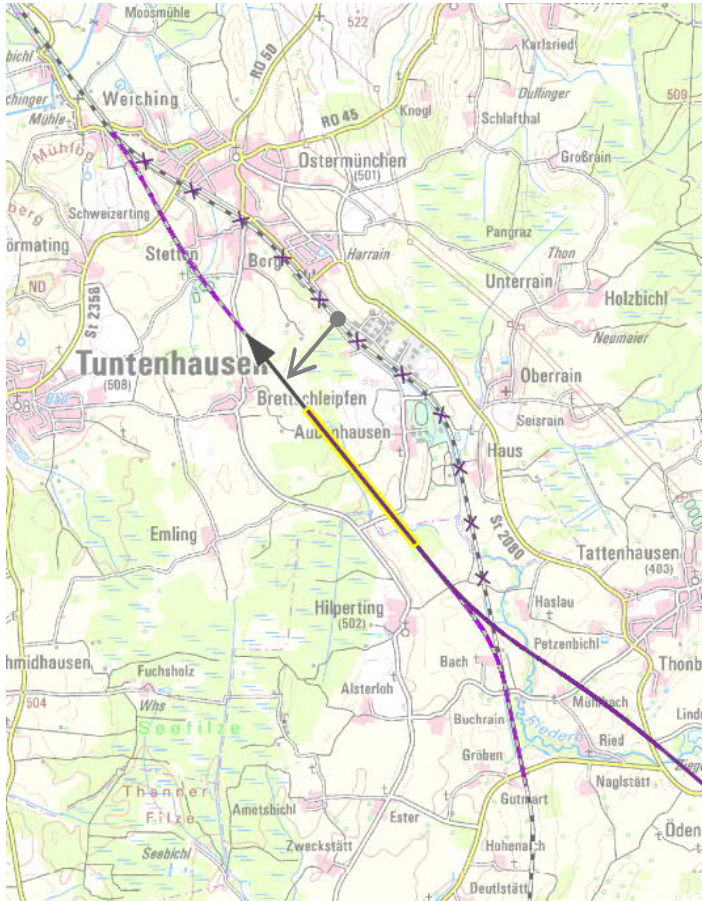
mit Umbau der Station Großkarolinenfeld



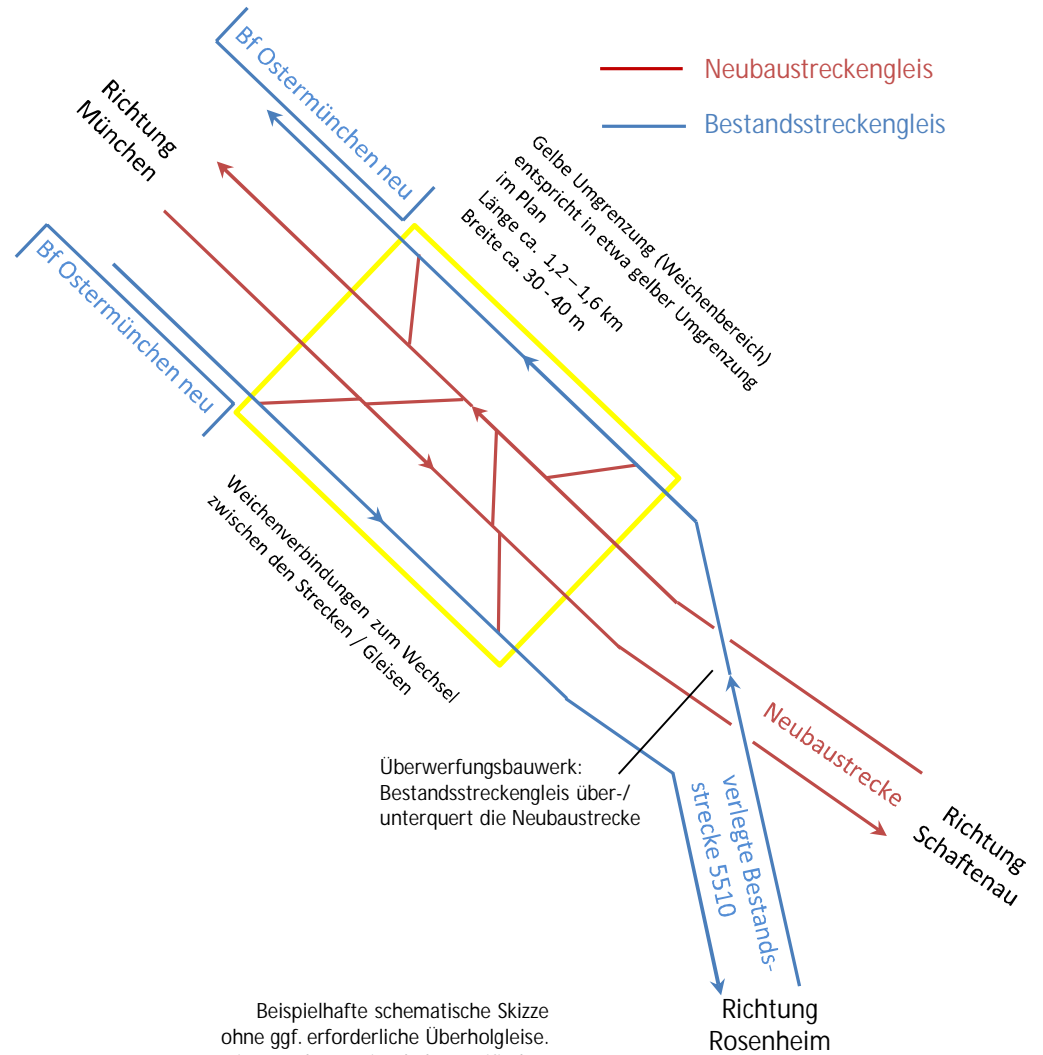
Beispielhafte schematische Skizze ohne ggf. erforderliche Überholgleise. Die Anordnung eisenbahnspezifischer Elemente (z.B. Weichenverbindungen) kann sich im Detail noch ändern.

Variante Violett – Verknüpfungsstelle Aubenhausen

mit Verlegung der Bestandsstrecke 5510 zwischen
 Gutmart / Ried und Kronbichl und der Station Ostermünchen



Rückbau Bestandsstrecke



Beispielhafte schematische Skizze
 ohne ggf. erforderliche Überholgleise.
 Die Anordnung eisenbahnspezifischer
 Elemente (z.B. Weichenverbindungen)
 kann sich im Detail noch ändern.