

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	2. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten
Datum/Uhrzeit:	04.05.2022, 14:30 bis 16:30 Uhr
Ort:	Großer Rathaussaal der Stadt Rosenheim
Teilnehmende:	Stefan Adam (Bürgermeister Schechen) Armin Gleis (Gemeinde Schechen) Christoph Baumann (Gemeinde Schechen) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Hans Thiel (Gemeinde Tuntenhausen) Anton jr. Rieder (Tuntenhausen) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Jakob Wallner (Gemeinde Großkarolinenfeld) Andreas März (Oberbürgermeister Rosenheim) Franz Lukas (Stadt Rosenheim) Sebastian Geschwendtner (Stadt Rosenheim) Dieter Müller (DB Netz AG) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Steven Schäuble (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Torsten Brähler (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Christian Heger (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Robert Minkus (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten)

Anna Schwietering (ifok)

Dr. Arne Spieker (ifok)

Theresa Rürup (ifok)

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen
3. Blick in die Planungswerkstatt
4. Ausblick

1. Begrüßung

Der Moderator Arne Spieker eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Dieter Müller, Projektabschnittsleiter für den Abschnitt Ostermünchen–Innleiten bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Teams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme.

Arne Spieker stellt die Tagesordnung vor (s.o.). Im Anschluss berichtet Dieter Müller, dass in der Zwischenzeit die Planungsaufträge für die Bereiche Umwelt, Bahntechnische Ausrüstung sowie Lärm & Erschütterung vergeben worden sind. Es folgt eine Vorstellung der Planungsteams (Folien 4 bis 9).

2. Aktuelle Themen

Dieter Müller gibt einen Überblick über aktuelle Themen aus dem Gesamtprojekt. Er berichtet, dass im nördlichen Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen fünf Grobtrassen im Trassenauswahlverfahren seien. Die Vorstellung der Auswahltrasse erfolge voraussichtlich Mitte des Jahres 2022. Weiter berichtet er, dass die Verkehrsstudien der Brenner Corridor Platform (BCP) und eine Studie des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) zu unterirdischen Verknüpfungsstellen veröffentlicht worden seien (Folie 11).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob die Studie des DZSF Rückschlüsse auf den Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten zulässt. Dieter Müller antwortet, dass die Ergebnisse für den Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten keine Auswirkungen haben.
- Ein Mitglied merkt an, die Studie sage nicht, dass es unmöglich sei eine Verknüpfungsstelle im Wildbarrren zu realisieren, sondern lediglich, dass es mit erheblichen Kosten verbunden sei. Ein Beispiel für die Realisierung einer unterirdischen Verknüpfungsstelle sei der Gotthard-Tunnel. Christian Tradler antwortet, dass das DZSF in Deutschland und Europa keine entsprechenden Referenzprojekte gefunden habe und komme zu dem Schluss, dass eine Verknüpfungsstelle im Berg im Widerspruch zu wesentlichen Sicherheitsbestimmungen stehe. Im Ergebnis rate das DZSF aufgrund von Genehmigungsrisiken und aus Wirtschaftlichkeitserwägungen von der Weiterverfolgung ab.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Dieter Müller erläutert, mit welchen Themen das Planungsteam in der Vorplanung befasst ist. Hierzu zählten die Aktualisierung und Detaillierung der im Trassenauswahlverfahren (TAV) erhobenen Grundlagen im Bereich

der Auswahltrasse sowie die Entwicklung der zu planenden Alternativen und ggf. zugehöriger Untervarianten (Folie 13).

Torsten Brähler, Projektleiter der mit der Planung beauftragten Ingenieurgesellschaft, berichtet vom aktuellen Planungsprozess. Derzeit untersuche man Optimierungen der Trassenlage der TAV Variante im Bereich der Innbrücke und in den Bereichen Mühlbach und Ried sowie Stetten und Brettschleipfen (Folien 15-19).

Dieter Müller erklärt, dass man gemäß einer Vorgabe aus der Raumordnung derzeit außerdem eine Planungsalternative zum Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen untersuche (Folie 21). Im Anschluss stellt Torsten Brähler die Planungsalternative im Detail vor, der Anschluss jeder der fünf Trassen aus dem TAV im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen bleibe hierbei gewährleistet. Die vorgestellte Planungsalternative befände sich noch im Arbeitsstand. Die genaue Lage der Verknüpfungsstelle und Überholgleise stünden noch nicht fest (Folien 22 bis 25).

Dieter Müller gibt abschließend einen Überblick über den aktuellen Stand der geologischen Erkundungsbohrungen (Folie 27).

Fragen und Diskussion

- Mehrere Mitglieder fragen, ob das Abrücken von der Wohnbebauung und der Rückbau der Bestandsstrecke auch Auswirkungen auf den Lärmschutz haben werden. Dieter Müller erläutert, dass es hierzu Berechnungen geben werde, die Ausgestaltung des Lärmschutzes werde gemäß der 16. BImSchV und Schall 03 erfolgen.
- Ein Mitglied fragt, ob es stimme, dass die Verknüpfungsstelle (Variante TAV) nun an einer anderen Stelle in Richtung Kronbichl situiert sein würde. Dieter Müller erklärt, dass man zu der genauen Lage der Verknüpfungsstelle derzeit noch Untersuchungen anstelle. Nach aktuellem Stand gebe es keine Veränderungen gegenüber dem Trassenauswahlverfahren.
- Ein Mitglied fragt, ob die Optimierung auch die Dammhöhe tangieren werde. Dieter Müller erläutert, dass derzeit untersucht werde, ob die Strecke Rosenheim-Mühldorf tiefer gelegt werden könne.
- Mehrere Mitglieder zeigen sich überrascht darüber, dass nun von Überholgleisen im Bereich Stetten/Brettschleipfen gesprochen werde, sodass man jetzt davon ausgehen müsse, dass es sechs Gleise geben werde.
 - Dieter Müller erklärt, dass Überholgleise für einen leistungsstarken Betrieb der Strecke notwendig seien. Zusätzlich gebe es die technische Herausforderung, dass die Abschnitte, in denen Überholgleise liegen, ausreichend lang sein müssten und maximal eine Längsneigung von 2,5 ‰ betragen müssten. Dies sei im Bereich Ostermünchen der Fall.

- Christian Tradler erklärt, man habe deutlich gemacht, dass die Planung von Überholgleisen nach dem TAV folge. Die Vorplanung sei der Rahmen, in dem die detaillierten Planungen erfolgten.
- Mehrere Mitglieder fordern, dass eine optimierte Lage für die Überholgleise gefunden werde. Dieter Müller erklärt, man befinde sich derzeit in einem Arbeitsstand, die genaue Lage der Überholgleise stehe noch nicht fest, man untersuche auch andere Lagen für die Überholgleise und nehme die Bedenken der Menschen ernst.
- Mehrere Mitglieder möchten wissen, ob es Informationen dazu gebe, ob im Bereich Ostermünchen auch ein Verladebahnhof entstehen werde.
 - Christian Tradler erläutert, es sei der DB Netz AG derzeit nicht bekannt, dass es im Großraum Rosenheim eine Anfrage aus der Wirtschaft für den Neubau eines Verladeterminals gebe.
- Ein Mitglied äußert Bedenken, dass der Bedarf für den Bau des Brenner-Nordzulaufs bislang insgesamt nicht nachgewiesen sei.
 - Christian Tradler erläutert, die turnusmäßige Bedarfsplanüberprüfung erfolge alle fünf Jahre. Derzeit liefen die Bedarfsplanüberprüfungen, welche voraussichtlich bis 2023 abgeschlossen seien). Dies sei also im Verlauf der Planungen zum Brenner-Nordzulauf noch mehrmals der Fall, ehe die Strecke gebaut werde.
- Ein Mitglied merkt an, dass bei einer geplanten Verlegung der Staatsstraße 2080 der gesamte Schwerlastverkehr durch die Ortschaft Ostermünchen geleitet werde.
- Ein Mitglied äußert sich grundsätzlich zufrieden, dass der Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen nun untersucht werde.
- Ein Mitglied möchte wissen, ob bei den geologischen Untersuchungen auch Auswirkungen auf Trinkwasserschutzgebiete erfasst würden.
 - Dieter Müller erläutert, hydrologische Untersuchungen seien ein wichtiger Bestandteil der Planungen. Im Zuge der Erkundungsbohrungen würde auch der Grundwasserstand gemessen.
- Ein Mitglied äußert sich positiv darüber, dass durch die Optimierungen weiter von der Bebauung abgerückt werden könne. Dies sei aus Sicht der Gemeinde Tuntenhausen begrüßenswert.
- Ein Mitglied merkt an, dass die hohen Dämme zu einem hohen Flächenverbrauch führten und möchte wissen, ob Alternativen untersucht würden, weil sonst mit einem großen Unmut der Region zu rechnen sei. Dieter Müller antwortet, dass im Zuge der Vorplanungen auch eine Alternative geprüft werde, eine Vorlandbrücke zum Damm im Anschluss an die Innbrücke. Grundsätzlich werde im Zuge der Vorplanung eine Optimierung der Höhenlage der Trasse untersucht.

4. Ausblick

Der Projektabschnittsleiter Dieter Müller stellt die wesentlichen Planungsthemen des zweiten Halbjahres 2022 vor und fasst das Ziel der Vorplanung zusammen (Folie 29).

Arne Spieker gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 30).

Dieter Müller dankt für die Teilnahme und aktualisiert das Angebot zum bilateralen Austausch mit den Gemeinden.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 2. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten am 04.05.2022



NETZE

Brenner-Nordzulauf

2. Dialogforum

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

04.05.2022 | Rosenheim



Kofinanziert von der
Europäischen Union

- 1. Begrüßung**
- 2. Aktuelle Themen**
- 3. Blick in die Planungswerkstatt**
- 4. Ausblick**

Begrüßung

Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Zusammensetzung der Ingenieurgesellschaft:

- Partner: BERNARD Gruppe, DB Engineering & Consulting
- Nachunternehmer: Lahmeyer Deutschland, LAP Consult

Auftrag:

- Planung Verkehrsanlagen
- Planung Konstruktiver Ingenieurbau

Team:

- Torsten Brähler: Projektleiter
- Robert Minkus: Teilprojektleiter Verkehrsanlagen
- Marc Schumm: Teilprojektleiter Ingenieurbau



Torsten
Brähler



Marc
Schumm



Robert
Minkus



Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Zusammensetzung der Ingenieurgesellschaft:

- Partner: Boley Geotechnik, Baugrund Dresden

Auftrag:

- Erkundungskonzept
- Labor- und Feldversuchskonzept
- Fachliche Betreuung der Erkundungen
- Geotechnische Berichte

Ansprechpartner:

- André Koletzko: Projektleiter
- Dr. Ludwig Angerer : stv. Projektleiter



André
Koletzko



Dr. Ludwig
Angerer

Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Zusammensetzung der Ingenieurgesellschaft:

ARGE ABS 36 Brenner-Nordzulauf Umweltplanung

- Jestaedt + Partner Gbr, Bosch & Partner GmbH

Auftrag:

- Erstellung von Umweltunterlagen im Rahmen der Vorplanung (UVP-Bericht, Vernetzungskonzept, ...)
- Kartierungen
- Fachbeitrag zur Vorplanung
- Zuarbeit zur Planungen in BIM (Building Information Modelling, 3D-Planung)

Team:

- Rainer Schwarzmeier: Projektleiter
- Christian Skublics: stv. Projektleiter



Rainer
Schwarzmeier



Christian
Skublics



Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Beauftragtes Ingenieurbüro:

- DB Engineering & Consulting GmbH

Auftrag:

- Konzepterstellung und Vorplanung für die Gewerke der bahntechnischen Ausrüstung
- Gewerke: Oberleitung (OLA), Leit- und Sicherungstechnik (LST) und Elektrische Energieanlagen (EEA)
- Umsetzung der Planungen in BIM (Building Information Modelling / 3D-Planung)

Team:

- Torsten Brähler: Projektleiter Oberleitungsanlagen
- Johannes Stellwag: Projektleiter Leit- und Sicherungstechnik/Elektrische Energieanlagen



Torsten
Brähler



Johannes
Stellwag

DB Engineering & Consulting

Eisenbahn für die Welt von morgen.

Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Beauftragtes Ingenieurbüro:

- Möhler + Partner Ingenieure AG

Auftrag:

- Schalltechnische Untersuchung betrieblicher Immissionen nach Schall 03
- Schalltechnische Untersuchung baubedingter Immissionen nach TA Lärm, AVV Bau
- Mitwirkung beim gestalterischen Konzept von Lärmschutzanlagen

Team:

- Martin Crljenkovic: Projektleiter
- Hans Högg: stv. Projektleiter



Martin
Crljenkovic



Hans
Högg



Vorstellung des Planungsteams

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Beauftragtes Ingenieurbüro:

- FCP IBU GmbH

Auftrag:

- Erschütterungstechnische Untersuchung betrieblich und baubedingter Immissionen
- Erschütterungstechnische Untersuchung zum bergmännischen Tunnelvortrieb
- Durchführung von Ausbreitungsmessungen
- Ermittlung eines Schutzkonzeptes

Team:

- Dr.-Ing. Alexander Martha: Projektleiter
- Hanno Töll: stellv. Projektleiter



Dr. Alexander
Martha



Hanno
Töll

**FCP
IBU**

Aktuelle Themen

A thick red horizontal line underlining the title.

Aktuelle Themen

seit der letzten Forenrunde

Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

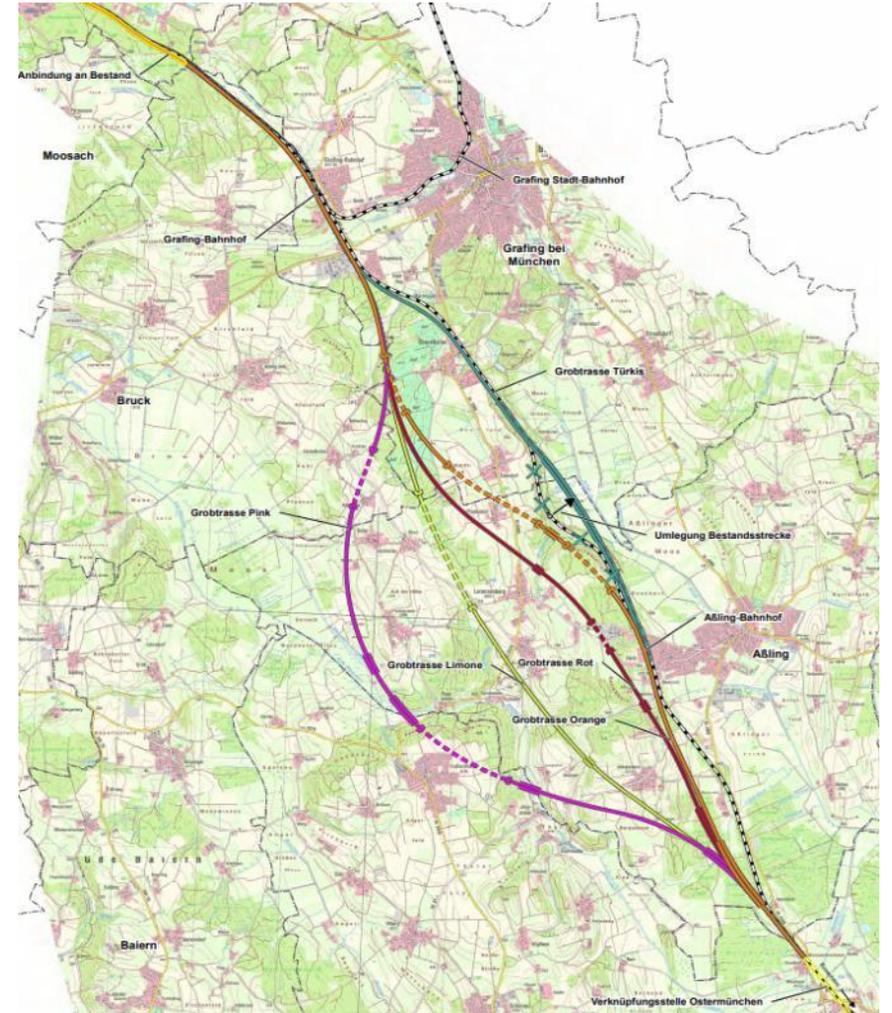
- Fünf Grobtrassen im Auswahlverfahren
- Vorstellung Auswahltrasse voraussichtlich Mitte 2022

Verkehrsstudien der Brenner Corridor Platform (BCP)

- steigende Verkehrspotentiale im SPV & SGV

Studie des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) zu unterirdischen Verknüpfungsstellen

- Unterirdische Verknüpfungsstellen stehen im Widerspruch zu wesentlichen Sicherheitsbestimmungen
- kein vergleichbares Referenzprojekt in dieser Komplexität im europäischen Ausland vorhanden

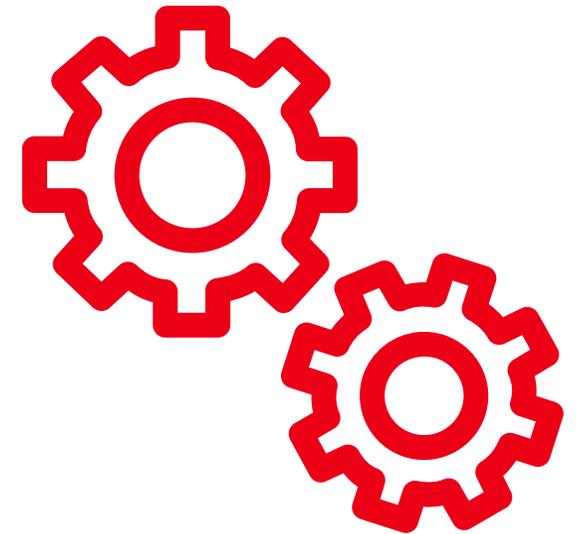


Blick in die Planungswerkstatt

Blick in die Planungswerkstatt

Aktuelle Themen in der Vorplanung

- Aktualisierung und Detaillierung der im TAV erhobenen Grundlagen im Bereich der Auswahltrasse, z. B.:
 - Bestand Leitungen
 - vorhandene Infrastruktur
 - Planungen Dritter im Bereich der Trasse
 - Vertiefung Grundlagen Umwelt und Geologie
- Analyse der Grundlagen hinsichtlich der Vorplanung – gibt es neue Erkenntnisse mit Einfluss auf die Planung
- Identifikation möglicher Auswirkung auf Basis der Grundlagenvertiefung
- Entwicklung der zu planenden Alternativen und ggf. zugehöriger Untervarianten
 - Trassenführungen unter Berücksichtigung betrieblicher Belange (z. B. Überholgleise)
 - Abstimmungen bzgl. Aspekten der Umwelt, der Geologie und Hydrologie sowie der bahntechnischen Ausrüstung
 - Erste Überlegungen zu Wegeverbindungen

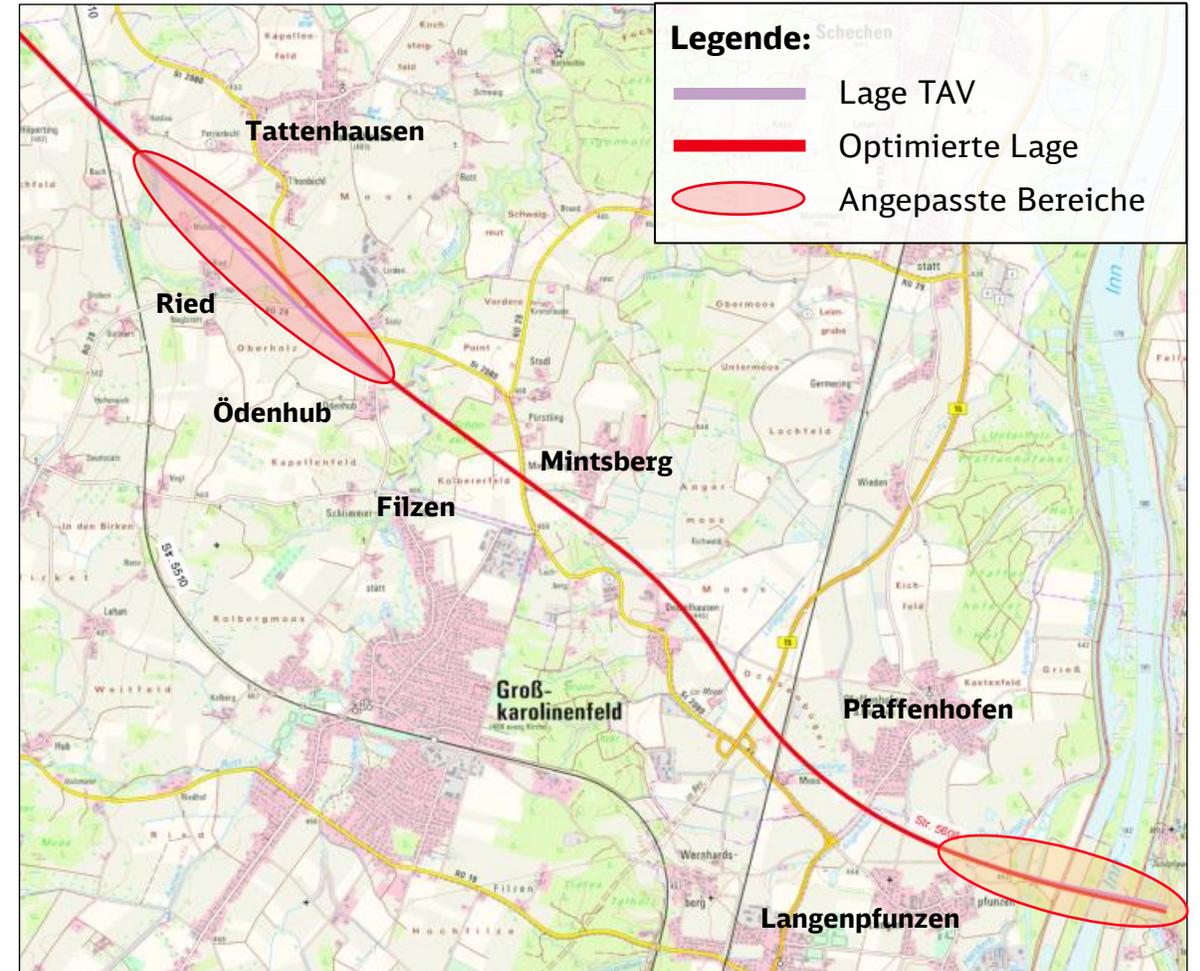
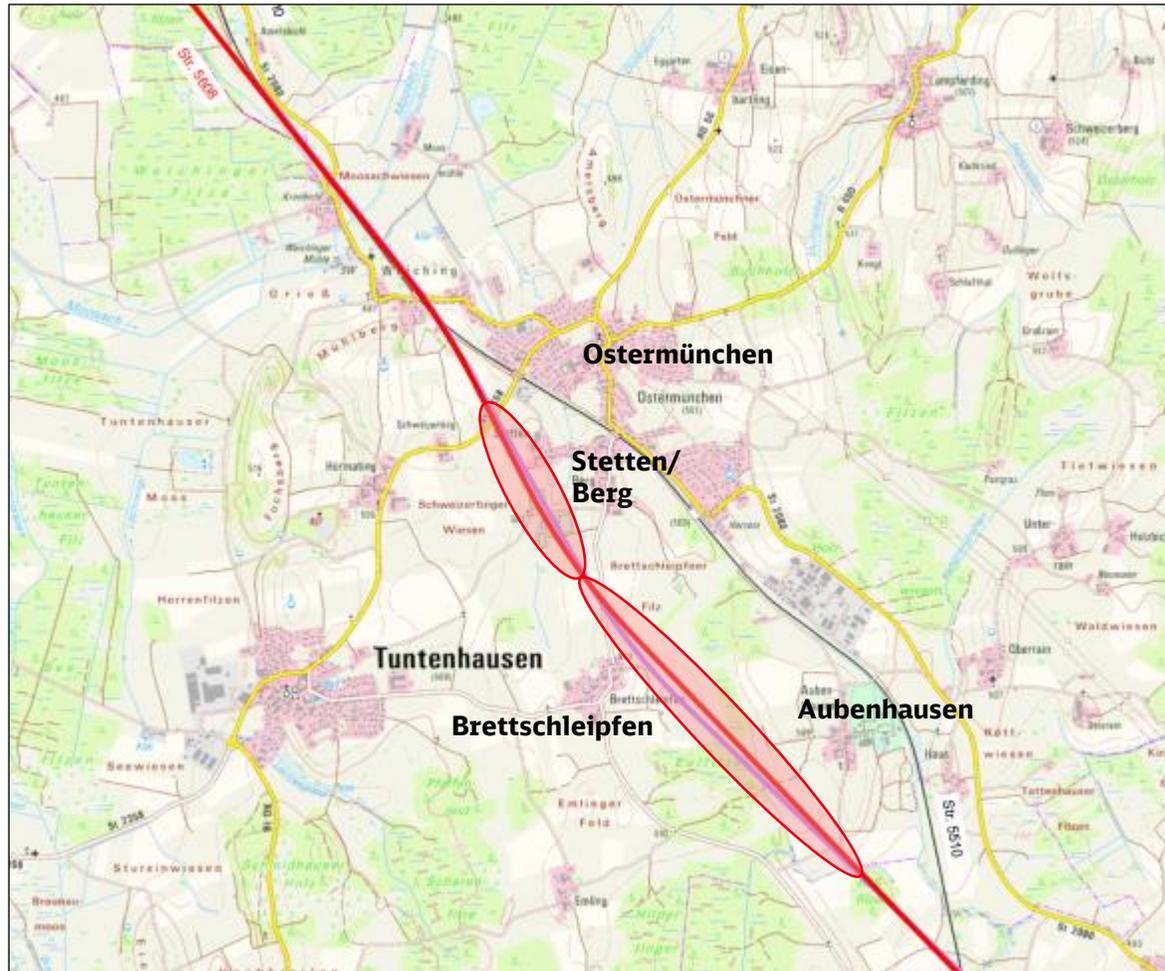


Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage

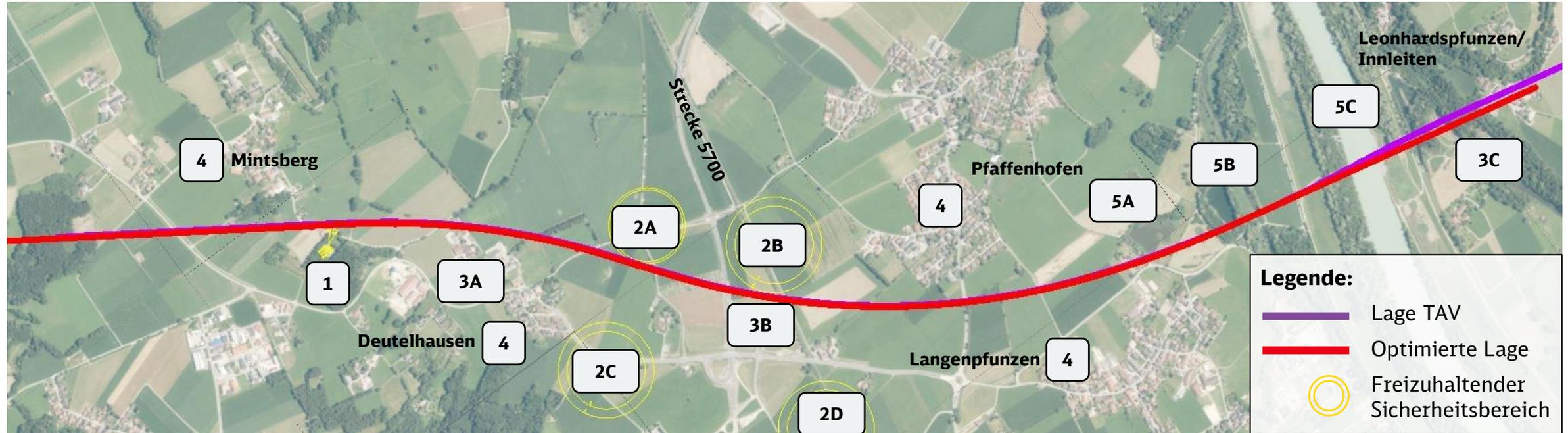
Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage: Übersicht



Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage: Detailansicht (1/4)



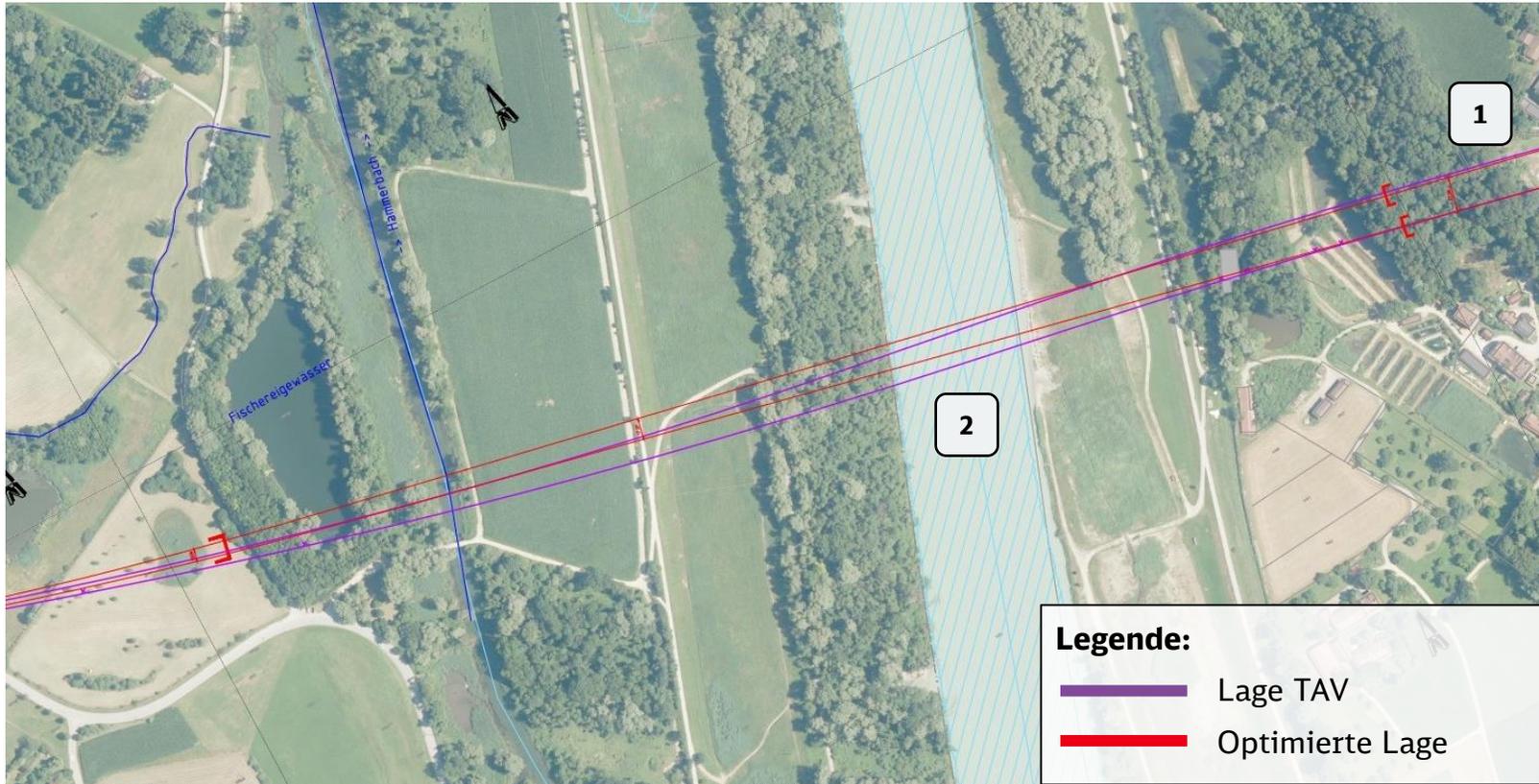
Trassenoptimierung:

- Kleinräumige Optimierung Innbrücke (Fahrtdynamik, Herstellverfahren Brücke, Minimierung bauzeitliche Eingriffe)
- In den weiteren Bereichen zwischen Mintsberg und Langenpfunzen keine Optimierungen der Trassenlage möglich
- Zwangspunkte (Gasinfrastruktur, FFH-Gebiet östlich des Inn, kreuzende DB-Strecke 5700, Ortschaften und Gebäude etc.)

- 1 Infrastruktur Bayernets
- 2 Infrastruktur Nafta
- 3 Einzelsiedlungen/Höfe
- 4 Ortschaften
- 5 Größere Gewässer

Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage: Detailansicht (2/4)



1 Anschluss Innleitentunnel

2 Querung Inn

Trassenoptimierung:

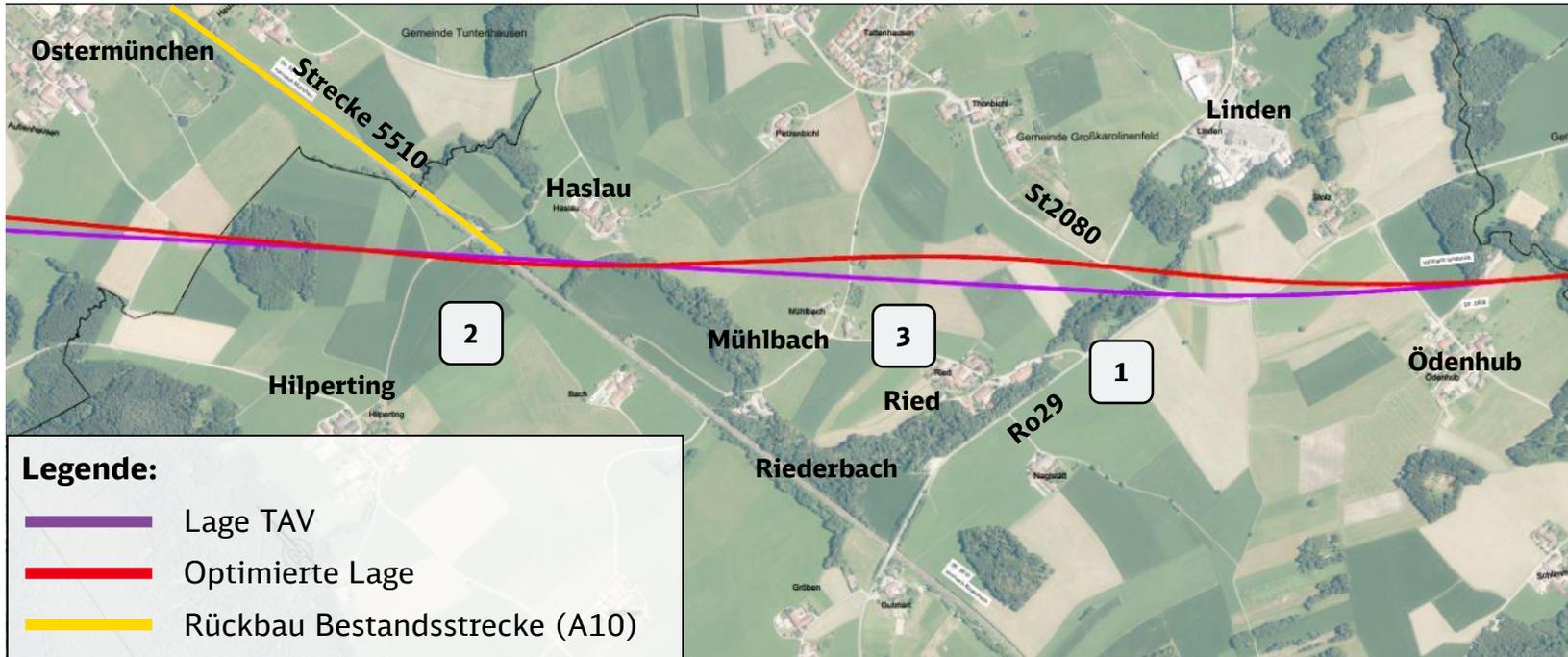
- Innbrücke mit zwei getrennten und eingleisigen Überbauten
- TAV: Leichte S-Kurve westlich des Inns
- Optimierte Lage: begradigter Verlauf der Überbauten

Schnittstellen PA2/ PA3:

- Planung Widerlager
- Tunnelportal, Haubenbauwerk
- Rettungszufahrt / Rettungsplatz
- Bauablauf (Tunnelvortrieb, Baulogistik)

Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage: Detailansicht (3/4)



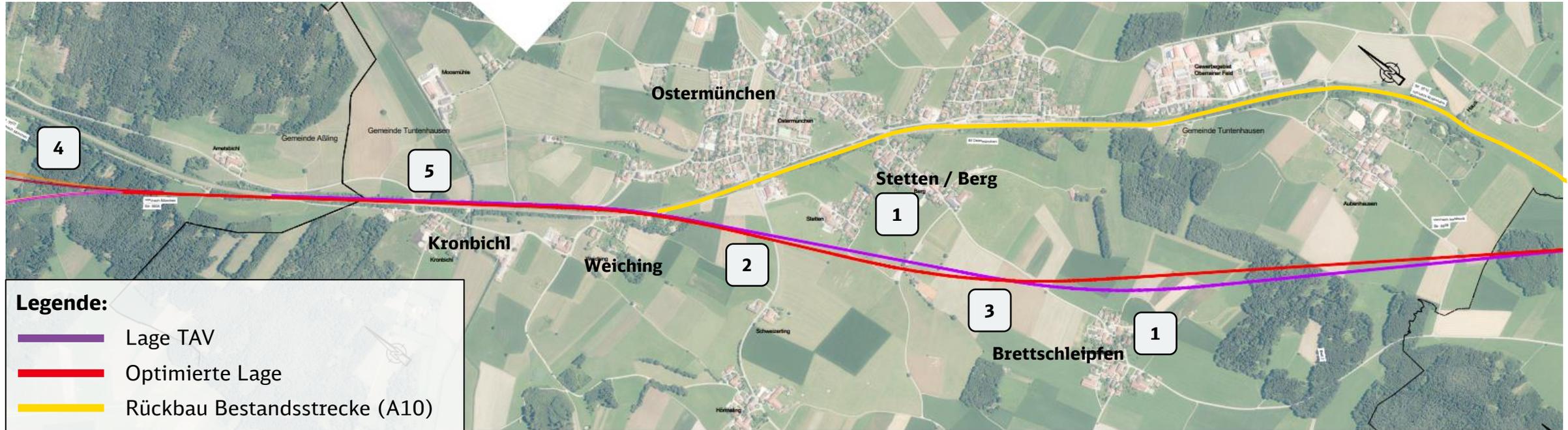
Trassenoptimierung:

- Abrücken der Trasse im Bereich Mühlbach / Ried
- Einbindung Straße RO29 / St2080

- 1 Schutzgebiete
- 2 Verknüpfungsstelle Riederbach
- 3 Ortschaften

Blick in die Planungswerkstatt

Optimierungen der Trassenlage: Detailansicht (4/4)



- 1 Ortschaften
- 2 Bahnhof Ostermünchen bei Verlegung der Bestandsstrecke (A10)
- 3 Überholgleise (genaue Lage steht noch nicht fest)
- 4 Anschluss aller 5 Varianten aus TAV Grafing–Ostermünchen
- 5 Verknüpfungsstelle Ostermünchen

Trassenoptimierung:

- Abrückung der Trasse im Bereich Stetten/Berg
- Abrückung der Trasse im Bereich Brettschleipfen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternativen Bahnhof Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternativen Bahnhof Ostermünchen

Alternative (A10): Aus dem Trassenauswahlverfahren

- Anordnung der Verknüpfungsstelle westlich von Ostermünchen
- Erfordert Verlegung der Bestandsstrecke zwischen Weiching und Haslau
- Bahnhof Ostermünchen wird an die „neue Bestandsstrecke“ nach Westen verlegt

Alternative (A20): Beibehalt der Bestandsstrecke

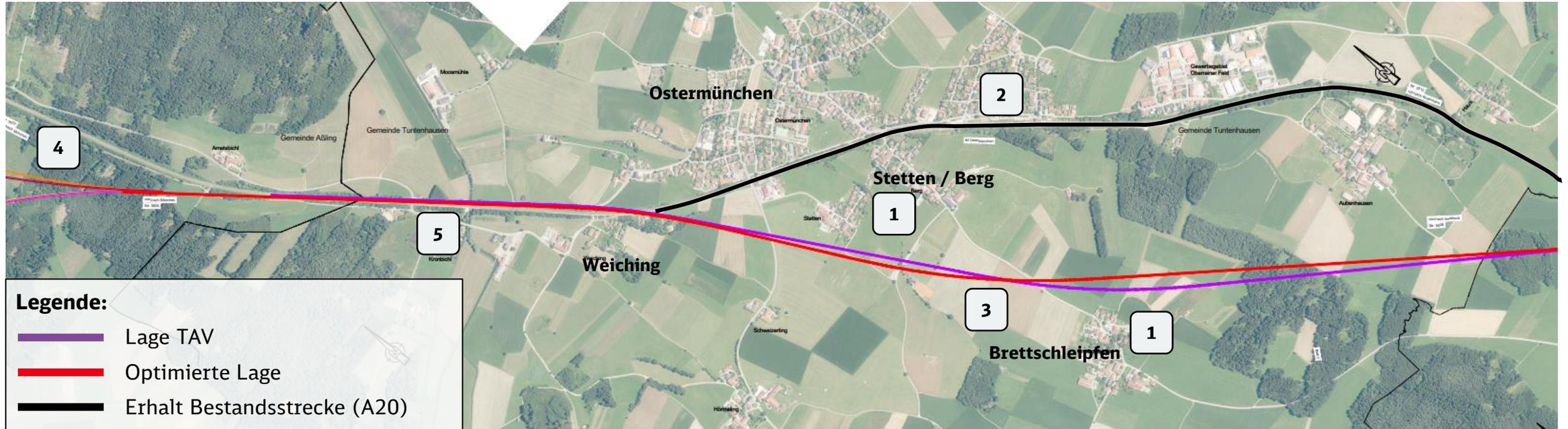
- Prüfauftrag aus dem Raumordnungsverfahren
- Lage der Verknüpfungsstelle nördlich von Weiching
- Bestandsstrecke und Bahnhof Ostermünchen könnten in ihrer heutigen Lage beibehalten werden

Weiteres Vorgehen

- Beide Alternativen werden weiter im Rahmen der Vorplanung betrachtet
- Erstellung von Lageplänen für beide Alternativen (bisher liegen nur Entwürfe für den Beibehalt der Bestandsstrecke A20 vor)

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (1/4)



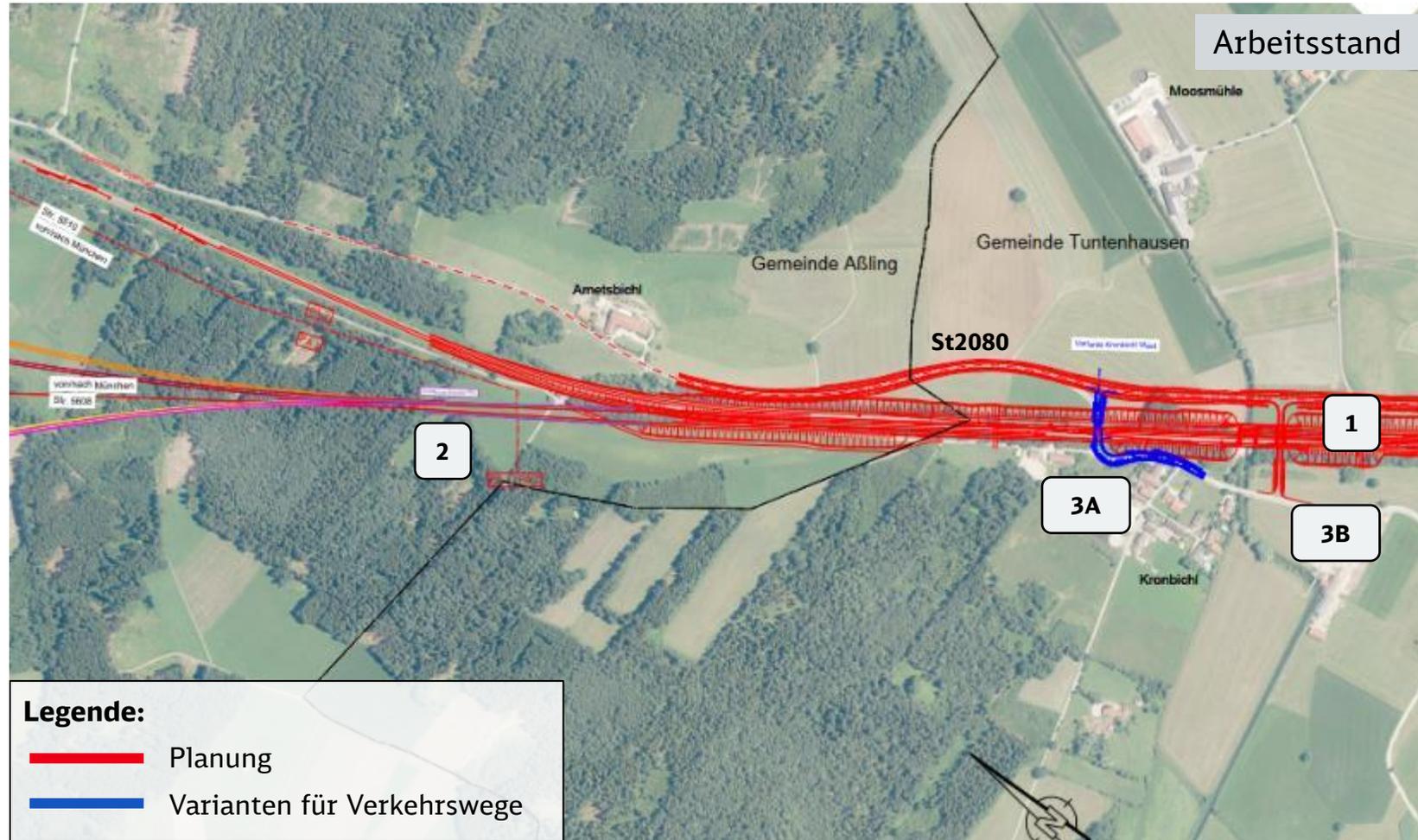
- 1 Ortschaften
- 2 Bahnhof Ostermünchen bei Erhalt der Bestandsstrecke (A20)
- 3 Überholgleise (genaue Lage steht noch nicht fest)
- 4 Anschluss aller 5 Varianten aus TAV Grafing–Ostermünchen
- 5 Verknüpfungsstelle Ostermünchen

Trassenoptimierung:

- Abrückung der Trasse im Bereich Stetten/Berg
- Abrückung der Trasse im Bereich Brettschleipfen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (2/4)

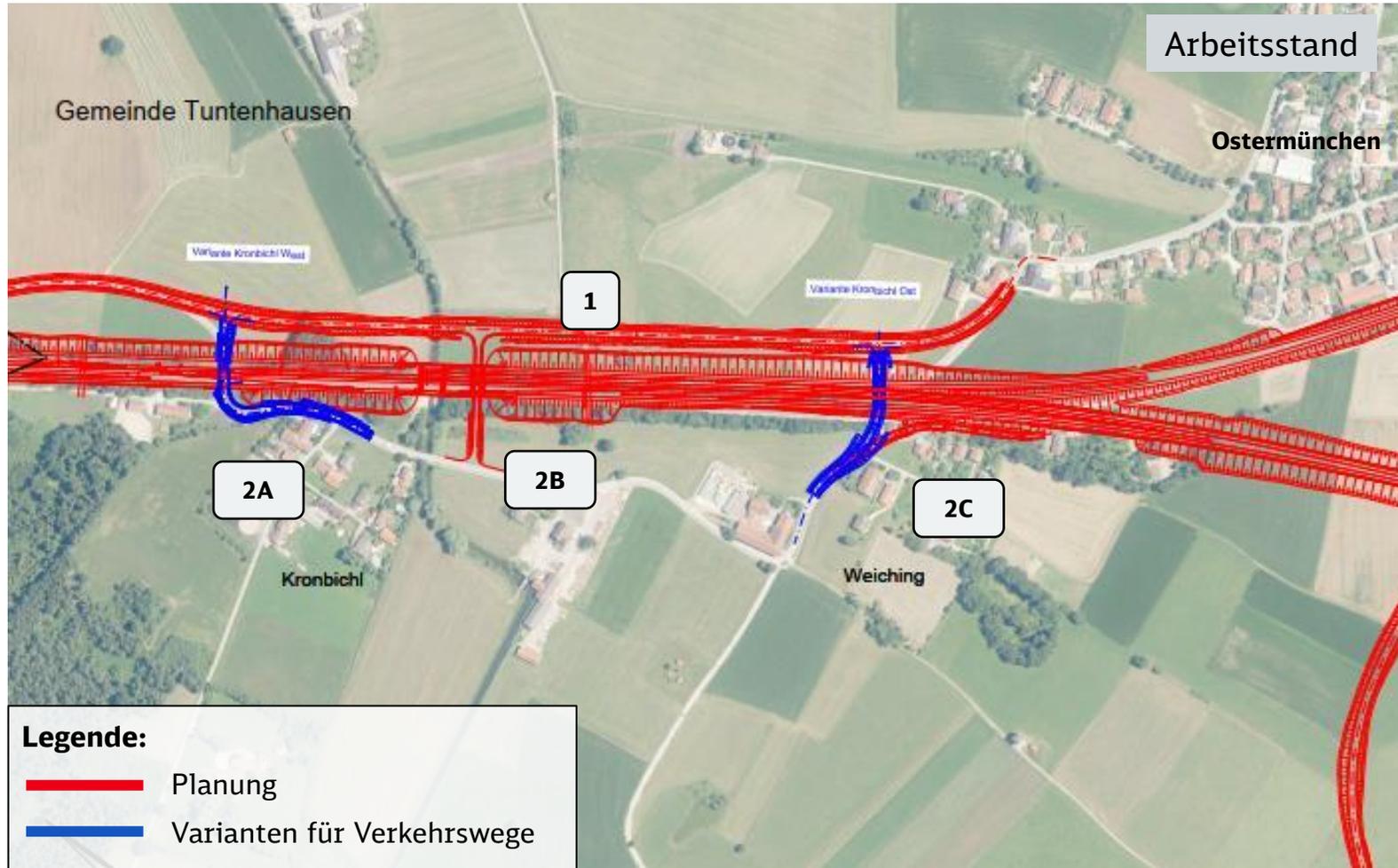


- Der Anschluss an jede der 5 Varianten des laufenden Trassenauswahlverfahrens im Abschnitt Grafing-Ostermünchen ist gewährleistet

- 1 Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- 2 Anschluss TAV PA1
- 3 Varianten Kreuzung mit der Grafinger Straße

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (3/4)

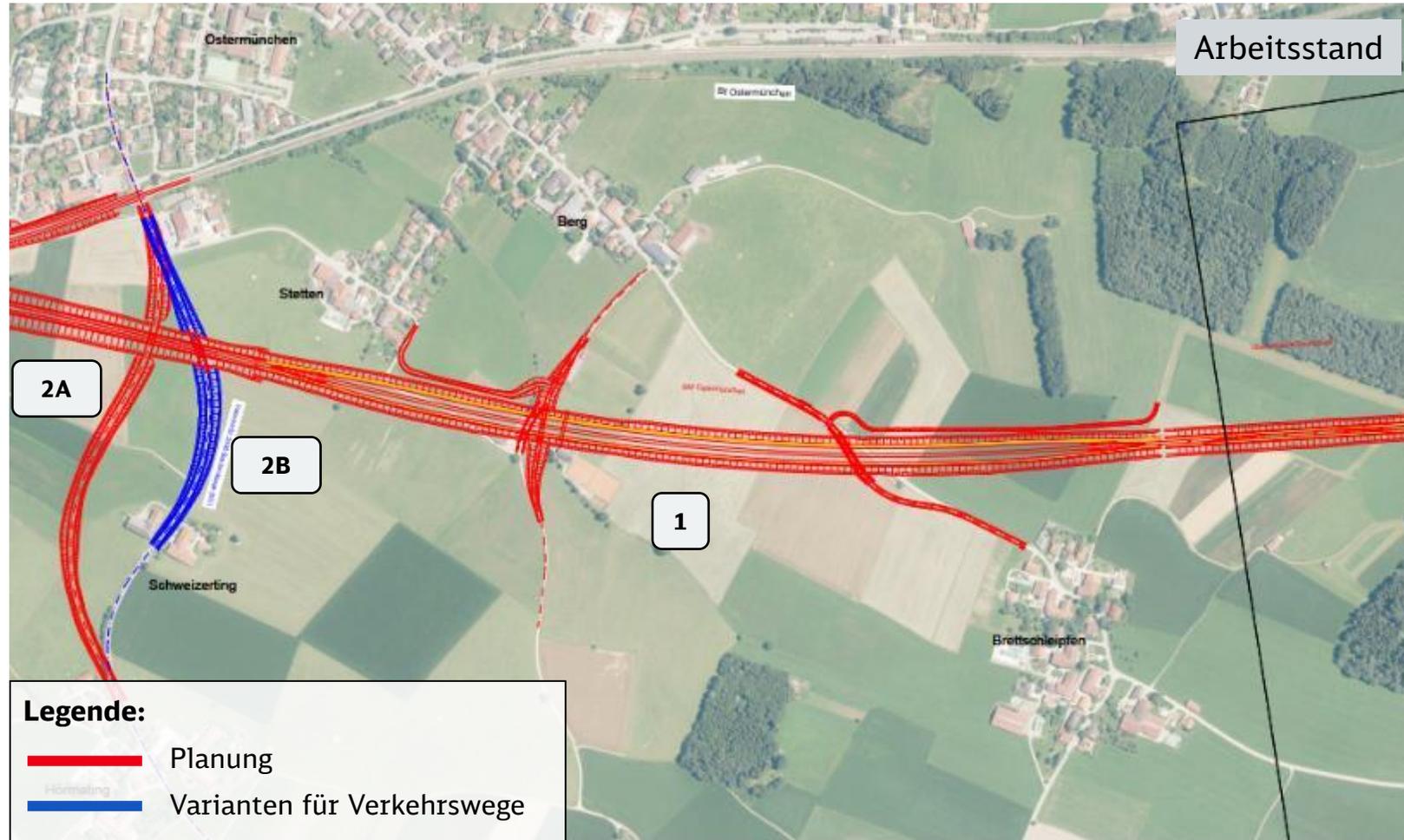


- Für die Kreuzung mit der Grafinger Straße gibt es drei Varianten

- 1 Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- 2 Varianten Kreuzung mit der Grafinger Straße

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (4/4)



- Für die Kreuzung mit der Staatsstraße St2358 gibt es zwei Varianten
- Anordnung von Überholgleisen zwischen Stetten und Brettschleipfen (aktuell dargestellte Lage analog TAV)

- Optimierung der Lage der Überholgleise (Verschiebung entlang der Streckenachse Richtung Süden) wird derzeit geprüft.

- 1 Überholgleise (genaue Lage steht noch nicht fest)
- 2 Varianten der Kreuzung mit der St2358

Blick in die Planungswerkstatt

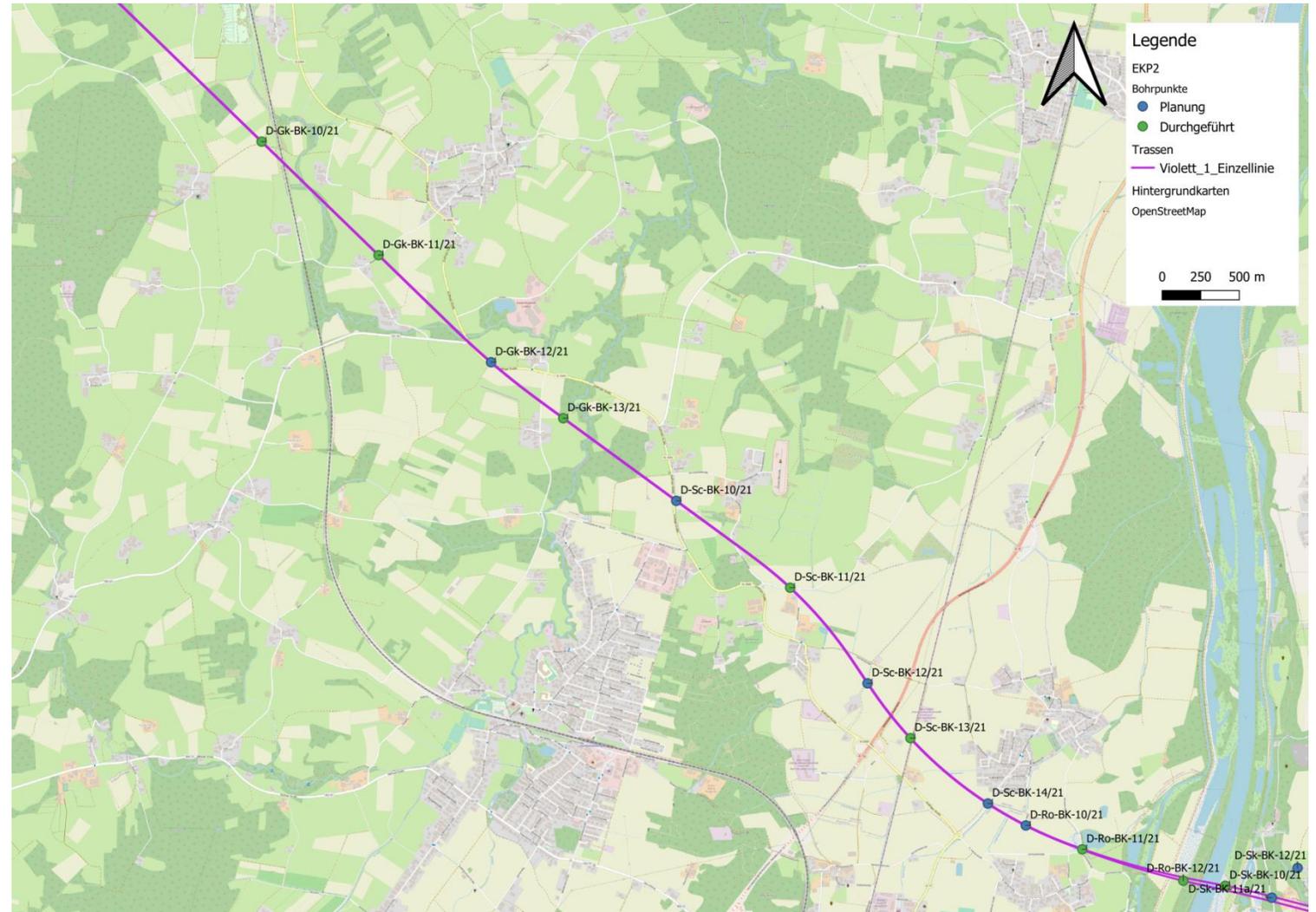
Geologie und Erkundung

Blick in die Planungswerkstatt

Aktueller Stand Geologie und Erkundung

Aktuelles Erkundungsprogramm

- 14 Bohrungen in aktueller Erkundungsphase vorgesehen
- Aktuell läuft die Ausführung des Bohrprogrammes
- Erste Bohrungen abgeteuft und zu Grundwassermessstellen ausgebaut
- Aktuell Auswertung der abgeteuft Bohrungen sowie Durchführung von Laborversuchen
- Fachtechnische Betreuung der weiteren Bohrungen des Bohrprogrammes



Ausblick

Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr

- Fertigstellung BIM-Bestandsmodell auf Basis der vorliegenden Grundlagendaten
- Auswertung des Erkundungsprogramms (Bohrungen, Drucksondierungen)
 - Vertiefung Datengrundlage für Objektplanung
- Erste Beurteilung der entwickelten Alternativen und Varianten
- Optimierung Bauwerke
- Entwicklung und Planung von Bauwerksvarianten und Baukonzepten
- Erarbeitung erster Konzepte zur Materialbewirtschaftung (z. B. Flächen Baustelleneinrichtung und Zwischenlager, Baustellenver- und entsorgung)
- Entwicklung Konzepte bahntechnische Ausrüstung
- Abschluss der Prüfung einer bergmännischen Innunterquerung

Ziel der Vorplanung

- Erarbeitung einer Vorzugslösung unter Abwägung der Themen
 - Mensch & Natur
 - Technik und Betrieb
 - Wirtschaftlichkeit



Ausblick

Weitere Termine

- Das **Protokoll und die Präsentation** werden per E-Mail versendet und auf **www.brennernordzulauf.eu** zur Verfügung gestellt.
- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **brennernordzulauf@ifok.de**
- **Dritte Sitzung des Dialogforums:**
am Mittwoch, den 05. Oktober 2022
 - ✓ Die Einladung erfolgt spätestens zwei Wochen vorab.

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu