

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	7. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	03.05.2017, 14:15 – 16:15 Uhr
Ort:	FH Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Thomas Bauer (Vertreter der Regierung von Oberbayern) Alexander Baumgartner (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Georg Dudek (Vertreter Inntal Gemeinschaft e.V.) Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister Langkampfen) Hajo Gruber (Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Alois Holzmaier (Beobachtung, Gemeinde Oberaudorf) Georg Huber (Bürgermeister Samerberg) Matthias Jokisch (Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg) Olaf Kalsperger (Bürgermeister, Gemeinde Raubling) Peter Kasperczyk (Vertreter BUND Naturschutz, Kreisgruppe Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Stefan Lederwascher (Bürgermeister, Gemeinde Flintsbach) Willi Messing (Vertreter ProBahn, Kreisgruppe Rosenheim) Hans Nowak (Bürgermeister, Gemeinde Neubeuern) Sepp Oberauer (Bürgermeister, Nussdorf) Josef Steingraber (Vertreter Bayrischer Bauernverband) Verena Weiler (Vertreterin der Wirtschaftskammer Tirol) Gerhard Wieland (Vertreter der IHK München) Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Meike Paeslack (DB Netz AG) Raphael Richter (DB E&C) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Christoph Sedlacek (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG) Sabine Volgger (wikopreventk) Sonja Neubauer (wikopreventk)



Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung**
 3. **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016**
 4. **Information über die weitere Vorgehensweise**
 5. **Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm**
 6. **Ausblick**
-

1. Begrüßung (Peter Hofer)

Sabine Volgger eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Die Agenda wird vorgestellt das Forum behandelt die gleichen Inhalte, die auch in der vergangenen Woche in den Gemeindeforen diskutiert wurden.

Peter Hofer begrüßt die TeilnehmerInnen im Namen des gesamten Planungsteams Brenner-Nordzulauf und bedankt sich für die Teilnahme an der siebten Sitzung des Regionalforums. Das Forum wurde einberufen, da es der DB Netz AG und der ÖBB Infra ein wichtiges Anliegen ist, den Informationsaustausch aufrecht zu erhalten und ein gemeinsames Bild über den Stand im Trassenauswahlverfahren zu ermöglichen.

Folgende personelle Änderungen werden bekannt gegeben: Manuel Gotthalseder übernimmt auf Seiten der DB Netz AG die Projektleitung im gemeinsamen Planungsraum am Brenner-Nordzulauf von Susanne Müller, die sich letzten Herbst aus dem Projektteam verabschiedet hat.

Die Moderation leitet daraufhin in die Sitzung ein und ergänzt die Agenda um ein Anliegen von Herrn Dudek in Bezug auf den Auftrag der Planung zum GPR. Es gibt keine weiteren gewünschten Ergänzungen zur Agenda. Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck der Präsentation vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung (Sabine Volgger)

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zur 6. Sitzung des Regionalforums vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Das Protokoll wird demnach in Kürze auf der Projekthomepage www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

Aufgrund des derzeit erhöhten Informationsbedürfnisses wird folgender Protokollzyklus wird zur Diskussion gestellt: Künftig soll der klar gekennzeichnete, vorläufige Protokollentwurf der Moderation zeitnah nach der Sitzung allen Mitgliedern zur Überprüfung zugestellt und gleichzeitig auf der Website veröffentlicht werden. Die Rückmeldungen - innerhalb einer Protokollfrist - werden gesammelt, sichtbar eingearbeitet und im Zuge der nächsten Sitzungsrunde mit allen Mitgliedern abgestimmt. Nach Abstimmung wird der Protokollentwurf durch das abgestimmte Protokoll auf der Website ersetzt.

Die Anwesenden stimmen dem Vorschlag dieses neuen, zukünftigen Protokollzyklus zu.

3. Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016 (Peter Hofer)

Siehe Folien 4 bis 6 der beiliegenden Präsentation.

Peter Hofer gibt eine kurze Rückschau zu den Aktivitäten der Bahnen und den Ereignissen seit September 2016, wo in der 6. Forenrunde die auf den Raumwiderstandskarten basierenden ersten Entwürfe von Korridorüberlegungen vorgestellt wurden. Auf Anfrage wurden von der DB Netz AG und der ÖBB Infra mehrere Veranstaltungen besucht und dabei die Veranstalter fachlich unterstützt. Termine wie beispielsweise ein Informationstermin zu den Projekthintergründen für den EPR sowie der 4. Dialogkreis mussten leider abgesagt werden. Aufgrund der Bitte, den Dialog bis zum Treffen mit Bundesverkehrsminister Dobrindt am 06. März 2017 zu unterbrechen, haben die Bahnen keine weiteren Aktivitäten und mediale Statements mehr gesetzt. Seit dem 10. März finden im EPR wieder Gespräche mit VertreterInnen der Region statt. Derzeit gibt es, bezogen auf den Planungsstand im September 2016, keinen Fortschritt in der technischen Planung.

Sabine Volgger weist auf die Entstehung der Bürgerinitiativen in Neubeuern und Nussdorf hin, die in den Gemeindeforen als Ergänzung der Übersicht angegeben wurden.

Diskussion:

- Einer der Teilnehmer weist darauf hin, dass die Veranstaltung am 06. März mit BM Dobrindt rückblickend kritisch gesehen wird. Vielen Personen, insbesondere den Bürgerinitiativen, wurde aus Sicht eines Vertreters der Bürgerinitiativen eine Teilnahme an der Bürgermeisterdienstbesprechung nicht ermöglicht, sie mussten auf der Straße warten, um dann anschließend für 15 Minuten mit dem Minister ins Gespräch zu kommen. Die Mitglieder des Regionalforums waren nicht zu diesem Termin eingeladen. Ursprünglich auch die DB Netz AG nicht. Die DB wurden später dann doch zugelassen, die Mitglieder des Regionalforums jedoch nicht. Daher gibt es bei diesem Termin keine transparente Beteiligung des Regionalforums und der Bürgerinitiativen. Jetzt stehen unterschiedliche Aussagen im Raum und man weiß nicht, was richtig und was falsch ist. Frau Ludwig hat einen Mediator gefordert, jetzt heißt es, dass es einen Moderator – sogar eine ganzes Moderatorenteam – geben wird. Dieses ‚sinnlose‘ Ergebnis wird von Seiten der Bürgerinitiativen abgelehnt. Nach Aussage dieses Forenmitglieds geben mindestens acht Personen, die der Sitzung beigewohnt haben, an, dass ein Mediator von Herrn Dobrindt angeboten wurde. Es wurden keine klaren Auskünfte in der Sitzung gegeben, noch lassen sich Aussagen durch offizielle Protokolle des Termins belegen oder widerlegen.

Die Bürgermeister stimmen der Aussage des Forenmitglieds aus dem Kreise der Bürgerinitiativen nicht zu. Es handelt sich sehr wohl um einen transparenten Prozess, da u. a. die Ergebnisse im Internet einsehbar sind. Außerdem hat es sich um eine Bürgermeisterdienstbesprechung gehandelt. Es war ausnahmsweise pro Gemeinde eine weitere Person zugelassen. Den Gemeinden stand es frei, den zweiten Platz an einen Vertreter einer Bürgerinitiative zu vergeben. Es waren während des gesamten Termins Vertreter der Bürgerinitiativen anwesend. Des Weiteren hat sich BM Dobrindt auch gegenüber den anderen Mitgliedern der Bürgerinitiativen gesprächsbereit gezeigt und war darauf bedacht, mit allen ins Gespräch zu kommen. Nach der



Bürgermeisterdienstbesprechung hat er sich explizit für die Bürgerinitiativen Zeit ohne Begrenzung genommen. Am Ende waren von Seiten der Bürgerinitiativen keine Fragen mehr offen. Es gab eine Pressekonferenz, die auf 16 Uhr angesetzt war. Diese wurde auf 18 Uhr verschoben, um vorab den Diskussionsbedarf zu decken.

4. Information über die weitere Vorgehensweise (Torsten Gruber)

Siehe Folien 8 bis 16 der beiliegenden Präsentation.

Der erste Entwurf der Korridorübersichtskarte, welcher in der 6. Forenrunde vorgestellt wurde, ließ erkennen, dass der EPR, entgegen der ursprünglichen Überlegungen, bereits früher aktiv in den Dialogprozess einzubinden ist. Der Bitte, den Planungsdialog zu unterbrechen, wurde seitens der DB Netz AG und der ÖBB Infra nachgekommen. Die geforderten Antworten auf die Resolution der Landkreisbürgermeister, wurden von BM Dobrindt in der Veranstaltung am 06. März 2017 in Rosenheim gegeben. BM Dobrindt hat gleich am Anfang des Termins klargestellt, dass die Notwendigkeit für ein drittes und viertes Gleis besteht und dass dieser Ausbau kommen wird. Folien 8 bis 16 zeigen die Originalfolien dieser Veranstaltung mit den Diskussionsergebnissen. Die Folien sind auch online verfügbar (<https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html>).

Diskussion:

- *Hat sich BM Dobrindt in Bezug auf die erste Forderung terminlich geäußert? Wann werden diese Aussagen durchgeführt? In der Presse wurde ein Herbsttermin genannt.*

Das Projektteam weiß es nicht. Einige Sitzungsmitglieder weisen darauf hin, dass sich der Herbsttermin auf die Prognosezahlen bezogen hat. Jedenfalls wurde vom Minister festgehalten, dass die Szenarienstudie 2050 begleitet stattfinden soll und immer wieder aktualisiert wird.

- *Die Aussage, dass das dritte und vierte Gleis mit Sicherheit kommen wird, jedoch noch kein Kosten-Nutzen-Nachweis vorliegt, ist abzulehnen. Es handelt sich um eine rein politische Planung, die nicht auf einem tatsächlichen Bedarf aufbaut. Zu Beginn der Diskussionen wurde gesagt, dass es sich um eine theoretische Planung für einen Tag X handelt. Wenn an dem Tag X ein Kosten-Nutzen-Nachweis vorliegt, wird das Projekt von den Forenmitgliedern mitgetragen. Durch die Aussage, dass die Gleise in jedem Fall gebaut werden, verliert diese Abmachung an Bedeutung und die Öffentlichkeitsbeteiligung der Bürgerinitiativen kann nicht als Zustimmung verwendet werden.*

Mehrere der anwesenden Sitzungsteilnehmer stimmen zu, dass eine Bauentscheidung Kosten Nutzen basiert und nicht politisch basiert sein muss.

BM Dobrindt hat gesagt, dass es ein Gutachten geben wird, in dem der Bedarf festgestellt wird. Wenn es keinen Bedarf gibt, wird auch keine Neubaustrecke gebaut. Allerdings muss man bedenken, dass der Brenner Basistunnel sich bereits im Bau befindet. Jedes Projekt, das durch Bundesmittel gefördert wird – ob Schiene oder Straße – unterliegt einer Kosten-Nutzen-Entscheidung. Nur Projekte, die ein Kosten-Nutzen-Verhältnis über 1 haben, werden gefördert. Die TeilnehmerInnen erwarten, dass eine Bauentscheidung auch in der Zukunft transparent und nachvollziehbar getroffen wird.

- *Besteht keine Kosten-Nutzen Planung für dieses Projekt?*

Die Kosten-Nutzen-Berechnung ist in dem Bundesverkehrswegeplan enthalten. In dem Plan von 2010 war das Projekt mit einer Kosten-Nutzen-Rechnung erfasst. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde kein Kosten-Nutzen-Verhältnis berechnet. Das Projekt hat dadurch eine Sonderstellung, da man seitens der Gutachter des Bundes das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens abwarten will.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die hohe internationale Bedeutung des Projektes dabei eine Rolle spielen kann.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass die internationale Bedeutung kein Grund ist. Auch bei anderen Projekten mit hoher internationaler Bedeutung wird die Kosten-Nutzen-Berechnung durchgeführt. Die internationale Bedeutung kann nie die alleinige Entscheidungsgrundlage für den Bau sein. Ein Forenmitglied warnt davor, sich zu sehr auf die Kosten-Nutzen-Berechnung zu versteifen. Dadurch haben am Ende des Tages für die Region wichtige und eventuell teurere Baulösungen (wie z.B. Tunnel) eine größere Chance. Es wird darauf hingewiesen, dass der Minister davon gesprochen hat, dass die Planung unabhängig vom Bedarfszahlen und Prognosen durchgeführt werden müsse, insofern ist der Auftrag zur Planung eine politische Entscheidung. Das trifft aber sicher nicht für den Bau zu. Man muss zwischen Planung und Bau differenzieren.

Alle Mitglieder sind sich darüber einig, dass man zwischen Planung und Bau differenzieren muss. Der Bau eines 3. und 4. Gleises muss jedoch von einem nachvollziehbaren Bedarfsnachweis und einem Nutzen-Kosten-Nachweis abhängig gemacht werden. Unter dieser Prämisse haben sich die Mitglieder der Beteiligung am Trassenauswahlverfahren zugestimmt.

- *Wie sieht die Zeitschiene aus? Wann wird man an den Korridoren weiterplanen? Wann gibt es ein rechtliches Verfahren?*

Im EPR befindet man sich zur Strukturierung des Dialogprozesses bereits in Diskussion mit Vertretern der Region. Das Bestreben ist es, im EPR eine analoge Gremienstruktur aufzubauen und abzustimmen. Momentan ist noch nicht klar, welche Gemeinden welche Foren bilden werden. Ziel der Bahnen ist es, die konstituierenden Sitzungen im EPR bis Ende des Jahres 2017 abzuhalten. Das Regionalforum könnte die ‚Klammer‘ über beide Planungsräume bilden und müsste daher um die 12 Bürgermeister der EPR-Gemeinden erweitert werden. Das ist zumindest die aktuelle Idee, die aber noch nicht abgestimmt ist.

- *Zu Forderung 3: Ist die Forderung nach einer Mediation somit flachgefallen? Das Hauptanliegen der Sitzung mit BM Dobrindt war es, einen Mediator zu initiieren – so zumindest die Aussage von Frau Ludwig. Man ist davon ausgegangen, dass es einen Mediator geben wird, war bei der Sitzung selbst nicht dabei und muss jetzt das Ergebnis akzeptieren. Wie ist das zu verstehen?*

Ein Bürgermeister erläutert, dass schon bei der Formulierung der Resolution nicht alle Gemeinden der Meinung waren, dass ein Mediator nötig ist. Es gibt keinen Konflikt, der behandelt, sondern einen Beteiligungsprozess, der moderiert werden muss. Die Forderung nach einem Mediator wurde zwar gestellt, ist aber nicht akzeptiert.

Von Seiten der Bürgerinitiative Inntal Gemeinschaft e.V. wird angekündigt, dass man diese Entscheidung nicht akzeptieren wird.

- *Es hieß, dass es eine Bürgerbeteiligung zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke gibt. Wie weit ist man da, was ist da geschehen?*

Diese Bürgerbeteiligung hat bereits stattgefunden. Es gab mehrere Termine mit den Bürgermeistern und öffentliche Veranstaltungen im Inntal und Grafing, bei welchen sich noch einige Inhalte geändert haben. Zurzeit wird die Finanzierung verhandelt und ab nächstem Jahr kommt es dann zur Umsetzung und Durchführung der Genehmigungsverfahren.

- *Werden der Kriterienkatalog und die Gewichtung nochmal überarbeitet, weil sich ja der Planungsraum für das Regionalforum erweitert?*

Der Kriterienkatalog muss auch im EPR besprochen und gewichtet werden. Idealerweise gibt es einen identen Kriterienkatalog zum GPR, aber das ist noch offen. Das wird die Diskussion im EPR zeigen.

- *Wie kann man es verstehen, dass ein Bereich aus der Korridorkarte herausgenommen wird?*

Man befindet sich noch immer auf dem Planungsstand von September 2016. Der Korridorbereich Ost wird auf diesem Stand abgeschlossen, indem ein Planungsheft erstellt wird. Vom BMVI wird dafür eine Kostenschätzung beauftragt. Aufgrund des aktuellen Planungsstands werden das sehr grobe Kostenaussagen sein, weil man planerisch ja noch auf einer sehr hohen Flughöhe ist. Von Seiten der DB wird es bezüglich dieses Abschnitts keine weiteren Planungen im Rahmen des Brenner-Nordzulaufs geben.

- *Welche Gemeinden werden jetzt noch zum EPR gehören?*

Drei Gemeinden liegen jetzt nicht mehr im Planungsgebiet (Aschau, Frasdorf und Bernau). Es bleiben also 12 Gemeinden im EPR.

- *Gibt es nach wie vor den Dialogkreis?*

Der Dialogkreis sollte von einer analogen Gremienstruktur mit Gemeindeforen im EPR abgelöst werden. Ein übergreifendes Regionalforum macht natürlich nur dann Sinn, wenn beide Planungsräume die gleiche Arbeitsstruktur haben.

- *Macht es Sinn, ein so großes Regionalforum zu bilden? Sollte man die Regionalforen nicht auf die zwei Planungsräume aufteilen?*

Das Regionalforum hat jetzt schon einen übergreifenden Charakter, da Institutionen vertreten sind, die in beiden Planungsräumen agieren (z.B. Bund Naturschutz, IHK). Man braucht ein Gremium mit Klammerfunktion über beide Planungsräume. Aufgrund des Informationsbedürfnisses ist die Situation sehr sensibel und es muss der Informationsfluss zwischen den beiden Planungsräumen gesichert werden. Alleine die Tatsache, dass der EPR nicht über die Einladung im GPR zur 7. Forenrunde informiert wurde, hat Unruhe gestiftet. Es muss ein Gremium geben, in dem alle die exakt gleichen Informationen erhalten.

Der Vorschlag, dass man ein zusätzliches, übergreifendes Forum für beide Planungsräume installiert, wird verworfen, da die Gremienstruktur aus Informationsgründen möglichst flach gehalten werden soll. Zunächst ist es jedoch wichtig, dass im EPR die Bereitschaft entsteht, eine Gremienstruktur aufzusetzen.

- *Wie sieht die Zeitplanung bezüglich der Szenarienstudie 2050 aus? Es ist wichtig, dass Druck auf das Ministerium ausgeübt wird, damit man bald Ergebnisse hat.*
Auch für das Projektteam ist die Szenarienstudie 2050 wertvoll. Man hofft, dass die Studie zeitnah durch das Ministerium beauftragt und durchgeführt wird.

5. Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm (Manuel Gotthalseder)

Siehe Folien 20 bis 26 der beiliegenden Präsentation.

Vom Planer wurden untertägige Konfliktzonenkarten erstellt, die ein unterirdisches Pendant zu den Raumwiderstandskarten darstellen. Die Erhebung der geologischen Basisdaten erfolgt in drei Schritten: Im ersten Schritt werden die öffentlich verfügbaren Daten zusammengefasst. Ergänzend dazu werden im zweiten Schritt festgelegte Gebiete zusätzlich von Geologen kartiert. In jenen Bereichen, wo darüber hinaus noch Daten und Informationen fehlen, werden jetzt in einem dritten Schritt weitere geologische Erkundungen durchgeführt. Das geologische Erkundungsprogramm hat das Ziel, das vorhandene, geologische Datenmaterial noch zu verdichten um damit fachliche Beurteilungen zu ermöglichen. Die Untersuchungen erfolgen verteilt über den gesamten GPR. Es wird voraussichtlich jede Gemeinde berührt werden. Die Schärfung der Daten dient einer Machbarkeitseinschätzung der Korridore und einer besseren fachlichen Beurteilung in den nächsten Planungsschritten. Die Erkundungsmaßnahmen dauern in Summe ca. ein Jahr mit voraussichtlichem Beginn im 4. Quartal 2017.

Diskussion:

- *Wie genau ist das zweite Erkundungsziel zu verstehen? (Folie 22, Punkt 2)*
Es wird untersucht, welche Lockermaterialien sich in welcher Höhe und Ausbreitung befinden. Es geht darum herauszufinden, wie sich Gesteinsgut ausgebreitet hat (z.B. durch Gletscherbewegungen) und wie mächtig die Schichten sind.
- *Wann werden die Erkundungsprogramme beginnen?*
Die Erkundungsarbeiten beginnen voraussichtlich im Herbst 2017.
- *In welchem Gebiet werden die Erkundungsprogramme durchgeführt?*
Das angesprochene Erkundungsprogramm bezieht sich ausschließlich auf den gemeinsamen Planungsraum.
- *Gibt es eine Überblickskarte der bereits durchgeführten Bohrungen zu den Bahntrassen mit den Ergebnissen? Wo sind die Bohrungen in Deutschland geplant? Es ist notwendig zu erfahren wo die Bohrpunkte sein werden und dass innerhalb des Regionalforums mögliche Ergebnisse und Herausforderungen erklärt und vorgestellt werden. Zum Beispiel wie die Bodenfestigkeit bei einer Schiene, im Vergleich zur Straße, sein muss.*

Das anstehende Erkundungsprogramm zielt auf die Bereiche der untertägigen Konfliktzonen ab, für die noch zu wenige Erkenntnisse für eine Beurteilung, wie zum Beispiel eine Machbarkeitsabschätzung, vorliegen. Es wird noch weitere Erkundungsprogramme im Laufe der Planungen geben, die immer detaillierter werden und dann beispielsweise die zulässige Bodenpressung ermitteln, um die Standfestigkeit festzustellen. Momentan sind das Erkundungsprogramm und somit auch die genauen Bohrstandorte noch in Abstimmung. Es soll im Detail in der nächsten

Forenrunde von den Planern vorgestellt werden. Die Karte mit einer Übersicht der geplanten Bohrstellen wird allen Gemeinden in der nächsten Forenrunde zur Verfügung gestellt.

- *Einer der Teilnehmer wünscht sich mehr Erklärungen zu den Erkundungsprogrammen. Es folgt die Frage, wie die Erkundungsprogramme in Österreich abgelaufen sind.*

In dem Abschnitt Radfeld-Schaftenau wurden zwei Erkundungsprogramme durchgeführt. Bei diesen Untersuchungen ging es – wie auch bei den geplanten Erkundungsprogrammen – hauptsächlich um mögliche Tunnelstrecken. Die Frage, mit welchen technischen Mitteln eine Eisenbahnstrecke im Detail realisiert werden kann, erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt, da es sich dann auch um detaillierte Untersuchungen handelt. Das Hauptziel dieser ersten Untersuchung ist es, die Geologie des Planungsraums zu verstehen und zu klären, was grundsätzlich möglich ist. Als der Abschnitt im unteren Inntal gebaut wurde, gab es fünf Erkundungsprogramme, um die geologischen Randbedingungen zu klären. Man hat insgesamt 60.000 Meter Bohrmaterial gewonnen.

Die Moderation bezieht sich auf den ergänzten Agendapunkt und bittet Herrn Dudek, diesen zu erläutern:

- *Die Ausschreibung der Planer inkludiert das Trassenauswahlverfahren im Großraum Schafteuau und Rosenheim. Es scheint nicht sinnvoll, dass das Trassenauswahlverfahren nur bis Rosenheim und nicht im gesamten Korridorbereich gemacht wird. Wird es eine komplette Trasse geben?*

Die Ausschreibung ist von 2015. Die ursprüngliche Intention war es, eine Schnittstelle auf Korridorebene zu finden. Aus diesem Grund gab es diese Ausschreibung mit dem eindeutigen Ziel, eine Verknüpfungsstelle festzulegen. Nach Festlegung einer Verknüpfungsstelle hätte man die Trassenfindung im GPR starten können. Das im September 2016 präsentierte Planungsergebnis auf Korridorebene hat gezeigt, dass man die beiden Planungsräume nicht trennen kann, da es mehrere Möglichkeiten für Verknüpfungsstellen gibt. Jetzt muss der EPR nachziehen, um auf den gleichen Planungsstand zu kommen. Um das Trassenauswahlverfahren im gesamten Planungsraum durchführen zu können, müssen die Aufträge mit den Planern angepasst werden.

- *Wenn man jetzt einen Verknüpfungspunkt festlegt, dann muss man doch auch wissen wo die Trasse entlang läuft?*

Ja, aber da man den Verknüpfungspunkt nicht eindeutig feststellen konnte, braucht es die Erweiterung der Planung.

- *Kann man im Regionalforum die bayrische Kompensationsverordnung thematisieren? Es scheint ein massiver Kosten- und Belastungsfaktor zu sein, der meistens erst nach dem Bau angeschaut wird. Es ist wichtig, schon jetzt darüber nachzudenken, welche Flora und Fauna zerstört wird und was das in Bezug auf die Kompensationsmaßnahmen bedeutet. Neben der Diskussion des Sachstands sind folgende Fragestellungen zu beantworten: Was bedeutet die Kompensationsverordnung an zusätzlichem Flächenverbrauch? Deckt eine Tunnellösung Kompensationsforderungen oder entsteht ein neuer Kompensationsbedarf?*

Im Kriterienkatalog sind Themen wie der Flächenverbrauch enthalten. Es besteht die Möglichkeit, den Katalog noch weiter darauf zu sensibilisieren. Die Bahnen versichern, dass man sich mit dem Thema auseinandersetzen wird.

Kompensation ist ein großes Thema in der Planfeststellung. Es gibt ein Screening, in welchem detailliert betrachtet wird, welche Auswirkungen ein Bau auf die Flora und Fauna haben wird. Daraufhin werden Kompensationsflächen bestimmt. Momentan befindet man sich in dem Projekt noch nicht in der entsprechenden Planungstiefe, um detaillierte Antworten zur Kompensation liefern zu können. Die Bahnen werden jedoch einen Überblick zum Inhalt der Kompensationsverordnung geben.

Auch in Österreich gibt es die Notwendigkeit ökologischer Ausgleichsflächen. Man muss das kompensieren, was man an Naturraum entnommen hat. Bei Projekten dieser Größe ist das ein sehr heikles Thema, das das Projekt begleiten wird.

- *Einige TeilnehmerInnen drücken ihren Wunsch einer zügigen weiteren Planung im GPR aus. Es besteht die Sorge, dass durch die langen Zeitverzögerungen die bereits geleistete Forenarbeit hinfällig wird, man immer von neuem beginnen muss. Es gibt eine Unzufriedenheit, dass das vergangene halbe Jahr im EPR nicht genutzt wurde, um das Informationsdefizit aufzuholen. Man habe sogar den Eindruck, dass die Angleichung des Wissensstandes aktiv verhindert werde. Auch für die Bevölkerung ist der momentane Stand unzufriedenstellend, vor allem weil es im nächsten halben Jahr kaum neue Informationen gibt und damit der Spielraum für Gerüchte und falsche Interpretationen steigt. Die Bevölkerung ist nun sehr sensibilisiert und es besteht großes Interesse an dem Thema. Nicht nur deswegen ist es notwendig, in der Zwischenzeit – bis zur nächsten Forenrunde – regelmäßige Informationen zu dem Projekt und dem aktuellen Stand zu liefern (Entwicklungen im EPR, Entwicklungen Erkundungsprogramm, u.a.). Eine absolute Informationslücke sollte vermieden werden. Es muss klar werden, dass es weiter geht. Wie kann das Projekt im EPR beschleunigt werden?*

Die Bahnen stimmen diesen Überlegungen zu und betonen, dass das Projektteam gerne weiter arbeiten möchte. Allerdings ist eine hohe Sensibilität erforderlich. Die Gespräche sind nicht einfach, da aktuell mehrere Gemeinden im EPR kein Interesse an einem Dialog haben.

- *Einer der ForenteilnehmerInnen schlägt vor, die Planungen nur in den südlichen Gemeinden des GPR fortzusetzen. Es wäre doch möglich, einen weiteren Abschnitt wie Radfeld-Schaftenau zu definieren. Die Bereitschaft der südlichen Gemeinden wäre dafür gegeben. Die Unsicherheit der nördlichen Gemeinden würde dadurch nicht beeinflusst werden. Ist es wirklich notwendig, bis südlich von Rosenheim zu denken?*

Es ist nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich, die Planungsräume zu entkoppeln. Die planerischen Grundlagen sprechen dagegen und vor allem würde man bewusst ein Risiko für die nachfolgenden rechtlichen Verfahren eingehen.

- *Die Teilnehmerinnen diskutieren, ob jetzt wirklich Zeitdruck in den Planungen gegeben ist. Einige der Anwesenden weisen darauf hin, dass das letzte Jahr nicht sinnvoll genutzt wurde, um den Informationsbedarf der Gemeinden im EPR zu decken. Die Verzögerungen in den Planungen erzeugen sehr viel Verunsicherung in der Bevölkerung. Ein anderer Teilnehmer hinterfragt diese geforderte Eile. Unter Berücksichtigung des gesamten Planungszeitraums ist die momentane Verzögerung zu verkraften. Die Unsicherheit ist gegeben, da sich Menschen nicht informiert und eingebunden gefühlt haben. Jetzt muss man sich die Zeit nehmen, um*

Überzeugungsarbeit zu leisten. Dieser Aussage stimmen mehrere Personen zu. Die Gemeinden des EPR sind nicht für das Wissensdefizit verantwortlich. Als problematisch werden die unterschiedlichen Ziele der Gemeinden gesehen. Die südlichen Gemeinden haben ein gemeinsames Ziel, das sich nicht mit den Zielen der Gemeinden im Norden deckt. Auch deshalb wird es nicht leicht werden, dem gesamten Planungsraum in einem Forum gerecht zu werden. Die TeilnehmerInnen sind sich einig, dass Genauigkeit vor Schnelligkeit kommen muss. Allerdings ist es wichtig, zeitnah weiter zu planen, da der Bau des Brenner-Basistunnels voranschreitet.

Das Projektteam ist der gleichen Meinung und betont, dass es immer zwei Seiten für einen Dialog braucht. Momentan scheitern die Bahnen mit ihrem Angebot der Wissensvermittlung auf der Empfängerseite. Die Bahnen bitten die TeilnehmerInnen um Unterstützung bei der Wissensvermittlung und beim Aufbau des Vertrauens in das Trassenauswahlverfahren.

- *Was ist, wenn gewisse Gemeinden im EPR auch in Zukunft das Gespräch verweigern?*
Man hofft, mithilfe der anwesenden Bürgermeister und Vertreter den Dialog im EPR aufbauen zu können. Wenn es nicht gelingt, wird man sich etwas überlegen müssen.
- Erneut wird auf die Frage des Zeitdrucks eingegangen. Gemeinden wie Kiefersfelden und Kufstein ertrinken schon jetzt im Verkehr und es ist dringend notwendig, dass andere Verkehrswege geplant werden, um diese Gemeinden im südlichen Inntal zu entlasten. Eine einigermaßen verträgliche Verkehrslösung kann im Inntal nur die Schiene sein. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass auch die Wirtschaft und Volkswirtschaft Bedarf an einem dritten und vierten Gleis hat. Es ist ein Projekt mit europäischer Tragweite. Die regelmäßigen Verschiebungen der Planungen erwecken lediglich einen lächerlichen Eindruck. Das Wissensdefizit könnte schnell aufgefüllt werden, zum Beispiel in Form einer Seminarwoche.

Zusammenfassend waren sich alle darüber einig, dass der Bau einer 3. und 4. Trasse vom Bedarf abhängig sein muss. Ein Großteil der Teilnehmer brachte den Wunsch zum Ausdruck, dass das Trassenauswahlverfahren mit der Planung im GPR zeitnah fortgesetzt werden soll. Alle unterstützen die Bemühungen, im EPR den Dialog aufzubauen, um auch dort das Trassenauswahlverfahren nachzuziehen.

- *Handelt es sich bei der Sitzung im Oktober schon um das erweiterte Regionalforum?*
Voraussichtlich wird es sich um das bisherige Regionalforum handeln. Momentan ist noch nicht absehbar, dass es zu einer Forenbildung im erweiterten Planungsraum vor Oktober 2017 kommt. Es sind noch Antwortschreiben auf Fragen der Gemeinden an das Ministerium ausstehend. Die Vertreter des EPR sind erst bereit über die Zusammensetzungen zu reden, wenn die erwarteten Antworten vorliegen. Sobald die Fragen vom Ministerium beantwortet wurden, hofft die DB, wieder mit den Gemeinden im EPR ins Gespräch kommen zu können.

Zurzeit ist keine Veranstaltung geplant, bei welcher die Unterstützung der Bahnen benötigt wird. Das Projektteam kann jederzeit bei Bedarf kontaktiert werden.

Die Moderation fasst die Inhalte der Sitzung kurz zusammen und weist daraufhin, dass man eine Kurzbeschreibung für die Website formulieren und vorab den Teilnehmern zur Kenntnis übermitteln wird. Wenn es keinen Einwand gibt, wird diese Kurzbeschreibung dann auf der Website www.brennernordzulau.eu veröffentlicht. Es folgt ein Hinweis, dass die Kurzzusammenfassungen der Nordforen aufgrund von Rückmeldungen nochmal adaptiert wurden und sich in einer erneuten Abstimmung befinden.

Gerhard Wieland weist auf zwei Veranstaltungen hin, die einen Beitrag zur Behebung des Informationsbedarfs liefern werden:

- 1) Fachmesse transport & logistic in München am 12. Mai 2017 von 12 - 13.30 Uhr
- 2) IHK-Fachforum zum Thema ‚Der Brenner Basistunnel‘ - Transalpiner Güterverkehr mit einem Vortrag von Herrn Prof. Dr. Konrad Bergmeister (Vorstand, Brenner Basistunnel BBT SE)

6. Ausblick (Peter Hofer)

Das Projektteam kündigt die nächste, überwiegend informative Forenrunde für Oktober 2017 an. Derzeit bestehen terminliche Abhängigkeiten zwischen den Planungsräumen, welche sich wesentlich an den Fortschritten im EPR orientieren. Es ist dem Projektteam wichtig, den Informationsaustausch auch in den nächsten Wochen und Monaten aufrecht zu erhalten.

Die Projektleitung DB-ÖBB ersucht um Unterstützung durch die jeweiligen Vertretungen der Gemeinden bei der Erwirkung der Einverständniserklärungen von den berührten Grundstücksbesitzern im Zusammenhang mit den anstehenden geologischen Erkundungen.

Es erfolgt eine Abschlussrunde mit kurzen Statements aller Forenmitglieder:

Die TeilnehmerInnen bedanken sich für die konstruktive und sachliche Diskussion trotz der angespannten Stimmung. Es war wichtig, dass das Treffen stattgefunden hat und man sich noch immer in einer ehrlichen und offenen Diskussion austauschen kann. Die Bürgermeister des gemeinsamen Planungsraums äußern erneut den Wunsch, die Planungen zeitnah fortzusetzen. Das Verhalten der Gemeinden im EPR wird auch in Zukunft interessiert und kritisch verfolgt werden. Es ist wichtig, dass weiterhin an der Dialogform festgehalten und transparent gehandelt wird. Die Bedeutung der Brennerachse ist wichtig, vor allem in Hinblick auf die Inntalautobahn. Auch aus diesem Grund wird gebeten, an einem straffen Zeitplan festzuhalten. Von Seiten der Bahnen wird auf ein neues Angebot hingewiesen: Es wird eine Fragen- und Fakten-Seite eingerichtet, auf der Interessierte eingeladen sind, Fragen zu stellen, die dann zeitnah, öffentlich und faktenbasiert beantwortet werden. Eines der Forenmitglieder bittet, dass man sich Zeit für die Grundsatzdiskussion nimmt. Die eigentlichen Leidtragenden sind die Anrainer der Bestandsstrecke; und auch die Last der Baumaßnahmen muss getragen werden. Dieser Bitte schließen sich einige weitere SitzungsteilnehmerInnen an. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass das Vertrauen der Bürgerinitiativen stark zerrüttet ist, insbesondere im Zusammenhang mit dem Treffen mit BM Dobrindt und dem Versprechen von Frau Ludwig hinsichtlich einer Mediation. Das Trassenauswahlverfahren ist noch nicht transparent genug. Die Bürgermeister sprechen ihre Unterstützung bei den Vermittlungen zwischen den Planungsräumen aus, um gemeinsam weiter an einer Lösung zu arbeiten. Es muss miteinander und nicht übereinander diskutiert

werden, denn es geht um die Lebensqualität im Inntal. Ein Forenmitglied hofft, dass sich doch noch eine Möglichkeit der Entkopplung der Planungsräume ergibt. Ein Großteil der TeilnehmerInnen brachte zum Ausdruck, dass das Trassenauswahlverfahren mit der Planung im gemeinsamen Planungsraum zeitnah fortgesetzt werden soll. Die Interessen der Gemeinden sollen im Idealfall miteinander und nicht gegeneinander laufen.

Peter Hofer bedankt sich für die Teilnahme und offene Diskussion und bittet die anwesenden Forenmitglieder um Unterstützung, die Planungsräume zu harmonisieren.

Zusammengestellt am 10.05.2017

Sonja Neubauer

Anlagen:

- Präsentation RF vom 03.05.2017
- Anwesenheitsliste

REGIONALFORUM

03.05.2017, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016
- ❖ Information über die weitere Vorgehensweise
- ❖ Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick

Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung**
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016
- ❖ Information über die weitere Vorgehensweise
- ❖ Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick

Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung
- ❖ **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016**
- ❖ Information über die weitere Vorgehensweise
- ❖ Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick

Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016

- ❖ 26. - 29.09.2016 6. Forenrunde GPR
- ❖ September 2016 Abstimmung mit Bürgermeistern (in Gruppen) EPR
- ❖ 06.10.2016 2. Dialogkreis in Rosenheim EPR
- ❖ 13. - 24.10.2016 Informationsveranstaltungen für Gemeinderäte GPR
- ❖ 27.10. - 07.11.2016 Einzelgespräche mit Bürgermeistern EPR
- ❖ 07.11.2016 Informationsveranstaltung in Aschau für Gemeinderäte EPR
- ❖ 10.11.2016 Bürgerversammlung Neubeuern (Unterstützung)
- ❖ 18.11.2016 3. regionaler Projektbeirat in Rosenheim
- ❖ 21.11.2016 9. Lenkungskreis in München
- ❖ 28.11.2016 Informationsveranstaltung für Stadtrat Rosenheim

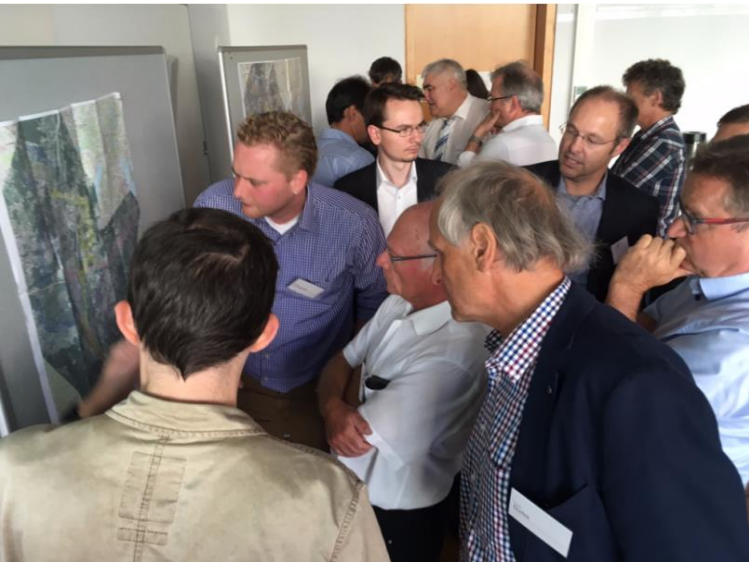
Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016

- ❖ 30.11.2016 3. Dialogkreis in Rosenheim EPR
- ❖ 09.01.2017 Bürgerinformation Raubling (Unterstützung)
- ❖ 16.01.2017 Informationstermin Projekthintergründe EPR (abgesagt)
- ❖ 17.01.2017 4. Dialogkreis (abgesagt)
- ❖ 20.01.2017 Bürgerversammlung Nußdorf (Unterstützung)
- ❖ 30.01.-02.02.2017 7. Forenrunde GPR (verschoben)
- ❖ 01.03.2017 7. PAG (Projektbegleitende Arbeitsgruppe)
- ❖ 06.03.2017 Besuch BM Dobrindt in Rosenheim
- ❖ 10.03.2017 10. Lenkungskreis (Konkretisierung der Ergebnisse vom 06.03.17)
- ❖ seit 10.03.2017 Vorbereitende Gespräche EPR
- ❖ 17.03.2017 Bürgerversammlung Brannenburg (Unterstützung)

Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016
- ❖ **Information über die weitere Vorgehensweise**
- ❖ Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick



Unser Weg – gemeinsam mit der Region **Trassenauswahlverfahren Brenner-Nordzulauf**

Deutsche Bahn AG | DB Netz AG – Großprojekte Süd | Rosenheim | 06. März 2017

Agenda

Input Perspektiven und Rahmenbedingungen – Zahlen, Daten, Fakten

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Diskussion

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 1

1. Wir fordern, dass als Grundlage für das Projekt der **Bedarf für den Brenner-Nordzulauf klar und transparent ermittelt** wird, insbesondere für das laut Bundesverkehrswegeplan und Deutscher Bahn erforderliche 3. und 4. Gleis. Die Deutsche Bahn muss die erwarteten Zugzahlen für die Zulaufstrecke für alle Beteiligten nachvollziehbar darstellen. Hier sind neben den österreichischen auch die italienischen Zulaufplanungen in den Blick zu nehmen. Insbesondere ist hier auch nachzuweisen, dass die Kapazitäten des Güterverkehrs nicht zu Lasten des Schienennahverkehrs gehen, sondern dieser vielmehr ausgeweitet wird.

- **Der Bedarf wird transparent entwickelt.**
- **Aktuell werden die Prognosezahlen für das Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgestimmt.**
- **Das BMVI wird eine Szenarienstudie für die Verkehrsentwicklung bis 2050 in Auftrag geben.**
- **Der Scan-Med-Korridor ist einer von neun zentralen Magistralen im europäischen Verkehrsnetz. Dessen Schlüsselprojekt, der Brennerbasistunnel, ist bereits im Bau.**

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 2

2. Wir fordern nach dieser ergebnisoffenen Information und Bedarfsermittlung eine Fortführung des Planungsdialogs unter **Einbeziehung aller Gemeinden**. Die Deutsche Bahn hat die Region Rosenheim in zwei Planungsräume eingeteilt und in diesen bedauerlicherweise eine unterschiedliche Vorgehensweise zur Informations- und Bürgerbeteiligung gewählt. Das hat verständlicherweise zu großem Unmut in den betroffenen Gemeinden geführt. Die Deutsche Bahn muss daher zukünftig für den gesamten Raum Rosenheim die gleichen Planungsschritte und die gleich intensive Gremienarbeit durchführen.

- **Der Planungsdialog wird ausgeweitet.**
- **Das im Gemeinsamen Planungsraum erfolgreich praktizierte Verfahren wird identisch auf den Erweiterten Planungsraum angewandt.**
- **Es wird zusätzliche, lokale Gremienrunden („Foren“) geben.**
- **Die Information wird auf eine noch breitere Basis gestellt. Die Deutsche Bahn wird ein Informationsbüro in Rosenheim eröffnen.**
- **In Absprache mit den Gemeinden wird es Informationsveranstaltungen vor Ort geben. Ergebnisse und Rückmeldungen dieses Bürgerdialogs werden in die Foren mit eingebracht.**

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 3

3. Den erforderlichen Neustart des Planungsdialogs sollte ein **Mediator** begleiten. Das schafft Vertrauen in der Bevölkerung und ermöglicht der Region eine faire Beteiligung auf Augenhöhe mit der Deutschen Bahn.

- **Der Planungsdialog wird durch einen zusätzlichen, externen Moderator verstärkt.**
- **Dieser muss über Referenzen in der Moderation von Planungs- und Beteiligungsprozessen bei Großprojekten in Deutschland verfügen.**
- **Die Auswahl erfolgt mittels eines für bundesmittelgeförderte Projekte üblichen Ausschreibungs-/Vergabeverfahrens.**

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 4

4. Die Verknüpfung des **künftigen Ostkorridors** („TEN-Achse“) **Hamburg – Leipzig – Regensburg – Adria-Häfen** mit dem Brenner-Nordzulauf in der Region Rosenheim lehnen wir entschieden ab. Es gibt keinerlei planerische Grundlagen oder politische Festlegungen, diesen Ostkorridor mit dem Brenner-Nordzulauf zu verbinden und damit den Landkreis Rosenheim mit zusätzlichem Güterverkehr zu belasten.

- **Die Ausbaustrecke (ABS) Regensburg – Mühldorf – Rosenheim ist im potentiellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 enthalten und wird noch einer Bewertung zugeführt.**

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 5

5. Die bisher vorgelegten Korridore räumen der Beschleunigung des **innerösterreichischen Verkehrs** auf der Achse Innsbruck – Salzburg bzw. Zürich – Wien eine zu große Bedeutung ein. Oberste Priorität bei den Planungen des Brenner-Nordzulaufs müssen die Interessen der Region Rosenheim haben. Mit den Verkehren auf der A93, der A8, der B15 und auf Bahnstrecken in fünf Richtungen ist die Region ohnehin bereits stark belastet.

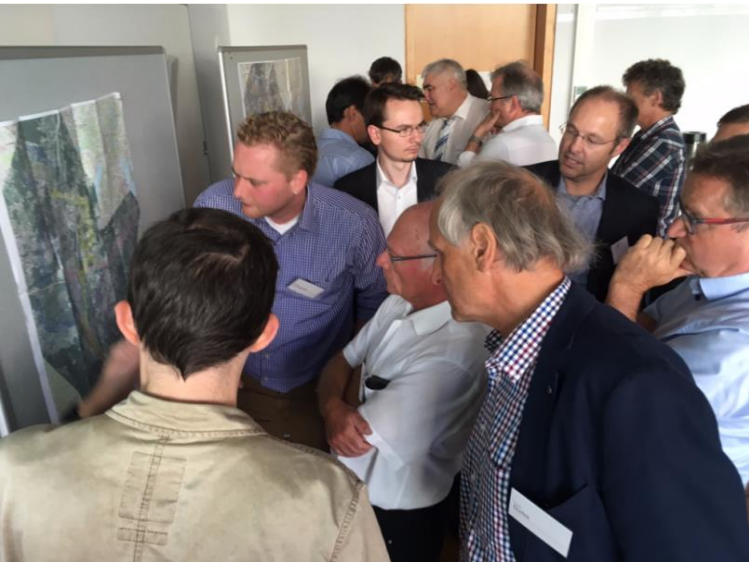
- **In der Neuausrichtung des Verfahrens auf den erweiterten Planungsraum wird der Korridorbereich Ost (Samerberg) keine Betrachtung finden.**
- **Vom BMVI wird eine Kostenschätzung für den Korridorbereich Ost beauftragt, deren Ergebnis dem österreichischen BMVIT übermittelt wird.**

Ihre Anliegen – unsere Antworten

Forderung 6

6. Sollten die Planungen ergeben, dass die vorhandene Trasse ausreichend ist und nur die Zugfrequenz zu erhöhen ist, fordern wir **Lärmschutzmaßnahmen**, wie sie für Neubautrassen üblich sind. Werden Neubaustrecken in Erwägung gezogen, fordern wir grundsätzlich eine **Tunnelung oder Einhausung der Strecke**, weil für oberirdische Trassen kein Platz vorhanden ist („Tiroler Standard“).

- **Im Auftrag des Bundes und des Freistaates wurde über ergänzenden Lärmschutz für die Bestandsstrecke entschieden. Mehr als 10.000 Menschen an der Bahnstrecke profitieren von zusätzlichem, übergesetzlichem Lärmschutz.**
- **Dafür werden vsl. 12 Mio. Euro investiert - zusätzlich zu den 25 Mio. Euro, die in den vergangenen fünf Jahren bereits in die Lärmsanierung am Brennerzulauf geflossen sind.**
- **Bei der Planung einer Neubaustrecke wird das jeweils gültige, gesetzliche Regelwerk für den Immissionsschutz angewandt. Dieses ist aktuell in Deutschland strenger als in Österreich.**



Unser Weg – gemeinsam mit der Region Trassenauswahlverfahren Brenner-Nordzulauf

Deutsche Bahn AG | DB Netz AG – Großprojekte Süd | Rosenheim | 06. März 2017

Konsequenzen der Festlegungen vom 06.03.2017 für den gemeinsamen Planungsraum

Für den gemeinsamen Planungsraum wirken sich die Ergebnisse des 06.03.2017 wie folgt aus:

- ❖ Die Szenarienstudie 2050 des BMVI wird parallel zum laufenden Verfahren erstellt werden. Hieraus werden sich Aussagen zum Bedarf und der zeitlichen Notwendigkeit der Neubaustrecke ergeben.
- ❖ Im erweiterten Planungsraum wird ein **identisches Beteiligungsverfahren für die Trassenauswahl** mit dem Ziel einer konstituierenden Sitzung der Gremien bis zum Ende des Jahres aufgesetzt. Ziel ist es, beide Planungsräume zeitnah auf einen vergleichbaren Informationsstand im Planungs- und Dialogprozess zu bringen. Daher ist es notwendig den Prozess im gemeinsamen Planungsraum zu entschleunigen, bis in beiden Planungsräumen vergleichbare Stände erreicht sind.
- ❖ Keine weitere Planungstätigkeit betreffend der Korridore seit September 2016.
- ❖ Die Moderation im erweiterten Planungsraum wird ausgeschrieben werden. Für den gemeinsamen Planungsraum ergeben sich bezogen auf die Moderation **keine Änderungen**.

Konkretisierung für den Korridorbereich Ost



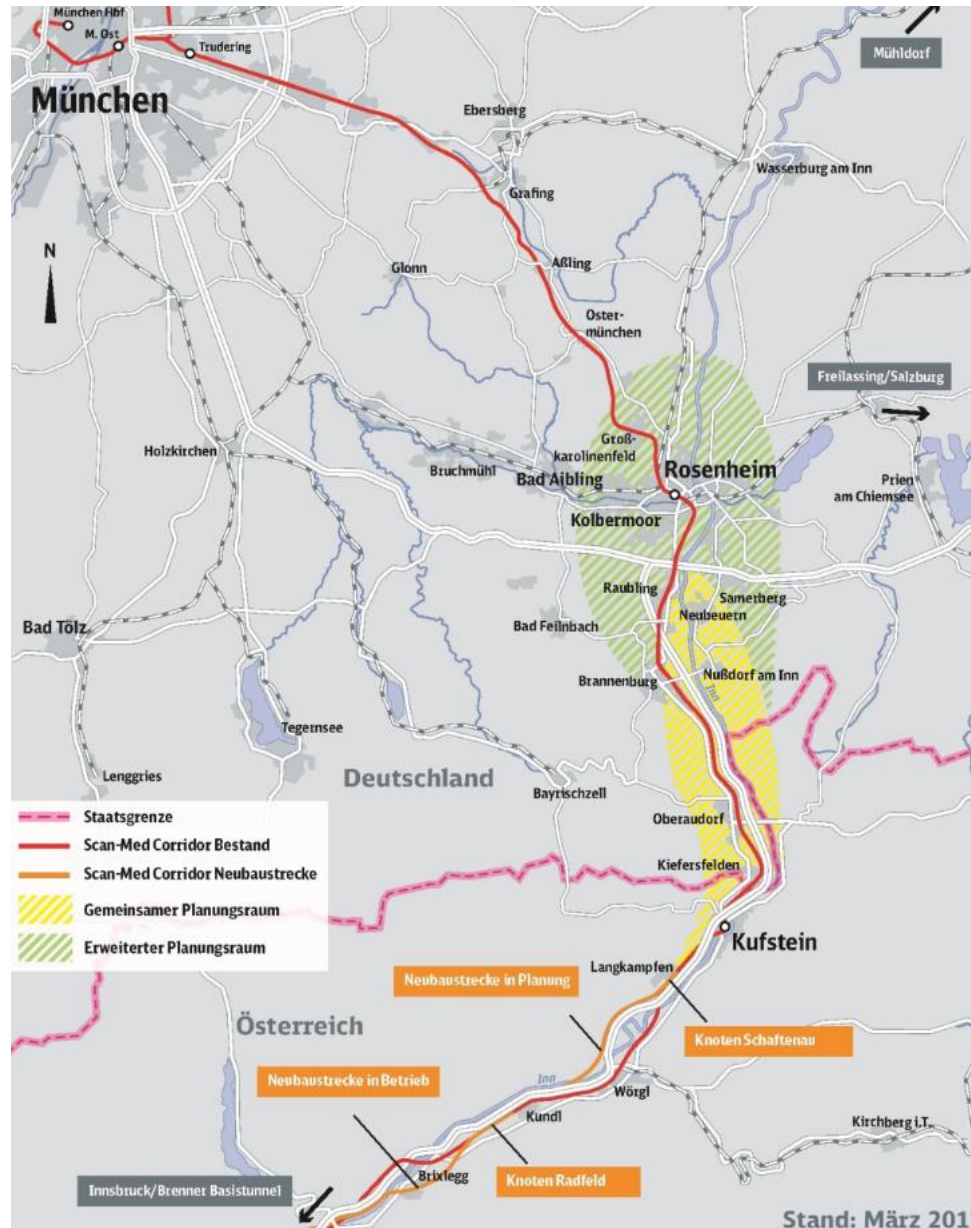
Aktuelles

Lenkungskreis passt Korridorkarte an

17.03.2017

Im Nachgang zum Besuch des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, am 6. März 2017 in Rosenheim, hat der Lenkungskreis die dort gemachten Aussagen konkretisiert. Insbesondere die Korridorkarte wurde dabei angepasst: Der **gesamte Korridorbereich Ost** soll in der Neuausrichtung des Verfahrens für den Brenner-Nordzulauf **keine Betrachtung** finden, so die Vertreter von Bahnen und nationalen Verkehrsressorts bei ihrer 10. Arbeitssitzung am 10. März 2017. Die in der Präsentation der DB Netz AG hinzugefügte Beschreibung „Samerberg“ soll der übersichtlichen geographischen Verortung dienen und darf nicht als Einschränkung verstanden werden.

Karte mit dem angepassten erweiterten Planungsraum



Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016
- ❖ Information über die weitere Vorgehensweise
- ❖ **Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm**
- ❖ Ausblick

Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Was wird jetzt warum gemacht?

1. Untersuchung von identifizierten untertägigen Konfliktzonen zur Abklärung der technischen Machbarkeit und fachlichen Beurteilung
2. Hoher Zeitaufwand für Ausführung des Erkundungsprogramm und Auswertung der resultierenden Daten
3. Verdichtung der geologischen Daten für die Beurteilung in weiteren Planungsschritten

Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Erkundungsziele

1. Ausbildung der Grund- und Bergwasserverhältnisse sowie Grundwasserstockwerke (z.B. Hechtsee, Pfrillsee, Längsee, Mühlauer Quellen, Haslachquellen, Blaue Quelle)
2. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
3. Abgrenzung von geologischen Strukturen im Festgestein
4. Identifizierung / Verifizierung von Störungszonen im Festgestein

Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Erkundungsformen

1. Kernbohrungen

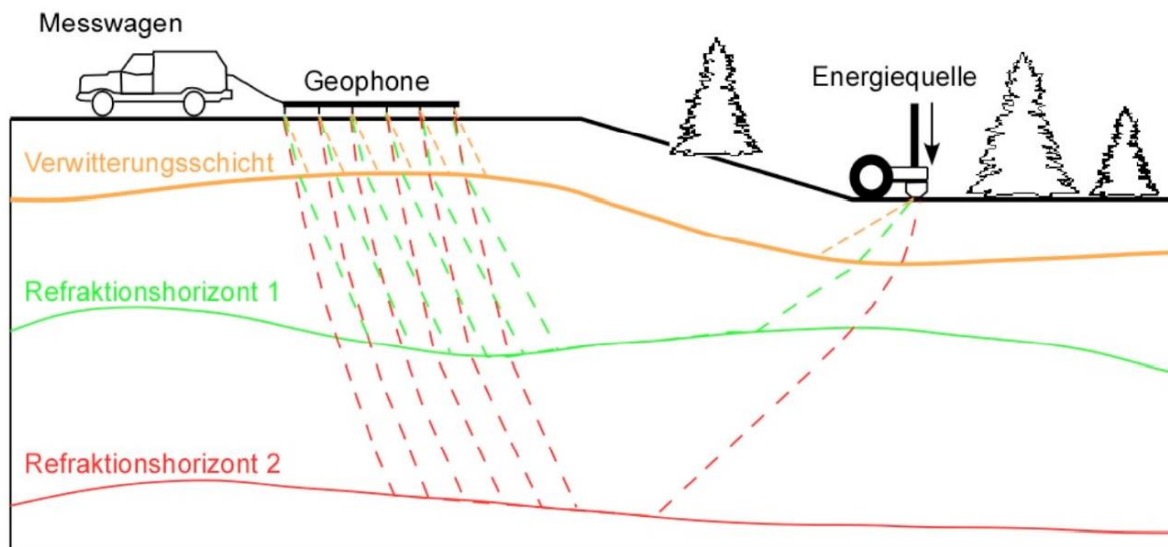


Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Erkundungsformen

2. Geophysik (Hammerschlagseismik)

Refraktionsseismik



Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Aktivitäten bis Beginn der Ausführung (laufend bis ca. Oktober 2017)

1. Detaillierte Planung und Festlegung der Erkundungspunkte
2. Ausschreibung und Vergabe der Leistungen
3. Einholung behördlicher Genehmigungen (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht) nach Erfordernis; in Deutschland Bergamt, Landratsamt Rosenheim und in Österreich bei der Bezirkshauptmannschaft Kufstein
4. Einholung Betretungsgenehmigungen für die betroffenen Grundstücke

Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

Umfang der Arbeiten und Ausführungszeitraum

1. Erkundungsbohrungen

- abgeschätzte Laufmeter ca. 4500 m; ca. 30 Bohrpunkte; Bohrlängen von ca. 40 – 400 m
- 4. Quartal 2017 – 2. Quartal 2018

2. Geophysik

- abgeschätzte Profillänge ca. 27 km
- 4. Quartal 2017

3. Laborversuche und Auswertung

- bodenmechanische, felsmechanische und mineralogische Untersuchungen der Proben
- 1. Quartal 2018 – 3. Quartal 2018

Regionalforum

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 6. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit September 2016
- ❖ Information über die weitere Vorgehensweise
- ❖ Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM