

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **13. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2**

Datum und Uhrzeit: 22.10.2018, 19:00–21:00 Uhr

Ort: Alte Post, Fischbach

| | |
|-----------------|--|
| | Olaf Kalsperger (Raubling) |
| | Alexandra Burgmaier (Raubling) |
| | Brunhilde Rothdauscher (Raubling) |
| | Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) |
| | Hans Nowak (Neubeuern) |
| | Martin Schmid (Neubeuern) |
| | Klaus Spatzier (Neubeuern) |
| TeilnehmerInnen | Wilhelm Klopfer (Neubeuern) |
| (ohne Titel) | Georg Fritz (Neubeuern) |
| | Alexander Buchner (IPBN) |
| | Brigit Reininger (IPBN) |
| | Stefan Eder (IPBN) |
| | Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) |
| | Peter Hofer (ÖBB Infra AG) |
| | Sabine Volgger (wikopreventk) |
| | Mariella Schimatzek (wikopreventk) |

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
 3. Informationen aus den geologischen Erkundungen
 4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
 5. Weitere Informationen und Diskussion
 6. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zum 13. Gemeindeforum und bedankt sich bei der Gemeinde Flintsbach für die Gastfreundschaft. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Die Planer werden aktuelle Erkenntnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm sowie neu eingegangene Trassenvorschläge präsentieren. Anschließend berichtet die Projektleitung zu aktuellen Ereignissen im Projekt und präsentiert zusätzliche Informationen.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 12. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 12. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage bzgl. weiterer Infos zu den Zugzählungen und deren Verfahren offen. Es wurde auch gefragt, wo man die Ergebnisse nachlesen kann.

Die Projektleitung erläutert, dass die Zugzahlen zwei Mal jährlich an je drei Tagen erhoben, und dann im Mittelwert pro Tag errechnet werden. Es gibt eine Stelle bei der DB-Netz AG, an die sich Interessierte wenden können, um Zahlen abzufragen. Diese Möglichkeit wird z.B. von Interessierten an Grundstücken nahe der Bahntrassen genutzt. Die Abfrage ist kostenpflichtig und beläuft sich auf ca 60 - 80 €. Sie kann unter folgendem Link bestellt werden: https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/neben_und_zusatzleistungen/bestellformulare-1391994. Die Projektleitung ist bei der Kontaktherstellung gerne behilflich.

3. Informationen aus den geologischen Erkundungen

Siehe Folien 5-27 der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder berichtet, dass das geologische Erkundungsprogramm nun seit gut einem Jahr läuft und der Großteil der Bohrungen und der Geophysik jetzt abgeschlossen ist, und die Messstellen ins Beweissicherungsprogramm übernommen wurden. Derzeit läuft noch eine 300-Meter Bohrung am Hocheck bei Oberaudorf (Aktuell bei ca 190 Metern). Bis Jahresende sollen alle Bohrungen abgeschlossen werden. Das gesamte Programm wurde unter Berücksichtigung des verfügbaren Wegenetzes ausgerichtet, um die Belastung für die Grundeigentümer zu minimieren. Für das gesamte Planungsgebiet wurde anhand der Ergebnisse eine geologische Kartierung erstellt (Bsp auf Folie 8). Folie 9 zeigt ein Geoseismik Profil, wobei Festgestein in rot und Lockergestein in blau dargestellt ist. Die Erkenntnisse werden dann in geologischen Querschnitt-Profilen für den gesamten Planungsraum dargestellt (Bsp auf Folie 10). Mithilfe der Geoelektrik wird anhand von Elektroden der Widerstand gemessen und man sieht beispielsweise den Übergang von Schotter zu Seeton (Folien 15-16). Folie 18 zeigt beispielhaft die akustische/optische Auswertung eines

Bohrlochs. Dabei wird ersichtlich, wie genau die Schichten im Untergrund verlaufen. Im dargestellten Beispiel liegen diese parallel übereinander.

Diese dienen als Grundlage für die vertiefende Trassenplanung. Für jede Bohrung wird außerdem ein Schichtenverzeichnis/Bohrprofil erstellt (Bsp Folie 21 für Flintsbach). Erste Erkenntnisse zeigen, dass der Baugrund im Nahbereich des Inns aufgrund der Schotterablagerungen besser ist, als im Rosenheimer Becken, wo überwiegend Seeton zu finden ist. Alle Bohrungen werden zu Grundwassermessstellen ausgebaut.

Diskussion

Ist das dasselbe Material wie bei der Rosenheimer Westtangente, wo zahlreiche Pfeiler für den Bau gesetzt werden mussten?

- Ja, auch dort gibt es den Rosenheimer Seeton.

Wie weit geht der Seeton hinauf zu unseren Gemeinden?

- Ursprünglich reichte der Inn-Gletscher bis Wasserburg am Inn. Becken und Seen entstehen wenn die Gletscher aus dem Tal ins Vorland austreten. Das Rosenheimer Becken wurde durch den Inn mit dem sog. Seeton verfüllt. Später hat der Inn den Seeton wegerodiert und wieder Schotter darüber abgelagert. Dort wo der Seeton direkt an der Oberfläche ist (z.B. in den Filzen) ist der Baugrund schlechter, als in jenen Bereichen am Inn, wo Schotter abgelagert wurde.

Die Moderation ergänzt, dass die Forenmitglieder informiert werden, wenn alle Bohrungen aufgearbeitet sind, und es neue Ergebnisse gibt. Nach Abschluss der Untersuchungen werden die Ergebnisse auch öffentlich zugänglich gemacht.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 29-36 der beiliegenden Präsentation

Alexander Buchner präsentiert den Mitgliedern anhand der Folien die neu eingegangenen Trassenvorschläge. Die Moderation weist nochmals darauf hin, dass Trassenvorschläge noch bis zum Forentermin im November eingebracht werden können. Danach wird das Planungsteam mit der Prüfung beginnen. Zusätzlich wird eine Liste mit allen eingegangenen Trassenvorschlägen veröffentlicht.

Diskussion

Ist hier auch der Vorschlag der Inntal-Bürgermeister enthalten?

- Ja, dieser ist auf Folie 33 abgebildet. Im vorherigen Forum kam von den Bürgermeistern der Hinweis, dass die Abbildung noch nicht ganz korrekt ist: Die Trasse soll gleich nach der Verknüpfungsstelle den Inn queren und östlich im Tunnel weiter verlaufen. Dies wird noch adaptiert.

Wo beginnt dieser Vorschlag und wo kommt dieser Tunnel dann wieder an die Oberfläche?

- Der Trassenvorschlag beginnt von Süden kommend mit einer Verlegung des Tunnels hin zur Autobahn bis vor die Verknüpfungsstelle Niederaudorf. Danach soll die Trasse

östlich weiterlaufen und sobald wie möglich wieder in den Tunnel führen. Anschließend mündet sie in die zwei bestehenden Trassenvarianten, die bei Rohrdorf bzw. Neubeuern auftauchen.

Können die Forenteilnehmer eine vollständige Liste aller eingegangenen Vorschläge erhalten?

- Sobald alle Vorschläge eingegangen sind, wird es eine Liste mit allen Vorschlägen geben (gebündelt). Diese wird auch veröffentlicht.

5. Weitere Informationen und Diskussion

Siehe Folien 38-42 der beiliegenden Präsentation

Aktuelles aus dem Projekt

Manuel Gotthalseder berichtet, dass sich die Foren im EPR, Rosenheim Nord und Süd entschlossen haben, nicht mehr regulär zu tagen, bis es einen Termin mit einer Vertretung des BMVI gibt, der die Fragen zum Bedarf beantworten kann. Diese Entscheidung wurde von der Mehrheit der jeweiligen Foren entschieden, es gibt jedoch auch einige TeilnehmerInnen, die weiterhin diskutieren und informiert werden möchten. Daher wird es gesonderte Infotermine für alle interessierten Forenmitglieder geben. Die Infotermine werden nicht protokolliert.

Das EBA hat dem Duldungsantrag für die Bohrung in Neubeuern stattgegeben. Die Gemeinde kann nun noch Rechtsmittel gegen den Bescheid einlegen. Wenn dies bis zum Ende der Frist nicht geschieht, wird die Bahn erneut auf die Gemeinde zukommen, um den weiteren Ablauf zu klären.

Diskussion

Heißt das, es wird trotzdem weiter geplant, unabhängig davon, ob die Foren im EPR tagen? Bis zum Termin Ende November können ja noch Vorschläge eingebracht werden. Gibt es diese Möglichkeit dann für die Mitglieder im EPR nicht mehr, wenn die Foren im November nicht stattfinden?

- Ja, die Planungen laufen unabhängig davon weiter.
- Vorschläge können bis dahin jederzeit, auch außerhalb der Forentermine eingebracht werden.

Gibt es einen Unterschied zwischen Forentermin und Infotermin?

- Ja, Infotermine werden nicht protokolliert. Es werden außerdem keine Fragen gesammelt und Antworten aufbereitet. Es gibt auch keine Mitwirkung im Sinne einer Konsultation (wie beispielsweise beim Kriterienkatalog), sondern eine reine Informationsweitergabe.

Klaus Spatzier übergibt der Moderation, der Projektleitung und den Mitgliedern seinen eigenhändig formulierten Antrag auf Aussetzung des Planungsdialoges zum Neubau von BBT Zulaufgleisen durch das Inntal, und liest diesen vor. Er begründet seine Forderung damit, dass es bis heute keinen zwingend erforderlichen Bedarfsnachweis als Grundlage für die Planungen gibt, obwohl dies mehrfach von den Inntalanwohnern und der Inntalgemeinschaft e.V. nachgefragt wurde. Die kleine Anfrage der Grünen

im Bundestag wurde nicht beantwortet. Auch auf die Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH wurde bis dato nicht reagiert. Bis zur Beantwortung dieser Fragen gibt es keinen Anlass für ein weiteres Zusammenkommen der Foren. Außerdem müssten die Planungen unter Berücksichtigung der aktuellen Fakten komplett neu ausgerichtet werden. Auch in der deutschen Politik, beginnt sich die Einsicht über einen verfehlten Planungsprozess durchzusetzen. Er fragt die Mitglieder, wer sich dem Antrag anschließen möchte.

Die Moderation weist darauf hin, dass es in den Gemeindeforen kein Antragswesen im formellen Sinn gibt. Anliegen können aber gerne eingebracht und diskutiert werden und die Mitglieder können gefragt werden, ob sie weiterhin mitmachen möchten. Das Gemeindeforum Nord 2 ist jedoch kein Beschlussgremium und kann nicht über die Vorgehensweise des gesamten Planungsdialoges, also sprich für alle anderen Foren, und auch nicht über die Planungen entscheiden. Die Bahnen haben den Auftrag, die Gemeinden einzubinden. Jedes Mitglied kann für sich selbst entscheiden, ob es weiterhin am Dialog teilnehmen, oder den Platz für jemand anders freimachen möchte.

Ein Mitglied weist darauf hin, dass ein weiteres Schreiben mit ähnlichem Inhalt von einem Forenmitglied aus Nord 1 am 21.10. an alle Forenteilnehmer versandt wurde und übergibt einen Ausdruck davon an die Moderation.

Die Moderation erklärt, dass dieses Mitglied im vorherigen Forum Nord 1 anwesend war, aber ein ähnliches Anliegen nicht eingebracht hat. Das Forum Nord 1 möchte auch weiterhin tagen und seine Arbeit fortsetzen. Es wäre hilfreich, wenn solche Schreiben und Anträge vorab auch an die Projektleitung und die Moderation, und nicht nur an die Forenmitglieder ausgeschickt werden.

Statements der Forenmitglieder zum Antrag:

Ein Mitglied betont, dass sich niemand auf die Baumaßnahmen freut, es mit diesem Antrag aber nichts anfangen kann. Die Planungen zum Projekt werden trotzdem weitergehen. Der Zeitpunkt und die Vorgehensweise sind nicht gut gewählt: Einige Mitglieder, darunter die Vertreter der Gemeinde Samerberg, sind heute nicht anwesend und der Antrag wurde erst heute Früh an die Forenmitglieder verschickt.

Der Bedarf war von Anfang an offen, und wir haben jetzt trotzdem 3 Jahre lang geplant. Wenn ein Ministerpräsident solche Statements abgibt, hat er sich offensichtlich nicht mit dem Projekt beschäftigt. Er sollte wissen, wie ein BVWP entsteht, und da steht das Projekt nun mal drin. Die Landespolitik sollte das Projekt besser unterstützen, wenn es dann soweit ist.

Ein Mitglied erläutert, dass es mehrere Argumente gibt, warum es keinen Sinn macht, das Forum auszusetzen. Ein Antrag in einem einzelnen Forum wird nichts an den Planungen und dem gesamten Dialogprozess ändern. Der Projektauftrag besteht nach wie vor, und die Bahnen erfüllen nur ihren Auftrag.

Die Fakten zum Bedarf sind nach wie vor offen, und Anfragen dazu wurden nicht beantwortet. Das sind legitime Fragen und diese sollten in einem demokratischen Regelwerk beantwortet werden. Am Anfang der Planung mussten wir die Bezugszahl von 400 Zügen so hinnehmen, aber jetzt wissen wir

schon mehr. Die Güterzugzahlen sind zurück gegangen. Die Politik muss Fakten liefern, die den Bedarf für ein 3.+4. Gleis nachweisen.

Ein Mitglied erklärt, den Antrag zu unterstützen. Das Projekt ist im BVWP ohne die reguläre Kosten-Nutzen-Analyse enthalten. Diese sollte vor der Planung erfolgen. Eine weitere Planung ergibt keinen Sinn, bevor der Bedarf nicht feststeht.

Die Projektleitung weist darauf hin, dass der Sinn des Planungsdialoges ist, eine verträgliche Trasse in der Region zu finden. Ziel ist es, diese gemeinsam mit den Gemeinden zu entwickeln. Es ist verständlich, dass zum Thema Bedarf Antworten von der Politik gefordert werden. Die Bahnen unterstützen auch die Forderung nach einer Beantwortung der Bundestagsanfrage. Die Mitarbeit im Dialog und den Gemeindeforen steht jedem frei. Die letzte Überarbeitung des BVWP fand 2016 statt und das Projekt steht nach wie vor im vordringlichen Bedarf. Dieser wurde mit Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet und ist demokratisch legitimiert. Es war jedem (auch Privaten) möglich, Einwände zu formulieren. Der BVWP wird von Bundestag und Bundesrat abgesegnet und man geht davon aus, dass das BMVI weiß, wie man einen BVWP gesetzeskonform erstellt. Der Planungsauftrag ist also nach wie vor aufrecht, auch wenn sich die bayerische Politik dazu anderweitig äußert. Der Inhalt der Foren ist nach wie vor das laufende Trassenauswahlverfahren und nicht die Diskussion des Bedarfs.

Ein Mitglied erläutert, dass man mit der Bemessungsgrundlage von 400 Zügen in die Diskussion eingestiegen ist, und dies als Grundlage für den BBT schon seit Beginn feststeht. Wenn ein Forum etwas beschließt bringt das nichts, die Planungen laufen trotzdem weiter. Wenn dann, müssten das alle Mitglieder gemeinsam beschließen.

Ein Mitglied erklärt, dass die Forderung nach neuen Zahlen nachvollziehbar ist. Solange die politischen Verantwortlichen aber nicht den BVWP und damit den Projektauftrag ändern, werden die Planungen weitergehen. Daher ist es nicht zielführend in diesem Forum darüber abzustimmen, ob der Planungsdialog weiterläuft.

Ein Mitglied betont, dass es nicht in Ordnung ist, für andere eine Entscheidung zu treffen. Jeder muss für sich selbst entscheiden, ob er weiterhin mitwirken möchte. Solche Dinge sollten auch vorab unter den Forenmitgliedern diskutiert werden, vor allem, wenn wie heute, einige Mitglieder nicht anwesend sind. Es gibt mittlerweile so viele politische Veranstaltungen und jeder sagt etwas anderes. Das Mitglied werde weiterhin bei den Foren dabei sein, da dies vom Gemeinderat so gewünscht ist. Keiner agiert im Forum nur persönlich, sondern auch als Vertreter für seine Gemeinden und Interessensgruppen.

Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Notwendigkeit der Planungen nach wie vor fraglich ist. Daher ist es gut, dass die EPR Foren beide ihre Arbeit ausgesetzt haben, denn das ist ein Signal an die Politik. Die Bevölkerung ist mit dem nicht einverstanden und es gibt gravierende Fragen zum Bedarf. Ein Antrag hier im Forum kann allerdings nicht funktionieren, da es kein Entscheidungsgremium ist. Aber es ist ein wichtiges Signal nach außen. Der BNZ ist nicht auf dem üblichen Weg in den BVWP gekommen und es wurde immer wieder gefordert, auch die Fußnoten zu erfüllen. Auch die Anfrage der Grünen sollte beantwortet werden und dann kehrt hoffentlich wieder Ruhe ein.

Ein Mitglied betont, dass die Forenmitglieder als Vertreter agieren und daher nicht hier im Forum über etwas streiten sollten, das auf anderer Ebene verbockt wurde. Man sollte im Forum beim guten Ton bleiben. Auch wenn das Mitglied den Planungen kritisch gegenübersteht, sieht es die Bahnen nicht als Gegner, denn sie erfüllen nur ihren Auftrag. Die Fragen zum Bedarf waren von Anfang an da, aber im Forum geht es um das Trassenauswahlverfahren und das ist nachvollziehbar. Man muss auch darauf hinweisen, dass die mehrfache Einmischung von CSU Politikern in das laufende Verfahren und den Planungsdialog während des Wahlkampfes nicht hilfreich ist (wie beispielsweise der Wegfall des Samerberg-Tunnels, das war nicht verfahrenskonform). Die Parteimitglieder widersprechen sich zudem ständig in ihren Aussagen. Trotz Meinungsverschiedenheiten sollten sich alle im Forum respektvoll begegnen. Alle wollen das Beste für ihre Heimat und die meisten sind nicht restlos vom Projekt überzeugt. Trotzdem ist für das Mitglied der Entschluss gefasst, dass es im Forum dabeibleiben und weitermachen wird. Für andere kann es keine Entscheidung treffen. Aber die Unzufriedenheit muss natürlich geäußert und dokumentiert werden.

Die Projektleitung berichtet, dass in den kommenden Tagen wieder eine Lenkungskreissitzung stattfindet. Dort sind auch die Ministerien beider Länder vertreten (und keine Politiker). Man wird die Unzufriedenheit und den Wunsch nach Aussagen zum Bedarf sowie einem Termin mit einer Vertretung aus dem Ministerium weitergeben. Die Bedenken werden ernst genommen, es wird aber nicht dazu führen, dass der gesamte Planungsdialog bzw. die Planungen ausgesetzt werden. Der Planungsauftrag mit Öffentlichkeitsbeteiligung ist nach wie vor aufrecht.

Die Moderation fragt nochmals in die Runde, wer weiterhin im Forum mitarbeiten möchte, und wer nicht. Sie erklärt, dass grundsätzlich das Anliegen von Herrn Spatzier jedenfalls im Protokoll vermerkt wird.

Einige Mitglieder teilen das Anliegen von Klaus Spatzier, andere, wie oben ausgeführt, nicht. Nach aktiver Abfrage durch die Moderation geben alle Mitglieder bekannt, dass sie weiterhin am Forum teilnehmen werden, wenn die Planungen weiterlaufen.

Die Projektleitung nimmt dies zur Kenntnis und ergänzt, dass es auch weiterhin wichtig ist, über Anliegen offen zu diskutieren. Dafür gibt es die Gemeindeforen.

Ein Mitglied berichtet, dass beim Trassenauswahlverfahren für den Abschnitt Schafstau-Radfeld die Gemeinden auch mit eingebunden waren. Jetzt sieht das Ergebnis in Langkampfen allerdings anders aus und es wird gesagt, man kann nichts mehr ändern. Das kann man auch in der Tiroler Tageszeitung nachlesen bzw. bezieht sich das Mitglied auf eine direkte Aussage von Josef Wagner (Morsbach).

- Die Projektleitung erklärt, dass das so nicht stimmt. Es hat einen Termin zum Informationsaustausch bei LH Günther Platter sowie LHStv. Ingrid Felipe mit allen BM aus der Region von Kundl bis Erl und der ÖBB gegeben. Dort haben die Vertreter der ÖBB vorgestellt, wie in dem Planungsprozess zur Vorbereitung der Umweltverträglichkeitserklärung mit den Kritiken aus der Region umgegangen

wurde. Das wurde von Seiten der Politik wohlwollend aufgenommen, da die Bahn in ihrer Planung den Grundstückseigentümern und der Bevölkerung entgegenkommen ist. Zeitungsberichte kann man unterschiedlich interpretieren.

Masterplan Schienengüterverkehr

Manuel Gotthalseder berichtet, dass aus dem Forum Nord 2 die Anregung kam, den Masterplan Schienengüterverkehr zu thematisieren. Dieser wurde im Juni 2017 veröffentlicht und mit vielen Interessensgruppen gemeinsam erarbeitet. Ziel ist es, das erhebliche Verkehrswachstum (ca 40 %) so viel wie möglich auf die Schiene zu verlagern und den Schienengüterverkehr weiter zu stärken. Ein aktuelles Beispiel für eine Maßnahme ist die Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr. Die Maßnahmen für Bayern sind weitgehend technischer Natur und umfassen beispielsweise das Projekt AlpInnoCT, wo es darum geht, den Güterverkehr über die Alpen allgemein effizienter gestalten oder die Projekte Future Trailer/Terminal, wo es darum geht, Umschlagzeiten zu reduzieren.

Die Deutsche Bahn hat sich Gedanken gemacht, wie sie diese Anforderungen des Bundes und des Freistaates erfüllen kann. Aus dem BVWP leiten sich verschiedene Maßnahmen ab. Neben dem Brenner-Nordzulauf und dem Knoten München sind dies unter anderem Maßnahmen für ein bundesweites 740-Meter-Netz. Dazu sind 75 Einzelmaßnahmen auf den Bestandsstrecken geplant, die zusammen sicherstellen, dass 740 Meter lange Züge bundesweit effizient fahren können. Im Planungsraum BNZ gibt es eine Maßnahme betreffend das Überholgleis in Fischbach.

Hier können die vollständigen Dokumente eingesehen werden:

- Masterplan SGV BMVI: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Übersicht der bayerischen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs - 27.08.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-08-27_StMB_Uebersicht_der_bayerischen_Massnahmen_zur_Staerkung_des_SGV.pdf
- DB Netz AG: Masterplan SGV - Entwicklung Schienenprojekte - 03.07.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-07-03_Masterplan_SGV_Entwicklung_Schienenprojekte.pdf

Diskussion

Ein Mitglied betont, dass es vor allem darum geht, ob der Projektleitung bei der Planung des BNZ bewusst ist, dass die Bestandsstrecke im Planungsraum bereits ertüchtigt werden soll.

- Beide Maßnahmen basieren auf Gutachten des Bundes und sind akkordiert.
- In Fischbach wird das Überholgleis 740-Meter-Fit gemacht. Das bedeutet, dass in Zukunft längere, aber nicht zwingend mehr Züge dort fahren können.

Ein Mitglied berichtet von einem Kongress in der Schweiz, wo die gesamte Komplexität des Themas sichtbar wurde. Es ist wichtig, dass bei den Maßnahmen der gesamte alpenquerende Güterverkehr

berücksichtigt wird. Die starke Auslastung über den Brenner ist unerträglich. Es gibt große Probleme, die Güter auf die Schiene zu bringen. Damit darf man nicht erst an der Grenze zwischen Österreich und Deutschland beginnen. Aber das ist nicht das Kernthema dieses Forums.

Es ist nach wie vor unklar, wie man die Güter auf die Schiene bringen will. Die Verladung muss ja über die Bestandsstrecke erfolgen, denn da liegen aktuell die Terminals. Für zusätzliche Terminals ist im Inntal kein Platz.

- Die NBS soll vor allem den langlaufenden Güterverkehr aufnehmen. Güterverkehr auf der Schiene ist im Regelfall ab 300-500 km wirtschaftlich. Ziel ist es, dass die Güter direkt an den großen Häfen (zB Hamburg) auf die Schiene kommen und nicht erst im Inntal oder in Rosenheim verladen werden.

Wenn die Gemeinden hier im Planungsraum entlastet werden sollen, braucht es eine Verladung südlich von Rosenheim.

- Wenn der lange Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird, trägt das zur Entlastung der Gemeinden bei.
- Verladeterminale werden idR von der Privatwirtschaft geplant. Derzeit gibt es keinen Auftrag an die Bahnen, einen Terminal im Inntal oder bei Rosenheim zu planen.

6. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 44 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am 26.11.2018 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Die Taktung der Forentermine wird künftig wieder etwas weiter sein.

Die Projektleitung berichtet, dass das Infobüro in Rosenheim auf Anregung eines Forenmitgliedes in Zukunft während der Öffnungszeiten auch telefonisch besetzt wird. Derzeit arbeitet man noch an der technischen Umsetzung.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Einige Mitglieder erwarten, dass es bald Antworten zum Bedarf gibt während andere sich wünschen, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch wirklich gelingt. Manche Mitglieder hoffen, dass die Planungen bald eingestellt werden, während andere froh sind, dass der Dialog und die Diskussion in den Gemeindeforen weiterhin möglich sind.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und betont die Wichtigkeit der Diskussion und des Austauschs in diesem Kreis.

Zusammengestellt am 29.10.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 22.10.2018
- Anwesenheitsliste

13. GEMEINDEFORUM NORD 2

22.10.2018, FLINTSBACH

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ **Informationen geologische Erkundungen**
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

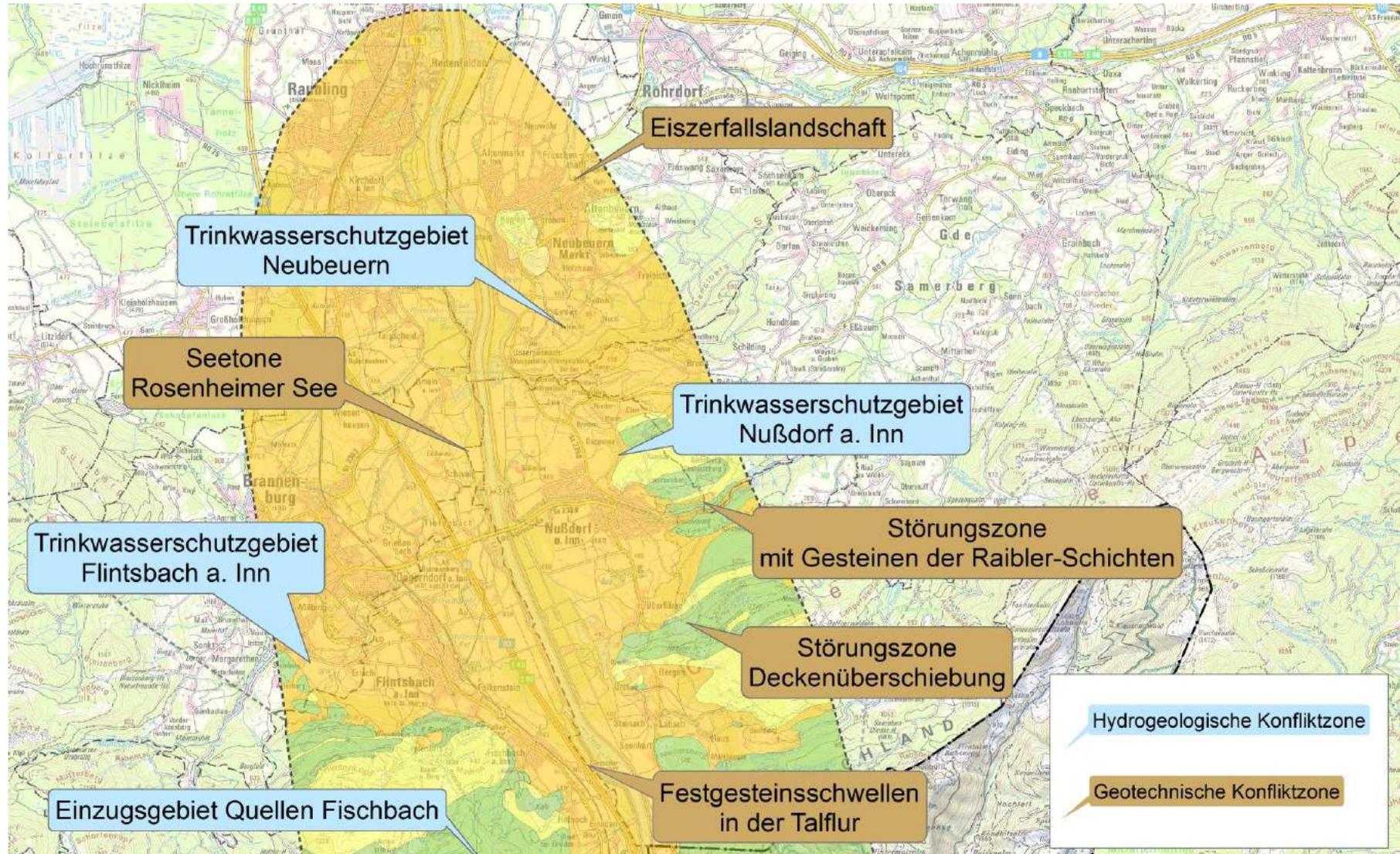
Information zum geologischen Erkundungsprogramm – Oktober 2018

- ❖ Allgemeine Erläuterung zum Stand der Erkundung und der ausgeführten Untersuchungen
- ❖ Von der Untersuchung Geophysik & Bohrung zum geologischen Modell – Beispiel Thierberg-Hechtsee
- ❖ Beispiel zur Erkundung der Felsschwellen in der Talflur, Flintsbach mit Seismik und Bohrungen
- ❖ Erkundung der Ablagerungen im Übergang zum Rosenheimer Becken mit Geoelektrik und Bohrungen
- ❖ Bereits vorliegende Auswertungen der Erkundungsbohrungen im nördlichen Untersuchungsbereich des Gemeinsamen Planungsraums

Stand der geologischen Erkundungsarbeiten

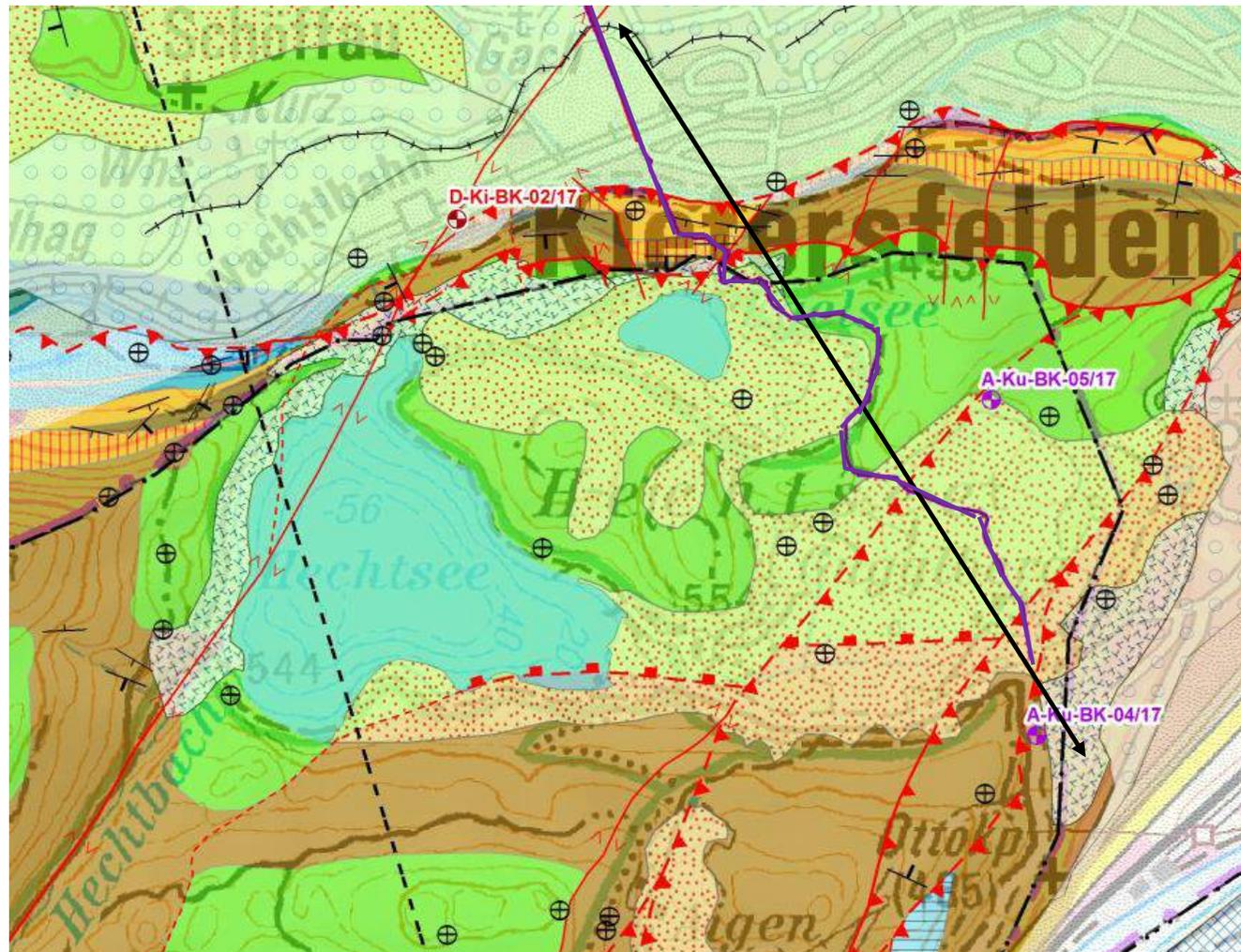
- ❖ 28 Probebohrungen mit Ausbau zu GW-Messstellen (davon 7 in Ö und 21 in D) mit 2234 Bohrmeter (davon 640 m in Ö und 1594 m in D) abgeschlossen; die Rekultivierungsarbeiten der bereits durchgeführten Bohrungen für den GPR sind abgeschlossen; die GW-Messstellen wurden in ein projektspezifisches wasserwirtschaftliches Beweissicherungsprogramm übernommen
- ❖ 17 Pegelpumpversuche im Lockergestein (hydraulische Durchlässigkeitsversuche), 24 hydraulische Packertests (hydraulische Durchlässigkeit im Fels), 16 Versuche zur Ermittlung der Gebirgsfestigkeit (Bohrlochaufweitungsversuche, davon zwei im Lockergestein) durchgeführt
- ❖ 800 Laufmeter optisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Flowmeter, Gammalog etc. und ca. 300 m akustisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Kaliber-Log durchgeführt
- ❖ 44 Proben für ein geotechnisches Laborversuchsprogramm zur Auswertung entnommen, die Laborversuche sind bisher nur teilweise abgeschlossen
- ❖ 33,3 km geoelektrische Profile und 12,7 km geoseismische Profile sind bereits gemessen
- ❖ Laufende Erkundungsarbeiten: Bohrung am Hocheck läuft seit **17.9.2018**, >150,00 m Tiefe am 15.10.2018; 2 Bohrungen und 3 Geophysikprofile sind noch durchzuführen – geplant im 4. Quartal 2018

Erkundungsprogramm – potentielle Konfliktzonen - Nord



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Auswertung der Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



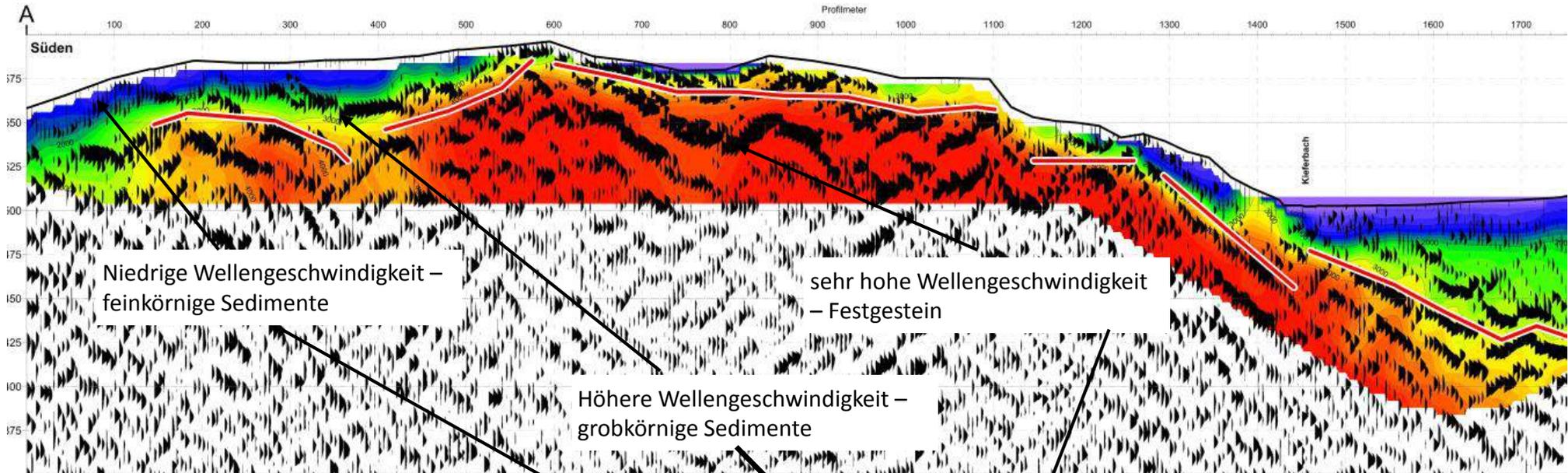
↔ Geologisches Querprofil
Kieferbach

— Geoseismische Profilsur
Kieferbach

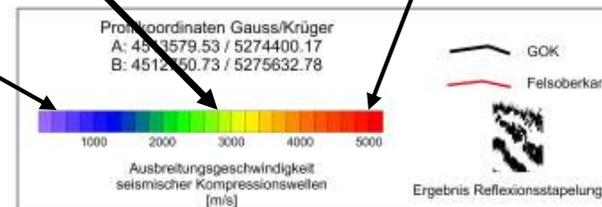
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



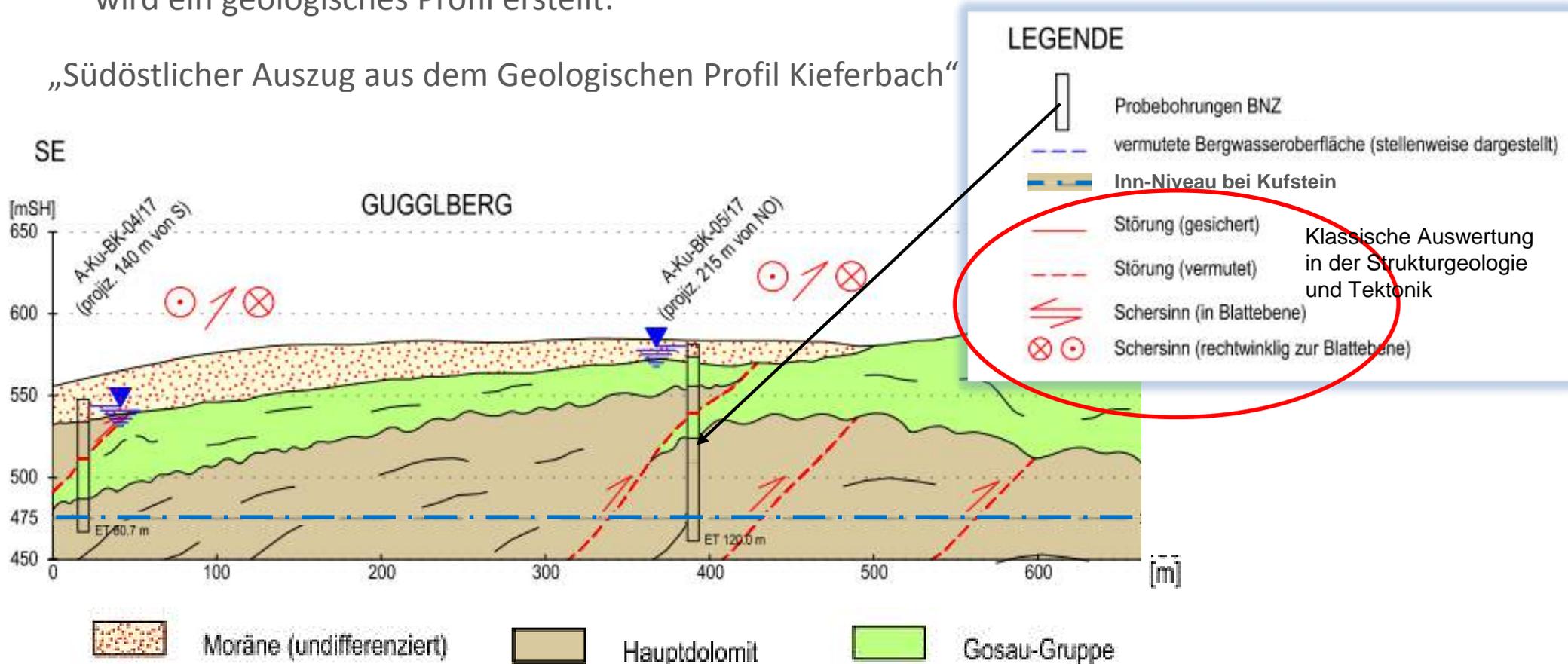
| | | |
|-----------------|--|--|
| Projekt: | Brenner Nordzulauf Geophysik | |
| Auftraggeber: | DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG | |
| Arbeitsbereich: | Kieferbach (1) | Hybridseismik GS_Kieferbach_2017/01 |
| Maßstab: | Anlage 4 | |
| Skala: | 1:2500 | Schutzvermerk BG 16016 beachten. |
| Version: | 1.1250 | |

Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

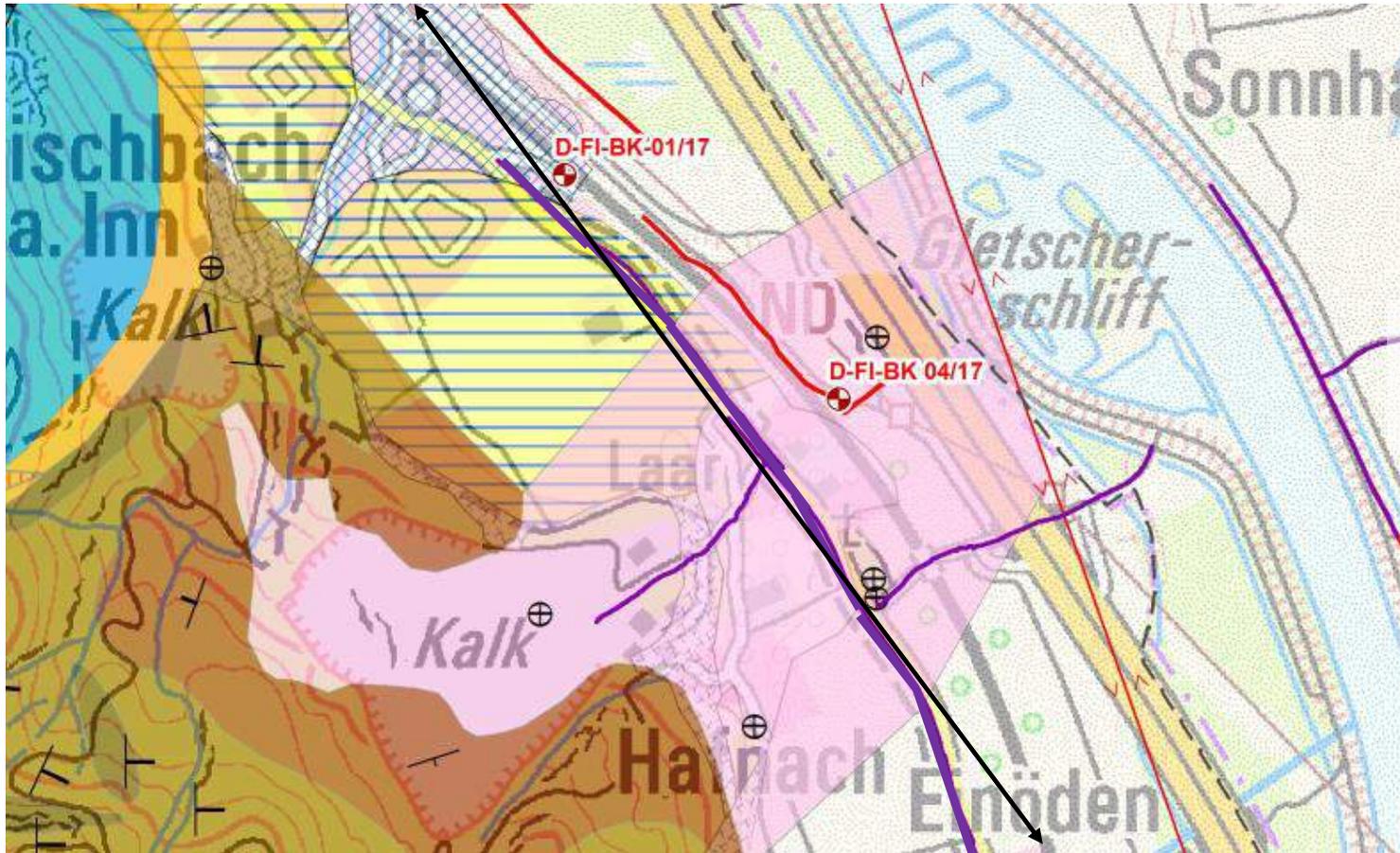
- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

„Südöstlicher Auszug aus dem Geologischen Profil Kieferbach“



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01



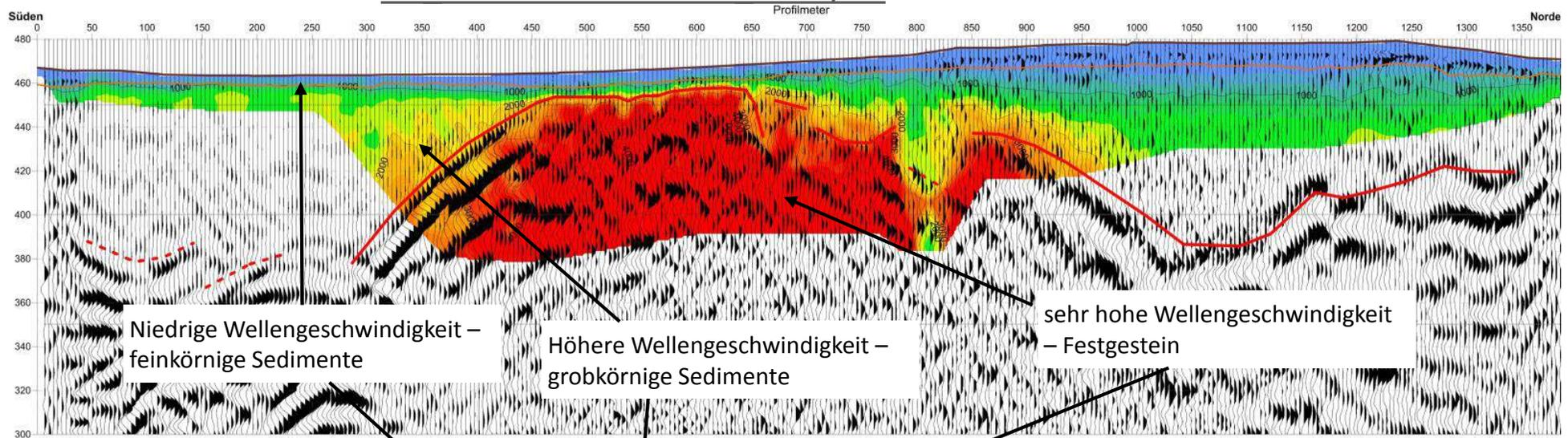
— Geoseismische Profilsur
Fischbach

↔ Ausschnitt aus dem Geologischen
Längenschnitt Bereich Fischbach

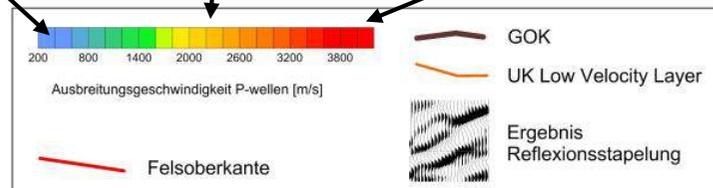
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



| | | |
|---------------|--|---|
| Projekt: | Brenner Nordzulauf Geophysik | |
| Auftraggeber: | DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG | |
| Areal: | Fischbach-Flintsbach (6) | Hybrideisemik GS Einöden-Fischbach_2017/01 |
| | | Maßstab hor. 1 : 2500 vert. 1 : 1250 |
| | | Anlage 2 Schutzvermerk ISO 16016 beachten |

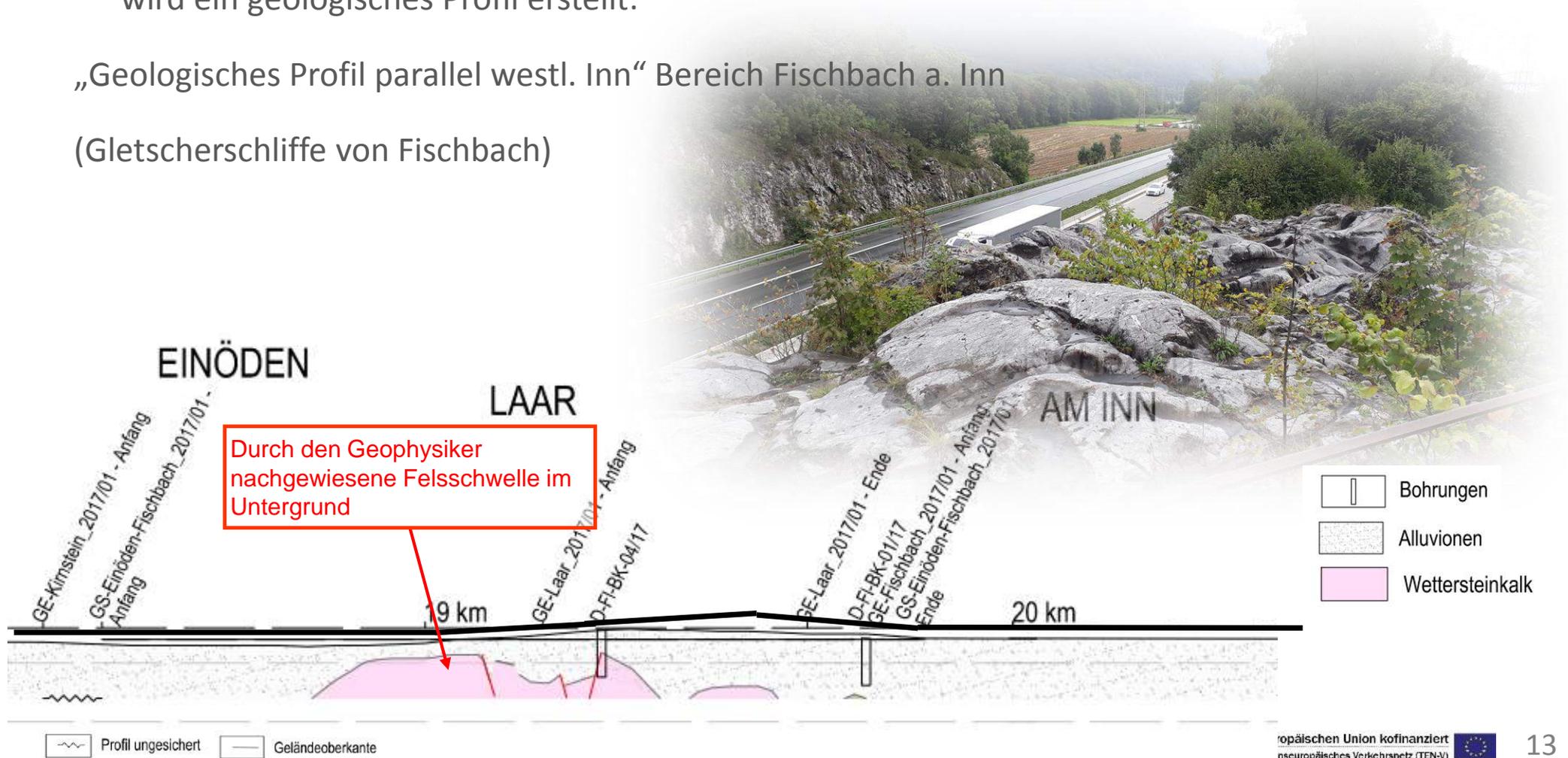
Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

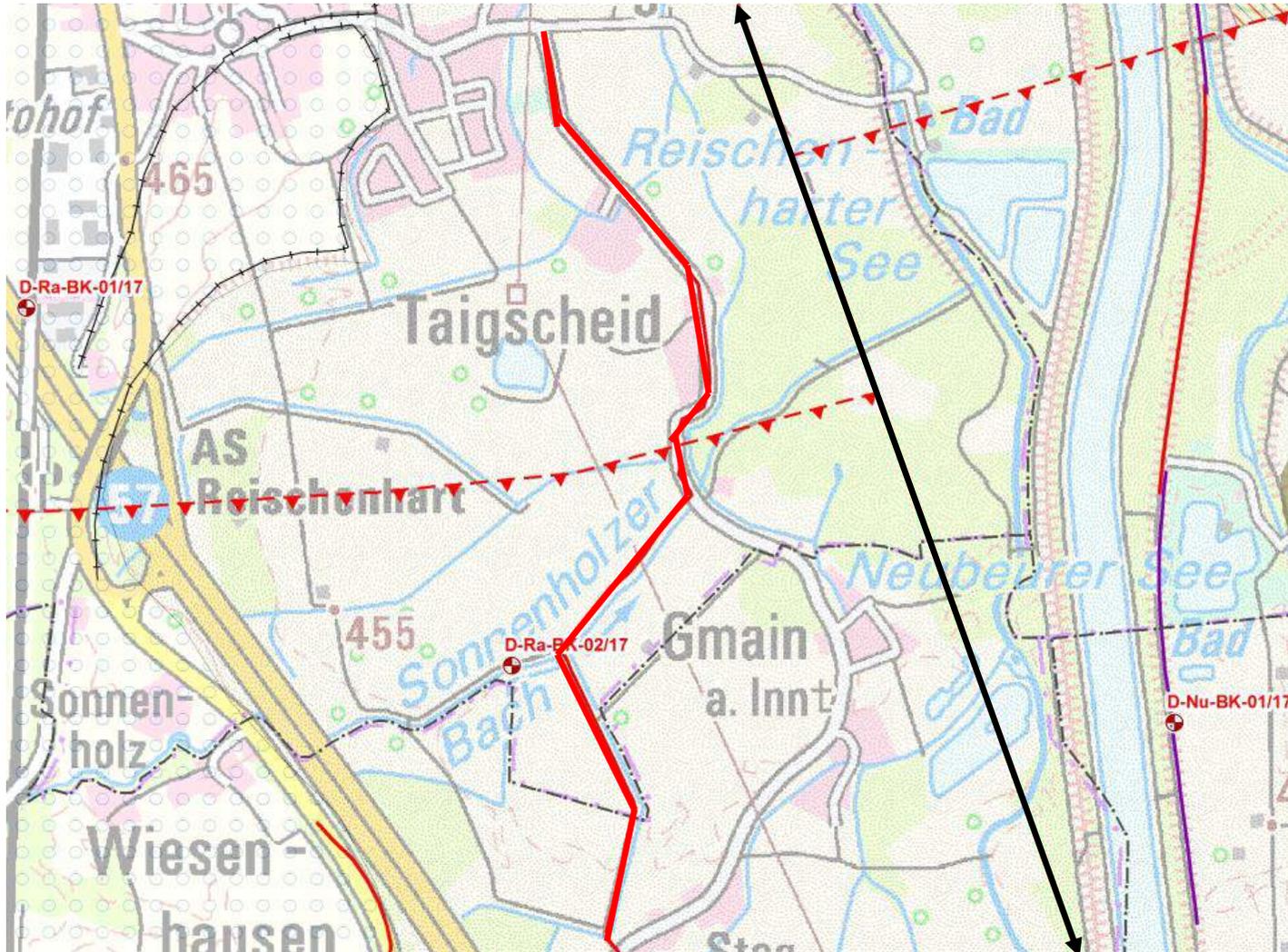
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Fischbach a. Inn

(Gletscherschliffe von Fischbach)



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: GE Gmain 2017/01

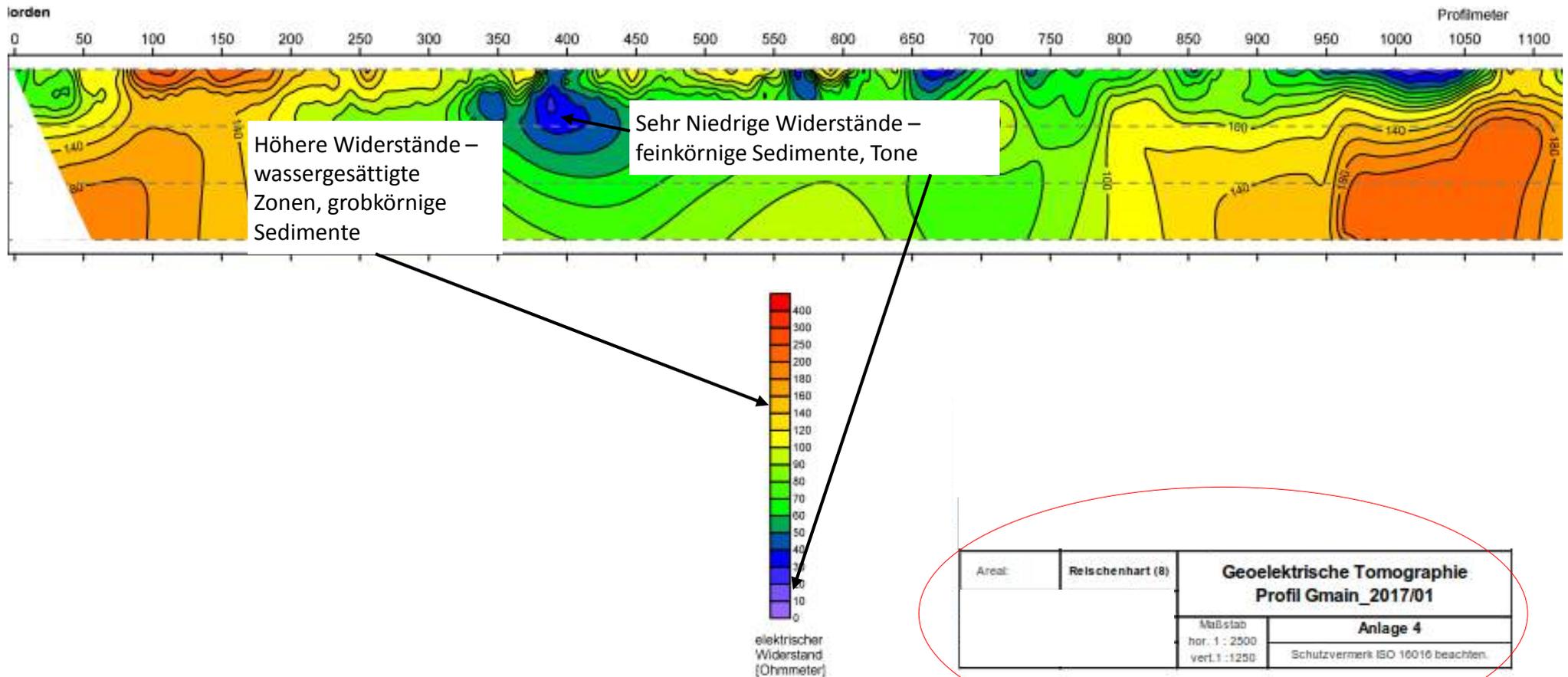


- Geoelektrische Profilspur Bereich Raubling
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen Längenschnitt Bereich Raubling

Grundlage: Gemeinsamer Planungsraum - Geologische Karte (IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: Gmain 2017/01

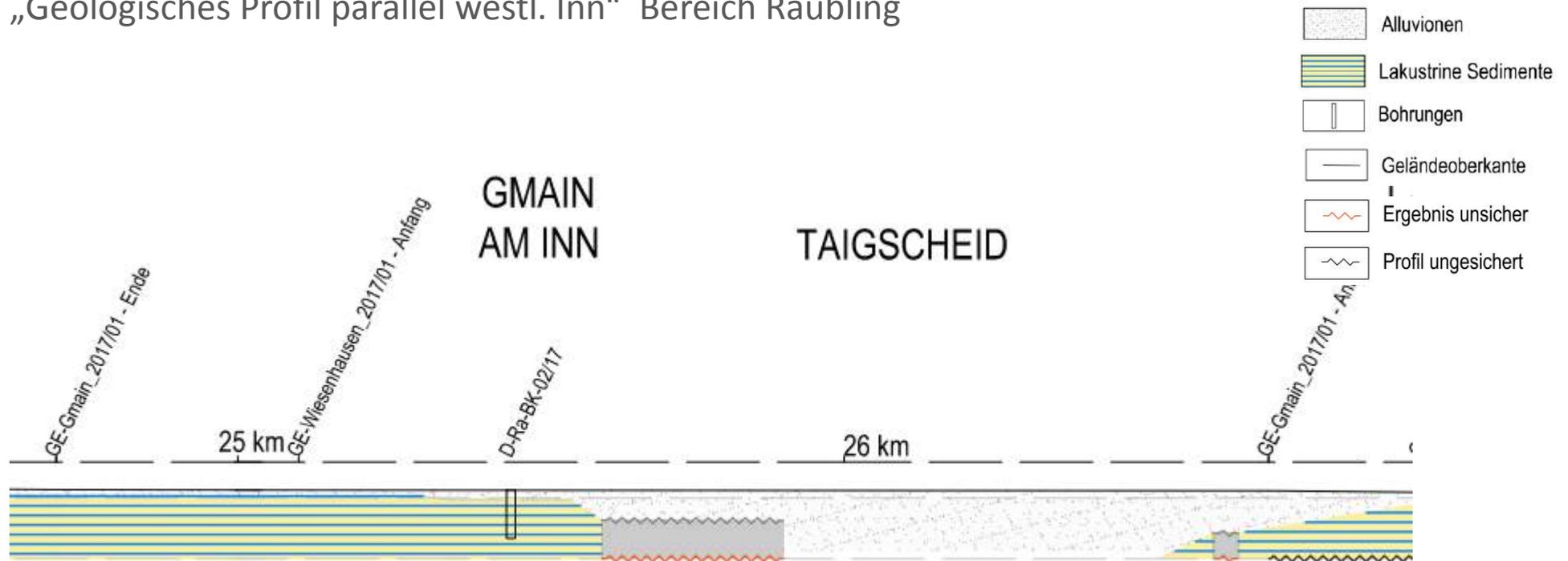


Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Geoelektrikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

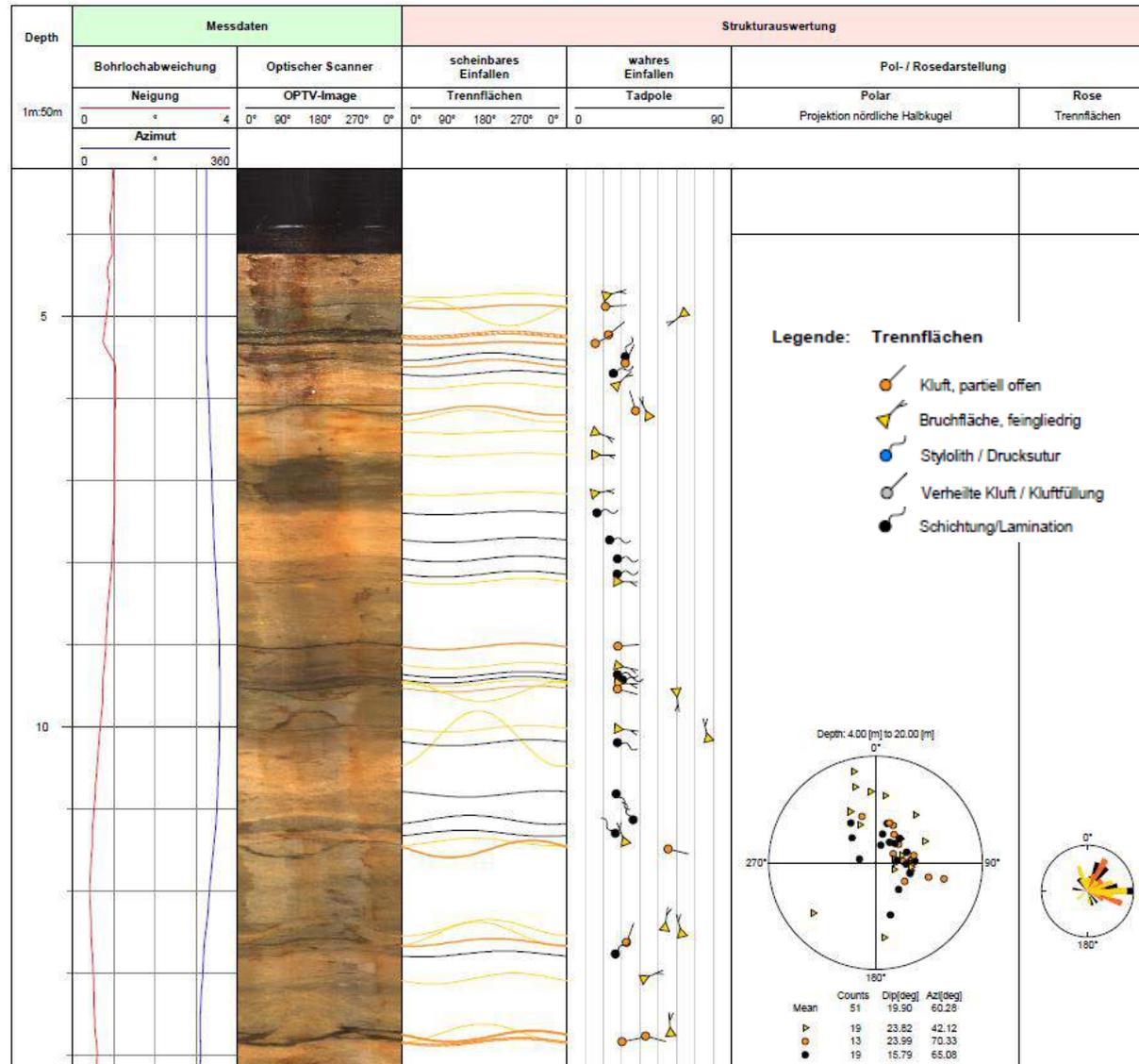
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Raubling



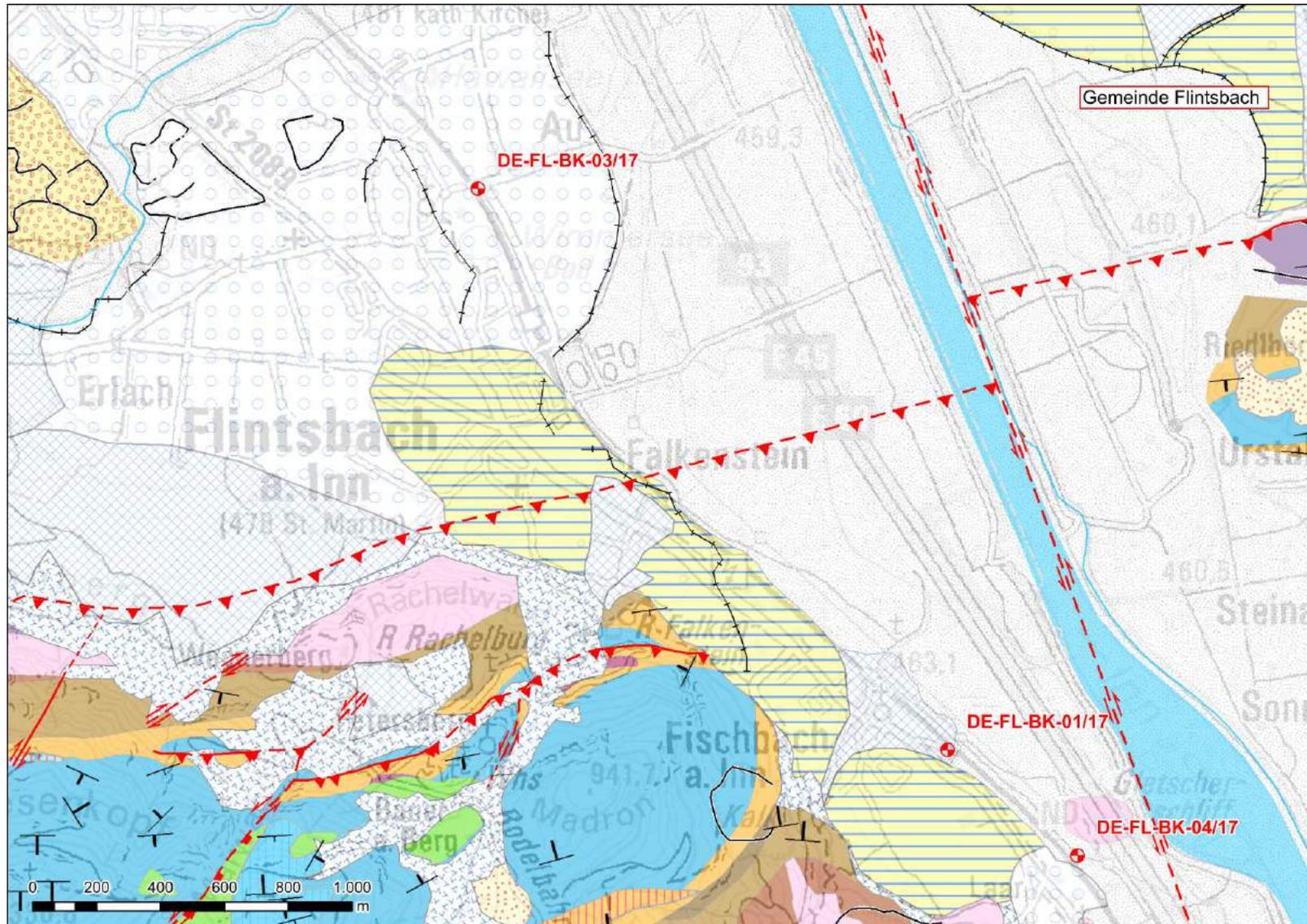
Impressionen aus der Erkundung 2018



Impressionen aus der Erkundung 2018



Auszug aus geologischen Karte GPR

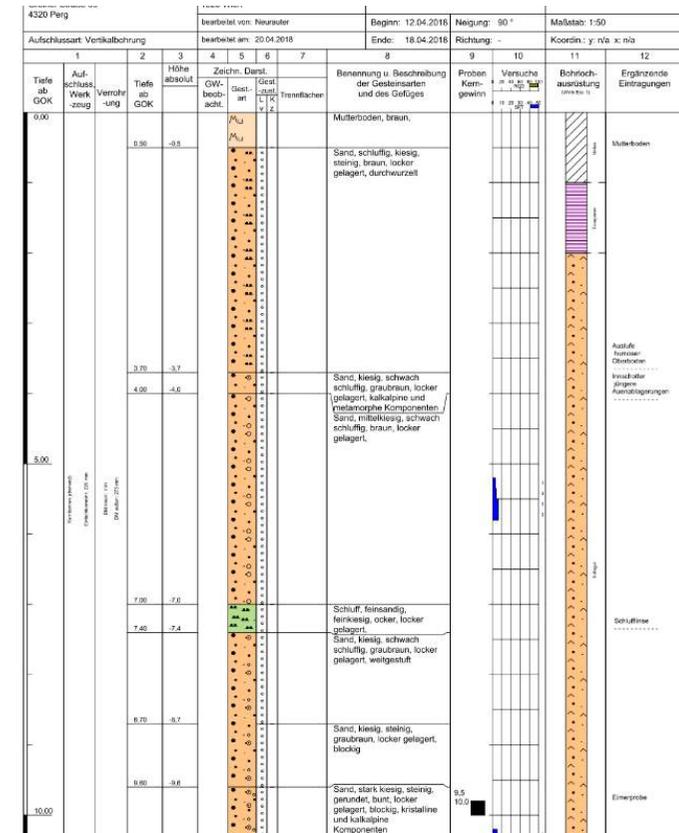


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Flintsbach, 3 Abgeteufte Bohrungen:

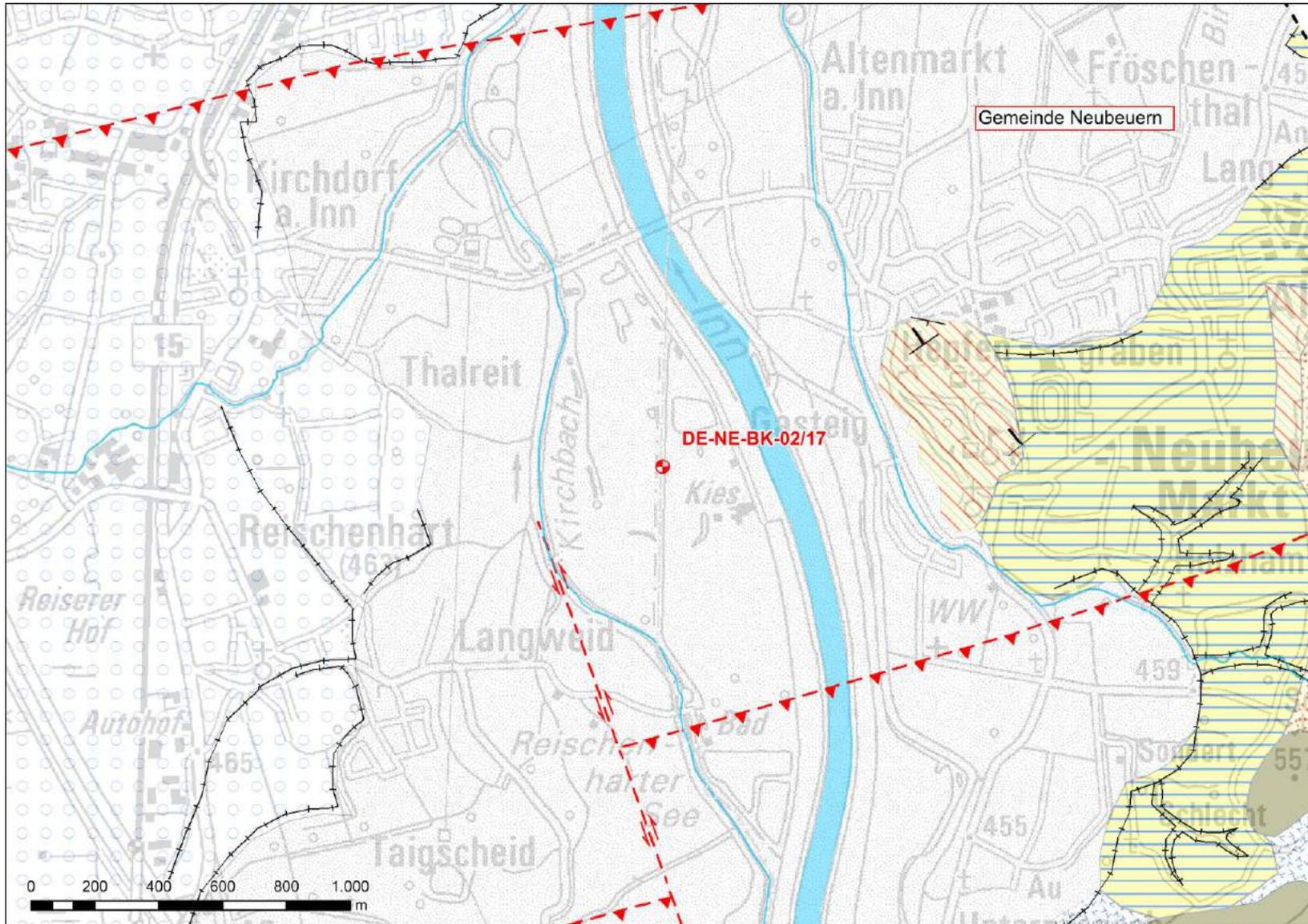
- D-Fl-BK-01/17, 40m
- D-Fl-BK-03/17, 40m
- D-Fl-BK-04/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- ❖ Felsschwellen im Untergrund nachweisbar



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

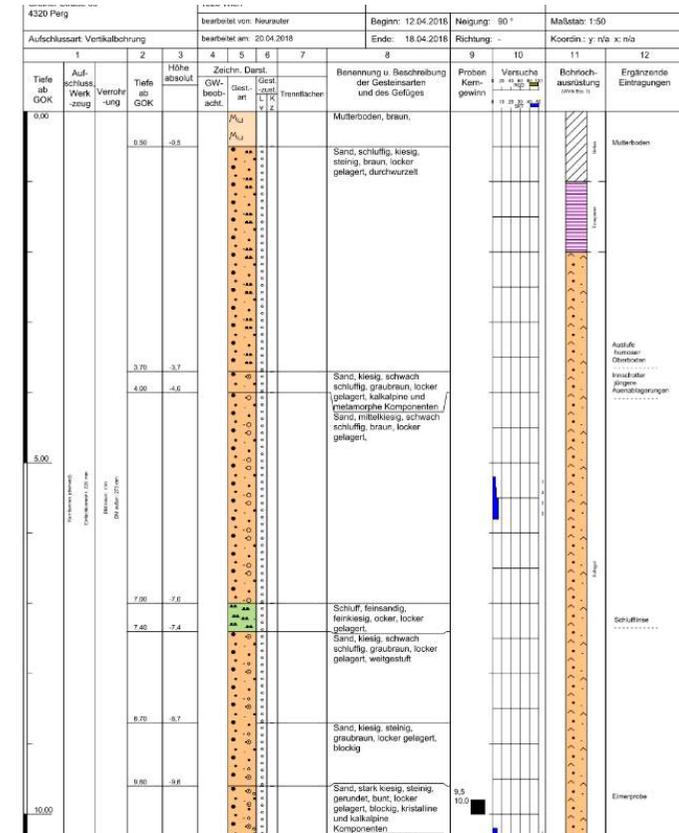


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Neubeuern, 1 Abgeteufte Bohrung:

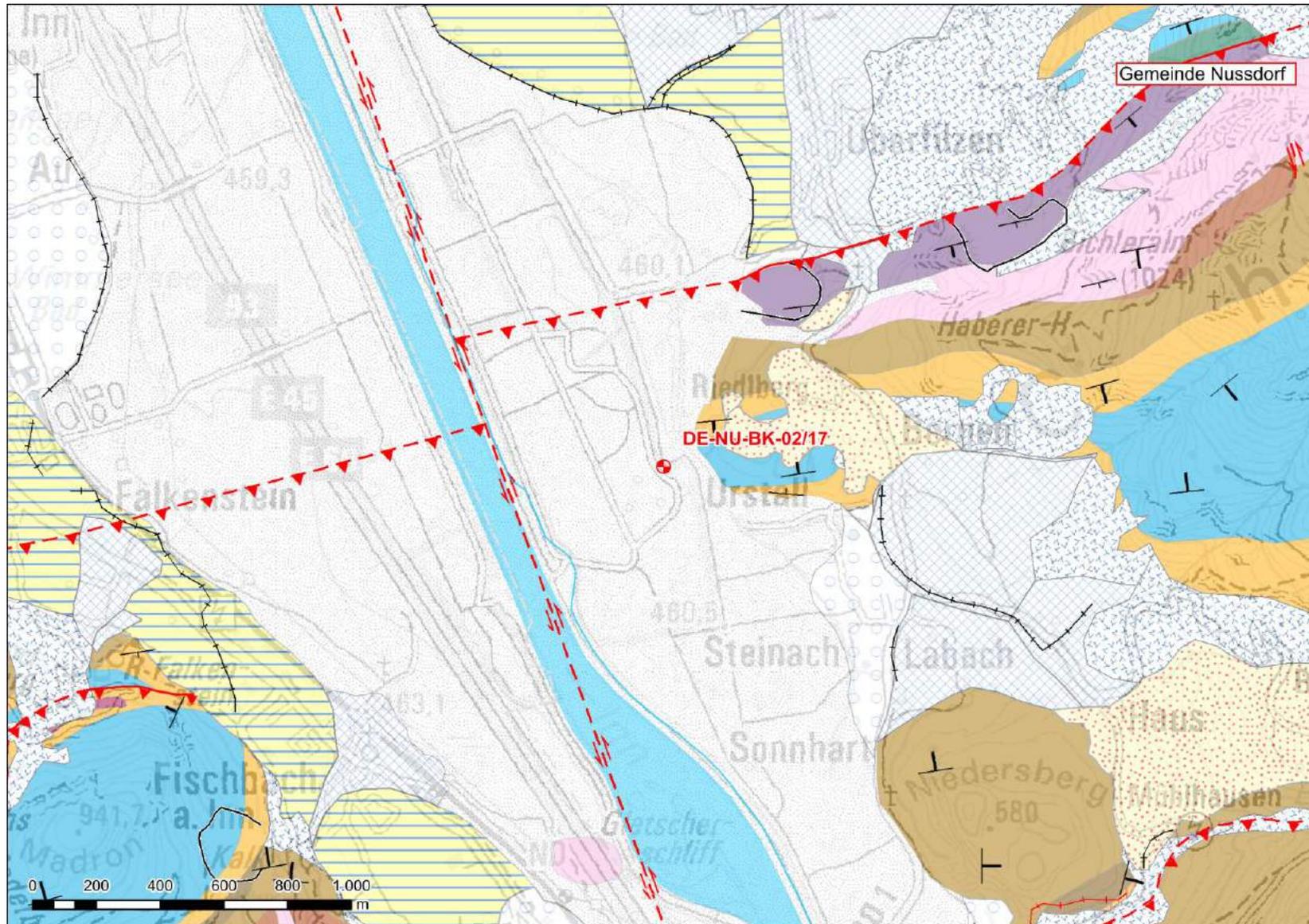
– D-Ne-BK-02/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- ❖ Nachweis des Stauer im Untergrund (Seetone)



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

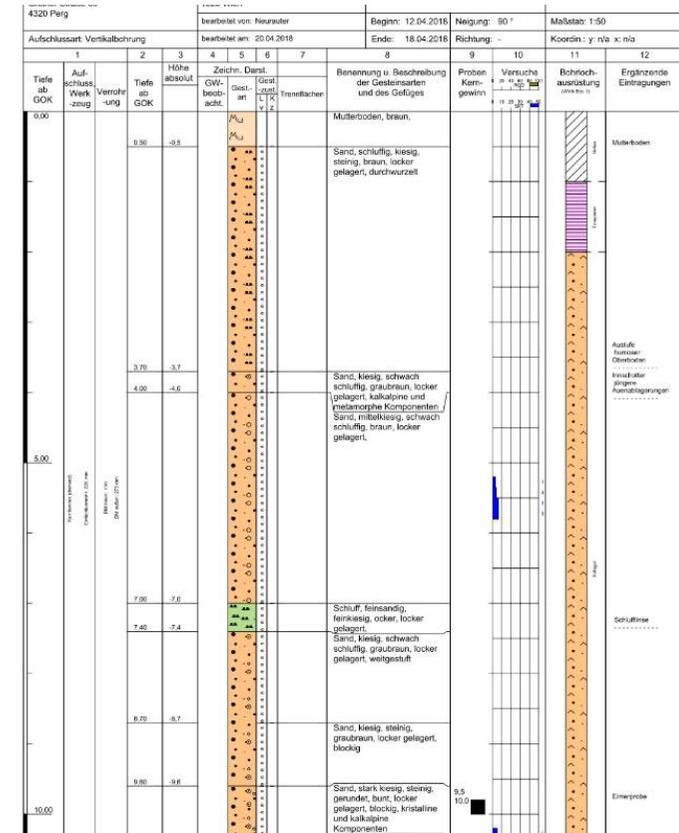


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Nussdorf, 1 Abgeteufte Bohrung:

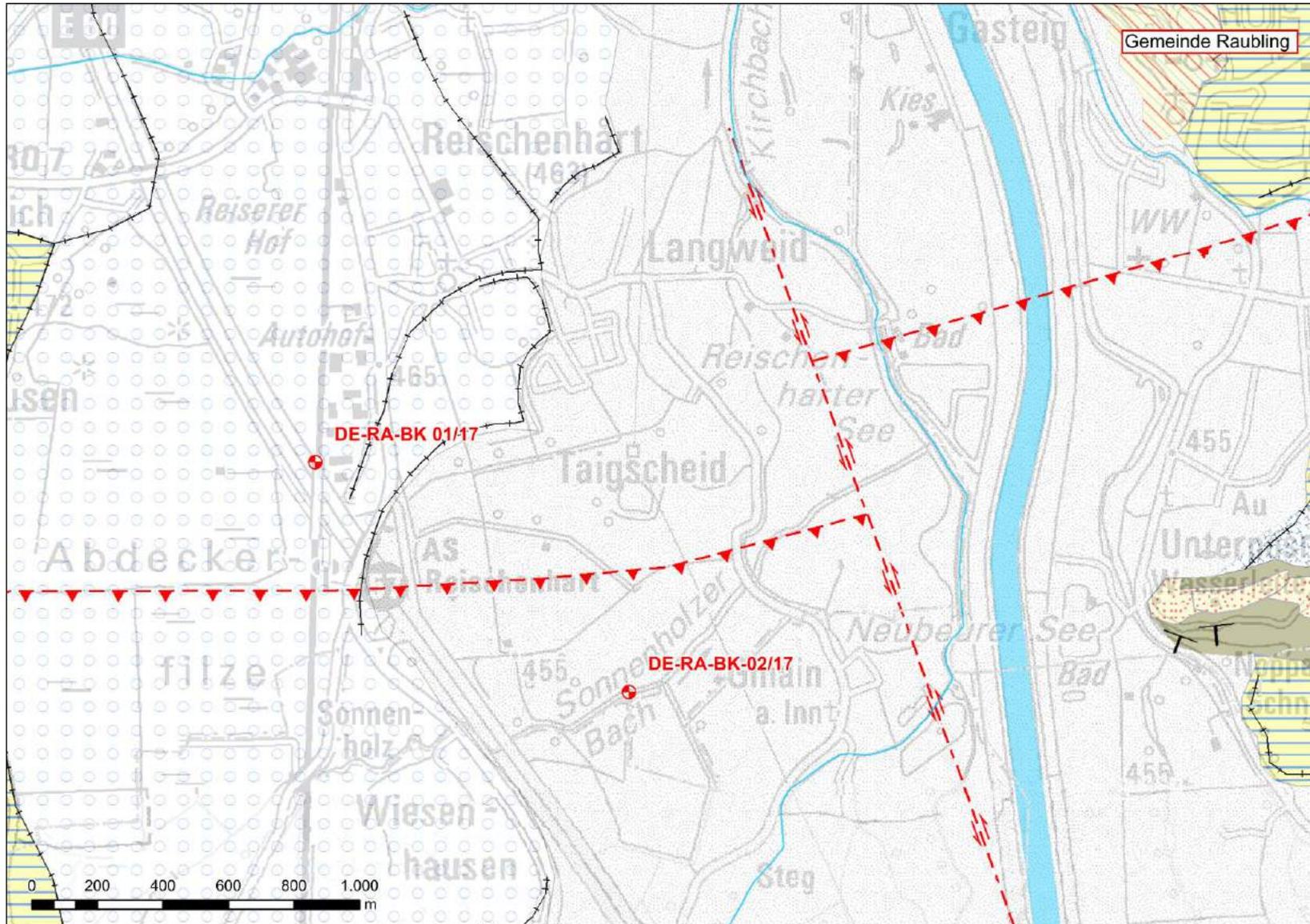
– D-Nu-BK-02/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

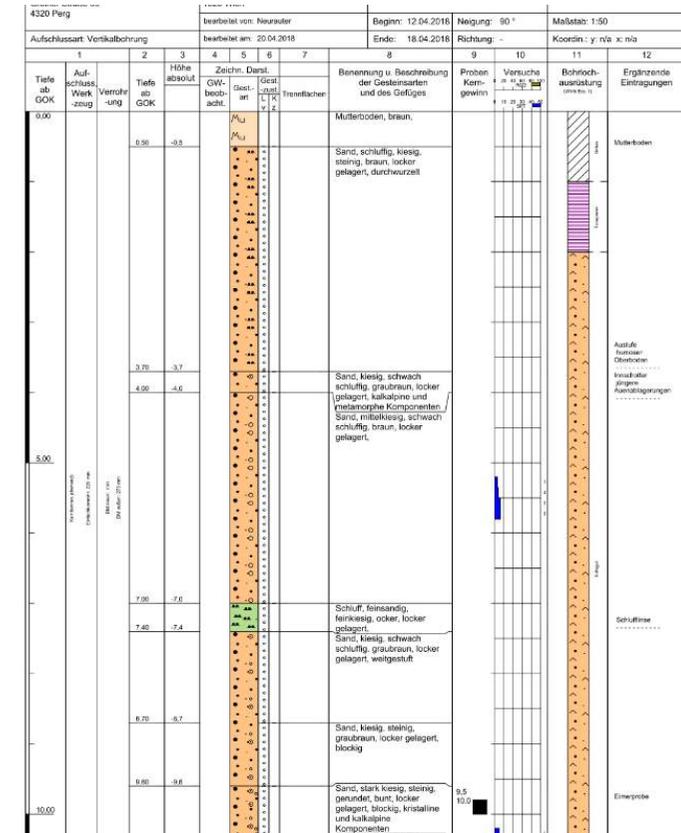


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Raubling, 3 Abgeteufte Bohrungen:

- D-Ra-BK-01/17, 40m
- D-Ra-BK-02/17, 40m
- D-Ra-BK-03/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- Nachweis des Stauer im Untergrund (Seetone)



Beispiel für ein Bohrprofil

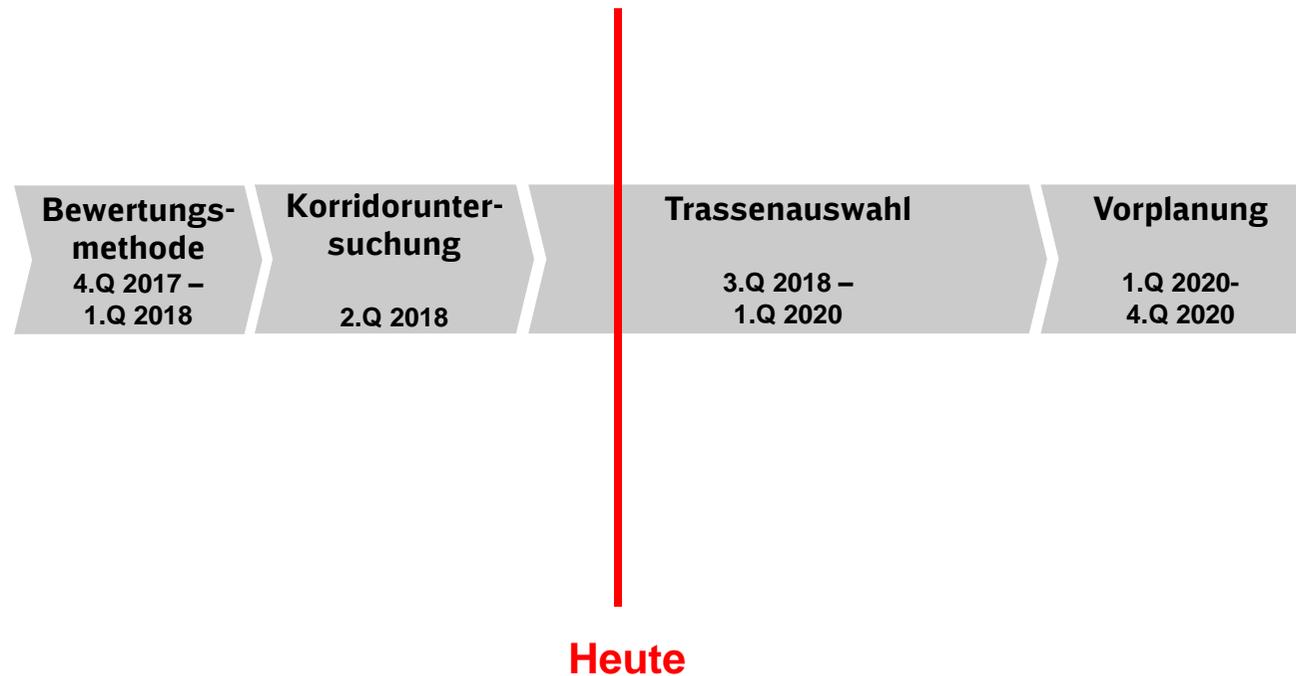
Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Grobtrassen-Entwicklung

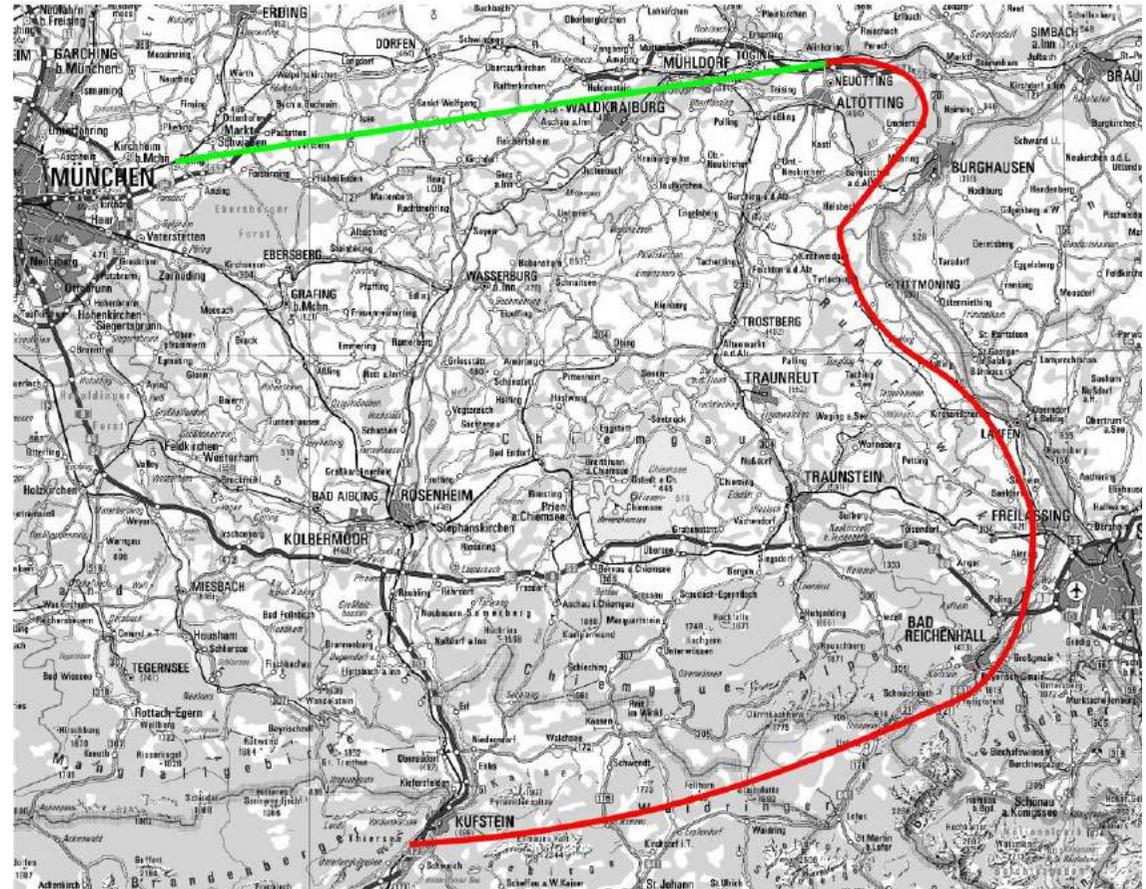
Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Freilassing-Burghausen:
 - Trasse schwenkt südl. Kufstein nach Ost in Tunnel bis Bad Reichenhall
 - Oberirdische Führung Bad Reichenhall nach Burghausen und Altötting
 - Anschluss an die ABS 38 München-Freilassing östlich Mühldorf
 - Option: Alternative NBS zur ABS 38 durch dünner besiedeltes Gebiet

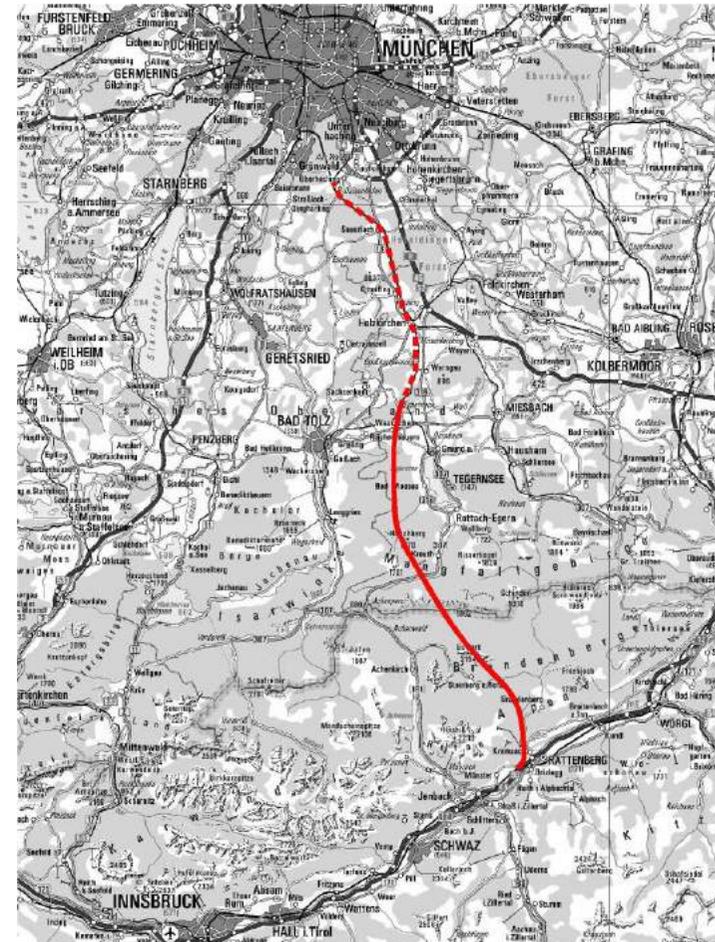


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trasse Holzkirchen - Kramsach:
 - Ausbau der Strecke München – Holzkirchen – Schaftlach
 - Neubaustrecke Schaftlach – Kramsach (Tunnel)



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de/de

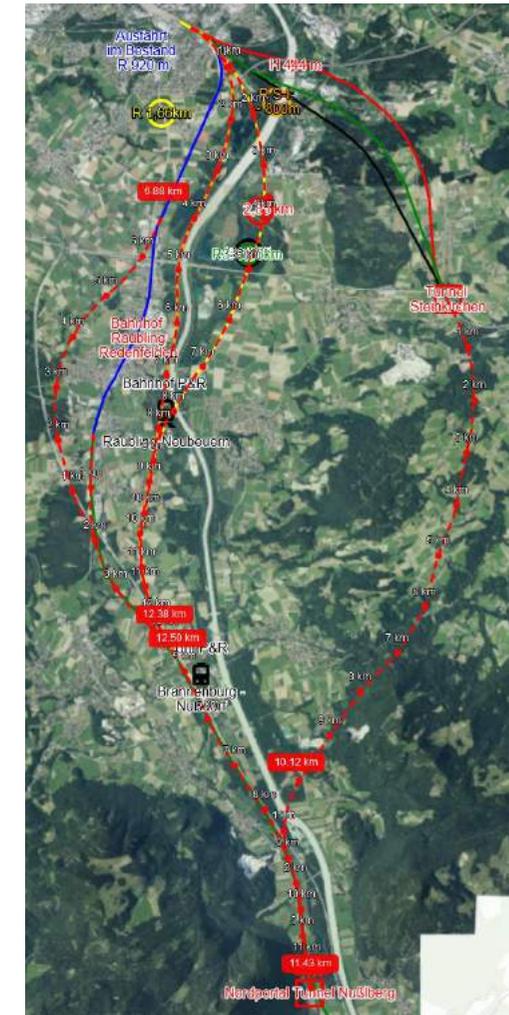


Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag 4-gleisige NBS:

- Verlegung Bestandsstrecke gebündelt mit NBS westl. Rosenheim und neue Station Großkarolinenfeld
- Verknüpfung in Rosenheim
- Auflösung Bestandsstrecke und 4-gleisige NBS ab Rosenheim

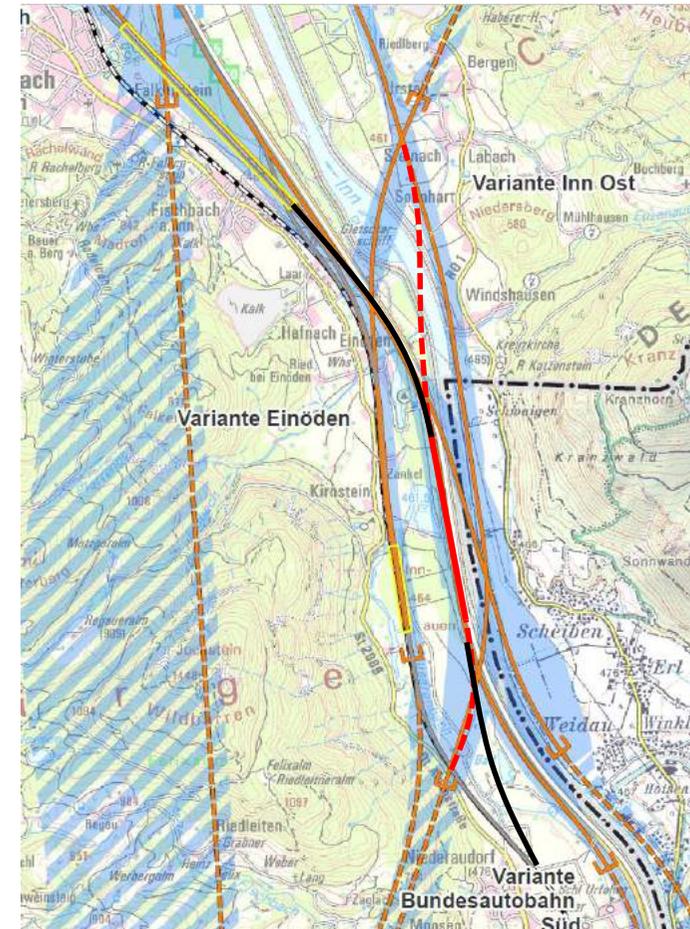


Quelle Kartenhintergrund : Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Niederaudorf:
 - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
 - Verknüpfungsstelle bei der BAB
 - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)



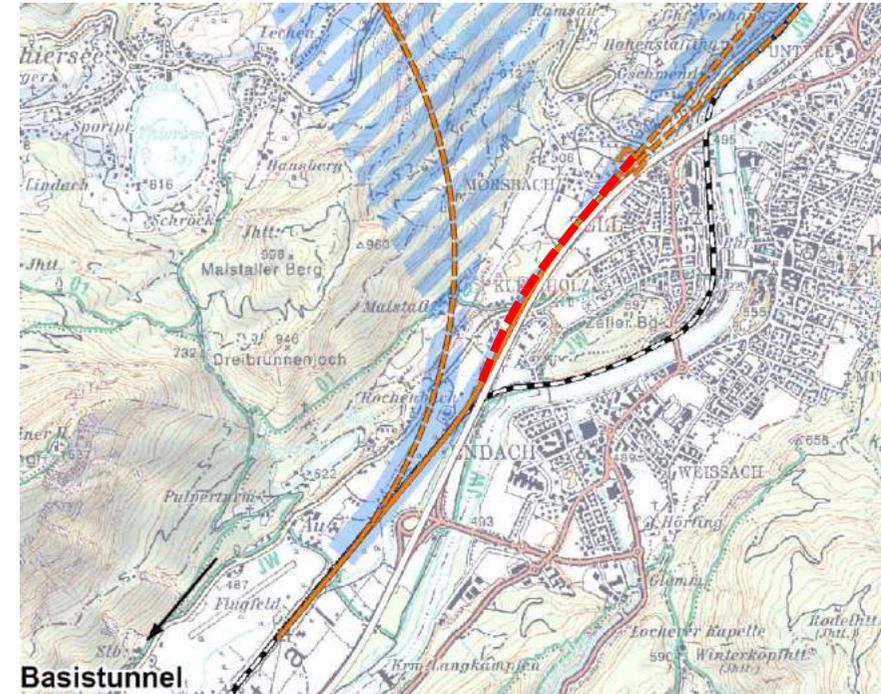
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

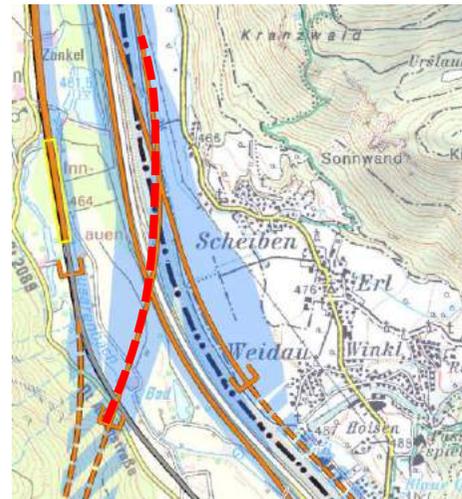
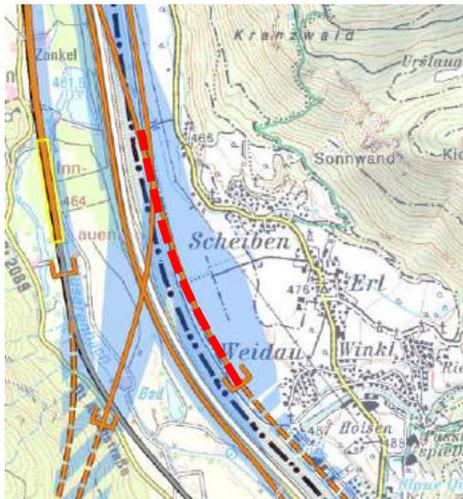
Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschläge Tunnel:

- Untertunnelung Morsbach; wenn in derzeitig vorgesehener Lage nicht möglich, dann wechseln auf die östliche Seite des Inns (Unterqueren des Inns)
- Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl
- Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung unterirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771



Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- ❖ Sammlung der Grobtrassenvorschläge (bis Ende 2018)
- ❖ Bündelung ähnlicher Vorschläge
 - Erfassung des gemeinsamen Grundgedankens / der Idee des Vorschlagenden
 - ggf. Entwicklung einer Grobtrasse je Grundidee
- ❖ Vorprüfung, ob Projektanforderungen grundsätzlich erfüllt werden können, z.B.
 - Planungsauftrag
 - gesetzliche Anforderungen
 - Lage im Planungsraum

Ausblick Zusammenarbeit

**Bis Ende 2018:
Diskussion und Vorschläge für neue
Grobtrassen**

- ❖ **ForenteilnehmerInnen**
 - Vorschläge/Ideen für mögliche, alternative Grobtrassen
 - Hinweise zu Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- ❖ **Planungsteam**
 - Prüfen von Vorschlägen und Rückmeldungen
 - ggf. Aufnahme als Grobtrasse

**Ab 2019:
Diskussion und Reduktion der Grobtrassen;
vertiefende Planung**

- ❖ **ForenteilnehmerInnen**
 - Informationen zu fachlicher Analyse, Bewertung und Reduktion der Grobtrassen (Nachvollziehbarkeit)
 - Hinweise zu Trassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- ❖ **Planungsteam**
 - Fachliche Analyse und Reduktion
 - Vertiefende Planung
 - Bewertung nach dem Kriterienkatalog

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ **Weitere Informationen und Diskussion**
- ❖ Ausblick und Abschluss

Weitere Informationen & Diskussion

- ❖ EPR: bei der 9. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 27.09.2018 äußerten mehrere Teilnehmer die Forderung, die Bundesverkehrswegeplanung, grundlegende verkehrspolitische Fragen sowie die Planungsvorgaben durch verantwortliche politische Vertreter klären zu lassen und bis zur Klärung der Fragen durch die Politik die Arbeit des Gemeindeforums auszusetzen. Die Deutsche Bahn respektiert das Meinungsbild des Forums und wird das Gemeindeforum Rosenheim Süd bis auf weiteres nicht mehr einberufen. Interessierte aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd erhalten weiterhin Zugang zu den laufenden Informationen über einen Informationsaustausch.
- ❖ Erkundungsbohrung in Neubeuern – Duldungsantrag
- ❖ Informationen zum Thema Masterplan Schienengüterverkehr

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (1/2)

- ❖ Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde gemeinsam von BMVI, Allianz pro Schiene, BDI, DB AG, DSLV, DVF, kombiverkehr, NEE, SGKV, Wirtschaftsvereinigung Stahl, VDB, VDV und VPI erarbeitet. Als Bahnexperten aus der Wissenschaft und der Digitalwirtschaft waren Prof. Clausen/Fraunhofer IML und Dr. Lucke/DXC Technology beteiligt.
- ❖ Herausgabe durch das BMVI im Juni 2017
- ❖ Ausgangssituation – Politischer Anlass für die Initiative:
starkes Verkehrswachstum im EU Binnenmarkt und globalen Maßstab erwartet – rund 40% Verkehrsleistungszuwachs im Güterverkehr bis 2030 (Bezugsjahr 2010)
 - Dadurch sind erhebliche verkehrs- und umweltpolitische Probleme zu erwarten sofern strukturelle Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Modal Split zugunsten der Schiene ausbleiben.
 - Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken und auszubauen.
 - Der verkehrsbedingte Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen. Der Verkehrsbereich nimmt daher in dem am 14. November 2016 vom Bundeskabinett verabschiedeten Klimaschutzplan 2050 eine zentrale Rolle ein.

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (2/2)

Zielsetzung

- ❖ Erschließung nicht ausgeschöpfter Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs (SGV), die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können.
- ❖ Dauerhafte Stärkung des Schienengüterverkehrs und der verladenden Wirtschaft.
- ❖ Angebot einer preislich wettbewerbsfähigen und qualitativ hochwertigen Transportleistung auf der Schiene.

Im Vordergrund stehen hierbei

- die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur,
- die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und
- die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs Freistaat Bayern – STMB

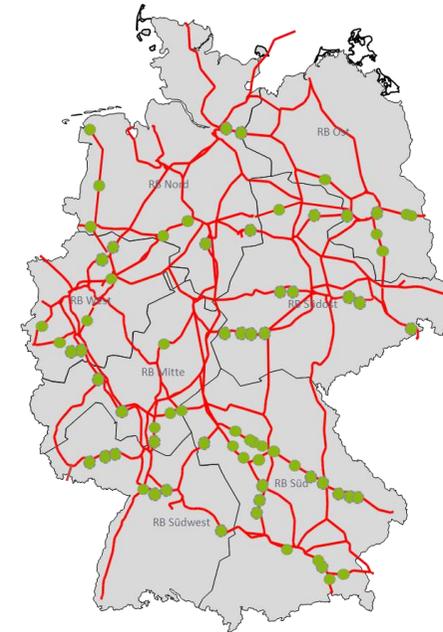
- ❖ Bayern fördert die technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr.
- ❖ Intermodaltransport-Konzept Bayern als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung.
- ❖ geförderte Projekten zur Stärkung der Schiene bzw. des Kombinierten Verkehr:
 - NIKRASA
 - Future Trailer
 - Future Terminal
 - AlpInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport)
 - (Internet-)Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern
- ❖ Forderung nach einem bedarfsgerechten Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren.
- ❖ Konzept „BRECO.Train – An innovative train for the Brenner Corridor“ zur Umsetzung eines marktfähigen, gemischten Intermodalzuges für den Brenner-Korridor (unbegleiteter kombinierter Verkehr mit Sattelanhängern, Containern und Wechselbrücken als gemischte Züge) – Ziel erster Zug im Herbst 2018

Masterplan Schienengüterverkehr

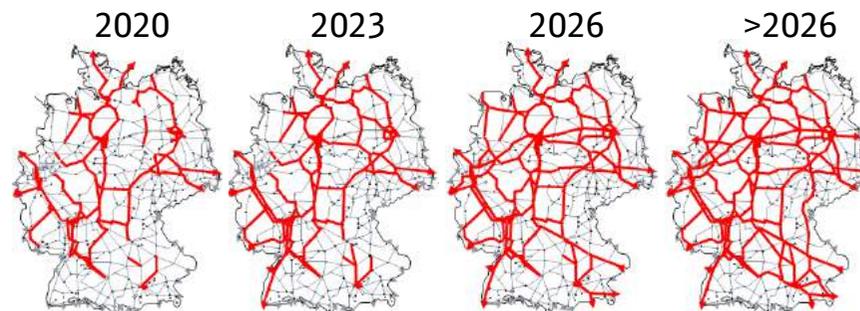
Entwicklung Schienenprojekte – DB Netz AG

- ❖ Projekte für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur im BVWP verankert
 - Neu- und Ausbaumaßnahmen (z.B. Brenner-Nordzulauf/ABS 36)
 - Maßnahmen in Knoten (z.B. Großknotenbereich München)
 - Weitere Maßnahmen (z.B. 740m-Netz Bundesweit)

- ❖ Maßnahmen 740m Netz - Bundesweit
 - 740m-Züge nach Stand der Technik grundsätzlich zulässig
 - Aber: 740m-Züge betrieblich nur teilweise umsetzbar, da Infrastruktur des Netzes (Überholgleise) nicht ausreichend vorhanden ist
 - Übernahme aufgrund volkswirtschaftlichen Nutzens in „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans bestätigt - Realisierung von bundesweit 75 Einzelmaßnahmen geplant
 - Finanzierung der Planungen und teilweise der Realisierung mit BMVI vereinbart – Planungsbeginn für Lph 1/2 ist erfolgt – Ziel Realisierung Großteil der Maßnahmen bis 2026
 - Entwicklung des 740m Netzes



— 740 m-Netz ● Einzelmaßnahme



Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ **Ausblick und Abschluss**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ Nächster Forentermin: **26. November 2018**
- ❖ Weitere Forentermine geplant: 21. Januar 2019
- ❖ Präsentation wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM