

7. Regionalforum Schafftenau – Knoten Radfeld

PROTOKOLL

Thema:	7. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	10.12.2019, 16:30-18:30 Uhr
Ort:	Berger Logistik Wörgl

TeilnehmerInnen	Vbgm. Michael Dessl (Gemeinde Kundl) Dr. Johann-Peter Egerbacher (Stadt Wörgl) Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen) Bgm. Josef Haaser (Gemeinde Angath) Bgm. Anton Hoflacher (Gemeinde Kundl) Vbgm. Dipl.-Ing. Georg Juffinger (Gemeinde Langkampfen) Dipl.-Ing. Peter Krejcarek (Schieneninfr. Dienstl.-GmbH) Bgm. Walter Osl (Gemeinde Angerberg) Mag. Patrick Schönauer (WK Kufstein) OR DI Martin Schönherr (ATLR)
Planungsteam	DI Dr. Arnold Fink (ÖBB-Projektteam) DI (FH) Norman Schubert (ÖBB-Projektteam) Dipl.-Ing. Helmut Schlenz (Planungsteam)
Moderation	Sabine Volgger (clavis) Christina Stieber (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Einführung und Protokoll
 3. Stand UVP-Verfahren
 4. Mögliche Projektänderungen
 - 4.1 Planungsänderungen Langkampfen
 - 4.2 Änderungen BE Angath/Kundl
 - 4.3 Weitere Vorgehensweise
 5. Abschluss und Zeitschiene
-

1. Begrüßung (Sabine Volgger)

Die Moderation begrüßt die TeilnehmerInnen. Als Nachfolger von Elmar Berktold, der in Pension gegangen ist, wird Martin Schönherr als Vertreter des Landes neu ins Regionalforum aufgenommen.

Die Moderation informiert über den Projektleiterwechsel. Da Martin Gradnitzer im September zum Vorstand der BBT-Projektgesellschaft ernannt wurde, übernimmt Arnold Fink seine Agenden als Projektleiter. Arnold Fink ist darüber hinaus gleichzeitig Projektleiter im grenzübergreifenden Abschnitt des Brennernordzulaufes und damit ein wichtiges Bindeglied zwischen den Projektabschnitten.

In den Gemeinden werden aktuell Diskussionen geführt, welche Planungsänderungen möglich sind. Helmut Schlenz wird heute verschiedene Möglichkeiten vorstellen.

Die Moderation bietet den TeilnehmerInnen die Möglichkeit, weitere Themen einzubringen. Es ist keine Ergänzung der Agenda notwendig.

2. Protokoll (Sabine Volgger)

Protokoll 6. Regionalforum: Es gab keine Korrekturen, jedoch wurde Bgm. Alois Margreiter in der TeilnehmerInnenliste mit falschem Vornamen angeführt. Die Moderation bittet um Entschuldigung, der Fehler wurde korrigiert.

3. Stand UVP-Verfahren (Norman Schubert)

Die präsentierte Visualisierung (https://service.studiobaff.com/Pano/Oebb_SCRA/) zeigt den Projektstand, wie er im vergangenen August eingereicht wurde. Norman Schubert erklärt den Verlauf der Trasse im Detail anhand der Visualisierung.

Zurzeit läuft im BMVIT die Prüfung auf Vollständigkeit der eingereichten UVE-Unterlagen. Dazu gibt es nächste Woche einen Abstimmungstermin zw. der Behörde und der ÖBB. Die bereits im Aug. 2019 eingereichten Unterlagen stellen die Basis für die Umweltverträglichkeitsprüfung dar.

Bgm. Osl: Könnte uns die Visualisierung zur Verfügung gestellt werden?

Norman Schubert: Die Visualisierung geht kommenden Montag online, dann verschicken wir den Link. (Anm.: Der Link wurde vorab am 12.12. an die Forumsteilnehmer verschickt)

Martin Schönherr: Sehe ich das richtig, dass die bereits bestehende ÖBB-Ausgleichsfläche in Kundl/Radfeld durch das Hochwasserschutzprojekt berührt wird?

Norman Schubert: Ja das stimmt, ist aber nicht Teil unseres Projekts.

Bgm. Hoflacher: Im Hochwasserschutzprojekt wurde festgelegt, dass für die bereits bestehende ÖBB-Ausgleichsfläche in Kundl/Radfeld Ersatz geschaffen werden muss, wahrscheinlich im Gemeindegebiet von Wörgl. Noch eine Frage: Hat der Hochwasserschutz-Damm Auswirkungen auf den Lärmschutz?

Helmut Schlenz: Nein, die Dämme haben de facto keine wesentliche Auswirkung.

4. Mögliche Projektänderungen (Helmut Schlenz)

4.1 Planungsänderungen Langkampfen

In Langkampfen betrachten wir zwei Gebiete:

Langkampfen Ost

Hier haben sich im Juli zusätzliche Möglichkeiten eröffnet, da im deutschen Trassenauswahlverfahren bestimmte Varianten nicht mehr weiterverfolgt werden. Dadurch

- ist eine Trassenführung des Nachbarprojektes in Richtung Deutschland parallel zur Autobahn fixiert,
- kann statt der Überfahrtsbrücke Auweg eine Unterführung gebaut werden,
- kann der Gießenbach auf die Nordseite verlegt und dabei Bahngrund genutzt werden,
- verschiebt sich das Wartungsgleis ein wenig nach Osten auf die Südseite.

Durch diese Anpassungen ergibt sich, dass das Tunnelportal in Richtung Deutschland weiter Richtung Kufstein verschoben wird.

Änderungen im Detail

Unterführung Gemeindestraße (Folie 9): Aufgrund der Geometrie ist ein Erhalt der alten Unterführung nicht möglich.

Bgm. Ehrenstrasser: Unterliegt der bestehende Weg, an dem die zukünftige Unterführung anschließt, ebenfalls dem Eisenbahnrecht? Es gibt hier mit dem Grundeigentümer ein Problem betreffend die Einfahrt zur Landesstraße.

Helmut Schlenz: Die Aufgabe der ÖBB ist es, die bestehende Wegbeziehung wiederherzustellen. Das umfasst nicht den bestehenden Weg inkl. dessen Anbindung an die Landesstraße.

Norman Schubert: Wir verfügen hier über kein Durchsetzungsrecht, da die Einmündung in die Landesstraße vom Eisenbahnprojekt nicht berührt wird.

Unterführung Auweg/Gießenbach (Folie 10): Da die bestehende Unterführung mit der neuen Gleisgeometrie nicht kompatibel ist, wird neben dem bestehenden Bauwerk eine neue Unterführung errichtet. Durch die höherliegende Nivellette der Neubaustrecke kann in diesem Bereich der Fischerbach vor der Gleisquerung in den Gießenbach einmünden.

Langkampfen West

- Richtung Niederbreitenbach kann der Tunnel verlängert werden. Somit verschmilzt der Langkampfener Tunnel mit dem Niederbreitenbacher Tunnel.
- Eine Verlegung des Nasenbaches ist nicht mehr notwendig, er wird allerdings während der Bauphase temporär umgeleitet.

- Die Unterführung des Bahnhofweges kann näher an die zukünftige Hst. Langkampfen situiert werden, da die Neubaustrecke aufgrund des nun vorhandenen Tunnels etwas weiter nach Norden abgeschwenkt wurde.
- Die Anschüttung Langkampfen muss vergrößert werden um das zusätzliche Bodenaushubmaterial, das insbesondere durch die Tieferlegung der Gradienten für den Langkampfenertunnel entsteht, dauerhaft deponieren zu können.
- Die Notausgänge mussten durch den verlängerten Langkampfenertunnel in Teilbereichen neu situiert werden (siehe Folie 14, 15).

4.2 Änderungen BE Angath/Kundl

Angath

Es ist im unmittelbaren Nahbereich des Siedlungsgebietes notwendig, die Materialver- und -entsorgung vorzunehmen. Es wurde geprüft, welche Teile der BE-Flächen in Angath woanders eingerichtet werden können. Dadurch konnten wir die BE-Flächen in Angath von ursprünglich etwa 8 ha auf etwa 4 ha reduzieren. Die Baustraße könnte unter der bestehenden Landesstraßenbrücke durchgeführt werden.

Bgm. Osl: Wenn die Transporte zurückkommen, müssen sie also links in die Baustraße einbiegen?

Helmut Schlenz: Genau. Durch die bessere Übersichtlichkeit können mögliche Unfälle vermieden werden.

Zusätzlich wird eine Förderbandtrasse geplant, die je nach Situation beim Bau optional verwirklicht werden kann. Aufgrund des Verkehrsaufkommens an der Angerbergstraße ist eine Förderbandtrasse aus Sicht der Planung nicht unbedingt erforderlich; dennoch will man eine Förderbandtrasse im Verfahren prüfen lassen. Dem UVP-Verfahren liegt aber uneingeschränkt die Verfuhr des Materials mittels LKW zugrunde.

Bgm. Haaser: Wie wirkt sich das Förderband lärmtechnisch aus?

Helmut Schlenz: Das Förderband wird hörbar sein, im Schalleinzugsgebiet der Inntalautobahn aber wahrscheinlich nicht wesentlich. Um einen logistischen Vorteil durch das Förderband zu erzielen, muss das Band auch in der Nacht und am Wochenende durchlaufen.

Kundl

Um die Flächenreduktion in Angath auszugleichen, muss eine etwa 6 ha große BE-Fläche im Liesfeld eingerichtet werden. Hier ist dann auch die Tübbingproduktion und die sogenannte Separieranlage vorgesehen. In der Separieranlage wird das im Hydroschildvortrieb verflüssigte Tunnelausbruchmaterial aufbereitet. Das Material wird über eine Pumpleitung zur Separieranlage geleitet und dort wieder in die einzelnen Kornfraktionen aufgeteilt.

Bgm. Osl: Der Vortrieb verläuft also weiter von Ost nach West, aber ein Teil der Menge würde über das Liesfeld abtransportiert werden?

Ab Angath haben wir den Fahr- und Rettungstunnel mit bergmännischem Vortrieb. Ab der Innquerung finden wir Lockergestein und Grundwasser vor, dort muss das Vortriebsverfahren auf einen maschinellen Vortrieb umgestellt werden. Für den maschinellen Vortrieb ist die Separieranlage notwendig. Sämtliches Bodenmaterial, das durch den maschinellen Vortrieb abgebaut wird, wird über die Separieranlage im Liesfeld geführt und von dort über den nahegelegenen Autobahnanschluss mittels LKW verführt.

4.3 Weitere Vorgehensweise (Norman Schubert)

Um die vorgestellten Änderungen auf feste Füße zu stellen und mit einem Änderungsantrag ins laufende UVP-Verfahren einbringen zu können, ist uns sehr wichtig, diesbezüglich Gemeinderatsbeschlüsse zu bekommen. Ist das in Langkampfen und Angath möglich?

Bgm. Ehrenstrasser: Wir sind mit den präsentierten Vorschlägen einverstanden, haben aber noch einen weiteren Vorschlag. Niederbreitenbach ist eine neuralgische, zukunftssträchtige Stelle, da dort – wenn eine Galerie kommt – Bauland entstehen soll. Wir stellen das in den nächsten Tagen dar.

Norman Schubert: Wir haben mit der Gemeinde bereits Gespräche geführt, dass ein späterer Umbau in eine Galerie möglich wäre.

Bgm. Ehrenstrasser: Von einem späteren Zeitpunkt halte ich nichts, die Galerie dann nie kommt. Wenn wir hierzu noch eine Einigung erzielen können, gehe ich davon aus, dass wir einen einstimmigen Gemeinderatsbeschluss bekommen.

Norman Schubert: Diese Änderung würde starken Einfluss auf die Tunnelkonfiguration nehmen.

Arnold Fink: De facto würde die ÖBB durch die Herstellung dieser Galerie Bauland für Dritte errichten. Das ist schwer sachlich zu argumentieren. Die Lärmsituation wird jetzt schon verbessert – warum dann noch ein „Deckel“ draufkommen soll, ist nicht argumentierbar.

Nur wenn es für uns wirtschaftlich ist, wenn wir beispielsweise dort Aushubmaterial zusätzlich verbauen könnten und es damit billiger wird, sehe ich da eine mögliche Chance. In jedem Fall ist das aber kein Punkt, den man im Zuge der UVP fixieren kann, weshalb ich einer Galerie bei Niederbreitenbach als Projektleiter nicht zustimmen kann.

Bgm. Ehrenstrasser: Wenn das nicht möglich ist, haben wir große Probleme mit den Grundeigentümern. Ich denke, der Denkansatz ist legitim.

Die Moderation bittet, zu den von der Planung vorgestellten Punkten Stellung zu beziehen.

Bgm. Ehrenstrasser: Zu den hier dargestellten Änderungen können wir sicher ja sagen. Dazu können wir wahrscheinlich Ende Jänner 2020 einen Gemeinderatsbeschluss fassen.

Arnold Fink: Unser Ziel ist in jedem Fall eine nachhaltige Lösung. Bitte um Verständnis, dass wir den gerade besprochenen Punkt „Galerie Niederbreitenbach“ im Moment nicht zusagen können.

So gehen wir weiter vor: Aufbauend auf den Forderungskatalog der Gemeinde wird es ein Angebot der ÖBB geben. Wenn die Gemeinde dem Angebot zustimmt, werden die im Angebot enthaltenen Änderungen eingereicht.

Bgm. Haaser: Ich werde auf Grundlage der Änderungen einen Gemeinderatsbeschluss in Angath fassen können. Es gibt in Angath noch weitere Themen wie den Recyclinghof, die bei der UVP-Prüfung aber noch keine Relevanz haben.

Arnold Fink: Bei diesen Themen werden wir uns sicher finden. Den Recyclinghof wiederherzustellen ist natürlich unser Job.

Bgm. Haaser: Für den Beschluss, den wir im Jänner-Gemeinderat fassen können, brauche ich eine Unterlage mit den aktuellen Änderungen. Was aber passiert, wenn Langkampfen nein sagt?

Helmut Schlenz: Wir stellen Angath natürlich die aktualisierte Fassung der Planungsunterlagen zur Verfügung.

Arnold Fink: Die Baustelleneinrichtungspläne werden dem UVP-Verfahren nicht im Detail beigelegt, da dieser Planungstiefgang in dieser Phase viel zu detailliert wäre. Wichtig ist zu vermitteln, dass die BE-Fläche langsam je nach Baumethode wächst und wieder kleiner wird.

Angath und Langkampfen sind getrennt voneinander zu betrachten und können auch getrennt behandelt werden.

In Angath ist eine Zustimmung des Gemeinderates notwendig. Bei Langkampfen wird zusätzlich zur Zustimmung des Gemeinderates voraussichtlich ein Grundsatzvertrag notwendig werden, um festzuschreiben, welche Kosten die ÖBB übernimmt und was z.B. die Gemeinde selbst übernehmen muss. Hierzu werden wir einen Textentwurf ausarbeiten.

Die ÖBB wird dann einen UVP-Änderungsantrag bei der Behörde einreichen, wenn sich der Gemeinderat auch dazu bekennt, dass die jeweilige Gemeinde in den Behördenverfahren keinen Einwand zur geänderten Planung machen wird.

Wie steht die Gemeinde Kundl zu den Änderungsvorschlägen?

Bgm. Hoflacher: Grundsätzlich haben wir das schon vorbesprochen. Wir haben zwei Wünsche. Erstens geht es um eine Verlegung der Unterführung Weinberg, um sie für die spätere Straßenführung nutzen zu können.

Helmut Schlenz: Hier ist es so, dass wir ausgehend von der in den eingereichten UVE-Unterlagen dargestellten Lage technisch nicht weiter mit der Unterführung nach Westen rücken können, ohne die Höhe einzuschränken. Wenn wir sie auf 4,2 m Durchfahrtshöhe und bis zu 8m Breite ausbauen, ist die Lage durch den Aufstieg des Tunnels der Neubaustrecke definiert. Wir besprechen das noch im Detail.

Bgm. Hoflacher: Der 2. Punkt betrifft die Notausstiege. Wenn man einen Rettungstunnel errichten würde, würde man diese nicht brauchen?

Helmut Schlenz: Die Situation in Kundl lässt sich mit dem Rettungstunnel Angerberg nicht vergleichen. Im Angerberg befindet sich Festgestein, wogegen der Bereich in Kundl im

Lockergestein eine zweite Tunnelvortriebsmaschine benötigen würde. Dies ist wirtschaftlich nicht darstellbar.

Anm.: Bgm. Ehrenstrasser und VBgm. Juffinger verlassen das Regionalforum wg. einer Sitzung in ihrer Gemeinde.

Bgm. Hoflacher erläutert nun seine Vorstellungen zur Verlegung der Unterführung Weinberg anhand des präsentierten Planes. Die Unterführung Weinberg soll in Richtung Osten zum Gießenbach verschoben werden.

Helmut Schlenz: Grundsätzlich spricht nichts gegen die Vorstellungen Kundls. Wir werden uns den Vorschlag genauer ansehen.

Norman Schubert: Die neue Lage der verschobenen Unterführung bedarf jedoch wegen der Nähe des Gießenbaches und des Eisenbahntunnelvortriebs noch einer genaueren planerischen Betrachtung.

Arnold Fink: Gut wäre, wenn die Gemeinde ihre Überlegungen mit ihrem Planer abstimmt, wie die Unterführung und deren Zuwegung aussehen soll. Diese Planung könnte mit der ÖBB-Planung abgestimmt werden. Grundsätzlich spricht nichts gegen ein gemeinsames Unterführungsprojekt. Die ÖBB kann aber nur jene Kosten tragen, die unmittelbar durch das Eisenbahnprojekt ausgelöst wird. Kosten darüber hinaus sind von der Gemeinde zu tragen.

Bgm. Hoflacher: Das machen wir. Die zwei Rettungsschächte Nr. 21 und 22 im Ort sind eher problematisch, da hier ein privater Grundstückshalter betroffen ist. Seine Argumentation ist, dass der Grund der Kirche neben ihm benutzt werden soll.

Arnold Fink: Wenn man anfängt, die Rettungsschächte zu verschieben, passt die 500-Meter-Abstandskette nicht mehr zusammen. Wir werden das mit dem Grundeigentümer lösen.

Den Schacht bei der Eishalle zu verlegen ist aus bautechnischer Sicht sehr schwierig und verursacht Mehrkosten. Der Schacht liegt aktuell zudem zur Gänze auf ÖBB-Grund. Die Errichtung des Schachtes, der den privaten Grundeigentümer betrifft, südseitig der Eisenbahn auf ÖBB-Grund ist viel risikoreicher als auf der Nordseite und stellt daher keine zielführende Alternative dar.

Bgm. Hoflacher: Ist eine Erneuerung des Kundler Bahnhofs geplant?

Arnold Fink: Im Zuge unseres Projektes nicht, aber grundsätzlich - ohne konkreten Zeithorizont - steht Kundl auf der Liste der Bahnhöfe, die erneuert werden sollen. Ich habe auch schon innerhalb der ÖBB an mehreren Stellen angebracht, dass hier eine Verknüpfung der Bauarbeiten Sinn machen würde und werde das auch weiterhin tun.

VBgm. Dessl. Die Eishalle bleibt also erhalten und in Betrieb?

Arnold Fink: Ja, sie bleibt erhalten und wahrscheinlich in Betrieb. Vermutlich wird man Sicherungsmaßnahmen treffen müssen.

Zur weiteren Vorgehensweise:

- Der Änderungsantrag wird wahrscheinlich Ende März beim BMVIT in das laufende Verfahren eingebracht falls man sich mit den Gemeinden einigt. Es bleibt abzuwarten, wie die Behörde mit den Änderungen umgeht.
- Der Bescheid wird für Ende 2020 erwartet. Möglicherweise könnte es zu Einsprüchen kommen, die bis Ende 2021 dann vom Bundesverwaltungsgericht zu behandeln wären. Erst daran anschließend werden die Detailgenehmigungen eingeholt.
- Parallel dazu braucht es eine vorgezogene Baugenehmigung für den Sondierstollen Angath, damit man ca. 2022 mit den zugehörigen vorbereitenden Baumaßnahmen und 2023 mit dem Bau des Sondierstollens starten kann. Die dafür erforderliche Baugenehmigung ist eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und wird mit dem UVP-Verfahren verknüpft.

5. Nächste Termine und Abschluss

Das nächste Regionalforum findet am Di., 23. Juni 2020 von 17.00 – 19.00 Uhr bei Berger Logistik in Wörgl statt.

Zusammengestellt am 19.12.2019

Christina Stieber

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 10.12.2019
- Anwesenheitsliste

7. REGIONALFORUM – SCHAFTENAU – KNOTEN RADFELD

10.12.2019, WÖRGL



BRENNER-NORDZULAUF

Regionalforum

Tagesordnung 7. Besprechung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Stand UVP-Verfahren
- ❖ Mögliche Projektänderungen
 - ❖ Planungsänderung Langkampfen
 - ❖ Änderungen BE Angath/Kundl
 - ❖ Weitere Vorgehensweise
- ❖ Abschluss und Zeitschiene

Regionalforum

Tagesordnung 7. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Einführung und Protokoll**
- ❖ Stand UVP-Verfahren
- ❖ Mögliche Projektänderungen
 - ❖ Planungsänderung Langkampfen
 - ❖ Änderungen BE Angath/Kundl
 - ❖ Weitere Vorgehensweise
- ❖ Abschluss und Zeitschiene

Regionalforum

Tagesordnung 7. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ **Stand UVP-Verfahren**
- ❖ Mögliche Projektänderungen
 - ❖ Planungsänderung Langkampfen
 - ❖ Änderungen BE Angath/Kundl
 - ❖ Weitere Vorgehensweise
- ❖ Abschluss und Zeitschiene

Stand UVP-Verfahren



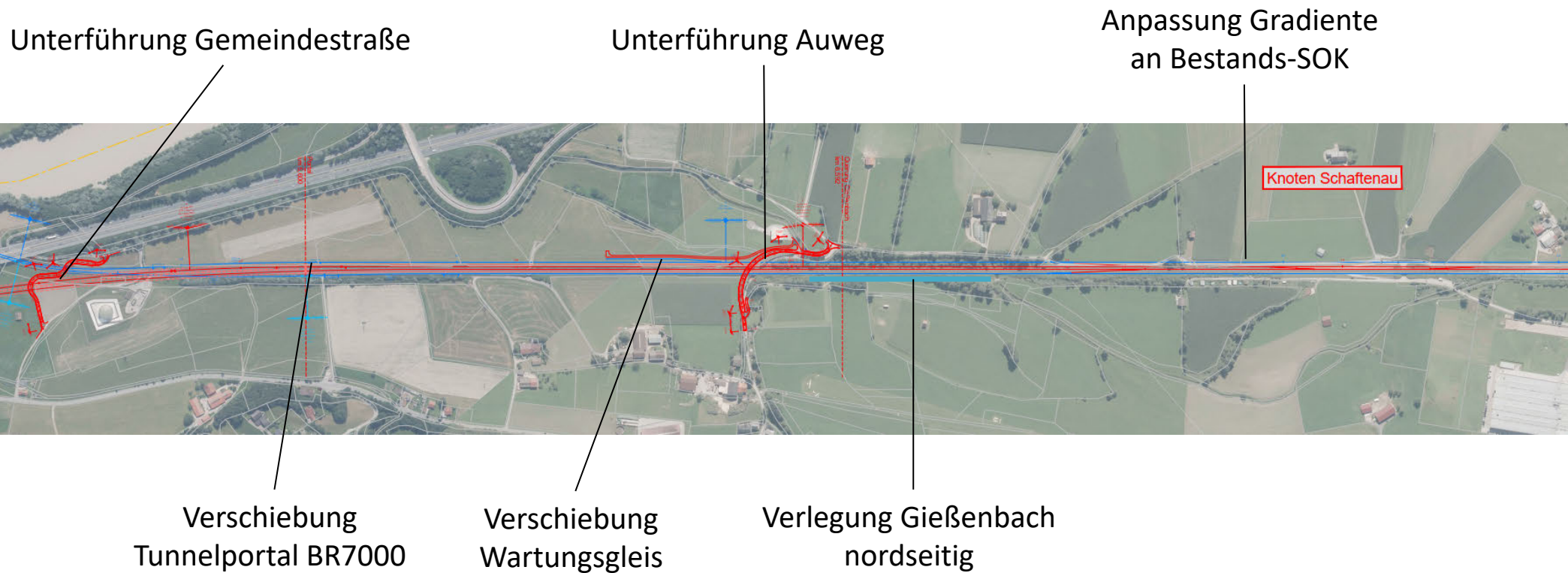
Regionalforum

Tagesordnung 7. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Stand UVP-Verfahren
- ❖ **Mögliche Projektänderungen**
 - ❖ Planungsänderung Langkampfen
 - ❖ Änderungen BE Angath/Kundl
 - ❖ Weitere Vorgehensweise
- ❖ Abschluss und Zeitschiene

Mögliche Projektänderungen

❖ Planungsänderungen Langkampfen Ost



Mögliche Projektänderungen

❖ Planungsänderungen Langkampfen Ost

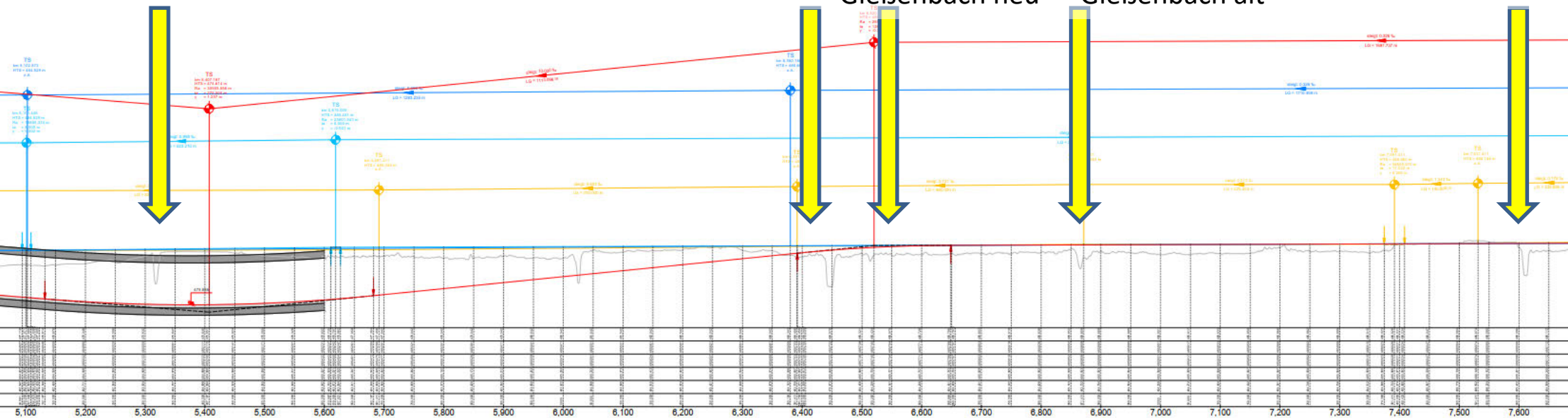
Unterwerfung NBS

Unterführung Auweg

Brücke über Gießenbach neu

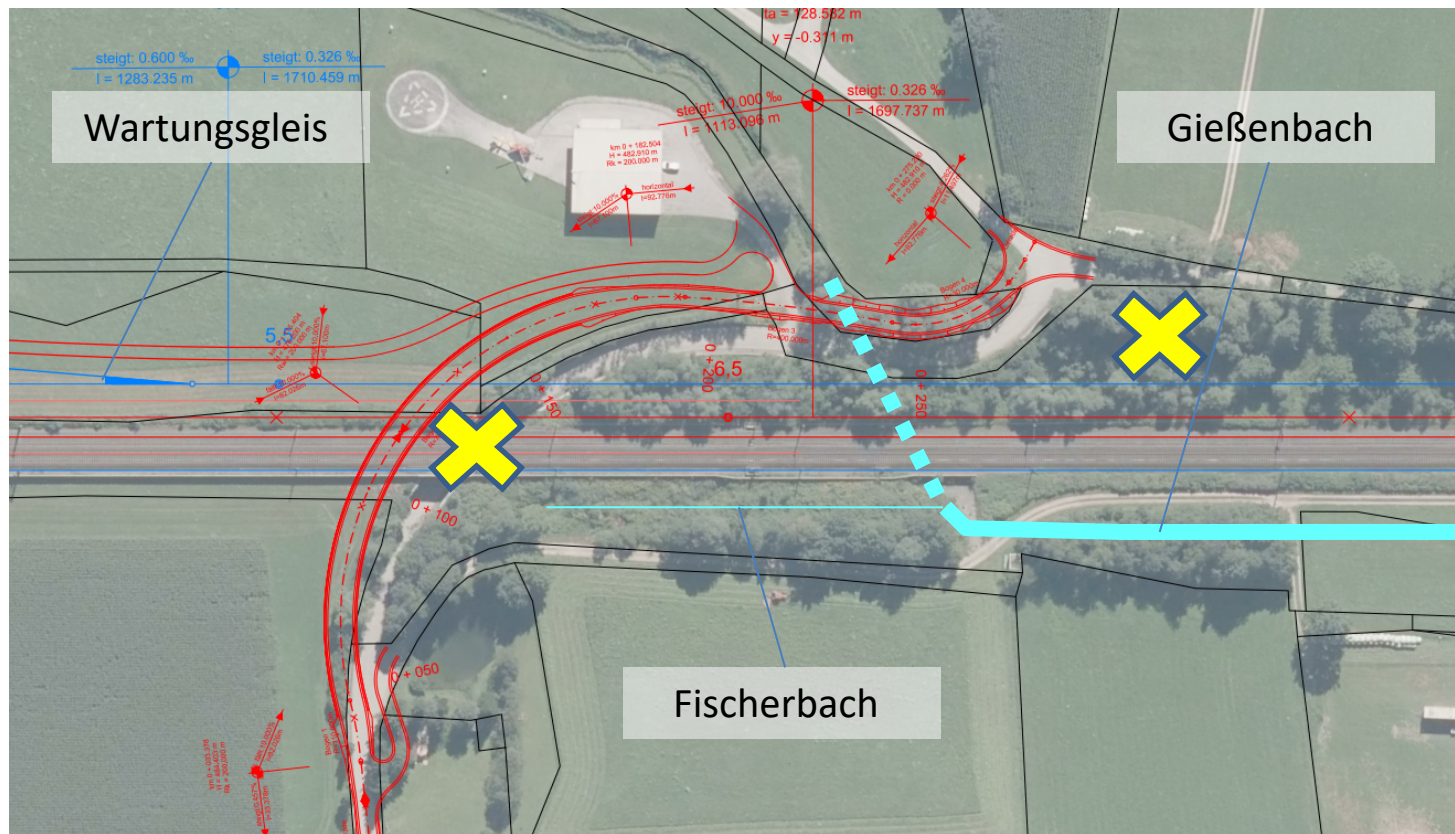
Brücke über Gießenbach alt

Unterführung H.P. Stihlstraße



Mögliche Projektänderungen

❖ Unterführung Auweg/ Gießenbach



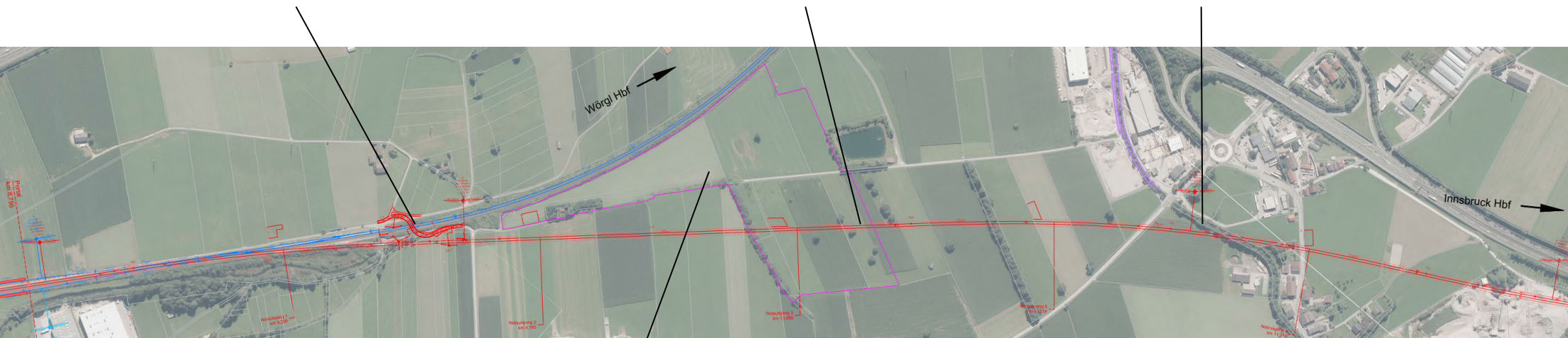
Mögliche Projektänderungen

❖ Planungsänderungen Langkampfen West

Verschiebung Unterführung
Bahnhofsweg

Verlängerung
Langkampfenertunnel

Entfall Verlegung
Nasenbach



Vergrößerung
Anschüttung
Langkampfen

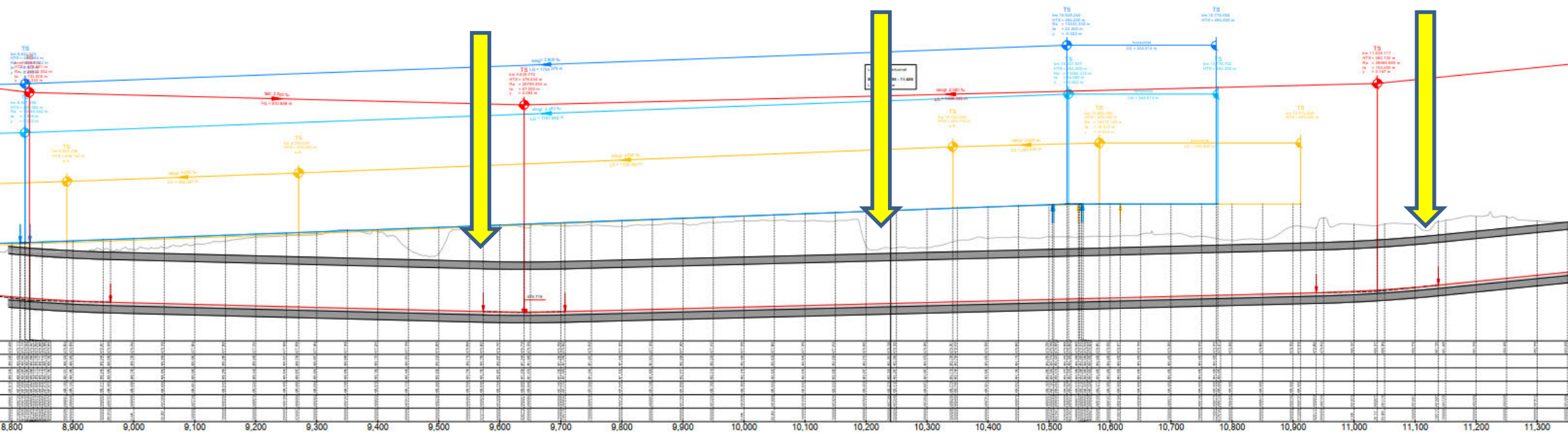
Mögliche Projektänderungen

❖ Planungsänderungen Langkampfen West

Unterführung
Bahnhofweg

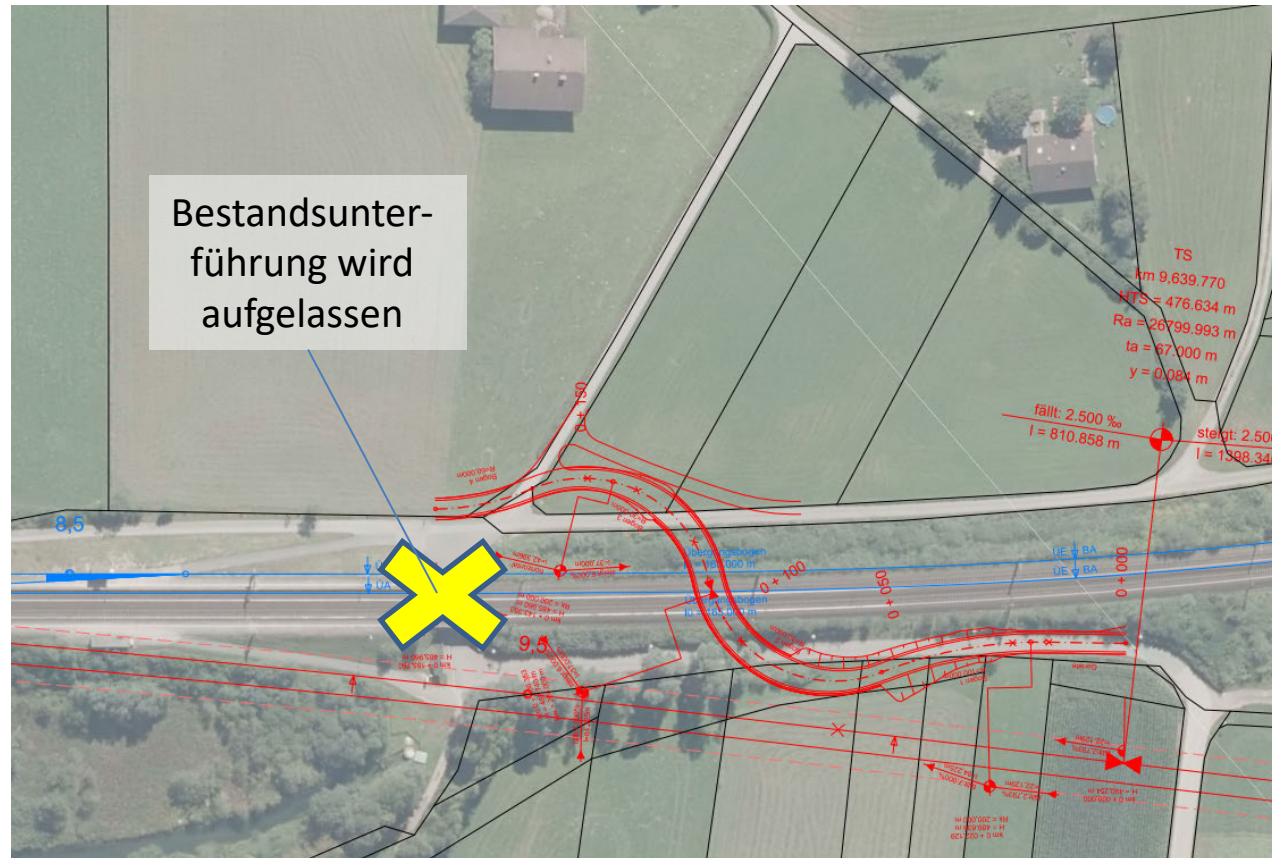
Anschüttung
Langkampfen

Unterquerung
Nasenbach



Mögliche Projektänderungen

❖ Unterführung Bahnhofweg



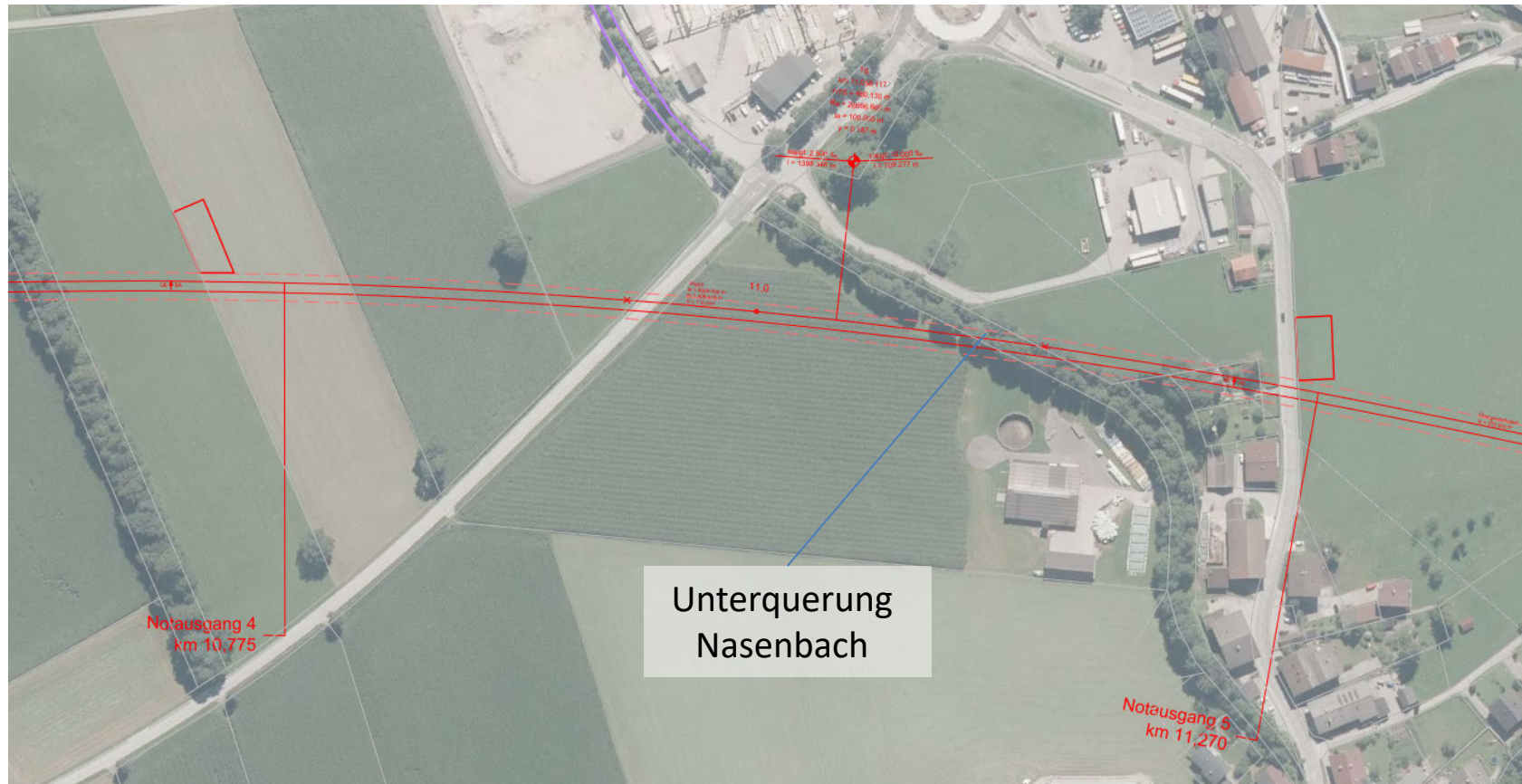
Mögliche Projektänderungen

❖ Notausgänge 2+3



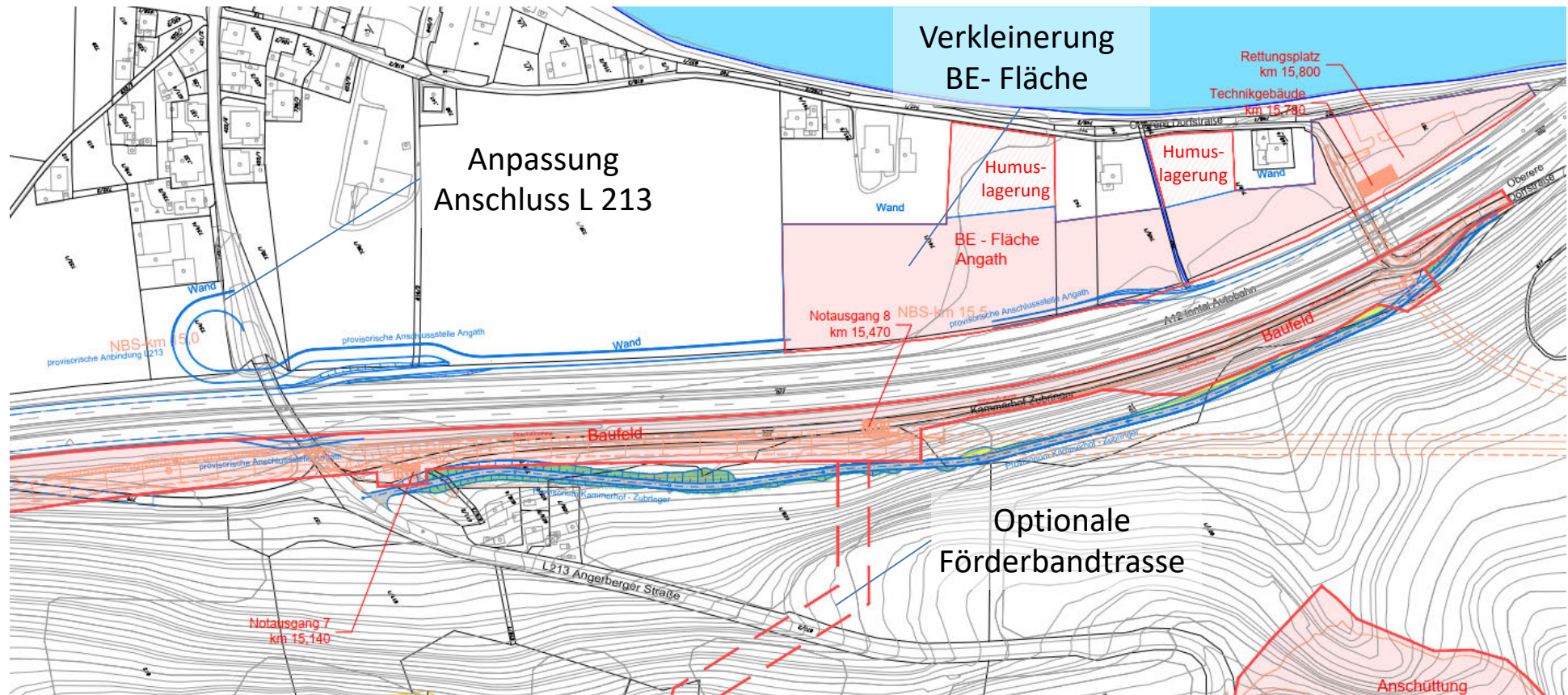
Mögliche Projektänderungen

❖ Notausgänge 4+5



Mögliche Projektänderungen

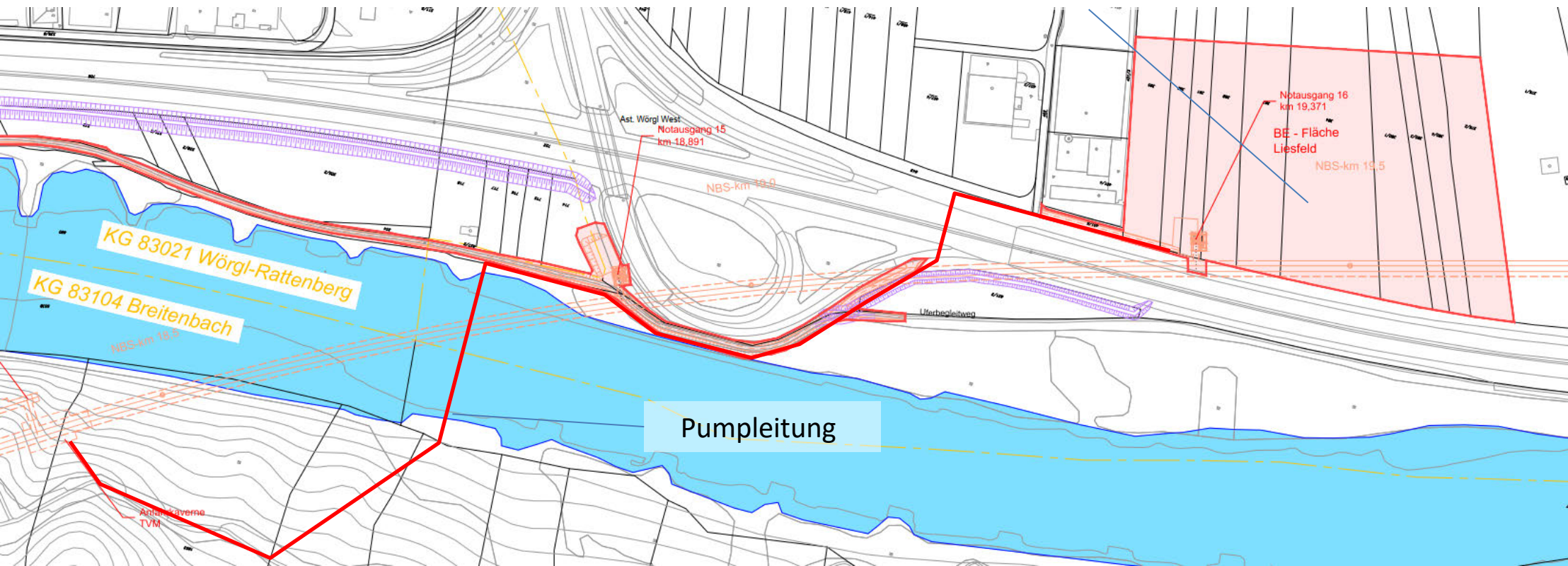
❖ BE- Fläche Angath



Mögliche Projektänderungen

❖ BE- Fläche Liesfeld

Tübbingwerk
und
Separieranlage



Mögliche Projektänderungen

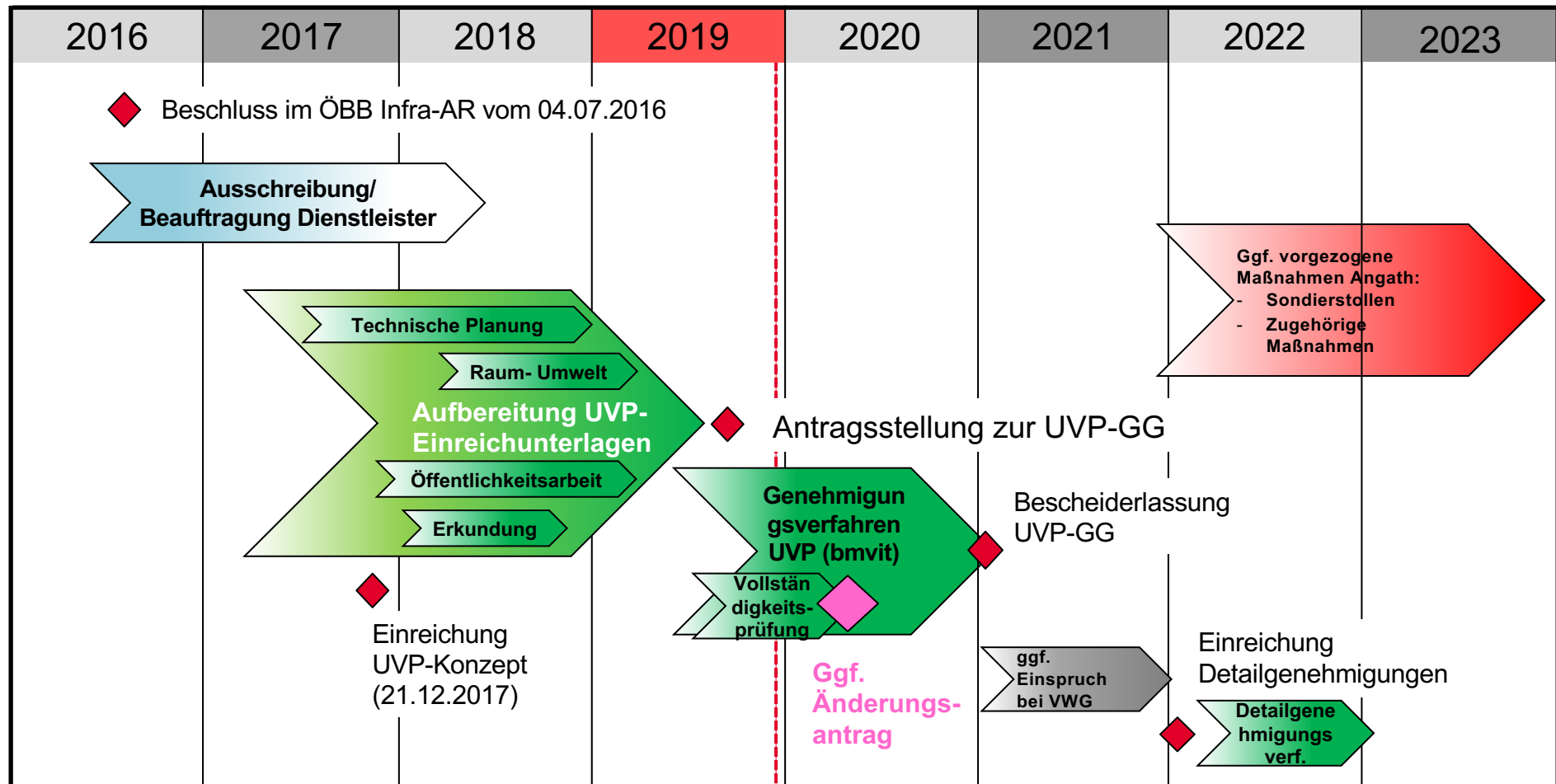
- ❖ Weitere Vorgehensweise:
 - ❖ Gemeinderatsbeschluss Gemeinde Langkampfen
 - ❖ Gemeinderatsbeschluss Gemeinde Angath
 - ❖ Einarbeiten Projektänderungen in UVE
 - ❖ Einreichung Projektänderungen bei BM VIT

Regionalforum

Tagesordnung 7. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Stand UVP-Verfahren
- ❖ Mögliche Projektänderungen
 - ❖ Planungsänderung Langkampfen
 - ❖ Änderungen BE Angath/Kundl
 - ❖ Weitere Vorgehensweise
- ❖ **Abschluss und Zeitschiene**

Abschluss & Zeitschiene



8. Regionalforum

- ❖ Terminvorschlag für nächstes Regionalforum:
25. Juni 2020, 17 Uhr, Berger-Logistik Wörgl
- ❖ Alternativ: 23. Juni 2020

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF