

# Projekt Brenner-Nordzulauf

## Regionales Dialogforum

### Protokoll

---

Thema:	1. Sitzung des Regionalen Dialogforums
Datum/Uhrzeit:	13.12.2022, 17:00 bis 19:14 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach   Rosenheim
Teilnehmende:	Ulrich Münzer (Inntal Gemeinschaft) Dr. Jens Fritsche (BI Schützt Aßling und das Atteltal) Rainer Auer (BUND Naturschutz Bayern) Sabine Pröls (LBV Bayern) Stefan Burger (HWK München und Oberbayern) Dr. Robert Moser (Wirtschaftskammer Tirol) Dr. Korbinian Leitner (IHK München/Oberbayern) Michael Jäger (Landwirtschaftskammer Tirol) Dr. Christian Loos (VCD Bayern) Barbara Schwaighofer (Euregio) Stefan Voith (Pro Bahn) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Monika Rodermund (DB Netz AG) Peter Kölbach (ÖBB-Infrastruktur AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Sabine Volgger (clavis GmbH) Dr. Arne Spieker (ifok GmbH) Felix Hoffmann (ifok GmbH) Paula Hirschmann (ifok GmbH)

---

---

## Agenda

1. Begrüßung
2. Einführung Dialog & Vorstellungsrunde
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Abschluss

---

## 1. Begrüßung

Der Moderator Arne Spieker eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Christian Tradler (Projektleiter bei der DB Netz AG) und Peter Kölbach (Gesamtprojektleiter bei der ÖBB-Infrastruktur AG) begrüßen die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams und danken für die Teilnahme.

Die weiteren Projektbeteiligten Peter Hofer (Projektkoordinator, ÖBB Infrastruktur AG), Matthias Neumaier (Gesamtprojektleiter, DB Netz AG), Dieter Müller (Projektabschnittsleiter, DB Netz AG), Monika Rodermund (Projektkommunikation, DB Netz AG) und Bernd Reiter (Projektkommunikation, DB Netz AG) stellen sich vor und begrüßen ebenfalls die Teilnehmenden.

Die Moderatorin Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor (s.o.) und kündigt an, dass zur Dokumentation der Sitzung ein Live-Protokoll erstellt wird, welches gemeinsam gesichtet und in der Sitzung abgestimmt werden soll. Die Teilnehmenden sind mit der Agenda und dem Vorgehen zur Dokumentation einverstanden.

---

## 2. Einführung Dialog und Vorstellungsrunde

Christian Tradler präsentiert die Dialogstruktur des Gesamtprojektes und erläutert die Funktion und Ziele des Regionalen Dialogforums, das die Vorplanung in Deutschland bzw. UVE-Planung (Umweltverträglichkeitserklärung) in Österreich grenzüberschreitend begleitet (Folie 4).

Arne Spieker präsentiert die Arbeitsweise und Organisation des Regionalen Dialogforums (Folie 7). Außerdem wird ein Vorschlag zum Selbstverständnis (Folie 8) unterbreitet, dem die Mitglieder in dieser Form zustimmen.

Anschließend stellen sich die teilnehmenden Mitglieder des Regionalen Dialogforums reihum vor. Sabine Volgger stellt die im Regionalen Dialogforum vertretenen Initiativen und Verbände, die an der Sitzung heute nicht teilnehmen können, vor (Folie 10).

---

## 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren

Christian Tradler führt in die Projektgrundlagen ein und erläutert die europäische Dimension des Projektes anhand des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Folie 12). Anschließend stellt er die Verantwortlichkeiten und Rollen beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland vor (Folie 13). Peter Hofer ergänzt

die entsprechende Verantwortlichkeitsstruktur in Österreich (Folie 14). Zudem erläutert er die den Planungsauftrag betreffenden Eckpunkte der Neubaustrecke (Folie 15), die Planungsabschnitte und den derzeitigen Status der Planungen (Folie 16) sowie die chronologische Übersicht der politischen Entscheidungen zur Brennerachse (Folie 17). Anschließend präsentieren Christian Tradler und Peter Hofer die Übersicht der Planungsabschnitte ab der Vorplanung, von Trudering bis zum Knoten Radfeld (Folie 18).

### **Planungsabschnitt Trudering–Grafing**

Dieter Müller stellt den Planungsstatus des Ausbauabschnitts und den damit verbundenen Dialog vor (Folie 19). Insgesamt sei die Vorplanung der technischen Streckenausstattung abgeschlossen und die Planungen in enger Abstimmung mit dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ zusammengeführt worden.

### **Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen**

Dieter Müller stellt die am 13. Juli dieses Jahres vorgestellte Auswahltrasse Limone vor (Folie 20). Damit stehe erstmals der gesamte Verlauf des Brenner-Nordzulaufs fest. Als Ergebnis des objektiven Trassenauswahlverfahrens sei die Variante Limone den Mitgliedern des Dialogforums in zwei Sitzungen und der interessierten Öffentlichkeit in drei Infomärkten vor Ort sowie einem digitalen Infomarkt präsentiert worden (Folie 21).

Die vorgebrachte Kritik am Trassenauswahlverfahren sei intensiv und ergebnisoffen von der Deutschen Bahn geprüft (Folie 22) worden. Für einen Stresstest zur Betrachtung des Gesamtsystems aus Bestands- und Neubaustrecke der Teilkriterien Lärm und Erschütterungen seien externe Gutachter hinzugezogen worden. Das Ergebnis: Die Berücksichtigung der Bestandsstrecke habe nur eine geringe Auswirkung auf das Hauptkriterium (Folie 23). Insgesamt habe die Prüfung der vorgebrachten Kritikpunkte ergeben, dass die Methodik korrekt angewendet worden sei und das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens stabil bleibe (Folie 24).

Die umfassende Stellungnahme zur Kritik sei den Mitgliedern des Dialogforums und regionalen Mandatsträger:innen am 24. November 2022 vorgestellt worden. Diese sei öffentlich einsehbar unter: [https://www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/2022-11-24\\_Stellungnahme\\_Stresstest\\_TAV.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/2022-11-24_Stellungnahme_Stresstest_TAV.pdf).

Dieter Müller stellt die wesentlichen Eckpunkte der Vorplanung auf deutscher Seite und Peter Hofer die Aspekte der UVE-Planung (Umweltverträglichkeitserklärung) auf österreichischer Seite vor (Folie 25).

### **Prüfergebnis bergmännische Innquerung**

Christian Tradler stellt das Ergebnis einer bergmännischen Innunterquerung als eine der Prüfmaßgabe aus dem Raumordnungsverfahren vor (Folie 26-27). Diese sei zwar technisch machbar, jedoch müsse die DB Netz AG aufgrund erheblicher Mehrkosten von rund drei Milliarden Euro, einer Bauzeitverlängerungen von circa zwei bis drei Jahren sowie weiterer Finanzierungs- und Genehmigungsrisiken die wirtschaftlichere Variante einer oberirdischen Innquerung weiter planen (Folie 28). Im Rahmen der Parlamentarischen Befassung hätten die Kommunen und Landkreise die Möglichkeit, den Vorschlag einer bergmännischen Innunterquerung als Kernforderung einzubringen, die dem Deutschen Bundestag vorgelegt werde.

### **Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten**

Christian Tradler berichtet zum aktuellen Planungsstand sowie den entsprechenden Dialogverfahren und stellt die Planungsalternativen, die im Zuge der Vorplanung untersucht werden, vor (Folie 29).

### **Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein**

Christian Tradler berichtet zum aktuellen Planungsstand sowie den entsprechenden Dialogverfahren und präsentiert die Planungsvarianten im Bereich Riederling–Rohrdorf, die im Zuge der Vorplanung untersucht werden (Folie 30-31).

### **Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A**

Christian Tradler erläutert den aktuellen Planungsstand sowie die entsprechenden Dialogverfahren und präsentiert die Planungsvarianten im Bereich Kirnstein, die im Zuge der Vorplanung untersucht werden (Folie 32-33).

### **Planungsabschnitt Grenze D/A–Schafteuau**

Peter Hofer berichtet zum aktuellen Planungsstand sowie den entsprechenden Dialogverfahren und stellt die Planungsvarianten im Bereich Thierseestraße/Bärental sowie im Bereich Hechtsee vor (Folie 34-35).

## **Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld**

Peter Kölbach berichtet zum aktuellen Planungsstand sowie den entsprechenden Kommunikations- und Dialogverfahren und dem anstehenden Bau des Rohbaustollens, welcher nach der Inbetriebnahme des Haupttunnels als Rettungstunnel fungieren werde (Folie 36).

## **Gesamtterminplan**

Christian Tradler erläutert den Gesamtterminplan (Folie 37). In den deutschen Planungsabschnitten stehe mit der Parlamentarischen Befassung im Jahr 2025 ein wesentlicher Meilenstein an, der neben der Durchführung der Vorplanung vorbereitet werde. Peter Kölbach ergänzt die wesentlichen zeitlichen Eckpunkte der österreichischen Planungsabschnitte.

## **Fragen und Diskussion**

- Ein Mitglied fragt, ob eine bereits abgeschlossene Trassenauswahl durch ein Raumordnungsverfahren beeinflusst werden könne. Christian Tradler antwortet, dass das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen sei. Im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen habe die Deutsche Bahn einen Antrag zur Prüfung der Erfordernis eines Raumordnungsverfahren an die Regierung von Oberbayern gestellt. Die Behörde habe mitgeteilt, dass es sich hierbei nicht um ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben handele und daher kein eigenständiges Raumordnungsverfahren notwendig sei. Die Raumordnungsbehörde werde sich im Rahmen der Planfeststellung einbringen.
- Ein Mitglied fragt, ob für die Variante Limone bereits erste Vorplanungsvarianten vorliegen würden und ob größere Tunnelanteile möglich seien. Christian Tradler antwortet, dass das Ziel der Vorplanung die Optimierung der Auswahltrasse sei. Diese Planungsphase werde im Januar beginnen, sodass noch keine Ergebnisse präsentiert werden könnten.
- Ein Mitglied fragt, wie ein Rettungskonzept einer unterirdischen Verknüpfungsstelle aussehen könne. Christian Tradler antwortet, dass die gültigen Richtlinien für Tunnel und Sicherheitskonzepte dies nicht ermöglichen würden.
- Ein Mitglied fragt nach dem aktuellen Stand der Planungsvariante, die mit der Trinkwasserversorgung in Stephanskirchen kollidiere. Christian Tradler antwortet, dass man im Austausch mit der Gemeinde stehe und gemeinsam nach einer planerischen Lösung suche.

---

## 4. Parlamentarische Befassung in Deutschland

Christian Tradler erläutert den rechtlichen Rahmen der Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten in Deutschland (Folie 39). Anschließend skizziert er den weiteren Prozess (Folie 40) und stellt das Koordinationsangebot der Deutschen Bahn vor (Folie 41-42). Hierzu würden Strukturierungsgespräche mit den Landräten der Landkreise Ebersberg und Rosenheim sowie dem Rosenheimer Oberbürgermeister im Januar angestrebt.

### Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob die Region die Kernforderung nach einer anderen Variante stellen könnte. Christian Tradler antwortet, dass dies möglich sei, die Deutsche Bahn in diesem Fall jedoch ein erhebliches Genehmigungsrisiko erkennen würde, da die Trassenauswahl auf einem objektiven und nachvollziehbaren Verfahren vorgenommen worden sei.
- Ein Mitglied fragt, ob die Deutsche Bahn im Falle eines schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses die Trassen nachträglich anpassen könnte. Christian Tradler antwortet, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage dazu getroffen werden könne, da dies auch von der Beurteilung des BMDV abhängt.
- Ein Mitglied fragt, ob eine Erhöhung des Nutzens im laufenden Verfahren berücksichtigt werden könnte. Christian Tradler antwortet, dass dies den Nutzen-Kosten-Faktor verbessern und gegebenenfalls Spielräume für Kernforderungen seitens des Parlaments erhöhen würde.
- Ein Mitglied fragt nach der Kostenplanung. Christian Tradler sagt, dass diese abhängig von projektspezifischen Besonderheiten berechnet werden müsse. Die DB Netz AG sei dazu angehalten, die wirtschaftlichste Variante unter Abwägung der Belange von Mensch, Umwelt und Natur zu wählen.
- Ein Mitglied fragt, ob die Ergebnisse der Vorplanung im Vorfeld der Parlamentarische Befassung vorgestellt würden und ob dazu Beteiligungsverfahren vorgesehen seien. Christian Tradler antwortet, dass die Zwischenergebnisse im Rahmen des planungsbegleitenden Dialogprozesses laufend vorgestellt würden und das abschließende Ergebnis der Vorplanung auch der breiten Öffentlichkeit präsentiert werde.
- Ein Mitglied fragt, inwiefern politische Beschlüsse einen Einfluss auf die Parlamentarische Befassung hätten. Christian Tradler sagt, dass die politischen Beschlüsse als Kernforderungen eingebracht werden könnten. Allerdings würde hier ein erhebliches Genehmigungsrisiko bestehen.
- Ein Mitglied fragt, ob alle Forderungen der Regionen in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden könnten. Christian Tradler antwortet, dass grundsätzlich alle projektbezogenen Forderungen

eingebraucht werden könnten. Diese müssten allerdings sowohl genehmigungsfähig als auch technisch machbar sein.

- Ein Mitglied fragt, ob im Kontext der Parlamentarischen Befassung auch Finanzierungsrisiken für das Projekt entstehen könnten. Christian Tradler antwortet, dass für jede Kernforderung ein geschätzter Kostenansatz getroffen werde. Der Nutzen würde durch die Bedarfsplanüberprüfung, welche Ende 2023 vorliegen werde, ermittelt. Dahingehend könnten zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen zu möglichen Kernforderungen getroffen werden. Eine grundsätzliche Voraussetzung für die Parlamentarische Befassung sei ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes. Dahingehend werde verhindert, dass Finanzierungsrisiken entstehen.

---

## 5. Termine und Ausblick

Sabine Volgger gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 44) und kündigt an, dass die nächste Sitzung voraussichtlich in Kufstein stattfinden werde.

Ein Mitglied bittet um eine frühzeitige Bekanntgabe der Sitzungstermine.

Es wird vereinbart, dass die zukünftigen Sitzungen donnerstags um 17:00 Uhr stattfinden werden.

Christian Tradler und Peter Kölbach danken den Teilnehmenden für den guten Austausch und betonen den Stellenwert des gemeinsamen Dialogs.

Protokoll erstellt durch: Felix Hoffmann, ifok GmbH

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

---

## Anlagen

- Präsentation zur 1. Sitzung des Regionalen Dialogforums am 13.12.2022





# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

1. Regionales Dialogforum

---

13.12.2022 | Rosenheim



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

## **1. Begrüßung**

2. Einführung Dialog & Vorstellungsrunde
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
- 2. Einführung Dialog & Vorstellungsrunde**
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Abschluss

# Regionales Dialogforum

## Der Dialog im Projekt Brenner-Nordzulauf

### Übergreifender Dialog



#### Regionaler Projektbeirat

ca.  
2x/Jahr

- Information und Konsultation zum Gesamtprojekt
- Mitglieder: Politische Amts- und Mandatsträger:innen Land und Bund, Oberbürgermeister:in, Bezirkshauptmann, Landrät:innen



#### Regionales Dialogforum

ca.  
2x/Jahr

**Neu!**

- grenzüberschreitender Austausch mit Umwelt-, Wirtschafts-, Mobilitäts- und Landwirtschaftsverbänden sowie zivilgesellschaftlicher Initiativen
- Teilnehmende: regionale Vertreter:innen



#### Öffentliche Information

- Information und Austausch mit Bürger:innen

### Lokaler Dialog

#### Schwerpunkt



#### Situative Konsultation

- bedarfsweise Diskussion zu lokalübergreifenden planungsabschnittsbezogenen Fragestellungen
- Teilnehmende abhängig von jeweiligen Fragestellungen



#### Bilaterale Gespräche

- bedarfsweise zu spezifischen Themen im Projektverlauf
- deutlich höhere Bedeutung in der Vorplanung
- Teilnehmende: jeweils betroffenen Stakeholder, inkl. z.B. Arbeitsebene in betroffenen Gemeinden und Träger öffentlicher Belange



ca.  
2x/Jahr

#### Lokale planungsbegleitende Dialoge

- Diskussion der technischen Planung und lokaler Anliegen
- Teilnehmende: Bürgermeister:innen und je 2 weitere Personen pro Gemeinde
- ❖ Dialogforum Grafing–Ostermünchen
- ❖ Dialogforum Ostermünchen–Innleiten
- ❖ Dialogforum Innleiten–Kirnstein
- ❖ Dialogforum Kirnstein–Grenze D/A
- ❖ Dialogforum Grenze D/A–Schaftenau

# Regionales Dialogforum

## Mitglieder der Projektteams



### DB Netz AG

- Matthias Neumaier  
Gesamtprojektleiter
- Christian Tradler  
Projektleiter
- Dieter Müller  
Projektabschnittsleiter PA0 und PA1
- Monika Rodermund  
Projektkommunikation
- Bernd Reiter  
Projektkommunikation

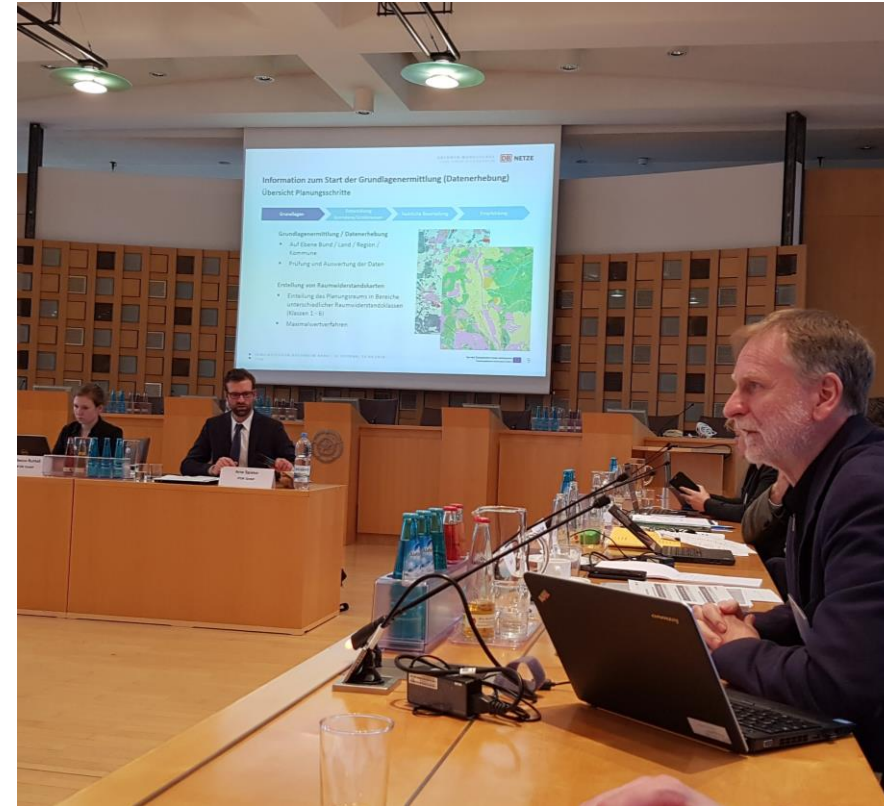
### ÖBB-Infrastruktur AG

- Peter Kölbach  
Projektleiter Brenner-Nordzulauf
- Peter Hofer  
Projektkoordinator

# Regionales Dialogforum

## Externe Moderation

- Sabine Volgger,  
Moderation, clavis
- Dr. Arne Spieker  
Moderation, ifok
- Felix Hoffmann  
Dialogbegleitung, ifok
- Anna Schwietering  
Dialogbegleitung, ifok

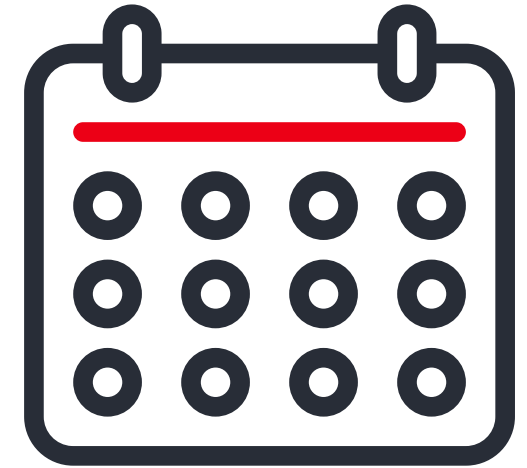




# Regionales Dialogforum

## Arbeitsweise & Organisation

- Das Dialogforum tagt **in der Regel zweimal jährlich**.
- Die Termine werden **frühzeitig** bekanntgegeben. Die Einladung erfolgt mindestens zwei Wochen vorab mit Information über die geplanten Inhalte.
- Die Moderation erstellt eine **Agenda**, die zu Beginn jeder Sitzung nochmal bestätigt wird.
- Die Moderation erstellt ein **Ergebnisprotokoll**, in dem die Gesprächsgegenstände der Sitzung zusammenfassend dargestellt werden und das am Ende jeder Sitzung abgestimmt wird.
- Das Dialogforum transportiert die Inhalte seiner Arbeit **transparent** an die Öffentlichkeit. Dazu werden die Protokolle, die Sitzungsunterlagen und ergänzende Informationen zeitnah auf die Projektwebsite gestellt:  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)
- Situationsbedingt können Sitzungen ersatzweise auch digital stattfinden.



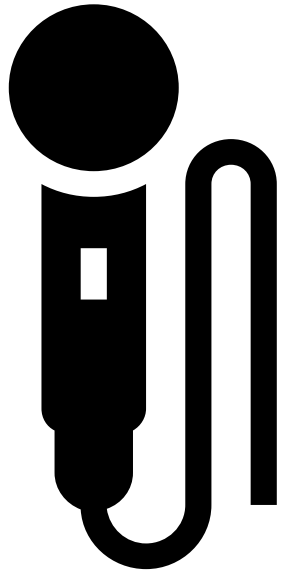
# Regionales Dialogforum

## Vorschlag zum Selbstverständnis

- Es wird jederzeit ein **fairer, offener, respekt- und vertrauensvoller Umgang** miteinander gepflegt.
- Der Austausch im Dialogforum verläuft **sachlich-konstruktiv** und mit **Respekt** vor den Personen und deren Ansichten.
- Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Dialogforums, **Aussagen einzelner Teilnehmer weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.**
- Die Mitglieder vereinbaren eine **gegenseitige Ernsthaftigkeit** und **persönliche Verbindlichkeit** gegenüber gemeinsam erarbeiteten Zwischenergebnissen und für getätigte Aussagen.







- 1. Mein Name ist ...**
- 2. Im Regionalen Dialogforum vertrete ich ...**
- 3. Die Teilnahme ist mir wichtig, weil ...**

# Regionales Dialogforum

## Vertretene Initiativen und Verbände



### Bürgerinitiativen

Inntal Gemeinschaft

Brennerdialog

BI Brennernordzulauf Landkreis Ebersberg

BI Schützt Aßling und das Atteltal

### Umweltschutzverbände

BUND Bayern

Landesumweltanwalt Tirol

LBV Bayern

### Jugend- und Kulturverbände

Bezirksjugendring Oberbayern

Heimatpflege Bezirk Oberbayern

Euregio Inntal-Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal

### Wirtschaftsverbände

Handwerkskammer für München und Oberbayern

Arbeiterkammer Tirol

Wirtschaftskammer Tirol

IHK München/Oberbayern (Fachbereich Verkehr & Fachbereich Wirtschaft)

### Landwirtschaftsverbände

Bayerischer Bauernverband | Bezirksverband Oberbayern

Landwirtschaftskammer Tirol

### Mobilitätsverbände

VCD Bayern

Pro Bahn | Bezirksverband Oberbayern

1. Begrüßung
2. Einführung Dialog & Vorstellungsrunde
- 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren**
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
5. Termine und Abschluss

# Europäischer Kontext

## Der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor



Helsinki

**9.400 km**

Eisenbahnstrecken

**7**

EU-Mitgliedsstaaten involviert

München

**Brennerachse**

**167**

Einzelprojekte für den Schienenausbau

Verona

**1,5 h**

Mögliche Reisezeitersparnis zwischen München und Verona durch den Brenner-Basistunnel

Valetta (Malta)

# Die Verantwortlichkeiten beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Der **Deutsche Bundestag** bestimmt, welche Bahnprojekte geplant werden. Nach der Vorplanung entscheidet er über den Bau und die Finanzierung für jedes Einzelprojekt.

Das **Eisenbahn-Bundesamt** prüft, dass die Bahn alle gesetzlichen Vorgaben einhält und alle Interessen angemessen berücksichtigt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt es das Baurecht.

Das **Bundesministerium für Digitales und Verkehr** beauftragt die DB Netz AG mit den Planungen. Dafür setzt das Ministerium den Rahmen und legt Kriterien für die Bahnstrecke fest.

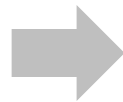
Die **DB Netz AG** setzt den Planungsauftrag um. Die Planungen werden dem Bundestag zur Entscheidung und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Genehmigung vorgelegt. Anschließend baut sie die Bahnstrecke.

# Die Verantwortlichkeiten beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur in Österreich

Die **österreichische Bundesregierung** bestimmt, welche Bahnprojekte geplant und umgesetzt werden und gibt die Finanzierung für diese Projekte frei.



Im **Rahmenplan der österreichischen Bundesregierung** werden die Verkehrsträger, wie auch die ÖBB Infra mit der Planungen und der Ausführung der festgelegten Projekte beauftragt.



Das **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)** prüft im Rahmen des UVP-Verfahrens, ob das Projekt umweltverträglich ist.



Die **ÖBB INFRA** plant und reicht die Planungen beim BMK ein. Nach Genehmigung der Planungen werden die Projekt ausgeführt und umgesetzt.



# Planungsauftrag

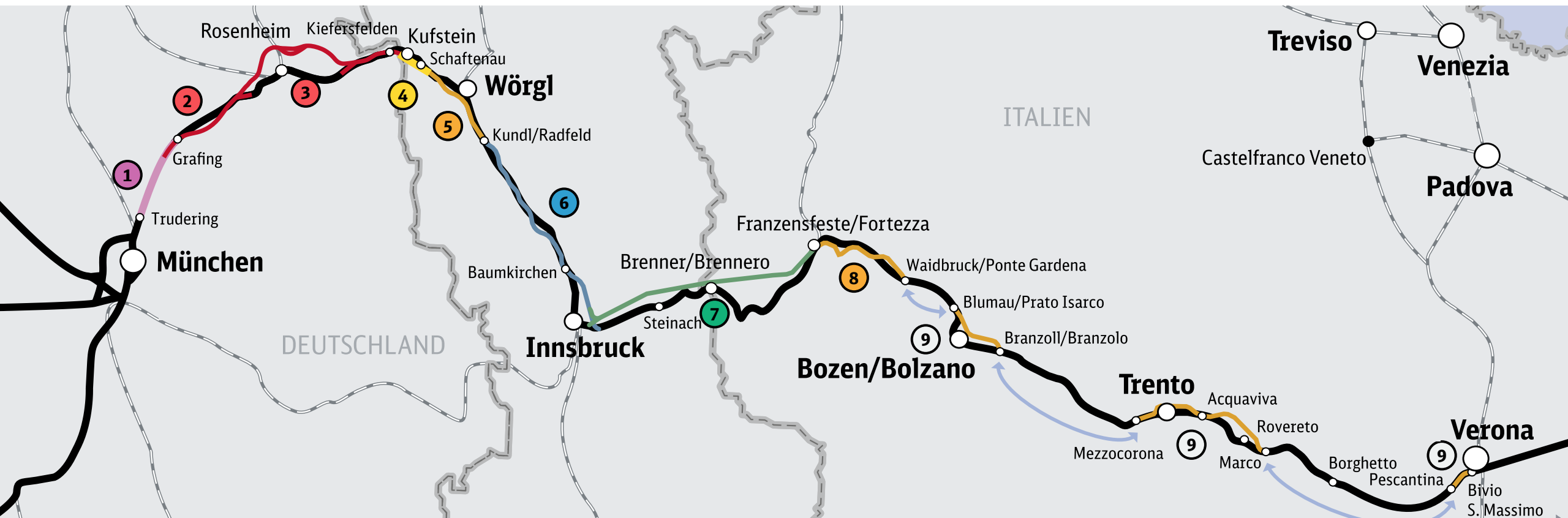
## Eckpunkte Neubaustrecke

- Zweigleisige Neubaustrecke
- Elektrifiziert
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h
- Max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- Max. Zuglänge: 740 m
- Keine Personenbahnhöfe an der Neubaustrecke



# Die Brennerachse

## Planungsabschnitte und -fortschritte



1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Trudering-Grafiing</b>	<b>Grafiing-Ostermünchen</b>	<b>Ostermünchen-Grenze D/A</b>	<b>Grenze D/A-Schaftenau</b>	<b>Schaftenau-Radfeld</b>	<b>Radfeld-Baumkirchen</b>	<b>Brenner-Basistunnel</b>	<b>Franzensfeste-Waidbruck</b>	<b>Weiterer Südzulauf</b>
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
ABSCHLUSS TECHNISCHE VORPLANUNG	VORBEREITUNG VORPLANUNG	VORPLANUNG	UV-PLANUNG	DETAILPLANUNG	IN BETRIEB	IM BAU	BAULEISTUNG VERGEBEN	IN PLANUNG



# Politische Entscheidungen zur Brennerachse

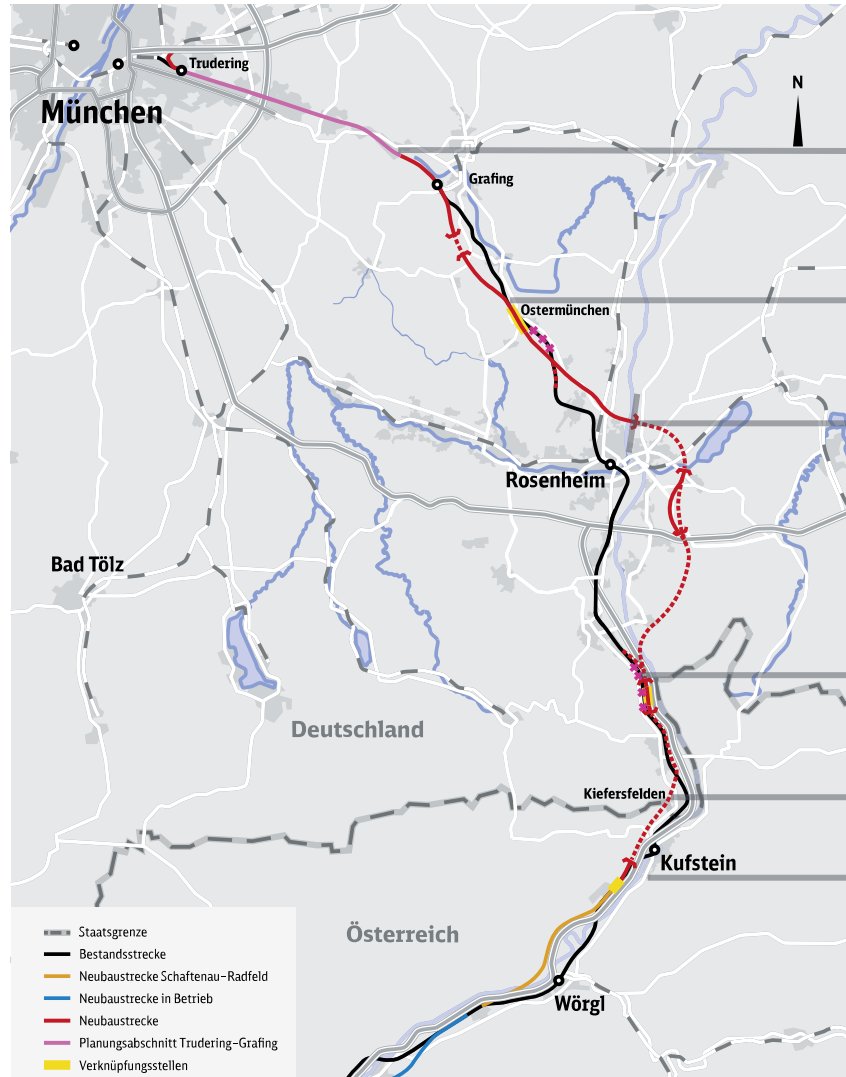
## Chronologische Übersicht

### Die Planungen zum Ausbau der Eisenbahnachse Brenner von München bis Verona stützen sich auf folgende Entscheidungen:

- 1986, Rom: Regierungsbeschluss A/D/I für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie Brennerbasistunnel
- 1989, Udine: Annahme Machbarkeitsstudie Brennerbasistunnel
- 1994, Montreux: Verkehrsministertagung A/D/I Annahme Ausbau Nord- und Südzulauf gemäß Machbarkeitsstudie 1993 – durchgehende neue Eisenbahnachse München – Verona
- 1994, Brüssel: Verkehrsminister bekräftigen mit der EU-Kommission das Memorandum von Montreux  
, Essen: EU-Rat legt 14 vorrangige Verkehrsvorhaben zum TEN fest, u.a. den viergleisigen Ausbau Berlin – Nürnberg – München – Verona als TEN-Projekt Nr. 1
- 2009, Rom: BCP (Brenner Corridor Platform) Aktionsplan Brenner 2009  
Annahme des Aktionsplan Brenner 2009 durch die Minister A/D/I, der Regionen und der betroffenen Infrastrukturbetreiber
- 2012, Rosenheim: Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern Deutschlands und Österreichs über die gemeinsame Planung zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung

# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitte ab der Vorplanung



### Planungsabschnitt

### Status

Trudering–Grafig

Abschluss technische Vorplanung

Grafig–Ostermünchen

Vorbereitung Vorplanung

Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung

Innleiten–Kirnstein

Vorplanung

Kirnstein–Grenze D/A

Vorplanung

Grenze D/A–Schaftenau

UVE-Planung

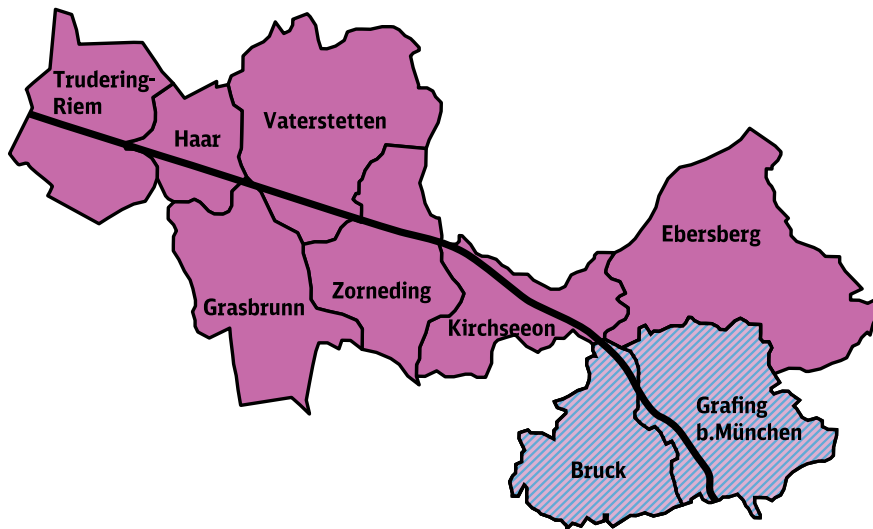
Schaftenau–Knoten Radfeld

Detailplanung

# Planungsabschnitt Trudering–Grafing

## Vorplanung

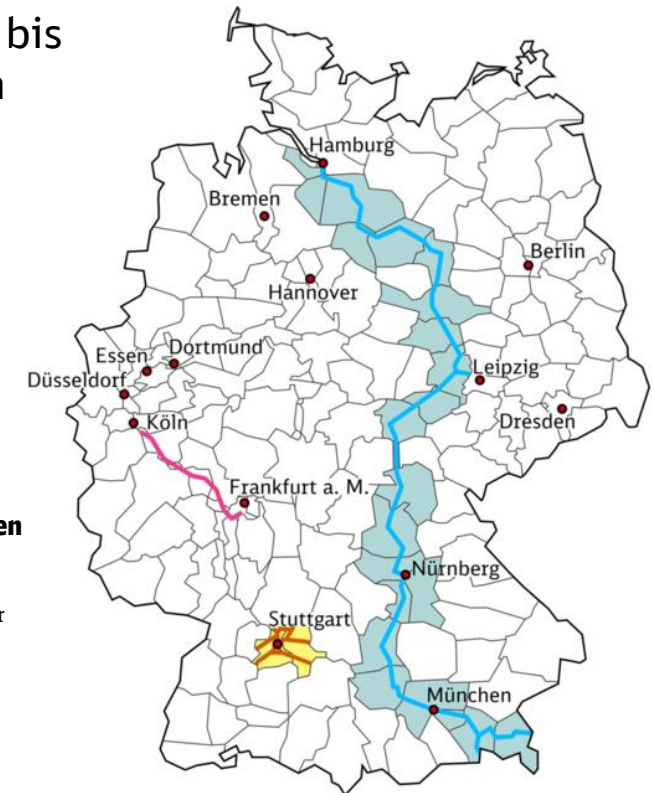
- Die Vorplanung der technischen Streckenausrüstung ist abgeschlossen.
- Zentrales Anliegen der Bürger:innen: Lärmschutz nach Neubaustandard.
- Am 15. November 2022 fand die 4. Sitzung des Dialogforums statt.



- Die Planungen des Abschnitts Trudering–Grafing wurden in enger Abstimmung mit dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ erstellt und zusammengeführt.
- Das „Starter-Paket“ soll bis 2030 umgesetzt werden und umfasst auch den ScanMed Korridor.

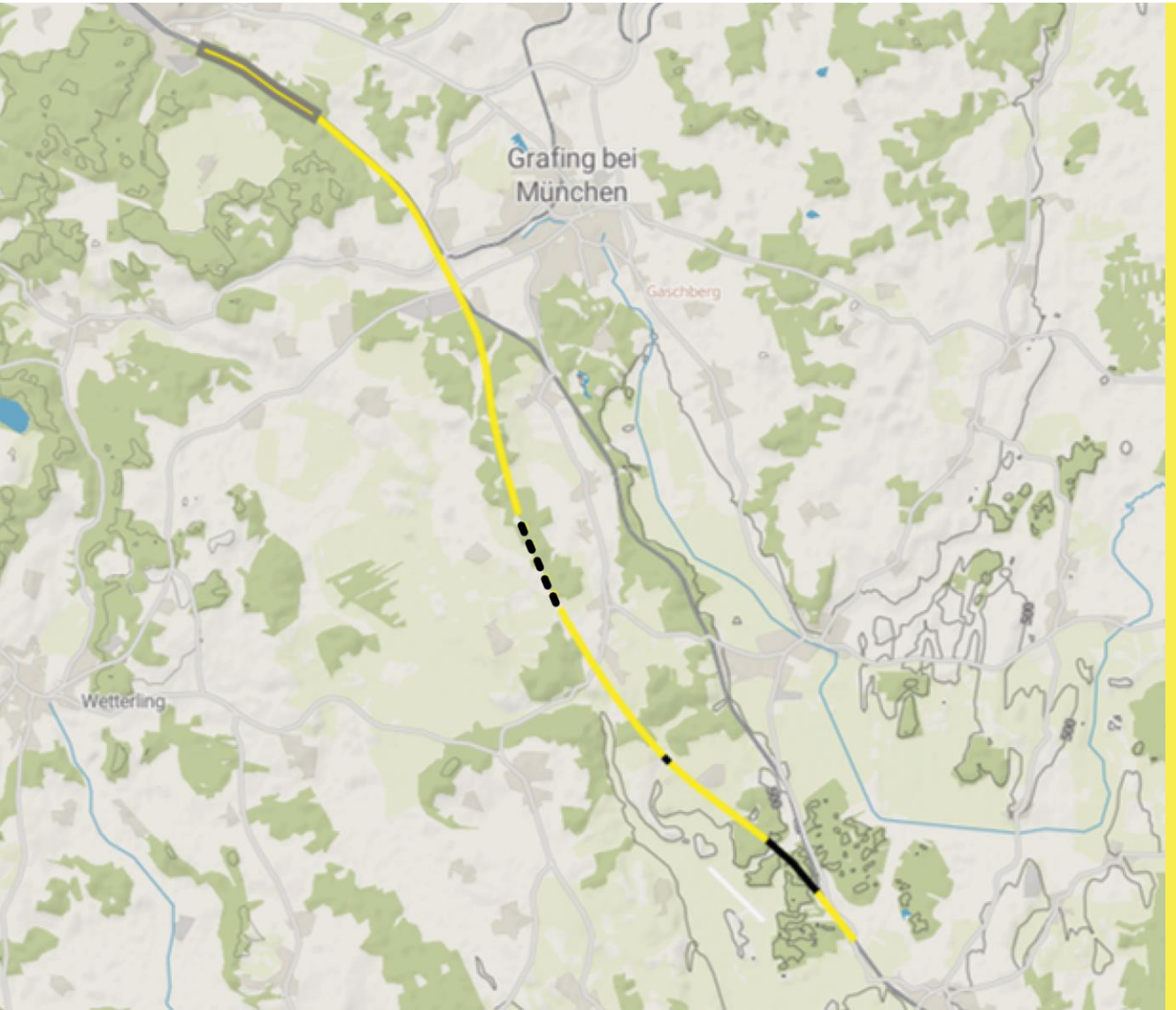
### Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland

- Städte > 500.000 Einwohner
- Korridor ScanMed
- SFS Köln–Rhein/Main
- Digitaler Knoten Stuttgart
- Umzurüstende Netzbezirke im Korridor ScanMed



# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Trassenauswahl: Limone verträglichste Lösung für die Region



## Zahlen und Daten



Streckenlänge  
ca. 15,7 km



Salachtunnel  
1,57 km



2 Brücken  
990m  
130m



**Verknüpfungsstelle** Ostermünchen  
**Anbindung** nördlich Grafing Bahnhof

## Berührte Gemeindegebiete:

Aßling  
Bruck  
Grafing  
Kirchseon  
Tuntenhausen



Geplante  
Fertigstellung  
**2040**



# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Dialog und transparente Information



- **Virtueller Infomarkt & Visualisierung**

Sonderseite informiert rund um die Uhr online, Streckenvideo macht Planung sichtbar.



- **Dialogforum**

Mitglieder des Dialogforums diskutierten das Ergebnis in zwei Sitzungen (10./11. Dialogforum).

- **Infomärkte vor Ort**

In Grafing, Aßling und Ostermünchen informierten sich rund 300 Besucher:innen zum Trassenauswahlverfahren.



# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Ergebnisoffene Prüfung der vorgebrachten Kritik

- Die DB hat die Kritikpunkte (Präsentation vom 10.09.2022) intensiv und ergebnisoffen geprüft.
- Die umfassende Stellungnahme ist öffentlich einsehbar unter:  
[https://www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/2022-11-24 Stellungnahme Stresstest TAV.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/2022-11-24%20Stellungnahme%20Stresstest%20TAV.pdf)
- Zur Kritik an der fachliche Beurteilung der Teilkriterien Lärm und Erschütterungen wurde ein **Stresstest** zur Validierung des Ergebnisses durchgeführt, bei dem das Gesamtsystem Neubau- und Bestandsstrecke betrachtet wurde.
- Für den Stresstest wurden externe Gutachter (Büro Möhler und Partner) hinzugezogen.
- Mitglieder des Dialogforums und regionale Mandatsträger:innen wurden bei einem digitalen Infotermin am 24. November über die Ergebnisse informiert.

Kritische Analyse der Ergebnisse  
zur Trassenauswahl  
(Abschnitt Grafing - Ostermünchen)



Stellungnahme Trassenauswahlverfahren  
Stresstest Auswahltrasse

DB NETZ AG  
ABS/NBS 36 Brenner-Nordzulauf (L 18-5-a-8)  
Verifiziert durch:  
Möhlerei-Partner Ingenieure AG  
Universitätsambulanz  
Institut für Infrastruktur / Arbeitsbereich für  
intelligente Verkehrssysteme  
Freiland Umweltsonierung 27 GmbH  
Stand: 17.11.2022

# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Ergebnisoffene Prüfung der vorgebrachten Kritik

### Gesamtbetrachtung des Hauptkriteriums Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden

- Ergebnisse gemäß Methodik des Trassenauswahlverfahrens:

**2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden**

2-1-1 Lärm\*

2-1-2 Erschütterungen

2-1-3 Freizeit und Erholung

	L	O	R	P	T
2-1-1 Lärm*	4	4	3	2	1
2-1-2 Erschütterungen	5	3	4	4	1
2-1-3 Freizeit und Erholung	4	4	4	4	3

Trassenvarianten				
LIMONE	ORANGE	ROT	PINK	TÜRKIS
4	4	3	3	1

- Ergebnisse gemäß Methodik des Stresstests:

**2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden**

2-1-1 Lärm\*

2-1-2 Erschütterungen

2-1-3 Freizeit und Erholung

	L	O	R	P	T
2-1-1 Lärm*	4	5	2	2	2
2-1-2 Erschütterungen	4	3	3	3	2
2-1-3 Freizeit und Erholung	4	4	4	4	3

4	4	3	3	2
---	---	---	---	---

### Fazit:

- Die Berücksichtigung der Bestandstrecke bei den beiden Teilkriterien Lärm und Erschütterungen hat nur eine geringe Auswirkung auf das Hauptkriterium „Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden“.

# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Ergebnisoffene Prüfung der vorgebrachten Kritik

- Die Prüfung der vorgebrachten Kritikpunkte hat ergeben, dass die Methodik korrekt angewendet wurde und das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens stabil bleibt.
- Eine Überarbeitung der Unterlagen zum Trassenauswahlverfahren ist aufgrund der korrekt angesetzten Methodik nicht erforderlich.
- Auch unter Berücksichtigung der im Kritikpapier aufgeführten Prämissen zum Teilkriterium Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden („Stresstest“) ist die Variante Limone die Trasse mit den meisten Nutzenpunkten und dem besten Kosten-Wirksamkeitsverhältnis.
- Das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens vom 13.07.2022 hat sich damit bestätigt.

### Fachliche Beurteilung Trassenauswahlverfahren

	LIMONE	ORANGE	ROT	PINK	TÜRKIS
Nutzenpunkte Verkehr & Technik	16	15	13	12	15
Nutzenpunkte Raum & Umwelt	33	29	29	32	31
Nutzenpunkte GESAMT	49	44	42	44	46
Investitionskosten je Nutzenpunkt [Mrd.€]	0,030	0,038	0,034	0,037	0,035
<i>Kosten-Wirksamkeitsbetrachtung aller Varianten</i>	<b>100%</b>	127%	113%	123%	117%

### Fachliche Beurteilung Stresstest

Fachbereich	Hauptkriterium	Trassenvarianten				
		LIMONE	ORANGE	ROT	PINK	TÜRKIS
Kosten-Wirksamkeitsanalyse	Nutzenpunkte Verkehr & Technik	16	15	13	12	15
	Nutzenpunkte Raum & Umwelt	33	29	29	32	32
	Nutzenpunkte GESAMT	49	44	42	44	47
	Investitionskosten je Nutzenpunkt [Mrd.€]	0,030	0,038	0,034	0,037	0,034
	<i>Kosten-Wirksamkeitsbetrachtung aller Varianten</i>	<b>100%</b>	127%	113%	123%	113%



### **Vorplanung Ostermünchen – Grenze D/A**

In der Vorplanung erfolgt auf Basis von tiefergehenden Grundlagenuntersuchungen die Weiterentwicklung der Auswahltrasse. Das beinhaltet insbesondere die Untersuchung von Varianten und Alternativen hinsichtlich folgender Aspekte:

- Trassierung (Lage und Höhe)
- Konstruktion von Bauwerken, Bauverfahren etc.
- Konfiguration von Betriebsstellen, Weichenanordnungen etc.

### **UVE-Planung Grenze D/A – Schaftenau**

Die Planung zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) besteht (vereinfacht) in der Technischen Planung und der Umweltplanung. Dabei erfolgen zunächst Grundlagenerhebungen und Kartierungen, um daraus Maßnahmenplanungen abzuleiten.

- Technische Planung (wie zum Beispiel Trassierung oder Konstruktion von Bauwerken)
- Umweltplanung

# Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

## Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

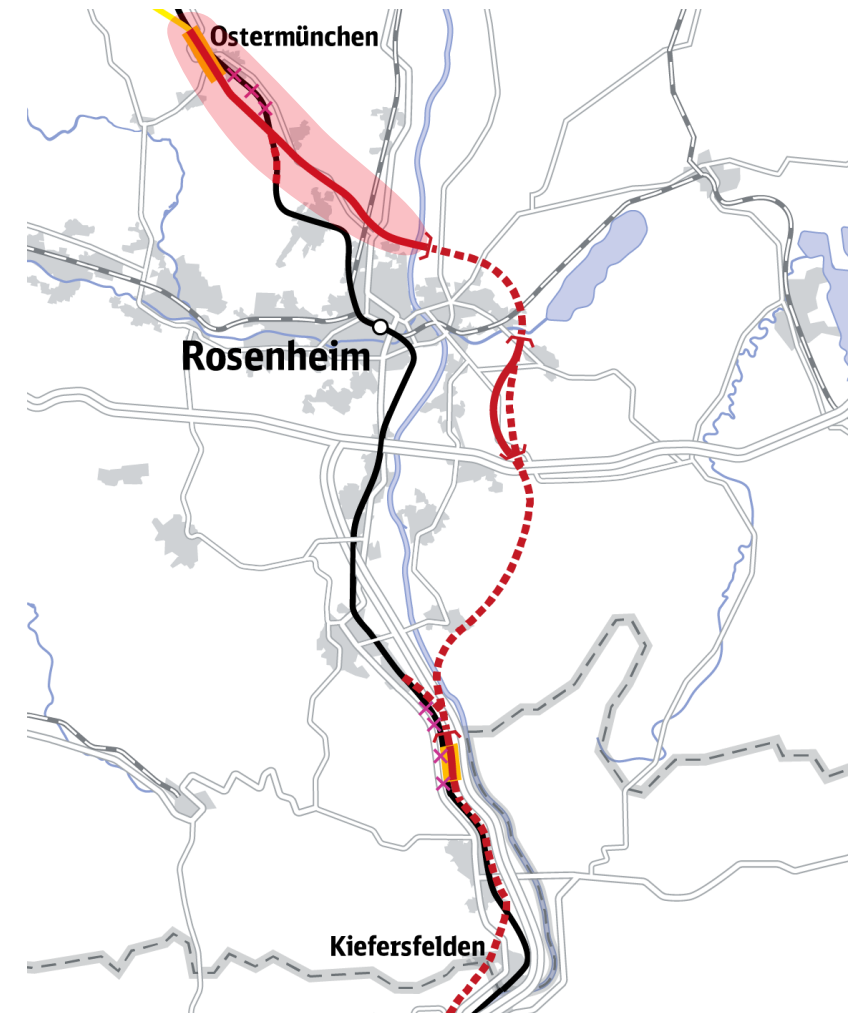
### Übersicht und Ausgangssituation

- Trassenauswahl in den Abschnitten Ostermünchen–Grenze D/A–Schaftenau im April 2021 abgeschlossen
- Im Anschluss an die Trassenauswahl: Beginn der Prüfung einer bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim inklusive ihrer Auswirkungen auf den weiteren Streckenverlauf
- Hintergrund: Maßgabe „M V1“ der Regierung von Oberbayern aus dem Raumordnungsverfahren:

#### d. Variante Violett

M V1 Bei Weiterverfolgung der Variante Violett ist im Bereich der Innquerungen eine Tunnelführung in bergmännischer Bauweise zu prüfen.

Quelle: Regierung von Oberbayern: Landesplanerische Beurteilung (28.01.2021)

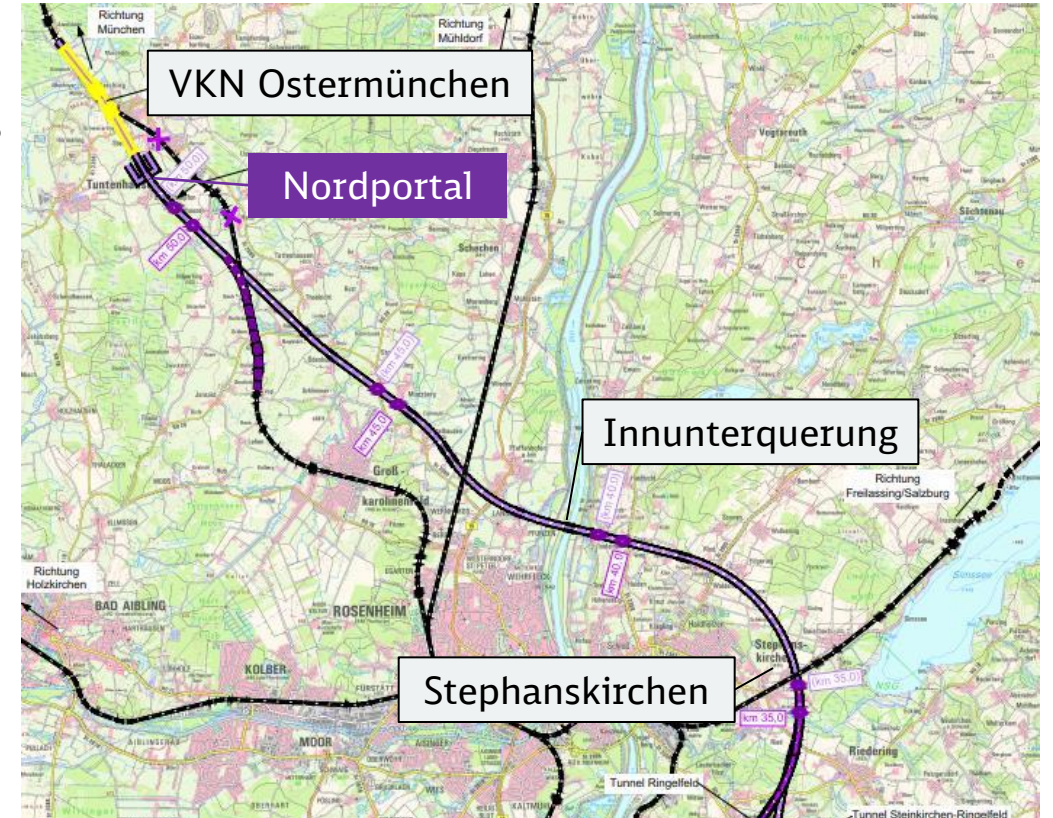


# Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

## Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

### Planung, Analyse, Bewertung

- Im Anschluss an die Innquerung sind Siedlungsbereiche, Gewässer, Schutzgebiete und Erdgasspeicher zu berücksichtigen
- Bergmännische Querung würde sich auf den Streckenverlauf bis Ostermünchen auswirken
- Tunnellänge bei offener Strecke Riedering–Rohrdorf: **19,4 km**
- Tunnellänge bei geschlossener Strecke Riedering–Rohrdorf: **34,3 km**



### Höhenverlauf (Beispiel offene Strecke Riedering–Rohrdorf):



### Vergleich zur oberirdischen Innquerung

- Mehrkosten:
  - rund 3 Mrd. € (im Vergleich zu Violett 1/2)
- Verlängerung Gesamtbauteit:
  - Bauzeitverlängerung um etwa 2-3 Jahre (im Vergleich zu Violett 1/2)
  - Fertigstellung 2038 wäre nicht zu halten
- Risiken (Auswahl):
  - Baugrundrisiken
  - Statisch-konstruktive Risiken
  - Bauzeitrisiken (z. B. Verfügbarkeit von Maschinen und Arbeitskräften)
  - Finanzierungsrisiko
  - Erhebliche Genehmigungsrisiken (z. B. Gewässerquerungen)

### Handlungsrahmen

*„Die EIU führen die PROJEKTE / VORHABEN als Vorhabenträger zur Erreichung des jeweiligen Projektziels unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durch.“*

(§ 1 Abs. I BUV)

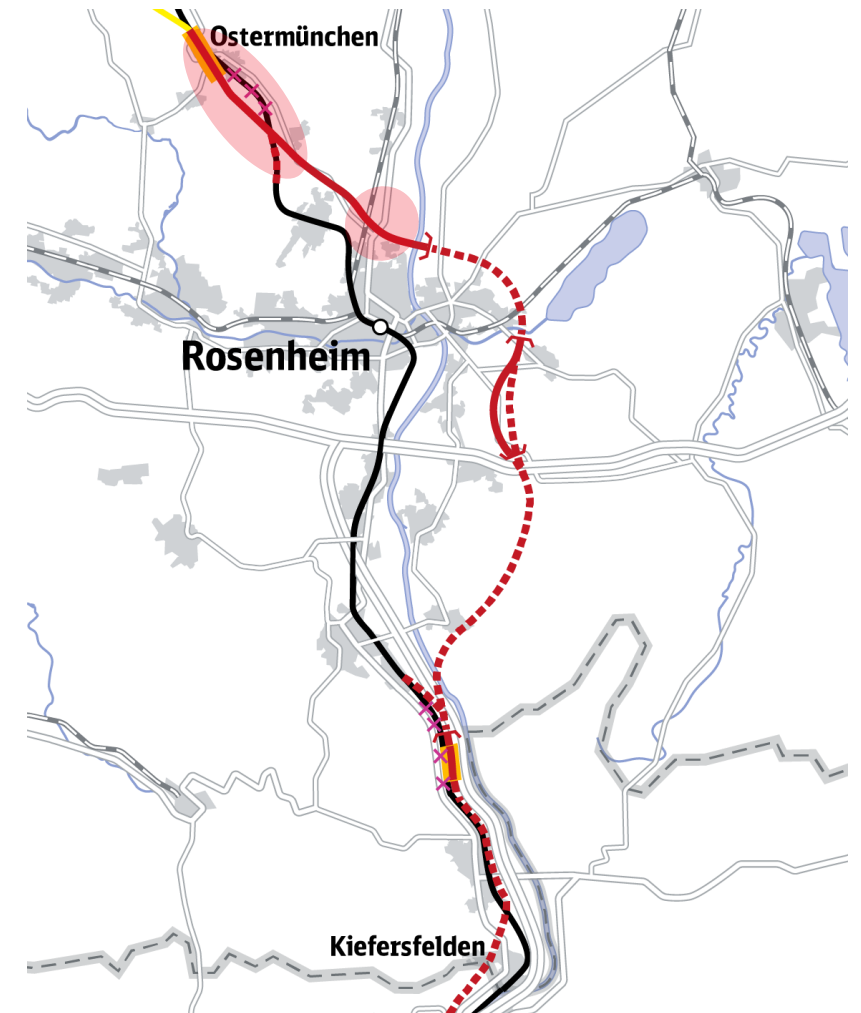
- Die DB hat das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Es besteht kein Freiraum zur Planung übergesetzlicher Maßnahmen.
- Mit der oberirdischen Innquerung liegt eine wirtschaftlichere Variante mit weniger Risiken vor. Diese Variante wird in der Vorplanung optimiert.
- Die Kommunen und Landkreise haben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Möglichkeit, den Vorschlag als Kernforderung einzubringen.



# Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

## Vorplanung

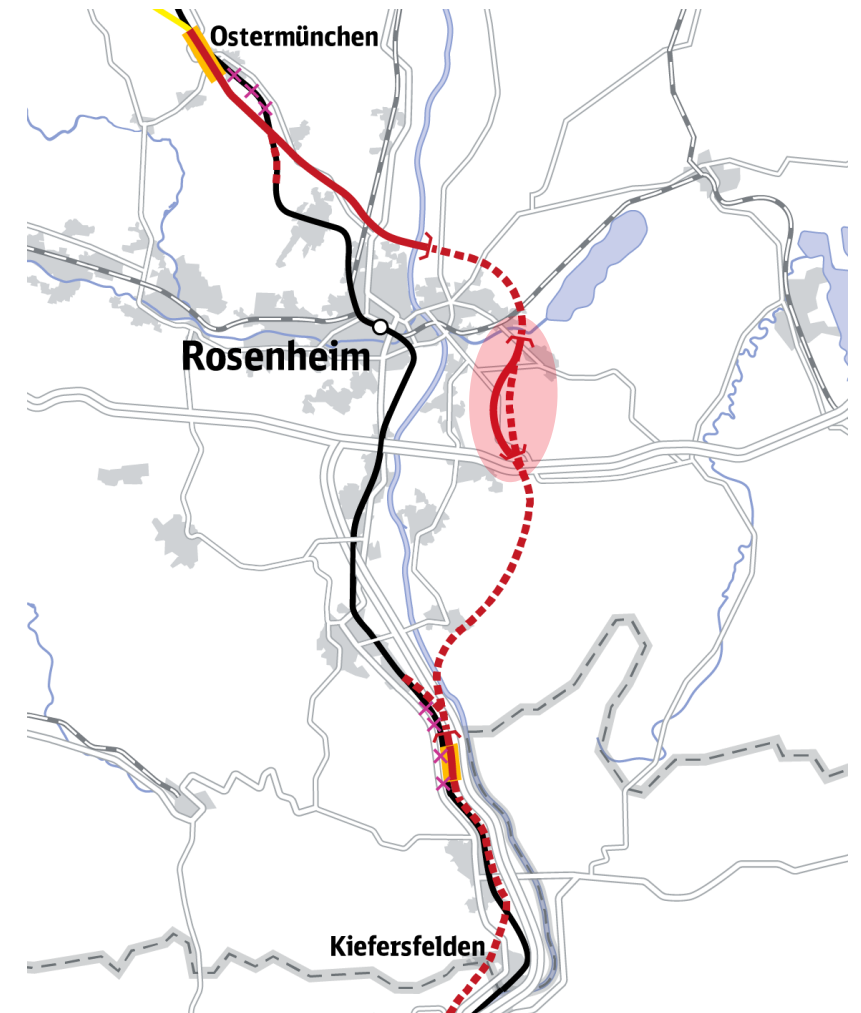
- Drei Sitzungstermine des Dialogforums seit Beginn der Vorplanung.
- Laufende geologische Erkundungsarbeiten.
- **Planungsvarianten in der Vorplanung:**
  - Aufgrund einer Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren wurde im Bereich Ostermünchen die Möglichkeit einer alternativen Lage der Verknüpfungsstelle Ostermünchen ohne Verlegung des Bahnhofs bzw. der Bestandsstrecke untersucht.
  - Im Rahmen der Vorplanung werden im Bereich der Verknüpfungsstelle Ostermünchen die Alternativen „Beibehalt des Bahnhofs“ und „Verlegung des Bahnhofs“ gleichwertig betrachtet.
  - Im Bereich Schechen wird eine alternative Ausbildung als Vorlandbrücke im Anschluss an die Innquerung untersucht.



# Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

## Vorplanung

- Drei Sitzungstermine des Dialogforums seit Beginn der Vorplanung.
- Laufende geologische Erkundungsarbeiten.
- **Planungsvarianten in der Vorplanung:**
  - Im Bereich Riedering–Rohrdorf werden Trassierungsalternativen im räumlichen Bereich der bisherigen Varianten aus dem TAV (V1/V2) mit offener Streckenführung bzw. durchgehendem Tunnel untersucht



# Planungsabschnitt Innleiten-Kirnstein

## Vorplanung – Überlegungen im Bereich Riedering-Rohrdorf

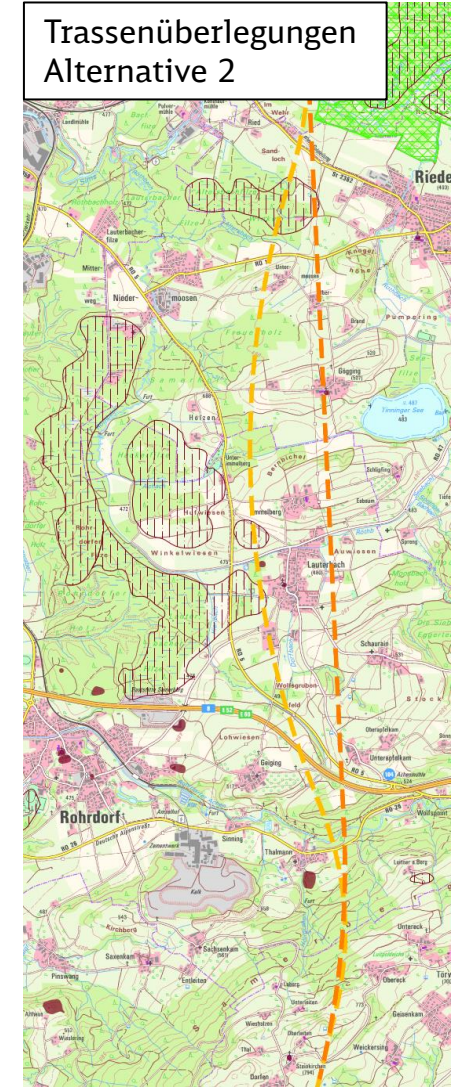
Trassenüberlegungen  
Alternativen 1



Trassenüberlegungen  
Alternativen 3



Trassenüberlegungen  
Alternative 2



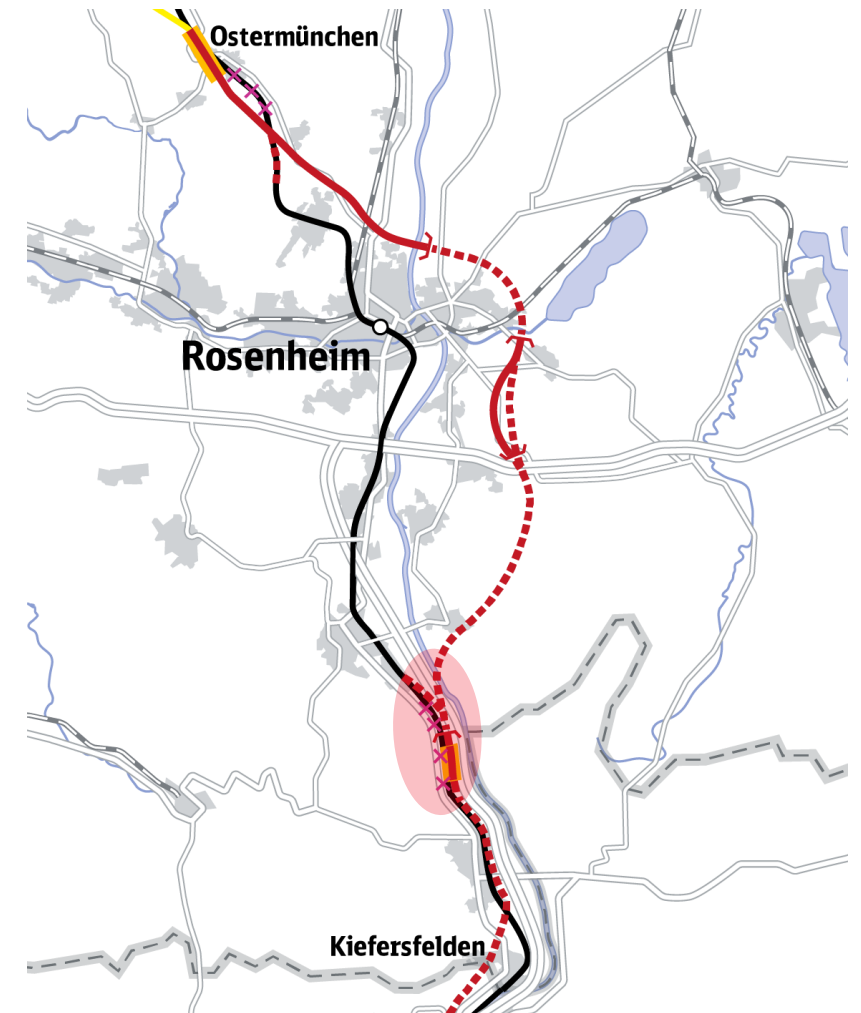
### In der Vorplanung weiter ausgearbeitet werden:

- Alternative 1 mit Überquerung Sims in der Variante „Pink“
- Alternative 2 mit durchgehendem Tunnel in den Varianten „Gelb“ und „Orange“
- Alternative 3 mit Unterquerung Sims in den Varianten „Pink“ und „Cyan“

# Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

## Vorplanung

- Drei Sitzungstermine des Dialogforums seit Beginn der Vorplanung.
- Laufende geologische Erkundungsarbeiten.
- **Planungsvarianten in der Vorplanung:**
  - Aufgrund einer Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren wurde im Bereich Kirnstein die Möglichkeit einer alternativen Lage der Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke untersucht.
  - Im Bereich Kirnstein werden im Rahmen der Vorplanung die Alternativen „Verknüpfungsstelle im Bereich der Autobahn“ und „Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke“ gleichwertig betrachtet.

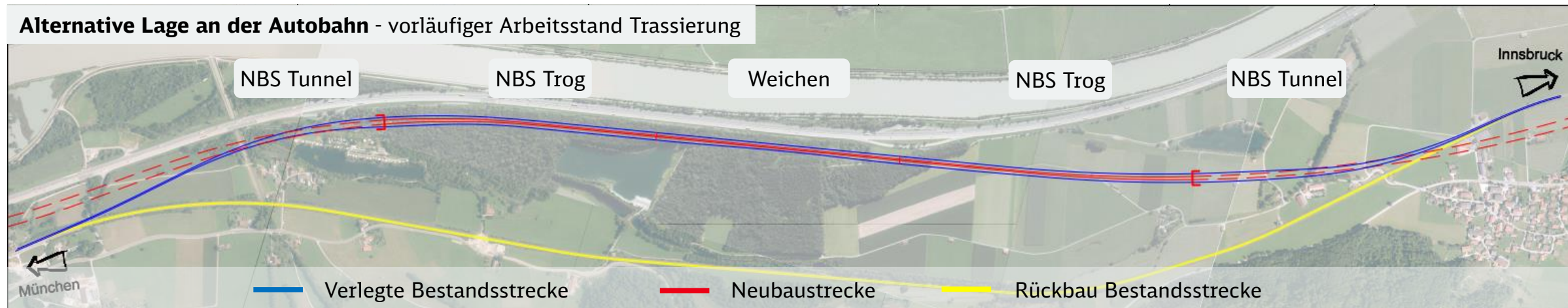




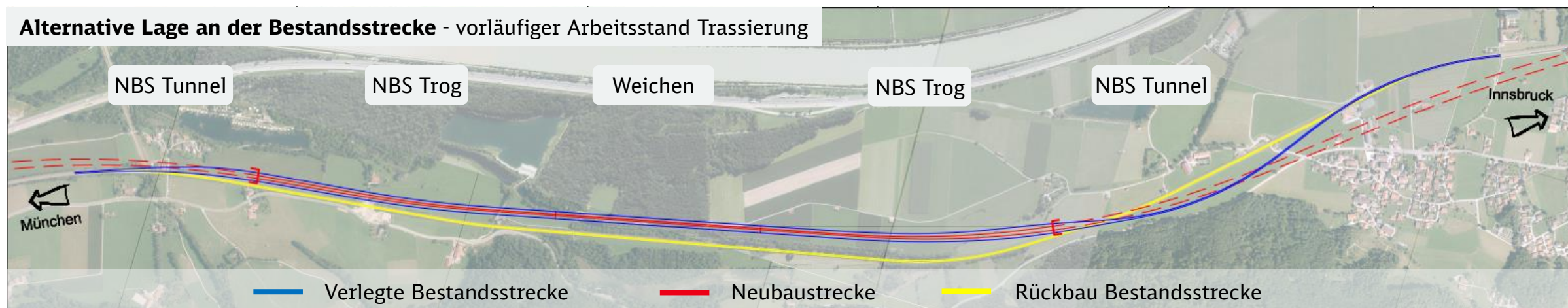
# Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

## Vorplanung – Überlegungen im Bereich Kirnstein

Alternative Lage an der Autobahn - vorläufiger Arbeitsstand Trassierung



Alternative Lage an der Bestandsstrecke - vorläufiger Arbeitsstand Trassierung



# Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

## Vorplanung bzw. UVE-Planung



- Zwei Sitzungstermine des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen seit Beginn UVP-Planung.
- Vertiefte Erkundungen im gesamten Projektraum.
- Einreichung UVE-Konzept beim BMK erfolgt und abgeschlossen (UVE-Konzept). Planungen für UVP-Verfahren gestartet.
  - Trassierung (Lage und Höhe) im Abgleich mit Erkundungsergebnissen
  - Festlegungen der Tunnelportale
  - Situierung und Ausgestaltung der Querschläge (einschl. Lüftung, Löschwasser, etc.)
  - Ausarbeitung Rettungskonzept



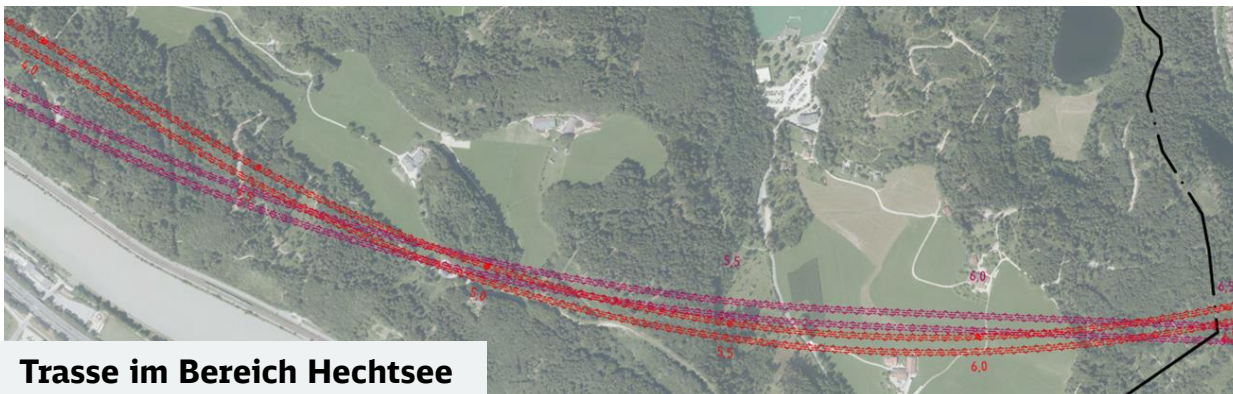
Bestandstrecke Richtung Kufstein/Staatsgrenze A/D



# Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

## Vorplanung bzw. UVE-Planung

Trassenverschwenkung nach Nord-Westen im Bereich Thierseestraße / Bärental



Trasse im Bereich Hechtsee

— Trassierung Tiefliegende Variante Stand Mai 2022  
— aktuelle Trassierung



# Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld

## UVP-Detailgenehmigungsverfahren

- Zwölf Sitzungstermine des Regionalforums seit Beginn UVP-Planung.

### Rohbaustollen

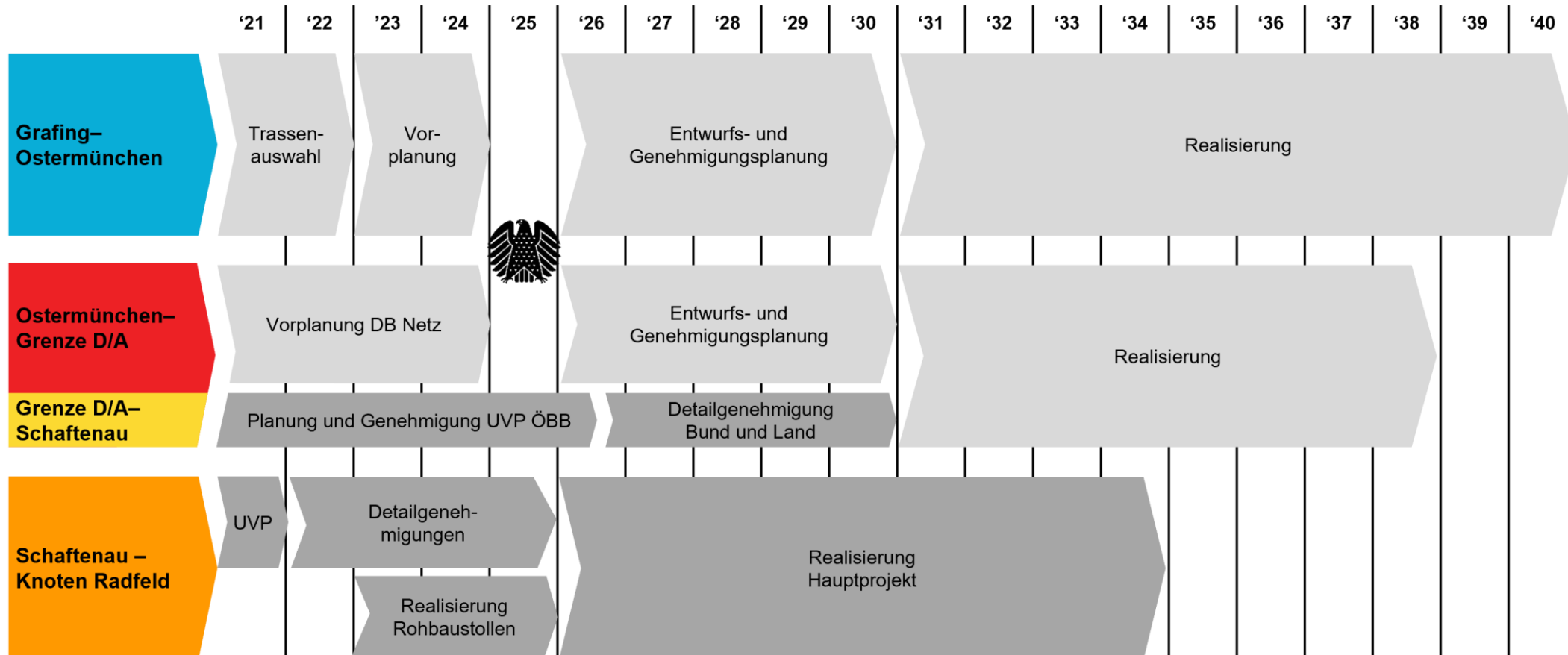
- Alle Genehmigungen für den Bau des Rohbaustollens liegen vor. Seit April laufen die vorbereitende Arbeiten zur Erschließung der Baustelle.
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.
- Vergabeverfahren für den Rohbaustollen (Allianzvertragsmodell) gestartet.
- Hauptbaumaßnahmen Rohbaustollen ab 2023 vorgesehen.



Vorbereitungen: Ersatzstraße, Baustraßen, Baustelleneinrichtung etc.

# Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

## Übersicht Gesamtterminplan



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
- 4. Parlamentarische Befassung in Deutschland**
5. Termine und Abschluss



# Parlamentarische Befassung in Deutschland

## Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



### Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans.
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung.
- Unterrichtung des Bundestags
  - Vorzugsvariante
  - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
  - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:  
Mitte des Jahrzehnts**



# Parlamentarische Befassung in Deutschland

## Prozessuale Betrachtung



### Vorplanung

- Vorschlag der DB zur gesetzlich gebotenen wirtschaftlichen Vorzugsvariante.
- Beurteilung übergesetzlicher Forderungen aus der Region nach Kosten, planrechtliche und technische Machbarkeit, Wirksamkeit.
- Zusammenfassung in Bericht der DB an EBA/BMDV (§ 5 Abs. 1 S. 2 BUV).

Unterrichtung  
des Bundestages  
durch das BMDV



### Parlamentarische Befassung

- Das BMDV stellt dem Deutschen Bundestag die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Vorzugsvariante und ihre gesamtwirtschaftliche Bewertung vor.
- Beinhaltet Erläuterung, welche Vorschläge aus den öffentlichen Beteiligungsprozessen in der Planung berücksichtigt und welche nicht berücksichtigt werden konnten („übergesetzliche Forderungen bzw. Kernforderungen“).
- Sowie Erläuterung der Bewertung der übergesetzlichen Forderungen.

Entscheidung des  
Bundestages über  
Vorzugsvariante

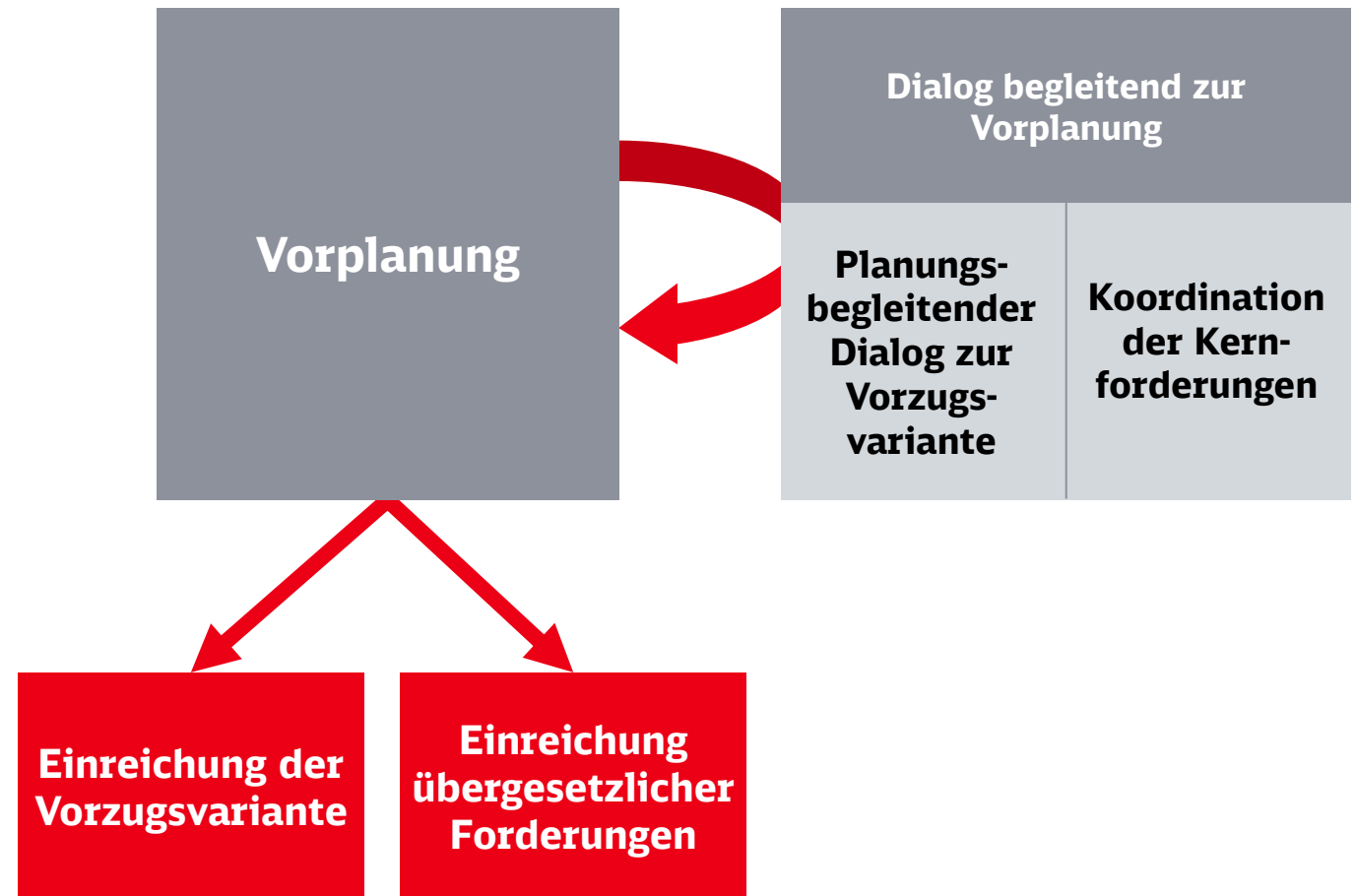


**Entwurfs- und  
Genehmigungs-  
planung auf Basis  
der Bundestags-  
entscheidung**

# Parlamentarische Befassung in Deutschland

## Koordinationsangebot der DB

- Die Region ist für die Erarbeitung der Kernforderungen zuständig.
- Die Aufgabe der DB ist es, diese nach den Vorgaben der Machbarkeit, Kosten, Nutzen etc. zu bewerten und in einem die Vorzugsvariante begleitenden Bericht darzustellen.
- Sinnvoll ist daher eine Koordination zwischen der DB und den Kommunen und Landkreisen, als Teil des Dialogprozesses zur Vorplanung. An deren Ende sollte eine konsolidierte Rückmeldung stehen, z. B. geführt durch die Landkreise.



- Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Region Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen („Kernforderungen“).
- Der Deutsche Bundestag entscheidet im Einzelfall über die Finanzierung bestimmter Kernforderungen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

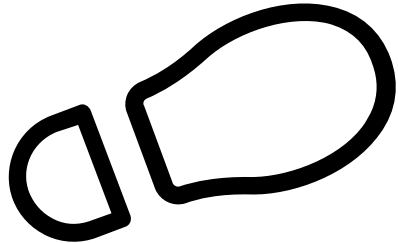
Beschluss des Deutschen Bundestages, dass...

*„[...] in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit [...] künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen.“*

*„[...] aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.“*

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/7365

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Parlamentarische Befassung in Deutschland
- 5. Termine und Abschluss**



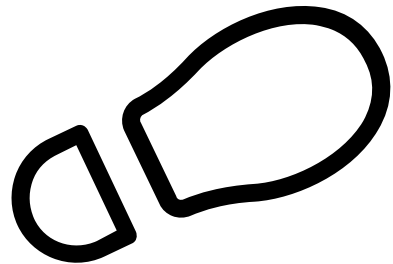
- **Protokoll & Präsentation**

Das Protokoll und die Präsentation werden per E-Mail versendet und auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) zur Verfügung gestellt.

- **Nächste Sitzung**

Die nächste Sitzung des Regionalen Dialogforums findet voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 statt.

- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **[brennernordzulauf@ifok.de](mailto:brennernordzulauf@ifok.de)**





# Vielen Dank

**Wir sind für Sie da!**



**DB Netz AG**

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**