

# Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

## Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### Protokoll

Thema:	5. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd - Zusatzsitzung
Datum/Uhrzeit:	02.05.2018, 18:30 bis 21:00 Uhr
Ort:	Trauzimmer der Stadt Kolbermoor, Rathaus Kolbermoor
Teilnehmende (ohne Titel)	Anton Wallner, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach Manfred Büttner, Wirtschaft, Bad Feilnbach Peter Kloo, Erster Bürgermeister, Kolbermoor Dagmar Levin, Stellvertreterin, Kolbermoor Dieter Börner, Arbeitskreis Verkehr, Kolbermoor Marina Hunklinger, Wirtschaft, Kolbermoor Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf Martin Grießer, stellvertretend für Josef Gilg, Landwirtschaft, Rosenheim Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim Hermann Biehler, Bürgerinitiative / Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen), Rosenheim Christian Tradler, DB Netz AG Eva Böss, Externe Expertin ETB Horst Wessiak, Externer Experte ETB Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN Ralf Eggert, IFOK Rebecca Ruhfaß, IFOK

---

## Agenda

1. Begrüßung
2. Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
  - a. **Status Kriterienkatalog (Fortsetzung vom 11.4.)**
3. Abschluss

---

### 1. Begrüßung

Ralf Eggert, der Moderator von der IFOK GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur Zusatzsitzung. Er dankt der gastgebenden Gemeinde Kolbermoor, dass die Zusatzsitzung heute hier stattfinden kann. Dagmar Levin, Dritte Bürgermeisterin der Stadt Kolbermoor, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde und betont, dass die Stadt Kolbermoor gerne in ihre Räumlichkeiten einlädt.

Ralf Eggert erinnert daran, dass in der regulären fünften Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd die Geschäftsordnung abgeschlossen wurde, die abschließende Diskussion zum Kriterienkatalog aber noch aussteht. Er berichtet, dass die Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering im Vorfeld schriftlich Kritik an der Zusatzsitzung und am Zeitplan für die Beteiligung geäußert haben. Mit Ausnahme von Bernhard Huber, Rohrdorf, haben sich die Mitglieder aus diesen Gemeinden aus unterschiedlichen Gründen von der Sitzung abgemeldet. Es wurde dennoch entschieden, dass die Sitzung stattfinden soll, um die nächste Sitzung vorzubereiten. Ziel ist, die Themen mit den Anwesenden zu diskutieren, um bereits einen Teil des Diskussionsbedarfs abzudecken und die sechste Sitzung am 16.5.2018 zu entlasten.

Es folgt eine kurze **Diskussion zur Gesprächskultur im Forum und zur Sinnhaftigkeit einer Zusatzsitzung.**

- Dagmar Levin und mehrere weitere Mitglieder befürchten, dass am 16.5.2018 die Inhalte aus der Zusatzsitzung wiederholt werden müssen und kritisieren, dass durch Nichtanwesenheit das Dialogverfahren blockiert werde. Dagmar Levin erinnert daran, dass bereits in der Dezembersitzung gerade die Projektgegner (*siehe zur Bezeichnung „Projektgegner“ die angehängte Stellungnahme der BI Riedering – brenna tuats*) nicht erschienen seien, woraufhin dann Inhalte wiederholt wurden.
- Christian Tradler berichtet, dass viele für diese Zusatzsitzung abgesagt und die Erwartung geäußert haben, dass in der sechsten Sitzung am 16.5.2018 an das Ende der regulären fünften Sitzung am 11.4.2018 angeknüpft wird. Er betont jedoch, dass die Ergebnisse aus dieser Zusatzsitzung mit in die sechste Sitzung genommen werden.
- Dagmar Levin äußert, dass die Zusatzsitzung demnach hätte abgesagt werden sollen.
- Bernhard Huber weist darauf hin, dass schon bei der Ankündigung des Zusatztermins in der fünften Sitzung einige Mitglieder darauf hingewiesen haben, dass sie zu dem Termin keine Zeit hätten. Daraufhin äußert Dagmar Levin, dass von einigen der Zusatztermin grundsätzlich abgelehnt wurde.

## Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Christian Tradler ermutigt die Mitglieder dazu, die Ergebnisse aus der heutigen Zusatzsitzung in die Diskussion am 16.5.2018 einzubringen.
- Ralf Eggert appelliert dafür, mit der heutigen Zusatzsitzung zu versuchen, die Diskussion in der sechsten Sitzung abzukürzen und diese vorzubereiten.

Dann berichtet Ralf Eggert kurz aus der fünften Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Nord am 12.4.2018. Das Gemeindeforum Rosenheim Nord hat der Aufnahme eines Teilkriteriums 1-1-3 Bündelungspotential (entsprechend der Vereinbarung im Gemeindeforum Rosenheim Süd) zugestimmt. Im Gemeindeforum Rosenheim Nord ist die Diskussion des Kriterienkatalogs so weit abgeschlossen. Über die Ergänzungen aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd soll entschieden werden, sobald diese vorliegen. Das Gemeindeforum Rosenheim Nord hat außerdem die Geschäftsordnung aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd erhalten und wird nun entscheiden, die eigene Geschäftsordnung zu behalten oder die Geschäftsordnung aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd zu übernehmen.

### Sonstige Fragen

- Dr. Hermann Biehler fragt, wann es eine Verkehrsprognose für den Brenner-Nordzulauf geben soll.
  - Christian Tradler äußert, dass seiner Information nach der Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) ergangen ist und im Herbst eine Prognose vorliegen soll. Er betont, dass die Prognose Sache des BMVI ist und die DB keinen Einfluss darauf hat.
  - Ralf Eggert ergänzt, dass das Datum, zu dem Zahlen vorliegen sollen, beim BMVI bereits mehrfach verschoben wurde.
- Dr. Hermann Biehler fragt, ob die Informationen in den Medien über die Reaktivierung einer Verladestation für die rollende Landstraße an der Strecke (bzw. im weiteren Kontext) zutreffend sind. Dieter Börner fragt, ob sich eine solche Station in Raubling anbieten würde.
  - Christian Tradler antwortet, dass ein Ergebnis des Brennergipfels eine Untersuchung der Wiederaufnahme der rollenden Landstraße (in Deutschland) war. In Raubling ist keine solche Verladestation geplant.
- Dr. Hermann Biehler fragt nach dem Stand bei der Trassenpreissenkung. Laut Medienberichten sei diese um ein Jahr (von 2018 nach 2019) verschoben worden.
  - Christian Tradler äußert, dass er dazu auch nur Informationen aus der Presse kennt, nach denen sich die Trassenpreissenkung um ein Jahr verschieben soll.

---

## 2. Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog (Fortsetzung vom 11.4.)

Eva Böss zeigt am Beginn einen Vorschlag für den überarbeiteten Kriterienkatalog (*siehe Folien 4-7 in der beigefügten Präsentation*), den das Expertenteam ETB (Eva Böss und Horst Wessiak) auf der Grundlage der verschiedenen Anregungen und bereits diskutierter Punkte vorbereitet hat.

- Das Teilkriterium 1-1-3 „Bündelungspotentiale“ wurde aufgenommen.
- Das Teilkriterium 1-2-2 wurde in „Energiebedarf“ geändert und beim dazugehörigen Indikator „(Traktion)“ ergänzt.
- Beim Teilkriterium 1-4-3 „Bauzeit und Bauabwicklung“ wurde bei den Indikatoren „Grobkonzept Bauphase“ ergänzt, was bedeutet, dass an Hand des Grobkonzeptes die dort bisher schon angeführten 3 Indikatoren bewertet werden.
- Bei den Teilkriterien 2-3-1 „Siedlung (Wohnen)“ und 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ wurde jeweils „inkl. Gemeinbedarfsflächen“ ergänzt, um zum Ausdruck zu bringen, dass hier auch die Gemeinbedarfsflächen erfasst werden.
- Bei den Teilkriterien 2-3-1- und 2-3-2 wurde beim 1. Indikator „Flächeninanspruchnahme“ jeweils „ohne Tourismusbetriebe“ eingefügt, da ein neues Teilkriterium 2-3-3 „Tourismus“ mit drei Indikatoren eingefügt wurde und hier keine Doppelerfassung sein soll.
- Bei den Teilkriterien 2-3-1 und 2-3-2 wurde beim 2. Indikator „Trennwirkung und Umwegeaufwände“ jeweils „in der Bauphase für Großbaustellen und nach Fertigstellung“ eingefügt.
- Beim Teilkriterium 2-3-2 wurde ein 3. Indikator „Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)“ eingefügt.
- Beim Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächengewässer“ wurde der Indikator „Ausmaß von Gewässerverlegungen“ um „und Verrohrungen“ ergänzt.
- Aufgrund der Änderung der UVP-Gesetzgebung wurde ein neues Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ mit dem Teilkriterium „Flächenverbrauch“ für den obertägigen Flächenverbrauch mit zwei Indikatoren aufgenommen.

Dann erläutert sie die Vorschläge des Expertenteams im Einzelnen und stellt sie zur Diskussion. Die Diskussion wird hier thematisch gegliedert (Themen gefettet) wiedergegeben.

### **Ergänzungen zum Teilkriterium 2-2-1 „Raumentwicklung“ (siehe Folie 9)**

- Eva Böss berichtet, dass von den 3 Gemeinden Rohrdorf/Stephanskirchen/Riedering im Vorschlag vom 13.3.2018 angeregt wurde, beim Teilkriterium 2-2-1 Raumentwicklung das weitere Ziel „*Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten*“ aufzunehmen. Als Ziel ist hier die „Minimierung der Beeinträchtigung“ definiert, als Indikator – zur Ermittlung der Zielerfüllung – die „Übereinstimmung mit überregionalen und regionalen sowie mit örtlichen Entwicklungszielen“ angeführt. Die „Übereinstimmung“ kann, rein methodisch, nicht zusätzlich auch noch als „Ziel“ formuliert werden.  
Zudem wurde der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als weiterer Indikator vorgeschlagen. Der BVWP ist jedoch die Planungsgrundlage und kann damit nicht ein einzelner Indikator sein.
- Christian Tradler geht in diesem Kontext auf die in früheren Sitzungen diskutierte Frage von Christian Praxl ein, ob mögliche Nordostvarianten Teil des BVWP sind. Dies wurde im Lenkungskreis am 17.4.2018 diskutiert. Es bestand Konsens über die rechtliche Verpflichtung, alle möglichen sich aufdrängenden Varianten von A nach B zu untersuchen.
- Bernhard Huber fragt, warum die Vorgabe aus dem BVWP, ein drittes und viertes Gleis zu bauen, als zwingend angesehen wird, die Formulierung „Westumfahrung Rosenheim“ aber nicht.
  - Daraufhin äußert Peter Kloo, dass der BVWP eine abstrakte Beschreibung ist und zudem in regelmäßigen Abständen angepasst wird. Die Formulierungen müssen angepasst werden, wenn es neue Erkenntnisse gibt. Es sollte deshalb nicht dogmatisch an einer Formulierung festgehalten werden.
  - Christian Tradler erklärt, dass aufbauend auf dem BVWP das Trassenauswahlverfahren durchgeführt und anschließend mehrere mögliche Trassen vertieft geprüft werden. Für eine oder ggf. mehrere Vorzugstrassen wird anschließend das Raumordnungsverfahren (ROV) eingeleitet. In diesem Verfahren wird sich die Raumordnungsbehörde u.a. davon überzeugen, dass alle sich aufdrängenden Varianten in der Planung untersucht wurden. Als weiterer Verfahrensschritt folgt eine Befassung der Planung im Bundestag. Ergebnis dieser Befassung kann sowohl eine Bestätigung der Vorschlagsvariante sein, als auch der Auftrag für weitere Untersuchungen oder die Entscheidung für eine andere, ggf. aufwändigere Trassenführung. Darauf aufbauend kann das BMVI den Planungsauftrag präzisieren. Im Planfeststellungsverfahren (PFV) muss nachgewiesen werden, dass alle möglichen, sich aufdrängenden Trassenvarianten untersucht wurden, um Abwägungsmängel auszuschließen.

- Dieter Börner äußert, die Frage von Bernhard Huber sei berechtigt, es gebe aber keinen Grund, warum die Trasse per se westlich von Rosenheim verlaufen sollte.
  - Horst Wessiak erklärt, dass das Projekt im BVWP beschrieben ist. In der Karte zur Darstellung im Projektdossier (siehe PRINS: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-009-V03/2-009-V03.html>) und in der „Beschreibung der Maßnahme“ (siehe BVWP 2030, S. 168: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile)) taucht die „Westumfahrung Rosenheim“ in Klammer gesetzt auf. Dies ist jedoch eine Vereinfachung, da die Trasse erst im weiteren Planungsprozess des Trassenauswahlverfahrens gefunden wird. (Anmerkung: Zur „Beschreibung der Maßnahme“ ist im BVWP unter der Fußnote 2 auf S. 176 vermerkt: „Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.“). Er stimmt Christian Tradler zu, dass ein Planungsmangel begangen wird, wenn nicht alle möglichen, sich aufdrängenden Trassenvarianten dargestellt und geprüft wurden. Die Regierung von Oberbayern prüft im ROV alle Varianten und stellt dann fest, welche die raumverträglichste ist.
- Ralf Eggert fragt zum vorgeschlagenen Indikator „BVWP“, ob es für alle nachvollziehbar ist, dass der BVWP kein Indikator sein kann, weil er die Planungsgrundlage darstellt.

**Ergebnis:** Die Anwesenden stimmen zu, dass der „BVWP“ kein Indikator sein kann.

### **Neues Teilkriterium 2-2-2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“**

(Siehe Erläuterung auf Folie 10)

- Eva Böss berichtet, dass von Helmut Cybulska angeregt wurde, ein separates Teilkriterium 2-2-2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“ mit dem Ziel „Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit für den Raum“ und den beiden Indikatoren „Leistungsfähigkeit des künftigen Schienennetzes für den Nahverkehr und für den Personenfernverkehr“ aufzunehmen. Dies ist aus Sicht des Expertenteams nicht erforderlich.
- Aufgrund des Arguments des Expertenteams, dass die Leistungsfähigkeit der NBS bereits jetzt beim TK 1-2-1 „Leistungsfähigkeit“ als Ziel formuliert ist („hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb“) wird über die Aspekte der „Leistungsfähigkeit“ diskutiert.
- Peter Kloo spricht sich dafür aus, die Leistungsfähigkeit auch für den Personennahverkehr zu nennen.
- Horst Wessiak erklärt, dass durch das Projekt Güterverkehr auf die Neubaustrecke verlagert wird. Dadurch kann auf der Bestandsstrecke die Möglichkeit für einen verbesserten Nahverkehr geschaffen

werden. Prognosen über die Umsetzung können jedoch nicht gemacht werden, weil es dazu einer politischen Entscheidung bedarf.

- Christian Tradler erläutert die Leistungsfähigkeit (*Wie viele Züge können fahren?*) anhand der drei zugeordneten Indikatoren „Streckenkapazität“, „Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen“ und „Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik“ (*siehe Kriterienkatalog oder Folie 4 in der beigefügten Präsentation*). Die Leistungsfähigkeit hängt von der Trassierung selbst und von den Verknüpfungsstellen ab. Der Betrieb (*Wie viele Züge fahren tatsächlich?*) hängt auch davon ab, welche Verkehrsleistungen bestellt werden. Darüber gibt es aber in dieser frühen Projektphase noch keine Informationen. Das betrifft sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr, sowie den Güterverkehr.
- Dr. Hermann Biehler schließt daraus, dass das Gemeindeforum nur über die Leistungsfähigkeit, aber nicht über die Nutzung entscheiden kann. Er appelliert daraufhin dafür, dass sich die Bürger und die Bürgermeister der Region in der Politik dafür stark machen, dass aus dem Projekt auch ein besserer Personennahverkehr resultieren soll. Gerade, da die Region mit dem Brenner-Nordzulauf Belastungen auf sich nimmt, sollte sie auch davon profitieren.
- Wolfgang Janhsen weist darauf hin, dass die Neubaustrecke ohne Haltepunkte vorgesehen ist. Dementsprechend bliebe der Personennahverkehr auf der Bestandsstrecke. Es hat aus seiner Sicht daher keinen Sinn, nur die Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke zu bewerten. Stattdessen sollte die Wechselwirkung zwischen Bestand und Neubaustrecke betrachtet werden. Er fragt, ob der Kriterienkatalog und damit auch die Leistungsfähigkeit auch auf eine Variante ohne Aus-/Neubau (Nullvariante) angewendet wird. So könnte abgeschätzt werden, ob sich ein Aus-/Neubau in Hinblick auf Kosten und Nutzen lohnt.
  - Christian Tradler erläutert, dass eine rein mittelfristige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus unternehmerischer Sicht, aufgrund des größeren Projektkontextes nicht maßgeblich sein kann: Der Brenner-Nordzulauf ist ein Teil des Scan-Med-Korridors, des bedeutendsten Korridors im Europäischen Kernnetz (TEN-V-Netz). Eine der Engstellen des Scan-Med-Korridors ist der Brenner – deshalb wurden bereits vor 40 Jahren Vereinbarungen zwischen den betroffenen Ländern getroffen und bereits viele Milliarden Euro für den Brennerbasistunnel vergeben. Wenn die Kapazität des nördlichen Zulaufs nicht auf 400 Züge am Tag (Bestandsstrecke und Neubaustrecke) erhöht wird, dann ist der Brennerbasistunnel sinnlos. Dafür wurde die Planung des 3. und 4. Gleises am Brenner-Nordzulauf mit dem BVWP vom Gesetzgeber beauftragt.

- Wolfgang Janhsen äußert, dass das Kriterium Leistungsfähigkeit nur dann sinnvoll ist, wenn es auf beide Trassen (Bestand und Neubau) und beide Verknüpfungsstellen bezogen wird.
- Christian Tradler erläutert, dass bei den Verknüpfungsstellen viele Aspekte, wie beispielsweise die Geschwindigkeiten, die Höhenfreiheit, die Lage der Verknüpfungsstelle eine Rolle spielen. Allgemein gilt: je leistungsfähiger die Neubaustrecke ist, desto mehr kann die Bestandsstrecke entlastet werden. Es kann jedoch keine verlässlichen Aussagen darüber geben, was auch bestellt wird.
- Horst Wessiak ergänzt, dass sowohl die Leistungsfähigkeit der Strecke selbst als auch die Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen betrachtet wird. Wenn die Verknüpfungsstelle mit der Abzweigweiche nur für niedrige Geschwindigkeiten ausgelegt wäre, dann würde das die Gesamtleistungsfähigkeit des Systems beeinträchtigen. Ziel ist die möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems.
- Ralf Eggert fasst das Anliegen der Mitglieder zusammen: Die Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke spielt zwar eine Rolle, für die Bürger vor Ort kommt es jedoch darauf an, dass durch das Projekt der Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) verbessert wird. Es besteht unter den Mitgliedern die Sorge, dass der Güterverkehr steigt und der Personenverkehr dadurch eher beeinträchtigt wird. Die Frage ist, ob im Kriterienkatalog das Ziel berücksichtigt werden kann, mehr Kapazität für Personenverkehr zu schaffen.
  - Daraufhin erklärt Horst Wessiak, dass das Ziel sei, eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu erreichen. Am Beispiel des Abschnitts Innsbruck-Kundl/Radfeld stellt er eine mögliche Auswirkung von zusätzlichen Kapazitäten auf der Neubaustrecke für den Personennahverkehr vor. Dort fährt nun der Güterfernverkehr auf der Neubaustrecke. Auf der Bestandsstrecke konnte durch die damit verbundene Entlastung eine neue S-Bahnlinie eingerichtet werden. Es braucht jedoch politischen Willen, um Verkehre von der Bestands- auf die Neubaustrecke zu lenken und so die zusätzlich geschaffenen Kapazitäten so zu nutzen, dass die Region davon profitiert.
- Dagmar Levin und Wolfgang Janhsen sprechen sich dafür aus, im Kriterienkatalog dennoch die unterschiedlichen Verkehre (Güter und Personen) und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten sowie die Wechselwirkung zwischen Neubaustrecke und Bestand zu berücksichtigen.
  - Christian Tradler antwortet, dass die Nutzung nicht vorab bewertet werden kann, da die Bestellungen nicht vorausgesehen werden können. Die Aufgabe in Bezug auf Kapazitäten besteht

darin, aus der Vorgabe einer Neubaustrecke mit zwei Verknüpfungsstellen zum Bestand die höchstmögliche Leistungsfähigkeit zu erreichen.

- Bernhard Huber fragt, ob es so gedacht ist, dass der schnelle Güter- und Personenverkehr auf der Neubaustrecke durchfährt und der langsame Verkehr (Regionalverkehr) auf dem Bestand bleibt.
  - Horst Wessiak stimmt grundsätzlich zu. Er erläutert, dass z.B. ein Fernverkehr, der in Kufstein oder in Rosenheim hielte, bis zur nächsten Verknüpfungsstelle auf der Bestandsstrecke bleiben müsste und dann wieder auf die Neubaustrecke wechseln könnte. Überwiegend kann der Güter- und der schnelle Personenverkehr aber die Neubaustrecke nutzen. Da der Güterverkehr in der Regel eher nachts und der schnelle Personenverkehr eher am Tag fährt, werden diese Verkehre entmischt und die Leistungsfähigkeit ist mit entsprechender Betriebsqualität auch tatsächlich gegeben.
- Dagmar Levin spricht sich dafür aus „Verstärkung und Ausbau des Personenverkehrs“, d.h. des Personennahverkehrs und des Personenfernverkehrs, im Kriterienkatalog aufzunehmen. Eine politische Willensbekundung kann davon unabhängig erfolgen.
  - Peter Kloo schlägt daraufhin vor, im Kriterienkatalog eine Schätzung zum Personenverkehr aufzunehmen (wie viel könnte bestellt werden?).
  - Horst Wessiak und Eva Böss kündigen an, zu überlegen, wie der Aspekt Personenverkehr im Kriterienkatalog berücksichtigt werden kann.
  - Dr. Hermann Biehler stimmt zu, dass geprüft werden sollte, ob Personenverkehr in den Kriterienkatalog aufgenommen werden kann. Er gibt jedoch zu bedenken, dass darauf aufbauend wahrscheinlich keine Differenzierung der Trassen möglich ist.
- Dr. Hermann Biehler schlägt vor, im Gemeindeforum Themen zu sammeln, zu denen es Forderungen aus der Region an die (Bundes-)Politik gibt. Dazu gehört, dass die Region nicht vom überregionalen Personenverkehr abgehängt werden sollte.
- Ralf Eggert stimmt dem Vorschlag zu und fasst zusammen.

**Ergebnis:** Themen für die Politik sollen künftig gesammelt werden. Unabhängig davon schauen Horst Wessiak und Eva Böss bis zum 16.5.2018, ob und wie der Personenverkehr im Kriterienkatalog berücksichtigt werden kann.

### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-3-1 Siedlung (Wohnen) und zu den Teilkriterien 1-4-3 und 2-3-2**

*(Siehe Folie 11)*

- Eva Böss stellt die Anregung vor, beim Teilkriterium 2-3-1 den Indikator „Trennwirkung und Umwegaufwände“ um „in der Bauphase und nach Fertigstellung“ zu ergänzen. Diese Anregung wird aufgegriffen. Aus Sicht des Expertenteams sollte dementsprechend beim Teilkriterium 1-4-3 „Bauzeit und Bauabwicklung“ ergänzt werden, dass sich die Bewertung der drei Indikatoren auf ein dafür zu erstellendes Grobkonzept für die Bauphase stützt. Dementsprechend wird bei den Teilkriterien 2-3-1 „Siedlung (Wohnen)“ und 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ beim 2. Indikator „Trennwirkung und Umwegaufwände“ jeweils ergänzt werden „gemäß Grobkonzept für Bauphase und Betriebsphase“.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

### **Neues Teilkriterium 2-3-4 Gemeinbedarfsflächen *(siehe Folie 12)***

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, ein neues Teilkriterium 2-3-4 „Gemeinbedarfsflächen“ mit Ziel „Minimierung der Beeinträchtigung“ und dem Indikator „Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen)“ aufzunehmen. Sie erläutert, dass Gemeinbedarfsflächen im Rahmen der Grundlagenermittlung ohnehin bei Siedlung (Wohnen) und auch bei „Industrie und Gewerbe“ berücksichtigt werden. Aus Sicht des Expertenteams wird vorgeschlagen der Anregung nachzukommen und in der Bezeichnung der Teilkriterien 2-3-1 „Siedlung (Wohnen)“ und 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ jeweils zu präzisieren: „Siedlung (Wohnen) inkl. Gemeinbedarfsflächen“ und „Industrie und Gewerbe inkl. Gemeinbedarfsflächen“.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf

### **Neues Teilkriterium 2-3-5 Produktionsprozesse *(siehe Folie 13)***

- Eva Böss berichtet, dass vorgeschlagen wurde, ein Teilkriterium 2-3-5 „Produktionsprozesse“ mit Ziel „Minimierung der Beeinträchtigung“ und den Indikatoren „Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen auf Produktionsprozesse“ und „Qualitative Beurteilung von elektromagnetischen Feldern“ aufzunehmen. Sie erläutert, dass Erschütterungswirkungen bereits beim Teilkriterium 2-1-2 behandelt werden. Dort werden alle in Frage kommenden Objekte, nicht nur Wohngebäude, sondern auch Betriebsanlagen erfasst und hinsichtlich der Sensibilität der Nutzung beurteilt. Die Erschütterungsauswirkungen werden unter Berücksichtigung der Nutzungssensibilität der Objekte qualitativ beurteilt.

Sie führt weiters aus, dass bei Elektromagnetischen Feldern die Grenzwerte der 26. BImSchV einzuhalten sind.

- Dieter Börner fragt, wie berücksichtigt wird, dass z.B. PCs in der Nähe der Trasse ausfallen könnten. Das darf gerade bei Betrieben in der Nähe der Trasse nicht vorkommen.
- Wolfgang Janhsen merkt an, dass die Sensibilität von Anlagen nicht (beispielsweise in Katastern) erfasst wird. Betriebe, die heute weit weg von Trassen liegen, haben keine Kenntnis darüber, welche Sensibilitäten bestehen. Er betont, dass je nach Art des Betriebs auch unterhalb der Grenzwerte Probleme mit Erschütterungen oder elektromagnetischen Feldern auftreten könnten. Es ist demnach ein Unterscheidungsmerkmal für die Trassenfindung, ob besonders sensible Betriebe von einer Variante betroffen wären.
  - Horst Wessiak erläutert, dass die möglichen Erschütterungsauswirkungen einer Trassenvariante mit den Karten zur Bebauung verschnitten werden. Die Betriebe, die dabei betroffen wären, werden in der Vorplanung erfasst und es wird ermittelt, was dort produziert wird bzw. ob hier eine besondere Sensibilität gegenüber Erschütterungen besteht. Beispielsweise wurde in der Nähe von Schwaz bei der Neubaustrecke im Unterinntal, die unmittelbar an den Werksanlagen der Firma Tyrolit vorbeiführt und deren Produktionsanlagen auf Erschütterungen empfindlich reagieren, diese Sensibilität erfasst und wurden entsprechende Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Planfeststellungsverfahren werden solche Themen dann im Detail behandelt und die entsprechenden Vorkehrungen detailliert geplant und getroffen.
  - Christian Tradler erklärt, dass es in Bezug auf elektromagnetische Felder keine Probleme gibt, wenn bei der Planung der Oberleiterleitung Regellösungen (Oberleitungsstandartkonfigurationen) angewandt werden. Die Regellösungen sind durch das EBA geprüft, als verträglich bewertet und freigegeben. Nur für Sonderlösungen sind spezielle Nachweise erforderlich.
  - Ralf Eggert fasst zusammen: Im Planfeststellungsverfahren wird die Betroffenheit geprüft und es müssen dazu erforderliche Lösungen auf Kosten der DB umgesetzt werden. Da standardmäßig keine Daten über die Sensibilitäten aller Betriebe bezüglich elektromagnetischer Felder vorliegen, kann die Sensibilität der Betriebe bezüglich elektromagnetischer Felder jedoch nicht als Kriterium zur Trassenauswahl dienen. Eine Vorab-Erhebung wäre sehr aufwändig und dabei wenig zuverlässig.

- Manfred Büttner fragt, warum nicht bei den Gemeinden nachgefragt wird, welche Unternehmen sensibel sein könnten. Er betont, dass nicht nur IT-Unternehmen, sondern auch Unternehmen mit empfindlichen Produktionsmaschinen betroffen sein könnten.
  - Christian Tradler versichert, dass kein Unternehmen am Ende tatsächlich beeinträchtigt wird: Wenn im Planfeststellungsverfahren (PFV) deutlich wird, dass ein Unternehmen beeinträchtigt werden könnte, dann müssen auf Kosten der DB entsprechende bauliche Maßnahmen getroffen werden. Sobald sich die Planungen für die Trasse konkretisieren, wird betrachtet, welche Betriebe betroffen sein könnten.
- Wolfgang Janhsen spricht sich dafür aus, bei den beiden Indikatoren zum Hauptkriterium 2-1-2 „Erschütterungen“ (*siehe Kriterienkatalog oder Folie 13*) deutlich zu machen, was mit „Objekten“ gemeint ist.
- **Ergebnis:** Horst Wessiak und Eva Böss erarbeiten einen Vorschlag, „Objekte“ jeweils zu konkretisieren.

#### **Neues Teilkriterium 2-4-3 Lebensraumvernetzung** (*siehe Folie 14*)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, ein Teilkriterium 2-4-3 „Lebensraumvernetzung“ mit dem Ziel „Minimierung der Beeinträchtigung“ und dem Indikator „Zerschneidung / Barriere-wirkung von/auf Lebensraumkomplexe und größere unzerschnittene Bereiche“ aufzunehmen. Lebensraumvernetzung ist Bestandteil des TK 2-4-2 „Tier- und Pflanzenlebensräume“, größere unzerschnittene Bereiche sind beim Teilkriterium 2-6-1 „Landschaftsbild“ abgebildet.
- Bernhard Huber fragt, wie die Zerschneidung von Jagdbögen berücksichtigt wird. Er äußert, dass, wenn aufgrund von Zerschneidung ein Jagdbogen nicht mehr nutzbar ist, auch die durch die Jagd erzielte Pflegewirkung wegfällt. Er spricht sich dafür aus, diesen Aspekt im Kriterienkatalog abzubilden.
  - Dr. Hermann Biehler sieht dies als gerechtfertigtes Anliegen.
  - Eva Böss erklärt, dass „die Jagdwirtschaft in der Umweltverträglichkeitsprüfung UVP nicht gesondert berücksichtigt wird. Es werden jedoch „Tiere“ und „Landschaft“ und somit auch eine mögliche Landschaftszerschneidung betrachtet. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen durch eine Barrierewirkung (z.B. Wildtierpassagen) müssen jedenfalls entsprechend den Vorgaben aus diversen Richtlinien etc. entwickelt werden.
  - Martin Grießer merkt an, dass eine oberirdische Trasse stärkere Auswirkungen auf das Wild hat als ein Tunnel.
- Ralf Eggert stellt zur Konkretisierung fest, dass es Bernhard Huber um das Jagdrevier geht.

- Dieter Börner merkt dazu an, dass Jagdbögen neu zugeschnitten werden können, wenn sie durch eine Trasse zerschnitten werden.
- Martin Grießer äußert, dass dadurch eine Beeinträchtigung für den Jäger (Wildschäden, Umwege) entstehen kann.
- Christian Tradler erklärt, dass die Zerschneidung der Landschaft (auch Wald und landwirtschaftliche Flächen) bereits berücksichtigt wird. Eine Trasse, die weniger Landschaft zerschneidet, hat auch geringere Auswirkungen auf die Jagdbögen.
- Bernhard Huber schlägt vor, das Wild beim Hauptkriterium 2-4 „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ zu erfassen.
  - Eva Böss erklärt daraufhin, dass die Zerschneidungswirkung dort bereits in den Indikatoren für das Teilkriterium 2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume erfasst ist (*siehe Folie 14*). Alle sich daraus ergebenden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind im Vorhaben selbst bereits integriert. Dazu gehört auch, dass das Wild wechseln können muss und Querungsmöglichkeiten dementsprechend vorab zu berücksichtigen sind. Das jagdwirtschaftliche Interesse und eine eventuelle Zerschneidung von Jagdbögen wird derzeit jedoch nicht berücksichtigt.
  - Ralf Eggert präzisiert, dass es nach der UVP und dem Kriterienkatalog unerheblich ist, ob bei einer Zerschneidung eines Waldstückes ein Jagdbogen oder zehn Jagdbögen durchschnitten werden. Die Zerschneidung des Waldes selbst hat jedoch Auswirkungen auf die Bewertung.
- Martin Grießer und Bernhard Huber sprechen sich dafür aus, die wirtschaftliche Beeinträchtigung des Jagdpächters mitaufzunehmen.
  - Eva Böss schlägt vor zu prüfen, ob dieser Aspekt beim Hauptkriterium 2-9 „Sach- und Kulturgüter“ aufgenommen werden kann.
  - Wolfgang Janhsen schlägt vor, die Jagdreviere wie landwirtschaftlich genutzte Flächen zu behandeln. Auch diese können neu eingeteilt werden, wenn die Bewirtschaftung der ursprünglichen Flächen durch Zerschneidung unwirtschaftlich wird.
  - Christian Tradler merkt an, dass die wirtschaftliche Beeinträchtigung der Jagdpächter eine Sache der Entschädigung und nicht der Trassenauswahl ist. Die Vorschlagstrasse soll in Bezug auf Kriterien die beste sein, die die Allgemeinheit betreffen. Wenn ein einzelner Jäger einen Schaden hat, dann wird er für diesen entschädigt.
  - Dagmar Levin und Martin Grießer widersprechen dieser Aussage und fordern, dass die Minderung des Ertrags des Jagdbogens im Kriterienkatalog abgebildet werden sollte.

- Peter Kloo fügt hinzu, dass der Wegfall der durch die Jagd erzielten Pflegewirkung, wenn ein Jagdbogen nicht mehr wirtschaftlich ist, einen Schaden für die Allgemeinheit darstellt.
- **Ergebnis:** Horst Wessiak und Eva Böss erarbeiten einen Vorschlag, wie die Zerschneidung von Jagdbögen berücksichtigt werden könnte. Die Anwesenden stimmen zu, dass die Zerschneidung allgemein sowie und die Lebensraumvernetzung bereits abgedeckt sind.

#### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“ (siehe Folie 15)**

- Eva Böss berichtet, dass zum Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“ angeregt wurde, einen zusätzlichen Indikator „Ausmaß von Gewässerverrohrungen“ aufzunehmen. Aus Sicht des Expertenteams könnte beim bestehenden Indikator „Ausmaß von Gewässerverlegungen“ ergänzt werden: „und Gewässerverrohrungen“
- Manfred Büttner fragt, warum eine Ergänzung des bestehenden Indikators vorgenommen werden soll, anstatt einen neuen Indikator aufzunehmen.
  - Horst Wessiak erklärt, dass eine Gewässerverrohrung nur im absoluten Ausnahmefall vorgenommen wird, da Gewässerverrohrungen in der Regel nicht machbar bzw. nicht genehmigungsfähig sind. Nach der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) darf keine größere Verrohrung vorgenommen werden. Im Vergleich zu einer Gewässerquerung ist eine Gewässerverlegung ein sehr viel bedeutenderer Eingriff und daher mit einem getrennten Indikator erfasst. In der frühen Planungsphase ist aber schwer abzuschätzen, ob an einer kritischen Stelle eine Verlegung oder in Ausnahmefällen eine Verrohrung in Frage kommt. Es erscheint daher nicht sinnvoll, die Gewässerverrohrung als eigenen Indikator anzuführen. Stattdessen sollten Verlegung und Verrohrung zusammengefasst werden. Eine Variante, bei der sich abzeichnet, dass eine Verrohrung notwendig ist, würde dann bei diesem gemeinsamen Indikator schlecht abschneiden.
- Da sich einige Mitglieder, darunter Manfred Büttner, dafür aussprechen, dennoch einen eigenen Indikator zu bilden, schlägt Horst Wessiak vor, einen neuen Indikator „Ausmaß von Gewässerverrohrungen“ aufzunehmen. Sollte aber in der Trassenbewertung sich herausstellen, dass es keine Verrohrungen gibt und daher alle Varianten hier gleich gut bewertet würden, wird dieser Indikator dann aber nicht einbezogen.

- **Ergebnis:** Die Anwesenden stimmen zu, dass ein neuer Indikator „Ausmaß von Gewässerverrohrungen“ aufgenommen, aber nur dann in die Trassenbewertung einbezogen wird, wenn er für die Varianten unterschiedlich bewertet wird.

#### **Neues Teilkriterium 2-5-4 Hochwasser** (siehe Folie 16)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, ein neues Teilkriterium 2-5-4 Hochwasser mit dem Ziel „Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr, Erhalt der Retentionsräume“ und vier Indikatoren aufzunehmen. Aus Sicht des Expertenteams ist kein separates Teilkriterium erforderlich, da die schadlose Hochwasserabfuhr beim vorhandenen Teilkriterium 2-5-3 Oberflächenwasser mit dem Ziel „Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr“ und unter den als Indikatoren vorgeschlagenen Aspekten ja bereits erfasst werden musste (EU-Wasserrahmenrichtlinie, Hochwasserschutzprojekte, Modellierung von Hochwasserereignissen) und deshalb auch im Kriterienkatalog berücksichtigt ist.
- Christian Tradler erklärt zur Hochwassermodellierung, dass die zu errichtenden Objekte (Gleiskörper, Bauwerke etc.) in einem Gutachten hinsichtlich Einflüsse auf das Überschwemmungsgebiet betrachtet werden und Retentionsraum, Durchlässe, etc. so geplant werden, dass eine Verschlechterung des Hochwasserabflusses verhindert wird.
- Auf eine Rückfrage von Manfred Büttner hin erläutern Christian Tradler, Horst Wessiak und Eva Böss, dass auch die vorliegenden Hochwasseruntersuchungen des Wasserwirtschaftsamtes und zudem auch vorhandene oder konkret geplante Hochwasserschutzprojekte bei der Planung der Trassenvarianten berücksichtigt werden. Die Grundlagenermittlung umfasst auch die Daten zu Retentionsräumen. Wenn ein Retentionsraum durchfahren wird, dann müssen entsprechende Durchlässe vorgesehen werden.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein weiterer Anpassungsbedarf.

#### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-6-1 Landschaftsbild** (siehe Folie 17)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, zum Teilkriterium 2-6-1 „Landschaftsbild“ zwei Indikatoren zu ergänzen: „Veränderung landschaftsprägender Elemente“ und „Veränderung der Fließgewässerlandschaften durch Brücken“. Aus Sicht des Expertenteams ist keine Ergänzung erforderlich, da die Aspekte bereits durch den Indikator „Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft“ berücksichtigt sind.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

#### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-7-1 Boden** (siehe Folie 18)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, zum Teilkriterium 2-7-1 „Boden“ zwei Indikatoren zu ergänzen: „Bedeutung des Bodens als Filter“ und „Bedeutung des Bodens als Standort für Kulturpflanzen“. Aus Sicht des Expertenteams ist keine Ergänzung erforderlich, da diese beiden Aspekte bereits durch den Indikator „Flächenverbrauch nach Bodentypen“ sowie beim Teilkriterium 2-7-2 „Land und Forstwirtschaft“ berücksichtigt werden.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

#### **Neues Teilkriterium 2-7-4 Rohstoffe** (siehe Folie 19)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, ein neues Teilkriterium 2-7-4 Rohstoffe mit dem Ziel „Minimierung der Beeinträchtigung“ und den Indikatoren „Auswirkung auf bestehende Rohstoffabbaugebiete“ und „Auswirkung auf Vorrang- und Vorbehaltsflächen im LEP“ aufzunehmen. Aus Sicht des Expertenteams ist keine Ergänzung notwendig, da der 1. Indikator im Kriterienkatalog bereits beim TK 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ enthalten und der 2. Indikator beim TK 2-1-2 „Raumentwicklung“ (überregionale Raumordnungs- und Entwicklungsprogramme) abgebildet ist.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

#### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-8-1 „Schadstoffemissionen“** (siehe Folie 20)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, zum Teilkriterium 2-8-1 „Schadstoffemissionen“ einen neuen Indikator „betriebsbedingte dauerhafte Schadstoffbelastung“ aufzunehmen. Aus Sicht des Expertenteams sollte dieser weitere Indikator nicht aufgenommen werden, da die Schadstoffbelastung bei allen Varianten gleich und der Indikator daher für die Variantenunterscheidung nicht ausschlaggebend ist.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

#### **Ergänzung zum Teilkriterium 2-9-1 „Kulturgüter“** (siehe Folie 21)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, zum Teilkriterium 2-9-1 „Kulturgüter“ einen neuen Indikator „Betroffenheit von Bau- und Bodendenkmälern, Archäologische Fundstätten“ aufzunehmen. Aus Sicht des Expertenteams ist dieser Indikator nicht erforderlich, da als Kulturgüter bereits jetzt u.a. Architektur sakral, bäuerlich und profan, Burgen/Schlösser, Kleindenkmäler, Bodendenkmäler, archäologische Fundstellen und Funderwartungsgebiete, Ensembles etc. erfasst werden und ihre Betroffenheit bewertet wird.
- **Ergebnis:** Aus Sicht der Anwesenden besteht dazu kein Diskussionsbedarf.

**Ergänzung zum Teilkriterium 2-10-1 „Flächenverbrauch“** (siehe Folie 22)

- Eva Böss berichtet, dass angeregt wurde, beim Teilkriterium 2-10-1 „Flächenverbrauch“ einen neuen Indikator „Mehrbedarf an Kompensationsflächen“ aufzunehmen. Die Ergänzung ist aus Sicht des Expertenteams nicht möglich:  
Im Trassenauswahlverfahren werden bei der Ermittlung und dem Vergleich der Auswirkungen verschiedener Varianten auf die Umwelt Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von erheblichen Beeinträchtigungen berücksichtigt, aber keine Kompensationsmaßnahmen.  
Detaillierte Angaben zu Kompensationsflächen (geregelt in der BayKompV) sind im Trassenauswahlverfahren nicht durchführbar.  
Für das nachgereichte Raumordnungsverfahren wird der Kompensationsbedarf für die darin behandelten Varianten aus Erfahrungswerten abgeschätzt. Erst im Planfeststellungsverfahren wird und kann der Kompensationsbedarf im Detail ermittelt werden.
- Bernhard Huber weist darauf hin, dass es höchst problematisch ist, wenn landwirtschaftliche Flächen als Ausgleichsflächen für die Beeinträchtigung sensibler Gebiete genutzt werden, da der Landwirtschaft damit wichtige Flächen verlogen gehen.
- Christian Tradler stimmt zu, dass der Flächenverbrauch ein kritisches Thema ist, setzt den Flächenverbrauch für das Projekt Brenner-Nordzulauf jedoch in Relation zum weiteren Kontext: Pro Tag werden in Deutschland insgesamt rund 60 ha Fläche versiegelt, für den Brenner-Nordzulauf kann zur Vorstellung der Größenordnung eine Fläche von 100 ha bebauter Fläche angenommen werden. Dieser Wert hängt jedoch stark von der Länge der Trasse, den Anteil an Tunnelbauwerken und der Höhenlage (Damm-, Einschnitt) ab. Da die Trassen und deren Ausbildung noch nicht bekannt sind, wird dieser Wert nur genannt um sich eine Größenordnung vorstellen zu können. Er stimmt zu, dass der Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche höchst problematisch ist. Er erläutert, dass die DB Netz AG für Kompensationsmaßnahmen, wenn möglich, Flächen nutzt, die sich bereits im Besitz der DB befinden. Weiter prüft sie andere Kompensationsmaßnahmen, wie die Finanzierung von Naturschutzprojekten oder den Erwerb von Ökopunkten, etc. Die DB führt dazu Gespräche mit dem Bayerischen Umweltministerium. Enteignungen für Ausgleichsmaßnahmen sind extrem selten, da die Hürden dafür sehr hoch sind. Da es sehr viele verschiedene Möglichkeiten für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gibt, kann vorab nicht bewertet werden, wie viel Fläche für Kompensationsmaßnahmen benötigt wird.
- Bernhard Huber weist darauf hin, dass die Reduzierung des Flächenverbrauchs einer der wichtigsten Punkte des Klimaabkommens von Paris ist. Dieses Abkommen hat die Bundesregierung unterschrieben. Die Bundespolitik sollte sich nun auch daran halten.

- Peter Kloo fragt, inwieweit der umweltfreundlichere Transport, der durch den Brenner-Nordzulauf ermöglicht wird, angerechnet werden kann.
  - Christian Tradler antwortet, dass dieser Aspekt auf den Kompensationsbedarf nicht angerechnet wird. Das Bayerische Umweltministerium unterstützt die DB jedoch dabei, Projekte zu finden, bei denen ohne Flächenverbrauch kompensiert werden kann.
- **Ergebnis:** Die „Kompensation“ kann aus den oben genannten Gründen zwar nicht in den Kriterienkatalog aufgenommen werden, die Thematik wird allerdings von der DB bereits in diesem sehr frühen Stadium der Planung in den Diskussionsprozess aufgenommen.

---

### 3. Abschluss

Ralf Eggert fasst die Ergebnisse der Zusatzsitzung zusammen

- Es wurde vorgeschlagen, politische Themen künftig zu sammeln.
- Folgende Punkte sollen aus Sicht der Anwesenden gegenüber dem Vorschlag des Expertenteams geändert werden:
  - Aufnahme eines separaten Indikators „Ausmaß von Gewässerverrohrungen“ zum Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“
- Zu folgenden Punkten erarbeiten Horst Wessiak und Eva Böss Vorschläge:
  - Personenverkehr, Konkretisierung von Objekten in Hinblick auf die Betroffenheit von Erschütterungen, Zerschneidung von Jagdbögen

#### Weiteres Vorgehen zur Diskussion des Kriterienkatalogs

Der Vorschlag einiger Mitglieder, die Nicht-Anwesenden sollten die Diskussion der Zusatzsitzung im Protokoll nachlesen und nur strittige Punkte in der sechsten Sitzung am 16.5.2018 ansprechen, wird auf Anregung der Moderation verworfen, da den Nicht-Anwesenden im Vorfeld zugesichert wurde, dass alle Punkte auch in der regulären Sitzung aufgegriffen werden können. Es wird vereinbart, dass die Vorschläge der Experten und die Ergebnisse aus der Zusatzsitzung in der sechsten Sitzung am 16.5.2018 kurz vorgestellt werden.

## Anlagen

- Stellungnahme der *BI Riedering – brenna tuats* zur Bezeichnung „Projektgegner“
- Präsentation zur fünften Sitzung – Zusatzsitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 2.5.2018

# Bürgerinitiative PRO RIEDERING - brenna tuats

Brigitte Enghart  
Holzrothweg 17  
83083 Riedering  
Tel. 08036 3936  
[brigitte@enghart.cc](mailto:brigitte@enghart.cc)  
[www.brennerdialog.de](http://www.brennerdialog.de)



IFOK

Herrn Ralf Eggert

Riedering, den 16.5.2018

## Protokoll 5. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd – Zusatzsitzung vom 02.05.2018

Sehr geehrter Herr Eggert,

im Protokoll der o.g. Zusatzsitzung wird u.a. die BI „PRO RIEDERING – brenna tuats“ als Projektgegner bezeichnet. Diesen Wortlaut lehne ich ab und wehre mich vehement dagegen.

In das heutige Protokoll der 6. Sitzung des Gemeindeforums Süd bitte ich mein Statement zu dem Wort „Projektgegner“ wörtlich mit Namensnennung aufzunehmen:

„Der Name Projektgegner ist ein sehr allgemeiner, pauschaler Begriff und kann sehr viel miteinschließen, auch dass die Bürgerinitiative „PRO RIEDERING-brenna tuats“ generell gegen das gesamte Projekt Brenner-Nordzulauf ist, das zum BBT-Projekt gehört. Die BI ist nicht generell gegen das Projekt. Grundsätzlich sind auch wir dafür, dass die LKWs auf die Schiene verlagert werden. Nur sieht bis dato die BI weder eine Sinnhaftigkeit des Baus zweier Neubaugleise, noch deren Berechtigung. Es fehlt bis heute der gesetzlich vorgeschriebene Bedarfsnachweis für die Notwendigkeit eines dritten und vierten Gleises und damit verbunden ebenso eine Kosten-Nutzen-Analyse. Weiters wird die Ertüchtigung/Digitalisierung der Bestandsstrecke nicht untersucht, eine eventuelle genügende Auslastung nicht berücksichtigt und in dem Forum weder behandelt noch eine Diskussion zugelassen. Es fehlt ein politisches Gesamtkonzept, den Verkehr überhaupt auf die Schiene zu verlagern. Auch sieht die BI hier eine Verschwendung von Steuergeldern, die gegeben ist, wenn Neubaustrecken gebaut werden, bei denen der Nachweis der Nachhaltigkeit fehlt. Der Jurist Lothar Gamper von der Uni Innsbruck kam bereits 2009 zu dem Schluss, dass der BBT und die Hochgeschwindigkeitstrasse München-Verona aus mangelndem (Umwelt-)Nutzen für die Bürger rechtlich nicht zu rechtfertigen sind und mangels volkswirtschaftlichen Nutzens rechtswidrig ist. Diese Einschätzung wird mittlerweile auch von anderen Stellen geteilt, etwa Vertretern des Europäischen Rechnungshofes. Die Sinnhaftigkeit zweier Neubaugleise zu hinterfragen sieht die BI als ihre Aufgabe. Damit kann die BI nicht grundsätzlich als Projektgegner bezeichnet werden und lehnt diese Wortwahl kategorisch ab.“

Besten Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Brigitte Enghart

*Bürgerinitiative „PRO RIEDERING – brenna tuats“*

*Brigitte Enghart*

*Holzrothweg 17*

*D-83083 Riedering*

*fon +49 (0) 8036 3936*

*mobil +49 (0) 1728668248*

*mail [brigitte@enghart-online.de](mailto:brigitte@enghart-online.de)*

*[www.brennerdialog.de](http://www.brennerdialog.de)*

V.i.S.d.P: Bürgerinitiative „PRO RIEDERING – brenna tuats“ Brigitte Enghart

# GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD ZUSATZTERMIN

02.05.2018, KOLBERMOOR

FORTSETZUNG DES GF Süd vom 11.04.

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 5. Sitzung am 11.04.2018

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 4. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
  - ➔ – Status Kriterienkatalog
  - Fragen zur Methode der Gewichtung
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Abschluss / Termine

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog

### Rückmeldungen

#### Fragen zum Kriterienkatalog und zu den Indikatoren

Schreiben vom 13.03.2018: Bgm. Praxl im Namen der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen, Riedering – Überreicht im Rahmen des 4. GF am 14.03.2018

Hr. Cybulska, Januar 2018

ERGÄNZUNG

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Kriterienkatalog

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisscheren, Überholgleise im Tunnel)
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)
		1-1-3 Berücksichtigung von Bündelungspotenzialen	Maximierung der Synergien bei der Bündelung von Infrastrukturen	Bündelung mit vorhandener Infrastruktur (Schienenwege, BAB, B, Stromtrassen – Nähe zu Knotenpunkten)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energiebedarf	Minimierung	Jahresenergiebedarf (Traktion) im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannen, Tunnel, Brücken usw.)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	Grobkonzept Bauphase - Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen

ERGÄNZUNG

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Kriterienkatalog

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
	2-1 <b>Mensch - Gesundheit &amp; Wohlbefinden</b>	2-1-1 <b>Lärm</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 <b>Erschütterungen</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 <b>Freizeit und Erholung</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
	2-2 <b>Mensch - Raumentwicklung</b>	2-2-1 <b>Raumentwicklung</b>	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
	2-3 <b>Mensch - Raumnutzungen</b>	 2-3-1 <b>Siedlung (Wohnen inkl. Gemeinbedarfsflächen)</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände i.d. Bauphase für Großbaustellen u. nach Fertigstellung
		 2-3-2 <b>Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände i.d. Bauphase für Großbaustellen u. nach Fertigstellung - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)
		 2-3-3 <b>Tourismus</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der für den Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags
	2-4 <b>Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</b>	2-4-1 <b>Schutzgebiete</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2 <b>Tier- und Pflanzenlebensräume</b>	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Kriterienkatalog

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2 Raum und Umwelt	2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotential
		2-5-2 Trinkwasser	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen
		2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen Ausmaß von Gewässerverlegungen und Gewässerverrohrungen Ausmaß von Gewässerquerungen
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
	2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
		2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdachtsflächen
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung
		2-8-2 Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung



# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Kriterienkatalog

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
	2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
		2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern
	2-10 Fläche	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

*Vorschlag aus dem GF für das TK 1-1-3 „Berücksichtigung von Bündelungspotenzialen“ wurde am 11.04.2018 aufgenommen*

1-1	Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1	Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisscheren, Überholgleise im Tunnel)
		1-1-2	Anpassung anderer tech- nischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)
		1-1-3	Berücksichtigung von Bündelungspotenzialen	Maximierung der Synergien bei der Bündelung von Infrastrukturen	Bündelung mit vorhandener Infrastruktur (Schienenwege, BAB, B, Stromtrassen – Nähe zu Knotenpunkten)

**ERGÄNZUNG**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-2	Mensch – Raumentwicklung	2-2-1	Raumentwicklung	Minimierung der Beeinträchtigung <b>Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten</b>	Übereinstimmung mit: - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen - <b>Bundesverkehrswegeplan</b>
-----	-----------------------------	-------	-----------------	--	---

- Als Ziel ist die „Minimierung der Beeinträchtigung“ definiert, als Indikator – zur Ermittlung der Zielerfüllung – die „Übereinstimmung mit überregionalen [...] Entwicklungszielen“.  
Die „Übereinstimmung“ kann deshalb, rein methodisch, nicht als „Ziel“ formuliert werden.
- Der BVWP bildet die Grundlage der Vorhabensplanung, die Übereinstimmung mit dem BVWP ist Grundvoraussetzung, dass eine Trasse weiterverfolgt werden kann. Die Fragestellung, ob die Planung von Korridoren auch östlich von Rosenheim zulässig ist wird, wird – wie beim 4. GF Rosenheim Süd am 14.03.2018 von Mitgliedern eingebracht – dem Lenkungskreis vorgelegt.

**Vorschlag Expertenteam: Änderungen des Ziels und der Indikatoren nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-2	Mensch – Raumentwicklung	2-2-1	Raumentwicklung	Minimierung der Beeinträchtigung	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
		2-2-2	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur		Leistungsfähigkeit des künftigen Schienennetzes - für den Nahverkehr - für den Personenfernverkehr

ERGÄNZUNG

- *Durch die Verknüpfungsstellen deutsches Inntal im Süden von Rosenheim und Tuntenhausen/Großkarolinenfeld im Norden von Rosenheim ist der Anschluss von RO auf jeden Fall sichergestellt.*
- *Die hohe Leistungsfähigkeit der NBS ist bereits jetzt beim TK 1-2-1 „Leistungsfähigkeit“ als Ziel wie folgt formuliert: „hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb“*

*Ziele des Vorhabens sind jedenfalls*

- *die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene*
- *die Entlastung der Bestandsstrecken und dadurch Verbesserungen für den Personennahverkehr auf den Bestandsstrecken zu ermöglichen*
- *Ermöglichung von Personenfernverkehr auf der Neubaustrecke mit einer Vmax von 230 km/h ohne Geschwindigkeitseinbrüche*

**Vorschlag Expertenteam: separates TK nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-3	Mensch - Raumnutzungen	2-3-1	Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände <b>i.d. Bauphase u. nach Fertigstellung</b>
		2-3-2	Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände - <b>Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)</b>

*Vorschlag Expertenteam: Indikatoren bei 1-4-3, 2-3-1 und 2-3-2 werden konkretisiert*

1-4	Bauausführung	1-4-3	Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	<b>Grobkonzept Bauphase</b> - Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen
2-3	Mensch – Raumnutzungen	2-3-1	Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände <b>gem. Grobkonzept für Bauphase und Betriebsphase</b>
		2-3-2	Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände <b>gem. Grobkonzept für Bauphase und Betriebsphase</b> - <b>Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)</b>

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-3	Mensch - Raumnutzungen	2-3-4	Gemeinbedarfs- flächen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungs- beschränkungen)
-----	---------------------------	-------	---------------------------	-------------------------------------	---

→ *Gemeinbedarfsflächen sind im Flächennutzungsplan als solche gekennzeichnet (z.B. Schulen, Krankenhäuser); diese werden vom Planer im Rahmen der Grundlagenermittlung ohnehin erhoben, sind aber bisher nicht explizit im KK genannt.*

**Vorschlag Expertenteam: Indikatoren bei 2-3-1 und 2-3-2 werden konkretisiert**

2-3	Mensch – Raumnutzungen	2-3-1	Siedlung (Wohnen <b>inkl. Gemein- bedarfsflächen</b> )	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände <b>gem. Grobkonzept für Bauphase und Betriebsphase</b>
		2-3-2	Industrie und Gewerbe ( <b>inkl. Gemein- bedarfsflächen</b> )	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände <b>gem. Grobkonzept für Bauphase und Betriebsphase</b> - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-3	Mensch - Raumnutzungen	2-3-5	Produktionsprozesse	Minimierung der Beeinträchtigung	<p>Qualitative Beurteilung von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschütterungsauswirkungen auf Produktionsprozesse</li> <li>- elektromagnetische Felder</li> </ul>
-----	---------------------------	-------	---------------------	----------------------------------	--

→ *Erschütterungsauswirkungen werden im TK 2-1-2 behandelt. Dabei werden alle in Frage kommenden Objekte, nicht nur Wohngebäude, sondern auch Betriebsanlagen erfasst und hinsichtlich der Sensibilität der Nutzung beurteilt. Erschütterungsauswirkungen werden unter Berücksichtigung der Nutzungssensibilität der Objekte qualitativ beurteilt. Die erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen sind Teil des Vorhabens und werden im TK 3-1-1 Investitionskosten berücksichtigt.*

2-1	Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-2	Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte</li> <li>- Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte</li> </ul>
-----	--	-------	-----------------	----------------------------------	---

→ *Im Planfeststellungsverfahren wird die Einhaltung der Maximalwerte bezüglich elektromagnetischer Felder gemäß der 26. BImSchV geprüft. Aus Erfahrung ähnlicher Projekte ist davon auszugehen, dass die zulässigen Maximalwerte auch im vorliegenden Fall nicht überschritten werden. Damit stellt dieses Thema kein Unterscheidungsmerkmal unterschiedlicher Trassenvarianten dar.*

**Vorschlag Expertenteam: separates TK nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-4	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1	Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2	Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung
		2-4-3	Lebensraumvernetzung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Zerschneidung / Barrierewirkung von /auf Lebensraumkomplexe und größere unzerschnittene Bereiche

- Im TAV werden die maßgebenden Wirkfaktoren auf Tier- und Pflanzenlebensräume bzw. die biologische Vielfalt berücksichtigt. Tier- und Pflanzenlebensräume sind eng miteinander verknüpft, die Lebensraumvernetzung ist in den bereits vorliegenden Indikatoren enthalten:
- Indikator 1 „Flächenverbrauch der betroffenen Biotope“
  - Indikator 2 „Art und Ausmaß der Beeinträchtigung“, damit sind (Zer)-Störung, Fragmentierung, Zerschneidung, etc. von Tier- und Pflanzenlebensräumen gemeint. Auch Trennwirkungen (d.h. die Barrierewirkung der Trasse) sind hier erfasst.
- Landschaftsräume, so z.B. auch „größere unzerschnittene Bereiche“, bilden sich zudem in beim TK 2-6-1 Landschaftsbild ab

**Vorschlag Expertenteam: separates TK nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-5	Wasser	2-5-3	Oberflächenwasser	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen</li> <li>- Ausmaß von Gewässerverlegungen</li> <li>- Ausmaß von Gewässerquerungen</li> <li>- <b>Ausmaß von Gewässerverrohrungen</b></li> </ul>
-----	--------	-------	-------------------	----------------------------------	---

→ Bei den Indikatoren „Ausmaß von Gewässerverlegungen“ und sind Verrohrungen berücksichtigt, sind aber bisher nicht explizit im KK genannt.

**Vorschlag Expertenteam: Indikator bei 2-5-3 wird konkretisiert**

2-5	Wasser	2-5-3	Oberflächenwasser	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen</li> <li>- Ausmaß von Gewässerverlegungen <b>und Gewässerverrohrungen</b></li> <li>- Ausmaß von Gewässerquerungen</li> </ul>
-----	--------	-------	-------------------	----------------------------------	---

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-5	Wasser	2-5-3	Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen</li> <li>- Ausmaß von Gewässerverlegungen <b>und Gewässerverrohrungen</b></li> <li>- Ausmaß von Gewässerquerungen</li> </ul>
		2-5-4	Hochwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr, Erhalt der Retentionsräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen</li> <li>- Auswirkung auf vorhandene und geplante HWS-Maßnahmen</li> <li>- Kreuzung bzw. Zerschneidung potenzieller Abflussbahnen</li> <li>- Grad der Versiegelung</li> </ul>

- *Sämtliche Planungen und Beurteilungen von Auswirkungen auf Gewässer erfolgen unter Berücksichtigung der EU-Wasser-rahmenrichtlinie (EU-WRRL).  
In TK 2-5-3 „Oberflächenwasser“ werden „Ausmaß und Einschränkung von Retentionsräumen“ bereits als Indikator berücksichtigt. Hier wird auch das Abflussverhalten eines Gewässers beurteilt. Vorgabe der EU-WRRL ist es, den Abfluss durch ein Vorhaben nicht negativ zu beeinträchtigen.*
- *Vorhandene oder konkret geplante HWS-Projekte sind maßgebliche Grundlage bei der Planung von Trassenvarianten und werden dort berücksichtigt.*
- *Der Grad der Versiegelung wird bei der Modellierung von Hochwasserereignissen berücksichtigt.*

**Vorschlag Expertenteam: separates TK nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-6	Landschaft	2-6-1	Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart)</li> <li>- Veränderung des Ortsbildes</li> <li>- Veränderung landschaftsprägender Elemente</li> <li>- Veränderung der Fließgewässerlandschaften durch Brücken</li> </ul>
-----	------------	-------	-----------------	----------------------------------	---

→ Mit „Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft“ werden

- Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt (Abwechslungsreichtum) und Eigenart (Einzigartigkeit),
- Störeinflüsse (Zersiedelung, Leitungstrassen, Lärmschutzwände, ...) sowie
- Verlust und/oder Veränderungen von Elementen (Relief, Nutzungsmuster, Strukturen)

unter Berücksichtigung der Lage der Trasse im Gelände, Gestaltung der Bauwerke, Sichtbarkeit und Änderung der Sichtverhältnisse (z.B. durch hohe Lärmschutzwände, hohe Dämme, Brücken, ...) beurteilt.

**Vorschlag Expertenteam: Ergänzung der Indikatoren nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-7	Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1	Boden	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen</li> <li>- Bedeutung des Bodens als Filter</li> <li>- Bedeutung des Bodens als Standort für die Kulturpflanzen</li> </ul>
		2-7-2	Land- und Forstwirtschaft	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen</li> <li>- Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit)</li> <li>- Inanspruchnahme von Waldflächen</li> </ul>

- Je nach Ausgangsgestein, Oberflächenbeschaffenheit der Landschaft, Klima und Bewuchs entstehen verschiedene Böden (Bodentypen: Auböden, Braunerdeböden, Moorböden, Gleye ...) mit unterschiedlichen Eigenschaften und Funktionen. Der Bodentyp wird erhoben – seine Funktion und der oberflächige Bewuchs sind eng miteinander verzahnt.
- Beim TK 2-7-1 werden mit Indikator 1 „Flächenverbrauch nach Bodentypen“ der temporäre und dauerhafte Flächenverbrauch nach Bodentypen beurteilt.
- Das TK 2-7-2 berücksichtigt mit einem von drei Indikatoren die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen (Flächeninanspruchnahme nach Nutzungsklassen)

**Vorschlag Expertenteam: Ergänzung der Indikatoren nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-7	Boden	2-7-4	Rohstoffe	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkung auf bestehende Rohstoffabbaugebiete</li> <li>- Auswirkung auf Vorrang- und Vorbehaltsflächen im LEP</li> </ul>
-----	-------	-------	-----------	----------------------------------	--

- *Der vorgeschlagene Indikator 1 ist im TK 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ enthalten.*
- *Der vorgeschlagene Indikator 2 ist im TK 2-1-2 „Raumentwicklung“ (überregionale Raumordnungs- und Entwicklungsprogramme) und auch im TK 1-1-2 „Anpassung techn. Infrastruktur“ beim Indikator „Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)“ enthalten.*

**Vorschlag Expertenteam: separates TK nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-8	Luft und Klima	2-8-1	Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- baubedingte temporäre Schadstoffbelastung</li> <li>- <b>Betriebsbedingte dauerhafte Schadstoffbelastung</b></li> </ul>
-----	----------------	-------	----------------------	-------------------------------------	---

- *Feinstaubbelastung im Bezug auf den betrieblichen Bremsabrieb ist bei Neubaustrecken unbedeutend gering und für das Trassenauswahlverfahren bei allen Varianten gleich.*
- *Daher für den Variantenentscheid nicht maßgebend (wenn überhaupt erforderlich, dann wird das erst im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt).*

**Vorschlag Expertenteam: Ergänzung der Indikatoren nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-9	Sach- und Kulturgüter	2-9-1	Kulturgüter	Bewahrung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern</li> <li>- <b>Betroffenheit von Bau- und Bodendenkmälern, Archäologische Fundstätten</b></li> </ul>
-----	-----------------------	-------	-------------	-----------	--

- *Im Rahmen der Datensammlung (z.B. Bayerischer Denkmal-Atlas) werden eingetragene Kulturgüter (z.B. Architektur sakral, bäuerlich und profan, Burgen/Schlösser, Kleindenkmäler, Bodendenkmäler, archäologische Fundstellen und Funderwartungsgebiete, Ensembles etc.) erhoben, in Sensibilitätsklassen eingeteilt und mit der Trasse überlagert bzw. verschnitten.*
- *Damit werden Art und Ausmaß der Betroffenheit (Gefährdungspotential) der betroffenen Kulturgüter beurteilt.*

**Vorschlag Expertenteam: Ergänzung der Indikatoren nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

2-10	Fläche	2-10-1	Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase - <b>Mehrbedarf an Kompensationsflächen</b>
------	--------	--------	------------------	-----------------------------------	--

- *Hauptkriterium „2-10 Fläche“ wurde aufgrund der Änderungen im UVP-Gesetz ergänzt. Im Trassenauswahlverfahren werden bei der Ermittlung und dem Vergleich der Auswirkungen verschiedener Varianten auf die Umwelt Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von erheblichen Beeinträchtigungen berücksichtigt, aber keine Kompensationsmaßnahmen. Detaillierte Angaben zu Kompensationsflächen (geregelt in der BayKompV) sind im TAV nicht durchführbar. Für das nachgereichte Raumordnungsverfahren wird der Kompensationsbedarf für die verbleibenden Varianten aus Erfahrungswerten abgeschätzt. Erst im Planfeststellungsverfahren wird der Kompensationsbedarf im Detail ermittelt.*
- *Da „Kompensation“ für die Region extrem wichtig ist, greift die DB bereits in diesem sehr frühen Stadium der Planung die Thematik auf. Erste Gespräche haben bereits statt gefunden:*
- 12.02.2018: Termin im Bayerischen Umweltministerium
  - 16.03.2018: Termin der Ortsbauernobmänner von Rosenheim

**Vorschlag Expertenteam: Ergänzung der Indikatoren nicht möglich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Kriterienkatalog

Die folgenden Folien sind ein Auszug (Wiederholung) der Präsentation der 4. Sitzung des Gemeindeforums am 14.03.2018

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**Freizeit und Erholung - sollte ein Hauptkriterium, kein Teilkriterium sein.**

**Die Betroffenheit kann mit den Teilkriterien „Lärm“, „Erschütterungen“, „Trennwirkungen“, „Landschaftsbild“ u.ä. erfasst werden.  
Wie würden denn sonst die Indikatoren hier gebildet werden? Notfalls 2.1.3 unter 2.1 subsumieren**

- *Die HK orientieren sich im Wesentlichen am UVP-G.  
Im UVP-G ist der §2 „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ genannt;  
Der Mensch, seine Gesundheit und sein Wohlbefinden (HK 2-1) kann durch beispielsweise verschiedene Wirkungen beeinträchtigt werden; daher sind Lärm (TK 2-1-1) und Erschütterungen (TK 2-1-2 ) als Teilkriterien erfasst;  
im Sinne der Naherholung für die am Vorhabensort lebenden Menschen ist die Freizeit und Erholung mit dem TK 2-1-3 erfasst.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### 2.2.1 Raumentwicklung

Hier geht es nicht nur um die Übereinstimmung mit vorliegenden Zielen, sondern auch um die Einengung von Entwicklungspotenzialen. Denn mit der Trasse fallen z.B. eventuell Möglichkeiten der Tourismus-Entwicklung für betroffene Flächen weg.

→ *Indikator 1: Übereinstimmung (Zielkonflikte bzw. -erfüllung) mit überregionalen und regionalen Entwicklungszielen (Qualitativ)  
Grundlage sind überregionale Raumordnungs- und Entwicklungsprogramme (z.B. Landesentwicklungsplan, Regionalpläne)*

*Indikator 2: Übereinstimmung (Zielkonflikte bzw. -erfüllung) mit örtlichen Entwicklungszielen (Qualitativ)  
Grundlage sind die Raumordnungs- bzw. Entwicklungskonzepte der Gemeinden (z.B. auch Flächennutzungs- und Bebauungspläne)*

*Wenn es darüber hinaus Entwicklungspotenziale gibt, die zwar erkannt aber noch nicht in solchen Programmen erfasst sind, dann sollen diese im Rahmen der Aktualisierung der Grundlagendaten von den Gemeinden zusammen mit einer entsprechenden Beschreibung bekanntgegeben werden (→ Grundlagenerhebung).*

*Die Planunterlagen aus o.a. Programmen/Konzepten werden mit der Trasse überlagert bzw. verschnitten -> Auswirkungen werden beurteilt.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### 2.9.1 Kulturgüter – Wie ist der Indikator konkret formuliert?

### 2.9.2 Sachgüter – Wie ist der Indikator konkret formuliert? Abwertung von Grundstücken, von Landwirtschaftsflächen?

- 2-9-1 Datensammlung (z.B. im Bayerischer Denkmal-Atlas) eingetragener Kulturgüter (z.B. Architektur sakral, bäuerlich und profan, Burgen/Schlösser, Kleindenkmäler, Bodendenkmäler, archäologische Fundstellen und Funderwartungsgebiete, Ensembles etc.)
- 2-9-2 Datensammlung vorhandener Sachgüter (z.B. Technische Infrastruktur wie Hauptstraßen, Autobahn, Gashauptleitungen,, Hauptsammelkanäle und Hochspannungsleitungen, Tanklager, Abwasserreinigungsanlagen, militärische Einrichtungen etc.)
- Der (og) Ist-Zustand wird in Sensibilitätsklassen eingeteilt, mit der Trasse überlagert bzw. verschnitten -> Art und Ausmaß der Betroffenheit werden beurteilt.

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**Die Anzahl der Hauptkriterien, Teilkriterien und Indikatoren sowie ihre Ausdifferenzierung beeinflussen die relative Bedeutung der Wirkungen und die Bewertungsergebnisse.**

**Wer legt Leitindikatoren fest?**

**Wer legt deren Gewichtung im Gesamtkonzept fest?**

- *Die Leitindikatoren werden vom Expertenteam ETB festgelegt.  
Bis auf die „Rundungsregel“ gibt es keine „Gewichtung“ der Indikatoren.*
  
- *Die Gewichtung der Hauptkriterien wird von folgenden Beteiligten vorgenommen:  
Jeder Vertreter des Gemeindeforums Nord,  
Jeder Vertreter des Gemeindeforums Süd,  
Jeder Vertreter des Regionalforums, der nicht bereits in einem GF gewichtet hat.*

*(Die DB hat bereits im gemeinsamen Planungsraum eine Gewichtung abgegeben.)*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

*(aus Protokoll GF) Frage: Der bisher erarbeitete Kriterienkatalog umfasst nur Kosten, Beeinträchtigungen und Gefährdungen. Gibt es für die Region tatsächlich keinerlei Nutzen und Potenziale, die mit dem Trassenverlauf variieren?*

*Antwort: Im Rahmen der Variantenbeurteilung werden „Zielerfüllungen“ ermittelt – Klassifikation von „sehr gut“ bis „schlecht“. Eine „sehr gute“ Zielerfüllung bedeutet, dass die Variante vollständig (sehr gut) oder am besten den Zielen eines Kriteriums entspricht – d.h. auch positive Effekte finden sich in der Bewertung wieder. Der verkehrliche Nutzen dieser Fernverkehrsstrecke ist variantenunabhängig gleich, d. h. nicht variantenentscheidend.“*

**Die Minimierung von Kosten und Nachteilen bringt noch keine positiven Effekte!**

→ *Für Kosten werden, anders als die Kriterien in den Fachbereichen Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt, nicht normierte Punkte vergeben, sondern Euro-Beträge ermittelt. Im Sinne einer „Kostenwirksamkeitsanalyse“ werden am Ende die Punktesummen (Nutzwerte) aus den Fachbereichen Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt den Investitionskosten gegenüber gestellt. Je höher die Nutzwerte und je niedriger die Kosten sind, desto besser ist die Variante.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### Mitwirkung und Mitsprache was ist der Unterschied und was trifft auf die Gemeindeforen zu?

→ Im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des BMVI wird die höchste Beteiligungsstufe mit „Kooperation“ bezeichnet.

Im Glossar steht als Definition dieses Begriffs: „Möglichkeit, in Planungsprozessen aktiv mitzuwirken“. Der Begriff „Kooperation“ wurde daher zum besseren Verständnis im Trassenauswahlverfahren des Brenner-Nordzulaufs mit „Mitwirkung“ übersetzt. „Mitwirkung“ ist der weitergefasste Begriff als „Mitsprache“.

Mitwirkung kann definiert werden als das Recht, in den Meinungsbildungsprozess einzugreifen, indem man über Probleme diskutieren sowie Wünsche, Anregungen und Vorschläge vorbringen kann. Entscheidungen können nicht gefällt werden. Mitwirkung erweitert die Mitsprache um die Aufgabe der Beratung. Die in der Geschäftsordnung beschriebene „Mitwirkung“ geht damit über eine reine „Mitsprache“ hinaus.

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**Eine Bewertung ist immer subjektiv und vom Zusammenhang abhängig.**

**Beispiel: Lärm zwar objektiv messbar, aber wie negativ er empfunden wird, ist vom Betroffenen und den Umständen abhängig (Beschäftigte in einer Fabrik mit Fabriklärm vs. Touristen auf der Sonnenterrasse).**

**Die Verschlechterung hängt nicht nur von der absolut messbaren Lautstärke, sondern auch vom bisherigen Lärmpegel ab. Ruhige Flächen werden stärker beeinträchtigt als Flächen mit bereits hohem Lärmpegel.**

→ Die gesetzliche Vorgabe in DE ist die **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)**; Diese ist je nach Bebauungsart unterschiedlich und beträgt z.B. für reine Wohngebiete 59dB(A) bei Tag. In dieser Verordnung ist auch das für den Schienenverkehrslärm anzuwendende Berechnungsverfahren festgelegt.

Zur Vergleichbarkeit der Trassenvarianten hinsichtlich Lärm wird anhand dieses Berechnungsverfahrens geprüft, wie viele Quadratkilometer Fläche mit einem Lärmindex von mindestens 49dB(A) bei Tag und wie viel Fläche an Wohngebieten mit 45dB(A) nachts beschallt werden. Diese Werte sind deutlich niedriger als die o.a. gesetzliche Vorgabe. Die Lärmindizes dienen ausschließlich einem einheitlichen Variantenvergleich in den beiden Planungsräumen (GPR und EPR).

Aufgrund des großen Interesses zum Thema Lärm wird es einen eigenen Informationstermin mit Experten vom DB-Umweltzentrum geben.

ERGÄNZUNG

→ 17. Mai 2018 um 18:00 Uhr im Parkhotel Crombach

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**„Da nur eine Strecke gebaut und betrieben werden darf, die sicher ist, ist ein Teilkriterium „Unfälle und Folgen“ kein unterscheidungsrelevantes Kriterium bei der Trassenauswahl. An der Neubaustrecke werden keine Bahnhöfe vorgesehen. Das Unfallrisiko ist unabhängig von der auszuwählenden Variante entlang der gesamten Strecke gleichbleibend gering.“ (DB)**

**Unfälle kann man nicht gesetzlich verbieten. Mögliche Folgen sind umgebungsabhängig und deshalb unterscheidungsrelevant.**

- Die Strecke wird so geplant, dass sie das gesetzlich geforderte Sicherheitsniveau erfüllt. Dies wird durch bauliche Maßnahmen sichergestellt, beispielsweise den Bau von Rettungstunneln, Notausgängen, Schutzmaßnahmen bei Wasserschutzgebieten u.ä. Dies ist u.a. in der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ festgelegt.
- Das Thema Unfallrisiko ist im Zuge der UVP näher zu untersuchen. Die Störanfälligkeit (TK 1-3-1), beispielsweise durch Weichensysteme, ist als Kriterium bereits im Kriterienkatalog enthalten.

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**... Torsten Gruber erläutert, dass *beim geschilderten Szenario eine Verkehrsumleitung von Reisezügen auf die NBS nicht beabsichtigt ist...*“. Wozu gibt es dann die NBS mit 230 km/h?**

→ Die im BVWP vorgegebene  $V_{max}$  von 230 km/h gilt für die gesamte Strecke, Geschwindigkeitseinbrüche sind nicht möglich.

*Die Neubaustrecke kann damit von schnellen Personenzügen und Güterzügen befahren werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass es für die bestehenden Fernreisezugsrelationen keine Änderungen an den derzeitigen Haltepunkten geben wird.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**Werden Teilkriterien, die d. Region negativ betreffen – im Hinblick auf Verkehr / Technik – in der Bewertung berücksichtigt?**

**z. B.: Rosenheim kann keinen Haltepunkt im schnellen Fernverkehr haben, da die Trasse an Rosenheim vorbeiführt. Der Standortqualität der Stadt und der Region Rosenheim ist das abträglich. Das geht nicht in die Bewertung ein. Würde man das berücksichtigen, käme in der politischen Abwägung auch eine Variante ins Blickfeld, die auf einem kurzen Streckenabschnitt die geforderte Höchstgeschwindigkeit nicht erreicht.**

→ *Es sind Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim sowie nördlich von Rosenheim zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke vorgesehen. Die genaue Lage der Verknüpfungsstellen soll im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens gemeinsam mit Vertretern der Region gefunden werden. Eine Anbindung von Rosenheim durch den Fernverkehr ist damit stets sichergestellt und stellt kein Unterscheidungskriterium für Trassenvarianten dar.*

**z. B.: Verladestationen für LKWs könnten für die Region vorteilhaft sein. Sie sind nicht vorgesehen; damit ist der einzige Vorteil, den die Region von der neuen Trasse haben könnte, vom Tisch.**

→

*„Verladende Industrie“ wurde als Indikator des TK 2-3-2 Industrie und Gewerbe aufgenommen. Die Planung und Realisierung von Verladestellen sind jedoch nicht Bestandteil unseres Projektes.*

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### 2.5.3 Oberflächenwasser

**Die Betrachtung von Oberflächenwasser im Raumordnungsverfahren und detailliert im Planfeststellungsverfahren ist zu spät. (Betrachtungszeitpunkt zu spät!)**

→ *Das Thema Hochwasser, die Einschränkung von Retentionsräumen sowie das Ausmaß der Gewässerquerungen und Verlegungen sind Bestandteile des Kriterienkatalogs, Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“. Es geht hier um die Hochwassersicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für das Vorhaben der DB Netz AG. Diese Punkte werden bereits jetzt bewertet und zudem im Raumordnungsverfahren – und detailliert im Planfeststellungsverfahren – betrachtet.*

**Tourismus soll nicht als Aspekt des Teilkriteriums 2.1.3 berücksichtigt werden – das ist unterbewertet – wie lautet der Vorschlag der für das 3.GF vom Expertenteam vorbereitet werden sollte?**

→ *„Tourismus“ wurde als eigenes, neues TK 2-3-3 in den Kriterienkatalog aufgenommen*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### Lärm – was bedeutet „Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel“

→ Jedes Schallereignis hat einen Schallpegel, dessen Entwicklung mit dem Pegelverlauf dargestellt wird. Innerhalb des Pegelverlaufes unterscheidet man den Grundgeräuschpegel und den Maximalpegel. Der Grundgeräuschpegel gibt den Umgebungslärm an, ohne dass in unserem Fall der Schienenverkehrslärm, dazu beiträgt. Den maximalen Wert eines Schallereignisses gibt der Maximalpegel wieder.

Als energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{eq}$  oder Mittelungspegel in Dezibel (A) oder dB(A) wird der über die Messzeit gemittelte Schalldruckpegel mehrerer Schallpegel, die sich zeitlich verändern, bezeichnet. Für die Ermittlung des Mittelungspegels spielen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines Beurteilungszeitraumes eine maßgebliche Rolle.

Für den Schienenverkehr wird der Mittelungspegel wie folgt bestimmt:

Alle Zugfahrten in einem bestimmten Zeitraum (Tag: 6 bis 22 Uhr, Nacht: 22 bis 6 Uhr) werden zu einem logarithmischen Mittelungspegel zusammengefasst. In diesen gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches ein. Pegelspitzen werden durch ihre hohe Intensität entsprechend stark berücksichtigt. Sie gehen also nicht – wie häufig irrtümlicherweise angenommen – durch das Mittelungsverfahren verloren.

Fahren beispielsweise innerhalb einer Stunde 10 Regionalzüge mit Vorbeifahrtpegeln von 81dB (A), so entsteht ein Mittelungspegel von 66,2dB (A), obwohl zu 96,7 Prozent dieser Zeit kein Zug fährt. Dieses Beispiel macht deutlich, dass der Mittelungspegel hervortretende Geräuschspitzen in besonderem Maße berücksichtigt.

Aufgrund des großen Interesses zum Thema Lärm wird es einen eigenen Informationstermin mit Experten vom DB-Umweltzentrum geben

→ 17. Mai 2018 um 18:00 Uhr im Parkhotel Crombach.

ERGÄNZUNG

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### Kosten und Nutzen – wer vergibt die Nutzenpunkte (Planer, Bahn?) nach welchen Vorgaben?

- *Die fachliche Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer IPBN anhand der ihm vorgegebenen Bewertungsmethode mit Kriterienkatalog und Indikatoren. Es werden Nutzenpunkte als „Zielerfüllungen“ ermittelt – in der Klassifikation von „sehr gut“ bis „schlecht“ (siehe Präsentationen vom 1. und 2. GF). Eine „sehr gute“ Zielerfüllung bedeutet, dass die Variante vollständig (sehr gut) oder am besten den Zielen eines Kriteriums entspricht.*

*Den Foren werden die Ergebnisse der Variantenbeurteilung vorgestellt und die Mitglieder sind im Sinne der „Konsultation“ gebeten, die Bewertungen nachzuvollziehen und bei Bedarf kritisch zu hinterfragen.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

### Wer nimmt die Bewertung vor, was ist die „vorgegebene Bewertungsmethode“?

- *Die fachliche Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer IPBN anhand der im Kriterienkatalog definierten Indikatoren. Die Ergebnisse werden anschließend vom Expertenteam und von der DB Netz AG geprüft. Den Foren werden die Ergebnisse der Variantenbeurteilung vorgestellt und die Mitglieder sind im Sinne der „Konsultation“ gebeten, die Bewertungen nachzuvollziehen und bei Bedarf kritisch zu hinterfragen.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Fragen zum Kriterienkatalog

**Was ist eine „Verknüpfungsstelle“, was ein „Terminal“, was heißt in diesem Zusammenhang „erreichen“ ?**

- In einer **Verknüpfungsstelle** werden zwei Strecken (hier: die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke) mit Weichen so verbunden, dass Züge von einer Strecke auf die andere Strecke wechseln können. Somit ist sichergestellt, dass alle bestehenden Haltepunkte und Gleisanschlüsse weiterhin bedient werden können.
- **Terminal**: Mit Terminals sind Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gemeint, in denen mit geeigneten Kränen oder anderen Verladeeinrichtungen die Ladeeinheiten von einem Verkehrsträger auf einen anderen wechseln.
- **Erreichen** bedeutet hier, dass der Güterverkehr aus der Region von vorhandenen Terminals über die Bestandstrecke und die Verknüpfungsstellen an die NBS angebunden ist.

**... Lärm und Erschütterung – Kosten für diese Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sollen in 3-1-1 Investitionskosten enthalten sein**

- „Investitionskosten“ berücksichtigen alle Kosten, die zur Herstellung der Trasse erforderlich sind, somit auch für sämtliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (Schienen, Leitungen, Lärmschutz, Tunnelanlagen, Erdwälle und Einschnitte und den Aufwendungen für Kompensationsmaßnahmen etc.)