

INFORMATIONSAUSTAUSCH

FÜR MITGLIEDER DES GEMEINDEFORUMS ROSENHEIM SÜD
20.3.2019, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Informationsaustausch

Tagesordnung

- **Rück- und Ausblick zum Dialog**
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

- Bürgerinitiativen haben bei einem Treffen in Stephanskirchen Ende Januar Anträge zur „Änderung der Verfahrensmodalitäten“ erarbeitet, welche durch Bgm. Rainer Auer an MdB Daniela Ludwig übermittelt wurden.
- MdB Daniela Ludwig hat daraufhin in einem Antwortschreiben an Bgm. Auer, in Kopie an die Projektleitung der DB, Vorschläge für die weitere Vorgehensweise gemacht.
- Einige Anträge betreffen Modifikationen am Dialog (siehe kommende Folien).
- Weitere Anträge betreffen Bedingungen für die Wiederaufnahme der Gemeindeforen im EPR sowie Änderungen am Planungsablauf.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Modifikationen am Dialog (1/2)

Forderung: Zusätzliche Vertretung der Bürgerinitiativen im Regionalforum.

- Der Vorsitzende der Dachorganisation Brennerdialog e.V. wurde zur kommenden Sitzung des Regionalforums als zusätzlicher Vertreter eingeladen.
- Es wird vorgeschlagen, dass jeweils zwei Mitglieder aus beiden EPR-Gemeindeforen als Beobachter am jeweils anderen Forum teilnehmen.

Forderung: Präzise Protokollierung durch Wortprotokoll bei Antragstellung oder Erklärungen zum Verfahren.

- Es wird vorgeschlagen, ab der nächsten Sitzung in den Gemeindeforen im EPR das Protokoll für eine präzise Protokollierung des Ergebnisses für alle Teilnehmenden sichtbar zu verfassen und in der Sitzung gemeinsam zu verabschieden.
- Auf expliziten Wunsch können einzelne Aussagen weiterhin wörtlich protokolliert werden. Stellungnahmen können als Anhang beigefügt werden.

Forderung: Die Sitzungen sind öffentlich durchzuführen.

- Bei dem Ministerbesuch am 21.1.2019 wurde deutlich, dass öffentliche Sitzungen oder Videoaufzeichnungen nicht von allen Mitgliedern gewünscht werden. Über ein in der Sitzung gemeinsam verabschiedetes Protokoll wird eine erhöhte Transparenz hergestellt.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Modifikationen am Dialog (2/2)

Forderung: Berechtigung zur Antragstellung: Gestellte Anträge müssen von den Planern entweder schriftlich oder mit Wortprotokoll beantwortet werden.

- In einem informellen Verfahren können Anträge und Antworten deshalb nicht zu verbindlichen Entscheidungen führen.
- Die Anliegen aus dem Kreis der Teilnehmer können im Sinne von Fragestellungen aufgenommen, diskutiert und beantwortet werden. Zu Fragen, die außerhalb der Planungsvorgaben liegen und nicht in den Zuständigkeitsbereich der Bahn fallen, können sich Planer und Bahn nur unter Vorbehalt äußern.

Forderung: Austausch des Moderationsteams IFOK, da dessen Neutralität wegen der Funktion von Prof. Brettschneider als Beirat der IFOK GmbH nicht gewährleistet ist.

- Das Moderationsteam der IFOK GmbH distanziert sich von der Meinung des Kommunikationswissenschaftlers Professor Frank Brettschneider, welcher in einem Interview mit dem Bayerischen Rundfunk die kritische Haltung zum Brenner-Nordzulauf als „Nimbyismus“ bezeichnet hat. Die Aussagen von Prof. Brettschneider in den Medien sind unabhängig von seiner Tätigkeit im Wissenschaftlichen Beirat der IFOK GmbH.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Bedingungen Wiederaufnahme Gemeindeforen EPR (1/3)

Forderung: Vor der nächsten Sitzung des Regionalforums muss eine schriftliche Stellungnahme zur Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH vorgelegt werden.

- Die Anmerkungen zur „kritischen Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH“ wurde an alle Forenmitglieder gesendet und werden in der aktuellen Forenrunde (März) besprochen.

Forderung: Es muss nachgewiesen werden, dass sich der Knoten München als funktionsfähiger Zielpunkt eignet.

Forderung: Der Bedarfsnachweis über den einzigen Planungsknoten München ist mit den allgemeinen Szenarien nicht geführt. Zur Fortsetzung der Planungen wird dieser Nachweis gefordert.

- Der Antrag betrifft eine verkehrspolitische Fragestellung, die nicht Teil des Projektes ist. Im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden Ausbauten der Bahninfrastruktur im Knoten München bereits geprüft und bewertet.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Bedingungen Wiederaufnahme Gemeindeforen EPR (2/3)

Forderung: Es muss die Variante laut Vorschlag der Vieregg-Rössler GmbH einbezogen werden, dass Österreich auf eigenem Gebiet innerösterreichischen Verkehr alternativ planen könnte und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

- Diese Forderung zielt auf eine verkehrspolitische Entscheidung Österreichs ab und kann nicht im Rahmen des laufenden Projektes behandelt werden.

Forderung: Es ist darzulegen, weshalb angeblich 20-25 km ein Verknüpfungspunkt nötig sein soll.

- Das Thema wird in der Forenrunde im Mai angesprochen.

Forderung: Aufgabe des Planungszeitplans bis Ende 2019.

- Bundesminister Andreas Scheuer hat die Deutsche Bahn beauftragt, bis Juli 2019 eine deutlich reduzierte Zahl von Grobtrassen sowie die Untersuchung der Bestandsstrecke (5+1 Varianten) vorzustellen.
- Der Zeitplan nach dem 1. Juli 2019 ist derzeit noch offen. Der Diskussion im Trassenauswahlverfahren wird auch 2020 noch Raum gegeben.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Bedingungen Wiederaufnahme Gemeindeforen EPR (3/3)

Forderung: Ablösung des Projektleiters Herr Gradnitzer

- Herr Gradnitzer ist Projektleiter auf Seiten der ÖBB. Das Projekt wird in den Gemeindeforen des erweiterten Planungsraums ausschließlich durch die Deutsche Bahn geleitet.

Rück- und Ausblick zum Dialog

Schreiben der Bürgerinitiativen an MdB Daniela Ludwig

Ablauf der Planungen

Forderung: Vor einer weiteren Sitzung müssen exakte Pläne mit verdeutlichten Trassenunterschieden und allen dazugehörigen Großbauwerken (Brücken über Autobahn plus Abfahrten plus Gleise) vorgelegt werden.

Forderung: Es muss daraus erkenntlich sein, wo vier- oder sechs-spurige Streckenabschnitte geplant sind und wo die ausgelagerten Bahnhöfe samt Infrastruktur in Frage kommen.

- Exakte Pläne können in der derzeitigen Planungsphase nicht erstellt werden. Die Projektleitung wird Pläne von Großbauwerken veröffentlichen, sobald diese vorliegen.

Forderung: Vorlage der Kriterien für sämtliche vorgeschlagenen. Einzeldarstellung, aus welchen Gründen jede der ca. 150 Alternativvorschläge gestrichen werden kann.

- Dem Antrag wird in den kommenden Sitzungen entsprochen.

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- **Offene Fragestellungen**
 - **Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer**
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Offene Fragen

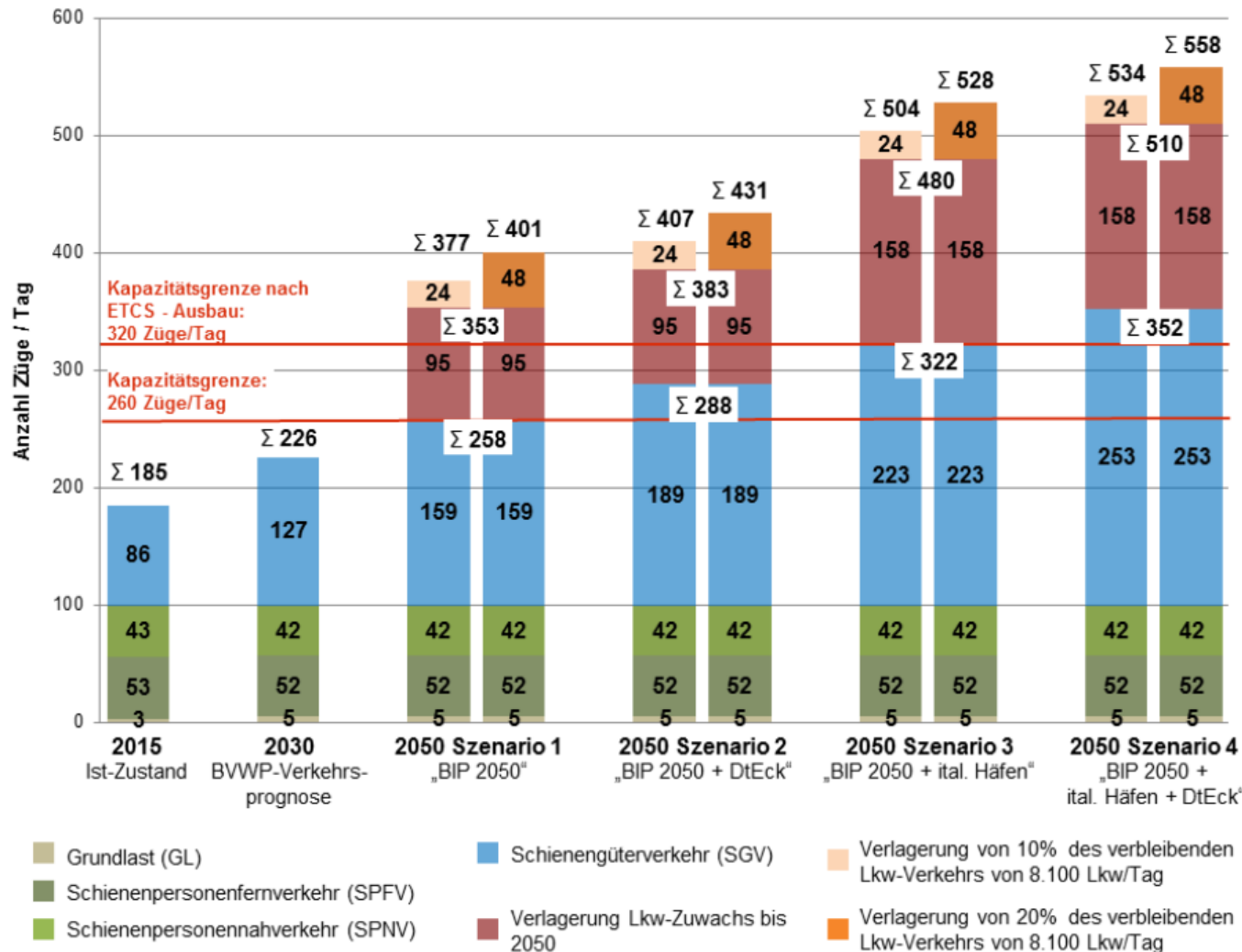
Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer Szenarienstudie (1/2)

- Im März 2017 hat Alexander Dobrindt eine Szenarienstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2050 für den deutschen Anteil des Brenner-Nordzulaufs in Aussicht gestellt.

→ Die Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerkorridor mit dem **Fokus auf den Schienengüterverkehr** wurde vom amtierenden Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Januar 2019 vorgestellt.
- Die Szenarienstudie baut auf der Verkehrsprognose 2030 auf. Sie untersucht vier Szenarien der möglichen Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr bis 2050.
- Daraus wird jeweils die sich ableitende Zahl von Zügen im Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein bestimmt. Nicht eingerechnet ist dabei ein möglicher Anstieg von Personenzügen.

Offene Fragen

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer Szenarienstudie (2/2)



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

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

Offene Fragen

Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer

Ergebnisse des Gesprächs des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer am 21.1.2019 mit den Bürgermeistern, Vertretern der Bürgerinitiativen, der Oberbürgermeisterin der Stadt Rosenheim und dem Landrat:

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

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- **Offene Fragestellungen**
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - **Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH**
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

- Durch die Projektleitungen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG wurden Anmerkungen zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH erstellt.
- Die Anmerkungen wurden im Vorfeld der Sitzung allen Mitgliedern zugesendet.
- Die Anmerkungen sind in folgende Kapitel gegliedert:
 1. Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr
 2. Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen
 3. Verlagerungspotenzial Straße – Schiene
 4. Schienenausbaumaßnahmen in Südostbayern inkl. Knoten München mit Fokus Güterverkehr
 5. Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg
 6. Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland und Österreich
 7. Streckenabschnitt Grafing – München
 8. Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

- **Konstantes Wachstum** der Zugzahlen auf der Brennerachse in den vergangenen Jahren (Wachstumsrate GV seit 2014 ca. 3% pro Jahr)
 - Mit der **Eröffnung des BBT 2027** ist von verstärktem Wachstum auszugehen
 - Laut Szenarienstudie 2050 des BMVI werden sowohl die Kapazität als auch die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung der Bestandsstrecke 2050 weit überschritten sein
- Um während des gesamten Planungsprozesses **einheitliche Vorgaben** für die benötigte Dimensionierung des Systems aus Neubau- und Bestandsstrecke zu erhalten, wurde ein **Bemessungs- bzw. Auslegungsfall** definiert. Dieser ist keine Prognose, sondern soll langfristig die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung sicherstellen.

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

4 Schienenausbaumaßnahmen incl. Knoten München; Fokus Güterverkehr

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

6 Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland & Österreich

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

7 Streckenabschnitt Grafing - München

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

Offene Fragen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

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

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

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- **Aktuelle Punkte**
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Aktuelle Punkte

Aktuelle Entwicklungen im Projekt

- Im Februar 2019 haben die Erkundungsbohrungen im EPR begonnen.
- Im April 2019 starten die geophysikalischen Erkundungen im EPR.
- Bayern erhält den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- Am 30.1.2019 hat eine Exkursion zum Brenner-Basistunnel (Nordportal) stattgefunden.
- Eine Exkursion zum Brenner-Basistunnel Südportal ist für den 13.9.2019 geplant.

Aktuelle Punkte

Rückkehr zu sachlichem Diskussionsniveau

„Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

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

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

„Bodenlose Ignoranz“

Galgen bei der Demonstration am 21.01.2019



Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennern“ Stephanskirchen – Thomas

„Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- **Weitere Schritte**
 - **Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren**
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren

- Nächste Forenrunde (Mai 2019):
 - Erläuterung der Methodik der Prüfung und Abschichtung der Grobtrassen und Vorschläge, inkl. Präsentation der Kriterien
 - Erläuterung technische und verkehrliche Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen
- Juli 2019
 - Präsentation der Ergebnisse der Prüfung und Abschichtung (5 Grobtrassen + Bestand)
 - Dazu Forenrunde + Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
- Danach
 - Intensive Diskussion der reduzierten Grobtrassen
 - Dazu zwei weitere Forenrunden bis Ende 2019

→ Der Diskussion im Trassenauswahlverfahren wird auch 2020 Raum gegeben.

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- **Weitere Schritte**
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - **Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine**
- Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Kommende Termine

- **Mai:**
 - Gemeindeforum Ro. Nord am Di, 28.05.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr
 - **Gemeindeforum Ro. Süd am Di, 28.05.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr**
- **Juli:**
 - **Präsentation reduzierte Grobtrassen am Mo, 01.07.2019**
 - Gemeindeforum Ro. Nord am Di, 09.07.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr
 - **Gemeindeforum Ro. Süd am Di, 09.07.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr**
- **September:**
 - Gemeindeforum Rosenheim Nord am Di, 24.09.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr
 - **Gemeindeforum Rosenheim Süd am Di, 24.09.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr**
- **November:**
 - Gemeindeforum Ro. Nord am Di, 26.11.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr
 - **Gemeindeforum Ro. Süd am Di, 26.11.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr**

Kommende Termine

Termine Regionalforum (relevant für BürgermeisterInnen / BI-VertreterInnen):

- Juni: Di, 04.06.2019, etwa von 15:00 bis 17:00 Uhr
- Juli: Do, 11.07.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- September: Do, 26.9.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- **Grobtrassenentwürfe**
 - **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**
 - Erste Vorprüfungsergebnisse

Informationsaustausch

Tagesordnung

- Rück- und Ausblick zum Dialog
- Offene Fragestellungen
 - Diskussion zum Besuch des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
- Aktuelle Punkte
- Weitere Schritte
 - Weitere Schritte im Trassenauswahlverfahren
 - Jahresplanung 2019 und Festlegung der Forentermine
- **Grobtrassenentwürfe**
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - **Erste Vorprüfungsergebnisse**

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM