

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema: **15. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1**

---

Datum und Uhrzeit: 18.03.2019, 16:00–18:00 Uhr

---

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg

---

TeilnehmerInnen  
(ohne Titel)

Stefan Lederwascher (Flintsbach)  
Michael Rusp (Flintsbach)  
Rudolf Birkingner (Flintsbach)  
Michael Mayer (Flintsbach)  
Winfried Niebler (Flintsbach)  
Matthias Jokisch (Brannenburg)  
Gottfried Brandner (Brannenburg)  
Andreas Schwaiger (Brannenburg)  
Klaus Vogt (Brannenburg)  
Josef Steer (Brannenburg)  
Sepp Oberauer (Nußdorf)  
Susanne Grandauer (Nußdorf)  
Balthasar Kogler (Nußdorf)  
Georg Dettendorfer (Nußdorf)  
Josef Reisinger (Nußdorf)  
Alexander Buchner (IPBN)  
Torsten Gruber (DB Netz AG)  
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)  
Bernd Reiter (DB Netz AG)  
Daniel Kalteis (DB Netz AG)  
Peter Hofer (ÖBB Infra)  
Sabine Volgger (clavis)  
Mariella Schimatzeck (clavis)

---

#### Agenda:

1. **Begrüßung**
  2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung**
  3. **Aktuelle Information**
    - Besuch BVM Andreas Scheuer
    - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
    - Weitere Punkte
  4. **Grobtrassenentwürfe**
    - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
    - Erste Vorprüfungsergebnisse
  5. **Abschluss und Ausblick 2019**
- 



## 1. Begrüßung

Matthias Jokisch, erster Bürgermeister von Brannenburg, begrüßt zum 15. Gemeindeforum Nord 1. Er betont, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Januar verkündet hat, dass die Planungen weitergehen und man deshalb auch weiterhin mitreden möchte. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und erklärt, dass die geplante Forenrunde im Januar aufgrund des Besuchs von Bundesverkehrsminister Scheuer verschoben wurde. Der Besuch wird inhaltlich in dieser Sitzung nochmals aufgegriffen, genauso wie fachliche Themen und Neuigkeiten seit der letzten Runde im November.

Die Moderation stellt Daniel Kalteis von der DB Netz AG als Zuhörer der heutigen Sitzung vor und präsentiert den Ablauf: Nach der Verabschiedung des Protokolls wird die Projektleitung zu aktuellen Infos wie dem Besuch des Bundesverkehrsministers und der Antwort auf die Vieregg-Rössler Stellungnahme berichten. Anschließend wird das Planungsteam die finale Liste der Vorschläge aus der Region vorstellen und erste Vorprüfungsergebnisse präsentieren. Abschließend gibt es einen Ausblick auf die nächsten Forenrunden.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 14. Sitzung

Zum Protokoll der 14. Sitzung gab es Rückmeldungen von Winfried Niebler und Josef Reisinger. Die Moderation zeigt den TeilnehmerInnen die Änderungen auf Seite 3 (Aussage zur Grobtrassenplanung) bzw. Seite 8 (Aussage zu Vieregg-Rössler) und auf Seite 7 (Antrag von Josef Reisinger). Josef Reisinger möchte zusätzlich, dass eine Aussage der Projektleitung auf Seite 6 zur TEN-Fähigkeit der Bestandsstrecke ergänzt wird. Die Moderation nimmt diese Ergänzung nach Zustimmung der Projektleitung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

## 3. Aktuelle Informationen

*Siehe Folien 4-20 der beiliegenden Präsentation*

### Besuch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer

Die Projektleitung berichtet, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. Januar in Rosenheim die von Alexander Dobrindt 2017 in Auftrag gegebene Szenarienstudie vorgestellt hat. In der Szenarienstudie, welche im November fertiggestellt wurde, wurden aufbauend auf den Prognosen 2030 aus dem BVWP verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung bis 2050 untersucht. Die Studie betrachtet ausschließlich das Wachstum im Güterverkehr. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr nach 2030 wurden darin nicht betrachtet. Die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein. Folie 6 zeigt die verschiedenen Szenarien und die jeweiligen Zugzahlen (oben als Summe dargestellt). 2015 gibt es demnach einen IST-Stand von 185 Zügen und für 2030 werden im aktuellen BVWP 226 Züge prognostiziert. Dies ist auch die Ausgangssituation für die entwickelten Szenarien.

Szenario 1 beinhaltet das erwartete BIP-Wachstum bis 2050 und führt zu 377-401 Zügen. Szenario 2 stellt das BIP-Wachstum und die Steigerungen im Korridorverkehr am „deutschen Eck“ (Salzburg-Kufstein) dar, und weist eine Größenordnung von 407-431 Zügen auf. Szenario 3 geht vom BIP-Wachstum und einer verstärkten Partizipation der italienischen Seehäfen aus und führt zu 504-528 Zügen. Aus Sicht des Gutachters werden diese in Zukunft mehr Güter anziehen als bisher, da zum Beispiel mögliche Routen aus Asien um rund 1 Woche kürzer sind, als zu den Nordseehäfen. Szenario 4 kombiniert die Themen BIP-Wachstum, steigende Korridorverkehre über das „deutsche Eck“ und die verstärkte Partizipation der italienischen Häfen und würde zu 534 - 558 Zügen führen. Die roten Balken zeigt den LKW-Zuwachs auf der Schiene mit der Annahme, dass der Brenner aktuell ausgelastet ist, und keine nennenswerten Steigerungen im LKW-Verkehr mehr aufnehmen kann. Die orangen Balken zeigen eine zusätzliche Verlagerung von 10 bzw. 20 % des LKW-Verkehrs durch verkehrspolitische Maßnahmen (zB Trassenpreishalbierung für den Schienengüterverkehr). Die Szenariestudie wurde von Gutachtern des Bundes erarbeitet, die auch bei der Erstellung des BVWP beteiligt waren. Die Studie zeigt klar, dass selbst bei moderaten Wachstumsszenarien die Bestandsstrecke, auch mit ETCS-Ausrüstung, künftig keine ausreichenden Kapazitäten bereitstellen kann.

Der Minister hat sich außerdem klar für eine Weiterführung der Planungen ausgesprochen. Der Projektauftrag wurde um die Untersuchung der Bestandsstrecke erweitert. Dies entspricht in Teilen dem „Inntalplan“, den Daniela Ludwig letztes Jahr veröffentlicht hat und umfasst nicht nur die Optimierung der bestehenden Strecke, sondern auch einen möglichen Ausbau durch Ortsumfahrungen oder ein drittes Gleis.

Weiter hat sich der Minister für eine Beschleunigung der Umsetzung der geplanten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen ausgesprochen. Eine Präsentation zu den Maßnahmen und dem aktuellen Stand ist auf der Projektwebsite veröffentlicht:

[https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2019-03-13\\_Laermschutz\\_Bestandstrecke\\_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2019-03-13_Laermschutz_Bestandstrecke_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf)

## Diskussion

*Wo liegt der Unterschied zwischen hellorangen und orangen Balken?*

- Hellorange stellt eine Verlagerung von 10 % des verbleibenden LKW-Verkehrs dar, orange eine Verlagerung von 20 % des verbleibenden LKW-Verkehrs. Dadurch ergeben sich auch verschiedene Gesamtzugzahlen pro Szenario.

*Handelt Daniela Ludwig im Auftrag des Ministeriums bzw. ist die Vorgehensweise mit dem Ministerium abgestimmt?*

- Daniela Ludwig ist Bundestagsabgeordnete und keine Vertreterin des Ministeriums. Während des Termins mit BVM Scheuer wurde kommuniziert, dass Daniela Ludwig die Ansprechpartnerin für Änderungswünsche im Dialogverfahren ist. Die Änderungsvorschläge wurden auch im Lenkungskreis, im Beisein von Vertretern des BMVI, bestätigt.

*Ist das Protokoll des Lenkungskreises öffentlich zugänglich?*

- Ja, die Protokolle werden jeweils in der nächstfolgenden Lenkungskreissitzung verabschiedet und dann auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

Einige Mitglieder möchten, dass der Brief der Bürgerinitiativen mit den Änderungswünschen an Daniela Ludwig mit dem Protokoll an alle verschickt wird. Die Projektleitung erklärt, dass sie keine Schriftstücke von Dritten ohne deren Zustimmung veröffentlichen kann. Wenn es einen Link dazu gibt, kann dieser gerne im Protokoll angeführt werden.

Ein Forenmitglied erklärt, den Brief an alle auszuschicken.

*Was bedeutet NIMBY?*

- NIMBY ist eine englische Abkürzung für „not in my backyard“ und beschreibt das St. Floriansprinzip.

*Gibt es auch im EPR ein Regionalforum?*

- Ja, es gibt das Regionalforum für beide Planungsräume (GPR und EPR). Dort sind auch die Bürgermeister aller Gemeinden von beiden Planungsräumen vertreten.

*Gilt die Änderung hinsichtlich Beobachter im Gemeindeforum auch für den GPR?*

*Jeder der Lust hat, sollte in andere Foren gehen können. Dann wäre es gerecht für den EPR und den GPR.*

- Die angesprochenen Modifikationen betreffen vorerst nur den EPR. Im GPR gilt die gemeinsam vereinbarte Geschäftsordnung. Wenn sich alle Teilnehmer für eine Änderung aussprechen, kann diese auch im GPR diskutiert bzw. angepasst werden.

Die Moderation weist darauf hin, dass ein Unterschied zwischen „entsandten Beobachtern“ und „freiwilligen Beobachtern“, die je nach Lust und Laune in andere Foren kommen, besteht.

Die Projektleitung erklärt, dass im EPR ausgewählte Beobachter „entsandt“ werden, die als stille Zuhörer am jeweils anderen Forum des EPR teilnehmen. Die Forderung kam daher, dass die Gemeinden Rohrdorf und Stephanskirchen gerne auch wissen möchten, was im Forum Rosenheim Nord diskutiert wird, da es ihr nördliches Gemeindegebiet betreffen könnte. Es kann aber nicht jeder nach Lust und Laune an den anderen Foren teilnehmen.

*Ein Mitglied fragt, ob es für alle in Ordnung wäre, wenn in diesem Forum auch stille Zuhörer der anderen Gemeindeforen des GPR anwesend wären, und die Mitglieder im Gegenzug die Möglichkeit hätten, an anderen Foren des GPR als stille Zuhörer teilzunehmen. Diese Vorgehensweise muss natürlich auch mit den anderen 3 Gemeindeforen abgestimmt werden. Alle Foren müssen ihre Zustimmung für stille Zuhörer erteilen.*

*Ein Mitglied erklärt, dass es die Möglichkeit der stillen Beobachter auch im GPR gut finden würde.*

*Ein weiteres Mitglied schließt sich dem an und betont, dass der Dialog dann offener wäre.*

*Ein Mitglied erklärt, dass wenn es „entsandte“ Beobachter gibt, diese verschiedene Interessen vertreten sollten. Sie müssten dann auch in alle anderen 3 Foren gehen und anschließend einen Bericht abliefern.*

*Ein Mitglied bemerkt, dass ja jeder die Protokolle der anderen Sitzungen lesen kann.*

*Einige Mitglieder halten fest, dass sie keine Entsendung möchten, nur die Möglichkeit, stiller Teilnehmer zu sein.*

*Ein Mitglied erklärt, dass es wichtig ist, dass die Beobachter nur stille Zuhörer sind, und nicht mitdiskutieren.*

*Ein Mitglied erklärt, dass es dies sehr gerne akzeptiert und dass das Verfahren dann auch offener wäre. Bei anderen Dialogen, wie beispielsweise der Fehmarnbeltquerung, wurde das auch so gehandhabt.*

- Die Projektleitung ergänzt dazu, dass ein anderes Dialogverfahren an sich nicht zur Diskussion steht. Es geht auch im EPR lediglich um Modifikationen.

*Ein Mitglied bemerkt, dass auch 4 oder 5 Personen Zuhörer sein könnten.*

- Die Projektleitung erklärt, dass es dann in einigen Gemeinden Platzprobleme aufgrund der Räumlichkeiten gäbe.

*Ein Mitglied schlägt vor, max. 3 stille Beobachter zuzulassen, da es ja jeweils 3 andere Foren gibt. Diese sollen sich vorab bei der Moderation anmelden.*

Es wird vereinbart, dass Mitglieder anderer Gemeindeforen im GPR auf Anfrage als stille Zuhörer an den Sitzungen teilnehmen können. Diese müssen sich vorher bei der Moderation anmelden. Die Plätze für stille Zuhörer werden mit max. 3 Personen (pro Forum eine Person) begrenzt. Die Beobachter werden aber nicht dauerhaft installiert. Dieser Wunsch des Gemeindeforums Nord 1 wird in die anderen Foren mitgenommen und dort zur Diskussion gestellt.

*Ein Mitglied betont, es habe erwartet, dass die vorhandenen Zahlen fortgeschrieben werden. Das ist aber nicht passiert, sondern es gibt eine Szenarienstudie. Das ist enttäuschend. Die Zahlen sind von 2008 und die Studie ist von 2010. Diese Studie wurde auch vom Forum Städtebau in Rosenheim bearbeitet. Die 7 % Rückgang im Güterverkehr sollten berücksichtigt werden.*

- Die Projektleitung erklärt, dass es im Inntal seit 2014 eine jährliche durchschnittliche Steigerung von ca. 3 % im Güterverkehr gibt und keinen Rückgang um 7 %.

*Ein Mitglied erklärt, dass bei der Studie zur Verkehrsentwicklung von Trimode (Gutachter des Bundes, Anm.) einige Dinge zu hinterfragen sind und bezieht sich dabei auf einen neuen Antwortentwurf der Vieregg-Rössler GmbH, der noch nicht veröffentlicht ist. Erstens orientieren sich die Szenarien am BIP, also am Wirtschaftswachstum. Es gibt von 2007 bis 2017 ein Wachstum von 19 % des BIP. Gleichzeitig ist das Güterverkehrsaufkommen um 7 % rückläufig. Die Tonnenkilometer sind gleich geblieben. Das ergibt 19 % Fehler. Zweitens besagt die deutsche Verkehrsverflechtungsprognose einen Zuwachs von 4 Zügen in beide Richtungen bis 2030. Für Szenario 2 wird ein Zuwachs von 34 Zügen prognostiziert. Das sind also 750 % mehr und somit nicht sehr wahrscheinlich. Die Thematisierung der italienischen Häfen ist nicht nachvollziehbar. Die neuen Containerschiffe passen nicht mehr durch den Suez-Kanal und somit sind die Häfen in Triest und Genua uninteressant. Wenn diese nicht mehr genutzt werden, wird der Verkehr am Brenner zurückgehen. Der Brennerpass ist weder für Triest noch für Genua die*

*direkte Verbindung, sondern der Gotthard- oder der Tauerntunnel. Das Papier ist also aus Sicht der Vieregg-Rössler GmbH nichts wert.*

Die Moderation erklärt, dass dieses Forum die Aufgabe hat, über mögliche Trassen zu diskutieren. Die Frage des Bedarfs wurde aufgeworfen und dazu gibt es jetzt die Szenarienstudie. Es gibt offensichtlich einen Dissens bezüglich der Szenarien und keiner in diesem Forum kann das abschließend beantworten. Es sollte nicht so sein, dass sich das Forum nur mehr mit Antworten auf Stellungnahmen zu Prognosen und Szenarien beschäftigt. Wenn es einen Link zu einer erneuten Stellungnahme von Vieregg-Rössler gibt, kann dieser gerne ins Protokoll aufgenommen werden.

*Ein Mitglied erklärt, dass wenn es eine neue Veröffentlichung der Vieregg-Rössler GmbH gibt, diese ja allen zugänglich gemacht werden kann und sich jeder somit selbst ein Bild machen kann.*

*Ein Mitglied entgegnet, dass Herr Gradnitzer die Antwort schon vorweggenommen hat.*

Die Moderation erklärt, dass es nicht zielführend ist, über Aussagen von dritten Personen zu diskutieren, die niemand belegen oder widerrufen kann, weil keiner der hier Anwesenden dabei war.

*Das Mitglied betont, nicht selbst dabei gewesen zu sein, aber eine Aussage von jemandem zu haben, der dabei gewesen ist.*

## **Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH**

Die Projektleitung erklärt, dass die Anmerkungen zur Stellungnahme jetzt veröffentlicht sind und im Vorfeld der Sitzung an alle Forenmitglieder versandt wurden. Die Anmerkungen sind in 7 Themenbereiche gegliedert. Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern anhand der Folien die jeweiligen Fazits der Kapitel, sowie ein Gesamtfazit zur Stellungnahme.

## **Diskussion**

*Ein Mitglied erklärt, dass alternative Lösungen sehr wohl den Verkehr aus dem Inntal herausnehmen würden.*

*Ein Mitglied fragt, von wem die Anmerkungen stammen und ob es Quellenangaben gibt.*

- Die Anmerkungen wurden von der Projektleitung DB-ÖBB verfasst. Quellenangaben finden sich am Ende des Dokumentes.

*Ein Mitglied bedankt sich für die Ausarbeitung. Es wäre gut gewesen, wenn man im Sinne der Objektivität auch die Vieregg-Rössler Studie in Kurzform hier im Forum präsentieren hätte können. Es gibt auch bereits einen erneuten Antwortentwurf von Vieregg-Rössler. Dieser beinhaltet Zustimmung, aber auch viele rote Passagen. Der Entwurf ist noch nicht fertig, aber wenn er veröffentlicht ist, sollte es die Möglichkeit geben, diesen auch hier im Forum vorzustellen. Das würde die Neutralität gewährleisten und es wäre aus fachlicher Sicht notwendig, das auch auszugleichen. Es wird auch positive Vorschläge geben und nicht nur einseitige Punkte.*

*Ein Mitglied erklärt, dass es hier im Forum nicht ständig gegenseitige Unterstellungen zum Bedarf diskutieren möchte. Es geht auch nicht darum, herauszufinden, wer die besseren Argumente hat und das Mitglied möchte nicht jedes Mal über die Aussagen von Vieregg-Rössler und die Antworten dazu diskutieren. Das ist nicht der Auftrag des Forums. Heute wurden die ersten Szenarien und Zugzahlen präsentiert. Das Mitglied findet es bedenklich, dass nur der Güterverkehr und nicht der Personenverkehr untersucht wurde. Vor allem der Personennahverkehr ist wichtig. Die Frage ist, ob es eine 3.+4. Gleis braucht. Jeder kann Stellungnahmen selbstständig lesen und sie können auch verteilt werden. Sie sollten aber nicht das Kernthema hier sein. Es wäre eher interessant, wie es weitergeht.*

*Ein weiteres Mitglied schließt sich dem an. Es betont, dass bis zum Sommer auf 5 Trassen reduziert werden soll und es daher eigentlich wichtigere Diskussionen zu führen gibt. Es will sich nicht vorwerfen lassen, dass man für diese Diskussion keine Zeit hatte. Es wird am Ende Ergebnisse der Planungen geben und die Politik wird entscheiden. Im Forum müssen wir schauen, dass wenn die Trasse kommt, wir mitreden können, wo sie kommt. Stellungnahmen können auch vorab von jedem selbst gelesen werden.*

*Ein Mitglied betont, dass man schauen müsse, was der Bedarf ist und welche Alternativen es gibt. Das können wir als Laien nicht machen, sondern das müssen Fachleute darstellen. Wenn man nur eine Seite stehenlässt, ist das bedenklich im Sinne der Neutralität.*

Die Projektleitung erklärt, dass man die Anmerkungen deshalb vorgestellt hat, da dies Forderungen der Bürgerinitiativen, als auch der Gemeindeforen waren und dem ist man nachgekommen. Ansonsten hätte man die Anmerkungen nur verteilt und Fragen besprochen. Aufgabe des Forums ist es, über das „wie“ und nicht das „ob“ zu diskutieren. Es wurde in der heutigen Sitzung schon viel Zeit für die Diskussion über Gutachter und Stellungnahmen beansprucht. Die Frage ist, was für die Region und die Gemeinden wichtig ist.

Die Moderation erklärt, dass es verständlich ist, dass der Bedarf diskutiert wird. Es ist aber nicht die Aufgabe des Forums, über Gutachten und Gegengutachten zu befinden. Eine erneute Stellungnahme erfordere wieder eine Rückantwort der Projektleitung usw. Irgendwann werden dann nur mehr Stellungnahmen präsentiert. Das Forum ist dazu da, die Planung für eine Trassenauswahl zu begleiten. Der Wunsch, die erneute Antwort von Vieregg-Rössler hier zu präsentieren, wird aber aufgenommen und die Moderation überlegt sich, wie damit umgegangen wird.

*Ein Mitglied erklärt, dass das Forum nicht dazu da ist, den Bedarf festzulegen oder den Auftrag zu vergeben, sondern um die Planungen zu begleiten. Man sollte sich auf die Kernkompetenz zurückbesinnen. Bis Juli sollen die Trassen reduziert werden und wir beschäftigen uns hier mit Studien und Dingen, die wir nicht ändern können.*

*Ein Mitglied betont, es wäre demokratisch fair, auf das was heute präsentiert wurde auch zu antworten. Ein Mitglied findet es sehr befremdend, dass alles was von den Bahnen und dem Ministerium herausgegeben wird als falsch und aus der Luft gegriffen bezeichnet wird und alles, was Vieregg-Rössler sagt, richtig und gültig sein soll. Die Szenariestudie wurde von seriösen Unternehmen im Auftrag des BMVI erstellt. Dem sollte auch ein gewisses Vertrauen entgegengebracht werden.*

*Ein Mitglied bittet darum, abzustimmen, ob die erneute Antwort von Vieregg-Rössler präsentiert werden soll.*

Die Moderation erklärt, dass das Gemeindeforum kein Beschlussgremium ist, und daher auch keine Abstimmungen vorgesehen sind. Sie wird sich überlegen, wie man in geeigneter Form mit den weiteren Stellungnahmen umgeht.

*Ein Mitglied betont, dass sich der Planungsauftrag ja auch geändert hat. Der Ausbau der Bestandsstrecke muss jetzt gleichwertig geprüft werden. Wie wird damit umgegangen?*

- Die Projektleitung erklärt, dass die Bestandsstrecke auf gleicher Bearbeitungstiefe (analog Grobtrassen der NBS) untersucht wird. Im Juli soll es dazu erste Ergebnisse geben, sowie auch zu den Grobtrassentwürfen der NBS.

### **Weitere Punkte**

Die Projektleitung berichtet, dass Bayern den Vorsitz in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn übernommen hat und dementsprechende Maßnahmen setzen wird. Eine Studie zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs wird ausgearbeitet und über Deutschland, Österreich und Italien harmonisiert. Es wird ein neuer Termin für eine Exkursion zum BBT am 13.09.2019 angeboten. Diesmal wird das Südportal bei Franzensfeste besichtigt. Die Anmeldung wird gleich verlaufen wie bei der letzten Exkursion und ist auf 25 Personen begrenzt. Nachdem beim letzten Termin einige Mitglieder unentschuldig gefehlt und damit anderen Personen den Platz genommen haben, bittet die Projektleitung darum, sich verlässlich an- bzw. abzumelden.

In letzter Zeit wurden in der öffentlichen Diskussion zum Projekt teilweise unpassende Äußerungen getätigt. Der Vergleich eines Infrastrukturprojektes mit einem Weltkrieg erscheint befremdlich und ist nicht zutreffend. Dies betrifft nicht alle, aber einige Akteure.

Die Projektleitung bittet darauf zu achten, künftig wieder zu einem sachlichen Diskussionsniveau zurückzukehren, so wie das auch in den Foren gehandhabt wird.

In Brandenburg wurden fachliche Alternativen für die Durchführung der Geophysik gesucht. Es wurde eine neue Profillage im Bereich der A 93 gefunden. Somit ist das Erkundungsprogramm im GPR dann abgeschlossen.

### **Diskussion**

*Der Brennerdialog achtet sehr darauf, dass Demonstrationen zivilisiert ablaufen. Es handelt sich hier um Bürger, die ihre Interessen verteidigen.*

- Die Aussage, dass der Brenner Nordzulauf die größte Katastrophe seit dem 2. Weltkrieg sei, wurde vom Vorstand des Brennerdialoges getätigt.

*Als 2. Vorstand des Brennerdialoges bin ich mit dieser Formulierung nicht einverstanden. Die Aussage war keine Gleichstellung der beiden Ereignisse. Wenn es so weitergeht, werden die Leute auch zu anderen Mitteln greifen.*



Die Moderation betont, dass es sich um eine Bitte der Projektleitung handelt, in der Diskussion auf eine sachliche Ebene zurückzukommen.

#### 4. Grobtrassenentwürfe

*Siehe Folien 22-25 der beiliegenden Präsentation*

#### Finale Liste der Vorschläge aus der Region

Das Planungsteam berichtet, dass man derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge aus der Region arbeitet. Die finale Liste mit allen Vorschlägen ist jetzt auf der Projektwebsite veröffentlicht:

[https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtrassen/Grobtrassen-Vorschlaege\\_Region.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtrassen/Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf)

#### Erste Vorprüfungsergebnisse

Das Planungsteam erklärt, dass einige Vorschläge bereits geprüft wurden, und zeigt den Mitgliedern die Prüfungsergebnisse in einer Übersichtstabelle. Einige Vorschläge konnten nicht positiv geprüft werden, da sie z.B. außerhalb des Planungsraumes liegen (zB Vorschlag 13, 14 und 55) oder Planungsanforderungen nicht erfüllt werden können (zB Vorschlag 1 und 3). Ein Vorschlag „Tunnel unter der Autobahn - soweit möglich“, wurde als Grobtrasse aufgenommen. Vorschlag 26, ein Trassenverlauf komplett unter der Autobahn ist aus trassierungstechnischen Gründen und wegen der fehlenden Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke nicht möglich. Die Vorschläge 83 und 85 wurden von IPBN eingebracht, als Alternative zu den aufgrund der Geologie vrstl. nicht möglichen Trassenvarianten „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“.

Das Planungsteam arbeitet derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge zu Grobtrassen. Die detaillierten Prüfergebnisse (wie auch in der letzten Sitzung vorgestellt) werden für jeden Vorschlag nach und nach auf der Projektwebsite veröffentlicht. Die Forenmitglieder werden von der Moderation informiert, wenn neue Ergebnisse online sind. Wenn es spezifische Fragen zu einzelnen Prüfungsergebnissen gibt, kann dies der Moderation auch vorab mitgeteilt werden. Die Ergebnisse werden dann für die kommende Forensitzung aufbereitet und erklärt.

#### Diskussion

*Wird auch eine Begründung zu den Prüfergebnissen veröffentlicht?*

- Ja, es werden für jeden Vorschlag die Prüfergebnisse veröffentlicht. Die Systematik folgt den 2 Stufen der Vorprüfung, wie sie auch in der letzten Forenrunde vorgestellt wurden.
- Wenn es spezifische Fragen zu bestimmten Prüfungsergebnisse gibt, können diese gerne in den Forensitzungen näher erläutert und diskutiert werden.

*Können die Begründungen dann noch diskutiert werden? Oder ist die Prüfung mit den Ergebnissen bereits entschieden? Es gibt ja nicht immer nur eindeutig schwarz oder weiß, sondern vielleicht auch grau. Der Sinn ist meiner Meinung nach ja, dass wir die Grobtrassen mit unserem Lokalwissen diskutieren. Wir haben ja auch die Prüfkriterien erarbeitet.*

- Die Ergebnisse sind bindend. Wenn ein Vorschlag mit „nein“ bewertet wurde, ist das jedenfalls eindeutig begründet. Wenn nicht ganz eindeutig ist, wie die Prüfkriterien erfüllt sind, wird der Vorschlag nicht abgelehnt. Im Zweifelsfall wird also eher mit „ja“ als mit „nein“ bewertet. Wenn die positiv bewerteten Vorschläge dann als Grobtrasse aufgenommen werden, werden sie ja nochmals geprüft und mit den anderen Grobtrassen vergleichend bewertet.

*Muss jeder Vorschlag eine Verknüpfungsstelle enthalten?*

*Es wurde ja auch mit dem Bundesverkehrsminister vereinbart, dass man sich diesem Thema nochmals annehmen wird.*

- Ja, die Verknüpfungsstellen deutsches Inntal und nördlich von Rosenheim müssen berücksichtigt werden.
- Auf das Thema Verknüpfungsstellen wird in der nächsten Forenrunde nochmals eingegangen.

*Welche Prüfkriterien werden angewandt und wo können diese eingesehen werden?*

- Die Prüfkriterien wurden in der letzten Forenrunde vorgestellt und haben sich seitdem nicht geändert.

Die Projektleitung ergänzt, dass die Mitglieder gerne auch vorab der Moderation mitteilen können, wenn bestimmte Prüfergebnisse, die für die jeweiligen Gemeinden interessant sind, in der nächsten Sitzung näher besprochen werden sollen. Insgesamt gibt es ca. 110 unterschiedliche Vorschläge, daher wird nicht von vornherein auf jeden einzelnen Vorschlag eingegangen.

## **5. Abschluss und Ausblick 2019**

*Siehe Folie 27 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 27.05.2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder sind gespannt auf die Abschichtung der Grobtrassen und die Reduzierung auf ca. 5+1. Darüber sollte auch im Gemeindeforum primär diskutiert werden und nicht über den Bedarf. Einige Mitglieder äußern die Bitte, künftig mehr Zeit der Sitzung für die Diskussion über das „wie“ einzuräumen. Andere Mitglieder sind der Meinung, dass der Bedarf nach wie vor offen ist, und man dieses Thema im Sinne einer fairen Diskussion auch ansprechen muss.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und hofft, dass künftig der Fokus der Diskussion wieder auf fachlichen Themen liegt und, dass man gemeinsam zu einer guten Lösung kommt.

---

Zusammengestellt am 19.03.2019

*Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)*

**Anlagen:**

- Präsentation GF Nord 1 vom 18.03.2019
- Anwesenheitsliste

# 15. GEMEINDEFORUM NORD 1

18. MÄRZ 2019, BRANNENBURG

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - **Besuch BVM Scheuer**
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

## Aktuelle Informationen

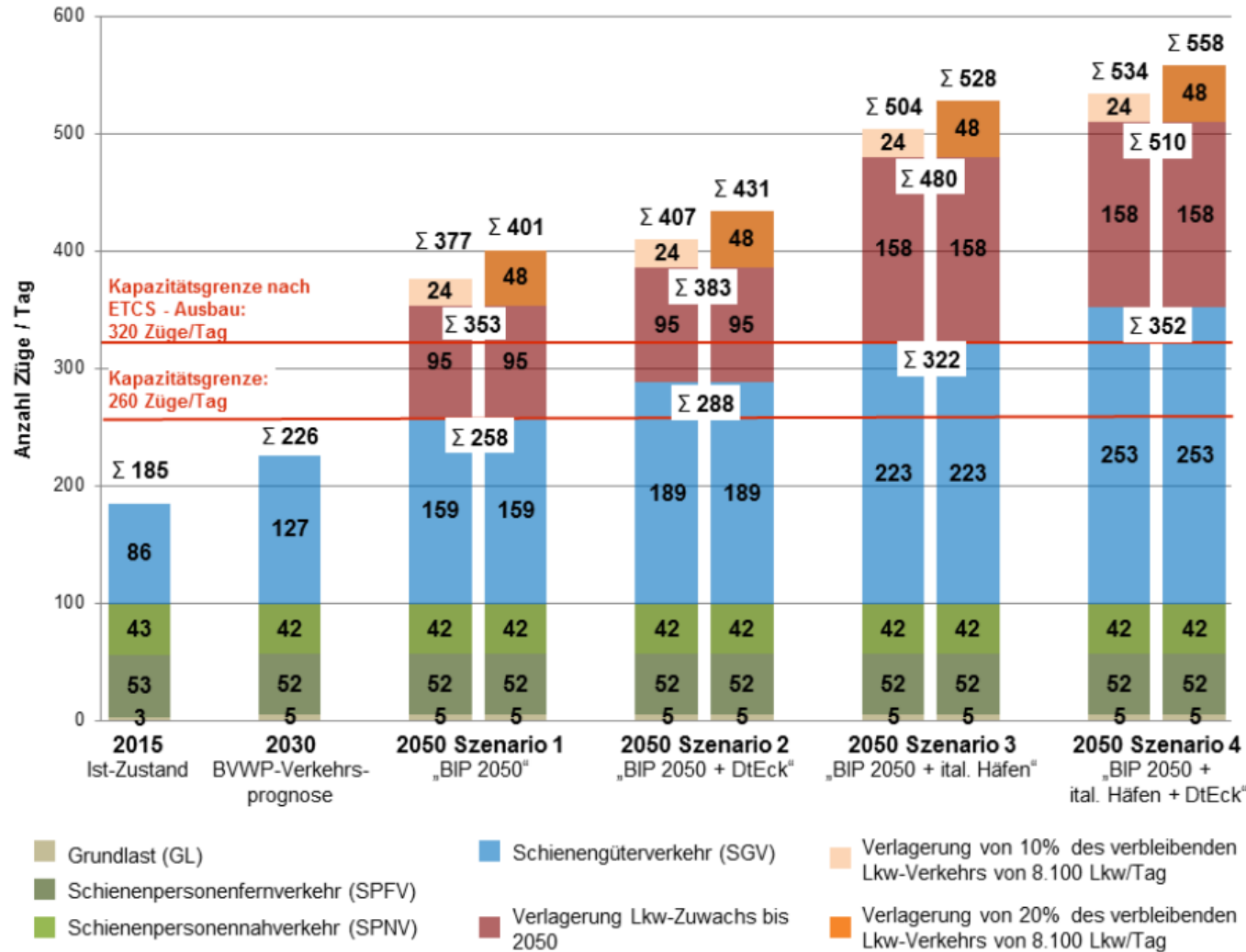
### Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie

- ❖ Im März 2017 hat Alexander Dobrindt eine Szenarienstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2050 für den deutschen Anteil des Brenner-Nordzulaufs in Aussicht gestellt.
- Die Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerkorridor mit dem **Fokus auf den Schienengüterverkehr** wurde vom BVM Andreas Scheuer im Januar 2019 vorgestellt.
- ❖ Die Szenarienstudie baut auf der Verkehrsprognose 2030 auf. Sie untersucht vier Szenarien der möglichen Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr bis 2050.
- ❖ Daraus wird jeweils die sich ableitende Zahl von Zügen im Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein bestimmt. Nicht eingerechnet ist dabei ein möglicher Anstieg von Personenzügen.



# Aktuelle Informationen

## Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie



Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein.

Quelle: BMVI, Endbericht Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit **Fokus auf den Schienengüterverkehr**

## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Andreas Scheuer – Ergebnisse

Ergebnisse des Gesprächs von BVM Andreas Scheuer am 21.1.2019 mit den BM, OBM Bauer, Vertretern BI & Landrat:

- ❖ Grundsätzliche Feststellung: Die Aufgabenstellung für die Planungen der DB Netz AG ist und bleibt durch das BMVI festgelegt. Die Planungen werden weitergeführt.
- ❖ Es werden Modifikationen am Dialog der DB Netz AG im EPR vorgenommen.
- ❖ Bis Juli 2019 wird die Zahl der Grobtrassen auf ca. 5 reduziert.
- ❖ Der Planungsauftrag der DB wird um die Bestandsstrecke erweitert.
- ❖ Die Umsetzung der „Machbarkeitsstudie zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung“ an der Bestandsstrecke wird beschleunigt.
- ❖ Die technische und verkehrliche Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen wird durch die Projektleitung der Bahnen dargelegt. *Anmerkung: Dies ist für Mai 2019 geplant.*

## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Scheuer/ Brief MdB Daniela Ludwig – Modifikationen Dialog EPR

- ❖ Aufgrund von Forderungen von Vertretern der Bürgerinitiativen im EPR sowie der Gemeinde Stephanskirchen an MdB Daniela Ludwig wurden im EPR Veränderungen am Dialog der DB Netz AG vorgeschlagen:
  - Das Ergebnisprotokoll wird zukünftig live geführt und in der Sitzung verabschiedet.
  - Jedes EPR-Gemeindeforum kann zwei stille Beobachter in das andere EPR-Gemeindeforum senden.
  - Die Moderation der IFOK GmbH distanziert sich von der Aussage des Kommunikationswissenschaftlers Prof. Brettschneider in einem Interview, das Projekt Brenner-Nordzulauf in Deutschland sei ein Beispiel für „NIMBY“
  
- ❖ Zudem wurde aufgrund der Forderungen ein zusätzlicher Vertreter der Bürgerinitiativen in das Regionalforum eingeladen.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - Besuch BVM Scheuer
  - **Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH**
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

- ❖ **Konstantes Wachstum** der Zugzahlen auf der Brennerachse in den vergangenen Jahren (Wachstumsrate GV seit 2014 ca. 3% pro Jahr)
- ❖ Mit der **Eröffnung des BBT 2027** ist von verstärktem Wachstum auszugehen
- ❖ Laut Szenarienstudie 2050 des BMVI werden sowohl die Kapazität als auch die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung der Bestandsstrecke 2050 weit überschritten sein

-> Um während des gesamten Planungsprozesses **einheitliche Vorgaben** für die benötigte Dimensionierung des Systems aus Neubau- und Bestandsstrecke zu erhalten, wurde ein **Bemessungs- bzw. Auslegungsfall** definiert. Dieser ist keine Prognose, sondern soll langfristig die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung sicherstellen.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

- ❖ Die **Veränderung der Verkehrsnachfrage** ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Anrainerstaaten des Alpenbogens
- ❖ Die **Wahl des Verkehrsmittels und der Route** hängt von vielfältigen Faktoren ab und wird durch Entscheidungen der Regierungen und der Marktteilnehmer beeinflusst.
- ❖ Unter Verwendung aktuellerer Unterlagen (z.B. Verkehrswachstum über den Brenner nach 2015) und differenzierterer Schlussfolgerungen (z.B. künftiges Verkehrswachstum) ergeben sich im Vergleich zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH deutlich abweichende Zukunftsperspektiven.
- ❖ Die Annahme, dass es zu keinem weiteren Verkehrswachstum kommen wird ist nicht nachvollziehbar (siehe auch Szenarienstudie 2050)
- ❖ Die NBS muss eine **Verkehrsabwicklung über mehrere Generationen** sicherstellen. Die heute noch verfügbare Restkapazität von 40 wirtschaftlich sinnvollen Trassen zwischen München und Verona (20 je Richtung) ist langfristig nicht ausreichend.

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

- ❖ Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist die erklärte **politische Zielsetzung** des Landes Bayern, Deutschlands, Österreichs und der EU. Hierfür schaffen Bund und Land verschiedene Programme zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.
- ❖ Die **Wirtschaftlichkeit** des Schienengüterverkehrs ist bereits heute auf längeren Distanzen gegeben und wird sich u.a. durch die Digitalisierung und die Eröffnung des BBT noch deutlich steigern.
- ❖ Auch die Szenarienstudie 2050 des Bundes zeigt eine zu erwartende **steigende Nachfrage** von Transportleistungen (je nach Szenario Zugaufkommen von 159 bis 253 Güterzügen). Weitere Zuwächse durch Verlagerung von der Brenner-Autobahn werden auf 115 bis 195 Züge/Tag taxiert.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 4 Schienenausbaumaßnahmen incl. Knoten München; Fokus Güterverkehr

- ❖ Für den südostbayerischen Raum inklusive des Knotens München und die entsprechenden zuführenden Strecken nach München wird ein **durchgängiges und schlüssiges Ausbaukonzept** verfolgt.
- ❖ Die entsprechenden **Ausbaumaßnahmen finden sich im BVWP 2030**. Sie bauen aufeinander auf und führen in ihrer Netzwirkung zu einem leistungsfähigen Schienennetz für den Güterverkehr im südostbayerischen Raum.
- ❖ Das Zentrum wird dabei **München** als zentraler Wirtschaftsstandort und als zentraler Zugbildungsort für die Brennerverkehre bleiben.
- ❖ Im Zuge der BVWP-Bewertungen wurde auch die Führung von **Güterzügen von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf** und dann weiter auf den Ostkorridor untersucht. Dieser Laufweg ist derzeit **nicht wirtschaftlich** und wurde entsprechend im BVWP im potenziellen Bedarf belassen.



## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

- ❖ Entgegen den Darstellungen der Vieregg-Rössler GmbH ist keine Neubaustrecke Rosenheim – Salzburg in Planung.
- ❖ Eine Neubaustrecke Salzburg – Wörgl wird nicht verfolgt.
- ❖ Die „österreichische“ Verbindung Salzburg – Wörgl liegt **außerhalb des TEN-T Kernnetzes** und auch sonst abseits der großen transeuropäischen Verkehrsströme. Demzufolge wäre mit dieser Streckenführung ein entsprechender europäischer Mehrwert nicht zu erzielen.
- ❖ Beide Strecken wären nicht zu den von der Vieregg-Rössler GmbH unterstellten Anforderungen, geschweige denn zu den in der „kritischen Stellungnahme“ angenommenen Kosten umsetzbar. Ein **volkswirtschaftlich vertretbares Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit keinesfalls ableitbar.**

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 6 Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland & Österreich

- ❖ Die Ausführungen der Vieregg-Rössler GmbH zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.
  - Sowohl in Deutschland als auch in Österreich wird eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Bewertung von Schieneninfrastrukturprojekten herangezogen. Die Aussage (vgl. Vieregg-Rössler 2018, S. 25), dass in Österreich ein anderes Bewertungsverfahren zur Anwendung komme ist nicht richtig.
  - Diese falsche Grundannahme hat zur Konsequenz, dass sämtliche Darstellungen der Thematik in der Stellungnahme inkorrekt und wertend sind.
  
- ❖ Es mangelt der „kritischen Stellungnahme“ an einer fundierten, evidenzbasierten Auseinandersetzung mit den angewandten Verfahren und Methoden. Dadurch kommt es durchgehend zu **methodischen Vermischungen von Bewertungsverfahren und Bewertungsmethoden**.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 7 Streckenabschnitt Grafing - München

- ❖ Bei der in der „kritischen Stellungnahme“ angeführte wirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 der Neubaustrecke München-Trudering – Grafing – Rosenheim handelt es sich um die **Bedarfsplanüberprüfung 2010**. Der Ausbau München – Mühldorf – Salzburg des vordringlichen Bedarfs wurde bereits im Bezugsfall für den Ausbau München – Rosenheim – Kiefersfelden unterstellt.
- ❖ Bei der **erneuten Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030** wurde nicht wegen möglicher Fehler in der Bewertung 2010, sondern anhand der Verkehrsprognose 2030 und der daraus resultierenden Engpässe der Ausbaubedarf nach verkehrlichen Aspekten und der volkswirtschaftlichen Vertretbarkeit der Ausbauumfang optimiert. Aufgrund der sich ergebenden Engpasssituation im Bezugsfall ergab sich statt eines kompletten Neubaus im Abschnitt München-Trudering – Grafing die Notwendigkeit eines Ausbaus mittels einer Blockverdichtung.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

- ❖ Es ist kein Ende des Verkehrswachstums auf der Brennerachse zu erkennen.
- ❖ Die der Studie zugrundeliegende Annahme, die **Verkehrsprognosen** seien falsch, wird in der Studie nicht sachlich begründet und es wird kein Gegenbeweis angeführt.
- ❖ Die Bestandskapazitäten reichen selbst bei moderaten Szenarien künftig nicht aus.
- ❖ **Großräumige Alternativen** wurden in der Vergangenheit bereits geprüft.
- ❖ Die vorgeschlagenen Lösungen für die **innerösterreichische Verbindung** Salzburg – Wörgl wurden bereits untersucht und aus fachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.
- ❖ Im südostbayerischen Raum und im Knoten München gibt es **mehrere Ausbauprojekte**, durch die künftig notwendige Kapazitäten sichergestellt werden.
- ❖ Die Ausführungen zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.

→ Die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH scheint nur sehr bedingt geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - **Weitere Punkte**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

## Aktuelle Informationen

### Weitere Punkte

- ❖ Resolutionen der Gemeinden Nussdorf, Flintsbach, Brannenburg und Raubling zum Brenner-Nordzulauf
- ❖ Bayern erhält den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- ❖ Exkursion BBT - Zusatztermin

# Aktuelle Informationen

## Rückkehr zu sachlichem Diskussionsniveau

### „Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

Mit einer Neubaustrecke komme die „größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg auf den Landkreis“ zu, zeigte sich Riedrich als Sprecher der Veranstalter überzeugt. Und nannte die bisherige Bürgerbeteiligung eine „Bürgerverarschung“ – angesichts von Sitzungen der Gemeindeforen, die nicht Wort für Wort protokolliert würden, von nicht eingehaltenen Versprechen, die der Vorgänger von Scheuer, Alexander Dobrindt, 2017 gemacht habe, von „Lügen und Manipulationen“ sowie einer Projektleitung bei der Bahn, „die überheblich und arrogant“ nur bereit sei, über das Wie, nicht aber über das Warum der Neubaustrecke zu sprechen. Das

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

### „Bodenlose Ignoranz“

Galgen bei der Demonstration am 21.01.2019

Wasen nicht verbrennen  
1. Dezember 2018 · 🌐

Wer ist auch der Meinung?



👍 😊 4

Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennen“ Stephanskirchen – Thomas

### „Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
  - **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - **Erste Vorprüfungsergebnisse**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
1		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	<b>nein</b>
3		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	<b>nein</b>
13		Tunnel unter Karwendelgebirge		<b>nein</b>
14		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch		<b>nein</b>
17		Untertunnelung Morsbach		<b>ja</b>
24		Trassenführung aufgeständert über dem Inn		<b>nein</b>
26		Trasse unter der Autobahn (A93)		<b>nein</b>
53	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja	<b>ja</b>

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
55	Trasse Freilassing-Burghausen	Trassenführung bereits vor Kufstein in die Berge. Erst gegen Reichenhall oberirdischer Verlauf mit einem Anschluss an Freilassing. Weiter führt die Strecke über das Chemiedreieck an Burghausen vorbei und könnte anschließend Richtung Mühldorf auf die Bestandsstrecke, welche ertüchtigt werden müsste, nach München führen. Möglich wäre dabei auch eine Route unterhalb von Altötting vorbei an Burgkirchen. Alternative zur Bestandsstrecke zwischen München und Mühldorf: neue Trasse südlicher um möglichst viel bewohntes Gebiet zu vermeiden		<b>nein</b>
77		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg		<b>nein</b>

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
83	Alternative Variante Tunnel Jochstein	Alternative Variante Tunnel Jochstein: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Jochstein westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden		ja
84		Tunnel unter der A93, soweit wie möglich		ja
85	Alternative Variante Tunnel Kitzwand	Alternative Variante Tunnel Kitzwand: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Kitzwand westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden		ja

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

# Ausblick und Abschluss

## Nächste Termine

### ❖ Nächster geplanter Forentermin: **27. Mai 2019**

- Erläuterung Methodik Abschichtung Grobtrassen
- Erläuterung Notwendigkeit Verknüpfungsstellen

### ❖ Weitere Forentermine für 2019: **8. Juli 2019**

- Vorstellung reduzierte Grobtrassen
- Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
- Terminplanung Herbst ( vrstl. 2 weitere Forenrunden; Diskussion Grobtrassen)

### ❖ Präsentation wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM