

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung PROTOKOLL

Thema:	15. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	21. März 2019, Teil I: 14:00 – 15:00 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 15:00 – 17:00 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim

Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung):

Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.)
Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim)
Matthias Kraus (Regierung von Oberbayern)
Walter J. Mayr (Euregio Inntal-Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal)
Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein)
Thomas Riedrich (Vorstand Brennerdialog e.V.)
Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim)
Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehrsinfrastruktur und Mobilität)
Johann Zagler (Landratsamt Rosenheim, vertretend für Wolfgang Berthaler)

BürgermeisterInnen und deren StellvertreterInnen (nur Teil II):

TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Rosenheim)
	Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld)
	Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden)
	Josef Häusler (Bürgermeister Riedering)
	Hans Holzmeier (Bürgermeister Schechen)
	Georg Huber (Bürgermeister Samerberg)
	Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg)
	Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für Felix Schwaller)
	Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach)
	Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs)
	Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf)
	Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach)

Projektteam (gesamte Sitzung):

Torsten Gruber (DB Netz AG)

Bernd Reiter (DB Netz AG)

Christian Tradler (DB Netz AG)

Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)

Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)

Martin Eckert (IPBN)

Ralf Eggert (IFOK GmbH)

Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)

Agenda

Teil I (nur regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung
4. Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
5. Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
6. Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Teil I (nur regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt zum 15. Regionalforum. Er begrüßt Thomas Riedrich, Vorstand Brennerdialog, als neues Mitglied.

Torsten Gruber, Projektleiter bei der DB Netz AG, heißt die Teilnehmer willkommen und wünscht eine gute Sitzung.

Ralf Eggert stellt die Agenda vor (s.o.).

2. Grobtrassenentwürfe

Finale Liste der Vorschläge aus der Region (Martin Eckert)

Martin Eckert zeigt die Liste der eingegangenen Vorschläge (siehe Anlage) und erläutert, dass alle Vorschläge erfasst wurden und nun vorgeprüft werden.

Erste Vorprüfungsergebnisse (Martin Eckert)

Martin Eckert zeigt erste Ergebnisse der Vorprüfungen (siehe Folien 5-7). Er erläutert die Empfehlungen der Fachplaner, warum diese Vorschläge weiterverfolgt werden oder ausscheiden sollen.

- Die Vorschläge 1 und 3 scheiden aus, da es bei diesen Vorschlägen nicht möglich ist, eine Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke Rosenheim - Kufstein herzustellen. Die Verknüpfungsstellen können nicht in einem Tunnel liegen.
- Die Vorschläge 13 und 14 scheiden aus, da keine Anknüpfung an die Bestandsstrecke bei Rosenheim und Kufstein möglich ist und damit die Ziele des BVWP nicht erfüllt sind.
- Der Vorschlag 17 scheint die Anforderungen des Planungsauftrags grundsätzlich erfüllen zu können. Unüberwindbare fachliche Konflikte sind zunächst nicht erkennbar. Er wird daher weiterverfolgt.
- Der Vorschlag 24 scheidet aus mehreren Gründen aus: Im südlichen Bereich wären die Kurven einer auf dem Inn aufgeständerten Trasse zu eng für die vorgegebene Auslegung der Trasse auf Geschwindigkeit von max. 230 km/h. Außerdem wären bei einer Brückenfundierung am Inn erhebliche umweltfachliche Beeinträchtigungen im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie zu erwarten. Wenn die Trasse auf der gesamten Strecke über dem Inn verlief, wäre zudem keine Verknüpfung mit dem Bestand möglich.
- Vorschlag 26 scheidet aus. Die Kurven einer Trasse unter der Autobahn wären teilweise zu eng für die vorgegebene Auslegung der Trasse auf Geschwindigkeit von max. 230 km/h. Bei einem Termin des Planungsteams mit der Autobahndirektion wurde außerdem deutlich, dass die Bauarbeiten für eine direkt unter der Autobahn geführte Trasse sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig wären: Beim Bau der Trasse in offener Bauweise müssten über Jahre schrittweise Autobahnabschnitte gesperrt werden.

- Vorschlag 84, die Trasse „so weit wie möglich“ unter die Autobahn zu legen, wird dagegen weiterbetrachtet. Ggf. ist es möglich, die Trasse ein Stück lang unter der Autobahn zu führen.
- Vorschlag 53 hätte zwar Umweltkonflikte zur Folge, wird aber derzeit weiterverfolgt, weil diese Konflikte zunächst nicht unüberwindbar erscheinen.
- Vorschlag 55 hat keine Anbindungsmöglichkeit an die Bestandsstrecke und liegt weit außerhalb des Planungsraums. Der Vorschlag scheidet daher aus.
- Vorschlag 77 bietet keine Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke zwischen Rosenheim und Kufstein und scheidet daher aus.
- Die Vorschläge 83 und 85 werden vorerst weiterverfolgt. Die Ergebnisse der Erkundungsbohrungen haben gezeigt, dass westlich des Hechtsees aufgrund der hohen Druckverhältnisse beim Bergwasser das Genehmigungsrisiko für einen Tunnel wegen der zu erwartenden Eingriffe in den Wasserhaushalt sehr hoch wäre. Es könnte dagegen möglich sein, mit den Vorschlägen 83 und 85 den Hechtsee östlich zu umfahren und dann nördlich des Hechtsees an eine der dargestellten Tunnelvarianten anzuschließen.

Martin Eckert erläutert, dass viele der eingegangenen Vorschläge in Verbindung miteinander geprüft werden. Bisher liege zu den weiteren eingegangenen Vorschlägen noch kein Vorprüfungsergebnis vor. Die Ergebnisse der Vorprüfung mit Darstellung der Prüfungsaspekte werden schrittweise auf die Homepage gestellt und die Mitglieder werden informiert. Er bittet die Mitglieder, sich die Unterlagen durchzusehen und Fragen dazu in der nächsten Sitzung zu stellen.

Fragen und Diskussion

Ist es in der Vorprüfung ausschlaggebend, ob mit den Vorschlägen zwei Verknüpfungsstellen möglich sind und ob der Anschluss Richtung München geht?

- Martin Eckert bestätigt dies. Daneben gebe es einige weitere Kriterien, die sich aus der Aufgabenstellung des BVWP und rechtlichen Vorgaben ableiten. Z.B. würden Vorschläge, die nur Personenverkehr vorsehen die Projektanforderungen nicht erfüllen. Trassenvorschläge, bei denen schon jetzt klar sei, dass sie FFH-Gebiete maßgeblich beeinträchtigen, werden nur dann weiterverfolgt, wenn Möglichkeiten zur Konfliktvermeidung/ -lösung nicht ausgeschlossen werden können. Das Planungsteam leite in solchen Fällen jedoch die Grundidee des Vorschlags ab und prüfe, ob der Idee auch ohne diese Beeinträchtigung entsprochen werden kann.

Ein Mitglied äußert, man solle gesetzliche Vorgaben wie die FFH-Richtlinie ausblenden, wenn andererseits Wohnbebauung gefährdet werde.

- Die Projektleitung erklärt, man müsse sich bei der Planung an gesetzliche Vorgaben halten. Änderungswünsche an den FFH-Richtlinien müssten an das EU-Parlament adressiert werden. In die Entwicklung der Grobtrassen seien bereits oberirdische Raumwiderstände, unterirdische Konfliktzonen sowie die Topographie eingeflossen. Wohngebiete haben einen hohen Raumwiderstand.
- Die Projektleitung schlägt vor, zu der Veröffentlichung der Prüfungsergebnisse auch eine Übersicht zu den Projektgrundlagen mitzugeben.

- Ein Mitglied erklärt, dass FFH-Gebiete normalerweise nicht angetastet werden, weil hier die strenge FFH-Richtlinie der EU greift.
- Die Projektleitung erklärt, dass der Planungsträger für den Eingriff in ein FFH-Gebiet einen Ausnahmeantrag stellen müsse. Diesem werde nur dann entsprochen, wenn es keine Alternative gibt. Bei anderen Typen von Schutzgebieten sei es eher möglich, Eingriffe zu machen. Diese würden dann kompensiert.

Ein Mitglied äußert, man solle bei den Menschen nicht die Illusion wecken, dass man bedingungslos mitgestalten könne, wenn es Eckpunkte gebe. Entweder müsse es die Möglichkeit geben, die Eckpunkte in der Politik zu ändern, oder man müsse die Eckpunkte kommunizieren und die Konsultation damit eng eingrenzen. Ein weiteres Mitglied bezeichnet es als „Augenwischerei“, dass die Menschen aufgefordert wurden, Vorschläge zu machen, obwohl einige Kriterien schon feststehen. Die Bürgerinitiativen seien ruhig gehalten worden und jetzt werde nach Kriterien gestrichen, die zuvor nicht bekannt waren. Weitere Mitglieder stimmen zu, dass die Kriterien früher bekannt gemacht hätten werden müssen. Ein Mitglied sagt, dass weiterhin Menschen gebe, die Trassenvorschläge machten.

- Die Projektleitung antwortet, dass es 2018 zwei Pressetermine gegeben habe, bei denen darauf hingewiesen wurde, dass Trassenvorschläge bis Ende 2018 gemacht werden können und dass dies auch noch Ende Dezember genutzt worden sei.
- Die Projektleitung nimmt die Anregung mit, zeitnah eine Pressemeldung herauszugeben, aus der das Vorgehen der Prüfung und die Eckpunkte klar hervorgehen. In der Pressemitteilung wird auch erläutert, dass für die Prüfung des Ausbaus der Bestandsstrasse einige Kriterien nicht greifen (Auslegung auf 230 km/h; Verknüpfungsstellen)

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt zum 15. Regionalforum. Er stellt Thomas Riedrich, Vorstand Brennerdialog, als neues Mitglied vor.

Torsten Gruber, Projektleiter bei der DB Netz AG, heißt die Teilnehmer willkommen und wünscht eine gute Sitzung.

Ralf Eggert stellt die Agenda vor (s.o.).

4. Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung (Ralf Eggert)

Ralf Eggert berichtet, dass eine Rückmeldung zur Diskussion um die Vertretung der Bürgerinitiativen im Regionalforum eingegangen ist. Damit verbunden sei der Wunsch gewesen, dass einE VertreterIn der Bürgerinitiativen im Raum Rosenheim eingeladen werde. Da Thomas Riedrich, Vorstand Brennerdialog e.V., als neues Mitglied eingeladen wurde, hat sich die Anregung in der Sache erledigt. Ralf Eggert schlägt daher vor, auf eine Änderung des Protokolls zu verzichten.

Die anwesenden Mitglieder sind damit einverstanden. Das Protokoll zur 14. Sitzung wird ohne Änderung verabschiedet.

5. Aktuelle Informationen

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer (Torsten Gruber)

Torsten Gruber berichtet zum Besuch des deutschen Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer. Bei dem Besuch sei eine Szenarienstudie angesprochen worden, die dann am Folgetag online verfügbar gewesen sei. Torsten Gruber stellt die Ergebnisse der Szenarienstudie kurz vor (Folien 11-12). Daneben seien weitere Punkte besprochen worden (Folie 13).

Es sei auch zu Modifikationen im EPR gesprochen worden. Im Nachgang seinen Anregungen für diese Modifikationen im EPR von der Bundestagsabgeordneten Daniela Ludwig gesammelt und mit Vorschlägen beantwortet worden. Eine Zusammenfassung der Vorschläge sei in den Präsentationen zu den Informationsaustauschen im EPR am 20. März 2019 veröffentlicht (siehe: <https://www.brennernordzulauf.eu/gf-rosenheim-nord.html> und <https://www.brennernordzulauf.eu/gf-rosenheim-sued.html>).

Fragen und Diskussion

Ein Mitglied stört es, dass auf Folie 13 von „Ergebnisse[n] des Gesprächs des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer“ die Rede ist. Die Teilnehmer an dem Gespräch seien von den Punkten überrascht worden, die Andreas Scheuer präsentiert habe. Die dargestellten Punkte seien nicht Ergebnis einer Diskussion, sondern Aussagen des Ministers und der Abgeordneten Daniela Ludwig. Der Wunsch der Prüfung der Bestandsstrecke sei ein Wunsch der Bürgerinitiativen.

Ein Mitglied äußert, es sei bei dem Termin mit Andreas Scheuer dabei gewesen, habe aber erst in der aktuellen Forenrunde gehört, dass nun auch die Option eines dritten Gleises am Bestand geprüft werden solle. Dies habe Andreas Scheuer nicht geäußert und es handle sich um einen völlig neuen Sachverhalt. Für die Bestandsstreckengemeinden sei das der casus belli, da 450 Züge mitten durch die Orte führen würden. Das Mitglied fragt, wann der Auftrag erfolgt sei. Im Termin sei nur von der Ertüchtigung der Strecke mit ETCS und von Überholgleisen die Rede gewesen.

- *Ein anderes Mitglied stimmt zu, dass im Termin mit Andreas Scheuer von fünf Varianten plus Bestand die Rede gewesen sei. Die Idee des dritten Gleises komme von der Abgeordneten Daniela Ludwig. Diese Idee ist dem Mitglied nicht nachvollziehbar, da es dadurch ein drittes Gleis in den Ortschaften und keinen Lärmschutz gebe.*
- *Ein weiteres Mitglied fragt nach dem Planungsauftrag in Bezug auf die Prüfung des Bestands.*
- *Die Projektleitung antwortet, die Prüfung der Varianten „Bestand“ und „Bestand+ drittes Gleis“ erfolge auf dem Niveau Grobtrassen. Man betrachte die Trassierung (Verkehr und Technik) und die Aspekte Raum und Umwelt. Es werde damit auch betrachtet, welche Beeinträchtigungen für Anlieger entstehen. Die Projektleitung sagt zu, dem Mitglied Informationen zum Planungsauftrag bzgl. Bestand zukommen zu lassen. (Hinweis: Der Auftrag ist auf Folie 15 der Präsentation zum 10. Regionalen Projektbeirat am 15.4.2019, siehe https://www.brennernordzulauf.eu/regionaler_projektbeirat.html, dargestellt und wird an die Mitglieder des Regionalforums verteilt.)*

Ein Mitglied äußert, grundsätzlich müsse Ausbau vor Neubau gehen. Wenn die billigste Variante (Ausbau) gut sei, solle diese gewählt werden. Das Mitglied betont, dass Andreas Scheuer Szenarien und keine Prognosen vorgestellt habe und äußert, dass man aus Szenarien nicht wissenschaftlich haltbar Bedarfe ableiten könne. Wenn die in den Szenarien angegebenen Zugzahlen kämen, dann müsse es auch

mehrerer Tunnelröhren am Brennerbasistunnel geben und die Autobahn müsste erweitert werden. Laut Prognose werde der Bestand 2030 erst zu 70% ausgelastet sein. Es sei daher sinnvoll, sich einen Ausbau des Bestands mit Tunneln und Ortsumfahrungen anzuschauen. Dadurch ließen sich am Bestand Verbesserungen am status quo erreichen.

- Ein weiteres Mitglied spricht sich daraufhin gegen „Mauern durch Rosenheim“ aus, die durch Lärmschutz am Bestand entstünden.
- Ein Mitglied schlägt vor, zu erfassen, welcher Anteil des Güterverkehrs im Unterinntal auf der Neubaustrecke und auf dem Bestand fährt und diese Anteile mit den Zahlen aus der Szenariestudie auf den Raum Rosenheim hochzurechnen.
- Die Projektleitung erläutert zur Dimensionierung der Gesamtachse: In der Machbarkeitsstudie 1993 zum Ausbau der Brennerachse wurde die Dimensionierungsgröße von 400 Zügen am Querschnitt Brenner (Gesamtachse) definiert. Auf Basis dieser Studie wurde das Memorandum von Montreux (1994) abgeschlossen. Die Zahl von 400 Zügen ist damit verbindlich. Aktuelle Prognosen werden zusätzlich herangezogen, um den Zeitraum der Umsetzung zu definieren.

Ein Mitglied äußert, der Ausbau der Brennerachse sei nicht durchgängig vierspurig vorgesehen.

- Die Projektleitung widerspricht dem. Die Studie, die Basis des Memorandums von Montreux ist, sehe einen viergleisigen Ausbau vor. Entsprechend werde geplant.

Ein Mitglied merkt an, es sei unausweichlich, dass Güterzüge auch auf dem Bestand führen. Wenn die Szenarien der Szenariestudie einträten, komme eine immense Belastung auf den Bestand zu. Es solle geschaut werden, ob es für die nächsten 70 bis 100 Jahre nicht reiche, den Bestand zu ertüchtigen oder um ein drittes Gleis zu erweitern. Danach könne man immer noch eine Neubaustrecke planen und habe dann im besten Fall eine verträgliche Lösung am Bestand und eine Neubaustrecke.

- Die Projektleitung berichtet, dass auf dem bereits fertiggestellten Abschnitt im Unterinntal ein Großteil des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke fahre.
- Die Projektleitung betont, dass der Auftrag zur Planung am Bestand sich grundsätzlich von den Planungen zur Neubaustrecke unterscheide. Die Planungen für Neubaustrecke seien im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hinterlegt und damit auf einer gesetzlichen Grundlage (BSchWAG). Die Prüfung des Bestands auf Grobtrassenniveau sei ein zusätzlicher Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMVI).

Ein Mitglied sagt, in Deutschland sehe man auf der Strecke München-Berlin, dass Mischverkehr auf Schnellfahrstrecken nicht funktioniere. Dort gebe es technische Probleme.

- Die Projektleitung erläutert, dass die Strecke München-Berlin auf 300 km/h ausgelegt und damit eine Hochgeschwindigkeitsstrecke sei. Es gebe dort eine ETCS-Ausstattung, für die die Güterloks noch nicht ausgestattet seien. Außerdem gebe es dort Tunnel mit zwei Gleisen in einer Röhre. Dort gelte ein Begegnungsverbot für den auf der Strecke fahrenden Verkehr.

Ein Mitglied äußert allgemein Unzufriedenheit mit dem Besuch des Bundesverkehrsministers: Auch die im Regionalforum vertretenen VerbandsvertreterInnen hätten eingeladen werden sollen. Andreas Scheuer habe die Szenariestudie nicht verständlich präsentiert, sondern nur die DIN A4-Blätter hochgehalten und einige Zahlen vorgelesen. Zudem sei nicht nachvollziehbar, warum die Politik nicht gegen das sich abzeichnende massive Verkehrswachstum steuere. Zudem befürchtet das Mitglied, dass die

Qualität der Prüfung darunter leiden könnte, dass schon im Juli die fünf ausgewählten Grobtrassen präsentiert werden sollen. Es werde vom BUND geprüft werden, ob alle Alternativen ausreichend betrachtet wurden.

- Die Projektleitung führt aus, dass die Zahl der Grobtrassen zügig reduziert werden solle, da derzeit viele Möglichkeiten im Raum stünden, was in der Region zu Unsicherheit führe. Die Vorschläge würden durch die Planer sorgfältig geprüft. Dem BUND stehe es frei, Prüfungen anzustellen.
- Ein Mitglied merkt an, es sei nicht nachvollziehbar, dass 150 Vorschläge gesammelt und diese dann in wenigen Monaten auf fünf reduziert würden. Der Terminkalender solle gestreckt werden.

Ein Mitglied berichtet, dass die Vieregg-Rössler GmbH eine Replik auf die Anmerkungen der Projektleitung zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH erstellt habe.

- Die Replik ist auf der Seite der Inntal Gemeinschaft e.V. abrufbar: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2019/03/VR-Stellungnahme-Grobtrassen-Replik-18-03-2019.pdf>

Bericht aus den Gemeindeforen (Ralf Eggert)

Ralf Eggert berichtet aus dem EPR:

- Es seien aufgrund der Sammlung von Anregungen von Frau Ludwig einige Modifikationen für den weiteren Dialog vorgeschlagen worden (siehe Folie 18).
- Ab der Forenrunde im Mai tagten die Runden wieder als Gemeindeforen. Dazu sollen die Modifikationen (Live-Protokoll; Beobachter) umgesetzt werden.
- In den beiden Informationsaustauschen am 20. Februar 2019 sei von Seiten der Landwirte gewünscht worden, ein Signal zu bekommen, dass man nicht auf landwirtschaftliche Flächen für Ausgleichflächen zurückgreife. Im Informationsaustausch mit den Mitgliedern des Gemeindeforums Rosenheim Süd sei die Sitzung auf Vorschlag eines Mitglieds verlängert und weiter über den Besuch des Verkehrsministers diskutiert worden. Grundsätzlich wünschten sich einige Mitglieder, mehr über das „Ob“ zu reden, andere möchten beim „Wie“ vorankommen.
- Von den Mitgliedern der Gemeinde Rohrdorf sei eine Erklärung abgegeben worden, dass sie nur unter Protest teilnahmen.

Ralf Eggert berichtet (nach Rücksprache mit Sabine Volgger, die an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen kann) aus dem GPR:

- Es sei vereinbart worden, dass jeweils eine Person als Beobachter an den anderen Foren teilnehmen kann.
- Es habe großes Interesse an den Grobtrassen und den Verknüpfungsstellen gegeben.
- Auch im GPR bestehe bei den Landwirten Interesse am Thema Kompensation.
- Es sei über die Frage diskutiert worden, wie man auf die fünf Varianten plus Bestands-trasse kommt.

Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob Prof. Frank Brettschneider weiterhin Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der IFOK GmbH ist.

- Ralf Eggert bejaht, dass Prof. Frank Brettschneider weiterhin Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates ist. Das Moderationsteam der IFOK GmbH distanziert sich von der Aussage Prof. Frank Brettschneiders in einem Interview, das Projekt Brenner-Nordzulauf in Deutschland sei ein Beispiel für „NIMBY“ (Not-In-My-Backyard)-Verhalten. Ralf Eggert hält die Verwendung des Begriffs NIMBY für nicht angemessen. Die Bürgerinitiativen hätten mehrfach verdeutlicht, dass es ihnen nicht um den eigenen „Garten“, sondern um das Beste für die Gesellschaft gehe. Prof. Frank Brettschneider sei als Kommunikationswissenschaftler Mitglied im Wissenschaftlichen Beirats der IFOK GmbH und äußere sich davon unabhängig frei in den Medien. Es gebe keine Absprache zwischen dem Moderationsteam und Prof. Frank Brettschneider zum Brenner-Nordzulauf.

Ein Mitglied sagt, dass von 15 Forderungen der Bürgerinitiativen nur drei übernommen worden seien. Die Bürgerinitiativen seien unzufrieden mit dem Dialog. Bayern werde beim Dialog benachteiligt. Es gebe mit der Fehmarnbeltquerung in Norddeutschland ein Projekt, zu dem ein Dialog zur Zufriedenheit aller geführt werde. Am Brenner-Nordzulauf gebe es dagegen ein krampfhaftes Festhalten am Dialog. Die Bürgerinitiativen nähmen weiter am Dialog teil, allerdings nur unter Protest.

- Ein Mitglied merkt an, dass man unterschiedliche Landesgesetze und verschiedene Vorstellungen unterscheiden müsse und dass es Möglichkeiten gebe, den Dialog zum Brenner-Nordzulauf zu verbessern. Man hätte z.B. die Mitglieder in den Foren auslösen können. Mit dem Dialog zum Fehmarnbelt sei der BUND Schleswig-Hollstein nicht uneingeschränkt zufrieden.
- Die Projektleitung erläutert, dass nach dem Besuch von Andreas Scheuer Anregungen zur Modifikation von der Bundestagsabgeordneten Daniela Ludwig gesammelt wurden. Es gab dann eine Antwort von Daniela Ludwig auf die Anregungen. Diese wurden von der DB aufgegriffen und im Lenkungskreis am 7. März 2019 freigegeben. Die Präsentation aus dem Lenkungskreis ist auf der Projekthomepage zu finden: <https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html>.

Ein Mitglied warnt davor, sich von der Präsentation der ausgewählten Grobtrassen zu viel zu erwarten. Die Grobtrassen würden noch eine große Flughöhe haben. Der Grund für die negative Wahrnehmung des Projekts in der Bevölkerung sei das Image der Deutschen Bahn AG maßgeblich. Man könne die Meinung der BürgerInnen nicht verändern.

Ein Mitglied schlägt vor, die Abgeordnete Daniela Ludwig ins Regionalforum einzuladen.

- Die Projektleitung weist darauf hin, dass Daniela Ludwig bereits bei dem Termin mit Andreas Scheuer für Fragen zur Verfügung stand.

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH (Torsten Gruber)

Torsten Gruber zeigt kurz die Anmerkungen der Projektleitung zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH (siehe https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html?file=files/mediathek/protokolle/regionalforum/2019-03-21_anmerkungen_projektleitung_vieregg-roessler.pdf). Von der Vieregg-Rössler GmbH habe es zwischenzeitlich eine Replik gegeben (<http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2019/03/VR-Stel->

[lungnahme-Grobtrassen-Replik-18-03-2019.pdf](#)). Die Moderation werde eine Lösung vorschlagen, die Anmerkungen und die Replik zu besprechen. Die Autoren der Anmerkungen seien die Projektleitungen der DB und ÖBB. Dazu wurden Textbausteine von den zuständigen Stellen (z.B. Ministerien) geliefert.

Weitere aktuelle Punkte (Torsten Gruber, Martin Gradnitzer)

Torsten Gruber berichtet zu weiteren aktuellen Punkten (Folie 17).

Die Mitglieder werden gebeten sich wieder abzumelden, wenn sie nach Anmeldung zu den angebotenen Exkursionen zum Brenner-Basistunnel doch nicht teilnehmen können, sodass andere Mitglieder von der Warteliste nachrücken können.

Martin Gradnitzer geht auf die von den Bürgerinitiativen schriftlich an die Abgeordnete Ludwig geäußerte Kritik ein, er habe sich abwertend über die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH geäußert. Er sagt, er habe sich in einem informellen Gespräch, bei dem keine VertreterInnen der Bürgerinitiativen anwesend waren, zu der Stellungnahme geäußert. Es sei problematisch, wenn die Bürgerinitiativen aus zweiter Hand zitierten. Martin Gradnitzer bittet, in solchen Fällen das direkte Gespräch zu suchen und auch offen nachzufragen, was gesagt wurde. Es sei nicht zielführend, wenn sich die Projektleitung nicht mehr frei äußern könne, da Aussagen (ggf. auch verändert bzw. ohne Kontext) weitergetragen würden.

Ein Mitglied äußert, die „kritische Stellungnahme“ werde durch die PlanerInnen abschätzig bewertet. Die DB Netz AG habe immer wieder betont, dass es sich nicht um ein Gutachten handle. Das wolle die Inntalgemeinschaft e.V. nicht ohne weiteres hinnehmen. Das Mitglied wolle die Kritik jedoch nicht als persönlichen Angriff auf Martin Gradnitzer verstanden wissen, sondern als Feststellung über die Öffentlichkeitsarbeit der Projektleitung.

Torsten Gruber zeigt Folie 19 und bittet um einen sachlichen Ton in der Diskussion zum Brenner-Nordzulauf. In den Foren sei die Diskussion gut. Insbesondere im Kontext des Besuchs von Andreas Scheuer habe es aber Aussagen und Aktionen gegeben, die die Projektleitung nicht als zielführend empfindet. Er möchte den Denkanstoß geben, das gute Diskussionsniveau in den Foren auch nach außen zu tragen.

- *Ein Mitglied äußert daraufhin, dass die DB Netz AG Unwahrheiten publiziere. Solange das geschehe würden die Bürgerinitiativen ihren Stil nicht verändern. Das Mitglied weist außerdem darauf hin, dass die einige der auf Folie 19 gezeigten Aussagen im Kontext einer Demonstration stünden.*
- *Infolge einer weiteren Aussage des Mitglieds zu Folie 19 äußert ein anderes Mitglied, dass es auf diesem Niveau nicht weiterdiskutieren möchte.*
→ *Letzteres Mitglied und ein weiteres Mitglied verlassen den Raum.*
- *Ein Mitglied äußert, es sei legitim, dass die Bürgerinitiativen bewusst provozieren. Die Mitglieder sollten dennoch einen kühlen Kopf behalten und sachlich diskutieren.*

Ein Mitglied kritisiert die Aussage eines Vertreters der Bürgerinitiativen gegenüber den Medien, die Bürger seien vor den eigenen CSU-BürgermeisterInnen zu schützen da diese von Partei- und Lobbyinteressen infiltriert seien. Das Mitglied ist selbst ein Bürgermeister der CSU und versichert, es fände keine Beeinflussung statt.

- Ein Vertreter der Bürgerinitiativen bittet die Projektleitung und die anderen Mitglieder, auch die Bürgerinitiativen nicht aus zweiter Hand (z.B. Medien) zu zitieren, sondern das direkte Gespräch zu suchen.

Ein Vertreter der Bürgerinitiativen berichtet, dass die Organisation der Demonstration von der Polizei gelobt worden sei.

Die Moderation bittet Kritikpunkte beidseitig im direkten Gespräch zu klären sowie sorgfältig abzuwägen, welche Effekte durch (provozierende oder von anderen ggf. als unpassend empfundene) Aussagen im und außerhalb des Forums erzielt werden.

6. Weitere Schritte

Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren (Torsten Gruber)

Torsten Gruber stellt die weiteren Schritte im Trassenauswahlverfahren vor (Folie 21). Er kündigt an, dass die Ergebnisse der Vorprüfung der Vorschläge aus der Region schrittweise auf die Projekthomepage gestellt und die Mitglieder informiert werden. Fragen und Anmerkungen zu den Folien sollen für die nächste Sitzung gesammelt werden.

Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine (Ralf Eggert)

Ralf Eggert stellt die geplanten Termine der kommenden Sitzung des Regionalforums vor:

- Juni: Di, 04.06.2019, etwa von 14:00 bis 17:00 Uhr
- Juli: Do, 11.07.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- September: Do, 26.9.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr

Die Mitglieder werden gebeten, die Moderation zu informieren, falls es dringende Gründe gibt, die gegen die Terminsetzung sprechen.

Erstellt am 5. April 2019
Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zur 15. Sitzung des Regionalforums am 21. März 2018
- Liste eingegangener Trassenvorschläge (Stand 12.03.2019)

REGIONALFORUM GPR & EPR

21.03.2019, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Grobtrassenentwürfe**
 - **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Grobtrassenentwürfe**
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - **Erste Vorprüfungsergebnisse**

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

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	nein
3		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	nein
13		Tunnel unter Karwendelgebirge		nein
14		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch		nein
17		Untertunnelung Morsbach		ja
24		Trassenführung aufgeständert über dem Inn		nein
26		Trasse unter der Autobahn (A93)		nein
53	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja	ja

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		nein
77		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg		nein

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfachnennung	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

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- **Aktuelle Informationen**
 - **Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer**
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

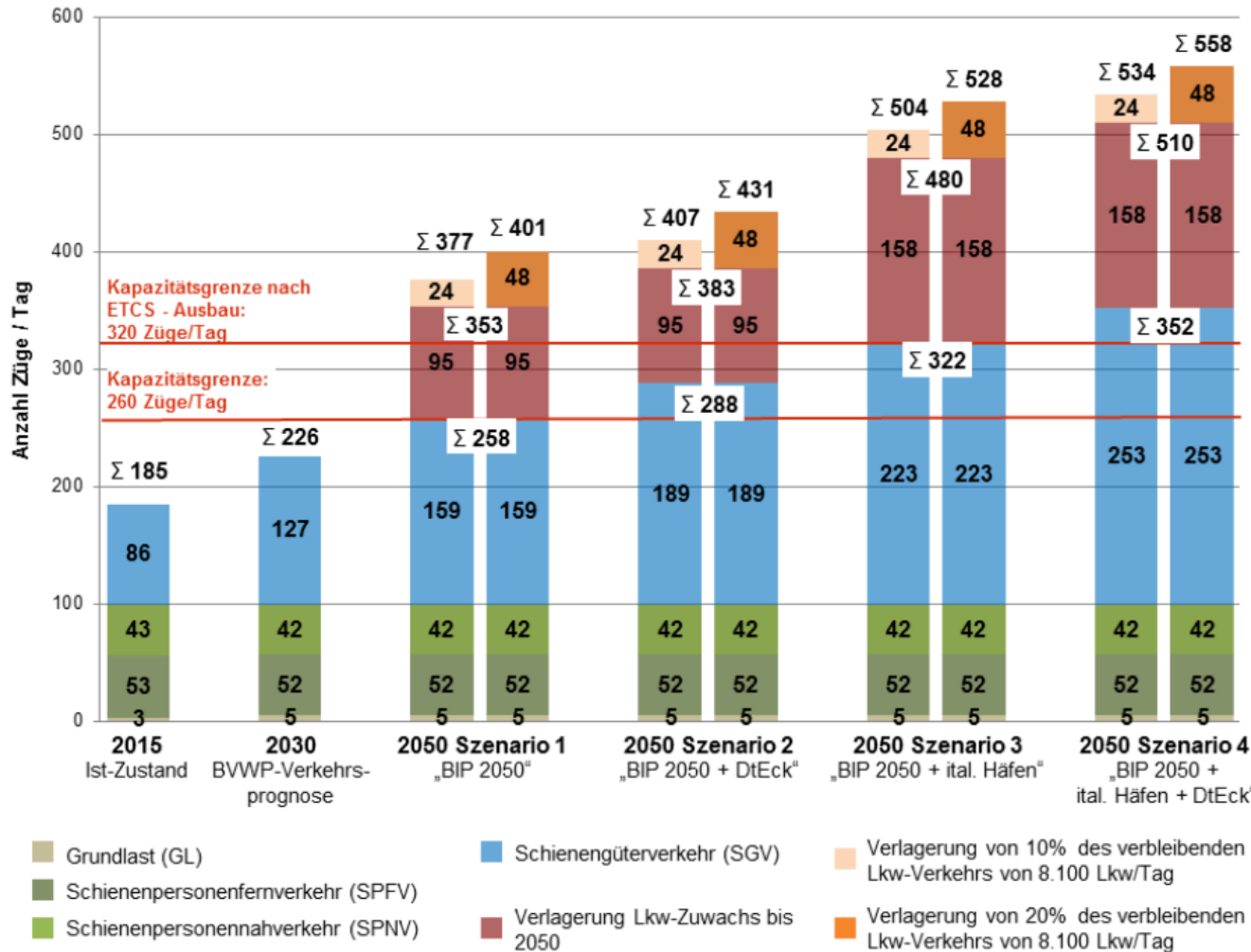
Aktuelle Informationen

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer Szenarienstudie (1/2)

- 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 amtierenden Bundesverkehrsminister 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

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer Szenarienstudie (2/2)



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

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer

Ergebnisse des Gesprächs des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer am 21.1.2019 mit den Bürgermeistern, Vertretern der Bürgerinitiativen, der Oberbürgermeisterin der Stadt Rosenheim und dem 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.*

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- **Aktuelle Informationen**
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - **Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH**
 - Weitere aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

Die Stichpunkte wurden auf Antrag eines Mitglieds in der Präsentation entfernt und gesondert hochgeladen:

https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html?file=files/mediathek/protokolle/regionalforum/2019-03-21_anmerkungen_projektleitung_vieregg-roessler.pdf

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - **Weitere aktuelle Punkte**
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Weitere aktuelle Punkte

- Im Februar 2019 haben die Erkundungsbohrungen im EPR begonnen.
- Im April 2019 starten die geophysikalischen Erkundungen im EPR.
- Im EPR und im GPR gab es Resolutionen von verschiedenen Gemeinderäten zu den Planungen zum Brenner-Nordzulauf.
- Bayern erhält den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- Am 30.1.2019 hat eine Exkursion zum Brenner-Basistunnel (Nordportal) stattgefunden.
- Eine Exkursion zum Brenner-Basistunnel Südportal ist für den 13.9.2019 geplant.

Weitere aktuelle Punkte

Anpassung von Modalitäten des Dialogs im 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 Anträge ein zusätzlicher Vertreter der Bürgerinitiativen in das Regionalforum eingeladen.

Weitere aktuelle Punkte

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



Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- **Weitere Schritte**
 - **Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren**
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine

Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren

- Nächste Forenrunde (Ende Mai/ Anfang Juni 2019):
 - Erläuterung der Methodik der Prüfung und Abschichtung der Grobtrassen und Vorschläge, inkl. Präsentation der Kriterien
 - Erläuterung technische und verkehrliche Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen
- Juli 2019
 - Präsentation der Ergebnisse der Prüfung und Abschichtung (5 Grobtrassen + Bestand)
 - Dazu Forenrunde + Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
- Danach
 - Intensive Diskussion der reduzierten Grobtrassen
 - Dazu zwei weitere Forenrunden bis Ende 2019

→ Der Diskussion im Trassenauswahlverfahren wird auch 2020 Raum gegeben.

Regionalforum

Tagesordnung 15. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- Aktuelle Informationen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere aktuelle Punkte
- **Weitere Schritte**
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - **Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine**

Kommende Termine

Termine:

- Juni: Di, 04.06.2019, etwa von 14:00 bis 17:00 Uhr
- Juli: Do, 11.07.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- September: Do, 26.9.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 14:00 bis 17:00 Uhr

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM