

Projekt Brenner-Nordzulauf

PROTOKOLL

Thema:	16. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	16.05.2023, 10.00-12:00 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Weratschnig, Hermann (Nationalrat) Kolland, Sebastian (Tiroler Landtag) Bruegel, Susanne, i.V. Vagedes, Till (Stadt München) März, Andreas (Stadt Rosenheim) Hoch, Herbert (Stadt Rosenheim) Niedergesäß, Robert (Landkreis Ebersberg) Lederer, Otto (Landkreis Rosenheim) Kippes, Gerhard (Landkreis Rosenheim) Büchler, Markus (Bayerischer Landtag) Stöttner, Klaus (Bayerischer Landtag) Wehrle, Katharina, i.V. Rauscher, Doris (Bayerischer Landtag) Lenz, Andreas (Deutscher Bundestag) Ludwig, Daniela (Deutscher Bundestag) Michael, Andrea, i.B. Ludwig, Daniela (Deutscher Bundestag) Leib, Volker, i.V. Hofreiter, Anton (Deutscher Bundestag) Hausstetter, Simon, i.V. Noichl Maria (Europäisches Parlament) Josel, Klaus-Dieter (DB AG) Neumaier, Matthias (DB Netz AG) Müller, Dieter (DB Netz AG) Gotthalmseder, Manuel (DB Netz AG) Lindemair, Franz (DB Netz AG) Rodermund, Monika (DB Netz AG) Knapp, Anton (DB AG) Hödl, Reinhold (ÖBB Infrastruktur AG) Kölbach, Peter (ÖBB Infrastruktur AG) Cox, Pat (EU-Koordinator für den Scan-Med Korridor) Zeitler, Martin (GD MOVE, Europäische Kommission) Volgger, Sabine (clavis GmbH) Spieker, Arne (ifok GmbH) Hoffmann, Felix (ifok GmbH)

Agenda:

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

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden zum 16. Regionalen Projektbeirat. Außerdem begrüßt sie die neuen Mitglieder auf österreichischer Seite. Darüber hinaus heißt sie Pat Cox, Koordinator des Scan-Med Korridors des Trans-Europäischen Transportnetzwerks (TEN-T) der Europäischen Union, herzlich Willkommen. Des Weiteren informiert Sabine Volgger über die Agenda der Sitzung.

Klaus-Dieter Josel begrüßt zum 16. Regionalen Projektbeirat. Mit der durchgängigen Auswahltrasse sei das Projekt in Fahrt gekommen. Der Streckenverlauf würde im Rahmen der Vorplanung nun weiter verfeinert, sodass bis zum Ende des Jahres die sogenannte Vorzugstrasse feststünde. Klar sei, dass nicht jeder und jede mit dem Projekt und dem Streckenverlauf einverstanden sei, wie die Demonstration vor dem Parkhotel zeigen würde.

Reinhold Hödl begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden des 16. Regionalen Projektbeirats. In Österreich sei der Trassenverlauf nahezu fixiert, sodass wenig Diskussionsbedarf bestünde. Die regelmäßige Information der regionalen Politiker:innen sei sehr wichtig.

1. Keynote Pat Cox

Siehe Folien 4-7 der beiliegenden Präsentation

Pat Cox is pleased to have the opportunity to join the Regionaler Projektbeirat. Outside, people of a citizens' initiative are objecting to the project. However, as we live in a democracy, we have to respect other opinions even if they don't fit our perspective. It's an important matter to locate the Brenner-Nordzulauf in a wider European vision. Today's keynote presents a birds-eye-view on the project.

What is the role of the coordinator? The European coordinator is appointed by the European Commission. The Appointment must be approved by the bureau of the transport committee of the European Parliament and formally by the ministries in every member state to which the appointment relates. The appointment is for the term of four years. Typically, a coordinator is chosen by their virtue of independent character. There are in total eleven coordinators who are charged with explaining and communicating the public purposes of these policies (The TEN-T policy). Coordinators have no direct function of decision-making, rather a role as facilitators and conveners.

Overall, there are nine territorial corridors in the EU's transport planning, spread across the face of the European Union. Among them, the Scandinavian-Mediterranean Corridor which starts in the arctic, where recently Mr Cox and his colleague Martin Zeitler visited in northern Sweden one of the first major projects in the world for hydrogen steel smelting. An important issue because it generates a transport need and is in the EU's strategic interest.

Looking at the scan-med-corridor and its governance: At least twice a year, stakeholders along the entire corridor, from the arctic north in Scandinavia to Malta in the south, are invited to a forum, where information is shared. Among many others representatives from Deutsche Bahn and Österreichische Bundesbahn as well as from the governments of Tyrol and Bavaria are participating to the forum. But also outside of this forum it is important to meet with the corridor community and today is a classic case of such a meeting. In all, the corridor consists of 12.000 kilometres of railway, 11.500 kilometres of motorway, 20 airports, 30 ports and 31 significant rail and road terminals as well as 21 urban nodes including Munich.

Between Denmark and Germany, there is the first out of two major projects on the corridor—the *Fehmarnbelt-fix-link*. In the end, it will create a transport link but also generate new macro-regional effects by linking Hamburg to Copenhagen through to Malmö and to Oslo. Therefore, it should release a new regional dynamic, a new set of cultural, educational, social and tourist connections. The realisation of the project started and is expected to be fully operational by 2029.

Staying in Denmark, in 2000, they opened the *Øresund Fixed Link*, connecting Copenhagen and Malmö. On one level, it is a big expensive bridge but on another level it has released extraordinary dynamics across that region. For example, people who wanted to get well-paid jobs in Copenhagen but couldn't afford to live there, chose to live in southern Sweden and commute on the daily basis. Or students enjoying traveling in either direction. Also economically: The ports on either sides, Malmö and Copenhagen, decided to specialize in their capital investment rather than to keep competing with each other. Copenhagen invested in a large new cruise ship reception centre, whereas Malmö invested in taking in all of the cars that come by sea through the Scandinavian region. This way, they optimized their capital expenditure by coherence. Overall, if you just think of a link from A to B you miss the big picture. Good transport investment can have a really big strategical regional impact in terms of opportunities they create.

Next to the Fehmarnbelt fixed link, the other major project of the Scan-Med Corridor is the *Brenner-Project*. The tunnel on its own is not the project. What we are looking at in strategic terms at EU-level is the Munich to Verona corridor. It encompasses five regions, three states, multiple stakeholders, including three different infrastructure managers. As we zoom up, we see that space as one coherent space. With northern Italy on the one side and Bavaria on the other side, we have the two most industrialized regions of the European Union on either end of the corridor. The thickest trade lines in the European Union are in this space. They have huge and intense levels of exchange with each other and through each other with the wider states. This is the context, the birds-eye-view Munich to Verona end-to-end connected in a coherent way, planned with the key stakeholders that are the governments and ministries, Deutsche Bahn, Österreichische Bundesbahn and RFI and this trickles down to the detailed planning.

The Brenner tunnel itself costs in round terms probably about 10.5 billion euros. It is a big investment but as a piece of social capital, we believe it will deliver to these regions for a

century and more. Approximately, Austria pays 25 percent, Italy 25 percent and the EU 50 percent of the tunnel's cost. That shared basis has delivered through the EU more money to Brenner than to any transport project in the history of the EU and it has a consistent strategic commitment from the EU.

The southern access routes from Fortezza to Ponte Gardena have a really high gradient, so there is a need for a lot of tunnelling to connect to the southern part of the tunnel. Essentially Italy is doing all it has to do, delivering everything by 2032. Italy is using a huge part of the recovery and resilience fund that has been established by the EU post-covid for the acceleration of the works on the southern access route. Austria will deliver also on time.

The *Brenner Corridor Platform (BCP)* is an informal arrangement, where experts from various stakeholders (ministries, infrastructure managers, railway undertakings, regions) volunteer to assist. The BCP working group on infrastructure has recently established a traffic forecast for the entire corridor. If there are issues that come up politically about other forecasts, look at the Brenner Corridor Platform website and the forecast. For many years, we have been trying to encourage all of the three infrastructure managers to share their traffic information in order to have a common forecast. It took us nine years to negotiate an agreement in principle that they might share the information. So for the first time, we have a coherent data set on which the forecast has been drawn. From an EU-point-of-view, we would like to have every policy that we are making to be evidence-led. We would like the evidence to be robust and coherent. The BCP Munich to Verona traffic forecast is a coherent data set, which is indicating an enormous increase in railway traffic on both sides, freight traffic and passenger traffic.

We are looking at a very significant forward projection with growth in traffic. This is for example due to the fact that all of the investments along the Brenner corridor would produce huge time savings. Another reason is that rail passenger kilometres or rail ton freight kilometres have the lowest level of the CO₂ emissions of any form of transport. The more we want our growth to be sustainable, the more we have got to direct those agents that deliver growth into environmentally sustainable options. The traffic forecasts are very significant, the rail capacity on the Brenner could increase from 260 trains today to 660. Therefore, we need access routes, that have the capacity to handle these traffic volumes.

The other issue is the sensitivity on the ground. What the story is telling us, is that there is a limit. The alpine convention which is signed by all relevant states says that there won't be new major road developments for environmental reasons allowed in the Alps.

If you come forward as politician, local, regional or national, and it comes to elections, nobody is saying to their local population, that their plan is zero economic growth. I would say your big plan for the future is sustainable economic growth. If that is part of your story, then the Brenner-project is part of the delivery of the deal. This is the reasoning that the EU is bringing to this.

The last time Pat Cox visited Rosenheim was on June 16th in 2012, when Minister Ramsauer from Germany and Minister Bures from Austria were signing an agreement about the development of the northern access route. The related phrase in the press was „Here we go“. The EU's strategical focus has never changed and eleven years later, we have strategic patience. Thanks to the work of the DB Netz AG that has been done in times of resistance. Thanks for producing various alignments and now for having brought it in into a single-target-alignment. Overall, the strategic jigsaw from the birds-eye-view, that starts in Verona and ends in Munich and has a single Munich-Verona-logic, connecting the two deepest industrial zones of the European Union, is key for the EU's strategy. That is the EU's view I'm pleased to share it in today's session.

Die Moderatorin Sabine Volgger bedankt sich für die Keynote und eröffnet die Fragerunde.

Otto Lederer bedankt sich für die Ausführungen zum europäischen Blick auf das Projekt. Gleichzeitig sei es wichtig, Gegenargumente anzuführen, weshalb auch in der Region gegen das Projekt protestiert werden würde. Man würde einen Modal-Split verfolgen, um den Anteil der Güter auf der Schiene deutlich zu erhöhen. Derzeit läge dieser bei etwa 70 zu 30, man wolle diesen jedoch umkehren auf 30 zu 70, ähnlich wie es in der Schweiz wäre. Die Prognosen der Bundesregierung würden zwar eine Zunahme des Güterverkehrs auf fast 50 Prozent prognostizieren, allerdings von einem schnelleren Anstieg auf der Straße als auf der Schiene ausgehen. Dahingehend würden die Menschen in Deutschland zweifeln, ob es überhaupt möglich wäre, die Güter tatsächlich auf die Schiene zu bekommen. Deswegen würde auch der Bedarf des Projektes infrage gestellt werden. Man würde neidisch auf Tirol blicken, da die Planungen dort sehr viele unterirdische Streckenanteile vorsähen – in Tirol über 80 Prozent. In Deutschland wären nur Teile davon unterirdisch und weite Teile oberirdisch. Dadurch würden Lebens- und Naturräume zerschnitten. Dafür hätten die Menschen wenig Verständnis und würden die Art und Weise der Planung kritisieren. Dies rief die Vertreter der Bevölkerung auf den Plan, sich einzubringen, um die Planungen zu optimieren. Dieser Prozess dauere, weswegen man um Verständnis bitte. Es wäre schön, wenn die zusätzlichen Untertunnelungen auch von Seiten der EU finanziell unterstützt werden würden.

Daniela Ludwig bedankt sich für die Anwesenheit und die Keynote von Herrn Cox. Die Vogelperspektive sei sicherlich eine, die von vielen Betroffenen nicht gerne gesehen werden würde. Viele würden die Keynote zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene unterschreiben, aber gleichzeitig sagen „bitte nicht bei uns“. Dieser Trend hätte in den letzten Jahren zugenommen, die Akzeptanz für Infrastruktur Großprojekte nähme signifikant ab, auch bei Bahnstrecken. In der Region hätte der Autobahnausbau mehr Befürworter als der Bahnstreckenausbau. Man kämpfe ganz erheblich und müsse sich mit den Sorgen und Nöten der Menschen auseinandersetzen. Dahingehend schließt sich Frau Ludwig vollumfänglich den Ausführungen von Otto Lederer an. Es werde erwartet, dass dort wo Tunnel fachlich und baulich möglich seien, diese auch vorrangig geplant würden. Die Entscheidung über die Kosten trage nicht die Deutsche Bahn, sondern der Bundestag. Die Alpen-Konvention zeige, dass es sich um einen sehr sensiblen Naturraum handele. Da dieser so sensibel sei, müsse ohne Rücksicht auf Zeit und Geld so geplant werden, dass der Raum nachhaltig und für die künftigen Generationen sichergestellt wäre. Im Kreis Rosenheim sei man nicht zufrieden. Es müsse sich einiges bewegen. Es sei ihre politische Aufgabe, die Ängste und Sorgen der Region aufzunehmen und zu adressieren.

Klaus Stöttner erläutert, dass Tourismus in der Region sehr wichtig sei. Das Inntal wäre an einigen Stellen enorm eng. An diesen Stellen würden Bauprojekte geplant werden, die die Tourismusregion enorm einschränken würden. Die Erfahrung vom Rheintal zeige, dass dort der Tourismus tot wäre. Das Inntal jedoch würde vom Tourismus leben. Die Planungen an der Engstelle zwischen Inn und dem Berg würden dahingehend der Region schaden. Die geplanten Verknüpfungsstellen unterlägen gewissen Richtlinien. Dahingehend bittet er Pat Cox als Koordinator, die Vorgaben bedarfsgerechter auszugestalten, sodass eine Verknüpfungsstelle im Wildbarren möglich wäre. Man wäre insgesamt nicht unzufrieden, die Deutsche Bahn hätte an vielen Punkten eine gute Untertunnelungsplanung vorgenommen, aber im Norden von Rosenheim wäre der Bedarf an Planungsoptimierungen enorm hoch. Dahingehend werde darum gebeten, die Wünsche der Region zu unterstützen.

- Pat Cox thanks for the issues raised. On the issue of different forecasts: there won't be new highways in the Alps and the already existing road infrastructure is limited. It doesn't matter how you regulate it for instance with modern satellite systems. There is still a need across these regions for a decent chance for living and competitiveness in the future. Therefore, the rail option becomes essential. As a general proposition: new rail capacity will become increasingly vital in the sustainability space. The absence of an alternative such as major large scale road infrastructure highlights the importance. On the issue regarding the underground planning (more tunnels): He is aware that in an idealized world, everyone would see a hundred per cent underground railway track. However, the ideal world won't exist. He can't comment on specific technical questions, but it remains clear that underground track is a sensitive issue. On the finance issue: the EU has a budget of about 24 billion euros under the „Connecting Europe Facility“ fund. That budget is for the period from 2021 to 2027. In 2023 between this years and next years calls for proposals we will probably have allocated the whole budget and there are still the following years left. The demands of the budget are hugely oversubscribed. When the agency in Brussels CINEA does a call for proposals, they typically get it oversubscribed. Therefore, the agency has to prioritize. The Bundestag for example committed about 240 or 250 million euros for additional noise mitigation measures for the access routes to the Fehmarnbelt in Schleswig-Holstein. The next budget for EU-Co-Funding is for the period from 2028 to 2035 and named CEF 3 (Connecting Europe Facility). A first step would be to politically argue for a respective budget portion. The European Commission will start planning CEF 3 already now to bring forward proposals and to know what's coming. By the time the project is looking for EU money, it has to come fully mature.

Robert Niedergesäß betont, dass es wichtig sei, die Stimmung der Basis zu schildern, damit klar werde, wie die Region tickt. Im Kreistag und in den Gemeinden würde die Notwendigkeit und Wichtigkeit des Gesamtprojektes Brenner-Nordzulauf und seiner überregionalen Bedeutung nicht in Frage gestellt werden. Dennoch bestünden zwei große kritische Punkte. Zum einen im Planungsabschnitt Trudering–Grafing, in welchem Tausende von Menschen das Höchstmaß an Lärmschutz fordern würden. Dies sei eine nachvollziehbare Forderung. Hier könnte man vorsichtig zuversichtlich sein, dass in der Parlamentarischen Befassung des Bundestages diese Kernforderung

umgesetzt werden würde. Zum anderen würde im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen vom Kreistag und den Gemeinden ein bestandsnaher Ausbau gefordert. Dies sei zwar von der Bahn untersucht worden, das Ergebnis wäre jedoch eine andere Variante gewesen. Diese sei nicht akzeptabel, weil die Trasse die Landschaft und die landwirtschaftlichen Flächen des Landkreises Ebersberg auf brutale Art und Weise durchschneiden würde. Der Stresstest des Trassenauswahlverfahrens sei kritisch hinterfragt worden. Dabei hätte sich gezeigt, dass der bestandsnahe Ausbau die bessere Lösung wäre. Gleichzeitig würde man nicht wollen, dass das Projekt Zeit verliere. Dahingehend bestünde die Forderung, dass beide Varianten parallel geprüft werden. Außerdem würde man ein unabhängiges Gutachten fordern. Anderenfalls würde das Projekt Zeit verlieren, da eine entsprechende Klage eingereicht werden würde. Dies sei nicht gewollt, das Ziel sollte eine vernünftige Variante sein. Die Region sei sich dahingehend parteiübergreifend einig, was gestern auch in einem Pressegespräch mit Doris Rauscher, Thomas Huber und Andreas Lenz deutlich geworden wäre. Man würde von der Bahn einen offenen Dialog erwarten statt der Ansage, dass nur noch die Vorzugsvariante untersucht werden würde.

Markus Büchler betont, dass bei Infrastrukturprojekten Betroffenheiten entstehen würden. Deshalb sei es wichtig, diese im Planungsprozess gründlich zu beleuchten und die bestmögliche Variante zu finden. Eine ausführliche Beschäftigung müsste dahingehend stattfinden. Ergänzend zur Vogelperspektive, die Herr Cox in seiner Keynote ausgeführt habe, sei mit Blick auf Bayern und die Bundesrepublik Deutschland hinzuzufügen, dass man sehr langsam bei Infrastrukturvorhaben vorankommen würde, speziell bei der Entwicklung von Eisenbahninfrastruktur. Diese hätte sich lange Zeit nicht so entwickelt, wie es für die Zukunft einer klimafreundlichen Mobilität benötigt werden würde. Daher bestünde ein großer Zeitdruck, die Projekte voranzubringen. Dies würde auch für den Brenner-Nordzulauf gelten. Gesamtgesellschaftlich würde das Projekt große Unterstützung erfahren. Österreich und Italien hätten ihre Hausaufgaben erledigt und sollten daher als Vorbilder betrachtet werden. Man müsste nun das tun, was lange nicht passiert sei, nämlich die Eisenbahninfrastruktur schnell zu modernisieren und auszubauen. Natürlich müsste dabei auf die lokalen Betroffenheiten geachtet und die bestmögliche Planung gefunden werden.

- Pat Cox thanks for the comments. It is important to sense what is the mood in the region in order to encourage consensus. We fully respect this internal debate between regions and the states and infrastructure managers and railway undertakings. It's not an indifference but a mark of respect that leads me to say that this is not my decision but of course this is my interest as coordinator.

2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

Zum Protokoll der 15. Sitzung gab es seitens der Mitglieder keine Anmerkungen. Das finale Protokoll wird auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren

Siehe Folie 10-17 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier stellt die Übersicht des Projektes vor. In den letzten Jahren seien mehrere Fortschritte erzielt worden. Insgesamt hätte sich die bürgerfreundlichste Trassenvariante durchgesetzt. Rund 50 Prozent der Neubaustrecke verlief nach derzeitigen Planungen im Tunnel. Die Gesamteinbetriebnahme sei für 2040 vorgesehen. Derzeit befänden sich die Planungen in der Phase der Vorplanung, bei der lokale Varianten und Alternativen betrachtet würden. Die Entscheidungen dazu würden Ende dieses Jahres unter Berücksichtigung von Mensch, Natur, Umwelt, Technik/Betrieb und Wirtschaftlichkeit getroffen werden. Bis Jahresende werde die sogenannte Vorzugstrasse feststehen und anschließend der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Im Jahr 2025 würde der Bundestag im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zum Projekt entscheiden.

Planungsabschnitt Trudering–Grafing

Siehe Folie 11 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass die Ausbaustrecke Trudering–Grafing Bestandteil des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) sei, das bis 2030 umgesetzt würde. Es sei wichtig gewesen, frühzeitig klarzumachen, dass der Planungsabschnitt Bestandteil der Parlamentarischen Befassung sei. Dahingehend würde Ende Mai ein Infotermin für das Dialogforum stattfinden. Im Herbst sei eine reguläre Sitzung des Dialogforums geplant.

Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

Siehe Folie 12 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass mit der Auswahltrasse Grafing–Ostermünchen der letzte der vier Neubauabschnitte nun seit Jahresbeginn in der Vorplanung sei. Im Zentrum stünden dabei Optimierungen und Detaillierungen der Trassenlage. In Zusammenhang mit dem Trinkwasserschutzgebiet sei man in Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt in Rosenheim. Um die Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet zu minimieren, sei eine Variante mit längerem Tunnel in die Planung aufgenommen worden. Dabei würde es sich nicht um eine Umplanung handeln, sondern um eine obligatorische Variantenbetrachtung im Zuge der Vorplanung. Die Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet seien im Trassenauswahlverfahren untersucht und entsprechend berücksichtigt worden. Ende März hätte die konstituierende Sitzung des vorplanungsbegleitenden Dialogforums stattgefunden. Es sei befürchtet worden, dass durch die kontroversen Diskussionen zum Trassenauswahlverfahren Einige nicht teilnehmen würden. Dies hätte sich jedoch nicht bestätigt.

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Siehe Folie 13 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass mehrere Planungsvarianten und -alternativen untersucht werden würden: Verknüpfungsstelle Ostermünchen, Vorlandbrücke als Alternative zur Dammlage zwischen Mintsberg und Langenpfunzen sowie zwei Varianten einer Innbrücke.

Die laufenden Untersuchungen seien in der vierten Sitzung des Dialogforums im März dieses Jahres vorgestellt worden. Die fünfte Sitzung fände voraussichtlich im Juli statt.

Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

Siehe Folie 14 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass derzeit drei Alternativen für den Streckenabschnitt zwischen Riedering und Rohrdorf untersucht werden würden. Alternative 1 würde das geplante Trinkwasserschutzgebiet beeinträchtigen, während Alternative 2 und Alternative 3 keine Betroffenheit des Trinkwasserschutzgebietes auslösen würden. Die fünfte Sitzung des Dialogforums fände voraussichtlich im Juli statt.

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

Siehe Folie 15 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass derzeit zwei Varianten zur Verknüpfungsstelle Kirnstein ergebnisoffen ausgeplant werden würden. Eine Entscheidung würde am Ende der Vorplanung getroffen werden. Die vierte Sitzung des Dialogforums fand im März dieses Jahres statt. Bei der fünften Sitzung des Dialogforums, welche voraussichtlich im Juli stattfände, würde der Bauablauf detailliert und konkretisiert werden.

Planungsabschnitt Grenze D/A–Schaftenau

Siehe Folie 16 der beiliegenden Präsentation

Peter Kölbach berichtet, dass man sich in der Phase der UVE-Planung befinden würde. Diese würde von einem regen Austausch mit Vertretenden des Landes, der Bezirkshauptmannschaft en der Gemeinden und auch den Interessensvertretungen wie zum Beispiel der Landwirtschaftskammer begleitet. Derzeit würden vertiefte Erkundungen im gesamten Planungsraum stattfinden. In diesem Abschnitt würde ein grenzüberschreitender Tunnel gemeinsam mit den deutschen Kollegen geplant werden. Im Detail würde die Trassierung in Lage und Höhe betrachtet. Die Tunnelportale wären bereits festgelegt und derzeit würden die Querschnitte der parallellaufenden Tunnelröhren gestaltet. Durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit würden derzeit die nationalen Unterschiede, etwa im Hinblick auf das Tunnelsicherheitskonzept, abgestimmt.

Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld

Siehe Folie 17 der beiliegenden Präsentation

Peter Kölbach berichtet, dass die eisenbahnrechtliche Genehmigung für das UVP-Detailgenehmigungsverfahren eingereicht worden sei. Die Genehmigung würde voraussichtlich im vierten Quartal erwartet. Außerdem berichtet er zum Rohbaustollen, der als Rettungstollen für den Haupttunnel ausgebaut werde. Derzeit würden dort die vorbereitenden Arbeiten laufen. Auch in diesem Abschnitt würden intensive Kommunikationstätigkeiten mit der Region stattfinden.

4. Parlamentarische Befassung in Deutschland

Siehe Folien 19-21 der beiliegenden Präsentation

Arne Spieker stellt den Prozess der Parlamentarischen Befassung in Deutschland vor. Bis Ende des Jahres würde die Deutsche Bahn die Vorzugsvariante erarbeiten. Diese würde über das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) dem Bundestag als Bericht übermittelt. Dieser Bericht würde auch Forderungen der Region enthalten, die über das gesetzliche Maß hinausgingen. Die Forderungen würden von der Region selbstständig erarbeitet und anschließend von der Bahn mit Blick auf rechtliche und technische Machbarkeit bewertet sowie kostentechnisch beziffert.

Aktuell würden sowohl im Ausbauabschnitt Trudering–Grafing als auch im Neubauabschnitt Grafing–Grenze D/A Gespräche laufen. Im Ausbauabschnitt hätte nach einem Strukturierungsgespräch im April diesen Jahres ein Workshop stattgefunden, bei dem Formulierungen von Kernforderungen erarbeitet worden wären. Diese würden nun weiter diskutiert und voraussichtlich von den relevanten politischen Gremien beschlossen werden. Im Neubauabschnitt Grafing–Grenze D/A würde im Landkreis Ebersberg Ende Mai ein Workshop zur Formulierung der Kernforderungen stattfinden. Im Landkreis Rosenheim werde es voraussichtlich vor der Sommerpause einen Austausch geben, um die Kernforderungen zu konsolidieren. Insgesamt wäre man aktuell auf einem guten Weg, um das Ziel zu erreichen, bis zum Jahresende alle Kernforderungen der Region der Deutschen Bahn übermittelt zu haben.

5. Diskussion und Fragen

Der Moderator Arne Spieker leitet die allgemeine Diskussion ein.

Daniel Ludwig betont, dass es noch wichtige offene Punkte gäbe, nämlich die Verknüpfungsstelle im Inntal, den sensiblen Bereich Rohrdorf/Riedering und auch die Frage nach einer Verlegung des Bahnhofs in Ostermünchen. Dahingehend würde sich die Frage stellen, wann die finalen Entscheidungen getroffen werden würden. Dies hätte auch Auswirkungen auf die Formulierungen der Kernforderungen. Darüber hinaus würde sich die Frage nach dem Überholbahnhof Riedering stellen. Dieser wäre in Lauterbach, daher wäre dies kommunikativ mittelglücklich. Sie bittet um eine Aussage zu den Varianten mit Blick auf die Überholgleisthematik und die Zeitschiene.

- Matthias Neumaier erläutert, dass man neben Verknüpfungsstellen entlang der Strecke, auch Überholgleise bräuchte, sodass beispielsweise Fernpersonenverkehrszüge Güterzüge überholen könnten. Grundsätzlich bestünden gewisse Anforderungen an die Betriebsführung, die in Richtlinien formuliert wären. Es bestünden mehrere Möglichkeiten und Lösungen der aufgeworfenen offenen Punkte. Die Aspekte würden am Ende in der Variantenauswahl berücksichtigt. Mit Blick auf die Alternativen zwischen Riedering und Rohrdorf wären bei der Variante 1 und 3 Überholgleise vorgesehen. Bei Variante 2 sei dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Dies würde

sich auch entsprechend in der Bewertung der Varianten niederschlagen. Die Entscheidung würde bis Ende des Jahres getroffen werden.

Andreas Lenz betont, dass es immer wieder wichtig wäre, die Vogelperspektive einzunehmen. Dies würde man auch tun. Man würde das Projekt grundsätzlich nicht in Frage stellen, aber es wäre gleichzeitig Aufgabe und Pflicht der Region, das bestmögliche für die Region zu erreichen. Daher wäre es auch notwendig, über die Details zu sprechen – gerade bei einem solchen Jahrhundertprojekt, bei dem es nicht nur um die Kosten gehen sollte. In der Region Ebersberg seien nach dem Stresstest der Deutschen Bahn zum Trassenauswahlverfahren nochmals Fragen aufgeworfen worden. Diese Kritikpunkte seien gestern öffentlich in einer Pressekonferenz vorgestellt worden. Beispielsweise wäre das Trinkwasserschutzgebiet Oberelkofen nicht berücksichtigt worden. Bei der Verlängerung des Tunnels müssten die hohen Kosten in die Bewertung eingehen. Dies sei jedoch nicht der Fall gewesen. Zudem wäre eine Annahme von Zugzahlen geändert worden. Im Sinne der Akzeptanz für das Gesamtprojekt wäre es nicht empfehlenswert, weiterhin mit der ausgewählten Trasse zu planen, ohne die aufgeworfenen Fragen zu klären. Mit Blick auf die Forderungen der Region sei der Lärmschutz ein zentrales Anliegen. Es stelle sich jedoch die Frage, wie eine Forderung, die auf eine andere Trasse abziele, realistisch in die Parlamentarische Befassung einzubringen wäre. Dies sei nur möglich, wenn eine solche Trasse gleichwertig geplant werden würde. Andreas Lenz fragt dahingehend, welcher Beschluss notwendig wäre, dass eine solche zweite Trasse gleichwertig geplant werden würde. Für die Region wäre es nicht gesetzt, dass die Auswahltrasse die bessere Trasse sei. Zudem fragt Andreas Lenz nach dem Prozess zur Erarbeitung der Kernforderungen und ob auch die Dialogforen eingebunden werden würden.

- Matthias Neumaier sagt, dass der Dialog ernst genommen werden würde. Gleichzeitig gäbe es vermehrt die Entwicklung, dass Unterlagen von Bürgerinitiativen oder Einzelpersonen öffentlich vorgestellt werden würden, diese der Deutschen Bahn jedoch nicht vorlägen. Als Vorhabenträgerin könnte die Deutsche Bahn dahingehend keine Stellung beziehen. Deshalb wäre es wichtig, nochmals zu bekräftigen, dass die Deutsche Bahn jederzeit erreichbar wäre. Wenn Unterlagen zur Verfügung gestellt werden würden, dann würde man auch zu neuen Punkten Stellung beziehen. Mit Blick auf die Auswahltrasse im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen bestünde keine Präferenz einer Trasse. Man habe externe Gutachter:innen eingebunden, die anhand objektiver Kriterien das Trassenauswahlverfahren durchgeführt hätten. Im Ergebnis wäre die beste Trasse aus Sicht der Region nur an dritter Stelle. Sofern diese Trasse ebenfalls ausgeplant werden würde, müsste ebenfalls die an zweiter Stelle stehende Variante ausgeplant werden. Dahingehend müssten drei Trassen in der Vorplanung geplant werden. Dies könnte nicht die Deutsche Bahn entscheiden, sondern der Finanzierungsgeber. Terminlich sei dies schwierig, da 2025 bereits die Parlamentarische Befassung stattfinden würde.
- Arne Spieker antwortet auf die Frage nach der Erarbeitung der Kernforderungen der Region, dass in allen Planungsabschnitten auf Landkreisebene und Ebene der Städten und Kommunen Gespräche stattfinden würden. Inwieweit die Öffentlichkeit in diesem Prozess eingebunden wird, würde der Region obliegen. Die Moderation sei hier in einer unterstützenden und koordinierenden Rolle. Inhaltliche Entscheidungen würde allein die Region treffen.

Andreas Lenz sagt, dass Verkehrsminister Wissing persönlich ihm gegenüber gesagt hätte, dass die Deutsche Bahn die Variante Limone wollen würde. Wenn nun gesagt werde, dass die Deutsche Bahn keine präferierte Trasse hätte, dann sei das irritierend. Dahingehend bestünde aus seiner Sicht die Möglichkeit, von der Auswahltrasse abweichen zu können. Ein Parallelplanung wäre wichtig, um den Zeitplan aufrechtzuerhalten.

- Klaus-Dieter Josel sagt, dass die Deutsche Bahn keine Präferenztrasse hätte, sondern objektiv bewerten würde, um die Entscheidung gerichtsfest zu gestalten. Sollten Klagen beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eingereicht werden, müsste das Trassenauswahlverfahren nachvollziehbar sein. Dieses wäre von einem neutralen Gutachter in Form eines Stresstest geprüft worden. Der Stresstest hätte insgesamt bestätigt, dass die Variante Limone an erster Stelle stehen würde. Deshalb hätte sich die Bahn für die Auswahltrasse entschieden. So könnte auch die Aussage von Verkehrsminister Wissing gedeutet werden. Es müsste eine Variante erarbeitet werden, die durchsetzungsfähig sei. Insgesamt wäre es schade, dass man von der gestern öffentlich vorgestellten Kritik erst aus der Presseeinladung erfahren hätte und nicht im Vorfeld auf das Projektteam zugegangen wäre. Sofern man das Kritikpapier erhalten würde, würde man dieses betrachten und bewerten.

Andres Lenz betont, dass die Region darum bittet, dass die Kritikpunkte von der Deutschen Bahn betrachtet würden. Die Bewertung des verlängerten Tunnels beim Trinkwasserschutzgebiet sei offensichtlich nicht in die Trassenbewertung eingeflossen. Daher wäre es wichtig, dass die Bahn die Auswahltrasse nicht in Stein gemeißelt sehe.

Daniela Ludwig sagt, dass die Entscheidung über eine parallele Planung vom Verkehrsminister getroffen werden müsste. Es gäbe den Präzedenzfall Kirnstein, bei dem der damalige Verkehrsminister, Andreas Scheuer, entschieden hätte, dass ein paralleles Gutachten zu einer unterirdischen Verknüpfungsstelle in Auftrag gegeben worden wäre. Dies würden zeigen, dass der politische Wille ausschlaggebend für ein solches Anliegen eine parallele Planung wäre. Dieser erscheint derzeit jedoch nicht so ausgeprägt, wie er es schonmal gewesen wäre.

- Matthias Neumaier betont, dass derzeit in der Öffentlichkeit der unterstellende Eindruck erweckt werde, dass die Planungen des Projekts fehlerbehaftet seien. Es wäre wichtig nochmals klar zu betonen, dass die Planung genehmigungsfähig sei. Die Verunsicherung, die derzeit öffentlich erzeugt werde, entbehre jeglicher Grundlage.

Sebastian Kolland sagt, dass die Stimmung in der österreichischen Bevölkerung gegenüber dem Projekt gut sei. Dies hätte mehrere Gründe. Erstens würde sich die Bevölkerung eine Entlastung des Transit-Verkehrs erhoffen. Zweitens würden die hohen Tunnelanteile zu einer hohen Akzeptanz führen. Drittens würde seitens der ÖBB versucht, einen Konsens herzustellen. Es wäre dahingehend schade, wenn die Kommunikation ins Hintertreffen geraten würde. Seit einigen Wochen und Monaten würde intensiv über die Thematik der Ausgleichsflächen gesprochen. Er sei mit mehreren Vertretenden dahingehend in Kontakt. Die Notwendigkeit für Ausgleichsflächen wäre klar. Die Frage, die sich immer wieder stellen würde, wäre, warum auf private Waldflächen zurückgegriffen werden müsste und der Bund als größter Waldbesitzer nicht stärker in die Verantwortung genommen werden würde.

- Peter Kölbach erläutert, dass man in Kontakt stünde und kürzlich ein Termin mit der Landwirtschaftskammer stattgefunden hätte, bei der intensive zum Thema diskutiert worden wäre. Gleichzeitig sei man ebenfalls im Kontakt zum Bundesforst. Wichtig wäre, dass die entsprechenden Flächen auch als Ausgleichsflächen geeignet wären. Hochalpinen Waldflächen an der Waldgrenze würden beispielsweise keine Waldverbesserungsmaßnahme darstellen. Insgesamt sei man sowohl mit öffentlichen als auch privaten Waldbesitzer:innen intensiv im Austausch.
- Reinhold Hödl ergänzt, dass nur geeignete Flächen in Frage kommen würde und man dahingehend auch nur auf Waldbesitzer:innen, die über solche geeigneten Flächen verfügen, zugehen würde. Der Bundesforst würde wie private Waldbesitzer:innen gleichwertig behandelt werden. Dort wo es Sinn mache, würde man auf diesen entsprechend zugehen.

6. Termine und Abschluss

Klaus-Dieter Josel bedankt sich für die Diskussion. Im Gegensatz zu einer kürzlich stattgefunden Fernsehsendung zum Projekt, bei der eine sehr emotionale Diskussion geführt worden sei, würde hier konstruktiv miteinander gesprochen werden. Man müsse sich mit den verschiedenen Themen selbstverständlich auseinandersetzen. Dies tue man in einem fairen Dialog. Diese Fairness wäre hier heute gelebt worden, auch wenn es noch Themen gäbe, an denen gearbeitet werden müsste. Das angesprochene Kritikpapier würde man betrachten und zu neuen Kritikpunkten Stellung nehmen. Es bestünde selbstverständlich auch über den Regionalen Projektbeirat hinaus die Bereitschaft, bilaterale Gespräche zu führen, um herausfordernde Themen zu klären. Er bedankt sich bei Pat Cox, der einen wertvollen europäischen Blick aufgezeigt hätte. Man würde sehen, dass es sich hierbei um ein stimmiges Gesamtkonzept handele, das von allen Seiten vorangetrieben werden würde. Auch hier in Deutschland sei man dabei eine Lösung zu finden. Es wäre zwar nicht einfach, aber man würde den Teil dazu beitragen, dass 2040 eine leistungsfähige Achse, von München nach Verona bestünde.

Zusammengestellt am 05.06.2023
Moderation (clavis GmbH und ifok GmbH)

Anlagen:

- Präsentation 16. Regionaler Projektbeirat vom 16.05.2023



Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

16. Regionaler Projektbeirat

16.05.2023 | Rosenheim



Kofinanziert von der
Europäischen Union

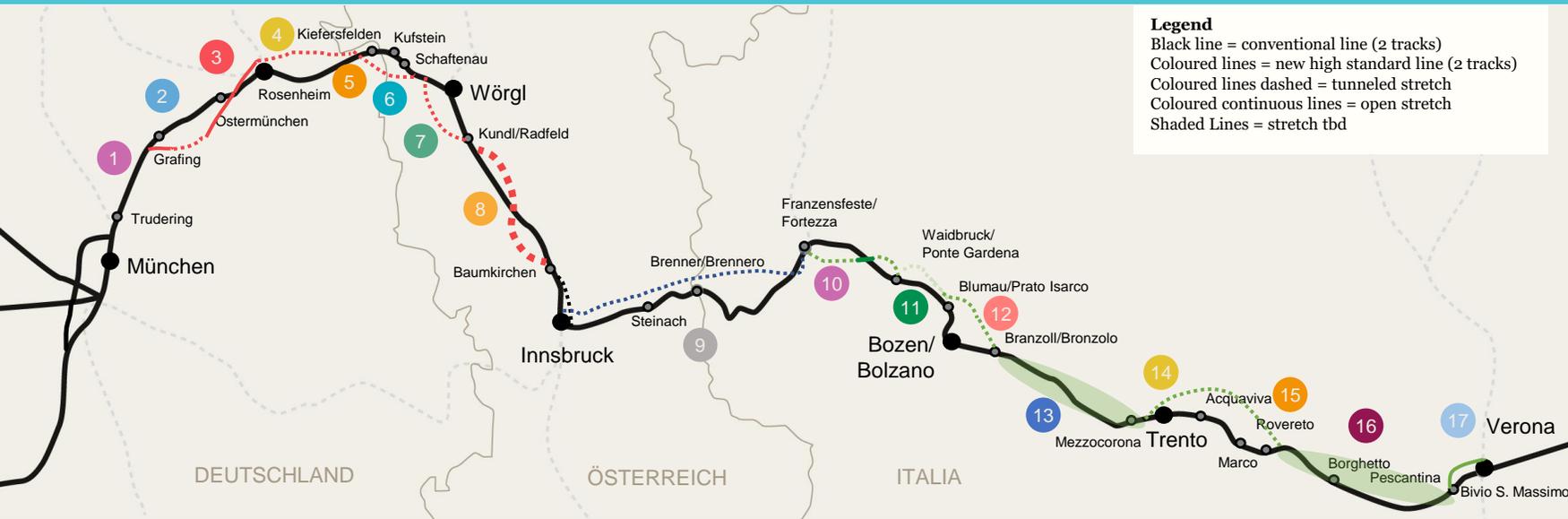
1. Begrüßung

2. Keynote Pat Cox
3. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
4. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

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

The new railway link Munich–Verona

OVERVIEW OF THE INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT



Railway line,
total length:
435 km

two border
crossings:
DE–AT and
AT–IT

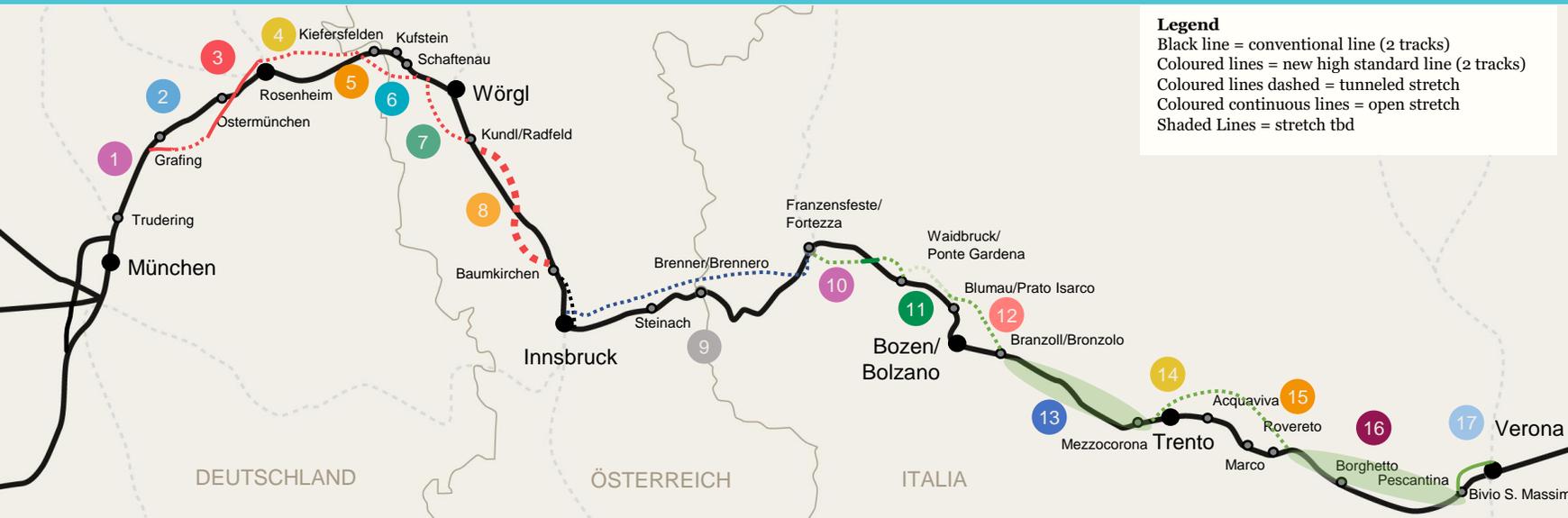
two
conventional
lines, new
high-speed
lines

train
operation
according to
national
rules

– Quelle der Folie:
Brenner Corridor Platform (BCP)

The new railway link Munich–Verona

THE NORTHERN ACCESS ROUTE



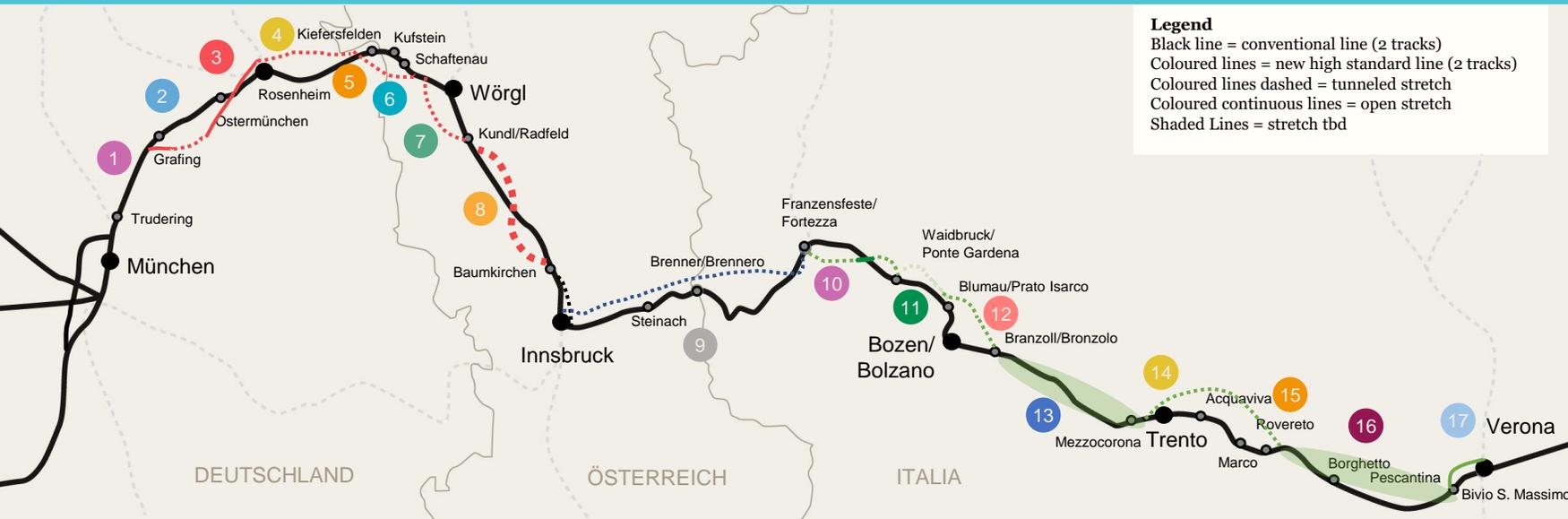
1 Trudering–Grafring BLOCK IMPROVEMENTS Project status Preliminary planning completed In operation by 2030	2 Grafring–Ostermünchen NEW LINE Project status Start of preliminary planning In operation by 2038/2040	3 Ostermünchen–Innleiten NEW LINE Project status Preliminary planning In operation by 2038/2040	4 Innleiten–Kirnstein NEW LINE Project status Preliminary planning In operation by 2038/2040	5 Kirnstein–Border DE/AT NEW LINE Project status Preliminary planning In operation by 2038/2040	6 Border DE/AT–Schaftenau NEW LINE Project status Planning for Environmental Impact Statement In operation by 2038/2040
--	---	---	--	---	---

NORTHERN ACCESS ROUTE

– Quelle der Folie:
Brenner Corridor Platform (BCP)

The new railway link Munich–Verona

NORTHERN ACCESS ROUTE, BRENNER BASE TUNNEL AND SOUTHERN ACCESS ROUTE



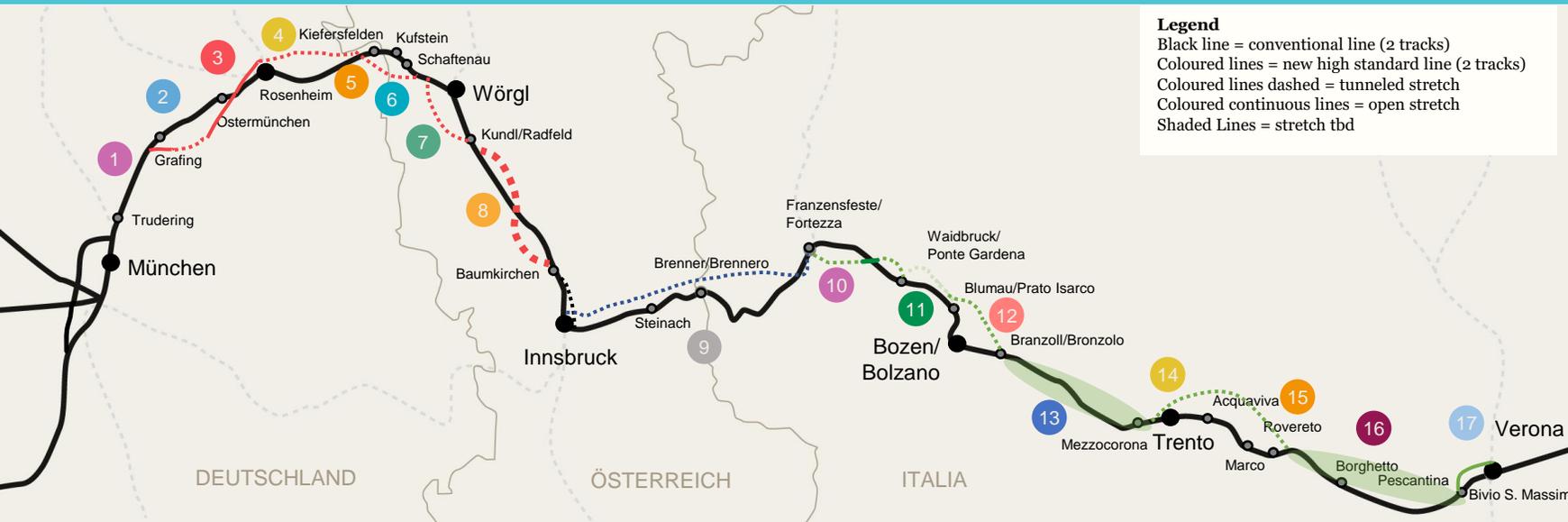
<p>7 </p> <p>Schaftenau–Radfeld hub NEW LINE</p> <p>Project status Detailed planning</p> <p>In operation by 2034</p>	<p>8 </p> <p>Radfeld–Baumkirchen NEW LINE</p> <p>Project status In operation since 2012</p>	<p>9 </p> <p>Innsbruck–Fortezza NEW LINE</p> <p>Project status Under construction</p> <p>In operation by 2032</p>	<p>10 </p> <p>Fortezza–Ponte Gardena (Lot 1) NEW LINE</p> <p>Project status 1st semester 2023 start of the construction works</p> <p>In operation by 2030</p>	<p>11 </p> <p>Ponte Gardena–Prato Isarco (Lot 7) NEW LINE</p> <p>Project status Preliminary planning</p> <p>In operation by 2040</p>
NORTHERN ACCESS ROUTE		THE BRENNER BASE TUNNEL	SOUTHERN ACCESS ROUTE	

– Quelle der Folie:
Brenner Corridor Platform (BCP)

Version: 1.0 | Last update: 08.11.2022

The new railway link Munich–Verona

THE SOUTHERN ACCESS ROUTE



<p>12 </p> <p>Bolzano bypass (Lot 2) NEW LINE</p> <p>Project status 1st semester 2023 completion of the Project Review</p> <p>In operation by 2031</p>	<p>13 </p> <p>Bronzolo–Trento Nord (Lot 5) NEW LINE</p> <p>Project status Preliminary planning</p> <p>In operation by 2040</p>	<p>14 </p> <p>Trento bypass (Lot 3a) NEW LINE</p> <p>Project status 1st sem. 2023 award of contract and start of detailed design phase</p> <p>In operation by 2027 – NRRP</p>	<p>15 </p> <p>Rovereto bypass (Lot 3b) NEW LINE</p> <p>Project status Identification of an alternative route for carrying out the project review</p> <p>In operation by 2032</p>	<p>16 </p> <p>Rovereto–Pescantina (Lot 6) NEW LINE</p> <p>Project status Preliminary planning</p> <p>In operation by 2040</p>	<p>17 </p> <p>North Entry to Verona (Lot 4) NEW LINE</p> <p>Project status Project Review concluded in December 2021; 1st semester 2023 public debate</p> <p>In operation by 2031</p>
---	---	--	---	--	--

SOUTHERN ACCESS ROUTE

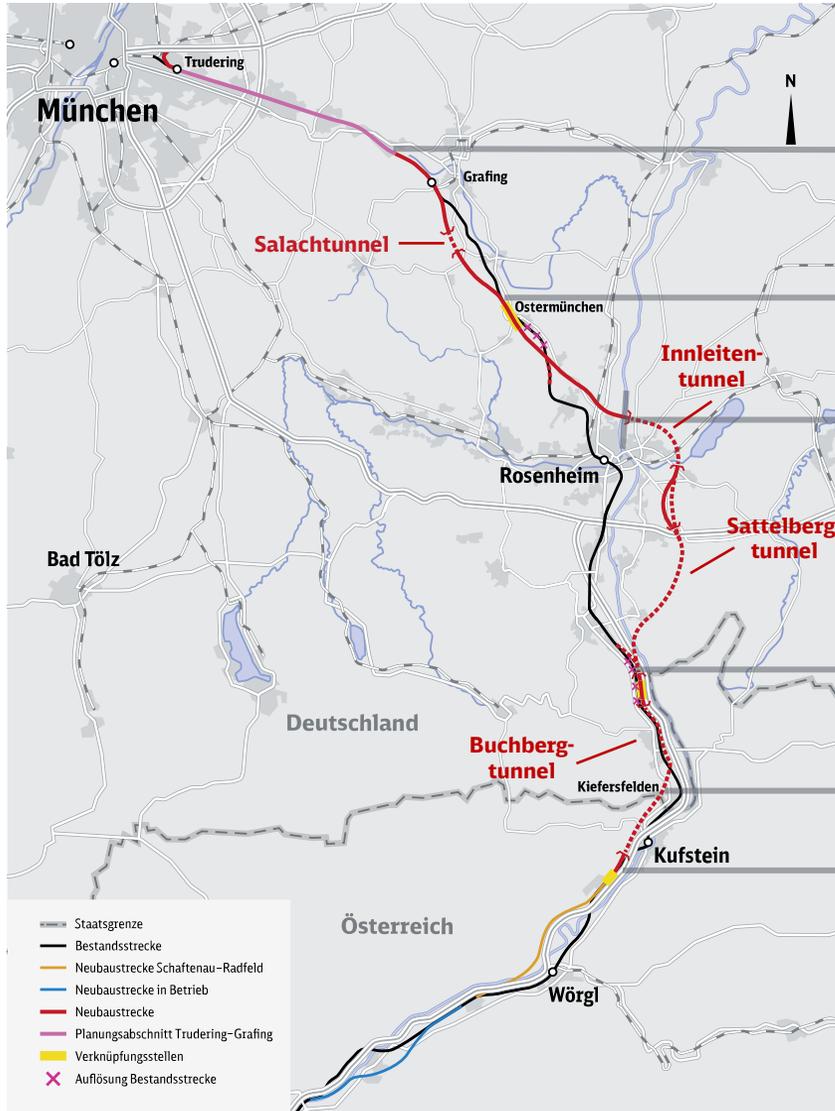
– Quelle der Folie:
Brenner Corridor Platform (BCP)

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

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

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Übersicht



Planungsabschnitt

Trudering-Grafiing

Grafiing-Ostermünchen

Ostermünchen-Innleiten

Innleiten-Kirnstein

Kirnstein-Grenze D/A

Grenze D/A-Schaftenau

Schaftenau-Knoten Radfeld



Streckenlänge
Neubaustrecke
ca. 70 km



Streckenanteil
Tunnel
aktuell ca. 50 %



Geplante
Fertigstellung
2038 - 2040



Parlamentarische Befassung
2025

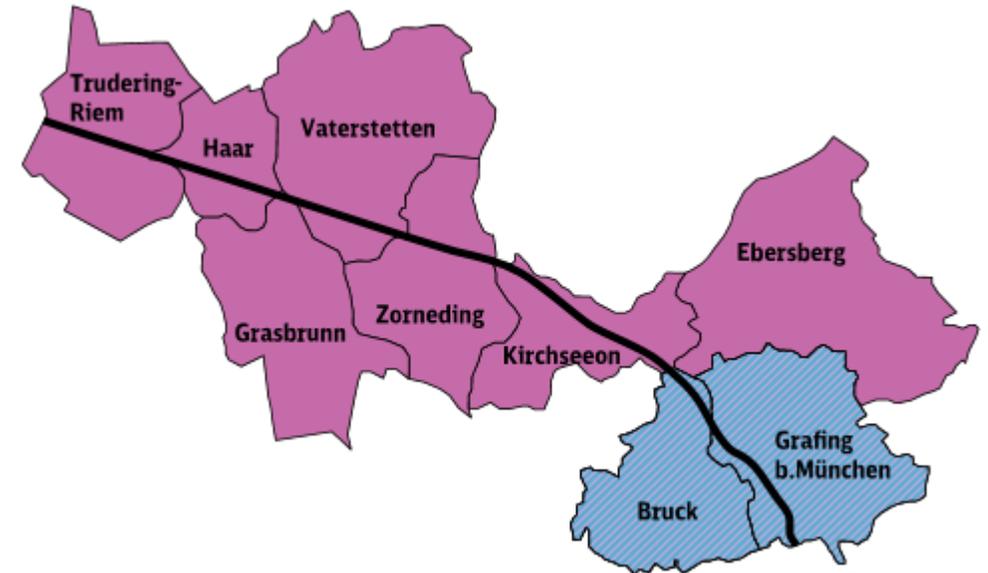
Status

- Technische Vorplanung, geologische Erkundungen, Kartierung der Tier- und Pflanzenwelt
- Untersuchung von lokalen Varianten und Alternativen der Streckenführung
- Vorliegen der Vorzugstrasse bis Ende 2023

Planungsabschnitt Trudering–Grafiing

Vorplanung

- Die **Vorplanung** der technischen Streckenausrüstung ist **abgeschlossen**.
- Weitere Planung der Blockverdichtung durch das Projekt Digitale Schiene Deutschland (DSD).
- Der Ausbauabschnitt Trudering–Grafiing ist Bestandteil des Projekts in der Parlamentarischen Befassung.
- Ein Infotermin für das **Dialogforum** zur Parlamentarischen Befassung findet am 30. Mai 2023 statt.
- Die 5. Sitzung des Dialogforums findet voraussichtlich im Herbst 2023 statt.



Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Vorplanung

- Die **Vorplanung** startete zu Jahresbeginn 2023.
- Weiterentwicklung und vertiefte Planung der Auswahltrasse
- Untersuchung lokaler Varianten
 - Konstruktion von Bauwerken, Bauverfahren, etc.
 - Konfiguration von Betriebsstellen, Weichenanordnungen, etc.
 - Führung kreuzender Straßen und Gewässer
 - Untersuchung der Streckenführung in einem Tunnel im Bereich des Trinkwasserschutzgebiet Elkofen

- Am 22. März 2023 fand die **Konstituierung des vorplanungsbegleitenden Dialogforums** statt.
- Vertreten sind die fünf von der Auswahltrasse tangierten Kommunen Kirchseeon, Grafing, Aßling, Bruck und Tuntenhausen durch die Bürgermeister sowie jeweils zwei zusätzlich benannte Mitglieder.
- Die zweite Sitzung des Dialogforums findet am 24. Mai statt.



1. Sitzung des Dialogforums im Sitzungssaal der Stadt Grafing

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung

– Folgende **Planungsalternativen und -varianten** werden untersucht:

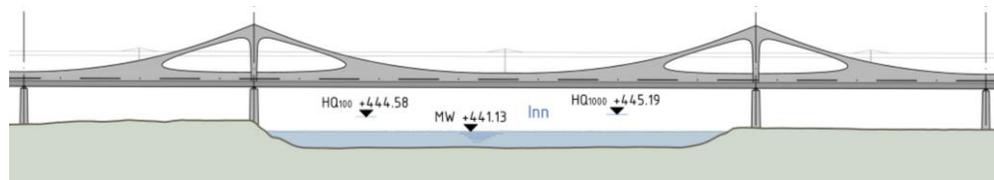
– **Verknüpfungsstelle Ostermünchen**

Verlegung als auch Beibehaltung des Bahnhofs und der Bestandsstrecke werden geplant.

– **Vorlandbrücke als Alternative zur Dammlage**

Zwischen Mintsberg und Langenpfunzen wird neben der Dammlage eine Vorlandbrücke geplant.

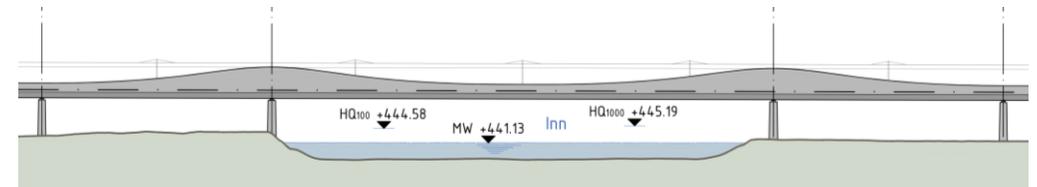
– **Innbrücke**



Variante „Segel“



Beispielhafte Visualisierung einer Vorlandbrücke



Variante „Welle“

– Die vierte Sitzung des **Dialogforums** fand am 15.03.2023 statt.

– Die fünfte Sitzung findet voraussichtlich im Juli statt.

Planungsabschnitt Innleiten-Kirnstein

Vorplanung

Alternativen zwischen Riedering und Rohrdorf:

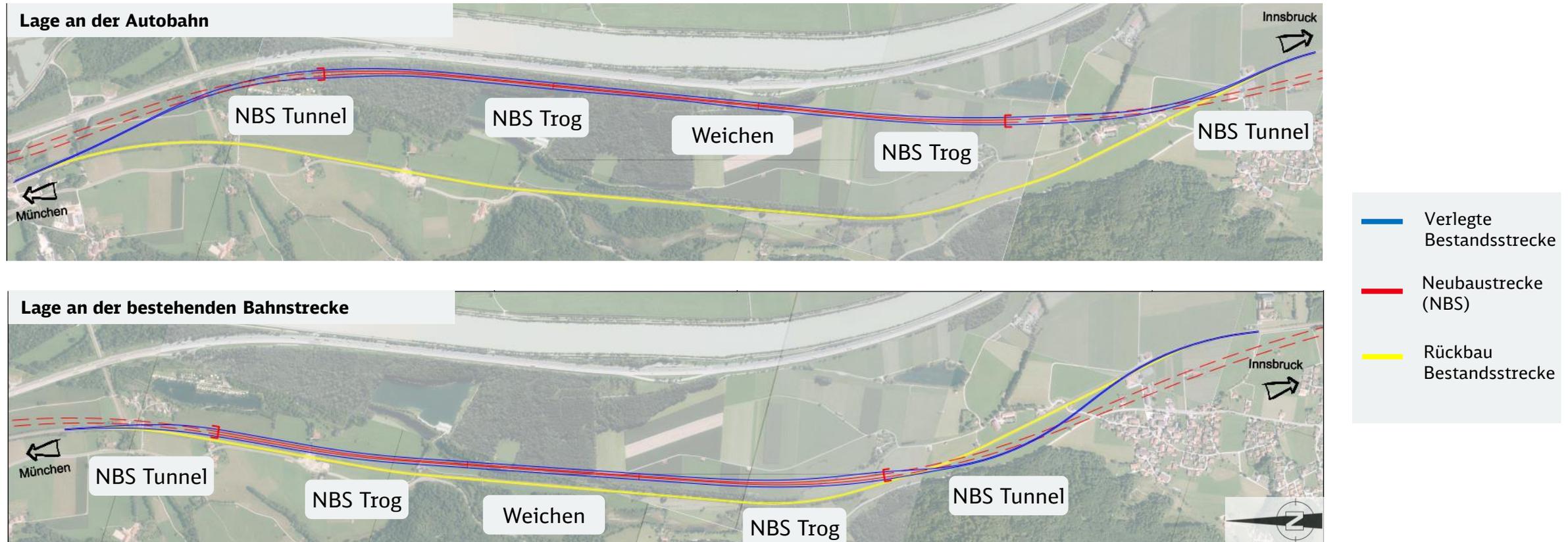
- Alternative 1 mit Überquerung Sims
 - Alternative 2 mit durchgehendem Tunnel
 - Alternative 3 mit Unterquerung der Sims
- Für die mögliche Beeinträchtigung bestehender und geplanter Schutzgebiete werden in den weiteren Planungen Lösungen erarbeitet.
- Auswirkungen auf das geplante Trinkwasserschutzgebiet werden betrachtet und in der späteren Variantenabwägung berücksichtigt.
- Die vierte Sitzung des **Dialogforums** fand am 15.03.2023 statt.
- Die fünfte Sitzung findet voraussichtlich im Juli statt.



Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

Vorplanung

– Varianten Verknüpfungsstelle Kirnstein:



– Die vierte Sitzung des **Dialogforums** fand am 16.03.2023 statt. Die fünfte Sitzung findet voraussichtlich im Juli statt.

Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

Vorplanung bzw. UVE-Planung



- Drei Sitzungstermine des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen seit Beginn UVP-Planung.
- Vertiefte Erkundungen im gesamten Projektraum.
- Planungen für UVP-Verfahren
 - Trassierung (Lage und Höhe) im Abgleich mit den Erkundungsergebnissen
 - Festlegung der Tunnelportale
 - Situierung und Ausgestaltung der Querschläge
 - Ausarbeitung Variantenstudie Lüftung
 - Ausarbeitung Tunnelsicherheitskonzept
 - Abstimmung der Schnittstellen und der Konzeption der bahntechnischen Ausrüstung



Bestandsstrecke Richtung Kufstein/Staatsgrenze A/D

Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld

UVP-Detailgenehmigungsverfahren

- Dreizehn Sitzungstermine des Regionalforums seit Beginn UVP-Planung.

Rohbaustollen

- Seit April 2022 laufen die vorbereitenden Arbeiten zur Erschließung der Baustelle.
- Baueinleitung für die Arbeiten Rohbaustollen am 13.04.2023 erfolgt
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.

Hauptprojekt

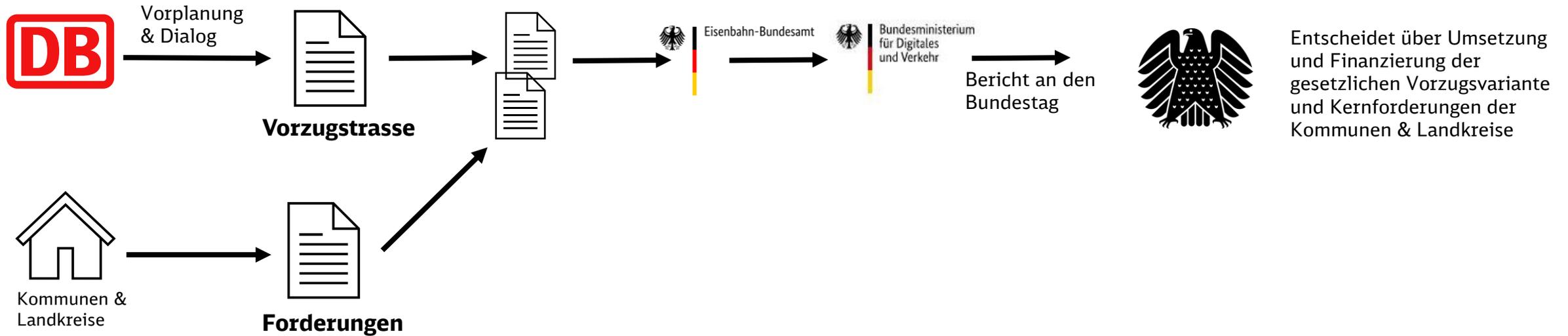
- UVP-Detailgenehmigung: vsl. 4. Quartal 2023



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

Parlamentarische Befassung in Deutschland

Ablauf & Forderungen

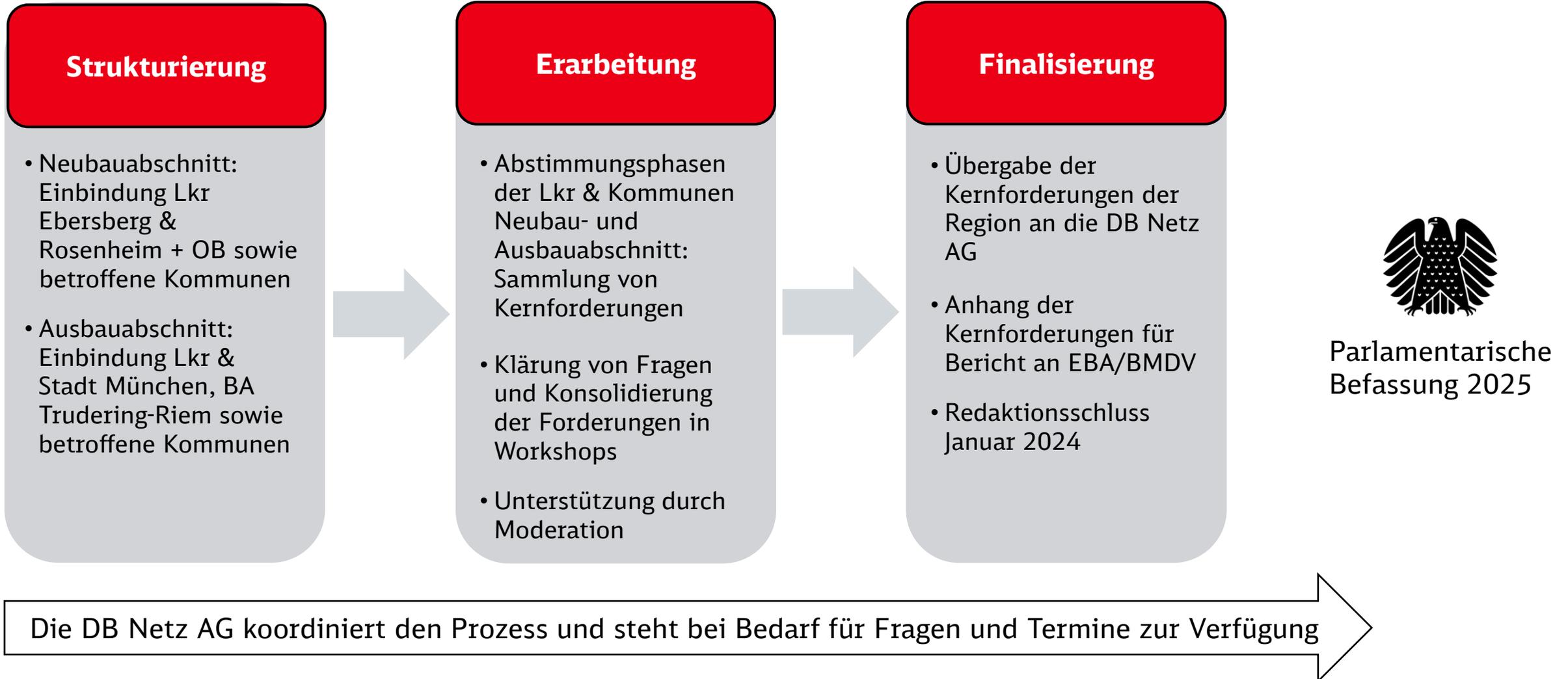


Forderungen der Region

- Nach Abschluss der Vorplanung entscheidet der Deutsche Bundestag über die Finanzierung der einzelnen Kernforderungen der Region. Diese sind Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Finanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen ($NKV > 1$) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Parlamentarische Befassung in Deutschland

Ablauf der Erarbeitung von Forderungen der Region



Parlamentarische Befassung in Deutschland

Sachstandsbericht

Ausbauabschnitt Trudering–Grafiing

28.02.2023 Strukturierungsgespräch

19.04.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen

30.05.2023 Infotermin Dialogforum



Konsolidierter Entwurfsstand, der von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

Neubauabschnitte Grafiing–Grenze D/A

17.01.2023 Strukturierungsgespräch mit Landkreis und Stadt Rosenheim sowie Landkreis Ebersberg

Landkreis Rosenheim:

15.03.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen



Erarbeitung eines ersten Entwurfs unter Koordination des Lkr Rosenheim.

Landkreis Ebersberg:

17.04.2023 Abstimmung mit Bürgermeister:innen

31.05.2023 Workshop zu Entwurfsstand Kernforderungen PA1 Grafiing–Ostermünchen

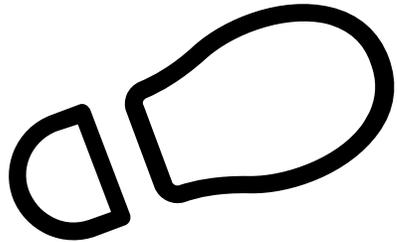


Erarbeitung eines ersten Entwurfs (Basis Lkr Resolution), der im Workshop konsolidiert und von den kommunalen Gebietskörperschaften weiter abgestimmt wird.

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

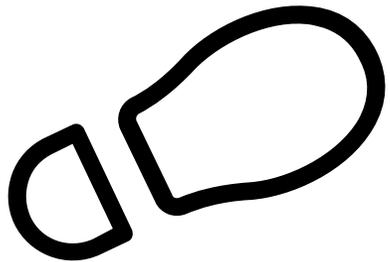
1. Begrüßung
2. Keynote Pat Cox
3. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
4. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
5. Parlamentarische Befassung in Deutschland
6. Diskussion und Fragen
- 7. Termine und Abschluss**

Termine und Abschluss



- **Protokoll**
Der Protokollentwurf wird per E-Mail versendet und in der nächsten Sitzung abgestimmt.

- **Präsentation**
Die Präsentation ist in Kürze auf unserer Website unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar.



- **Nächste Sitzung**
Die nächste Sitzung des Regionalen Projektbeirats findet voraussichtlich im Herbst 2023 statt.

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!

DB Netz AG



Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim

ÖBB Infra AG

Industriestraße 1, A-6134 Vomp



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu