

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2
Datum und Uhrzeit:	02.12.2015, 16:00 – 18:00
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Kiefersfelden
Teilnehmer (ohne Titel)	Georg Aicher-Hechenberger (Bürgermeister, Gemeinde Erl) Gerhard Kneringer (GR, Gemeinde Erl) Claus Heinrich (Vertreter des Tourismus, Gemeinde Erl) Hajo Gruber (1. Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Christian König (2. Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Josef Pirchmoser (GR, Gemeinde Kiefersfelden) Andreas Wehner (Vertreter Bürgerinitiativen/Vereinigungen, Gemeinde Kiefersfelden) Roland Schmidt (GR, Gemeinde Kiefersfelden) Christian Ritzer (Bürgermeister, Gemeinde Niederndorf) Franz Ploner (Amtsleiter, Gemeinde Niederndorf) Hubert Wildgruber (1. Bürgermeister, Gemeinde Oberaudorf) Max Resch (3. Bürgermeister, Gemeinde Oberaudorf) Katharina Kern (GRIn, Gemeinde Oberaudorf) Hans Wildgruber (GR, Gemeinde Oberaudorf) Bernhard Wenger (Vertreter BI, Gemeinde Oberaudorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Susanne Müller (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Johanna Köhler (wikopreventk) Johann Zagler (LRA Rosenheim), als Beobachter

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
3. Allgemeine Informationen
4. Kriterienkatalog
 - 4.1. Rückmeldungen
 - 4.2. aktualisierte Fassung

5. Einführung in das Thema „Indikatoren“
 6. Weiteres Vorgehen und Termine
 7. Abschluss
-

1 Begrüßung und Einleitung

Hajo Gruber, 1. Bürgermeister der Gemeinde Kiefersfelden, und Susanne Müller, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Süd 2 zur zweiten Sitzung. Frau Müller verweist auf die an alle TeilnehmerInnen verteilten Mappen. Diese beinhalten die Geschäftsordnung und die Teilnehmerliste, die Präsentation und das Protokoll der ersten Sitzung, grundlegende Informationen und Begriffserklärungen zu (bahn)technischen Fachbegriffen („Glossar“) sowie den Kriterienkatalog des Trassenauswahlverfahrens im österreichischen Streckenabschnitt Radfeld-Schaftenau. Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck des aktuellen Stands des Kriterienkatalogs (Version 06) vor. Der Kriterienkatalog konnte den TeilnehmerInnen leider nicht vor der Sitzung zugesandt werden, da die letzten Rückmeldungen erst einige Tage vor der Sitzung eingegangen sind und bearbeitet wurden. Zukünftig werden nur noch jene Unterlagen in ausgedruckter Form bei den Sitzungen zur Verfügung gestellt, die nicht rechtzeitig ausgesandt werden konnten wie beispielsweise die Präsentationen. Die an die TeilnehmerInnen elektronisch versandten Unterlagen mögen diese bitte selbst in die Mappen einordnen.

2 Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung (Sabine Volgger)

- Folgende Rückmeldung zum Protokoll ist von Herrn Wildgruber eingegangen: In der Geschäftsordnung unter dem Punkt 4 (Einladung, Leitung und Protokollierung) soll ergänzt werden, dass neben dem Versand der Protokolle auch der Versand der Einladungen elektronisch erfolgen soll.
 - Diese Anregung wurde in der Geschäftsordnung unter Punkt 4 ergänzt. In der Fassung der Geschäftsordnung vom 19.11.2015, die im vorliegenden Ordner zu finden ist, ist diese Änderung bereits berücksichtigt.
- Neben den konkreten Rückmeldungen zum Protokoll gab es auch allgemeine Fragen von anderen Teilnehmern aus anderen Foren. Es wurden mehrere Fragen an die Projektleitung gerichtet.
 - Diese Fragen und Antworten sind ebenfalls im vorliegenden Ordner am Ende enthalten.
 - Es ist vorgesehen, zukünftige Fragen und Antworten ebenfalls zu dokumentieren und einen Fragen- und Antworten-Katalog zu erstellen, der den TeilnehmerInnen der Foren in regelmäßigen Abständen übermittelt wird.

3 Allgemeine Informationen (Susanne Müller und Peter Hofer)

Siehe Folien 4 bis 10 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion

- Ist im Planungsbereich der Gemeinden des Gemeindeforums Süd 2 eine Verknüpfungsstelle geplant?
 - Auf den betreffenden Gemeindegebieten des Gemeindeforums Süd 2 ist keine Verknüpfungsstelle geplant.
 - Im gemeinsamen Planungsraum sind die Verknüpfungsstelle deutsches Inntal - wahrscheinlich südlich von Rosenheim - und eine Verknüpfungsstelle in Schafftenau vorgesehen. Die genaue Lage der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal wird durch die Korridorstudie ermittelt. Die Verknüpfungsstelle in Schafftenau wird ggf. der in Stans ähneln, bis auf ein zusätzliches Anschlussbahngleis für die Pharmafirma Sandoz. Die Verknüpfungsstelle in Schafftenau wurde bereits im Trassenauswahlverfahren des Abschnittes Kundl/Radfeld - Schafftenau festgelegt und wird evtl. zu einem Teil auch noch im Bereich dieses Trassenauswahlverfahrens auf dem Gebiet des gemeinsamen Planungsraums liegen.
- Beziehen sich die in der Präsentation angegebenen 12 Meter nur auf die Gleiskörperbreite?
 - Die 12 Meter sind die reine Planumbreite der Gleise zwischen den Kabeltrögen. Die Querschnittsbreite einer Strecke ist geländeabhängig. Je nach Damm oder Einschnittshöhe kann sie unterschiedlich sein. Wenn beispielsweise die Strecke auf einem Damm verläuft oder wenn ein Begleitweg zu errichten ist, ist ein größerer Flächenverbrauch zu erwarten.
- Wie weit sind die Lärmschutzwände von den Gleisen entfernt?
 - In Österreich beträgt der Abstand zwischen Gleisachse und Lärmschutzwand ca. 4 bis 4,20 Meter. Auf der Abbildung der Folie 6 entspricht das in etwa der Außenkante der Fahrleitungsmasten. Die Vorgaben der Abstände variieren leicht zwischen der DB und ÖBB.
- Eine Verknüpfungsstelle bedeutet ggf. örtlich mehr Lärm, weil mehr Züge fahren und die Verknüpfungsstelle oberirdisch errichtet werden muss. Ist es sicher, dass auf den Gemeindegebieten dieses Forums definitiv keine Verknüpfungsstelle gebaut wird?
 - Ja, es ist äußerst unwahrscheinlich, dass eine Verknüpfungsstelle auf den Gemeindegebieten dieses Forums gebaut wird. Zwischen zwei Verknüpfungsstellen braucht es eine gewisse Distanz.
- Braucht es auf der gesamten Strecke einen viergleisigen Ausbau oder könnte das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen über Ausweichen und Überholgleise bewältigt werden?
 - Die Bahnen wurden in der Ministerialvereinbarung von Rosenheim vom 15. Juni 2012 beauftragt, eine grenzüberschreitende Schienenverbindung mit einem 3. und 4. Gleis zu planen. Ob neben der Neubaustrecke zusätzliche Überholgleise geplant werden müssen, ist zum aktuellen Planungszeitpunkt noch offen.

- Das Vorgehen des Trassenauswahlverfahrens ist folgendes: Der Streckenplaner ermittelt in der Korridorstudie die Lage der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal. Parallel erhebt er die grundlegenden Informationen im gemeinsamen Planungsraum in Abstimmung mit den Gemeinden und beginnt im nächsten Schritt mit der Ausarbeitung der ersten Grobtrassenvarianten.
- Für welche Verkehre sind das dritte und vierte Gleis vorgesehen? Sind das dritte und vierte Gleis für schnelleren Personenverkehr vorgesehen?
 - Die Neubaustrecke ist für Mischverkehr (Güterverkehr und schneller Personenverkehr) vorgesehen. Es wird von einem höheren Güterverkehrsanteil ausgegangen. Die Maximalgeschwindigkeit der Strecke beläuft sich auf 230 km/h.
 - Die Neubaustrecke wird hauptsächlich dafür benötigt, den zusätzlichen Güterverkehr des Brenner Basistunnels abzufertigen. Wie eine solche Neubaustrecke aussieht, kann man im österreichischen Inntal anschauen.
- Wie wirkt sich die Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke aus, wenn sie im vollen Betrieb ist? Wird der Güterverkehr dann nur noch auf der Neubau- und nicht mehr der Bestandsstrecke fahren?
 - Auf der Neubaustrecke wird jedenfalls mehr Güterverkehr fahren als auf der Bestandsstrecke. Die Bestandsstrecke wird vorwiegend für den regionalen Personenverkehr genutzt werden. Wie das Verhältnis genau aussieht, kann man zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen.
 - In Tirol wurde durch die Neubaustrecke die Bestandsstrecke vom Güterverkehr entlastet und dadurch konnte dort der S-Bahnverkehr im Unterinntal mit guter Anbindung von Jenbach nach Innsbruck verdichtet werden.
- Wie hat sich das Verhältnis zwischen Güter- und Personenverkehr durch die Neubaustrecke in Tirol verändert? Wie viele Güterzüge fahren jetzt noch auf der Bestandsstrecke in Tirol?
 - Nach anfänglichen Herausforderungen bezüglich der sicherungstechnischen Ausrüstung der Triebfahrzeuge von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen fährt nun ein Großteil des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke. Im Regelbetrieb sollte zwischen 22:00 - 06:00 Uhr kein Güterverkehr mehr auf der Bestandsstrecke fahren.
- Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen soll im ersten Quartal 2016 vorliegen. Wann werden die Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt?
 - Die Machbarkeitsuntersuchung und deren Umsetzung liegen im Entscheidungsbereich des BMVI, deshalb kann die Deutsche Bahn zum Umsetzungszeitraum keine verbindliche Aussage machen.
 - Das BMVI hat eine zeitnahe Umsetzung angekündigt und wird sich mit den Gemeinden 2016 abstimmen.

4 Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

4.1 Rückmeldungen

Siehe Folien 11 bis 14 der beiliegenden Präsentation.

Herr Tischler bedankt sich eingangs für die eingelangten Rückmeldungen. Auch wenn einige Punkte daraus auf den ersten Blick nicht zu Abänderungen im Kriterienkatalog geführt haben, sind sie für das Projektteam äußerst wichtig, um einerseits die thematische Vollständigkeit des Kriterienkataloges zu überprüfen und andererseits die Indikatoren entsprechend zu definieren.

Rückmeldungen von Florian Seebacher (Gemeinde Oberaudorf) & Diskussion zu den einzelnen Punkten

- Die Gemeindevertreter können grundsätzlich nur über den Fachbereich „Raum und Umwelt“ entscheiden. Es ist daher vorher zu klären, wie die einzelnen Fachbereiche untereinander abgewogen werden. Wer führt diese Abwägung durch?
 - Die Fachbereiche werden nicht zueinander gewichtet. Die TeilnehmerInnen der Foren gewichten ausschließlich die Hauptkriterien des Kriterienkatalogs. Am Ende des Trassenauswahlverfahrens wird von den Bahngesellschaften und ETW eine sogenannte „Sensitivitätsuntersuchung“ vorgenommen, die ein Abwägen unterschiedlichster Gewichtungen der Fachbereiche vorsieht. Dabei werden aber nur die in der engen Auswahl stehenden Trassenvarianten auf ihre Stabilität im Ergebnis überprüft. Im Rahmen dieser Sensitivitätsuntersuchung werden die Fachbereiche von den Experten solange unterschiedlich gewichtet, bis sich das Ergebnis für die Auswahl der Variante verändert. Zum Beispiel könnte es sein, dass die zweitbeste Variante ein besseres Ergebnis erzielt, wenn der Fachbereich „Verkehr und Technik“ im Verhältnis zu „Raum und Umwelt“ höher gewichtet wird. Die Ergebnisse der Sensitivitätsuntersuchung werden in den Foren vorgestellt.
- Was passiert, wenn ein Gemeindeforum eine andere Gewichtung der Fachbereiche vornimmt als ein anderes?
 - Es gibt grundsätzlich keine Gewichtung der Fachbereiche. Lediglich im Rahmen der Sensitivitätsuntersuchung werden die beiden Fachbereiche Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt ausschließlich von den Experten mit unterschiedlichsten Gewichtungen versehen um die Ergebnisstabilität zu überprüfen. Die TeilnehmerInnen der Foren gewichten die Hauptkriterien.
- Wer entscheidet über die finale Gewichtung der Fachbereiche? Wie werden dabei die Kosten gewichtet?
 - Die Kosten werden nicht gewichtet, sondern werden voraussichtlich bei jeder Trassenvariante gesondert als Eurobeträge angeführt. In den Foren werden die Hauptkriterien und nicht die Fachbereiche zueinander gewichtet.
- Wer definiert, was höherwertiger ist und was nicht? Wenn man hypothetisch eine Tunnelvariante hat, die den Fachbereich „Verkehr und Technik“ erfüllt, den Fachbe-

reich „Raum und Umwelt“ jedoch nicht ausreichend, dann wird diese nicht ausgewählt?

- Die Fachbereiche „Verkehr und Technik“ und „Raum und Umwelt“ sind im Trassenauswahlverfahren gleichwertig. Die fachliche Bewertung ist völlig unabhängig von der am Ende im Rahmen der Sensitivitätsuntersuchung vorgesehenen Gewichtung der Fachbereiche.
- Es werden alle Trassenvarianten, die vom Streckenplaner erarbeitet oder von den Gemeinden eingebracht werden, nach dem Kriterienkatalog anhand der Indikatoren bewertet. Erst am Ende des Trassenauswahlverfahrens, wenn eine Auswahltrasse feststeht, wird die Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt um die Stabilität des Gesamtergebnisses dieser Trassenvariante zu prüfen. Durch diese Sensitivitätsuntersuchung kann die Auswahltrasse auf extreme Werthaltungen – möglicherweise auch solche, die in den Foren nicht vertreten sind - überprüft werden.
- Welche Kriterien gelten als Ausschlusskriterien? Dadurch verändert sich auch die Bedeutung der anderen Kriterien.
 - Mögliche Ausschlusskriterien in diesem Trassenauswahlverfahren können zum jetzigen Zeitpunkt noch kaum definiert werden, da sie von den jeweiligen lokalen Gegebenheiten abhängen. Ausschlusskriterien könnten evtl. Naturschutzgebiete oder Trinkwasserschutzgebiete sein, müssen es aber nicht. Ob derartige Bereiche durchquert werden können, hängt vom Schutzzweck des Gebiets und von allfälligen, erforderlichen Maßnahmen ab.
- Für die Gemeinde Oberaudorf stellen bebauten Gebiete ein Ausschlusskriterium dar. Bei einer Exkursion zur Strecke in Tirol wurde von den Tiroler Beteiligten auf die Bedeutung der bebauten Gebiete im Trassenauswahlverfahren hingewiesen. Dass bestehende Gebäude für die Neubaustrecke abgerissen werden müssen, wird kritisch gesehen.
 - Eine unterirdische Trassenführung im Zuge der Neubaustrecke unter einem geschlossenen Siedlungsgebiet ist durchaus denkbar. Dass die Neubaustrecke jedoch oberirdisch durch geschlossene Siedlungsgebiete geführt wird, kann ausgeschlossen werden. Dass dabei vereinzelt Absiedlungen nötig sind, kann nicht ausgeschlossen werden.
 - Im Bereich der Verknüpfungsstelle Stans wurden beispielsweise einzelne Häuser abgelöst, damit die Tunnelportalbereiche dort überhaupt gebaut werden konnten. Absiedlungen sollten daher nicht von vornherein ausgeschlossen werden, da sie in manchen Fällen, z.B. bei Tunnelvarianten, von Bedeutung sein können.
- Es wurde festgestellt, dass eine Rangfolge bzw. Gewichtung von den im Entwurf vorgeschlagenen Kriterien weitgehend nicht möglich ist, da sich Hauptkriterien gegenseitig ergänzen, überschneiden oder miteinander konkurrieren. Die Anzahl der Hauptkriterien ist deshalb zu minimieren.
 - Die Hauptkriterien des vorliegenden Kriterienkataloges bauen auf den Schutzgütern des deutschen und des österreichischen UVP-Gesetzes auf

(siehe diesbezüglich auch Folie 14). Das Trassenfindungsverfahren wird in der UVP eingegliedert sein, weil z.B. das österreichische UVP-Gesetz die Alternativenprüfung vorschreibt. Deshalb müssen sich die Kriterien des Trassenauswahlverfahrens an den Schutzgütern und Vorgaben für die UVP orientieren.

- Die Zielformulierung der Kriterien ist grundsätzlich als Minimierung angegeben, z.B. „Minimierung der Beeinträchtigungen“. Ab wann ist die Minimierung erfüllt? Ab 1%? Ab 10%? Je nach Gewichtung des Kriteriums müssten die Zielformulierungen konkretisiert bzw. eindeutiger festgelegt werden.
 - Wie die Ziele, z.B. „Minimierung der Beeinträchtigung“ erfüllt werden, hängt von den Indikatoren ab. Es geht hier um einen relativen Vergleich der Trassenvarianten. H. Wessiak geht im Tagesordnungspunkt 5 genauer auf diese Thematik ein. Eine prozentuelle Definition der Minimierung der Beeinträchtigung ist nicht möglich.
- Der Fachbereich 3 „Kosten und Risiken“ sollte zum allgemeinen Verständnis im Auswahlverfahren der Gemeindeforen ohne Gewichtung in absoluten Zahlen dargestellt werden.
 - Die Kosten werden im Fachbereich „Kosten und Risiken“ voraussichtlich als Eurobeträge bei allen Trassenvarianten angeführt und nicht mit Punkten bewertet. Die Bildung einer Gesamtkostensumme (Investitionskosten und auf 25 oder 30 Jahre hochgerechnete Betriebskosten) ist derzeit als eine Möglichkeit der Kostendarstellung in Diskussion, allerdings noch nicht abschließend im Lenkungsreis entschieden.
- Die Kriterienauswahl und deren Gewichtung muss dem Entwicklungsfortschritt des Trassenauswahlprozesses ständig angepasst werden. Geänderte Trassenanschläge müssen ggf. neu bewertet werden.
 - Eine Anpassung des Kriterienkataloges bzw. der Gewichtung des Kriterienkataloges im Laufe des Trassenauswahlverfahrens ist bewusst nicht vorgesehen. In einem ersten Schritt werden die Kriterien und deren Gewichtung definiert. In einem zweiten Schritt werden dann die Trassenvarianten ausgearbeitet. Dadurch soll verhindert werden, dass der Kriterienkatalog und die Gewichtung auf Grund einer spezifischen Trassenvariante festgelegt werden. Bei anderen Verfahren wurden beispielsweise die Gewichtungsvorschläge zu den Hauptkriterien unter Verschluss bis zum Vorliegen der Ergebnisse der Trassenbeurteilung aufbewahrt.
- Als Hauptkriterien für den Fachbereich „Raum und Umwelt“ wird folgender Vorschlag unterbreitet:
 - Mensch
 - Umwelt
 - Landschaft

Die Teilkriterien sind entsprechend eindeutig anzupassen.

- Die vorgeschlagenen Hauptkriterien des Kriterienkataloges entsprechen den Schutzgütern des deutschen und österreichischen UVP-Gesetzes. Lediglich

das Schutzgut „Mensch“ wurde im vorliegenden Kriterienkatalog in drei Hauptkriterien unterteilt. Die Hauptkriterien „Mensch-Raumordnung“ und „Mensch-Raumentwicklung“ gibt es u.a. deshalb, weil in Deutschland neben der UVP auch noch das Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muss. Eine grundsätzliche Abänderung der vorgeschlagenen Hauptkriterien ist daher nicht sinnvoll.

- Wir empfehlen, dass „Tabu-Kriterien“ festgelegt werden sollten. Für unser Gemeinde-gebiet ist als solches die Unversehrtheit der bestehenden Bebauung zu nennen.
 - Die „Tabu-Kriterien“ sind mit den Ausschlusskriterien, die bereits diskutiert wurden, gleichzusetzen. Ausschlusskriterien hängen vom Trassengebiet ab und können erst zu einem späteren Planungszeitpunkt vom Streckenplaner definiert werden.

4.2 Aktualisierte Fassung

Siehe Folien 15 bis 16 der beiliegenden Präsentation und Kriterienkatalog

Es werden die Änderungen im Kriterienkatalog auf Basis der Rückmeldungen aus allen bisherigen Foren-Terminen erläutert.

Diskussion

- Gewichtet man die Fachbereiche oder die Hauptkriterien nur innerhalb des Fachbereiches?
 - In den Foren wird eine Gewichtung der Hauptkriterien vorgenommen. Alle Hauptkriterien werden innerhalb des jeweiligen Fachbereichs gewichtet.
 - Zu viele Hauptkriterien sind nicht sinnvoll, da dadurch die Wirkung der einzelnen Hauptkriterien abnimmt. Nur das Schutzgut Mensch wurde in drei Hauptkriterien unterteilt, um einerseits die Anforderungen an das Raumordnungsverfahren zu erfüllen und andererseits eine differenzierte Gewichtung zu ermöglichen.
 - Weiterer Erarbeitungsprozess der Beurteilungsmethode: Nach der Festschreibung des Kriterienkatalogs werden im nächsten Schritt die Indikatoren behandelt (besprochen und ergänzt), und danach wird die Gewichtung in den Foren behandelt.

5 Einführung in das Thema „Indikatoren“ (Horst Wessiak)

Siehe Folien 17 bis 21 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion

- Wie ist die genaue weitere Vorgehensweise mit dem Kriterienkatalog? Bekommt das Büro des Streckenplaners den Kriterienkatalog, wenn es mit seiner Arbeit beginnt, oder plant es bis zur Bewertung der Trassenvarianten ohne den Kriterienkatalog? Wie verwendet das Büro des Streckenplaners den Kriterienkatalog?

- Die Arbeitsgemeinschaft des Streckenplaners steht bereits fest. Der Streckenplaner bekommt den Kriterienkatalog nach seiner Fertigstellung in den Foren und darf diesen nicht verändern. Er kennt jedoch nicht die Gewichtung der Kriterien aus den Foren. Der Streckenplaner beschäftigt sich mit den einzelnen Kriterien und nimmt Kontakt zu den Gemeinden und Interessensverbänden auf, um die lokalen Gegebenheiten zu erheben. Anschließend beginnt der Streckenplaner mit der Ausarbeitung der ersten Trassenvarianten. Neben den Kriterien und lokalen Gegebenheiten (z.B. Schutzgebiete) muss der Streckenplaner dabei auch die technischen Anforderungen wie z.B. die Trassierungsparameter berücksichtigen.
- Kann der Streckenplaner überhaupt Trassenempfehlungen ausarbeiten, wenn er auch die Trassierungsparameter berücksichtigen muss?
 - Der Streckenplaner im österreichischen Trassenauswahlverfahren des Abschnitts Kundl/Radfeld–Baumkirchen hat 17 Varianten entwickelt, obwohl er sich dabei an den Kriterienkatalog und die Trassierungsparameter halten musste. Daher gehen wir davon aus, dass der Streckenplaner trotz der lokalen Herausforderungen (enges Tal, stark besiedelter Raum, etc.) in diesem Abschnitt auch mehrere Varianten entwickeln kann.
- Die Indikatoren des Kriterienkataloges sind sowohl auf deutschem als auch auf österreichischem Staatsgebiet dieselben. Die gesetzlichen Regelungen und Grenzwerte unterscheiden sich jedoch zwischen Österreich und Deutschland. Wie geht man mit dieser Problematik im Trassenauswahlverfahren um?
 - Diese Frage bezieht sich auf die Frage der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte beim Lärm. Zum Beispiel die Lärmindizes, die bei den Indikatoren für das Teilkriterium Lärm herangezogen werden, sind unabhängig von den gesetzlichen Grenzwerten, da diese in Deutschland und Österreich unterschiedlich sind. Sie liegen deutlich unter den Grenzwerten beider Länder. Durch diese Lärmindizes ist ein relativer Vergleich der Trassenvarianten möglich. Im Rahmen der anschließenden Genehmigungsverfahren werden die jeweiligen Grenzwerte der Länder herangezogen. Da sich auch die Lärmberechnungsmodelle unterscheiden, wird hier eine Vereinheitlichung angestrebt. Auf EU-Ebene arbeitet man aktuell an einer europaweit einheitlichen Berechnungsmethode. Es könnte sein, dass das europäische Rechenmodell CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS in EUrope) bis zum Genehmigungsverfahren bereits existiert.
- In einem Artikel in der Süddeutschen Zeitung wurde vom Baubeginn 2019 geschrieben. Baubeginn 2019 ist unrealistisch, oder?
 - Von einem Baubeginn 2019 ist nicht auszugehen. Diese Aussage wurde nicht von der DB sondern im Rahmen eines parlamentarischen Abends im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin getroffen.

6 Weiteres Vorgehen und Termine

Aufgaben für die Teilnehmer:

- Durchsicht des Erstentwurfes der Indikatoren.
- Ergänzungen bzw. Änderungen, Fragen und Unklarheiten.

Es ergeht die Bitte Rückmeldungen per E-Mail: moderation@brennernordzulauf.eu bis 21. Dezember 2015 zu geben.

Termine

- 19. Januar 2016, 15:30 Uhr, Gemeinde Kiefersfelden
- 15. März 2016, 15:30 Uhr, Gemeinde Kiefersfelden

7 Abschluss

Peter Hofer, Projektleitung DB-ÖBB, verabschiedet die TeilnehmerInnen und bedankt sich für ihr Kommen und die Bereitschaft, sich weiter konstruktiv im Trassenauswahlverfahren einzubringen.

Zusammengestellt am 11.12.2015

Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 2.12.2015
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog, Version 07, Stand 25.11.2015




GEMEINDEFORUM SÜD2
2.12.2015, GEMEINDE KIEFERSFELDEN





BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbereich Wien/Innsbruck (TINW)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM


Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 2. SITZUNG 2.12.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbereich Wien/Innsbruck (TINW)



2

Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung**
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ **Allgemeine Informationen**
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Allgemeine Informationen

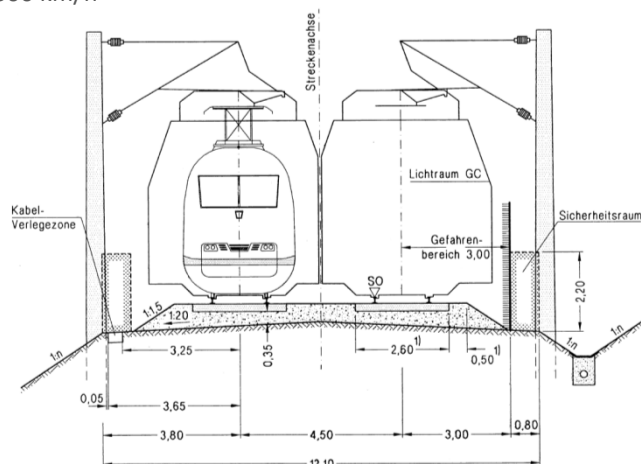
Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum

- ❖ Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke
- ❖ Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- ❖ max. Geschwindigkeit: 230 km/h
- ❖ Gleisachsabstand: 4,50 m
- ❖ max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- ❖ max. Zuglänge: 750 m
- ❖ keine Personenbahnhöfe

Allgemeine Informationen

Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

200 km/h < v_e < 300 km/h



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE
ÖBB
INFRA

Allgemeine Informationen

Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < v_e < 300 km/h

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 2. SITZUNG 2.12.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (ETW)

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE
ÖBB
INFRA

Allgemeine Informationen

Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel

Katzenbergtunnel - Südportal

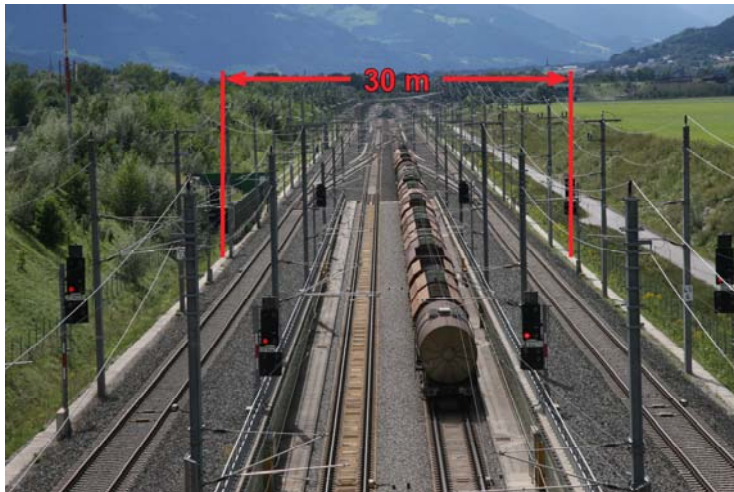
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 2. SITZUNG 2.12.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (ETW)

Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ **Kriterienkatalog**
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Kriterienkatalog

Rückmeldung Süd 2 - Gemeinde Oberaudorf (1/2)

- ❖ *Wie werden die einzelnen Fachbereiche untereinander abgewogen? Wer führt diese Abwägung durch?*
- ❖ *Welche Kriterien gelten als Ausschlusskriterien?*
- ❖ *Es wurde festgestellt, dass eine Rangfolge bzw. Gewichtung von den im Entwurf vorgeschlagenen Kriterien weitgehend nicht möglich ist, da sich Hauptkriterien gegenseitig ergänzen, überschneiden oder miteinander konkurrieren. Die Anzahl der Hauptkriterien ist deshalb zu minimieren.*
- ❖ *Ab wann ist die Minimierung erfüllt? Ab 1%? Ab 10%? Je nach Gewichtung des Kriteriums müssten die Zielformulierungen konkretisiert bzw. eindeutiger festgelegt werden.*
- ❖ *Der Fachbereich 3 sollte zum allgemeinen Verständnis im Auswahlverfahren der Gemeindeforen ohne Gewichtung in absoluten Zahlen dargestellt werden.*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Süd 2 - Gemeinde Oberaudorf (2/2)

- ❖ Die Kriterienauswahl und deren Gewichtung muss dem Entwicklungsfortschritt des Trassenauswahlprozesses ständig angepasst werden. Geänderte Trassenvorschläge müssen ggf. neu bewertet werden.
- ❖ Als Hauptkriterien für den Fachbereich 2 wird folgender Vorschlag unterbreitet:
 - Mensch
 - Umwelt
 - Landschaft
- ❖ Wir empfehlen, dass „Tabu-Kriterien“ festgelegt werden sollten. Für unser Gemeindegebiet ist als solches die Unversehrtheit der bestehenden Bebauung zu nennen.

Kriterienkatalog

Schutzgüter nach UVP-Gesetzen

Auszug deutsches UVP-Gesetz 1990

- ❖ **Menschen**, einschließlich menschliche Gesundheit
- ❖ **Tiere, Pflanzen und deren biologische Vielfalt**
- ❖ **Boden**
- ❖ **Wasser**
- ❖ **Luft**
- ❖ **Klima**
- ❖ **Landschaft**
- ❖ **Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Auszug österr. UVP-Gesetz 2000

- ❖ **Menschen**
- ❖ **Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume**
- ❖ **Boden**
- ❖ **Wasser**
- ❖ **Luft**
- ❖ **Klima**
- ❖ **Landschaft**
- ❖ **Sachgüter einschließlich der Kulturgüter**

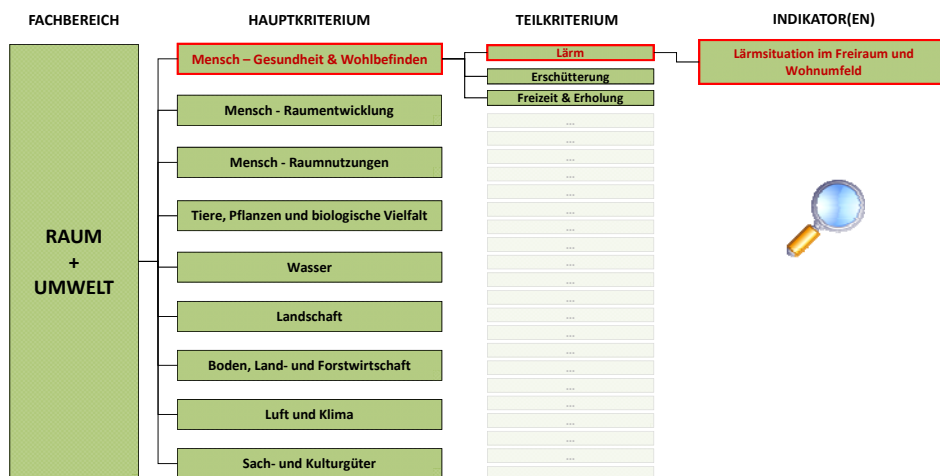
Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ **Einführung in das Thema „Indikatoren“**
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?



Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

Indikatoren und Beurteilungsmethode

❖ Indikator 1

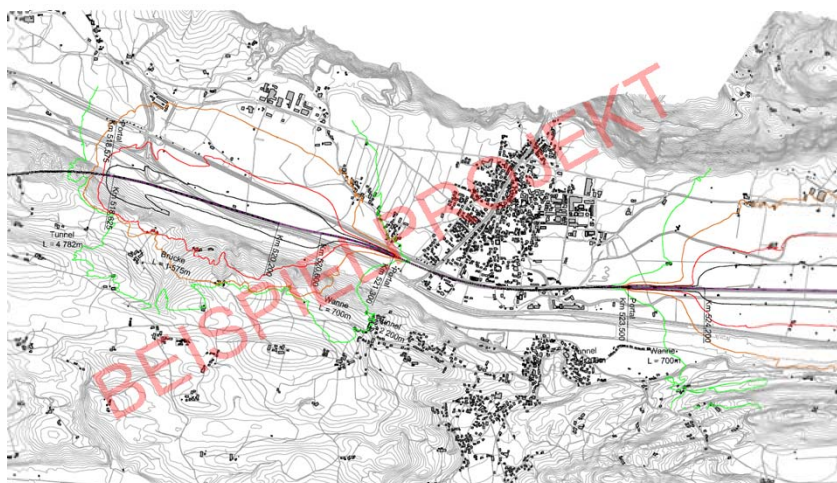
Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel $> 49\text{dB(A)}$ als Lärmindex *tags*,
unabhängig von der Widmung

❖ Indikator 2

Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel $> 45\text{dB(A)}$ als Lärmindex *nachts*,
Widmung für Wohnen

Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?



Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

- SEHR GUT** 5 entspricht vollständig / am besten den Zielen des Kriteriums
- GUT** 4 entspricht in hohem Maße den Zielen des Kriteriums, kleinere Nachteile
- DURCHSCHNITT** 3 entspricht in wesentlichen Punkten den Zielen des Kriteriums, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
- MÄSSIG** 2 wesentliche Zielen des Kriteriums nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
- SCHLECHT** 1 wesentliche Zielen des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; schwerwiegende Nachteile; bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
- ! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt

Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**

Gemeindeforum Süd2

Unsere Bitte an Sie ...

- ❖ Durchsicht des Erstentwurfes der Indikatoren
- ❖ Ergänzungen bzw. Änderungen, Fragen und Unklarheiten

Rückmeldungen bis 21. Dezember 2015 an
moderation@brennernordzulauf.eu

Gemeindeforum Süd2

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**
 - 19. Jänner 2016 (3. Sitzung)
 - 15. März 2016 (4. Sitzung)



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wintersemester (FKW)

