

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	04.04.2016, 15.00 – 16.30 Uhr
Ort:	HWK für München und Oberbayern, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	<p>Alois Margreiter (LAbg., Tiroler Landtag)</p> <p>Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein)</p> <p>Otto Lederer (MdL, Stimmkreis Rosenheim West, Bayerischer Landtag)</p> <p>Klaus Stöttner (MdL, Stimmkreis Rosenheim Ost, Bayerischer Landtag)</p> <p>Brunhilde Rothdauscher (Vertretung von Claudia Stamm, Kreisverband Rosenheim)</p> <p>Nikolaus Kraus (MdL, Wahlkreis Oberbayern, Bayerischer Landtag)</p> <p>Ewald Schurer (MdB, Wahlkreis Erding-Ebersberg, Deutscher Bundestag)</p> <p>Daniela Ludwig (MdB, Wahlkreis Rosenheim, Deutscher Bundestag)</p> <p>Volker Leib (in Vertretung für MdB Anton Hofreiter, Wahlkreis München Land, Deutscher Bundestag)</p> <p>Johann Zagler (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim)</p> <p>Gerhard Kippes (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim)</p> <p>Helmut Cybulska (Vertreter der Stadt Rosenheim)</p> <p>Alexander Altthaler (Vertreter Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr)</p> <p>Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)</p> <p>Alfred Schmitt (DB Netz AG)</p> <p>Susanne Müller (DB Netz AG)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Michael-Ernst Schmidt (DB AG)</p> <p>Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Stephan Tischler (ETW)</p> <p>Wieland Steigner (IPBN)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p> <p>Marina Unterberger (wikopreventk)</p>

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - 2.1. Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - 2.2. Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
 - 2.3. Sonstige Aktivitäten
 3. Fragen der TeilnehmerInnen
 4. Ausblick/Nächster Termin
 5. Abschluss
-

1 Begrüßung

Die Moderatorin begrüßt die TeilnehmerInnen zur zweiten Sitzung des Regionalen Projektbeirates.

Herr Josel begrüßt die TeilnehmerInnen und erläutert, dass es in den vergangenen Monaten gelungen ist, das Vertrauen sowohl zu den TeilnehmerInnen in den Foren als auch zwischen den Projektpartnern DB und ÖBB aufzubauen. Er bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für den Vertrauensvorschuss, der wesentlich für die gute, konstruktive und sachorientierte Zusammenarbeit von Anbeginn an war. Das Projekt genießt derzeit hohes Ansehen bei den Projektpartnern, aber auch bei den politisch Verantwortlichen und über die Grenzen von Deutschland und Österreich hinaus.

Anschließend stellt die Moderation den Ablauf vor und weist darauf hin, dass die Dokumentationen der Foren auf der Homepage des Projektes laufend veröffentlicht werden.

2 Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Siehe Folien 3 bis 15 der beiliegenden Präsentation.

2.1 Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren (Susanne Müller)

Siehe Folien 4 bis 7 der beiliegenden Präsentation.

2.2 Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie (Torsten Gruber)

Siehe Folien 8 bis 12 der beiliegenden Präsentation.

2.3 Sonstige Aktivitäten (Martin Gradnitzer)

Siehe Folien 13 bis 15 der beiliegenden Präsentation.

3 Fragen der TeilnehmerInnen

- **Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern) bittet Stephan Tischler um Erklärung des Gewichtungsvorganges:**
 - Zuerst bewerten die Streckenplaner die Indikatoren für alle Trassenvarianten, die vertieft betrachtet werden. Die Ergebnisse der Indikatoren dienen wiederum zur Berechnung der Teilkriterien. Die Ergebnisse aus der Berechnung der

Teilkriterien ergeben die Bewertung der Hauptkriterien. Damit ergibt sich über die bewerteten Hauptkriterien eine Reihung der Trassenvarianten. Die Foren-TeilnehmerInnen sowie die ÖBB und die DB gewichten ebenfalls die Hauptkriterien mittels eines Reglermodells: Je nach Wichtigkeit der Hauptkriterien können diese zwischen 1 (unwichtig) und 9 (sehr wichtig) gewichtet werden.

- Die Foren-TeilnehmerInnen, ÖBB und DB müssen die Gewichtungen bis zum 25. April 2015 an wikopreventk schicken. Dort werden sie ungeöffnet aufbewahrt, bis das Expertenteam bestehend aus Horst Wessiak und Stephan Tischler die Gewichtungen mittels einer Sensitivitätsanalyse ausgewertet werden. Bei der Sensitivitätsanalyse wird untersucht, wie die sich Trassenvarianten bei unterschiedlichen Gewichtungen verhalten. Eine optimale Trasse ist eine Trasse, die selbst bei der Verschneidung mit extremen Gewichtungen gut abschneidet.
- **Daniela Ludwig (MdB, Wahlkreis Rosenheim, Deutscher Bundestag):**
Frau Ludwig bedankt sich bei der DB und ÖBB und bestätigt, dass das Planungsverfahren überwiegend positiv aufgenommen wird; und das obwohl es von allen Beteiligten viel Engagement verlangt. Sie bedankt sich weiters für die vertiefenden Ausführungen zum Kriterienkatalog und zur Gewichtung.
Die Trassenplanung wird für die Beteiligten eine große Herausforderung, weil dann die persönliche Betroffenheit erst ersichtlich werden wird.
Frau Ludwig bedankt sich bei allen für die gute Vorarbeit und bittet um enge Rückkoppelung auch an die politischen MandatsträgerInnen, damit diese die Informationen an ihre Parteien weiterleiten können, vor allem den gemeinsamen Planungsraum betreffend. Zum erweiterten Planungsraum merkt Frau Ludwig an, dass die „überraschende“ Ruhe wohl damit zusammenhängt, dass noch nicht sehr viele BürgermeisterInnen das Projekt mit ihrer Gemeinde in Verbindung gebracht haben. Frau Ludwig bittet die Projektleitung, im erweiterten Planungsraum ebenso sensibel vorzugehen, wie man das im gemeinsamen Planungsraum gemacht hat. Sie weist darauf hin, dass die Lage der Verknüpfungsstelle auch für Rosenheim wesentlich ist und dass es nicht vom beschleunigten Personenverkehr ausgeschlossen werden darf.
- **Ewald Schurer (MdB, Wahlkreis Erding-Ebersberg, Deutscher Bundestag):**
Laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) würde der Ausbau der Mühldorfer Strecke (ABS38) eine mögliche Verlagerung des Personenverkehrs nach Österreich über Mühldorf nach sich ziehen. Geht mit dem Ausbau des Güterverkehrs also eine Verlagerung des Personenverkehrs einher? Worin liegt der Sinn, die Strecke Rosenheim – Mühldorf über Wasserburg für den Güterverkehr auszubauen, wenn die anderen Verkehre vom Ausbau nicht profitieren? Bildet der BVWP nur vorläufige Planungen ab?
 - Der BVWP inkludiert keine Reserveplanungen. Die Korridorempfehlungen für den gemeinsamen Planungsraum werden erst 2017 fertig sein. Bis dahin kann der BVWP die geplante Trasse nicht aufnehmen, weil hierzu noch keine Informationen vorliegen.

- Beim Ausbau in Richtung Mühldorf gilt es zu berücksichtigen, dass hier große Betriebe wie das Chemiezentrum oder die OMV profitieren würden. Die Strecke über Freilassing ist derzeit nicht hochrangig, allerdings wird hier eine Aufwertung in Betracht gezogen.
- Aufgrund der beschränkten Kapazität des Bahnhofs München macht es vermutlich keinen Sinn, die Güterverkehre nach München zu leiten.

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern) erläutert darüber hinaus:

- Die Strecke München – Mühldorf – Freilassing wird als ABS 38 parallel zur Strecke ABS 36 geführt, hier gibt es keine Umleitung über Rosenheim. Sinnvoll wäre es, den Railjet-Verkehr zwischen Innsbruck und Salzburg auf die Mühldorfer Strecke zu verlagern, da der Railjet in Rosenheim ohnehin nicht hält. Letztendlich sucht sich der Verkehr aber jene Strecke, die frei ist. Auch muss die Frage nach der Weiterführung des Verkehrs außerhalb der beiden Planungsräume berücksichtigt werden, insbesondere die Nord-Süd-Verbindung von Hamburg nach Regensburg über Fulda und Würzburg. Diese Strecke ist jetzt schon sehr gut ausgelastet. Der Ausbau des Ostkorridors über Regensburg weiter nach Landshut wäre die logische Fortsetzung des Ostkorridors. Der vorliegende Referentenentwurf des BVWP geht davon aus, dass der Güterverkehr um 40% zunehmen wird. Für die Strecke von Norden über Passau stellt dies kein Problem dar, aber eine Streckenführung nach München ist aufgrund der jetzt schon angespannten Situation im Knoten München schwer zu argumentieren. Deshalb schlägt die DB eine Fortsetzung des Ostkorridors über Mühldorf / Freilassing vor.
- Wo nun die Verknüpfungsstelle liegen wird, wird in den kommenden Monaten gemeinsam in den Gremien erarbeitet und entschieden werden. Jedenfalls sind die ABS 38 und ABS 36 sehr verwoben und müssen als System betrachtet werden. Die Nachfrage erzeugt durchaus Druck auf die Bahn.

Alfred Schmitt (DB Netz AG)

Der Abschnitt der ABS 38 von Mühldorf weiter nach Freilassing wird im Sinne eines Schienennetzwerkes einen neuen Stellenwert erhalten.

Torsten Gruber (DB Netz AG)

- Die Korridorstudie dient dazu, die Möglichkeiten der drei Äste herauszufinden. Vielleicht wird es sogar die Möglichkeit geben, dass eine Verknüpfungsstelle alle drei Äste bedienen kann und damit alle drei Optionen (Richtung München, Richtung Mühldorf über Wasserburg und Richtung Salzburg) möglich sind.

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Im Referentenentwurf des BVWP wird Brandenburg als südliche Grenze des erweiterten Planungsraums dargestellt. Bis Kiefersfelden gibt es keine Darstellung aufgrund des laufenden Trassenauswahlverfahrens und damit auch keine Vorwegnahme einer eventuellen Trasse.

- **Klaus Stöttner (MdL, Stimmkreis Rosenheim Ost, Bayerischer Landtag):**

Im BVWP wird von einer Umfahrung von Rosenheim gesprochen. Welchen Nutzen hätte eine derartige Umfahrung? Rosenheim soll nicht umfahren, sondern angebunden werden.

- Der BVWP ist eine Publikation des Bundes und nicht der Deutschen Bahn. Die DB hat ihre Konzeptionen jedenfalls eingebracht. Der volkswirtschaftliche Nutzen einer eventuellen Umfahrung von Rosenheim muss größer sein als die Kosten. Die West-Umfahrung ist jedenfalls eingebracht worden.
- Für den Personenfernverkehr muss es einen Markt geben. Gerade für Eurocities und Intercities nach Österreich ist Rosenheim jetzt schon eine wichtige Station. Der Personenverkehr wird deshalb nicht an Rosenheim vorbeigeleitet werden können.
- Der Güterverkehr kann aber durchaus außerhalb des Stadtgebietes von Rosenheim abgewickelt werden; eine Umfahrung von Rosenheim würde letztendlich auch die Bestandsstrecke um den derzeitigen Güterverkehr entlasten und neue Möglichkeiten für den Personennahverkehr eröffnen.

- **Brunhilde Rothdauscher (Vertretung von Claudia Stamm, Kreistag Rosenheim):**

Frau Rothdauscher fordert, die Planung der Bahn zu überlassen und bittet die Politik um Zurückhaltung, denn die Aufgeregtheit der Politik scheint ihr nicht zielführend zu sein. Die Politik müsse mehr vorausdenken und sich fragen: Was wollen wir in der Zukunft?

- **Volker Leib (in Vertretung für MdB Anton Hofreiter, Wahlkreis München Land, Deutscher Bundestag)**

Wenn die Ausbaugesetze sich am jetzigen Referentenentwurf orientieren und die Korridorstudie nur im potentiellen Bedarf enthalte ist, was geschieht, wenn die für den Ausbau notwendigen Gesetze nicht beschlossen werden?

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Das Projekt sowie sein Investitionswert sind grundsätzlich im BVWP aufgenommen und werden als potentieller Bedarf für Projekte über einem Investitionsvolumen von 1,3 Mrd. Euro geführt.

Torsten Gruber (DB Netz AG)

- Der BVWP bezieht sich auf den Ausbau in den nächsten Jahren bis 2030. Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs ist ein Infrastrukturprojekt, das erst nach 2030 umgesetzt wird.

- **Brunhilde Rothdauscher (Vertretung von Claudia Stamm, Kreistag Rosenheim):**

Wie kommt es zu der Annahme einer 40 %igen Steigerung im Güterverkehr? Wenn man auf der anderen Seite hört, dass einzelnen Verladestellen geschlossen werden?

- Hier spielen zwei unterschiedliche Themen eine Rolle: Zwar nimmt die Zahl der Verladestationen ab, doch die Zahl der Einzelwagen steigt.

Die Treiber des Ausbaus sind die Seehäfen, die ständig ausgebaut werden, weil auch der Warenverkehr über See in einer globalisierten und arbeitsteiligen Welt stetig zunimmt. Die Seehäfen sind die Zulieferer für den Güterverkehr auf

Schiene. Die Schiene eignet sich besonders für schwere und langlaufende Transporte.

- **Ewald Schurer (MdB, Wahlkreis Erding-Ebersberg, Deutscher Bundestag):**
Auch im EU-Parlament gibt es Bestrebungen, den Güterverkehr auf den Hauptverkehrsrouten mehr auf die Schiene zu verlagern, das wollen alle Parteien. Wenn beispielsweise alle Transporte über 40 Tonnen auf die Schiene verlagert werden, würde das eine große Entlastung für Mensch und Umwelt bedeuten. Der Ausbau der Güterverkehrsstrecken ist deshalb ein Jahrhundertprojekt und der Brenner Nordzulauf hat eine Dimension, die es so schon seit Jahrzehnten nicht mehr gegeben hat. Deshalb müssen wir uns auf politischer Ebene bemühen, dass in den kommenden Jahren der gesetzliche Rahmen für den Bau geschaffen wird. Die Zusammenarbeit hierzu läuft auch mit den ExpertInnen der DB und ÖBB bisher sehr positiv.

4 Ausblick / Nächster Termin

Im Herbst werden dem Regionalen Projektbeirat die bis dahin in den Foren diskutierten Korridore präsentiert.

5 Abschluss

Reinhold Hödl, ÖBB Infrastruktur AG, verabschiedet die TeilnehmerInnen. Er dankt für das Interesse, die gute Annahme des Planungsprozesses und freut sich über die positive Grundstimmung. Er weist darauf hin, dass er bisher noch kein Projekt kennt, das an der Technik gescheitert wäre. Meistens scheitern Projekte am Dialog. Da der Dialog im Planungsprozess aber derzeit gut verläuft, ist der für das Projekt sehr zuversichtlich. Außerdem betont er die internationale Vorreiterrolle des Planungsprojektes. Er verweist auf den sportlichen Terminplan und betont, dass die Positionierung der Verknüpfungsstelle maßgeblich für die Weiterentwicklung der Streckenplanung ist.

Zusammengestellt am 08.04.2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation Regionaler Projektbeirat vom 04.04.2016
- Anwesenheitsliste

2. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

04.04.2016, ROSENHEIM – HANDWERKSKAMMER

BRENNER-NORDZULAUF

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 

BRENNER-NORDZULAUF

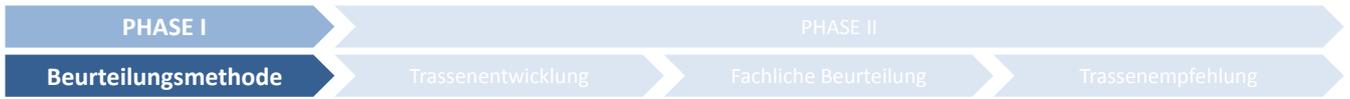
Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
 - ❖ Sonstige Aktivitäten
- ❖ Diskussion / Sonstiges

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren im gemeinsamen Planungsraum



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



Maßnahme	Maßnahme	Maßnahme
1.1.1.1	1.1.1.2	1.1.1.3
1.1.1.4	1.1.1.5	1.1.1.6
1.1.1.7	1.1.1.8	1.1.1.9
1.1.1.10	1.1.1.11	1.1.1.12
1.1.1.13	1.1.1.14	1.1.1.15
1.1.1.16	1.1.1.17	1.1.1.18
1.1.1.19	1.1.1.20	1.1.1.21
1.1.1.22	1.1.1.23	1.1.1.24
1.1.1.25	1.1.1.26	1.1.1.27
1.1.1.28	1.1.1.29	1.1.1.30
1.1.1.31	1.1.1.32	1.1.1.33
1.1.1.34	1.1.1.35	1.1.1.36
1.1.1.37	1.1.1.38	1.1.1.39
1.1.1.40	1.1.1.41	1.1.1.42
1.1.1.43	1.1.1.44	1.1.1.45
1.1.1.46	1.1.1.47	1.1.1.48
1.1.1.49	1.1.1.50	1.1.1.51
1.1.1.52	1.1.1.53	1.1.1.54
1.1.1.55	1.1.1.56	1.1.1.57
1.1.1.58	1.1.1.59	1.1.1.60
1.1.1.61	1.1.1.62	1.1.1.63
1.1.1.64	1.1.1.65	1.1.1.66
1.1.1.67	1.1.1.68	1.1.1.69
1.1.1.70	1.1.1.71	1.1.1.72
1.1.1.73	1.1.1.74	1.1.1.75
1.1.1.76	1.1.1.77	1.1.1.78
1.1.1.79	1.1.1.80	1.1.1.81
1.1.1.82	1.1.1.83	1.1.1.84
1.1.1.85	1.1.1.86	1.1.1.87
1.1.1.88	1.1.1.89	1.1.1.90
1.1.1.91	1.1.1.92	1.1.1.93
1.1.1.94	1.1.1.95	1.1.1.96
1.1.1.97	1.1.1.98	1.1.1.99
1.1.1.100	1.1.1.101	1.1.1.102

- 120 Teilnehmer in Gemeinde- und Regionalforen, insgesamt 20 Sitzungen.
- Kriterien fixiert
- Indikatoren fixiert
- Systematik Gewichtung fixiert
- Abschluss der Phase I mit Annahme der Bewertungsmethode Mitte März erfolgt

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren im gemeinsamen Planungsraum



Beginn der Phase II
im April 2016



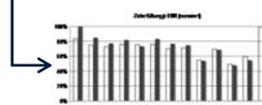
Erste Trassenentwürfe sollen im
1. Halbjahr 2017 vorliegen



	Vorteile	Nachteile	Prognose
VERKEHR + TECHNIK	+	-	4
RAUM + UMWELT	-	+	4
KOSTEN + RISIKO	+	-	4



Abschluss der Bewertung



Ausblick auf Phase II

Inhaltlicher Schwerpunkt Frühjahr / Sommer 2016

❖ 5. Forenrunde

- Inhalt: Erläuterung und Diskussion zur Grundlagenerhebung und Raumwiderstände
- Termin: 25. – 27. April 2016

❖ 6. Forenrunde

- Inhalt: Erste Überlegungen zu Korridoren und möglichen Verknüpfungsstellen deutsches Inntal
- Termin: 25. – 29. Juli 2016

❖ 7. Forenrunde

- Inhalt: Vorstellung der bearbeiteten Rückmeldungen aus den Gremien, Festlegung möglicher Korridore
- Termin: Ende September 2016

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 2. Sitzung

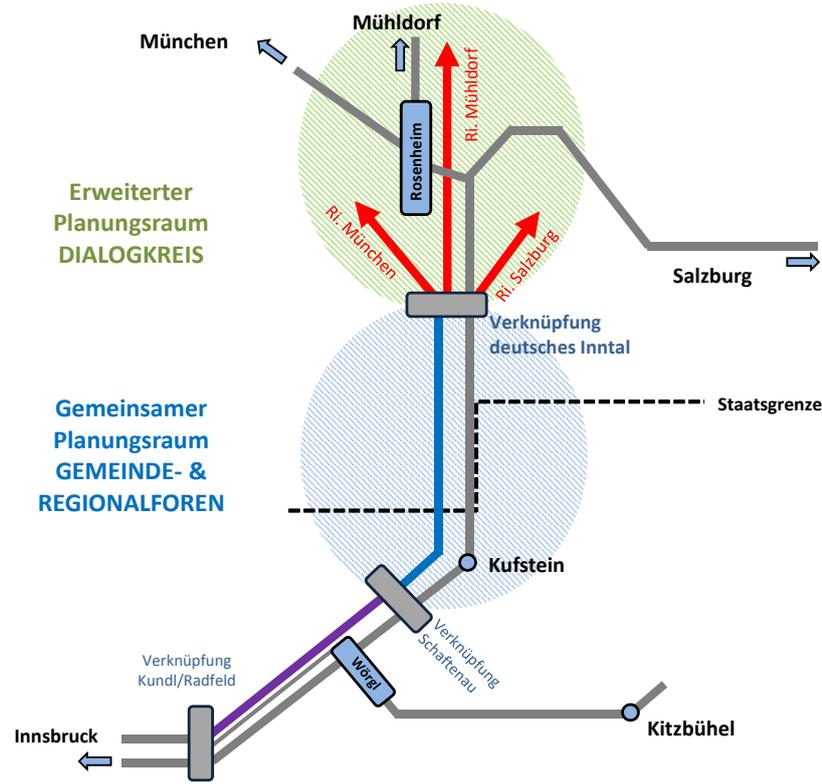
❖ Begrüßung

❖ Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

- ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ Sonstige Aktivitäten

❖ Diskussion / Sonstiges

Planungsräume



Planungsinhalte Korridorstudie

erweiterter Planungsraum



Einfache Grundlagenerhebung
(ohne Datenerhebung vor Ort)



Entwicklung von Trassenkorridoren und
Untersuchung der konkreten Machbarkeit
für Streckenführungen in Richtung
München, Mühldorf, Salzburg/Freilassing

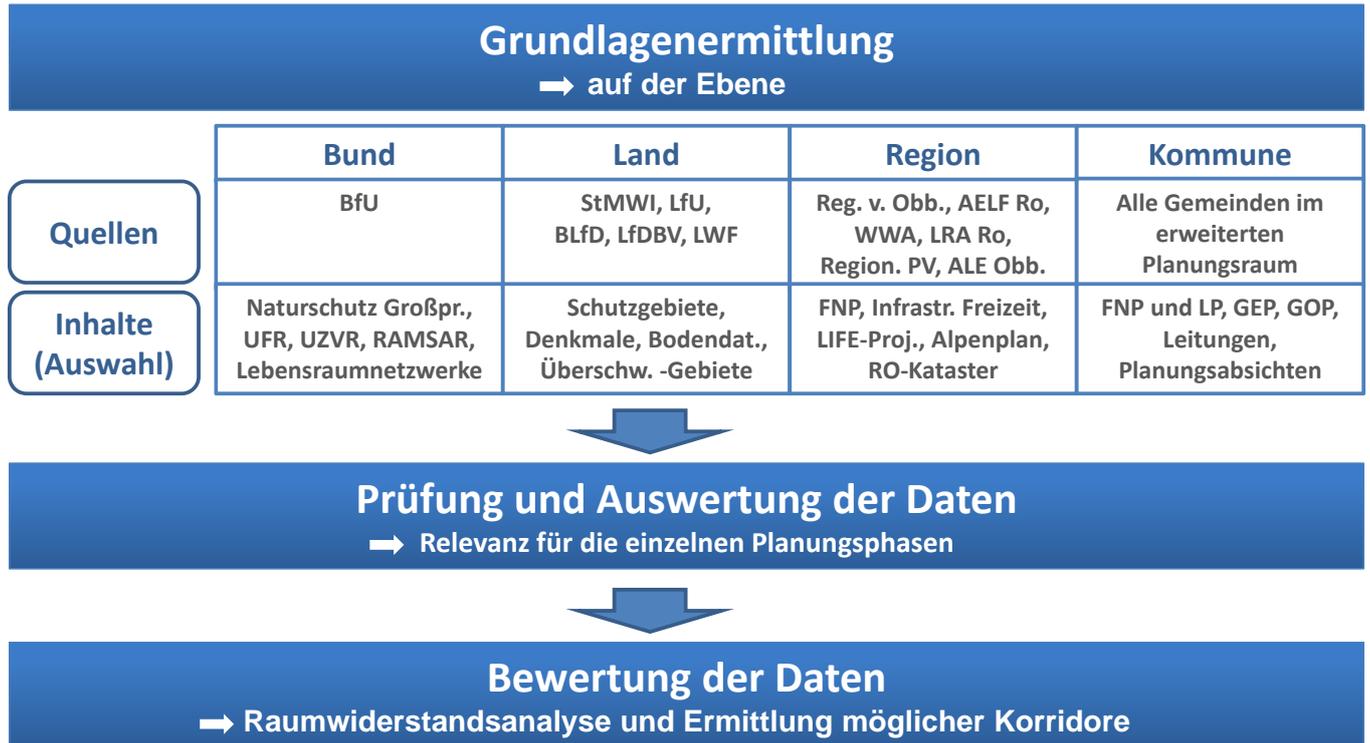


Situierung möglicher Verknüpfungsstellen
deutsches Inntal (Schnittstelle zum
gemeinsamen Planungsraum)



Auswahl möglicher, weiter zu betrachtender
Trassenkorridore

Aktivitäten im erweiterten Planungsraum



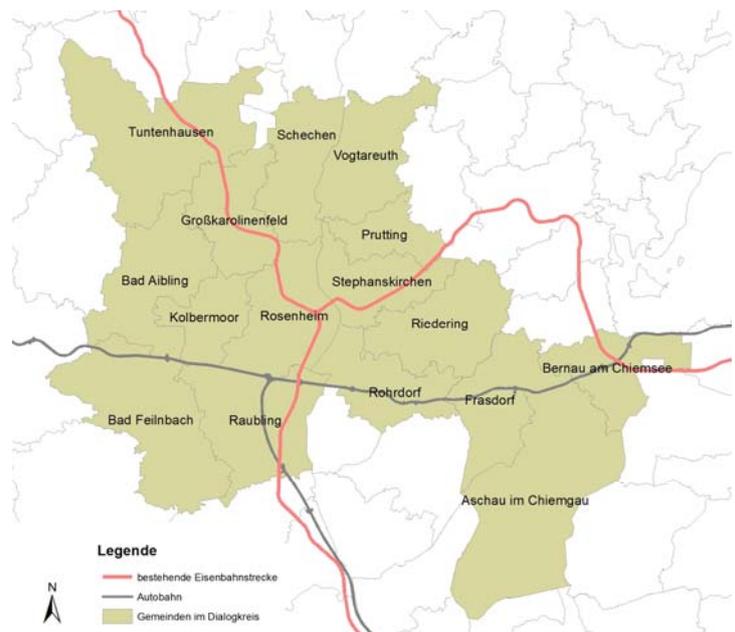
Aktivitäten im erweiterten Planungsraum

Weitere Termine:

1. Dialogkreis fand am 04.04.2016 statt.
Inhalte waren die Vorstellung der Methodik sowie die Grundlagenermittlung und das weitere Vorgehen

Folgetermine sind vorgesehen für Ende Juli und im Herbst 2016

Erste Vorschläge für Lage der Verknüpfungsstelle werden für Juli 2016 erwartet



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
 - ❖ **Sonstige Aktivitäten**
- ❖ Diskussion / Sonstiges

Planungsraum Schaftenau – Knoten Radfeld; Status



- Trassenauswahl 2009 abgeschlossen
- Aufnahme in RP 2016-21: Trassensicherung durch UVP-Grundsatzgenehmigung
- Start der Planung
 - Startsituation im Regionalforum
(Teilnehmer: Land Tirol, Gemeinden und Interessensträger)
 - Ausschreibung und Vergabe Planungsleistungen

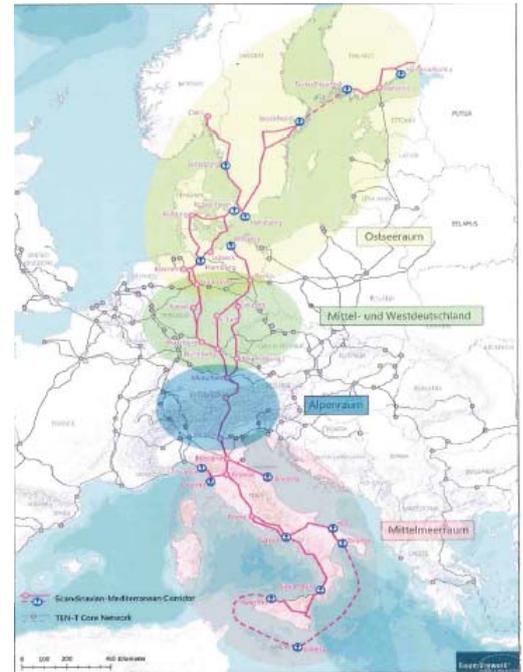
Projektstatusbericht

Scan-Med-Broschüre

Erstellung „Allgemeiner Teil“ und „Alpenraum“ beauftragt.
Fertigstellung im Frühjahr 2016 geplant.

Aktueller Stand:

- Herausgeber geklärt, BMViT wird Herausgeber, BMVI und MIT Einverständnis dazu erklärt
- Im Titelblatt werden DB, ÖBB, BBT und RFI als Kooperation angeführt
- Interviews abgeschlossen
- Rohtexte in Erstellung, erste Fassung liegt vor
- Layout in Abstimmung, erste Entwürfe liegen vor



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  15

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Projektstand Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
 - ❖ Sonstige Aktivitäten
- ❖ **Diskussion / Sonstiges**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF

Anwesenheitsliste

Brenner Nordzulauf – Gemeinsamer Planungsraum

Regionaler Projektbeirat

Gemeinde / Institution	Teilnehmer	Unterschrift
Nationalrat	Mag. Lettenbichler, Josef	entschuldigt
Tiroler Landtag	Dr. MA Ellinger, Bettina	entschuldigt
Tiroler Landtag	Krumschnabel, Andrea	
Tiroler Landtag	Ing. Margreiter, Alois	
Tiroler Landtag	Schwaighofer, Barbara	
Landeshauptmann-Stellvertreterin	Ing. Mag. Medwedeff, Alexandra	entschuldigt
Bezirkshauptmannschaft Kufstein	HR Dr. jur. Platzgummer, Christoph	
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)	Spiegel, Thomas	entschuldigt
Bayerischer Landtag	MBA Huber, Thomas	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Lederer, Otto	
Bayerischer Landtag	Stöttner, Klaus	
Bayerischer Landtag	Rauscher, Doris	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Kohnen, Natascha	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Rinderspacher, Markus	
Bayerischer Landtag	Stamm, Claudia	entschuldigt
Kreisverband Kreistag Rosenheim d. Grünen (Gem Raubling)	Rothdauscher, Brunhilde	
Bayerischer Landtag	Kraus, Nikolaus	

Gemeinde / Institution	Teilnehmer	Unterschrift
Deutscher Bundestag	Dr. Lenz, Andreas	
Deutscher Bundestag	Schurer, Ewald	
Deutscher Bundestag	Ludwig, Daniela	
Deutscher Bundestag	Dr. Kofler, Bärbel	entschuldigt
Deutscher Bundestag	Dr. Hofreiter, Toni	entschuldigt
Deutscher Bundestag	Dr. Leib, Volker	
Deutscher Bundestag	Hahn, Florian	entschuldigt
Europäisches Parlament	Noichl, Maria	entschuldigt
Europäisches Parlament	Dr. Niebler Angelika	entschuldigt
Landratsamt Rosenheim	Berthaler, Wolfgang	entschuldigt
Landratsamt Rosenheim	Zagler, Johann	
Landratsamt Rosenheim	Kippes, Gerhard	
Stadt Rosenheim	Bauer, Gabriele	entschuldigt
Stadt Rosenheim	Cybulska, Helmut	
Bayrisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr	Böhner, Hans-Peter	entschuldigt
Bayrisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr	Franzke, Karolin	entschuldigt
Bayrisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr	Altthaler, <i>Alexander</i>	
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	Dr. Reinecke, Friederike	entschuldigt
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	Mischok, Dirk	entschuldigt

Gemeinde / Institution	Teilnehmer	Unterschrift
Deutsche Bahn AG	Josel, Klaus-Dieter	
DB Netz AG	Schmitt, Alfred	
DB Netz AG	Gruber, Torsten	
DB Netz AG	Müller, Susanne	
Deutsche Bahn AG	Schmidt, Michael-Ernst	
ÖBB-Infrastruktur AG	Hödl, Reinhold	
ÖBB-Infrastruktur AG	Gradnitzer, Martin	
ÖBB-Infrastruktur AG	Pellizzari, Martin	
ETW	Tischler, Stephan	
IPBN	Dr. Steigner, Wieland	
wikopreventk	Volgger, Sabine	
wikopreventk	Unterberger, Marina	