

## Projekt Brenner-Nordzulauf:

### Planungsraum München-Trudering – Grafing

#### Dialogforum

## Protokoll

Thema:	1. Sitzung des Dialogforums zur Ausbaustrecke München-Trudering – Grafing
Datum/Uhrzeit:	20.7.2020, 17:00 – ca. 19:45 Uhr
Ort:	Stadthalle, Grafing
Teilnehmende (ohne Titel)	Attila Baasen, Bürger Ebersberg Christian Bauer, Bürgermeister Grafing Walter Brilmayer, Stellv. Landrat Ebersberg Susanne Bruegel, Rathaus München Andreas Bukowski, Bürgermeister Haar Stefan Burger, Handwerkskammer Sebastian Hallmann, Landratsamt Ebersberg Susanne Höpler, Bürgerin Kirchseeon Peter Grotz, Bürger Trudering-Riem Martin Gruber, Industrie und Handel Dieter Kemmather, Rathaus München Ulrich Leiner, Bürger Haar Piet Mayr, Bürgermeister Zorneding Janis Michal, Kreisjugendring Günter Obergrusberger, 2. Bürgermeister Ebersberg Michael Ottl, Landkreis Ebersberg Peter Pernsteiner, Bürger Zorneding

Annemarie Räder, BUND Naturschutz  
Rainer Rock, Bürger Grafing  
Rolf Schiener, Verkehrsclub Deutschland  
Josef Schwäbl, Bürgermeister Bruck  
Heinz Sedlmeier, Landesbund für Vogelschutz  
Klaus Seidinger, 2. Bürgermeister Kirchseeon  
Stefan Voith, Pro Bahn  
Detlef Wildenheim, 2. Bürgermeister Grasbrunn  
Klaus Willenberg, Bürger Vaterstetten  
Maria Wirnitzer, 2. Bürgermeisterin Vaterstetten  
Stefan Ziegler, BA-Vorsitzender Trudering-Riem  
VertreterIn des Landkreises München

Eva Böss, Externe Expertin  
Ralf Eggert, ifok  
Tim Huß, ifok  
Franz Lindemair, DB Netz AG  
Sven Madlung, DB Netz AG  
Dieter Müller, DB Netz AG  
Matthias Neumaier, DB Netz AG  
Bernd Reiter, DB Netz AG  
Rebecca Ruhfaß, ifok  
Stephan Tischler, Externer Experte  
Christian Tradler, DB Netz AG

---

## Agenda

1. Begrüßung
2. Zusammensetzung des Dialogforums
3. Vorstellungsrunde
4. Projektgrundlagen
5. Dialogprozess
6. Abschluss und Ausblick

## 1. Begrüßung

- Ralf Eggert stellt sich als Moderator für das Dialogforum vor und dankt Christian Bauer, Bürgermeister der Stadt Grafing, dafür, dass die Stadthalle genutzt werden kann.
- Dieter Müller, Projektleiter bei der DB Netz AG für die Ausbaustrecke München-Trudering – Grafing und die Neubaustrecke Grafing-Großkarolinenfeld, begrüßt zur Sitzung. Er dankt den Teilnehmenden für das Engagement, das durch die Teilnahme an der Sitzung deutlich wird. Er stellt Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter Brenner-Nordzulauf und Christian Tradler, Projektleiter für den Brenner-Nordzulauf und operativer Projektleiter für den Raum Rosenheim („erweiterter Planungsraum“) vor.
- Ralf Eggert weist auf die geltenden Hygieneregeln hin und stellt die Tagesordnung vor.
- Ralf Eggert sagt, dass zur Sitzung ein Live-Protokoll erstellt wird. Dieses Vorgehen sei einer der Punkte, gewesen, die vorab in Strukturierungsgesprächen mit den Bürgermeistern besprochen wurde.

---

## 2. Zusammensetzung des Dialogforums

- Ralf Eggert stellt vor, welche Personengruppen im Dialogforum vertreten sind (siehe Folie 5).

---

## 3. Vorstellungsrunde

- Die Anwesenden stellen sich reihum vor und nennen Erwartungen an den Dialog. Ralf Eggert fasst zusammen, dass den Teilnehmenden Transparenz und ein offener Umgang miteinander sowie dass die Anliegen ernst genommen werden, wichtig ist. Inhaltlich beschäftigen die Teilnehmenden insbesondere die Themen Lärmschutz, ÖPNV, einheitliche Prognosen am gesamten Brenner-Nordzulauf und die Frage nach Ausweichstrecken.

---

## 4. Projektgrundlagen

- Dieter Müller stellt die Projektgrundlagen vor (siehe Folien 9 bis 21). Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er,
  - Zum Projektkontext (siehe Folien 9 bis 13), der Brenner-Nordzulauf sei ein wesentlicher Baustein Projekt zur Stärkung der Schiene auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Österreich

und Italien bauten bereits am Tunnel. Vor und nach dem Tunnel würden die Zulaufstrecken ausgebaut. Es sei geplant, dass zwischen München und Verona am Ende durchgängig ein viergleisiges Eisenbahnsystem vorhanden sei. In Österreich seien bis Radfeld bereits vier Gleise gebaut. Der Abschnitt Radfeld-Schaftenau befinde sich in der UV-Erklärung, d.h. in der Genehmigung. Daran angrenzend gebe es mehrere Abschnitte, in denen aktuell geplant werde (siehe Folie 13).

- Zu den Verantwortlichkeiten in Deutschland (siehe Folien 14 und 15): Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) analysiere, wie sich der Verkehr entwickle und wo Engpässe entstünden. Darauf aufbauend erstelle das BMVI im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eine Liste mit konkreten Maßnahmen (Projekte), die an der Infrastruktur vorgenommen werden müssten. Der Bundestag diskutiere den BVWP und beschließe diesen per Gesetz (Bundesschienenwegeausbaugesetz). Danach gehe das BMVI auf die DB zu. Diese plane im gesetzlich vorgegebenen Rahmen. Wenn die Planung fertiggestellt sei, gingen die Ergebnisse an den Bundestag (parlamentarische Befassung). Erst danach beginne das Genehmigungsverfahren (Prüfung und Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt, EBA). Dieter Müller betont, dass durch den BVWP und durch weitere gesetzliche Vorgaben ein Rahmen für die Planungen der DB gegeben sei. Dies bilde auch den Rahmen, in dem die DB mit den Vertretern aus der Region in Dialog trete.
- Zum Planungsraum München-Trudering – Grafing (siehe Folien 17-20) in diesem Bereich sei eine Blockverdichtung geplant. Bahnstrecken seien durch Signale in sogenannte Streckenblöcke unterteilt. Aus Sicherheitsgründen dürfe immer nur ein Zug in einem Block fahren, dahinter müsse ein Block frei bleiben. Wenn man diese Blöcke verkürze („Blockverdichtung“) könnten mehr Züge fahren. Dieter Müller erklärt, dass in den Untersuchungen der DB alle vier Gleise (inklusive der S-Bahngleise) betrachtet werden und dass sich herausstellen wird, ob die S-Bahngleise gebraucht werden. Er betont, die DB wisse, wie wichtig die S-Bahn für die Kommunen an der Strecke ist. Die Eingangsprämisse der DB sei, dass die S-Bahn nicht beeinträchtigt werden dürfe. Die Maßnahmen „Digitalisierung Schiene Deutschlands“ und „Machbarkeitsuntersuchung Inntal“ seien Maßnahmen außerhalb des Projektes Brenner-Nordzulauf.
- Zum Thema Schallschutz (Folie 19) erklärt er, es werde sich aus den Planungen ergeben, ob die Voraussetzungen für die Lärmvorsorge gegeben sind. Zum Zeitplan (Folie 20) erläutert er, beim

Schritt der Grundlagenermittlung beschaffe man die Bestandsunterlagen und stimme Schnittstellen mit angrenzenden Projekten ab. Danach beginne die Vorplanung, in der überlegt werde, wie Blockabstände optimiert werden können. In diesem Schritt werde eine Simulation zur Feststellung der Kapazität erstellt. Danach sei mit einer Wartezeit bis zur parlamentarischen Befassung zu rechnen. Danach folgten weitere Planungsschritte.

- Dieter Müller stellt den Nutzen der Maßnahmen dar (Folie 21).

### Fragen/ Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob die S-Bahn nur für den S-Bahnbetrieb planfestgestellt ist und ob es rechtlich möglich ist, auf diesen Gleisen mit anderen Zügen zu fahren.
  - Dieter Müller erklärt, dass wenn es aus der Kapazitätsuntersuchung das Ergebnis gebe, dass die S-Bahngleise genutzt werden, es ein neues Baurecht brauche. Der Lärmschutz werde in der Planung betrachtet.
  - Ein weiteres Mitglied weist darauf hin, dass diese Gleise als S-Bahngleise gebaut und nur dementsprechend mit Lärmschutz ausgestattet seien. Auf diesen Gleisen sei Mischverkehr nicht akzeptabel.
- Ein Mitglied weist weiter darauf hin, dass mit den Prognosezahlen, die für den Brenner-Nordzulauf angesetzt werden, der S-Bahnverkehr nicht mehr funktioniere. Im Sinne des Naturschutzes, der Bürgerinnen und Bürger und mit Blick auf einen sparsamen Umgang mit Ressourcen, sollte die Planung ganzheitlich betrachtet werden. Ein weiteres Mitglied stimmt zu und ergänzt, es sei nicht logisch, dass zwischen Trudering und Grafing zwei Gleise ausreichen sollen.
  - Dieter Müller erläutert, dass zwischen Grafing und Kufstein der Meridian neun mal halte. Die Halte wirkten sich auf die Kapazität aus. Zwischen Trudering und Grafing halte der Meridian nicht. Daher seien die Strecken nicht vergleichbar.
  - Christian Tradler ergänzt, dass aus der Szenarienstudie, die für den Brenner-Nordzulauf durch das BMVI (Auftragnehmer TRIMODE) erstellt wurde, keine verbindlichen Prognosen hervorgingen. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan arbeite mit Prognosezahlen für 2030. Die Prognosezahlen des BMVI würden zu jeder Fortschreibung des BMVI neu betrachtet.
- Ein Mitglied äußert Unverständnis darüber, dass für den Abschnitt Trudering – Grafing kein Engpass festgestellt wurde. Wenn die Untersuchung vorliege zeige sich, ob diese Einschätzung Bestand habe. Ein Mitglied merkt an, es sei unseriös, im Bereich Trudering – Grafing mit Zahlen für 2030 zu arbeiten

und gleichzeitig anzugeben, man wolle für kommende Generationen bauen. Weitere Mitglieder fragen, warum die Verkehre über München (nicht über die Alternativroute Landshut – Mühldorf – Rosenheim) geleitet werden müssen. Ein Mitglied fragt, wie die Vorplanung spätere Anpassungen der Prognosezahlen berücksichtige.

- Dieter Müller und Christian Tradler erläutern, dass die DB mit den Ergebnissen aus der Untersuchung (Maximalkapazität, d.h. „Wie viele Züge können mit guter Betriebsqualität fahren?“) auf das BMVI zugehe. Wenn sich darin ein Engpass zeige, könne der Bund die Aufgabenstellung anpassen und z.B. weitere Maßnahmen vorsehen. Die Bahn führe eine sogenannte eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung durch. Die Ergebnisse gingen an den Bund als Auftraggeber.
- Mehrere Mitglieder merken an, man müsse mit neuen Erkenntnissen jeweils auf den Auftraggeber Bund zu gehen. Es sei unbefriedigend, dass die DB jeweils auf den Auftraggeber verweise. Wenn Fragen von Seiten des Bundes beantwortet werden müssen, dann solle die DB diese Fragen und Anliegen an den Bund weitergeben. Ein Mitglied fragt, was passiert, wenn die Kapazität nicht reicht und fordert, dass Zahlen vorgelegt werden, ob die Kapazitäten nach München hinein ausreichen. Ein Mitglied fragt, ob ein drittes Gleis geplant sei. Ein weiteres Mitglied fragt, welche weiteren Maßnahmen möglich seien.
  - Dieter Müller antwortet, dass die DB mit den Ergebnissen der Untersuchung auf das BMVI zugehe. Christian Tradler ergänzt, dass ein laufender Austausch zwischen der DB und dem BMVI stattfinde. In diesem Rahmen gebe man die Informationen weiter.
  - Dieter Müller erklärt weiter, dass die DB keinen Auftrag für die Planung eines dritten Gleises habe. Die DB führe ab 2021 die Kapazitätsuntersuchung durch. In der Kapazitätsuntersuchung werde auch ein Fahrplan simuliert. Dieter Müller kann sich nicht zu der Art möglicher weiterer Maßnahmen äußern, diese würden durch das BMVI festgelegt.
  - Das Mitglied fordert, dass seitens des BMVI eine Liste über weitere Maßnahmen vorgelegt werde für den Fall, dass im Ergebnis die Kapazität nicht ausreiche. Das Mitglied bittet die DB dies an das BMVI zu adressieren.
- Ralf Eggert hält fest, dass die Mitglieder Zweifel daran haben, dass auf den Gleisen noch Kapazität für zusätzliche Güterzüge besteht. Zudem bestehe die Sorge, dass die DB die Bedenken der Mitglieder

nicht oder zu spät an den Bund kommuniziere. Außerdem gebe es Irritation über die vielen verschiedenen Zahlen, die im Umlauf seien. Er weist darauf hin, dass der Planungsauftrag (Verkehr geht über München) mit dem BVWP festgelegt ist. Es sei wichtig, dass die Mitglieder anerkennen, in welchem Rahmen die DB agiere. Andererseits sei es wichtig, dass die DB die Sorgen der Mitglieder ernst nehme und auch in den Austausch mit dem Bund mitnehme.

- Mehrere Mitglieder merken an, politische Fragestellungen seien legitim. Außerdem könnten die Anliegen der Bürger durchaus in den Planungen der DB berücksichtigt werden.
- Ein Mitglied weist auf den Beschluss des Kreistags Ebersberg vom 30.6.2020 hin: kein Mischverkehr auf den S-Bahngleisen zwischen Grafing und Trudering; Lärmschutz nach Neubaustandard am Bestand spätestens bis zur Inbetriebnahme des ETCS (European Train Control System); stimmige Verkehrsprognosen und NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnisse) für 2050 und eine stimmige Gesamtplanung für den gesamten Brenner-Nordzulauf vorzulegen; mit dem Bau soll aus München kommend begonnen werden; der Ausbau des Ostkorridors (Rosenheim, Mühldorf, Landshut, Regensburg) soll vorangetrieben werden. Der Beschluss ist unter folgendem Link abrufbar: <https://buengerinfo.lra-ebe.de/get-file.asp?id=51410&type=do>
- Auf Nachfrage erklärt Dieter Müller, im Zuge der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung werde auch eine Fahrplansimulation durchgeführt. Die verkehrlichen Anforderungen des Freistaats Bayern für die Entwicklung der S-Bahn flössen dabei mit ein.

---

## 5. Dialogprozess

- Ralf Eggert stellt die Eckpunkte und Formate für den planungsbegleitenden im Planungsraum München-Trudering – Grafing sowie grundsätzliche Festlegungen zur Rolle und Arbeitsweise des Dialogforums vor (Folien 23 bis 31). Er appelliert insbesondere, andere Mitglieder nicht aus der Sitzung zu zitieren.

### Fragen/ Diskussion

- Auf Nachfrage erläutert Matthias Neumaier, dass die parlamentarische Befassung in einem Zug mit den Neubaustreckenabschnitten stattfindet. Daher finde diese nicht sofort nach Abschluss der Vorplanung zur Ausbaustrecke statt.
- Ein Mitglied fragt, wann und wie Belange des Naturschutzes eingebracht werden können.

- Die Projektleitung und die Moderation weisen darauf hin, dass in diesem Abschnitt keine neuen Gleise geplant sind und dass die Truderinger Kurve ein anderes Projekt ist. Für die Neubaustrecke von Grafing bis Großkarolinenfeld gebe es ein zweites Dialogforum.
- Auf eine Nachfrage hin erläutert Dieter Müller, dass derzeit noch nicht feststeht, ob für die Ausbaustrecke ein Planfeststellungsverfahren mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden müsse.
- Auf Nachfrage erklärt Matthias Neumaier, dass die Fortschreibung des BVWP voraussichtlich 2023 stattfinden solle.
- Auf Nachfrage kündigt die Projektleitung an, dass in der kommenden Sitzung im November die dann aktuell vorliegenden Erkenntnisse präsentiert werden. Die Moderation stellt klar, dass die wesentlichen Fragen aus der Sitzung von heute, die eine Planung bedingen, im November noch nicht beantwortet werden können.

---

## 6. Abschluss und Ausblick

- Ralf Eggert kündigt an, dass das Protokoll hochgeladen und per Mail verschickt wird.

Erstellt durch: Rebecca Ruhfaß, ifok

Abgestimmt mit den Teilnehmenden der Sitzung

---

## Anlagen

- Präsentation zur 1. Sitzung





# Brenner-Nordzulauf

## 1. Dialogforum

Planungsraum  
Trudering–Grafing

---

20.07.2020 | Grafing



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

Grafing Bahnhof



- 1. Zusammensetzung des Dialogforums**
- 2. Vorstellungsrunde**
- 3. Projektgrundlagen**
- 4. Dialogprozess**
- 5. Abschluss und Ausblick**

# 1. Zusammensetzung des Dialogforums

---

# Zusammensetzung des Dialogforums

Vertreten sind die Kommunen und wichtige Stakeholdergruppen

## Mitglieder:

- pro Stadt oder Gemeinde:
  - Bürgermeister bzw. Oberbürgermeister, für Trudering-Riem: Vorsitzender Bezirksausschuss
  - Weitere VertreterInnen der BürgerInnen
- VertreterInnen der Landkreise Ebersberg
- Regionale Stakeholder
  - Kreisjugendring (KJR)
  - Industrie- und Handelskammer (IHK)
  - Handwerkskammer (HWK)
  - Pro Bahn
  - Verkehrsclub Deutschland (VCD)
  - BUND Naturschutz in Bayern
  - Landesbund für Vogelschutz (LBV)

## Externe Moderation, Dokumentation und Ansprechpartner im Dialog:

- Ralf Eggert, Tim Huß und Rebecca Ruhfuß, ifok

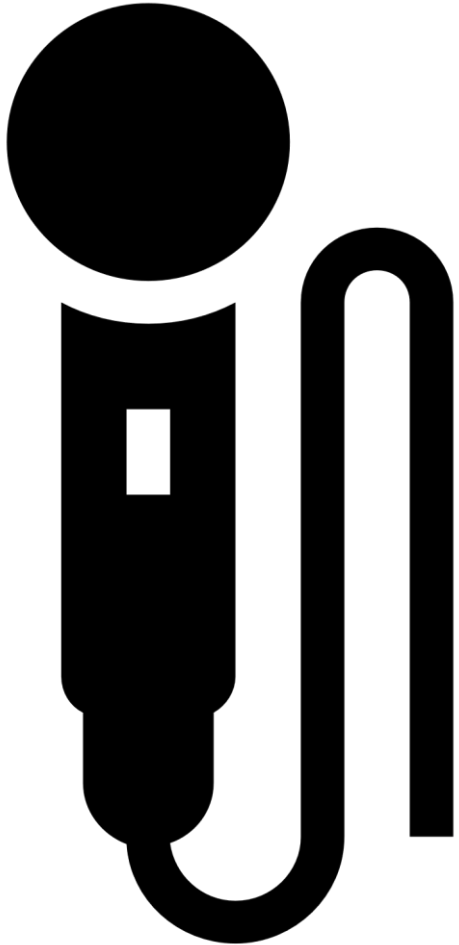


## Projektteam:

- Matthias Neumaier Gesamtprojektleiter, DB Netz AG
- Christian Tradler Projektleiter Brenner-Nordzulauf, DB Netz AG
- Dieter Müller Projektleiter ABS Trudering-Grafring und NBS Grafring-Großkarolinenfeld, DB Netz AG
- Mitglieder des Projektteams und beauftragte PlanerInnen und ExpertInnen

# 2. Vorstellungsrunde

---



**Wie heißen Sie?**

**In welcher Rolle oder für welche Organisation sind Sie hier?**

**Was sind Ihre Erwartungen an einen guten planungsbegleitenden Dialog?**

**An einem freien Samstag trifft man Sie...**

# 3. Projektgrundlagen

---

A wide-angle photograph of a busy highway. In the foreground, a yellow truck with 'Kathegger' written on its side is visible. The road is filled with various trucks, including a red 'TORELO' truck, a black truck with 'ALZTRANSPORTE' on its side, and a truck carrying a large load of logs. In the background, an OMV gas station is visible with several trucks parked at the pumps. The sky is overcast, and the overall scene depicts a high volume of heavy transport traffic.

# Die Situation

2,5 Millionen LKW rollen jedes Jahr über den Brenner





# Das Ziel

---

Mehr Güter sollen umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden

---

# Der Weg

---

2028 rollen die ersten Züge durch den Brenner-Basistunnel

# Europäischer Kontext

## Der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor



Helsinki

**9.400 km**

Eisenbahnstrecken

**7**

EU-Mitgliedsstaaten involviert

München

**Brennerachse**

**167**

Einzelprojekte für den Schienenausbau

Verona

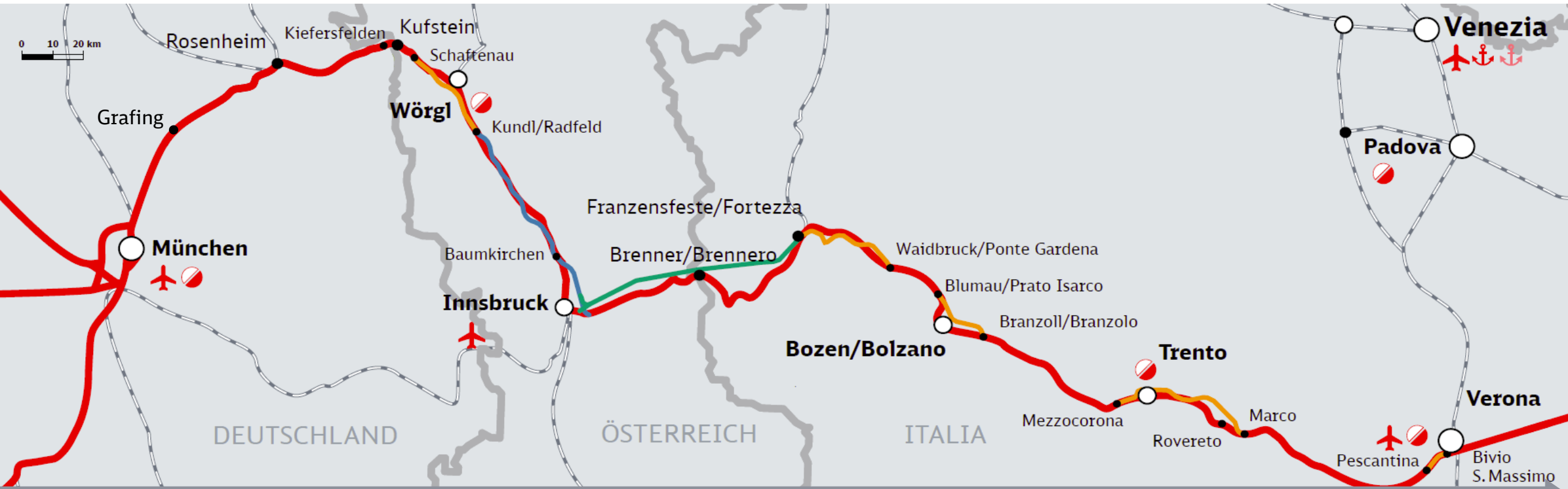
**1,5 h**

Mögliche Reisezeitersparnis München-Verona durch den Brenner-Basistunnel

Valetta (Malta)

# Europäischer Kontext

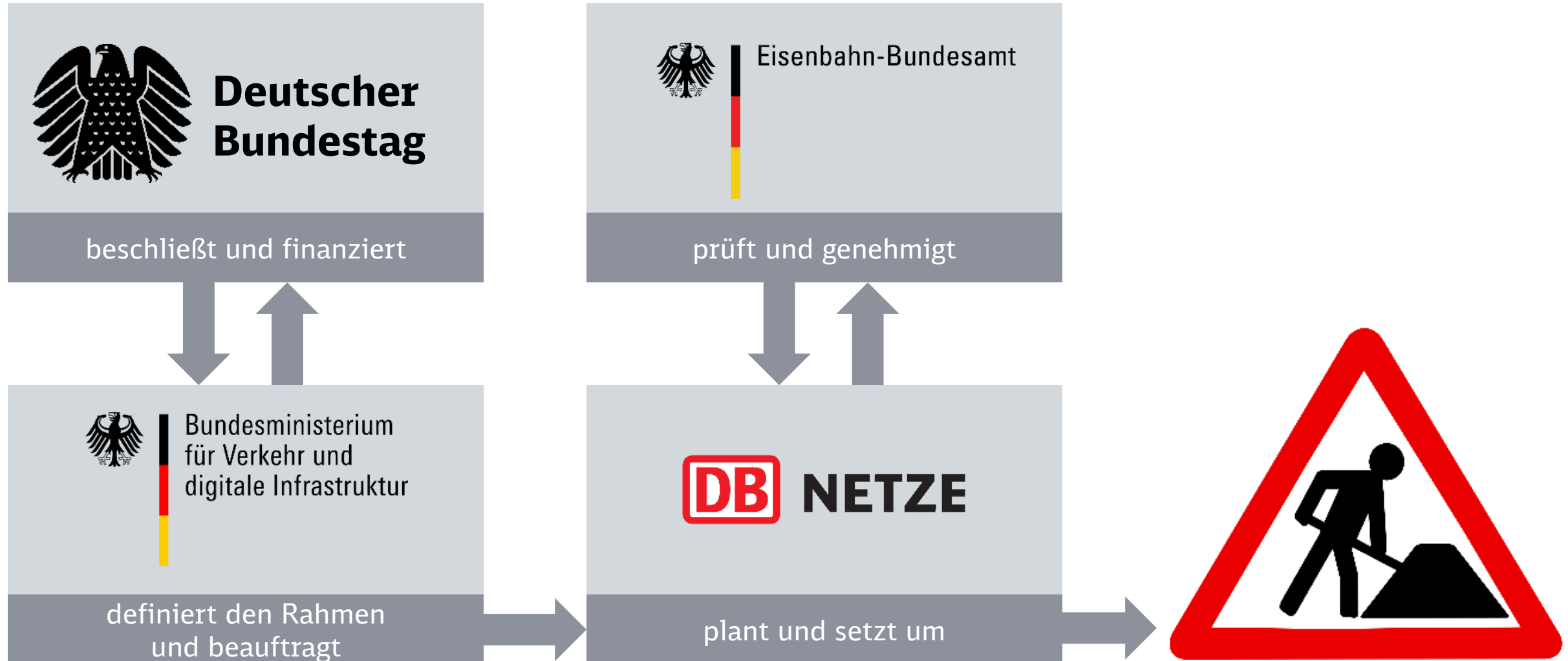
## Die Brennerachse



<b>Trudering-Grafiing</b>	<b>Grafiing-Großkarolinenfeld</b>	<b>Erweiterter Planungsraum</b>	<b>Gemeinsamer Planungsraum</b>	<b>Schafftenau-Radfeld</b>	<b>Radfeld-Baumkirchen</b>	<b>Brenner Basistunnel</b>	<b>Franzensfeste-Waidbruck</b>	<b>Weiterer Südzulauf</b>
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
START DIALOG	START DIALOG	TRASSEN-AUSWAHL	TRASSEN-AUSWAHL	UV-ERKLÄRUNG	IN BETRIEB	IM BAU	AUSSCHREIBUNG BAU	IN PLANUNG

# Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Verantwortlichkeiten in Deutschland



# Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

## Rahmen der Planungen



### Bundesverkehrs- wegeplan 2030

Der Bund hat seine langfristigen Pläne für Verkehrswege in ein Gesetz überführt.

### Gesetze und Richtlinien

Die Planung muss den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsprechen.

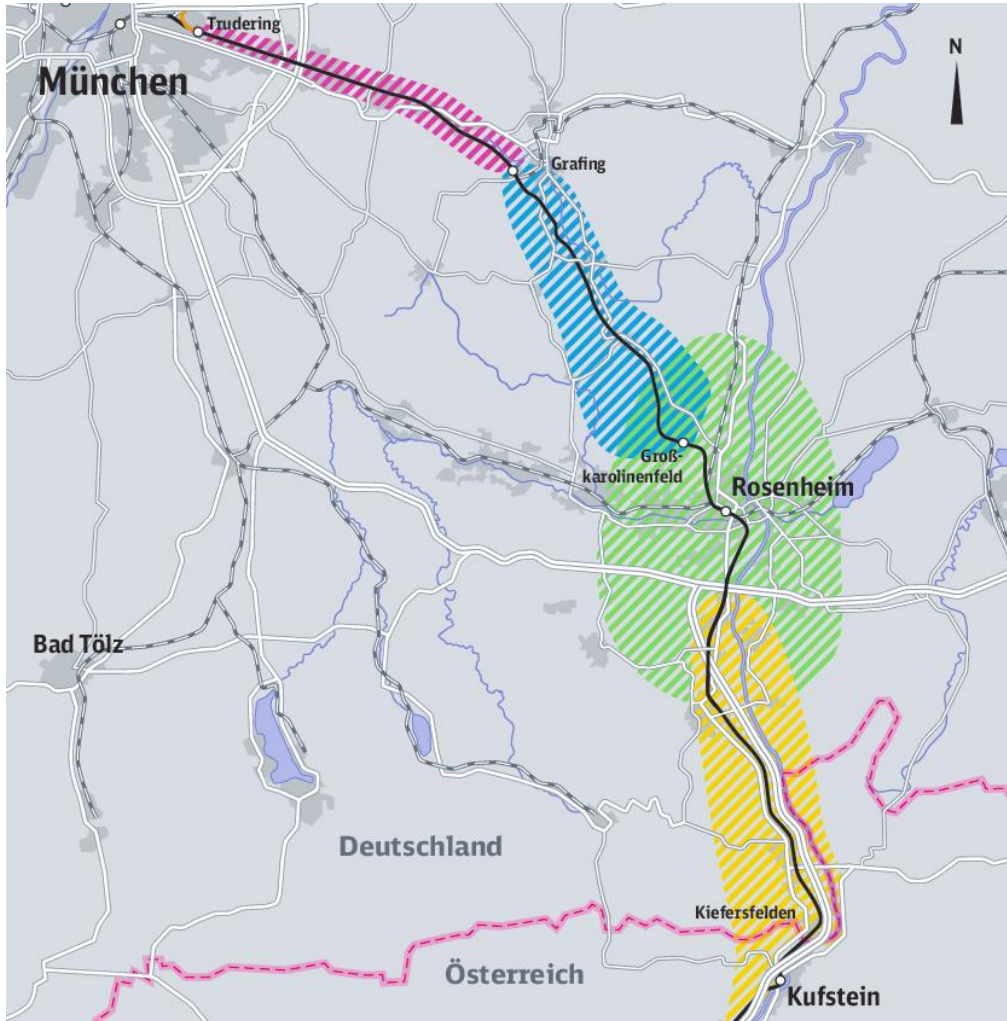
### Wir planen im Rahmen dieser Vorgaben

Ein intensiver Dialog mit den Menschen ist uns wichtig. Er garantiert eine Begleitung der Planungen von Anfang an.



# Bundesverkehrswegeplan 2030

## Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf



**Maßnahmentitel:** ABS/NBS München – Rosenheim –  
Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein)

**Projektnummer:** 2-009-V03

- Erwartetes Wachstum bei Güterverkehr und Pendlerzahlen
- Langfristige Überlastung der bestehenden Strecken

### Vorgegebene Projektabschnitte:

**München-Trudering-Grafing:** Blockverdichtung

**Grafing-Großkarolinenfeld:** Neubaustrecke

**Erweiterter Planungsraum:** Neubaustrecke

**Gemeinsamer Planungsraum:** Neubaustrecke

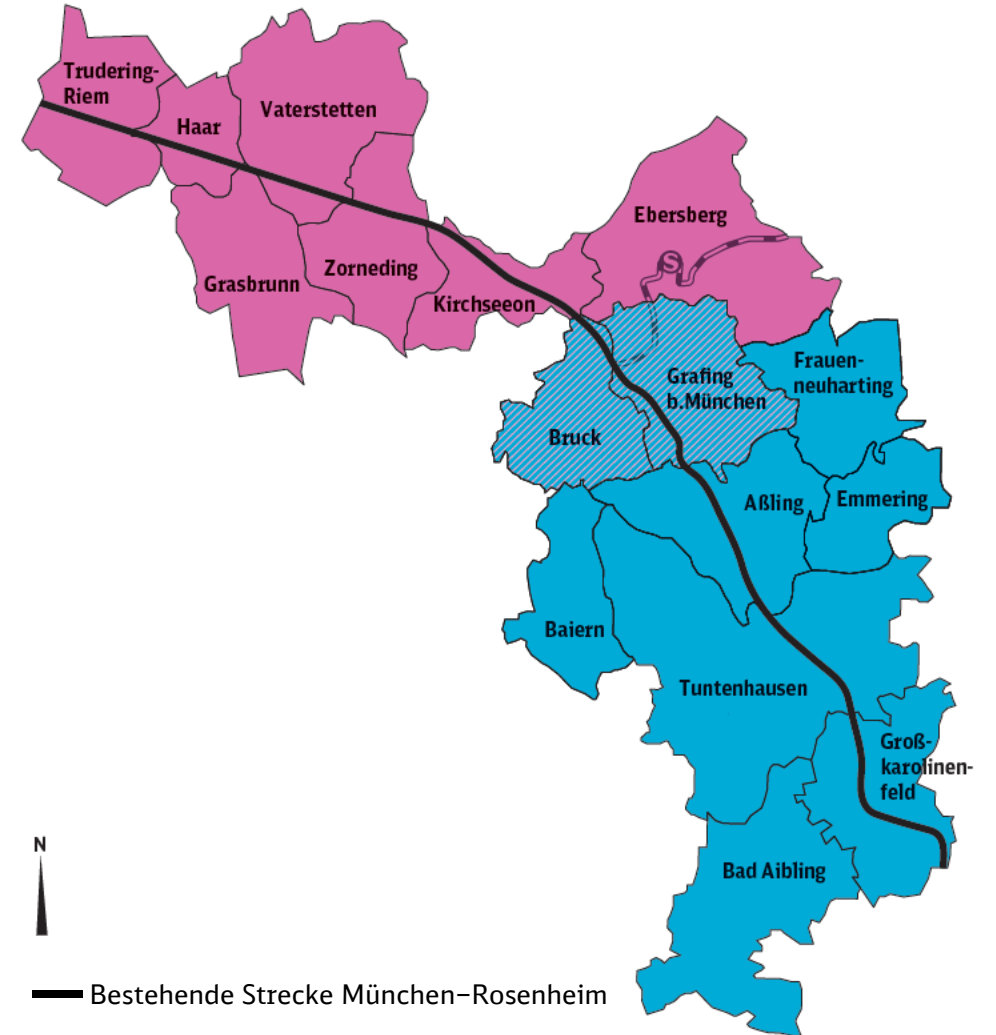
# Kommunen in den Planungsräumen

Trudering–Grafiing und Grafiing–Großkarolinenfeld

**München-Trudering-Grafiing**  
Blockverdichtung

**Überschneidender Bereich**  
Gemeindegebiete liegen sowohl im Bereich des Neu- als auch des Ausbauabschnitts

**Grafiing–Großkarolinenfeld**  
Neubaustrecke

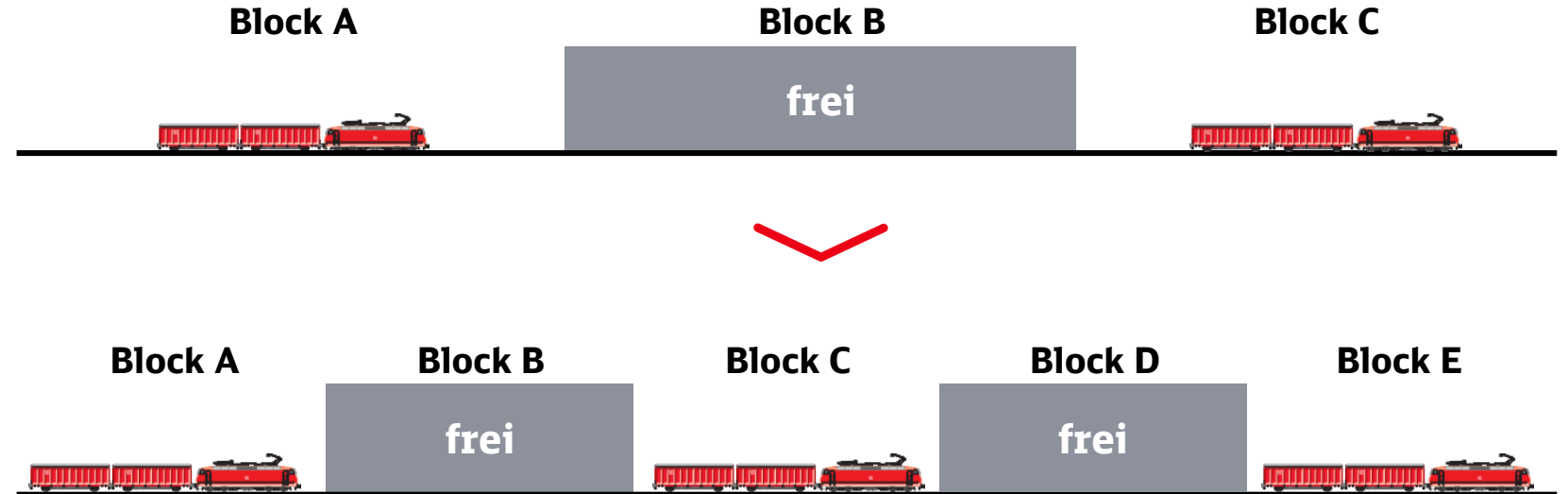




# Eckpunkte Planungsauftrag

## Planungsraum Trudering–Grafing

- Blockverdichtung des bestehenden Gleissystems
- Derzeitiger und künftiger S-Bahn-Verkehr darf nicht beeinträchtigt werden



### Maßnahmen außerhalb der Planungen zum Brenner-Nordzulauf:



**Digitale Schiene** Deutschland

Digitalisierung der Strecke im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“  
Status: Finanzierung in Abstimmung



Ergänzender übergesetzlicher Lärmschutz im Rahmen der „Machbarkeitsuntersuchung Inntal“  
Status: Planung und Umsetzung

# Eckpunkte Planungsauftrag

## Planungsraum Trudering–Grafing

### Weiterer Lärmschutz durch den Brenner-Nordzulauf?

- DB ist an geltende gesetzliche Vorgaben gebunden
- Lärmvorsorge („Neubaustandard“) bei „erheblichem baulichen Eingriff“ und „wesentlichen Änderungen“ finanzierbar
- Ob die Voraussetzungen für Lärmvorsorge vorliegen, ergibt sich erst aus den Planungen (Lärmvorsorge im Rahmen der 16. BImSchV)

### Möglichkeiten des „übergesetzlichen“ Lärmschutzes

- Für die Finanzierung von weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen ist der Bund zuständig

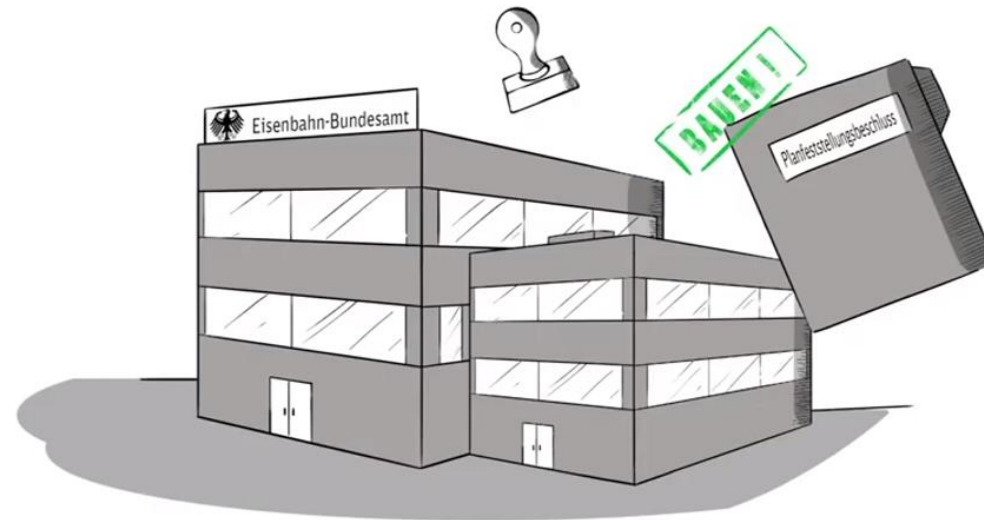


**Deutscher  
Bundestag**



# Ablauf der Planungen

## Planungsraum Trudering–Grafing



# Chancen und Ziele

Nutzen auf verschiedenen Ebenen

**Beitrag zum Klimaschutz**



**Kapazitäten für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs auf der Bestandsstrecke**



**Neue Konzepte und Ausbau im Schienenpersonenfernverkehr**



**Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene**



**Basis für internationalen Nahverkehr schaffen**



**Schaffen einer zukunfts-, leistungs- und konkurrenzfähigen Infrastruktur**

# 4. Dialogprozess

---

# Dialogprozess

Formate im planungsbegleitenden Dialog Trudering–Grafing

## Fachliche Diskussion (Herzstück Planungsdialog)



**Dialogforum**



**Ergänzende Infoveranstaltungen**  
(Forenteilnehmende)



**Bilaterale Gespräche**

## Information & Konsultation



**Regionaler Projektbeirat**  
(mit Neubau-Abschnitten)



**Informationen vor Ort**

## Öffentliche Kommunikation



**Website**



**E-Mail-Newsletter**



**Einbindung Presse**

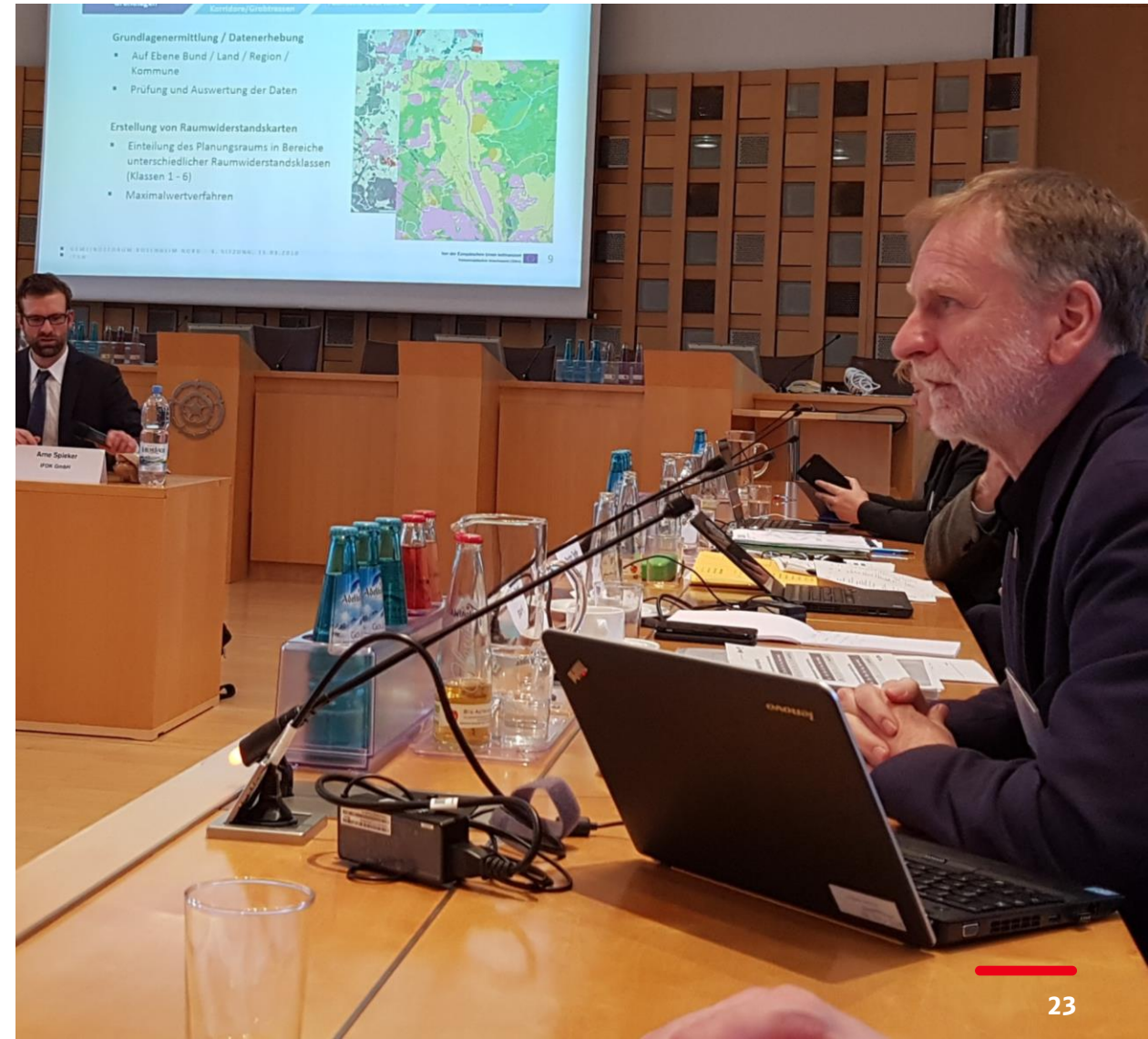


**Broschüren, Handouts**

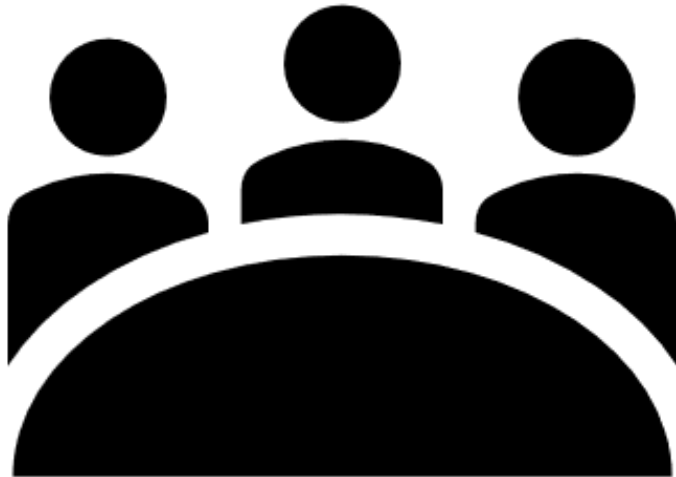
# Dialogprozess

## Gegenstand und Ziele des Dialogs

- Im planungsbegleitenden Dialog kommen VertreterInnen der Gemeinden, Stakeholder, BürgerInnen und das Projektteam (DB Netz AG und beauftragte ExpertInnen) zu einem Austausch zusammen.
- Die Teilnehmenden haben Gelegenheit,
  - **Informationen aus erster Hand zu erhalten** und Fragen im direkten Gespräch zu klären
  - örtliche und regionale Kenntnisse und Anliegen **frühzeitig in das Projekt einzubringen.**
- Der planungsbegleitende Dialog erfolgt im Rahmen der **Vorgaben des Planungsauftrages** an die DB Netz AG. Dieser ist definiert durch den Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz.
- **Verantwortlich für eine genehmigungsfähige Planung ist die DB Netz AG.**



## Rolle und Arbeitsweise des Dialogforums



- Hauptgremium des planungsbegleitenden Dialogs ist das Dialogforum. Im Dialogforum sind die Gemeinden sowie wichtige Stakeholdergruppen vertreten.
- Die Mitglieder des Dialogforums und das Projektteam kommen – entsprechend der Fortschritte im Projekt und entlang wichtiger Meilensteine – etwa zwei- bis dreimal jährlich zusammen.
- Die **Teilnahme ist freiwillig und unabhängig von der Position zum Projekt.**
- Die **Termine** des Dialogforums werden möglichst frühzeitig bekanntgegeben. Die Einladung erfolgt mindestens zwei Wochen vorab. Mit der Einladung erfolgt eine Information über die geplanten Inhalte.
- Die Sitzungen des Dialogforums...
  - werden durch eine **externe Moderation** begleitet.
  - sind **nicht öffentlich.**
  - werden in Form eines **Ergebnisprotokolls** dokumentiert.



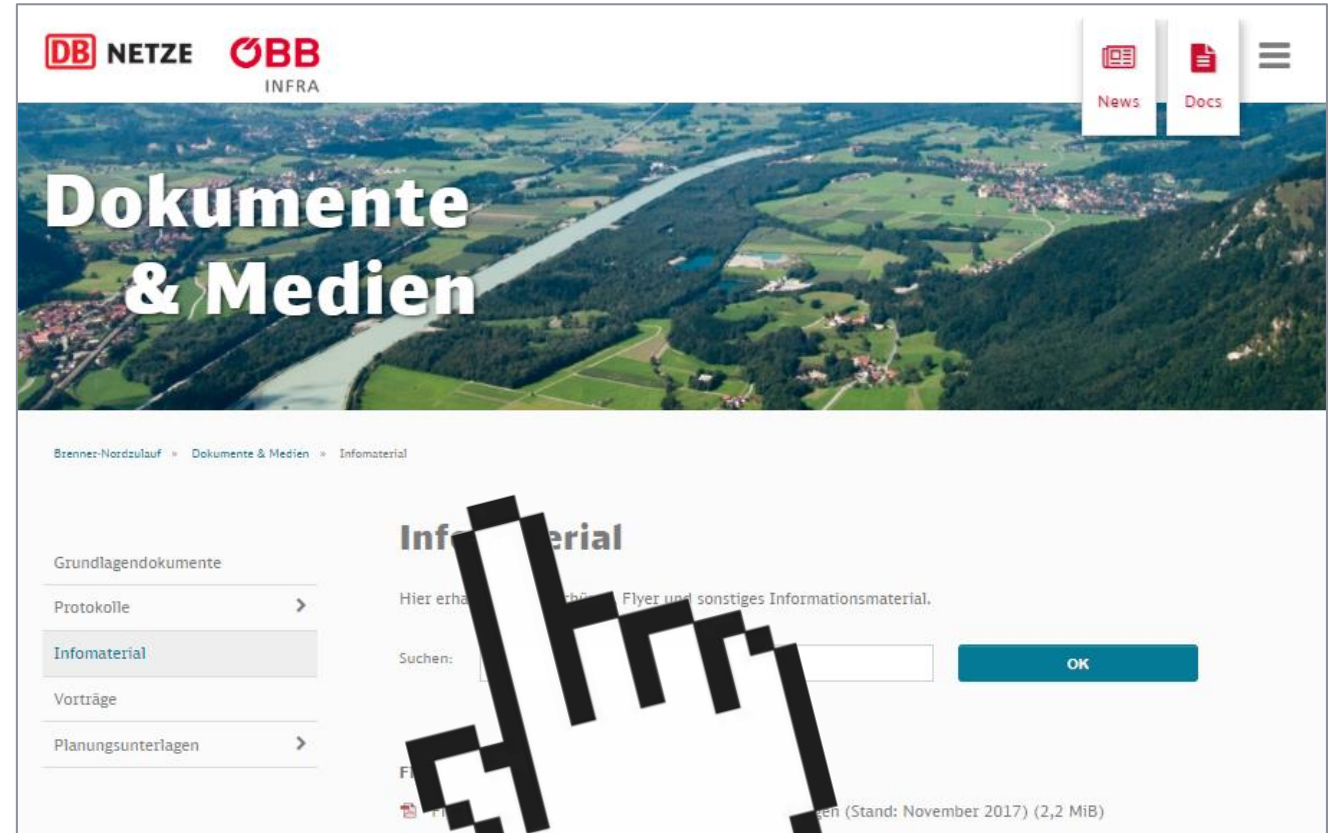
# Dialogprozess

## Rolle und Arbeitsweise des Dialogforums

- Die Unterlagen und die Dokumentation der Sitzungen des Dialogforums sind auf der **Projektwebsite** für die Öffentlichkeit abrufbar:

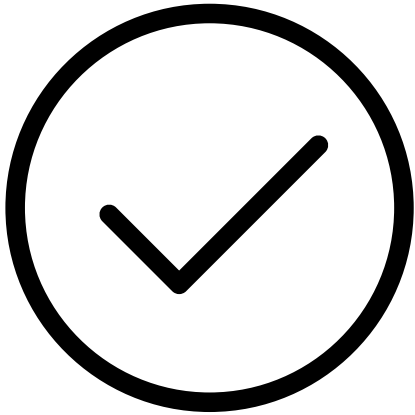
**www.brennernordzulauf.eu**

- Auf Wunsch der Mitglieder können in der Sitzung **Eckpunkte für eine gemeinsame Pressemitteilung** vereinbart werden.
- Neben dem Dialogforum finden **ggf. weitere Dialog- und Konsultationsformate** statt. Die Ergebnisse dieser Formate werden im Dialogforum zusammengeführt



# Dialogprozess

## Dialogforum – Umgang miteinander



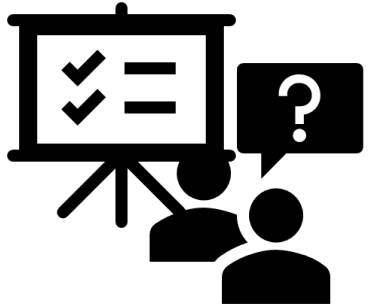
- Es wird jederzeit ein **fairer, offener und ehrlicher Umgang** miteinander gepflegt. Der Austausch verläuft sachlich-konstruktiv, auf Augenhöhe und mit Respekt vor den Personen und deren Ansichten.
- Fachthemen werden in möglichst **verständlicher Sprache** präsentiert und diskutiert.

- Es soll möglichst ein **Konsens** erzielt werden. Wenn in der Runde unterschiedliche Auffassungen bestehen, wird dies dokumentiert. Es erfolgt keine Mehrheitsentscheidung.
- Im Sinne einer **vertrauensvollen Zusammenarbeit** verpflichten sich die Teilnehmenden, Aussagen anderer Teilnehmender weder namentlich noch öffentlich zu zitieren. Es erfolgt keine namentliche oder wörtliche Nennung der Mitglieder im Protokoll, wenn dies nicht ausdrücklich gewünscht ist.



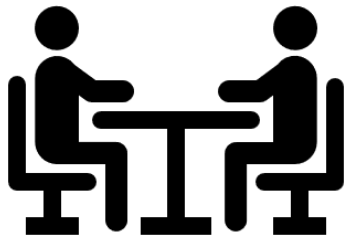
# Dialogprozess

## Ergänzende Formate der fachlichen Diskussion



### **Infoveranstaltungen für Forenmitglieder (Fachthemen)**

- Infoveranstaltung mit (projektexternen) Fachleuten
- dient der vertiefenden Information zu Fachthemen (insb. Lärmschutz)
- Teilnehmende: Mitglieder Dialogforum



### **Bilaterale Gespräche (bei Bedarf)**

- bedarfsweise zu spezifischen Themen im Projektverlauf
- Teilnehmende: jeweils betroffenen Stakeholder, inkl. z.B. Arbeitsebene in den Gemeinden

# Dialogprozess

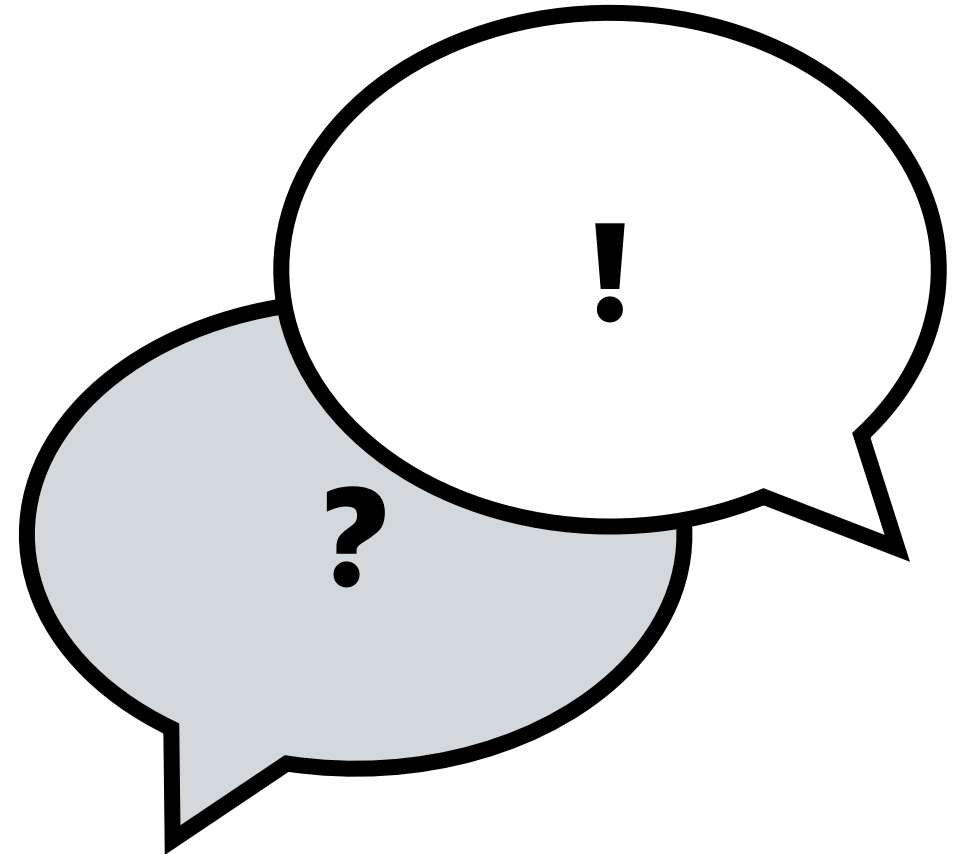
## Ergänzende Formate der fachlichen Diskussion

### **Regionaler Projektbeirat**

- dient der Einbindung der überregionalen Politik – mit „Blick fürs Ganze“
- die neuen Planungsräume werden in den bestehenden Projektbeirat (EPR, GPR) integriert
- Mitglieder:
  - zuständige MdBs, MdLs und MdEPs
  - VertreterInnen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
  - Oberbürgermeister München, LandrätInnen

### **Information vor Ort mit Möglichkeit zur Konsultation**

- Infomärkte, Infomobil (z.B. am Marktplatz) oder Infoausstellung (z.B. an Bahnhöfen)
- dient der Information zu wichtigen Meilensteinen und der kontinuierlichen Information
- Möglichkeit zur Abgabe von Hinweisen und Rückmeldungen

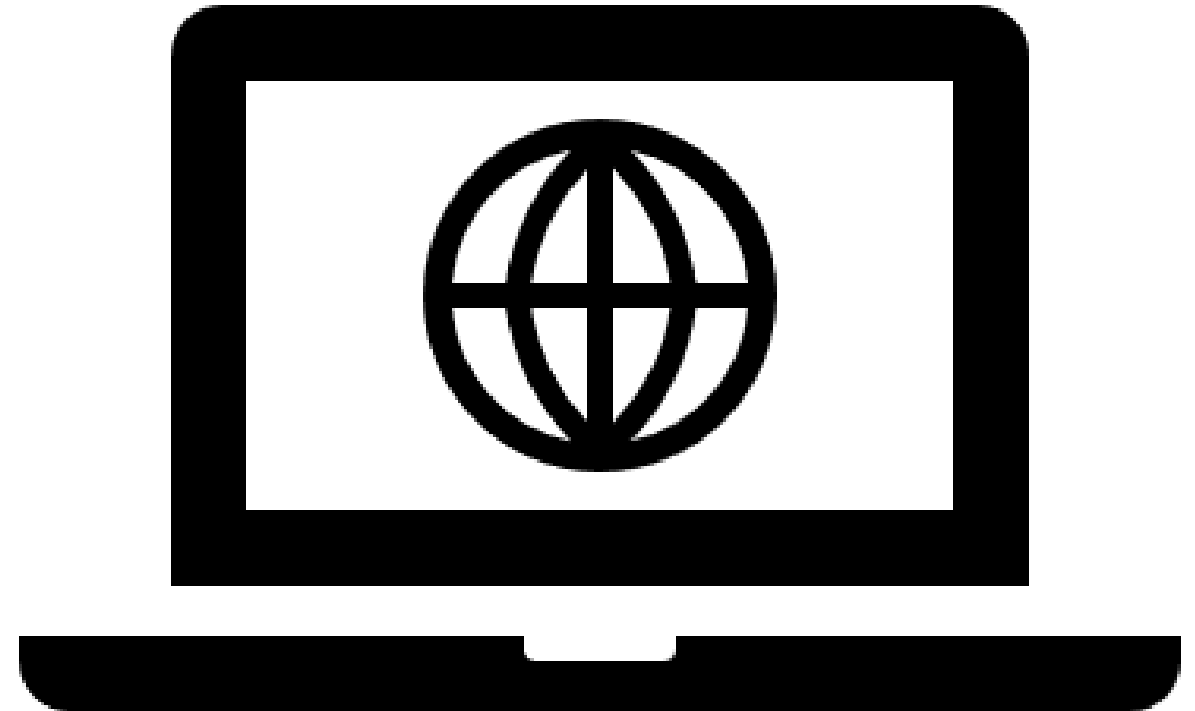


# Dialogprozess

## Öffentliche Kommunikation

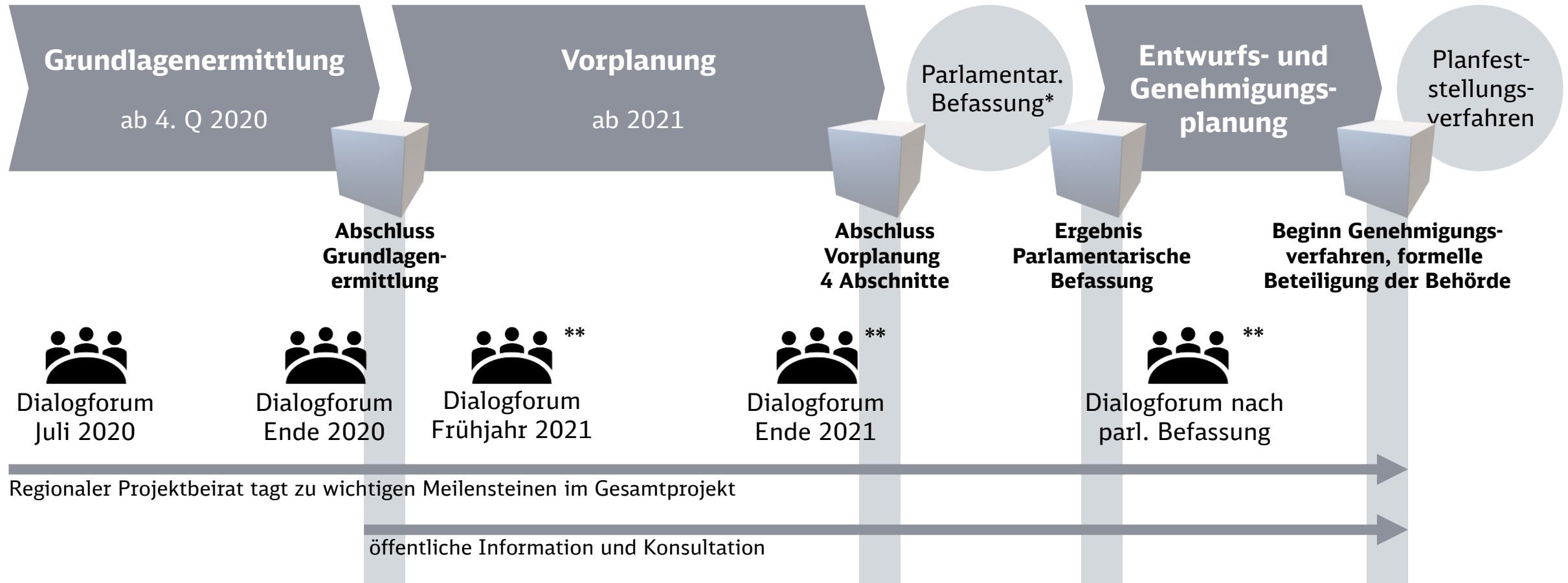
### Umfangreiche laufende Information

- Website
- E-Mail-Newsletter
- Einbindung der Presse (z.B. Pressemitteilungen, auch zu Meilensteinen)
- Broschüren, Hintergrundpapiere
- ...



# Dialogprozess

Fachliche Diskussion, Konsultation und Information entlang der Meilensteine



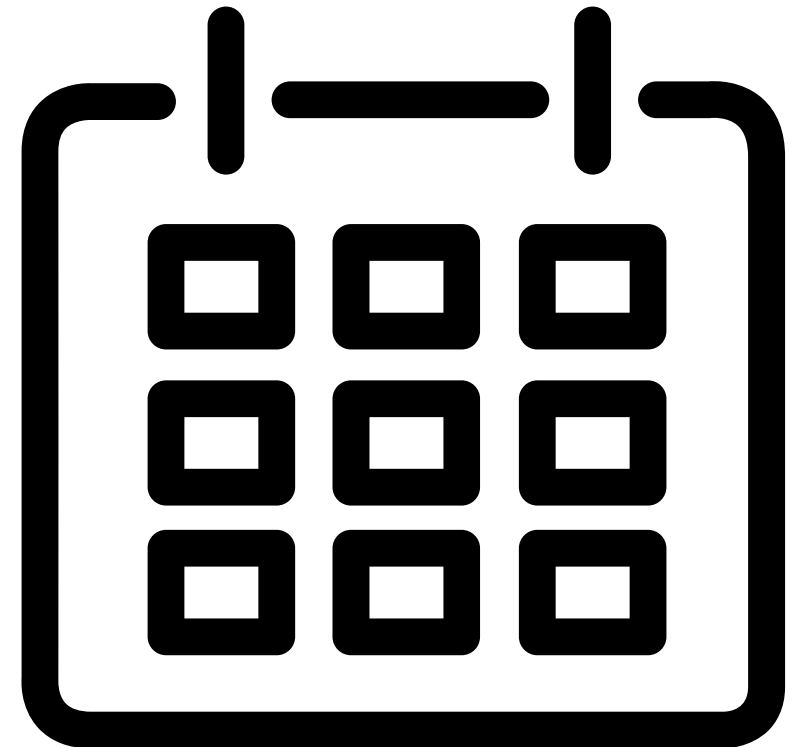
**Fortlaufend: Möglichkeit bilateraler Gespräche, Fachveranstaltungen, Website, Presse, Newsletter, Broschüren...**

\* Warten auf Ergebnisse der Vorplanung zu den Neubaustrecken im Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf, danach Bearbeitung im Bundestag.  
\*\* Weitere Sitzungen können bei Bedarf auf Initiative der Projektleitung oder der Mitglieder einberufen werden.

# 5. Abschluss und Ausblick

---

- **2. Sitzung des Dialogforums:**  
vsl. 23. November 2020 in Grafing
- Das Protokoll wird per E-Mail versendet und auf die Website [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) hochgeladen.
- Bei Fragen erreichen Sie uns unter [moderation@brennernordzulauf.eu](mailto:moderation@brennernordzulauf.eu)







**NETZE**

# Vielen Dank

**Wir sind persönlich für Sie da!**



**Infobüro Rosenheim**  
Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**