

# Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

## Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### Protokoll

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Thema:                       | 8. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd   |
| Datum/Uhrzeit:               | 18.07.2018, 18:30 bis 21:00 Uhr   |
| Ort:                         | Heimgartensaal, Bad Feilnbach   |
| Teilnehmende<br>(ohne Titel) | Anton Wallner, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach<br>Josef Riedl, Landwirtschaft, Bad Feilnbach<br>Katharina Angermaier, Wirtschaft, Bad Feilnbach<br>Sebastian Obermair, Bürgerinitiative / Vereinigung, Bad Feilnbach<br>Dagmar Levin, stellvertretend für den ersten Bürgermeister Peter Kloo, Kolbermoor<br>Dieter Börner, Arbeitskreis Verkehr, Kolbermoor<br>Ralf Exler, Bürgerinitiative / Vereinigung, Kolbermoor<br>Marianne Loferer, stellvertretend für den Ersten Bürgermeister Josef Häusler, Riedering<br>Christian Kaddick, Wirtschaft, Riedering<br>Christof Langer, stellvertretend für Konrad Lindner (Landwirtschaft), Riedering<br>Brigitte Englhart, BI (brenna tuat's Riedering), Riedering<br>Joachim Wiesböck, stellvertretend für den Ersten Bürgermeister Christian Praxl (Zweiter Bürgermeister), Rohrdorf<br>Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf<br>Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf<br>Josef Krapf, Bürgerinitiative (BI Rohrdorf), Rohrdorf<br>Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin, Rosenheim |

Helmut Cybulska, Stellvertreter Oberbürgermeisterin (Baudezernent), Rosenheim  
Josef Gilg, Landwirtschaft, Rosenheim  
Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim  
Hermann Biehler, Bürgerinitiative/Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen), Rosenheim  
Rainer Auer, Erster Bürgermeister, Stephanskirchen  
Johann Hamberger, Landwirtschaft, Stephanskirchen  
Robert Zehetmaier, Zweiter Bürgermeister, Stephanskirchen  
Thomas Riedrich, Bürgerinitiative (Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.), Stephanskirchen  
Bernd Reiter, DB Netz AG  
Christian Tradler, DB Netz AG  
Stefan Eder, Planungsgruppe IPBN  
Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN  
Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN  
Ralf Eggert, IFOK  
Rebecca Ruhfaß, IFOK

---

## Agenda

1. Begrüßung
2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung und der fünften Sitzung
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktuelles
  - 3.2. Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - 3.3. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
4. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - 4.1. Information und Diskussion
  - 4.2. Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - 4.3. Ausgabe gedruckter Pläne
5. Abschluss/Termine

---

## Begrüßung

Beim Hereinkommen erhalten die Mitglieder gedruckte Pläne (Karten der ersten Grobtrassenentwürfe, Raumwiderstands- und Grundlagenkarten, Schemata der Verknüpfungsstellen).

Der Erste Bürgermeister der Gemeinde Bad Feilnbach, Anton Wallner, begrüßt die Teilnehmenden im Heimgartensaal. Er berichtet, dass die Ortsmitte in Bad Feilnbach aktuell neugestaltet wird, ein neuer Supermarkt eröffnet wurde und die Schule renoviert wird. Dann wünscht er einen arbeitsreichen Abend.

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt Robert Zehetmair und Katharina Angermaier, die als neue Mitglieder teilnehmen. Beide stellen sich kurz vor. Robert Zehetmair ist Dritter Bürgermeister der Gemeinde Stephanskirchen, Unternehmer und sitzt im Kreistag. Katharina Angermaier ist Gemeinderätin in Bad Feilnbach und mit einer Gärtnerei selbstständig.

Der Projektleiter für den EPR bei der DB Netz AG, Christian Tradler, bedankt sich bei der Gemeinde Bad Feilnbach für den schönen Raum und das Catering. Er wünscht eine gute Diskussion.

Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.). Es werden keine Änderungswünsche geäußert.

---

## Protokoll

### Protokoll der siebten Sitzung

- Ralf Eggert berichtet, dass Christian Praxl in der Teilnehmerliste ergänzt werden muss.
- Rainer Auer merkt an, dass dem Protokoll der siebten Sitzung bei der Darstellung der von Horst Wessiak gegebenen Informationen zum Feinstaub Informationen (insbesondere Quellen, Erläuterungen) beigefügt wurden. Er fordert, dass solche Ergänzungen in der nächsten Sitzung besprochen werden und deutlich gemacht wird, dass die Informationen nicht in der Sitzung gegeben wurden.
  - Ralf Eggert schlägt vor, die Ergänzungen als nachträglich eingefügte Information kenntlich zu machen.
- Ergebnis: Das Protokoll wird mit der Ergänzung verabschiedet. Die nicht in der Sitzung gegebenen Erläuterungen und Quellen werden klar als nachträgliche Hinweise kenntlich gemacht.

### Protokoll der 5. Sitzung

Ralf Eggert berichtet: Zu einer Aussage von Torsten Gruber in der fünften Sitzung gab es noch Abstimmungsbedarf, sodass das Protokoll bisher nicht finalisiert wurde. Nach Abstimmung zwischen Torsten Gruber und Dr. Christian Kaddick soll auf S. 13 ein nachträglicher Hinweis aufgenommen werden (Änderung kursiv):

„Torsten Gruber äußert weiter, dass es für die Bewertung einer Strecke keinen Unterschied macht ob es sich um einen Indikator oder ein Teilkriterium handelt.

*(Nachträgliche Ergänzung durch die Moderation: In einem persönlichen Gespräch zwischen Torsten Gruber und Dr. Christian Kaddick wurde diese Aussage relativiert, da sie nur für Teilkriterien mit nur einem Indikator gültig ist.)“*

Ergebnis: Mit dieser Änderung wird das Protokoll zur fünften Sitzung verabschiedet.

## Aktuelles aus dem Projekt

### Bericht zur FORSA-Umfrage

Christian Tradler berichtet von einer Studie, die vom FORSA-Institut (forsa. GmbH) im Auftrag der Projektleitung durchgeführt wurde (*siehe Folien 5 bis 9*). Es wurden vom 11. Mai bis zum 8. Juni telefonisch 1501 Menschen im Planungsgebiet zum Brenner-Nordzulauf befragt. Der Projektleitung ging es darum, zu erfahren, wie die Menschen im betroffenen Planungsraum über die Planung einer zusätzlichen Strecke denken, wie der Informationsstand in der Bevölkerung sich darstellt und wo z. B. noch Informationsbedürfnis besteht. Die Studie wurde durchgeführt, bevor die Informationsveranstaltungen stattgefunden haben. Auf den Folien 6 bis 9 sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Die Auswertung sowie auch die gestellten Fragen sind auf der Projekthomepage ([https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06\\_PI\\_Forsa-Umfrage.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06_PI_Forsa-Umfrage.pdf)) zu finden. Christian Tradler wertet es als gutes Zeichen, dass zwei von drei Befragten sich für den Verlauf interessieren und acht von zehn Befragten bereits vor den Infoveranstaltungen vom Projekt gehört hatten. 78 Prozent der Befragten sind für den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs. Es wurde jedoch festgestellt, dass sich viele Menschen in der Region mehr Informationen wünschen. Dieser Aspekt wurde auch bei den Informationsveranstaltungen deutlich: Dort wurde mehr Information gewünscht und teils auch geäußert, dass die Vertreter in den Gremien stärker in Kontakt zur Bevölkerung treten müssten.

Es folgt eine **Diskussion über die Umfrage**:

- Rainer Auer kritisiert, dass bei der Umfrage nach der Zustimmung zu einem Ausbau gefragt wurde, obwohl es um einen Neubau geht. Er sagt, dass somit mit missverständlichen Begriffen gearbeitet wurde. Unter einem Ausbau verstehen die Leute die Verbesserung des Bestands. Die DB interpretiere das Ergebnis nun so, dass einem Neubau zugestimmt wurde.
  - Christian Tradler antwortet, dass 83% der Befragten schon vom Projekt gehört haben. Er geht davon aus, dass dadurch überwiegend bekannt ist, dass es um eine Neubaustrasse geht.
  - Christof Langer weist darauf hin, dass 69% der Befragten ein Informationsdefizit sehen, also ggf. nicht über die Art der Maßnahme informiert sind. Es sei manipulativ, wenn die DB Netz AG die Zustimmung zu einem Ausbau als Zustimmung zum Neubau deute.
  - Christian Tradler vertritt die Ansicht, dass aus der Gesamtheit der Fragen hervorging, dass es um eine Neubaustrasse geht.
- Thomas Riedrich berichtet, dass er von Mitgliedern der Bürgerinitiativen angesprochen wurde, die sich über die Umfrage geärgert haben. Er vertritt die Ansicht, dass die Umfrage so aufgebaut ist, dass die Befragten bewusst auf eine Zustimmung zugeleitet werden. Zweck der Um-

frage ist seines Erachtens, die Befürwortung des Ausbaus zu untermauern. Dies sei Manipulation. Er fügt hinzu, dass er in der Sitzung im Rosenheimer Rathaus Christian Tradler gefragt habe, ob es eine Umfrage gibt. Dieser habe gesagt, dass er nichts von einer Umfrage wisse.

- Christian Tradler antwortet, dass er zum damaligen Zeitpunkt die Umfrage noch nicht kannte.

### **Diskussion über das Mitschneiden (Ton) der Sitzung**

- Auf eine Rückfrage von Ralf Eggert sagt Thomas Riedrich, dass er von den Sitzungen mit dem Handy Tonaufzeichnungen erstellt, um Aussagen nachhören zu können.
  - Ralf Eggert weist darauf hin, dass das ohne Zustimmung der anderen Teilnehmer aus Datenschutzgründen nicht erlaubt ist. Wenn alle Teilnehmer zustimmen spricht aus seiner Sicht jedoch nichts gegen eine Tonaufzeichnung.
  - Gabriele Bauer sagt, dass Tonaufzeichnungen nicht üblich sind.
  - Gabriele Bauer, Dr. Hermann Biehler und Anton Wallner finden es problematisch, dass ohne Ankündigung und Zustimmung aufgezeichnet wurde.
  - Anton Wallner und Helmut Cybulska äußern, dass die Mitglieder auch nicht möchten, dass die DB Netz AG mitschneidet und sprechen sich gegen den Mitschnitt aus. Helmut Cybulska weist darauf hin, dass keiner sicher sein kann, dass die Tonaufzeichnungen nicht weitergegeben werden.
  - Theresa Albrecht weist darauf hin, dass im schriftlichen Protokoll nicht alle Aussagen auftauchen und dass lange diskutiert wurde, ob es ein Wortprotokoll gibt. Das Protokoll ist aus ihrer Sicht nicht neutral.
- Ralf Eggert bittet Thomas Riedrich, ab jetzt nicht mitszuschneiden, da mehrere Mitglieder sich gegen den Mitschnitt aussprechen. Thomas Riedrich sagt, dass er im Moment nicht mitschneidet.
- Ralf Eggert greift den Verweis auf die Diskussion um ein Wortprotokoll auf. Ein Argument gegen das Wortprotokoll war, dass es einen offenen Dialog behindern würde, da zu erwarten ist, dass dann die Wortbeiträge der Teilnehmer, einschl. die der DB sehr genau abwogen werden würden. Er fragt, ob es einen allen zugänglichen Mitschnitt geben soll.
  - Dagmar Levin sagt, dass das Argument, die DB müsse sich ihre Worte bei einem Mitschnitt oder Wortprotokoll sehr genau überlegen, nicht gilt: Sie hofft, dass die Vertreter der DB dies ohnehin tun. Sie möchte nicht, dass Mitschnitte einzelner Mitglieder herumgehen. Wenn überhaupt sollte es eine allen zugängliche Aufzeichnung geben.

- Wolfgang Janhsen betont, dass es ein Straftatbestand ist, unangemeldet Mitschnitte zu machen und äußert, dass keiner dies erleben möchte. Er schlägt vor, bei der aktuellen Form des Protokolls zu bleiben und zusätzlich einen offiziellen Mitschnitt zu machen. Dem müssten aber alle jeweils Anwesenden zustimmen.
- Rainer Auer spricht sich für diesen Vorschlag aus.
- Thomas Riedrich sagt, dass er nicht mehr mitschneiden wird. Er sagt, dass er die Mitschnitte für sich selbst als Gedankenstütze erstellt hat, und dass sich bei einigen Situationen gezeigt habe, dass dies sehr wichtig war. Wenn kein Mitschnitt gewünscht ist, dann wird er häufiger um wörtliche Aufnahme ins Protokoll bitten.
  - Ralf Eggert bittet Thomas Riedrich, alle gemachten Mitschnitte zu löschen.
- Ralf Eggert fragt in die Runde, wer möchte, dass ein Mitschnitt erstellt wird, der angehört werden kann, wenn es strittige Punkte gibt.

**Ergebnis:** Zwei der anwesenden Mitglieder sind dagegen. Damit kann kein Mitschnitt erstellt werden.
- Eines der Mitglieder begründet, warum es keinen Mitschnitt möchte: Es sind genügend Menschen im Saal, um Aussagen zu korrigieren, die im Protokoll falsch sind. Das Mitglied sagt, dass es aus dem Gremium aussteigen würde, wenn eine Aufzeichnung erstellt würde.

### Diskussion zur Umfrage (Fortsetzung)

- Ralf Eggert greift die Kritik daran auf, dass in der FORSA-Umfrage von einem Ausbau anstatt einem Neubau die Rede war. Wenn es eine neue Umfrage gibt, dann sollte dies geändert werden.
- Mehrere Mitglieder bezweifeln, dass die Umfrage, die durch die FORSA durchgeführt wurde, repräsentativ für dieses Thema ist. Sie sind mit der Art der Fragestellung der FORSA nicht einverstanden und erklären, dass eindeutig erkennbar wäre, dass als Auftraggeber die DB dahintersteht und dass diese mit der Umfrage ein bestimmtes Ziel verfolge.
  - Brigitte Enghart fragt, wer der Auftraggeber der Umfrage war.
    - Christian Tradler antwortet, dass die Umfrage durch die DB Netz AG in Auftrag gegeben wurde. Die Umfrage wurde durch das FORSA-Institut fachlich und neutral gestaltet. Das FORSA-Institut würde sich nicht darauf einlassen, manipulative Fragen zu stellen.
    - Brigitte Enghart antwortet, dass sie am Aufbau und den Fragen Vorgehensweisen der neuro-linguistischen Programmierung festgestellt hat, die manipulativ

wirken. Dazu gehört z.B., mit vielen Fragen zu beginnen, die mit „Ja“ beantwortet werden.

- Christof Langer fordert, dass zukünftige Umfragen mit den Gremien abgestimmt werden. Da es durch die Gremien eine repräsentative Bürgerbeteiligung gibt sollte nicht unabhängig davon auch nach außen gefragt werden. Rainer Auer schließt sich dem an.
- Dr. Josef Krapf sagt, dass ihm berichtet wurde, dass die Umfrage abgebrochen wurde, nachdem ein Befragter gesagt hatte, dass er die Trasse ablehnt.
- Thomas Riedrich stellt einen Antrag auf ein Meinungsbild, wie die Mehrheit der Gremien die Umfrage sieht (s.u.).
- Gabriele Bauer äußert, dass solche allgemeinen Umfragen ad absurdum geführt werden, wenn die persönliche Betroffenheit da ist. Man weiß noch nicht, wo die Trasse lang geht. Erst wenn das feststeht kann man zum Projekt „ja“ oder „nein“ sagen. Auch die Bürgermeister können aktuell nichts anderes sagen, als dass sie in der eigenen Gemeinde dagegen sind. Es sollte in den Gremien über die konkrete Planung anstatt über Protokolle und Einzelaussagen diskutiert werden.
- Dagmar Levin hält eine solche Umfrage für überflüssig. Sie vertritt die Ansicht, dass der Auftraggeber entscheidet, wie die Umfrage aussieht, auch wenn diese extern durchgeführt wird. Die Umfrage gebe nicht die tatsächliche Stimmung wieder.
- Brigitte Enghart äußert, dass es keine zweite Umfrage braucht.
- Anton Wallner äußert, dass eine Mitarbeiterin im Rathaus befragt wurde und berichtet hat, dass sie die Umfrage nicht als manipulativ empfunden hat. Er betont gleichzeitig, dass das eine Einzelmeinung ist. Er fügt hinzu, dass die Umfrage auch dazu beiträgt, dass die Menschen informiert werden bzw. sich informieren. Nach den Informationsveranstaltungen ist nun bekannt, dass es um eine Neubautrasse geht – ggf. wird sich das Stimmungsbild dadurch verändern.
- Anton Wallner sagt, dass wahrscheinlich die Hälfte der Menschen für das Projekt ist, die andere Hälfte dagegen. Er äußert, dass auch die Veranstaltung in Rohrdorf einseitig war. Es sei klar, dass die DB in ihrem Interesse informiere und andere Akteure in deren.
  - Rainer Auer bittet, eine vermeintlich objektive Umfrage und eine Demonstration auseinanderzuhalten. Er sagt, dass die Darstellung der Ergebnisse der Umfrage in der Presse nicht in Ordnung war.

- Christian Tradler bittet, die Objektivität der Umfrage anhand der Fragen (*nachzulesen unter [https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06\\_PI\\_Forsa-Umfrage.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06_PI_Forsa-Umfrage.pdf)*) nachzuvollziehen. Er sichert zu, dass Fragen, die unklar gestellt wurden, für die nächste Umfrage nachgeschärft werden.
- Brigitte Enghart äußert, dass es Ziel der Umfrage ist, die Welt darüber zu informieren, was die Bevölkerung im Inntal vom Projekt denkt. Das Ergebnis, dass 80% dafür seien, sei offensichtlich falsch.
- Es wird kein Meinungsbild erhoben (*Antrag von Thomas Riedrich s.o.*), da die Kritik an der Umfrage durch die Diskussion deutlich wurde.
- Christian Tradler kündigt an, dass vorgesehen ist, Umfragen auch zukünftig regelmäßig abzuhalten.
  - Gabriele Bauer hält das für falsch.
  - Theresa Albrecht kritisiert, dass zwar die Mitglieder fundiert diskutieren, die Presse dann aber nur Informationen aus der Umfrage abschreibt.
- Dagmar Levin sagt, dass es das selbe ist, der DB fehlende Neutralität vorzuwerfen, wie eine BI als parteiisch zu bezeichnen. Es sei klar, dass jeder ein Interesse habe. Kritische Mitglieder sollten sich deshalb auch gegen die Umfrage äußern.
- Helmut Cybulska wirft ein, dass es in Rosenheim an der Bestandsstrecke viele Menschen gibt, die aktuell stark von Lärm betroffen sind. Rosenheim ist in Lärmbetrachtungen in der höchsten Kategorie eingestuft. Rund 10 000 Menschen leben hinter Lärmschutzwänden und sind trotzdem so stark betroffen, dass die Stadt heute dort keine Wohngebiete mehr ausweisen dürfte. Er appelliert dafür, auch auf den Bestand zu schauen.
- Rainer Auer sagt, es gehe nicht darum, die Trasse von der eigenen Gemeinde wegzuschieben und man solle die Diskussion nicht auf Interessen der eigenen Gemeinde verkürzen.

### Informationen zum Nachlesen

Christian Tradler berichtet, dass in einigen Gremien Informationen zum Nachlesen angefragt wurden (*Folie 10*). Diese werden auch dem Gemeindeforum Rosenheim Süd zur Verfügung gestellt:

- Zahlen und Informationen zu den Projekthintergründen
  - <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>
- Konzept zum Knoten München (K-005-V01 und Prins 2-008-V02)



- Knoten München: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/K-005-V01/K-005-V01.html>
- ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (Bestandteil ist die Truderinger Kurve, Daglfinger Kurve und Truderinger Spange): <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-008-V02/2-008-V02.html>

### **Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen**

Ralf Eggert berichtet von den Informationsveranstaltungen, die in der Region stattgefunden haben (12 Veranstaltungen) bzw. noch stattfinden (2 Veranstaltungen). Die Veranstaltungen waren so aufgebaut, dass es Infostände zu verschiedenen Themen gab. Die Besucher konnten Hintergründe erfahren und die Karten anschauen sowie mit den Mitarbeitern diskutieren. Beim Rausgehen gab es die Möglichkeit, Feedback zu geben. Die Teilnehmerzahl pro Infomarkt lag zwischen 150 und 400. Die Besucher waren recht gemischt, es waren auch jüngere Leute dabei. Die gesamte Öffnungszeit von 16:00 bis 20:00 Uhr wurde genutzt.

Dann stellt Ralf Eggert eine Zusammenfassung der Rückmeldungen von den Informationsveranstaltungen vor (*siehe Folie 12*). Er betont, dass die Rückmeldungen nicht repräsentativ sind. Die Rückmeldungen zur Beteiligung und zum Projekt waren sowohl positiv als auch negativ. Es wurden auch Vorschläge zur Trassenführung gemacht, z.B. wurden häufig Tunnellösungen gewünscht und es wurde Lärmschutz auch am Bestand gefordert. Wichtige Anliegen waren der Schutz der Landschaft im Inntal sowie der Besiedlung im Raum Rosenheim. Die Feedbackwände wurden auch von Vertretern der Presse fotografiert. Auf den Folien 13 bis 19 können Zusammenfassungen von den Feedbacks bei den Infoveranstaltungen nachgelesen werden, zu denen schon eine Auswertung vorliegt.

### **Diskussion**

- Thomas Riedrich berichtet, dass er aus Stephanskirchen gehört hat, dass zu einigen Fragen entweder keine Antworten gegeben oder die Fragen widersprüchlich beantwortet wurden. Es ging um Fragen wie: Wie tief fährt der Tunnel unter der Erde? Wie ist die Brückenhöhe über der Straße und was kommt noch drauf? Ist ein Tunnel ein- oder zweiröhrig und welchen Durchmesser hat er? Was passiert mit dem Abraum?
  - Christian Tradler äußert, dass in der aktuellen Planungsphase detaillierte Angaben noch nicht vorliegen. Die Tiefe von Tunneln und die Brückenhöhe hängen von den Gegebenheiten ab. Ebenso ist es beim Tunneldurchmesser: Es gibt zwar einen Regelquerschnitt, aber am konkreten Fall noch keine Informationen über die Statik. Bahntunnel sind in Deutschland grundsätzlich eingleisig zu planen. Die Mindesthöhe einer Brücke über einer Straße ist in Richtlinien festgelegt.
  - Martin Eckert nennt als groben Richtwert für Tunnel, dass etwa 8m bis 10m Durchmesser je Tunnelröhre gebraucht werden. Wie groß die Röhrenkonstruktion insgesamt wird, hängt u.a. auch von der Geologie und Statik ab.

- Christof Langer fordert, dass solche Grundlagen veröffentlicht werden. Mit den Bauvorgaben, den Maximalgeschwindigkeiten und den Radien müsste eine ungefähre Größenordnung abschätzbar sein, auch für Brücken.
- Christian Tradler erklärt, dass man in der derzeitigen Planungsphase noch keine Planung bezüglich des anfallenden Abraums erstellt hat. Dies erfolgt in einer späteren Planungsphase im Rahmen eines Entsorgungs- und Logistikkonzepts. Daraus werden auch ggf. erforderlichen Zwischenlager für den Abraum ersichtlich.
- Ralf Eggert hält als **Ergebnis** fest: Die DB wird gebeten, ein paar Kerngrößen in die Runde zu geben.
- Bernd Reiter sagt, dass im ausgegebenen Ordner mit den Infomaterialien zu den Verknüpfungsstellen einige Grunddaten vermerkt sind.
- Martin Eckert bestätigt auf Nachfrage, dass die Darstellung der Grobtrassen bei den Tunneln nicht zwischen offener und bergmännischer Bauweise unterscheidet.

### **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**

Ralf Eggert berichtet aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord (*siehe Folie 21*). Die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog wurden dort wie im Gemeindeforum Rosenheim Süd übernommen. Die Information zu den Grobtrassen und zum geologischen Erkundungsprogramm hat analog zum Gemeindeforum Rosenheim Süd stattgefunden.

---

### **Diskussion der Korridore und Grobtrassen**

#### **Fahrplan für die Zusammenarbeit (inkl. Rückfragen)**

- Christian Tradler stellt den Fahrplan für die weitere Beteiligung vor (*siehe Folien 23 bis 25*). Ergänzend zu den Folien erläutert er:
  - *Folie 23*: Aktuell liegen die ersten Entwürfe von Grobtrassen vor. Diese werden diskutiert und es werden Vorschläge für neue Grobtrassen und Varianten aufgenommen.
  - *Folie 24*: Vorschläge und Ideen können eingebracht werden. Beispielsweise wurde ein Einwand der Firma Mefro aus Rohrdorf an die Planer weitergegeben. Solche Hinweise werden gesammelt, dokumentiert und hinsichtlich ihrer Relevanz für den jeweiligen Planungsschritt beurteilt.
- Dr. Josef Krapf fragt, wie lange Vorschläge eingebracht werden können und wie sichergestellt wird, dass die Vorschläge aus dem Forum eine ähnliche Priorität haben wie die Vorschläge der Planer. Daraufhin zeigt Christian Tradler Folie 25 und erläutert:

- *Folie 25*: Bis Ende des Jahres können Vorschläge eingebracht werden – ab 2019 werden diese dann weiterbearbeitet. Die Vorschläge werden vorgestellt und wenn sie als grundsätzlich machbar eingeschätzt werden, als mögliche Varianten in den Grobtrassenplan aufgenommen. Wenn ein Vorschlag nicht aufgenommen wird, dann wird das von den Planern begründet.
- Ralf Exler fragt, wie Varianten eingegeben werden können.
  - Christian Tradler antwortet, dass dies frei entschieden werden kann. Es werden sowohl Texte als auch Skizzen bearbeitet. Wichtig ist, dass Kontaktdaten mitangegeben werden, an den sich die Planer bei Rückfragen wenden können.
- Dr. Josef Krapf fragt, ob die Planer die einzigen sind, die entscheiden.
  - Christian Tradler antwortet, dass die Planer das Fachwissen haben, die Vorschläge zu prüfen. Es geht dabei nicht um Präferenzen, sondern um fachliche Kriterien für die technische Machbarkeit: wenn ein Vorschlag z.B. von den Kurvenradien her nicht umsetzbar ist, dann wird das erläutert. Das Ergebnis der Prüfung wird dann diskutiert.
- Dann erläutert Christian Tradler weiter zu *Folie 25*: Die Analysen und Bewertungen der einzelnen Grobtrassen werden diskutiert. Dazu ist es wichtig, dass die Mitglieder auch lokales Wissen miteinbringen, dass dann berücksichtigt werden kann. Die Planer arbeiten relevante Hinweise ein und geben Rückmeldung. Die Varianten werden anhand der Kriterien des Kriterienkatalogs abgeschichtet. Die letzten ausgewählten Varianten werden dann vertieft beplant.

### **Erläuterung der Verknüpfungsstellen (inkl. Rückfragen)**

Martin Eckert erläutert anhand beispielhafter schematischer Darstellungen die grundsätzliche Funktionsweise der Verknüpfungsstellen. Mit einer Verknüpfungsstelle soll über Weichenverbindungen ein Wechsel der Züge von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke und umgekehrt ermöglicht werden. Auf den Folien in der Präsentation sind zu den Verknüpfungsstellen auch die wesentlichen voraussichtlichen Infrastrukturanpassungen (z.B. notwendige Verlegung von Straßen oder Bestandsstrasse) vermerkt. Bei der Trassenbewertung werden die Anpassungen anderer technischer Infrastrukturen als Teilkriterium abgeschätzt und mitbewertet.

*Nachträglicher Hinweis: Schematische Darstellungen aller Verknüpfungsstellenvarianten sind in der beiliegenden Präsentation enthalten (siehe Folien 26 bis 35).*

- Verknüpfungsstelle Reischenhart, *Folie 26*: Die Verknüpfungsstelle Reischenhart erscheint auf der Grobtrassenkarte sternförmig. Die Neubaustrecke wird hier an der Autobahn entlanggeführt, nach Norden bleibt sie entweder an der Autobahn oder geht Richtung Bad Feilnbach weiter. Die bestehende Bahnstrecke ist im Schema blau dargestellt und liegt ebenerdig (auf

Ebene 0). Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einem Einschnitt (Ebene -1) und wird von der Bestandsstrecke überquert. An der Verknüpfungsstelle würde die Neubaustrecke (im Schema orange) ebenfalls im Einschnitt, voraussichtlich aus technischen Gründen etwas tiefer, neben die Autobahn gelegt. Damit jeweils von beiden Richtungen von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke gewechselt werden kann und umgekehrt, werden insgesamt vier Verbindungen zwischen den Gleisen benötigt (im Schema rot). Ein „links abbiegender“ Zug könnte von der Bestandsstrecke aus Rosenheim rechts ausgefädelt werden und dann über die Autobahn und die bestehende Bahnstrecke (auf Ebene 1) und wieder hinunter an die Neubaustrecke in Richtung Schaftenau geführt werden. Auch ein Zug, der auf der Bestandsstrecke aus Richtung Kiefersfelden kommt und auf die Neubaustrecke Richtung München möchte, würde auf Ebene 1 die Bestands- und Neubaustrecke überqueren. Die Züge von der Neubaustrecke aus München in Richtung Bestand nach Kiefersfelden und von der Neubaustrecke aus Schaftenau in Richtung Bestand nach Rosenheim können ohne Überquerung der Bestandsstrecke jeweils über Weichen und Gleise direkt seitlich der Strecken wechseln („rechts abbiegen“). Die Geradeausfahrt auf der Neubaustrecke und auf der Bestandsstrecke ist jeweils ohne Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Zusätzlich werden noch Weichen vorgesehen, um im sog. Gleiswechselbetrieb z.B. im Störfall von einem Gleis auf das Gegengleis wechseln zu können (im Schema rote Weichenverbindungen außerhalb der gelben Markierung). Die gelbe Markierung im Schema zeigt den Bereich, der auch auf der Karte gelb markiert ist. In der Karte liegen zwei Varianten übereinander, sodass scheinbar ein Stern mit fünf Zacken entsteht – in Wirklichkeit gäbe es jedoch immer nur vier Äste.

- Johann Hamberger fragt, ob es Vorgaben für die Mindestgeschwindigkeit an den abzweigenden Ästen gibt. Martin Eckert antwortet, dass die abzweigenden Gleise nicht so schnell sein müssen, weil man auf der Bestandsstrecke dann langsamer weiterfährt. Sie werden für maximal 160 km/h geplant.
- Dagmar Levin fragt, wie viel Fläche die Verknüpfungsstelle Reischenhart braucht. Martin Eckert antwortet, dass das noch nicht bekannt ist. Bisher wurde nur eine ungefähre Länge abgeschätzt und in den Grobtrassenplan eingezeichnet. Helmut Cybulska sagt, dass die Länge laut Karte ungefähr 3,5 km beträgt. Martin Eckert betont, dass es sich um eine ungefähre Größenordnung handelt, die je nach Gestaltung der Verknüpfungsstelle auch anderes ausfallen könnte.
- Auf eine Frage hin erklärt Martin Eckert, dass die Verbindungen grundsätzlich auch als Tunnel denkbar wären. Die räumliche Ausdehnung einzelner Äste wäre dann aber größer, weil die Höhenunterschiede größer wären.

- Christian Kaddick fragt, was passiert, wenn die Autobahn nicht im Keller (*auf Ebene -1*) liegt. Martin Eckert erklärt, dass die Autobahn im Bereich der Kreuzung mit der Bestandsstrecke bereits heute im Einschnitt liegt.
- Ralf Eggert lädt die Mitglieder ein, Fragen zu den Folien gerne noch im Nachgang zu übermitteln.
- Verknüpfungsstelle Breitmoos, *Folie 34*: Die Verknüpfungsstelle Breitmoos liegt bei Flintsbach. Für die Verknüpfungsstellen braucht man ein möglichst gerades Gleisstück, damit die schnellen Weichenverbindungen eingebaut werden können. Die Planer haben daher versucht, an der Bestandsstrecke Stellen zu finden, die auf ausreichender Länge gerade sind. Wo das nicht der Fall ist wurde geschaut, ob die Bestandsstrecke begradigt werden kann. Bei Breitmoos ist das nicht möglich, u.a. weil Wohnhäuser an der Strecke stehen. Daher ist die Idee, die Bestandsstrecke an dieser Stelle zu verlegen. Die Neubaustrecke würde bei dieser Variante an der Autobahn entlanggeführt werden. Die Bestandsstrecke würde neben die Neubaustrecke gelegt. Eines der beiden verlegten Bestandsgleise würde vor der Verknüpfungsstelle mit einer Über-/Unterführung auf die andere Seite der Neubaustrecke wechseln. Es liefe dann ein Stück parallel zur Neubaustrecke und würde danach wieder zurückwechseln. Dadurch könnten die Weichen so angeordnet werden, dass alle Fahrbeziehungen ohne Kreuzung des Gegengleises möglich wären. Ein Wechsel auf das Gegengleis wäre trotzdem auch möglich – z.B. für den Störfall. Mit der Verlegung der Bestandsstrecke würden auch zwei Bahnhöfe (Station Brannenburg und Flintsbach) mitverlegt werden. Die heutige Bestandsstrecke zwischen Fischbach und Brannenburg würde dann stillgelegt werden.

Bei der Bewertung dieser Grobtrassenvarianten werden sowohl die Verlegung als auch die Stilllegung mit berücksichtigt.

### **Allgemeine Diskussion und Fragen zu den Grobtrassen**

- Christof Langer äußert, dass sich die Diskussionen um die Verknüpfungsstellen und auch an den drei möglichen Innbrücken an der Höhenentwicklung erhitzen. Im engen Tal sind die Brücken und Verknüpfungsstellen heftige Bauwerke. Er fordert, dass noch vor der Sommerpause exemplarisch gezeigt wird, wie so etwas aussieht. Er äußert, er sehe keine Alternative zu Innbrücken.
  - Martin Eckert antwortet, dass die derzeit noch grobe Planungstiefe für konkrete Höhenangaben nicht ausreicht, dass es aber einige Regelmäße für lichte Brückenhöhen gibt, die als Orientierungswerte angegeben werden könnten. Daraus allein lässt sich die Höhenentwicklung einer Bahntrasse aber nicht ableiten. Es stellt sich z.B. an jeder

Kreuzung mit einer Straße die Frage, ob die Bahn die Straße überquert oder unterquert, ob die Straße verlegt wird, abgesenkt wird, angehoben wird oder bleibt, wo sie ist. In Bezug auf die Höhenentwicklung der Bahntrasse muss wegen der begrenzten Längsneigung nicht nur eine einzelne Stelle angeschaut werden, sondern immer ein längerer Trassenabschnitt.

Bei den Innbrücken müssen Mindesthöhen zur Gewährleistung des Hochwasserabflusses beachtet werden, es können aber aufgrund anderer örtlicher Zwangspunkte auch höhere Brücken notwendig werden.

- Thomas Riedrich weist darauf hin, dass es bereits zu Demonstrationen kommt und dass den Menschen die Landschaft wichtig ist. Christof Langer ergänzt, es sei legitim, dass die Bürger frühzeitig wissen möchten, wie ein Bauwerk aussähe.
  - Christian Tradler sagt, dass keine Planungsschritte übersprungen werden können, man aber ggf. ein Beispiel aus einem anderen Kontext oder ein Schema zeigen könnte. Martin Eckert fügt hinzu, dass die Grobtrassen zunächst in der momentan vorliegenden Planungstiefe verglichen werden. Verbleibende Varianten werden dann für die weitere Trassenauswahl konkreter geplant.
  - Ralf Eggert sagt, dass nach außen nicht der Eindruck vermittelt werden sollte, es sei etwas bereits fest geplant.
  - Dieter Börner sagt, dass er sich das Bauwerk auch so vorstellen kann.
  - Johann Hamberger fragt, warum das Bauwerk nicht z.B. in einem Foto vom Mangfalltal dargestellt wird.
  - Martin Eckert antwortet, dass es dafür noch zu früh ist, weil es auch dort noch zu viele denkbare Varianten mit Tunneln, Brücken etc. gibt.
- **Ergebnis:** Martin Eckert und die DB Netz AG überlegen, wie Brücken dargestellt werden können (z.B. Regelschnitte, ohne diese konkret für einen Punkt zu definieren).
  - Thomas Riedrich berichtet, dass es in einem der Foren im Inntal eine Diskussion darüber gab, dass neben der Autobahn eine neue Spur entstehen soll. Er fragt, was es damit auf sich hat und ob das der Idee widerspricht, die Trasse neben der Autobahn zu führen.
    - Martin Eckert antwortet, dass es im Bundesfernstraßengesetz Anbaubeschränkungen bzw. Anbauverbote für bauliche Anlagen gibt, die innerhalb bestimmter Abstände an Bundesfernstraßen errichtet werden sollen Diese Beschränkungen werden im Einzelfall mit der Autobahndirektion abgestimmt.

- Die mit der Autobahn gebündelten Trassenvarianten werden so nah wie möglich an die Autobahn gelegt; weiteres ist abhängig von der Abstimmung mit der Autobahndirektion. Eine konkrete Ausbauabsicht für die Inntal-Autobahn ist den Planern derzeit nicht bekannt
- Dr. Josef Krapf fragt, warum einige Varianten eine Anbindung nach Rosenheim haben und andere nicht. Er fragt weiter, ob es Informationen zu Verladestellen gibt.
  - Christian Tradler antwortet, dass es im Rahmen der Planungen zum Brenner-Nordzulauf keine Planungen für Verladestellen gibt. Er kann keine Aussage dazu treffen, ob es ansonsten Bestrebungen gibt, ein Terminal zu planen.
  - Dr. Josef Krapf äußert, dass ein Terminal von hoher Relevanz ist, da es eine große Raumwirkung hat. Außerdem braucht es Verladestationen, um die Züge zu beladen.
  - Zu der Frage nach den Anbindungen erklärt Martin Eckert, dass sie für diejenigen Grobtrassen gedacht sind, die ansonsten südlich von Rosenheim keine Verknüpfung mit der Bestandsstrecke hätten.
  - Dr. Josef Krapf stellt fest, dass bei den Lösungen mit Anbindung ein Wohngebiet eingekesselt würde.
- Ralf Eggert fragt in die Runde, ob es Informationen dazu gibt, ob jemand ein Terminal plant.
  - Christin Tradler sagt, dass es in München und Verona große Verladestationen gibt. Am Abschnitt Grafing bis Schafftenau plant die DB Netz AG keine Terminals oder sonstige Verladebahnhöfe.
  - Ralf Eggert betont, dass damit nicht gesagt ist, dass dort niemals (z.B. von Dritten) ein Terminal gebaut wird.
  - Rainer Auer fordert, dass bis zur nächsten Sitzung in Erfahrung gebracht wird, ob bei der DB eine Verladestation geplant wird.
  - Wolfgang Janhsen bietet an, IHK-intern nachzufragen, ob etwas geplant wird. Er weist jedoch darauf hin, dass es beim Brenner-Nordzulauf um Güterfernverkehr geht. Es ist für Speditionen nicht sinnvoll, im Inntal auf die Schiene zu verladen, dann durch den Tunnel zu gehen und danach wieder auf die Straße zu verladen. Nach dem letzten ihm bekannten Stand ist das nächste Terminal in München.
  - Christian Tradler präzisiert, dass es um langlaufende Züge geht, die mehrere hundert Kilometer fahren – und nicht schwerpunktmäßig etwa um eine rollende Landstraße.



- Helmut Cybulska sagt, dass es in Rosenheim eine brachliegende Anbindung gibt, die theoretisch zukünftig genutzt werden könnte, um über den Bestand Güter auf die Neubaustrecke zu schicken.
- Christof Langer ergänzt, es sei wichtig, nicht nur darüber zu diskutieren, was die DB Netz AG plant, sondern zu diskutieren, was der DB Konzern und andere Akteure im Bahnverkehr planen. Es sei nicht sinnvoll, Vorstellungen hierzu auszublenden.
- **Ergebnis:** Es wird DB-intern und IHK-intern nachgefragt, ob Bestrebungen für den Bau von Verladestationen bestehen.
- Theresa Albrecht fragt, wie viele Güter von der Straße verlagert werden würden. Sie hat gehört, dass die meisten LKW-Verkehre kurze Distanzen abdecken.
  - Wolfgang Janhsen äußert, dass dies eine Henne-Ei-Problem ist: Mangels Strecke gibt es auch keine langen Verkehre. Er fragt IHK-intern dazu nach.
  - Ralf Eggert verweist für Hintergrundinformationen auf die Präsentation zu den Projekthintergründen (zu finden unter: <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>)
- Bernhard Huber fragt, ob der Güterverkehr aus Salzburg nach Innsbruck über München und Verona fahren würde.
  - Christian Tradler verneint dies und sagt, dass es auch in Salzburg ein Terminal gibt. Die Terminalstandorte sind in der Präsentation zu den Projekthintergründen (zu finden unter: <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>, S. 8) sichtbar.
- Thomas Riedrich fragt, was es mit dem Begegnungsverbot für Güter- und Personenzüge auf sich hat.
  - Ralf Eggert sagt, dass sich dieses nur auf Tunnel bezieht.
- Thomas Riedrich fragt, was der Stand bei der Planung der Variante in Richtung Freilassing ist, die von Alexander Dobrindt ausgeschlossen wurde. Er berichtet, dass Torsten Gruber dazu gesagt habe, dass die Planung beendet werden muss. Es sollte vor der weiteren Diskussion der Korridore klargestellt werden, ob es eine Anbindung nach Freilassing gibt.



- Christian Tradler berichtet, dass der Korridor nicht weiter beplant, sondern qualifiziert abgeschlossen wird. Aktuell geht es um die Trassenauswahl Richtung München und es werden keine Überlegungen angestellt, Richtung Freilassing anzubinden. Überlegungen des Bundes, was weiter mit der abgeschlossenen Planung vorgesehen ist, sind dem Projektteam nicht bekannt.
- Thomas Riedrich beantragt, die Planungen und den qualifizierten Abschluss zur Anbindung in Richtung Freilassing zu sehen.
- Rainer Auer fragt, welche Steigung in Italien die Gütergleise haben. Wenn in Italien der Personenfernverkehr vom Güterverkehr getrennt ist, dann müssten südlich des Brennerbasistunnels vier Gleise (zwei Gütergleise, zwei Personengleise) zusammenlaufen.
  - **Ergebnis:** Christian Tradler nimmt die Frage mit und erkundigt sich.

### **Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge**

Martin Eckert gibt einen kurzen Überblick über bereits eingegangene Vorschläge zu den Trassen (*siehe Folien 36 und 37*). Ergänzend zu den auf den Folien aufgeführten Punkten erläutert er, dass an den Infoständen mehrfach auch eine durchgängige Tunnellösung vorgeschlagen wurde. Dies wäre zumindest im Bereich der Verknüpfungsstellen nicht möglich, da Tunnel in Deutschland aus Sicherheitsgründen grundsätzlich eingleisig zu planen sind und somit die für eine Verknüpfung notwendigen Weichenverbindungen zwischen den Streckengleisen nicht möglich wären. Die an eine Verknüpfung anschließenden Strecken könnten aber je nach örtlichen Verhältnissen auch im Tunnel angeordnet werden.

### **Ausgabe gedruckter Pläne**

*Die Mappen mit den Plänen und Schemata der Verknüpfungsstellen wurden zum Beginn der Sitzung verteilt.*

Christian Tradler erklärt, dass in den Ordnern, die zu Beginn der Sitzung verteilt wurden, Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten, die Darstellung der Grobtrassenvarianten (Luftbild und topografische Karte) sowie Schemata der Verknüpfungsstellen enthalten sind. Diese Darstellungen sind auch online abrufbar. (*Nachträglicher Hinweis: Das gilt bisher nicht für die Karte der Grobtrassenentwürfe auf der topografischen Karte. Es wird aktuell noch geprüft, ob auch die topografische Karte online veröffentlicht werden kann.*)

---

### **Abschluss/Termine**

Ralf Eggert schließt die Sitzung und dankt für die Teilnahme. Die Termine für die kommenden Gemeindeforen wurden per Mail an alle Mitglieder gesendet. Die nächste Sitzung findet am 27.9. um 18:30 Uhr in Riedering statt.

*Ergebnisse der Sitzung (nachträglich durch die Moderation erstellte Zusammenfassung aus den im Laufe der Sitzung festgehaltenen Ergebnissen):*

- *Das Protokoll zur siebten Sitzung wurde mit einer Ergänzung (Aufnahme von Christian Praxl in der Teilnehmerliste) verabschiedet. Die nicht in der Sitzung gegebenen Erläuterungen und Quellen werden klar als nachträgliche Hinweise kenntlich gemacht. Das Protokoll zur fünften Sitzung wurde ergänzt um einem Hinweis zu der Aussage von Torsten Gruber verabschiedet.*
- *Die Ergebnisse der FORSA-Umfrage wurden vorgestellt und es wurde über die Umfrage diskutiert. Es wurden Feedbacks von den Informationsveranstaltungen vorgestellt. Es wurde zum Stand im Gemeindeforum Rosenheim Nord berichtet.*
- *Es wird auch zukünftig keine Tonaufzeichnung der Sitzungen erstellt.*
- *Es wurde ein Fahrplan für die weitere Zusammenarbeit vorgestellt. Die Funktionsweise der Verknüpfungsstellen wurde exemplarisch an zwei Beispielen erläutert. Es wurde ein Überblick über eingegangene Vorschläge zu den Trassen gegeben.*
- *Die DB wurde gebeten, ein paar Kerngrößen zu Bauwerken und Tunnels in die Runde zu geben.*
- *Martin Eckert und die DB Netz AG überlegen, wie Brücken dargestellt werden können (z.B. Regelschnitte, ohne diese konkret für einen Punkt zu definieren).*
- *Es wird DB-intern und IHK-intern nachgefragt, ob Bestrebungen für den Bau von Verladestationen bestehen.*
- *Christian Tradler bringt in Erfahrung, wie der Brenner-Südzulauf geplant wird (Steigung, Geschwindigkeit, Anzahl der Gleise).*

*Nachträglich eingefügt: Zur Erinnerung die bereits per Mail versendeten Termine:*

- *September: 27.09.2018 um 18:30 Uhr*
- *Oktober: 22.10.2018 um 18:30 Uhr*
- *November: 26.11.2018 um 18:30 Uhr*
- *Januar: 22.01.2019 um 18:30 Uhr*

## Anlagen

- Präsentation zur achten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 18.7.2018

# GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

## 8.SITZUNG

18.07.2018, BAD FEILNBACH

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 8. Sitzung

### ❖ Begrüßung

### ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung

### ❖ Aktuelles aus dem Projekt

- Aktuelles
- Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord

### ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen

- Information und Diskussion
- Ausgabe gedruckter Pläne

### ❖ Abschluss/Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung**
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
  - Information und Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
  - Aktuelles
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
  - Information und Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine



# Aktuelles aus dem Projekt

## FORSA-Umfrage

### Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

### Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

### Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

### Stichprobengröße und Zusammensetzung

- ❖ 1.501 Befragte in Deutschland (1.294) und Österreich (207)

### Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

### Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main



# FORSA- Umfrage

## Summary (1/4)

- ❖ Von den untersuchten Aspekten, die in Zusammenhang mit dem LKW-Verkehr im Inntal stehen, empfinden  
84 Prozent der Befragten Staus und Verkehrsbehinderungen als sehr / eher störend, 68 Prozent die Abgase und 56 Prozent den Lärm. Bürger in Österreich empfinden alle Aspekte als noch störender als Bürger in Deutschland.
- ❖ 84 Prozent der Befragten geben an, die Auswirkungen des LKW-Verkehrs seien sehr / eher belastend. Lediglich 15 Prozent meinen, dass die Auswirkungen eher nicht oder überhaupt nicht belastend seien.
- ❖ Die deutliche Mehrheit (87 %) ist der Auffassung, dass sich an der Gestaltung des Güterverkehrs im Inntal etwas ändern solle. In österreichischen Teil des Planungsraumes sprechen sich sogar 96 Prozent für eine Änderung aus.
- ❖ **Über das Vorhaben, die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner auszubauen, haben acht von zehn Befragten (83 %) bereits gehört.**

# FORSA- Umfrage

## Summary (2/4)

- ❖ **Zwei Drittel der Befragten (64 %) interessieren sich sehr / eher stark dafür, welchen Verlauf die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner nehmen soll. 36 Prozent sind an der Diskussion darüber eher wenig (30 %) oder überhaupt nicht (6 %) interessiert.**
- ❖ Knapp sechs von zehn Bürgern (57 %) haben sich zum Ausbau bereits eine Meinung gebildet. 43 Prozent noch nicht. Diejenigen, die sich eine Meinung gebildet haben, sind sich dieser Meinung mehrheitlich sehr / eher sicher.
- ❖ **Das Meinungsbild zum Ausbau der Eisenbahnstrecke ist unter den befragten Bürgern eindeutig: 78 Prozent sind für den Ausbau (in Österreich sogar 94 %), 13 Prozent sind dagegen (2 % in Österreich). Der Rest (9 %) gibt an, dies derzeit nicht beurteilen zu können.**
- ❖ Hinsichtlich der Informationen zum Ausbau besteht aus Sicht der Bürger ein Defizit. Lediglich jeder Vierte meint dass es genug Informationen gibt. Die Mehrheit (69 %) ist der Meinung, es sollte mehr informiert werden. Besonders interessiert sind die Bürger am konkreten Verlauf der Strecke, Terminen wie Baubeginn und Fertigstellung, den Kosten bzw. der Finanzierung und dem aktuellen Stand der Planungen.

# FORSA- Umfrage

## Summary (3/4)

- ❖ **Sehr / eher wichtige Informationsmöglichkeiten sind aus Sicht der Bürger Informationen der Stadt oder Gemeinde, Pressartikel in der Zeitung, das Radio, aber auch Informationen von Bürgerinitiativen und persönliche Gespräche.**
  
- ❖ Zustimmungswerte von 90 Prozent und mehr entfallen auf die folgenden Aussagen:
  - Es ist mir wichtig, dass die Bahn den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Dialog mit den Menschen in der Region plant (95 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  - Gütertransport auf der Schiene ist wesentlich umweltfreundlicher als Gütertransport auf der Straße (91 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  - Die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene ist längst überfällig (90 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  
- ❖ Der Aussage „Die Belastungen durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke wären mir zu groß. Es soll besser alles so bleiben, wie es ist“ stimmen hingegen nur 21 Prozent der Befragten insgesamt und sogar nur acht Prozent der Befragten österreichischen Teil des Planungsraumes zu.

# FORSA- Umfrage

## Summary (4/4)

- ❖ In der Frage der Streckenführung ist es den Bürgern sehr / eher wichtig, dass die Lärmbelästigung durch die Züge für die Anwohner möglichst gering ausfällt (96 %), dass der Arten- und Naturschutz gewährleistet wird (92 %) und dass Erholungsgebiete möglichst wenig beeinträchtigt werden (90 %).

## Aktuelles aus dem Projekt

### Allgemeine Informationen zu den Projekthintergründen und zum Knoten München

In anderen Gremien wurden allgemeine Informationen zum Nachlesen angefragt, dazu:

#### ❖ Zahlen und Informationen zu den Projekthintergründen

- ❖ <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>

#### ❖ Konzept zum Knoten München (K-005-V01 und Prins 2-008-V02)

- ❖ Knoten München: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/K-005-V01/K-005-V01.html>
- ❖ ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (Bestandteil ist die Truderinger Kurve, Dagfinger Kurve und Truderinger Spange): <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-008-V02/2-008-V02.html>

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

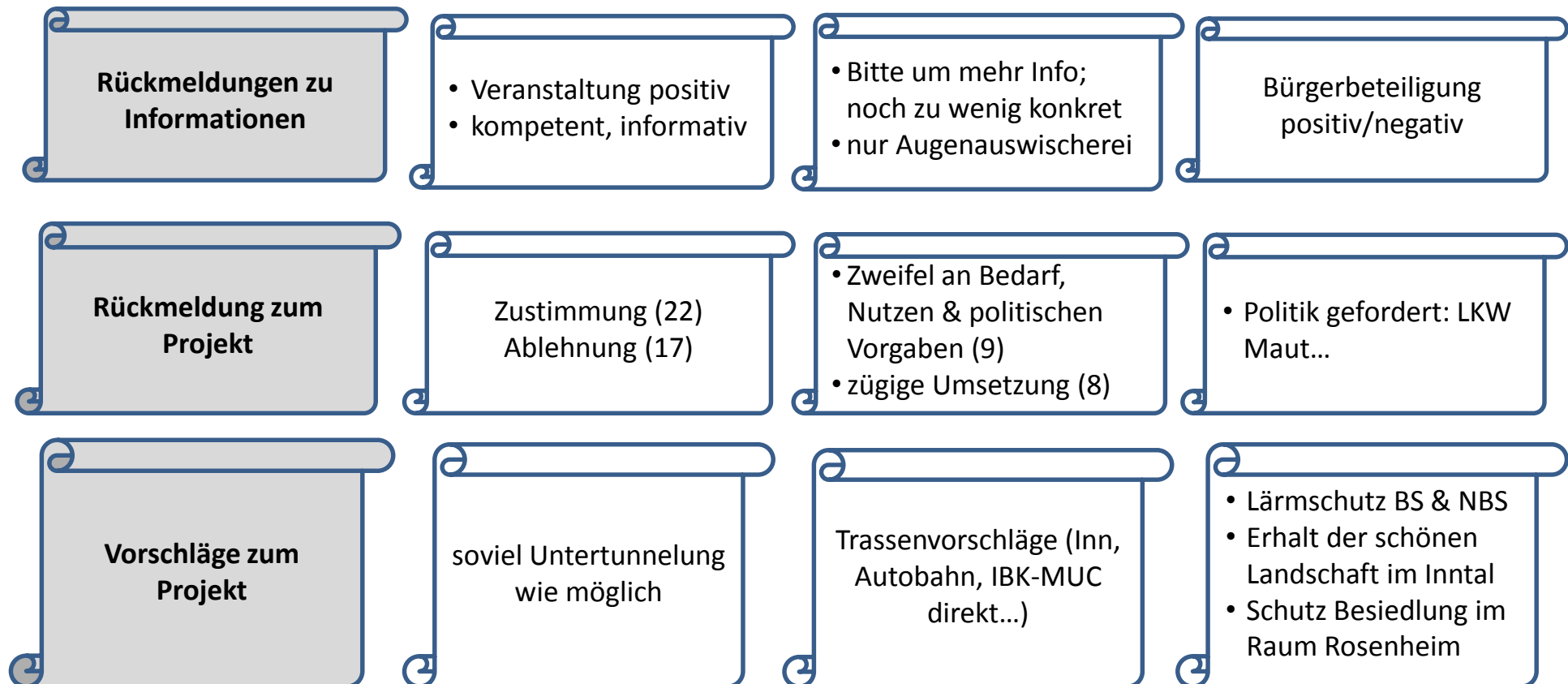
## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
  - Aktuelles
  - **Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen**
  - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
  - Information und Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

Grober Überblick zu angesprochenen Themen am Feed-back Stand (6 Termine)



# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, schnelle Umsetzung nötig (3)
- Pkw-Maut erhöhen, vorhandene Kapazitäten ausschöpfen, Subventionen für Transporte abbauen, Bestand modernisieren (6)
- Naturschutz, Lärmschutz muss gegeben sein, Bodenbelastung, Bauzeit (13)
- Info zu früh, Planung muss weitergehen, Gutachten, Bedarfszahlen (5)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Reine Märchenstunde, Bau beginnt schon nächstes Jahr, Alibiveranstaltung (5)
- Völliger Wahnsinn, Heimatzerstörung, Beton-Rennstrecke, wo ist die Politik?(7)



# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, auch wenn nicht immer für geplante Umsetzung (9)
- Bedarf wird in Frage gestellt (7)
- Fragen wurden nicht beantwortet (3)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Alibiveranstaltung, Augenauswischerei, Lügen, erschreckend, Verkaufsveranstaltung (9)

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

- + Informativ, umfangreiche Bürgerbeteiligung, Umsetzung soll zügig erfolgen (9)
- Grünstreifen zwischen Kolbermoor und Bad Aibling beachten (4)
- Preisstruktur ändern, Verlagerung der Güter auf Schiene wird angezweifelt, Bestand (4)
- Forderung Untertunnelung (13)
- Ablehnung, Trasse nicht durch Kolbermoor (9)
- Variante Innsbruck – München (2)

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

- + Projekt soll vorangetrieben werden, Planungen sollen zügig weitergehen, gute Information (13)
- Lärmschutz beachten bzw. zusätzlicher Lärm wird befürchtet (2)
- Offene Trassierung Morsbach bzw. grundsätzlich abgelehnt (23)
- ? Verknüpfung in Langkampfen notwendig
- ? Kostenaufteilung AUT/D

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

- + Gute und kompetente Information, Website informativ, noch mehr Information gewünscht (12)
- Viele Trassierungsvorschläge: bestehende Trasse ausbauen, mit Autobahn bündeln plus Lärmschutz, Tunnel Samerberg, Untertunnelung gesamtes Inntal, Trasse auf der Ostseite, Sulzbergtunnel, Tunnel Karwendel, Var. Sattelberg, Steinkirchen, ... (31)
- Nahverkehr beachten (2)
- Lärmschutz Bestandstrecke verbessern, Bahnhof Brannenburg nicht verlegen, Informationen zu unkonkret, Zerschneidung der Landschaft (5)
- ? Nutzen, Zahlen Verkehrsaufkommen, unendliches Wachstum?



# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

- + sachliche und kompetente Information, gutes Trassenauswahlverfahren (7)
- Lärmschutz in Erl berücksichtigen (2)
- Soviel Untertunnelung wie möglich (4)
- Neubeuern Ost abgelehnt, Samerberg/Sattelberg besser (1)
- Kein Bedarf (7), Trassen stehen schon fest (1)
- Wertminderung Hausbestand (1)

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

### INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

- + Gute, informative Veranstaltung, alle Fragen beantwortet, kompetente Ansprechpartner(6)
- Bedarf wird in Frage gestellt (4)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Erschüttert über Planungen, Alibiveranstaltung, Ablehnung (4)

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
  - Aktuelles
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
  - Information und Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

## Aktuelles aus dem Projekt

### Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord

**Alle Gemeindeforen sind nun auf einem Stand.**

- ❖ Eine Geschäftsordnung für beide Gemeindeforen im EPR
- ❖ Identischer Kriterienkatalog für beide Gemeindeforen im EPR
- ❖ Information zu den Grobtrassen und zum geologischen Erkundungsprogramm hat analog zum Gemeindeforum Rosenheim Süd stattgefunden



# Gemeindeforum Rosenheim Süd

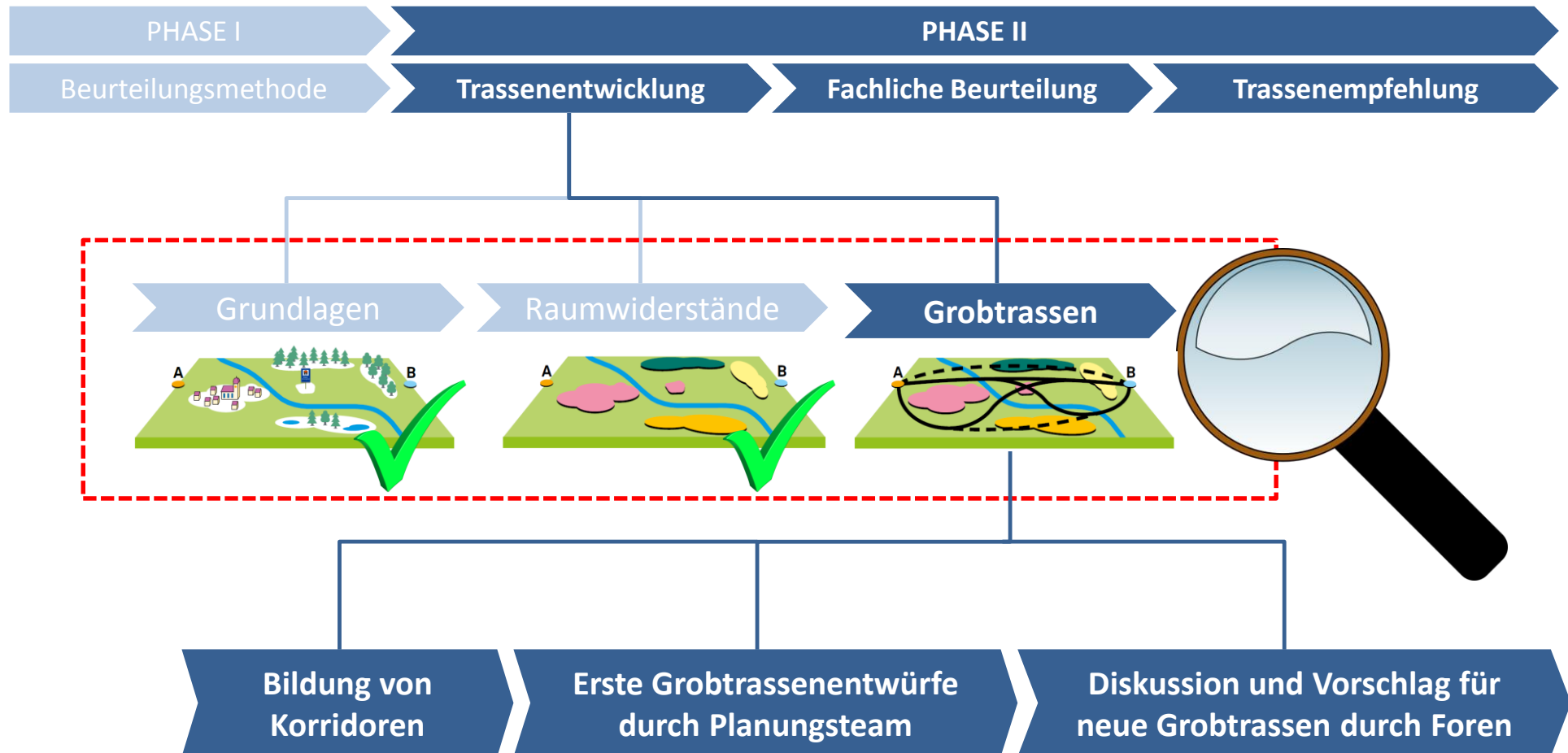
## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- ❖ **Diskussion der Korridore und Grobtrassen**
  - **Information und Diskussion**
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

# Diskussion der Korridore und Grobtrassen

## Fahrplan Zusammenarbeit

### Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen



## Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

### Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für  
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren  
und reduzieren

### Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

- Vorschläge/Ideen einbringen für mögliche, alternative Grobtrassen
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

### Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Vorschläge werden von den PlanerInnen geprüft; sie geben eine erste Einschätzung ab, ob diese Vorschläge in der weiteren Planung aufgenommen werden oder nicht
- Hinweise werden aufgenommen, dokumentiert und hinsichtlich deren Relevanz für den jeweiligen Planungsschritt beurteilt (derzeit Grobtrassenplanung).

## Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

### Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für  
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren  
und reduzieren

### Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

- Diskussion über Analysen & Bewertung der einzelnen Grobtrassenabschnitte hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

### Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Einarbeitung von Rückmeldungen und Aktualisierung Grobtrassenkarte
- Fachliche Analyse & Bewertung der Grobtrassen nach dem Kriterienkatalog
- Reduktion der Anzahl von Grobtrassenvarianten; Festlegung jener Trassenvarianten, die detaillierter geplant werden
- Vertiefte Planung der ausgewählten Varianten

## Verknüpfungsstelle Reischenhart

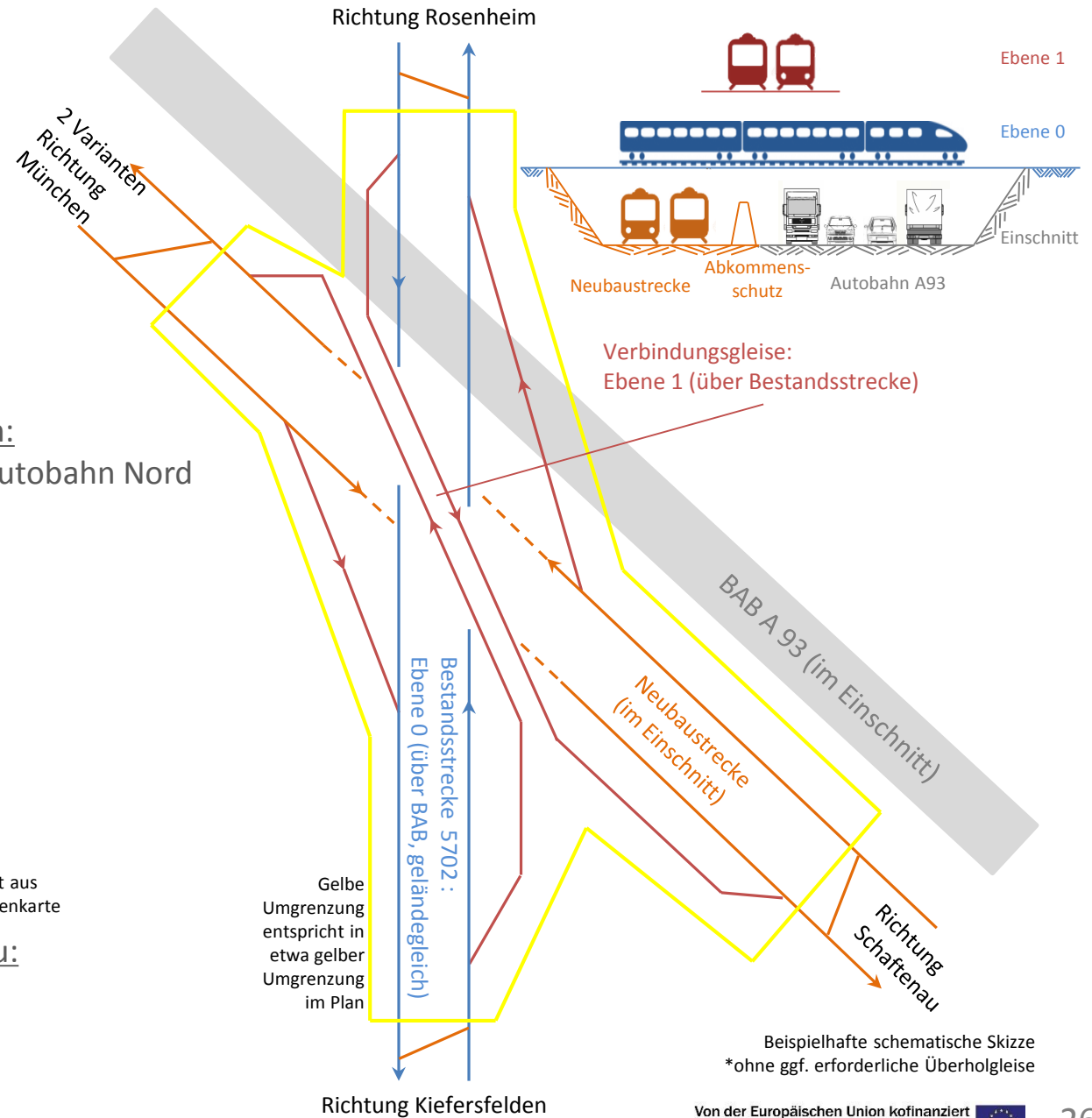
Infrastrukturanpassungen  
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /  
St2363 und Anpassung Anschlussstelle  
Reischenhart

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:  
Variante Bad Feilnbach, Varianten Bundesautobahn Nord



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:  
Variante Breitmoos



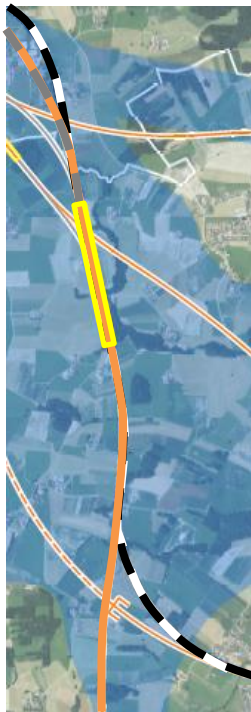
Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

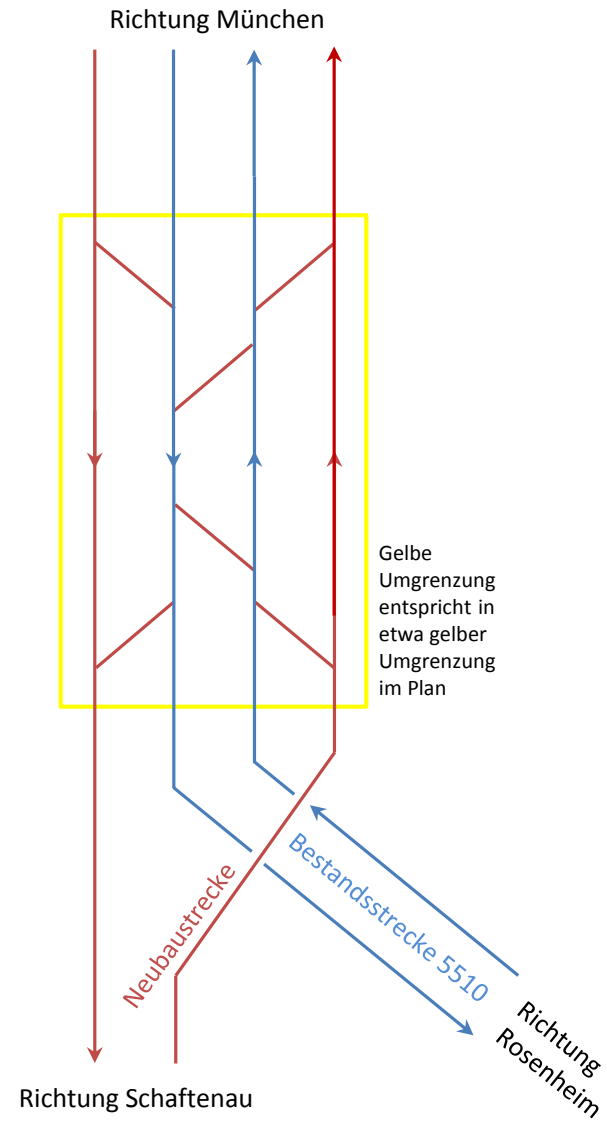
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Riedenbach



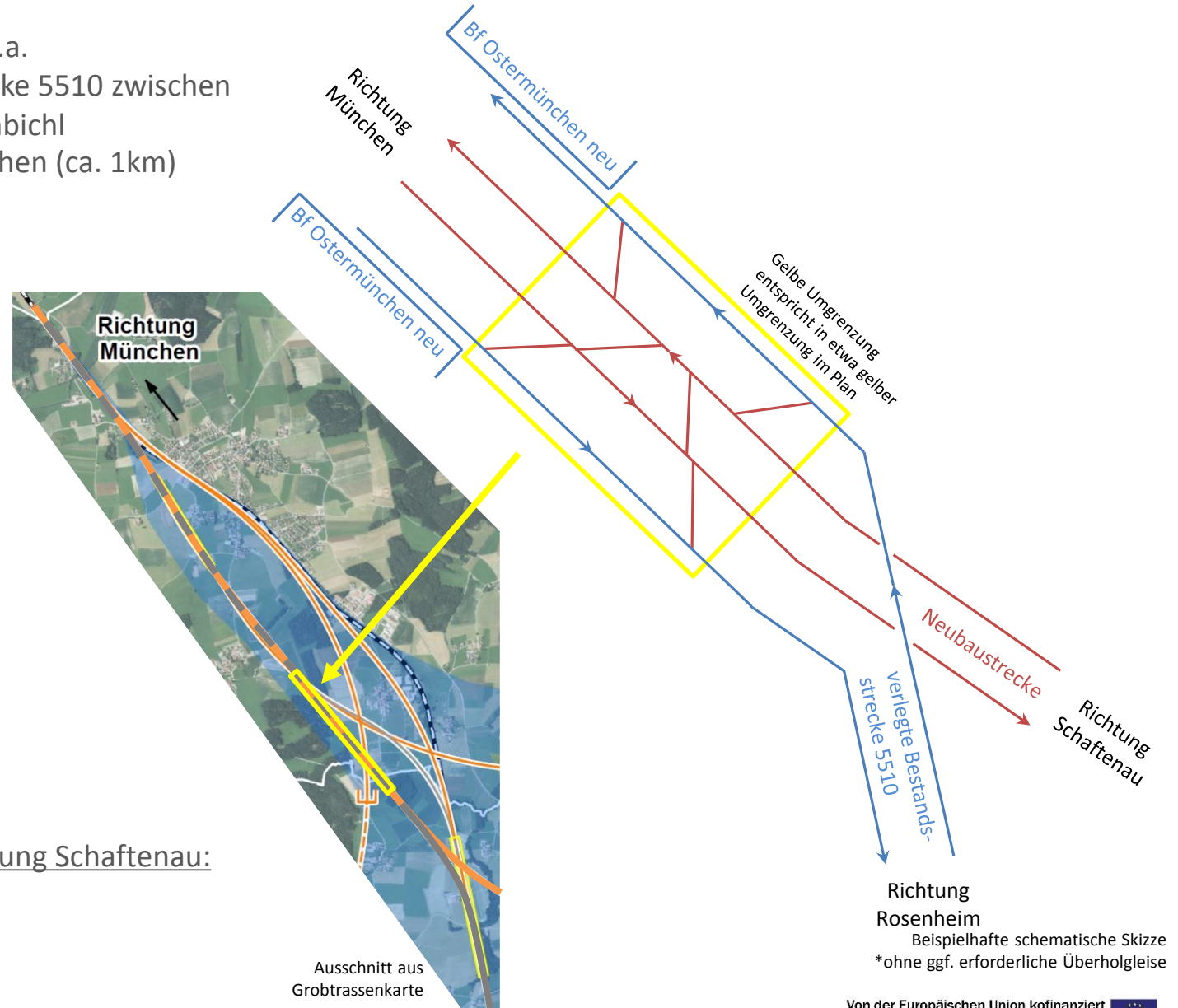
Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Mintsberg

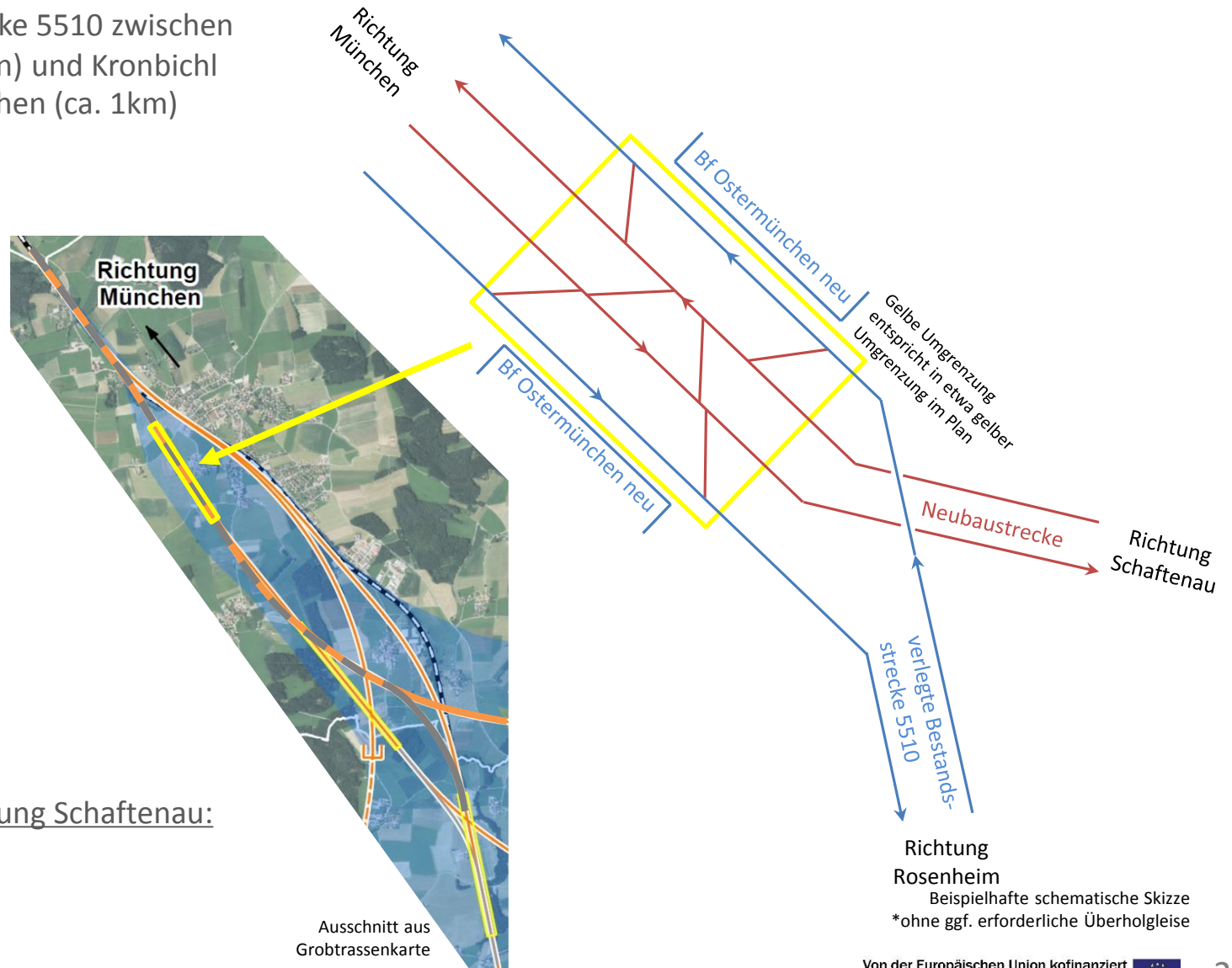


## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Eigenholz



## Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

- Umbau Haltepunkt Großkarolinenfeld
- Umfangreiche Straßenanpassungen
- Bahnübergang Filzenweg durch Brücke ersetzen

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

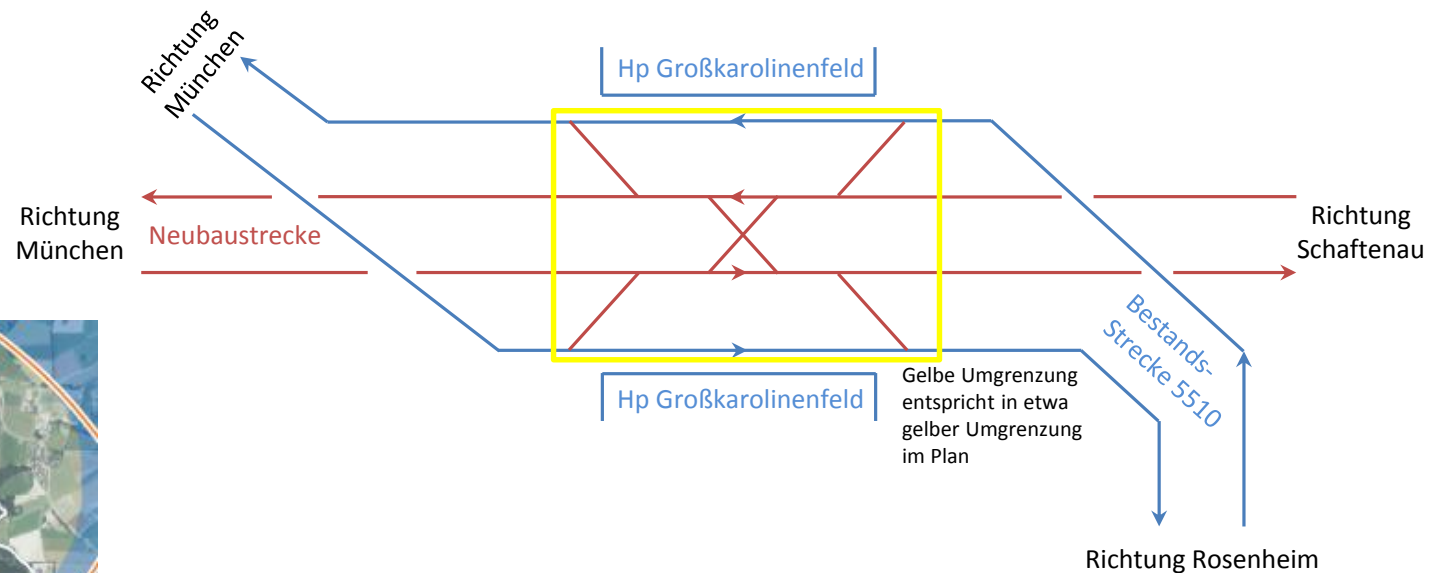
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Anbindung Happinger Au

Geschwindigkeit  $v=160\text{km/h}$

### Zugehörige Grobtrassen

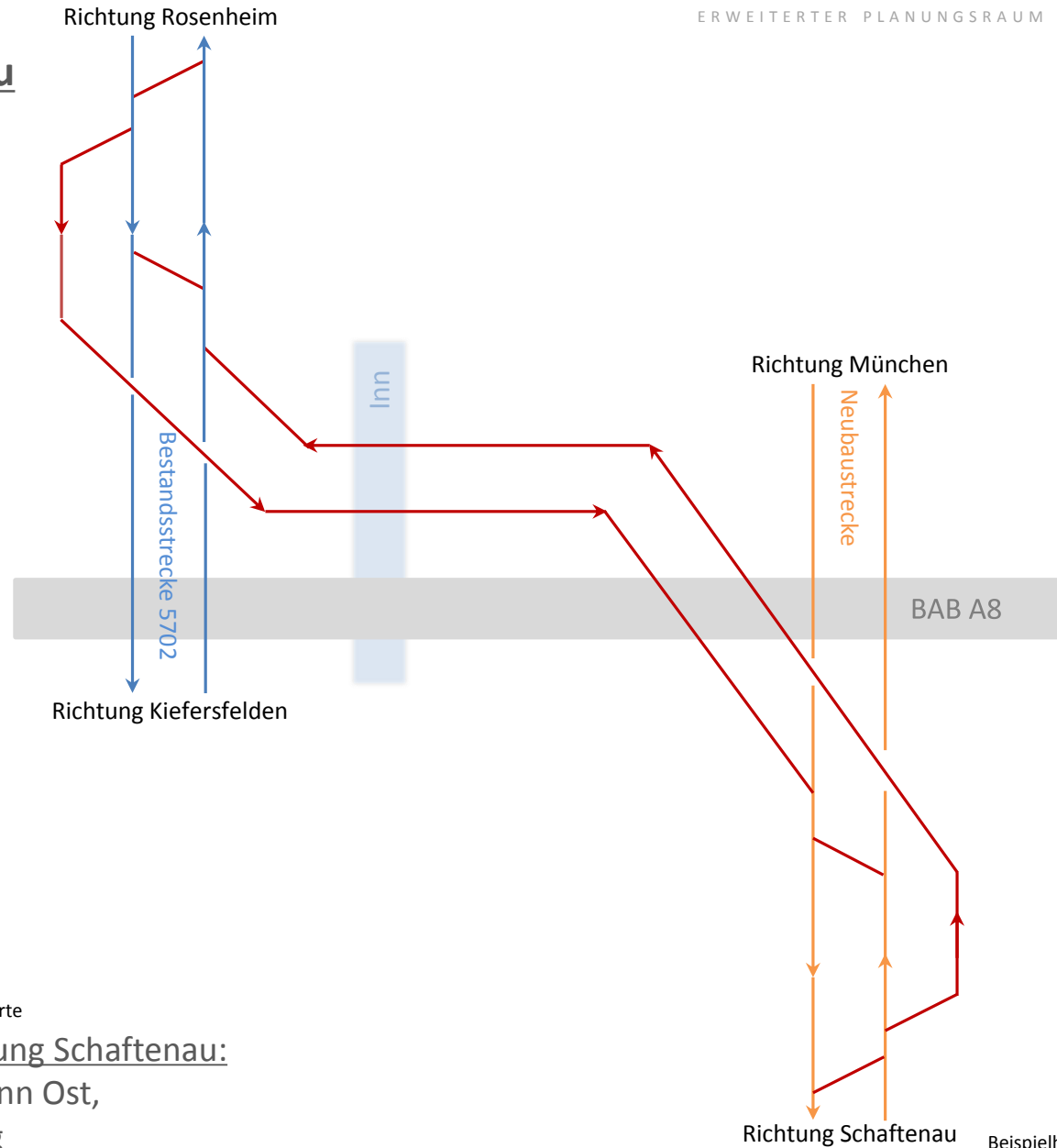
Richtung München:  
Variante Tunnel Schömering,  
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

### Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,  
ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau  
Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Anbindungen Pang

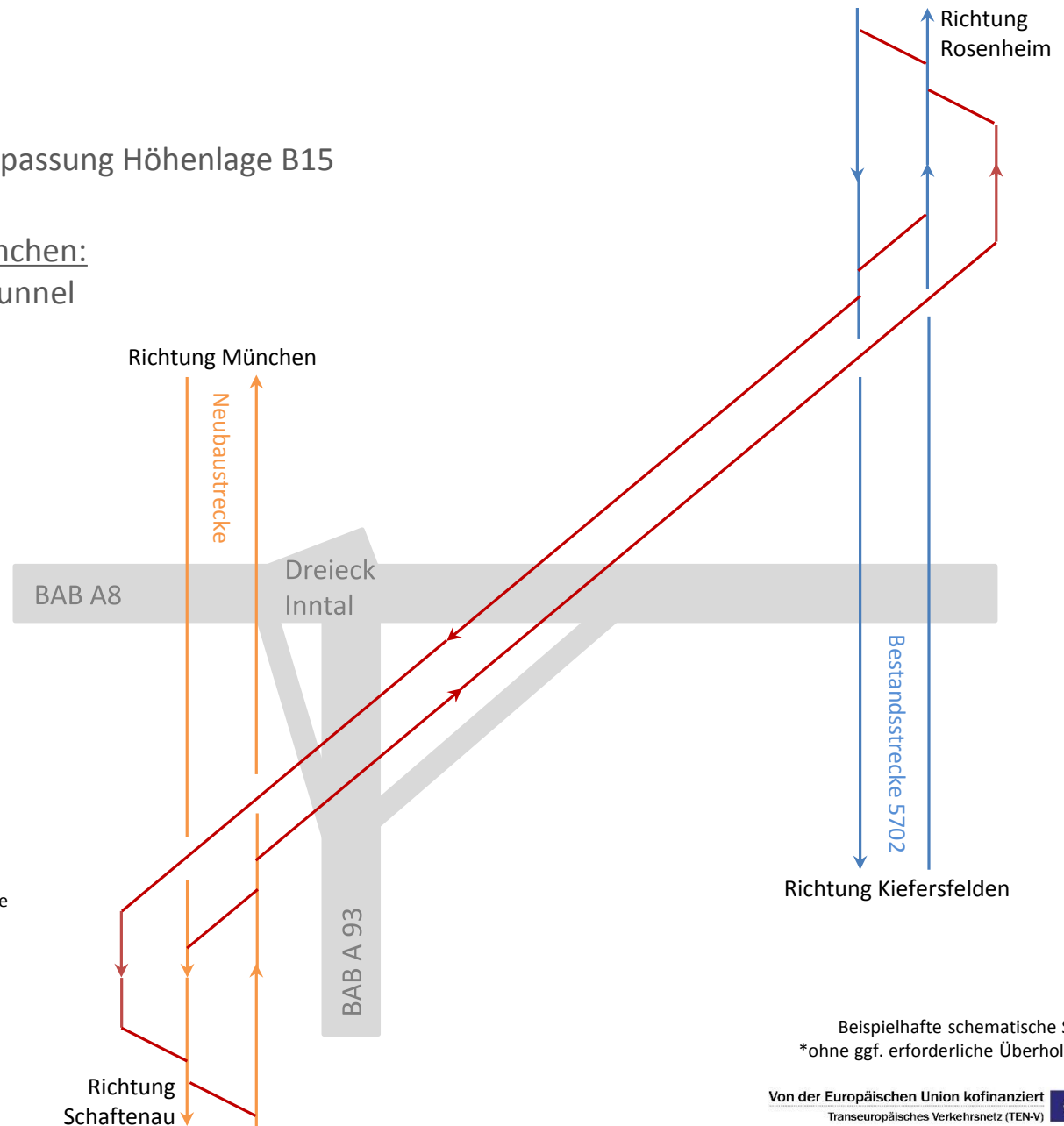
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit  $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:  
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel  
Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung  
Schaftenau:  
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

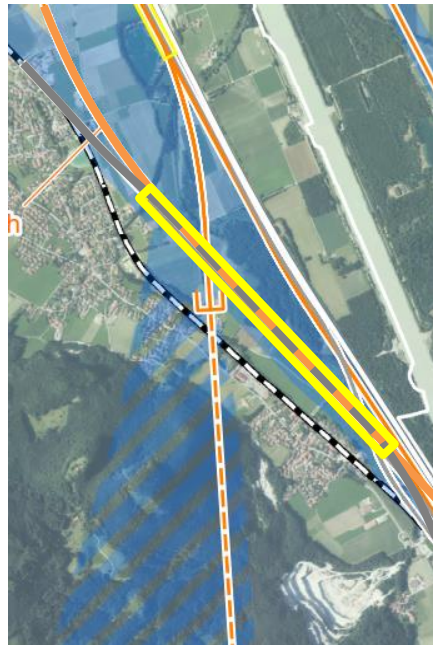
## Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

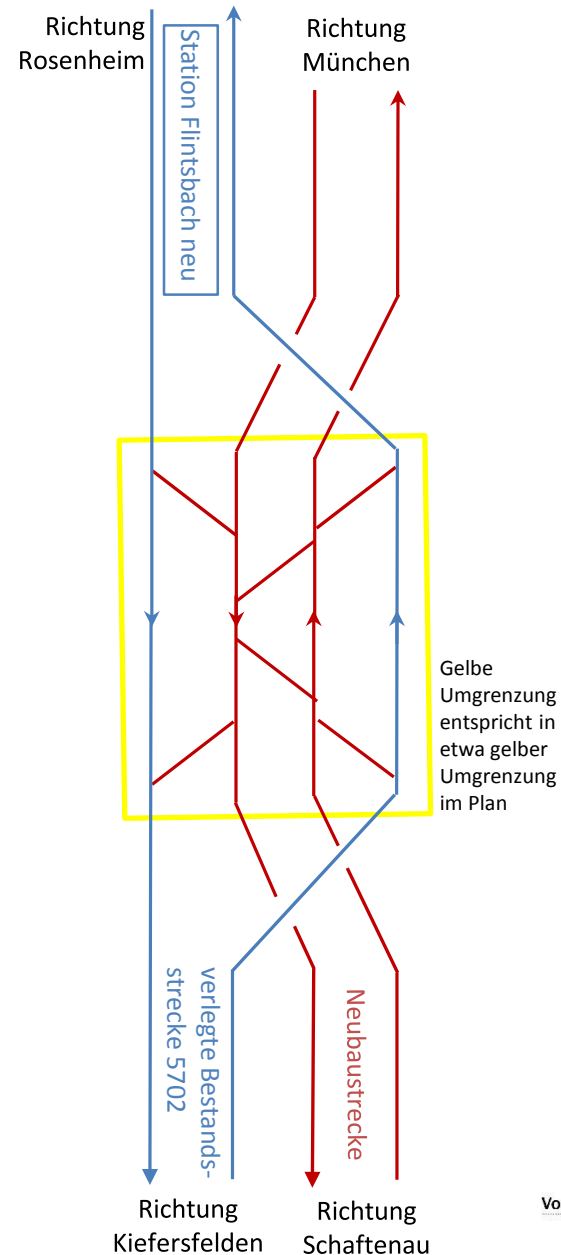
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftebau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



## Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

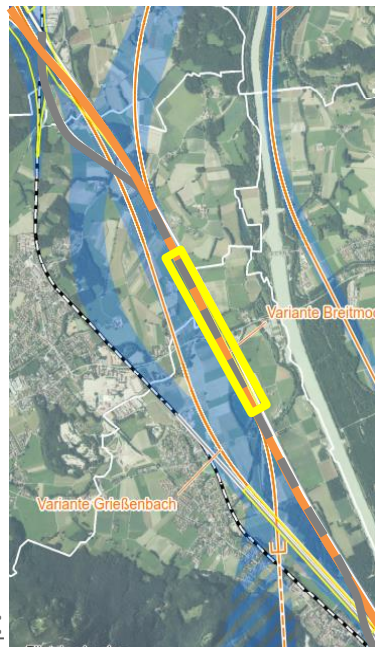
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg
- Verlegung Bf Brannenburg (ca. 1km Ri BAB) und Bf Flintsbach (ca. 600m Ri BAB)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

Nord, Variante Bad Feilnbach

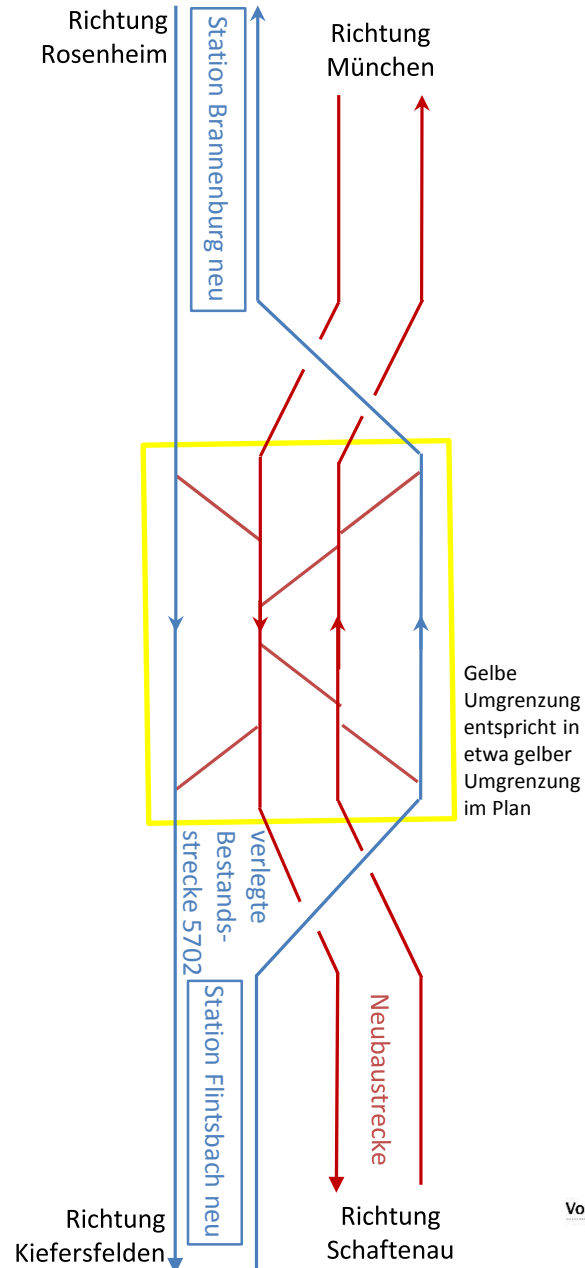


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



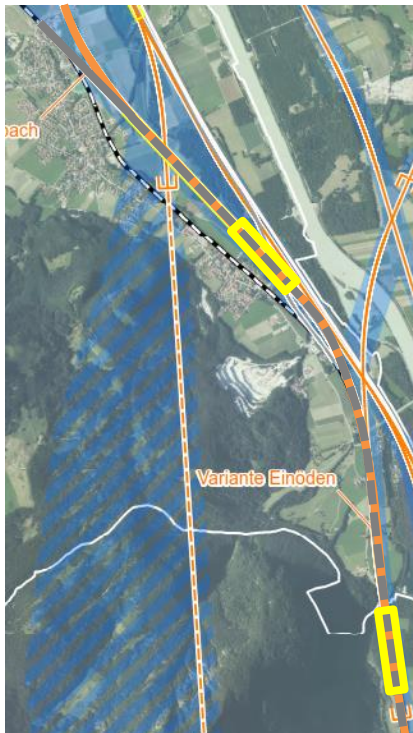
## Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

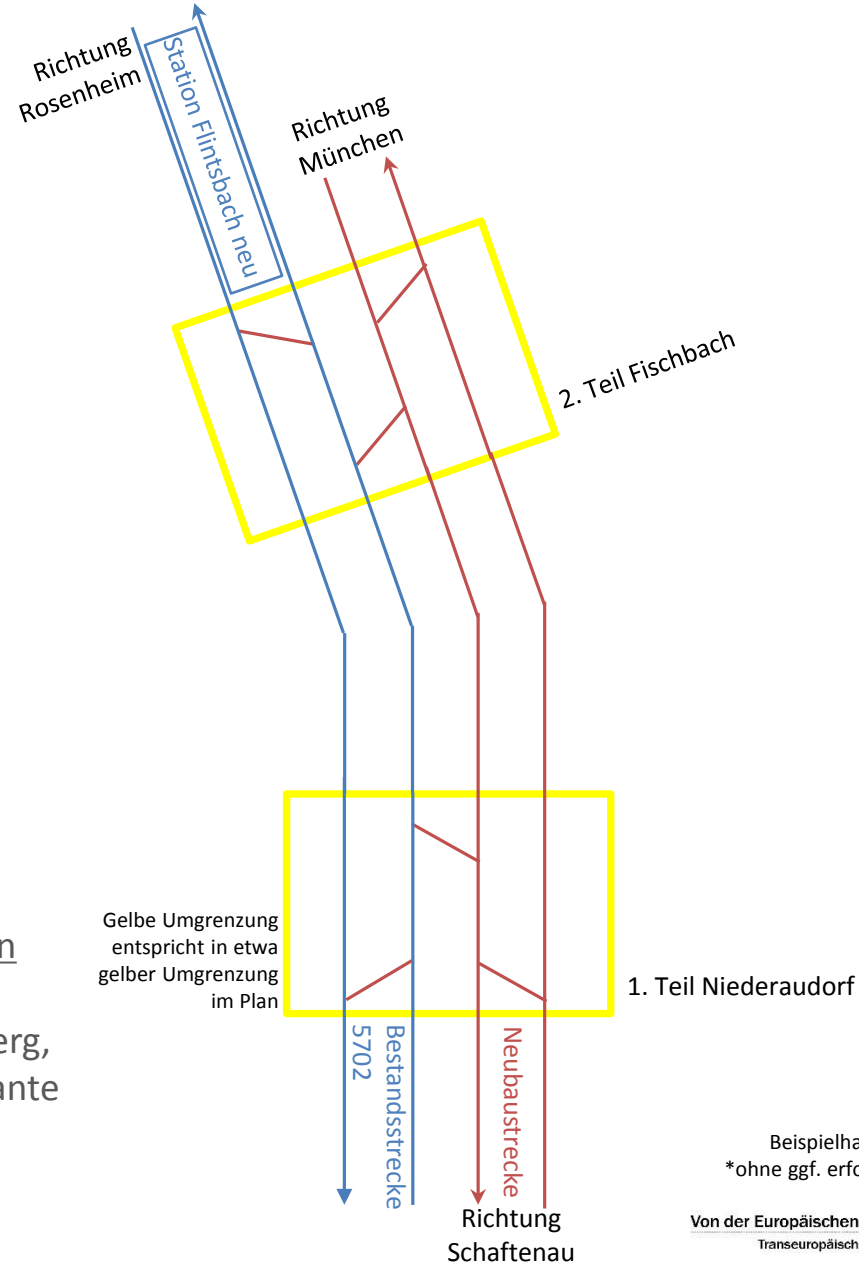


Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,  
Variante Einöden, Variante  
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

# Grobtrassen-Entwicklung

## Erste weitere Vorschläge aus der Region

- ❖ **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.  
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**  
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn  
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**  
Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)  
→ Prüfung durch Planungsteam



# Grobtrassen-Entwicklung

## Erste weitere Vorschläge aus der Region

### ❖ Aus Informationstermin Kolbermoor :

Prüfung, ob eine Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch möglich ist. Raumwiderstände scheinen dafür geeignet.

→ Prüfung durch Planungsteam

### ❖ Aus Informationsterminen:

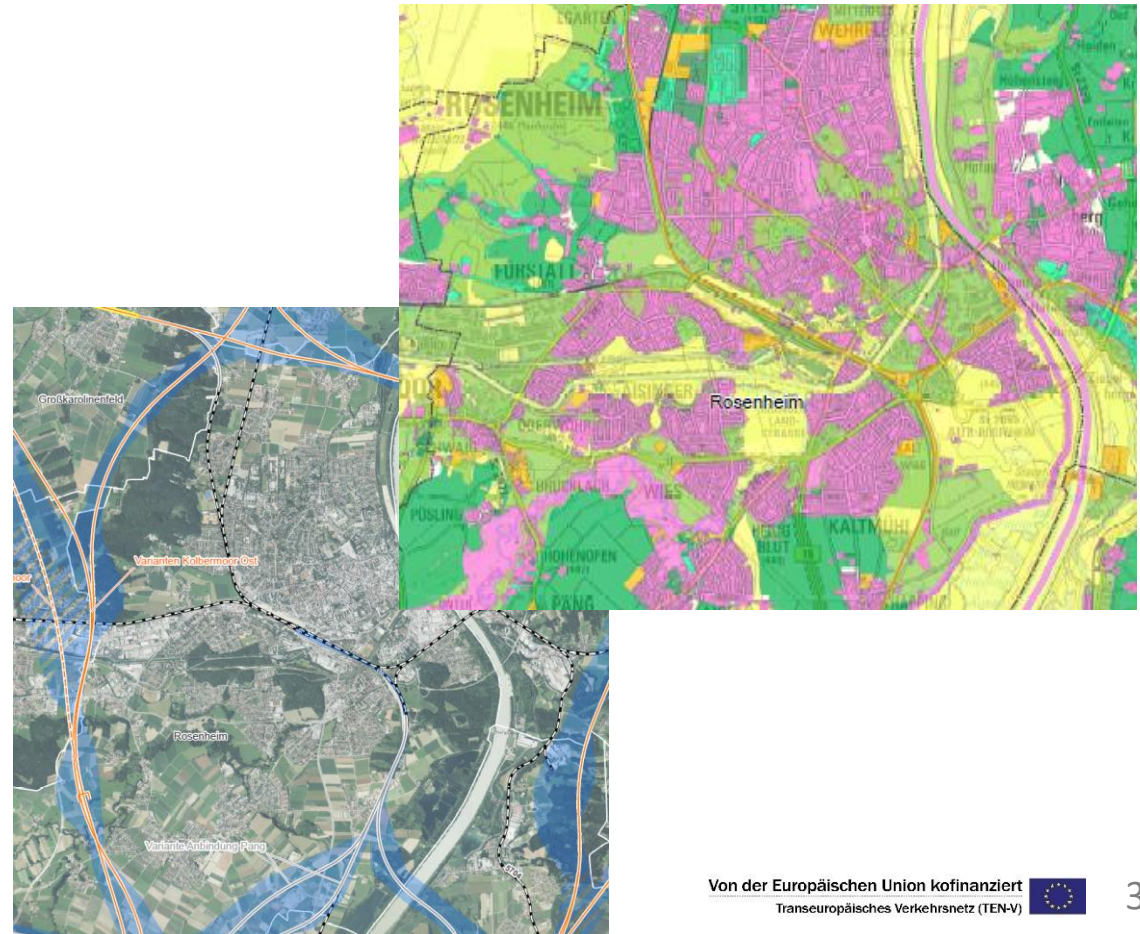
Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn **oder** über Inn

→ Prüfung durch Planungsteam

### ❖ Aus Informationsterminen:

Trassenführung direkt neben dem Inn

→ Prüfung durch Planungsteam





# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
  - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
  - Information und Diskussion
  - **Ausgabe gedruckter Pläne**
- ❖ **Abschluss/Termine**

# Ausblick

## Nächste Termine

- ❖ **September: Süd am 27.09.2018 um 18.30 Uhr in Riedering, Nord am 28.09.2018 um 13:30 Uhr**
- ❖ **Oktober: Süd am 22.10.2018 um 18.30 Uhr, Nord am 22.10.2018 um 13:30 Uhr**
- ❖ **November: Süd am 26.11.2018 um 18:30 Uhr, Nord am 27.11.2018 um 13:30 Uhr**
- ❖ **Januar: Süd am 22.01.2019 um 18:30 Uhr, Nord am 22.01.2019 um 13:30 Uhr**

**Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht**

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM