

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

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>15. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1</b>
Datum und Uhrzeit:	20.03.2019, 18:30–20:30 Uhr
Ort:	Bürgersaal, Stadtgemeinde Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Günter Dunkl (Langkampfen) Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Georg Juffinger (Langkampfen) Georg Anker (Langkampfen) Josef Hörl (Ebbs) Josef Wagner (Kufstein) Martin Krumschnabel (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Walter Thaler (Kufstein) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (clavis) Mariella Schimatzeck (clavis)

---

#### Agenda:

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



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 15. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Nach der Verabschiedung des Protokolls wird die Projektleitung zu aktuellen Infos wie dem Besuch des Bundesverkehrsministers und der Antwort auf die Vieregg-Rössler Stellungnahme berichten. Anschließend wird das Planungsteam die finale Liste der Vorschläge aus der Region vorstellen und erste Vorprüfungsergebnisse präsentieren. Abschließend gibt es einen Ausblick auf die nächsten Forenrunden.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 14. Sitzung

Zum Protokoll der 14. Sitzung gab es eine Rückmeldung von Georg Anker. Die Moderation zeigt den TeilnehmerInnen die Änderungen auf Seite 6 (Aussage zur Autobahn als Umfahrung Kufstein). Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

## 3. Aktuelle Information

*Siehe Folien 4-20 der beiliegenden Präsentation*

### Besuch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer

Die Projektleitung berichtet, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. Januar in Rosenheim die von Alexander Dobrindt 2017 in Auftrag gegebene Szenarienstudie vorgestellt hat. In der Szenarienstudie, welche im November fertiggestellt wurde, wurden aufbauend auf den Prognosen 2030 aus dem BVWP verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung bis 2050 untersucht. Die Studie betrachtet ausschließlich das Wachstum im Güterverkehr. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr nach 2030 wurden darin nicht betrachtet. Die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein. Folie 6 zeigt die verschiedenen Szenarien und die jeweiligen Zugzahlen (oben als Summe dargestellt). 2015 gibt es demnach einen IST-Stand von 185 Zügen und für 2030 werden im aktuellen BVWP 226 Züge prognostiziert. Dies ist auch die Ausgangssituation für die entwickelten Szenarien. Szenario 1 beinhaltet das erwartete BIP-Wachstum bis 2050 und führt zu 377-401 Zügen. Szenario 2 stellt das BIP-Wachstum und die Steigerungen im Korridorverkehr am „deutschen Eck“ (Salzburg-Kufstein) dar, und weist eine Größenordnung von 407-431 Zügen auf. Szenario 3 geht vom BIP-Wachstum und einer verstärkten Partizipation der italienischen Seehäfen aus und führt zu 504-528 Zügen. Aus Sicht des Gutachters werden diese in Zukunft mehr Güter anziehen als bisher, da zum Beispiel mögliche Routen aus Asien um rund 1 Woche kürzer sind, als zu den Nordseehäfen. Szenario 4 kombiniert die Themen BIP-Wachstum, steigende Korridorverkehre über das „deutsche Eck“ und die verstärkte Partizipation der italienischen Häfen und würde zu 534 – 558 Zügen führen. Die roten Balken zeigt den LKW-Zuwachs auf der Schiene mit der Annahme, dass der Brenner aktuell ausgelastet ist, und keine nennenswerten Steigerungen im LKW-Verkehr mehr aufnehmen kann. Die orangen Balken zeigen eine zusätzliche Verlagerung von 10 bzw. 20 % des LKW-Verkehrs durch

verkehrspolitische Maßnahmen (zB Trassenpreishalbierung für den Schienengüterverkehr). Die Szenarienstudie wurde von Gutachtern des Bundes erarbeitet, die auch bei der Erstellung des BVWP beteiligt waren. Die Studie zeigt klar, dass selbst bei moderaten Wachstumsszenarien die Bestandsstrecke, auch mit ETCS-Ausrüstung, künftig keine ausreichenden Kapazitäten bereitstellen kann.

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

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

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

Die Moderation berichtet, dass das Forum Nord 1 angeregt hat, auch im GPR stille Beobachter aus den anderen 3 GPR-Foren zuzulassen. Die Anzahl ist auf max. 3 Personen begrenzt (1 Vertreter je Forum) und die stillen Zuhörer werden nicht dauerhaft installiert. Die Zuhörer müssen sich vorher bei der Moderation anmelden. Sie fragt die Mitglieder des Forums Süd 1, ob diese Änderung auch für sie in Ordnung wäre.

Alle Mitglieder erklären sich damit einverstanden.

## Diskussion

*Die Forderung nach Beobachtern im EPR ist ein Ausdruck des Misstrauens gegenüber der Bahn.*

- Hier ging es darum mitzubekommen, was im jeweils anderen Forum diskutiert wird.

*Was heißt NIMBY?*

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

*Diese Zahlen aus den Szenarien wären ja selbst mit dem BBT gar nicht möglich. Die viergleisige Strecke kann doch maximal 480 Züge (240 pro Richtung) aufnehmen?*

*Es wurde immer kommuniziert, dass die Bestandsstrecke maximal 240 Züge pro Tag aufnehmen kann.*

*Vieregg-Rössler geht ja davon aus, dass eine Annahme von 260 Zügen unrealistisch ist. Wenn 240 das Maximum ist, stimmt das ja.*

- Die zweigleisige Bestandsstrecke im Abschnitt Kufstein-Rosenheim hat in ihrem aktuellen Zustand eine wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung von ca. 240 Zügen (beide Richtungen zusammengefasst).
- Wenn die Bestandsstrecke optimiert und mit ETCS ausgerüstet wird, kann sie bis zu ca. 320 Züge aufnehmen. Das ist die maximale Auslastung dieser zweigleisigen Strecke. Jeglicher Mehrverkehr müsste dann über eine NBS abgewickelt werden.

- Es ist davon auszugehen, dass eine viergleisige Strecke (BS+NBS) zwischen Kufstein und Rosenheim eine wirtschaftlich nutzbare Auslastung von deutlich mehr als 480 Zügen pro Tag (beide Richtungen zusammengefasst) hat.

*Wenn es eine NBS gibt, können dann auf NBS und Bestandsstrecke maximal 400 Züge fahren? Wenn man laut Szenarien annimmt, dass 500 Züge fahren werden, dann geht das ja nicht.*

- 400 Züge ist der Bemessungsfall für das Trassenauswahlverfahren. Dieser dient als Vergleichsgröße (zB für den Lärmschutz) und ist kein Maximalwert.

*Es stimmt nicht, dass der Güterverkehr auf der Schiene zugenommen hat. Eine Steigerung analog zum BIP hochzurechnen ist Tagträumerei. Sie versuchen damit darzustellen, dass der Ausbau notwendig ist.*

- Die Studie wurde im Auftrag des BMVI erstellt, nicht von der Bahn.

*Wie hoch wäre die maximale Auslastung von NBS und Bestandsstrecke?*

- Die maximale Kapazität der NBS im GPR ist u. a. abhängig von der Betriebsqualität (zB Pünktlichkeitsanspruch) und der Art der Züge (Verhältnis Güter- und Personenzüge). In bestimmten Abschnitten in Tirol geht man von bis nahezu 600 Zügen aus.

*Wenn aktuell ca 200 Züge fahren, heißt es gibt noch freie Kapazitäten?*

- Ja, aktuell gibt es noch ca 40 wirtschaftlich sinnvolle Trassen über den Brenner, die verkauft werden können.

*Warum findet die Verlagerung dann nicht jetzt sofort statt, bevor man Geld für etwas Neues ausgibt? Es gibt jeden Tag Stau.*

- Die Verlagerung auf die Schiene ist ein Prozess. Es geht darum, schrittweise Anreize zu schaffen und das passiert auch (zB Trassenpreishalbierung in Deutschland).

*Solche Maßnahmen bräuchte es auch in Österreich.*

*Das Individuum ist nicht in der Lage so viel zu den Klimazielen beizutragen. Es geht nur, wenn die Politik eine Art Zwangsverpflichtung durchführt. Wir haben noch ein wenig Zeit bis 2050 und diese Szenarien sind realistisch für mich. Heute können wir die Klimaziele nicht erfüllen.*

*Wie brauchen diese Diskussion aber nicht führen. Wir wissen, dass wir ein 3.+4. Gleis brauchen. Es geht darum, dass wir das mit möglichst wenig Einwirkungen schaffen.*

*Wir sollten uns hier mit den Grobtrassen beschäftigen. Wir haben ja hier nicht Transportwesen studiert. Die Szenarien wurden auch nicht von der Bahn ausgearbeitet.*

*Wir bekommen aber Fragen aus der Bevölkerung, und diese müssen wir beantworten.*

*Jene Bürgermeister in Bayern, die noch keine Bahnstrecke haben, wollen das Projekt nicht. Den Annahmen von Vieregg-Rössler Glauben zu schenken ist illusionistisch. Es ist gut, dass es wieder mal einen Minister gibt, der sich für die Weiterführung des Projektes ausspricht.*

*In Österreich gibt es Nachholbedarf beim Lärmschutz an der Bestandsstrecke, vor allem wenn die Zugzahlen dort noch steigen sollen. Gibt es dazu Überlegungen?*

- Die Lärmschutzmaßnahmen in Deutschland sind eine freiwillige und über den gesetzlichen Anspruch hinausgehende Leistung des Bundes.

- Die Projektleitung nimmt das als Anfrage mit.

*Wir haben versucht, den Kriterienkatalog in Richtung Lärmschutz auszurichten, aber das wurde abgewürgt.*

- Das ist so nicht korrekt, Lärm ist als Kriterium im Kriterienkatalog erfasst. Die Gewichtung konnte jedes Forenmitglied für sich selbst entscheiden.

*Viele Personen werden den BBT nicht mehr erleben. Aber sie werden erleben, wie der Verkehr über die nächsten 20 Jahre mehr wird. Der Verkehr wird nicht plötzlich, sondern langsam steigen und auf der Bestandsstrecke mehr werden.*

*Wenn die Prüfung ergibt, dass es das „plus 1“ wird, was macht Österreich dann? Die Vorgehensweise muss ja abgestimmt sein. Ist Österreich davon überzeugt, dass wir eine NBS brauchen?*

- Die DB hat den Auftrag vom deutschen Ministerium bekommen, zu untersuchen, ob die Bestandsstrecke eine Alternative zur NBS sein kann.
- Das österreichische Ministerium hat sich entschieden, hier nicht mitzugehen. Die ÖBB haben also keinen Auftrag dazu.
- In Österreich sind die Planungen der NBS in vorhergehenden Abschnitten bereits realisiert bzw. weiter fortgeschritten bis hin zur UVE. Die Erweiterung bzw. ein Ausbau der Bestandsstrecke ist für Tirol kein Thema.

*Das wäre ja auch utopisch und nicht realistisch, ein zusätzliches Bestandsgleis in Tirol. Die Bestandsstrecke wird ja sowieso adaptiert, wenn die NBS kommt.*

*Aktuell gibt es also einen theoretischen Puffer von rund 120 Zügen auf der zukünftig, ETCS-optimierten Bestandsstrecke. Wenn der Schienengüterverkehr jährlich um 2-3 % zunimmt, reicht der Puffer noch ca 30 Jahre. Eine frühzeitige Auslastung zu erreichen würde ja extreme Anstrengungen erfordern.*

- Die alleinige Betrachtung von 2 % Steigerung im Güterverkehr kommt zu kurz. Es muss zB auch die steigende Wirtschaftlichkeit durch die Inbetriebnahme des BBT mit eingerechnet werden und die damit einhergehende Verlagerung. Die Schiene wird dadurch deutlich an Attraktivität gewinnen.

### **Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH**

Die Projektleitung erklärt, dass die Anmerkungen zur Stellungnahme jetzt veröffentlicht sind und im Vorfeld der Sitzung an alle Forenmitglieder versandt wurden. Die Anmerkungen sind in 7 Themenbereiche gegliedert. Seit heute gibt es eine erneute Antwort von Vieregg-Rössler zu den Anmerkungen der Projektleitung. Diese kann mit nachfolgendem Link eingesehen werden:

<http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2019/03/VR-Stellungnahme-Grobtrassen-Replik-18-03-2019.pdf>

Grundsätzlich sollte sich die Diskussion wieder auf die Kernaufgabe des Forums, die Planungsbegleitung und die Grobtrassen, fokussieren. Wenn es zu den einzelnen Punkten Fragen gibt, können diese gerne diskutiert werden.

## Diskussion

*Wie ist die Position der ÖBB zu den Überlegungen St-Johann-Lofer-Salzburg?*

*Die Frage ist, welche Strecke man nimmt, wenn man von Salzburg nach Wörgl fährt – über Lofer oder über Rosenheim?*

*Der Verkehr über das deutsche Eck ist auch Teil der Szenarienstudie. Wenn dieser zB über das Brixental geführt wird, würden die Zugzahlen für die andere Verbindung sinken. Daher ist die Frage, ob man das nicht berücksichtigen muss.*

- Eine entsprechende Untersuchung gab es bereits im Jahre 1992. Fazit: Aufgrund der zu erwartenden Zugzahlen und Kosten ist diese Strecke wirtschaftlich nicht rentabel und wird daher nicht weiterverfolgt. Derzeit gibt es auch keinen Auftrag dazu.
- Vieregg-Rössler sagt es sei notwendig, eine Alternativenprüfung durchzuführen. Aber die Strecke Wörgl-Salzburg ist keine wirkliche Alternative für den Brenner-Nordzulauf Richtung München. Sie liegt außerhalb des europäischen Scan-Med Korridors. Eine solche neue Strecke hätte auch keinen Einfluss auf ein Planfeststellungsverfahren in Deutschland im Sinne der von Vieregg-Rössler unterstellten Alternativenprüfung.
- Es gibt eine Flachbahnstrecke von Innsbruck nach Salzburg: die Bestandstrecke. Wenn man nun eine zusätzliche Strecke mit bis zu 30 Promille Steigung über Lofer bauen würde, würde kein Spediteur diese aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ernsthaft nutzen wollen, wenn es zusätzlich auch eine Flachbahnstrecke gibt.

*Man könnte ja zB vorschreiben, dass Verkehre von Innsbruck nach Salzburg diese Strecke benutzen müssten.*

- Das ist nicht möglich. Innerhalb der EU gilt grundsätzlich der freie Warenverkehr.

*Das heißt aber auch, dass es eine freie Wahl der Verkehrsmittel gibt, und die Politik keine Verlagerung erzwingen kann. Mit den Vorschriften von heute kann man nur hoffen, dass die Leute die Bahn wählen. Die Autobahn ist am Anschlag. Wenn man die 40 freien Trassen verwenden würde, hätten wir eine halbe Million LKW weniger.*

*Dazu fehlt die Infrastruktur. DB Schenker hat den Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert und Terminals zurückgebaut. Es ist höchst fragwürdig, ob man in Zukunft eine Steigerung im Güterverkehr erreicht.*

- Der Schienengüterverkehr ist wirtschaftlich, aber erst ab einer gewissen Distanz (ca 400-500 km). Das Ziel der NBS ist, den langlaufenden Güterverkehr aufzunehmen.

*An der Infrastruktur kann es nicht liegen, wenn es noch 40 freie Trassen gibt. Woran liegt es? An den günstigen Mautpreisen?*

- Es liegt auch daran, dass der LKW aktuell günstiger ist. Man kann niemand zur Verlagerung zwingen. Die Spediteure werden das forcieren, wenn es für sie Vorteile gibt.
- Durch die Inbetriebnahme des BBT wird die Strecke attraktiver, weil dann längere und schwerere Züge fahren können. Dadurch wird der Schienengüterverkehr auf der Brennerachse wirtschaftlicher.

*Das kommt aber erst zum Tragen, wenn der Südzulauf fertiggestellt ist. Ansonsten entsteht ja in Italien der Flaschenhals.*

- Der Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck am Südzulauf geht zeitgleich mit dem BBT in Betrieb.
- Die Baulose auf der Brennerachse sind trilateral abgestimmt über die Brenner-Corridor-Plattform (BCP). Italien ist mit dem Ausbau des Südzulaufes weiter als Deutschland beim Nordzulauf. Wenn beide Seiten abwarten, bis der andere beginnt, funktioniert es nicht.

*Beim Infotag der BIs gab es dazu aus Italien eine andere Info.*

### Weitere Punkte

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

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

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

### 4. Grobtrassenentwürfe

*Siehe Folien 22-25 der beiliegenden Präsentation*

### Finale Liste der Vorschläge aus der Region

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

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

### Erste Vorprüfungsergebnisse

Die Projektleitung erklärt, dass einige Vorschläge bereits geprüft wurden, und zeigt den Mitgliedern die Prüfungsergebnisse in einer Übersichtstabelle. Einige Vorschläge konnten nicht positiv geprüft werden, da sie z.B. außerhalb des Planungsraumes liegen (zB Vorschlag 13, 14 und 55) oder Planungsanforderungen nicht erfüllt werden können (zB Vorschlag 1 und

3). Ein Vorschlag „Tunnel unter der Autobahn - soweit möglich“, wurde als Grobtrasse aufgenommen. Vorschlag 26, ein Trassenverlauf komplett unter der Autobahn ist aus trassierungstechnischen Gründen und wegen der fehlenden Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke nicht möglich. Die Vorschläge 83 und 85 wurden von IPBN eingebracht, als Alternative zu den aufgrund der Geologie vrstl. nicht möglichen Trassenvarianten „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“.

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

## Diskussion

*Wurden die anderen Vorschläge noch nicht geprüft?*

- Nein, das Planungsteam arbeitet derzeit noch daran. Neue Prüfungsergebnisse werden in nächster Zeit jeweils in Paketen veröffentlicht.

*Wir würden uns gerne das Thema Geologie am Hechtsee näher anschauen und auch das Gutachten dazu sehen.*

- Das Gutachten ist fertig. Das Thema Wasserdruck am Hechtsee und das geologische Gutachten dazu können gerne nochmals in einem separaten Termin für die Forenmitglieder der betroffenen Gemeinden erläutert werden. Die Projektleitung wird den Termin mit den Geologen und den jeweiligen Bürgermeister abstimmen.
- Gemeinderäte können nach Anfrage auch an dem Termin teilnehmen. Es sollte aber insgesamt keine zu große Runde werden, um eine gute Diskussion zu ermöglichen.

*Wird der Vorschlag, Morsbach zu untertunneln, als Grobtrasse aufgenommen? Gibt es auch eine Stellungnahme zum oberirdischen Verlauf?*

- Im Zuge der Vorprüfung wird geprüft, welche Vorschläge als Grobtrasse aufgenommen werden. Ein solcher Vorschlag war die Untertunnelung von Morsbach, und dieser wurde aufgenommen. Anschließend beginnt die Abschichtung mit vergleichender Bewertung.

*Wir würden das Gutachten vom Hechtsee gerne so bald wie möglich erhalten, sodass wir es prüfen können. Es ist ja schon seit Herbst 2018 bekannt, dass diese Trassen wahrscheinlich nicht möglich sind. Die Prüfung sollte dem Zeitplan nach vor der Präsentation der Grobtrassen im Juli erfolgen.*

- Der Termin zum geologischen Gutachten soll noch vor Ostern stattfinden.
- Die Abschichtung erfolgt durch einen paarweisen Vergleich. Die drainierte Bauweise bringt durch die dafür notwendige Absenkung des Bergwasserspiegels ein hohes genehmigungstechnisches Risiko mit sich und wird somit im Vergleich mit anderen Trassen schlechter abschneiden.

*Werden die Forenteilnehmer über die Abschichtung informiert?*

- Im Juli werden die abgeschichteten Grobtrassen (ca. 5+1) präsentiert. Diese werden dann zu Feintrassen ausgeplant und anhand des Kriterienkataloges bewertet. Anschließend wird eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, in welche wiederum die Gewichtungen einfließen. Ziel ist es, möglichst bis Ende 2020 eine Trassenempfehlung abgeben zu können. Die Forenteilnehmer werden darüber laufend informiert.

*Könnte es sein, dass es für den Raum Morsbach schon im Juli eine Entscheidung gibt? Wenn insgesamt nur mehr 5 Grobtrassen übrig sind, kann es ja sein, dass Morsbach nur mehr eine unter- oder oberirdische Trasse hat?*

- Die Ergebnisse werden alle gemeinsam im Juli veröffentlicht. Es kann natürlich sein, dass für eine Gemeinde z.B. nur mehr eine Variante übrig bleibt.

*Würde die Methode das Kriterium Lärm berücksichtigen, wäre die oberirdische Trasse gestorben.*

- Das stimmt so nicht, das Kriterium Lärm wird natürlich berücksichtigt, aber es gibt darüber hinaus noch eine Reihe anderer Kriterien.

*Wurde der Vorschlag „Einhausung an der Bestandsstrecke“ aufgenommen?*

- Wenn ein solcher Vorschlag eingebracht wurde, steht er in der Liste.

*Wenn längere Züge fahren können, werden es dann insgesamt weniger Züge? Braucht man dann die NBS überhaupt noch, wenn auch zusätzlich die Bestandsstrecke ertüchtigt wird?*

- Ja, auch dann ist eine NBS aus unserer Sicht notwendig.

*Es gibt an 240 Tagen pro Jahr LKW-Verkehr mit 384.000 LKW Ladungen und einer Nutzlast von 26 Tonnen. Laut Vieregg-Rössler können 40 LKW ersetzt werden.*

- In dieser Rechnung wurden einige Randbedingungen nicht berücksichtigt. Hier ist beispielsweise auch der Auslastungsgrad von Bedeutung, denn die LKW sind selten voll. Auch ein Zug ist meist nicht voll ausgelastet. Wenn ein LKW auf der Schiene transportiert wird muss man keine Maut zahlen, braucht keine Ruhepausen für die Fahrer und es kann ggf. auch an Feiertagen gefahren werden. Wir sind davon überzeugt, dass die Schiene angenommen wird, sofern diese wettbewerbsfähig ist.

## 5. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folie 23 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 29.05.2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

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

Die Mitglieder erklären, dass es in Tirol wichtig ist, den Transit auf die Schiene zu bringen. Genauso wichtig ist es, dass die Trasse unterirdisch verläuft. Sie sind optimistisch, aber die Sache ist noch nicht entschieden. Einige sind skeptisch gegenüber den Zahlen und Prognosen. Die Projektleitung bedankt sich für die emotionale, aber konstruktive Diskussion.

---

Zusammengestellt am 28.03.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

**Anlagen:**

- Präsentation 15. GF Süd 1 vom 20.03.2019
- Anwesenheitsliste

# 15. GEMEINDEFORUM SÜD 1

20. MÄRZ 2019, KUFSTEIN

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

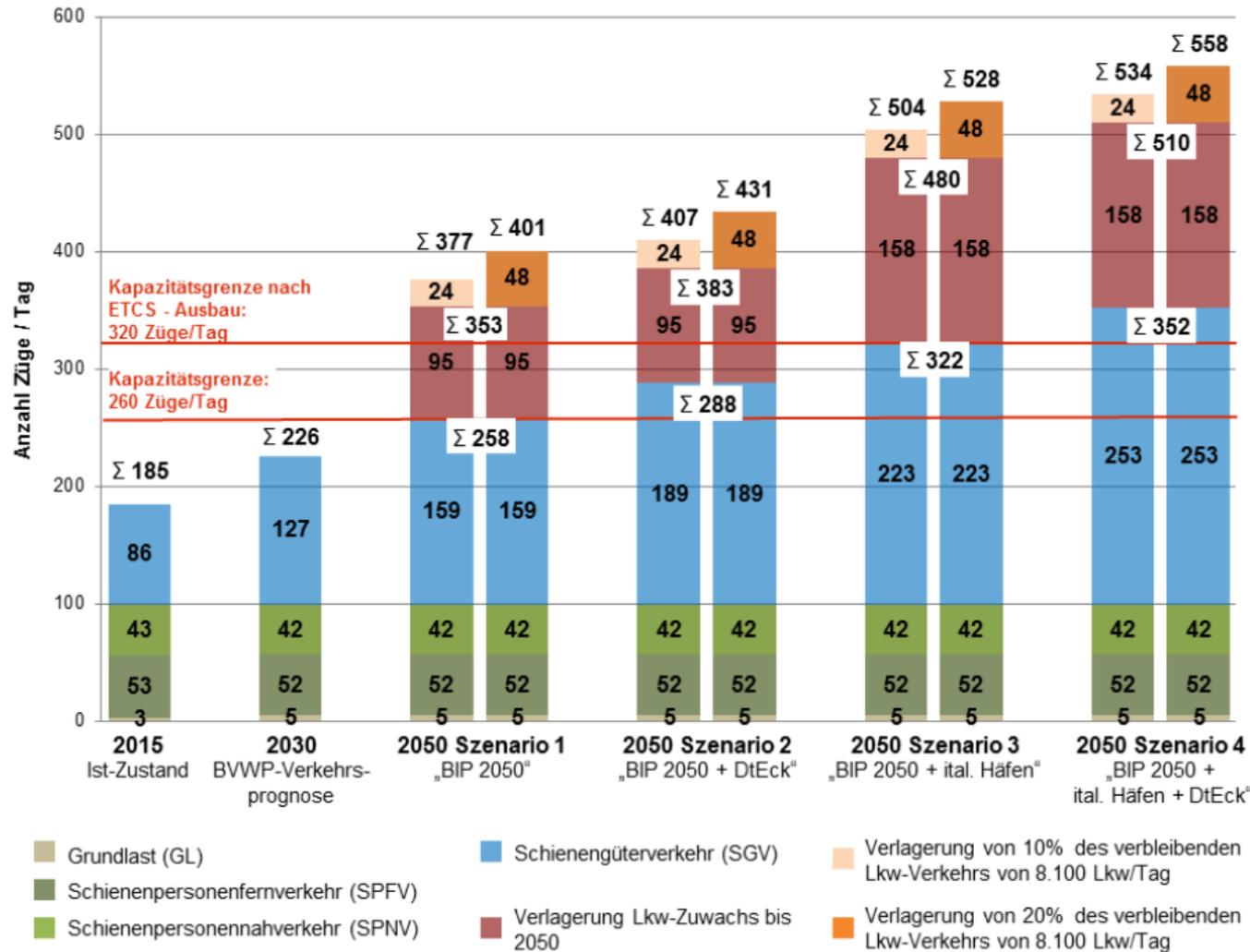
## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie

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

# Aktuelle Informationen

## Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie



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

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

## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Andreas Scheuer – Ergebnisse

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

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

## Aktuelle Informationen

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

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

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

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

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

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

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

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

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

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

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 7 Streckenabschnitt Grafing - München

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

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

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

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

## Aktuelle Informationen

### Weitere Punkte

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

# Aktuelle Informationen

## Rückkehr zu sachlichem Diskussionsniveau

### „Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

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

### „Bodenlose Ignoranz“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

Galgen bei der Demonstration am 21.01.2019

Wasen nicht verbrennen  
1. Dezember 2018 · 🌐

Wer ist auch der Meinung?



👍 😊 4

Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennen“ Stephanskirchen – Thomas

### „Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

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

# Ausblick und Abschluss

## Nächste Termine

- ❖ Nächster geplanter Forentermin: **29. Mai 2019**
  - Erläuterung Methodik Abschichtung Grobtrassen
  - Erläuterung Notwendigkeit Verknüpfungsstellen
- ❖ Weitere Forentermine für 2019: **10. Juli 2019**
  - Vorstellung reduzierte Grobtrassen
  - Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
  - Terminplanung Herbst ( vrstl. 2 weitere Forenrunden; Diskussion Grobtrassen)
- ❖ Präsentation wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM