

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	9. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	07.05.2018, 19:00–21.00 Uhr
Ort:	Rathaus Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Hans Nowak (Neubeuern) Martin Schmid (Neubeuern) Klaus Spatzier (Neubeuern) Wilhelm Klopfer (Neubeuern) Georg Fritz (Neubeuern) Andreas Schober (Raubling) Alexandra Burgmaier (Raubling) Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) Karl Leistner (Samerberg) Horst Wessiak (Expertenteam) Eva Böss (Expertenteam) Martin Eckert (IPBN) Stefan Eder (IPBN) Wieland Steigner (IPBN) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Franz Lindemair (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infra) Peter Hofer (ÖBB Infra) Martin Pellizzari (ÖBB Infra) Sabine Volgger (wikopreventk) Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
 3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017
 4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
 5. Gewichtung neues Hauptkriterium
 6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm im GPR
 7. Ausblick und nächste Termine
-

1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder im Rahmen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der 9. Sitzung des Gemeindeforums.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor. Neben Informationen zu den Aktivitäten seit Herbst 2017 gibt es für diese Sitzung zwei Schwerpunkte: die Weiterentwicklung des Kriterienkatalogs sowie erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm. Abschließend wird es noch einen kurzen Ausblick und Informationen zu Projekthintergründen geben. Die Projektleitung stellt die neuen Mitglieder im Projektteam vor: Franz Lindemair (DB Projektkommunikation), Christian Tradler (Projektleitung EPR) und Eva Böss (Expertenteam), Tabea Ibele (ÖBB Projektkommunikation). Die Moderation stellt ihre Kollegin Mariella Schimatzek vor, die künftig die Protokollierung übernehmen wird.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung (Moderation)

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 8. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird somit in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017

Siehe Folien 5-12 der beiliegenden Präsentation

Gemeinsamer Planungsraum – Status (Peter Hofer)

Peter Hofer erklärt, dass es intensive Abstimmungen mit den Landwirtschaftskammern bzw. dem Bauernverband in Deutschland und Österreich gab. Weiteres fanden im November 2017 Infotermine zum geologischen Erkundungsprogramm, und im März 2018 zur Geophysik statt, welche von vielen Interessierten sowie Grundstücksbesitzern besucht wurden. Zur ursprünglich vereinbarten Vorstellung des geologischen Erkundungsprogrammes im Gemeinderat Neubeuern kam es leider nicht. Der Tagesordnungspunkt wurde kurzerhand, noch am selben Abend, per Beschluss vom Gemeinderat von der Agenda gestrichen. Es fanden in den letzten Monaten auch weitere Treffen mit Bürgerinitiativen statt. Die Grundlagenaktualisierung im GPR wurde gestartet. Die Projektleitung war im April in Ljubljana bei den TEN-T Days um das Projekt auf europäischer Ebene zu präsentieren. Das Projekt stieß bei den Vertretern der EU auf großen Zuspruch und soll nach deren Aussagen so weitergeführt werden.

Ergänzende Informationen der Vertreter aus Neubeuern

Bürgermeister Nowak möchte festhalten, dass nicht alle Mitglieder des Gemeinderates in Neubeuern dem Antrag auf Streichung des Tagesordnungspunktes zugestimmt haben (5 waren gegen die Streichung) und es dem 1. Bürgermeister obliegt die Agenda für eine Gemeinderatssitzung aufzustellen. Es wäre trotz anderer Punkte auf der Tagesordnung genügend Zeit gewesen für die Information zum

geologischen Erkundungsprogramm. Der Gemeinderatsbeschluss war aus seiner Sicht enttäuschend, da der Termin bereits einmal auf Wunsch einiger Gemeinderatsmitglieder verschoben wurde und zudem seine politische Funktion nicht respektiert wurde. Die Präsentation der Projektleitung wurde den Gemeinderatsmitgliedern übermittelt. Herr Spatzier erläutert, dass ein Brandschutzthema für die Gemeinde wichtiger gewesen wäre und daher keine Zeit für die Vorstellung der Deutschen Bahn war.

Herr Schmid erläutert, dass der Gemeinderat bereits zweimal eine Ablehnung zu den Erkundungsbohrungen beschlossen hat. Dies ist eine demokratische Entscheidung und sollte respektiert werden. Ein anderes Vorgehen innerhalb des Gemeinderates ist nicht in Aussicht. Die Beantragung einer Duldung beim Eisenbahnbundesamt durch die Deutsche Bahn wird erwartet. Herr Schmid ergänzt, dass er die Presseaussendung der Deutschen Bahn im Anschluss an den Gemeinderatsbeschluss als persönlich beleidigend empfindet. Allgemein sollten die Presseaussendungen der Bahn zurückhaltender sein, und sie sollte sich nicht bei den Medien über Ortsansichten beschweren (so die Information eines Journalisten).

- Die Presseaussendung war aus Sicht der Deutschen Bahn sehr sachlich und enthielt keinerlei persönliche Angriffe auf einzelne Personen. Sie kann auch gerne von allen auf der Projektwebsite eingesehen werden. Darüber hinaus hat die Bahn keinen Einfluss darauf, was Medien letztendlich aus einer Presseaussendung machen.
- Es wird außerdem klargestellt, dass sich die Deutsche Bahn noch nie bei einem Medium über Ortsansichten beschwert hat, außer es geht um bahninterne Bilder, was hier nicht der Fall war.
- Die Presseaussendung wurde auch auf der Projektwebsite veröffentlicht und ist unter folgendem Link zu finden:
http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-04-25-PI_Erkundungsbohrungen_Neubeuern.pdf

Planungsraum Verknüpfung Schaftenau-Knoten Radfeld – Status (Martin Gradnitzer)

Martin Gradnitzer berichtet, dass das Trassenauswahlverfahren 2009 abgeschlossen wurde und der Planungsprozess seit 2016 weitergeführt wird. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung im Jahr 2019 (ähnlich wie ein Teil des Planfeststellungsverfahrens in DE) sowie parallel dazu ein umfassendes Erkundungsprogramm. Die Gemeinden werden laufend eingebunden, unter anderem durch ein Regionalforum, welches zwei Mal jährlich stattfindet, und z. B. mit Planausstellungen. Insgesamt schreiten die Planungen zügig voran und man liegt gut im Zeitplan.

Erweiterter Planungsraum – Status (Manuel Gotthalseder)

Manuel Gotthalseder erläutert, dass nach den konstituierenden Sitzungen der Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd bisher 5 Forenrunden stattgefunden haben. Die Diskussionen sind intensiv und im Forum Süd teilweise sehr kritisch. Derzeit befindet man sich in der finalen Abstimmung des Kriterienkataloges. Ähnlich wie im GPR wurden die Grundlagen von den Gemeinden abgefragt und aktualisiert, damit ein einheitliches und aktuelles Datenbild von beiden Planungsräumen vorliegt.

Aktualisierung Grundlagen (Wieland Steigner)

Wieland Steigner erklärt, dass seit der Grundlagenergebung 2016 fast 2 Jahre vergangen sind, und die Gemeinden daher gebeten wurden, die Aktualität der Grundlagen zu prüfen und etwaige Änderungen bekannt zu geben. Alle Gemeinden sind dieser Bitte nachgekommen. Herr Steigner erläutert die Änderungen der einzelnen Gemeinden, welche nun in die Grundlagenkarten Mensch & Natur und die Raumwiderstandskarten eingearbeitet werden. Diese Karten sind dann die Grundlage für die Aktualisierung der Raumwiderstandskarten, sowie der Korridorkarten und die Entwicklung der ersten Entwürfe von Grobtrassen.

Diskussion

Ist die Korridorkarte vom Oktober 2016 mit der Erweiterung durch den EPR hinfällig?

- Ja, diese ist nicht mehr aktuell. Die Korridorkarte wird parallel zur Entwicklung der Grobtrassen bearbeitet.

Gibt es im Zuge der Grobtrassenvorschläge im Juni auch Informationen zu den Verknüpfungsstellen?

- Ja, es wird dargestellt, in welchen Bereichen Verknüpfungsstellen und / oder Verbindungen denkbar sind. Diese können sich aber im Zuge des Diskussions- und Planungsprozesses noch ändern.

Wird darüber nachgedacht, ob dort auch eine Zuladung stattfinden soll? Die Güter müssen ja auch irgendwie auf die Schiene kommen und in Deutschland wurden sogenannte Verladestellen eher abgebaut. Aber gerade das wäre wichtig, um das Inntal zu entlasten.

- Im Zusammenhang mit dem Projekt Brenner-Nordzulauf gibt es keinen direkten Auftrag an die DB, Verladestellen zu planen. Die Verladestellen werden in Deutschland privat errichtet und betrieben, daher verläuft die Diskussion darüber eher auf privatwirtschaftlicher Ebene.
- Bei diesem Thema ist auch wichtig, grenzüberschreitend zu betrachten. Es gibt dazu im Rahmen der Brennerkorridorplattform Gespräche zwischen Deutschland, Österreich und Italien wo im Rahmen einer Arbeitsgruppe „Terminals“ dieses Thema für die Strecke München-Verona behandelt wird.

Gibt es eine Kontaktmöglichkeit zur AG Terminals? Eine Teilnehmerin würde sich für grundlegende Dinge interessieren, wie beispielsweise der Flächenbedarf und wirtschaftlich sinnvolle Distanzen - vor allem um Gerüchte zu entkräften.

- Es gibt die Möglichkeit, den Kontakt über den Koordinator der Brennerkorridorplattform (BCP), Hrn. Benedikt Werth herzustellen. Allerdings werden diese Fragen dort eher nicht beantwortet, da sie fachlich zu detailliert sind.
- Die Projektleitung nimmt das aber als Aufgabe mit und wird grundlegende Auskünfte über Terminals in einem der folgenden Foren vorstellen.

Im Herbst 2015 wurde kommuniziert, dass die genaue Lage der Verknüpfungsstellen noch nicht bekannt ist. Ist das nach wie vor aufrecht? Falls ja, warum wird im Regionalen Projektbeirat von den Verknüpfungsstellen in Grafing, Großkarolinenfeld und Brannenburg gesprochen?

- Dies sind rein die Begriffe aus dem Bundesverkehrswegeplan. Es steht aber noch nicht fest, wo genau die Verknüpfungsstellen sein werden. Die Verknüpfungsstelle „deutsches Inntal“ wird aber jedenfalls südlich von Rosenheim sein.

Steht mittlerweile fest, in welche Richtung die Strecke führt, wenn sie aus dem Inntal hinauskommt? Für einen Teilnehmer würde dazu nur München Sinn machen.

- Ursprünglich wurden in der Planung mehrere mögliche Richtungen für den Nord-Südverkehr in Betracht gezogen. Es kristallisiert sich nunmehr heraus, dass die Planungen betr. Brenner-Nordzulauf Richtung München gehen. Die Strecke nach Rosenheim-Mühldorf steht derzeit als potentieller Bedarf im Bundesverkehrswegeplan. Nur wenn es dafür einen vordringlichen Bedarf gibt, wird man diese Strecke entsprechend weiterverfolgen.
- Derzeit gibt es keinen Auftrag, eine Streckenführung in eine andere Richtung als München zu planen. Wenn es diesbezüglich Änderungen gibt, werden diese bekannt gegeben.

4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR (Horst Wessiak)

Siehe Folien 14-23 der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak erklärt den Mitgliedern des Gemeindeforums nochmals den Bewertungs- und Gewichtungprozess zum Trassenauswahlverfahren, welcher in zwei Phasen abläuft. In Phase I wird die Beurteilungsmethode – der Kriterienkatalog – festgelegt. Für jedes Teilkriterium wird ein Ziel festgelegt und Indikatoren, mit denen die Zielerfüllung gemessen wird. In Phase II werden erste Grobtrassen entwickelt, welche dann im Zuge einer vereinfachten Variantenprüfung ggf. reduziert werden können. Diese reduzierten Trassen sind dann Gegenstand der vertieften Trassenplanung. Für diese wird dann die Bewertung gemäß Kriterienkatalog, die Kosten- und Risikoabschätzung und, nach Abstimmung der Bewertung in den Gremien, die Gewichtung vorgenommen. Ziel ist eine Trassenempfehlung.

Auf Grundlage einer EU Richtlinie wurde in Deutschland eine Änderung im UVP-Gesetz vorgenommen. (§ 2 (1)). Diese sieht ein weiteres Schutzgut „Fläche“ vor, welches als neues Hauptkriterium im Kriterienkatalog ergänzt wurde. Ziel ist dabei ein möglichst geringer Flächenverbrauch - im Sinne versiegelter Fläche - der Trasse, welcher an zwei Indikatoren gemessen wird: obertägiger Flächenverbrauch während der Bau- und während der Betriebsphase.

Diskussion

Wer kann aller eine Gewichtung abgeben? Dürfen die Vertreter der Bahnen auch gewichten?

- Gewichten darf jedes Mitglied eines Gemeindeforums (keine stellvertretenden Mitglieder). Die Projektleitung von DB und ÖBB hat je eine Stimme und gewichtet einmal.

Die Trassenempfehlung wird ja am Ende den Entscheidungsträgern mitgeteilt. Heißt das, bis dahin geht die fachliche Planung und dann beginnt die politische Entscheidung?

- Die Trassenempfehlung ist das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens und dieses Planungsprozesses. In einem ersten Behördenverfahren, dem Raumordnungsverfahren, wird geprüft, ob Varianten als raumverträglich eingestuft werden können. Erst dann entscheidet die Politik.

In welchen Bereichen ist angedacht die Trassen ober- bzw. unterirdisch zu führen? Wird das im Juni auch präsentiert?

- Es wird eine Karte präsentiert, auf der die Grobtrassen als erste Entwürfe in Linienform dargestellt sind. Großbrücken, Tunnelabschnitte oder Verknüpfungsstellen werden ebenfalls dargestellt. Diese können sich aber im Laufe der Diskussion und Planung noch verändern.
- Tunnelabschnitte sind derzeit dort geplant, wo es entweder topografisch nicht anders möglich ist bzw. wo ggf. eine Trasse ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchqueren würde. In allen anderen Bereichen wird grundsätzlich oberirdisch geplant, was aber nicht heißt, dass nicht auch ggf. eine Tunnellösung möglich wäre.

Welchen maximalen Steigungswerte werden in der Planung verwendet?

- Die Planung orientiert sich grundsätzlich an der europäischen Vorgabe von maximal 12,5 Promille Längsneigung.
- Bei den sogenannten Rampen nutzt man ggf. diese Neigungen aus, aber der Wert soll nicht auf längere Streckenabschnitte erreicht werden. Ziel ist schlussendlich, dass ein Zug ohne zusätzliche Lokbespannung möglichst weit (z.B. München-Verona) fahren kann. Auf der österreichischen Seite beim Brenner-Basistunnel wurde der maximale Steigungswert auf ca. 6,5 Promille reduziert.

Wie hoch muss der Abstand sein, wenn eine Bahnbrücke über eine Autobahn führt?

- Der Mindestabstand zwischen der Oberkante der Fahrbahn und der Unterkante der Brücke liegt, wie bei Straßenbrücken, bei ca. 4,7 Metern.
- Wie letztendlich Brücken errichtet werden, hängt aber auch von andere Kriterien wie beispielsweise Landschaftsbild oder Schallschutz ab.

Wie sieht das bei Flussüberquerungen aus, die hochwassergefährdet sind?

- Hier muss die europäische Wasserrichtlinie eingehalten werden. Diese gilt auch für Hochwasser. Bei Brücken über Gewässer sind entsprechende Freiborde zu berücksichtigen.

5. Gewichtung neues Hauptkriterium (Horst Wessiak und Moderation)

Siehe Folien 25-18 der beiliegenden Präsentation.

Alle Mitglieder der Gemeindeforen erhalten die Möglichkeit, das neue Hauptkriterium „Fläche“ zu gewichten. Die Gewichtung erfolgt wie bisher in Stufen von 1 (unwichtig) bis 9 (extrem wichtig) gemäß Reglermodell. Ein frankiertes Kuvert mit dem ergänzenden Gewichtungsbogen und dem aktuellen Kriterienkatalog wird an alle Teilnehmer verteilt. Die anwesenden Teilnehmer können die Gewichtungsbögen stellvertretend für heute abwesende Vertreter mitnehmen. Die Übernahme wird durch eine Unterschrift bestätigt. Die Kuverts

können bis 30.5.2018 an die Moderation (wikopreventk) geschickt werden, die diese dann bis zum Schluss der fachlichen Beurteilung ungeöffnet in einem Safe aufbewahrt.

6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm (Stefan Eder)

Siehe Folien 30-39 der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder beschreibt das Erfordernis und die Ziele der geologischen Erkundungsmaßnahmen. Auf Nachfrage in der letzten Forenrunde werden Karten präsentiert, auf denen alle bereits zusätzlich bestehenden Bohrungen eingezeichnet sind. Aktuell sind rund 80 % der Bohrungen abgeschlossen und etwa 30 % der Geophysik. In manchen Regionen, wie beispielsweise im Kieferbachtal, gibt es komplizierte geologische Strukturen. Die Qualität der Bohrkerne ist sehr hoch und die Bohrungen haben bisher gute Aufschlüsse geliefert, die im Weiteren noch ausgewertet werden müssen. Einige wichtige Bohrungen sind noch ausständig oder haben erst kürzlich begonnen. Die Bohrung am Hocheck in Oberaudorf wurde aufgrund einer längeren Wintersaison als üblich und unter Rücksichtnahme auf die Sommersaison im Tourismus auf Herbst verschoben. Die Gemeindeforen werden bei Neuigkeiten aus dem geologischen Erkundungsprogramm informiert. Die meisten Bohrungen werden zu Grundwasser-Messpegeln ausgebaut und bleiben somit auch nach Abschluss des Erkundungsprogrammes zur Beobachtung des Grundwasserspiegels bestehen. Sie dienen auch der Beweissicherung im Zuge des Projektes.

Diskussion

Braucht man die noch ausstehenden Bohrungen überhaupt noch oder reichen die vorhandenen aus?

- Ja, die noch ausstehenden Bohrungen sind notwendig. Bis zum Herbst sollten diese abgeschlossen sein. Derzeit gibt es noch Gespräche mit den Grundeigentümern.

Wie viel Spielraum gibt es, den Bohrpunkt zB in Neubeuern zu verlegen, wenn man in einem Bereich nicht bohren darf?

- Je nach individuellem Erkundungsziel hat man grundsätzlich einen Spielraum bei der Lage des Bohrpunkts – dieser kann auch mehrere hundert Meter betragen. Jenen Bohrpunkt, den wir in Neubeuern vorgesehen haben, brauchen wird aber, da es im näheren Umfeld keine geeignete Bohrstelle auf öffentlichem Grund gibt, an dem man an die notwendigen Ergebnisse kommt. Man hat diesen Bohrpunkt ja schon mal verschoben und den neuen Punkt mit der Gemeindeverwaltung diskutiert und gemeinsam ausgesucht.
- Soweit möglich, wird im ersten Schritt auf Grundstücke in Bahnbesitz oder öffentliche Grundstücke zurückgegriffen. Erst wenn dort keine geeigneten Punkte gefunden werden, wird auf private Grundstücke zurückgegriffen.

Es gibt ja in den Gemeinden teilweise schon Pegel. Warum nutzt man diese nicht?

- Die Pegel sind teilweise ungeeignet, weil sie zu seicht, sprich zu wenig tief, sind. Für die geologischen Erkundungsbohrungen braucht man mindestens 20 Meter Tiefe. Außerdem hat die Bahn nicht auf alle bestehenden Pegel Zugriff.

7. Ausblick und nächste Termine

Am Montag den 18. Juni 2018 werden die ersten Entwürfe von Grobtrassen allen Mitgliedern der Gemeindeforen im GPR und EPR gemeinsam in einer Informationsveranstaltung präsentiert. Am selben Tag werden die Presse und die politischen Vertreter (über den Regionalen Projektbeirat) informiert, sowie die Entwürfe auf der Projektwebsite veröffentlicht. Weiter finden in derselben Woche Sitzungen von allen Gemeindeforen statt, um einen zeitnahen Start der Diskussion der ersten Entwürfe von Grobtrassen zu ermöglichen.

Um der gesamten Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, sich umfassend informieren zu können, werden in den Gemeinden des GPR ca. im Zeitraum Mitte Juni bis Mitte Juli etwa 8 Planausstellungen mit der Projektleitung und dem Planungsteam stattfinden, die öffentlich zugänglich sind.

Darüber hinaus wird es am 17.5.2018 einen allgemeinen Infotermin der Deutschen Bahn zum Thema Schallschutz geben. Eine Einladung dazu wurde bereits an alle Forenmitglieder versandt.

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 wird am Dienstag, den 19.6.2018 von 19:30-21:30 Uhr in Raubling stattfinden. Die Teilnehmer werden zeitgerecht eine Einladung zur Informationsveranstaltung und zur 10. Forenrunde von der Moderation erhalten.

Diskussion

Kann der Termin am 18.6. gehalten werden, wenn die Geophysik erst zu 30 % abgeschlossen ist?

- Die Planungen laufen bis dahin unabhängig vom Stand der Geologie weiter. Den geologischen Endbericht mit den finalen Ergebnissen braucht es erst für die Trassenbewertung. Die ersten Entwürfe der Grobtrassen, die im Juni präsentiert werden, sind der Start des Diskussionsprozesses und basieren auf derzeitigen Annahmen. Wenn es relevante Erkundungsergebnisse gibt, werden diese in der Planung berücksichtigt.

Wird es zu jedem Korridor Grobtrassenvorschläge geben?

- In jedem Korridor wird es mindestens einen ersten Grobtrassenentwurf geben.

Warum geht man jetzt schon mit halb fertigen Trassen an die Öffentlichkeit und wartet nicht erst noch den Diskussionsprozess ab, bis konkretere Trassen feststehen? Macht man damit nicht mehr kaputt, weil dann jeder mitdiskutieren will?

- Diese ersten Grobtrassenentwürfe sind die Grundlage der Diskussion. Es ist wichtig, dass auch die Öffentlichkeit über den Planungsstand informiert wird und Ideen eingebracht werden können. Im Zuge des Diskussions- und Planungsprozesses sollten dann aber auch die Trassenentwürfe schrittweise reduziert werden können.
- Es ist aber jedenfalls klar zu kommunizieren, dass diese Grobtrassen erste Entwürfe sind und keinesfalls Endergebnisse. Diese ersten Grobtrassenentwürfe können sich auch noch ändern, es fallen sicher sehr viele weg, aber es können auch noch welche dazukommen.

Wie sieht der Zeitplan für die engere Trassenplanung aus? Bis wann kann man damit rechnen?

- Nach der Präsentation der ersten Entwürfe der Grobtrassen Mitte Juni ist angedacht, diese bis ca. Ende des Jahres zu diskutieren und anschließend die Summe aller Grobtrassenvarianten zu reduzieren. 2019 werden dann jene Grobtrassenentwürfe, die zur weiteren Bearbeitung ausgewählt wurden, vertiefend geplant. Ziel ist es, bis zum ersten Quartal 2020 eine Trassenempfehlung für den GPR und den EPR zu erarbeiten.

Es sollte in diesem Rahmen angemerkt werden, dass die Bürgerinitiativen am 17.5. ebenfalls eine Veranstaltung planen. Der Termin steht allerdings schon länger fest und eine Überschneidung war daher nicht beabsichtigt.

- Sollte zum Thema allg. Schallschutz noch großes Interesse bestehen, kann man die Informationsveranstaltung gerne wiederholen.

Exkurs zu Projekthintergründen

Siehe Folien 42-43 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung verweist auf eine Präsentation über die wichtigsten Zahlen und Fakten zur Verkehrsentwicklung auf Straße und Schiene und stellt Auszüge daraus vor.

Die gesamte Präsentation ist auf der Projektwebsite unter folgendem Link zu finden:

<http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>

Insgesamt gab es in den letzten Jahren einen Anstieg der Mobilität. Das BMVI sieht nach wie vor erhebliches Potential für den Güterverkehr.

Die Realisierung der nördlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel erfolgt stufenweise, um die Diskrepanz zwischen der Inbetriebnahme des BBT 2027 und der Fertigstellung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum auszugleichen. Dazu gibt es die Vorgabe der EU, das komplette Kernnetz signaltechnisch einheitlich auszurüsten, um die Basis für grenzüberschreitenden Verkehr zu bilden. Daher soll in erster Stufe auf der Bestandsstrecke München-Rosenheim-Kufstein auf ECTS umgerüstet werden. Die Finanzierung dazu muss aber noch geklärt werden. Bis 2032 wird der Abschnitt Schaftenausradfeld realisiert. Stufe 3 ist dann die Realisierung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum. Derzeit wird von einer Realisierungsphase von 2026-2038 ausgegangen. Die Projektleitung wird die Forenteilnehmer informieren, wenn es diesbezüglich Neuigkeiten gibt.

Diskussion

Werden durch diese Präsentation die Zahlen der Bürgerinitiative Neubeuern widerlegt?

- Es gibt dazu keinen Vergleich. Die Bahnen stellen damit lediglich ihre Sicht der Dinge dar.

Abschluss

Die Moderation leitet zu einer Abschlussrunde mit kurzen Statements der Forenmitglieder ein. Die meisten Teilnehmer sind bereits gespannt auf die Präsentation der ersten Entwürfe der Grobtrassen und die darauffolgende Diskussion, welche sicherlich intensiv wird und wiederum Aufregung in der Region verursachen wird. Einige Teilnehmer sind froh, über die konkreten und neuen Informationen, die sie heute bekommen haben. Es wird nochmals betont, dass das Thema Flächenverbrauch vor allem für die Landwirtschaft sehr wichtig ist.

Zusammengestellt am 08.05.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 07.05.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM NORD 2

7.5.2018, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung**
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017**
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017

- ❖ Konstituierung der Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum
- ❖ Veranstaltungen
 - Intensive Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Tirol und dem bayerischen Bauernverband im Zusammenhang mit dem geologischen Erkundungsprogramm
 - Infotermine zum Erkundungsprogramm im November '17 zu den Bohrungen und März '18 zur Geophysik
 - Geplante Vorstellung zum Thema geologisches Erkundungsprogramm im Gemeinderat Neubeuern – wurde im Zuge der Gemeinderatssitzung leider abgesagt
 - Treffen mit Bürgerinitiativen
 - Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet
 - Gemeinsame Präsentation der Projekte auf der Brennerachse bei den TEN-T Days der EU-Kommission in Ljubljana



Planungsraum Verknüpfung Schaftenau–Knoten Radfeld – Status

Eckdaten und Termine

- Neubaustrecke zwischen Verknüpfung Schaftenau und Knoten Radfeld (zirka 20 km)
- $V = 230 \text{ km/h}$, Mischverkehr
- Trassenauswahlverfahren wurde 2009 abgeschlossen – Vorschlagstrasse fixiert
- Weiterführung der Planung seit 2016
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Planungsraum Verknüpfung Schaftebau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

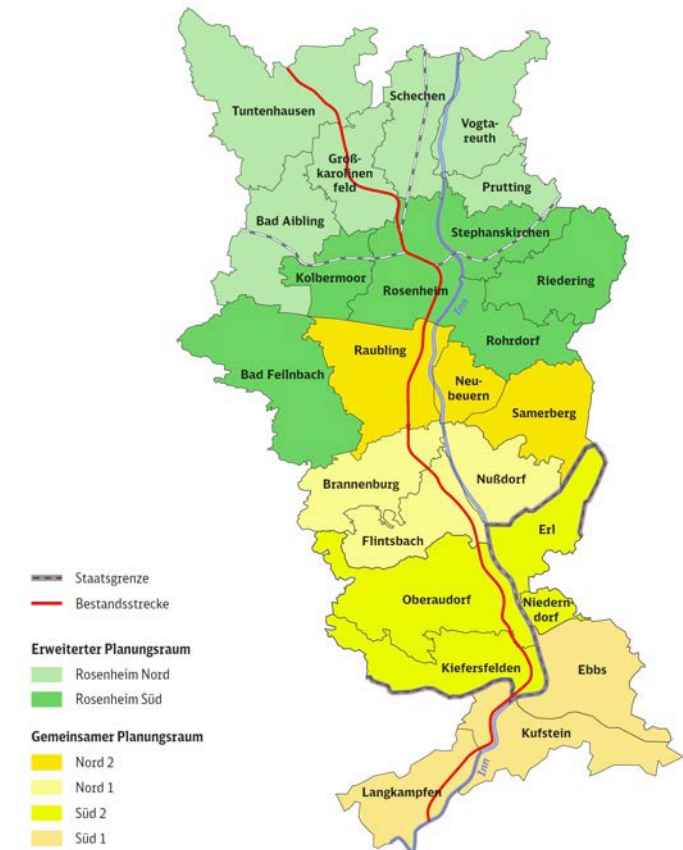
- Geologisches Erkundungsprogramm (> 50 Bohrungen, Bohrlänge ca. 2,2 km, 67 km Geophysikalische Profile) im Jänner 2018 gestartet
- Umweltuntersuchungen werden voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen
- Planungsaktivitäten für die Erstellung der UVE im Abschnitt VK Schaftebau–Knoten Radfeld laufen seit Herbst 2016
- Regionalforum und Abstimmung mit Gemeinden laufend
- Planausstellungen im Juni 2018 vorgesehen



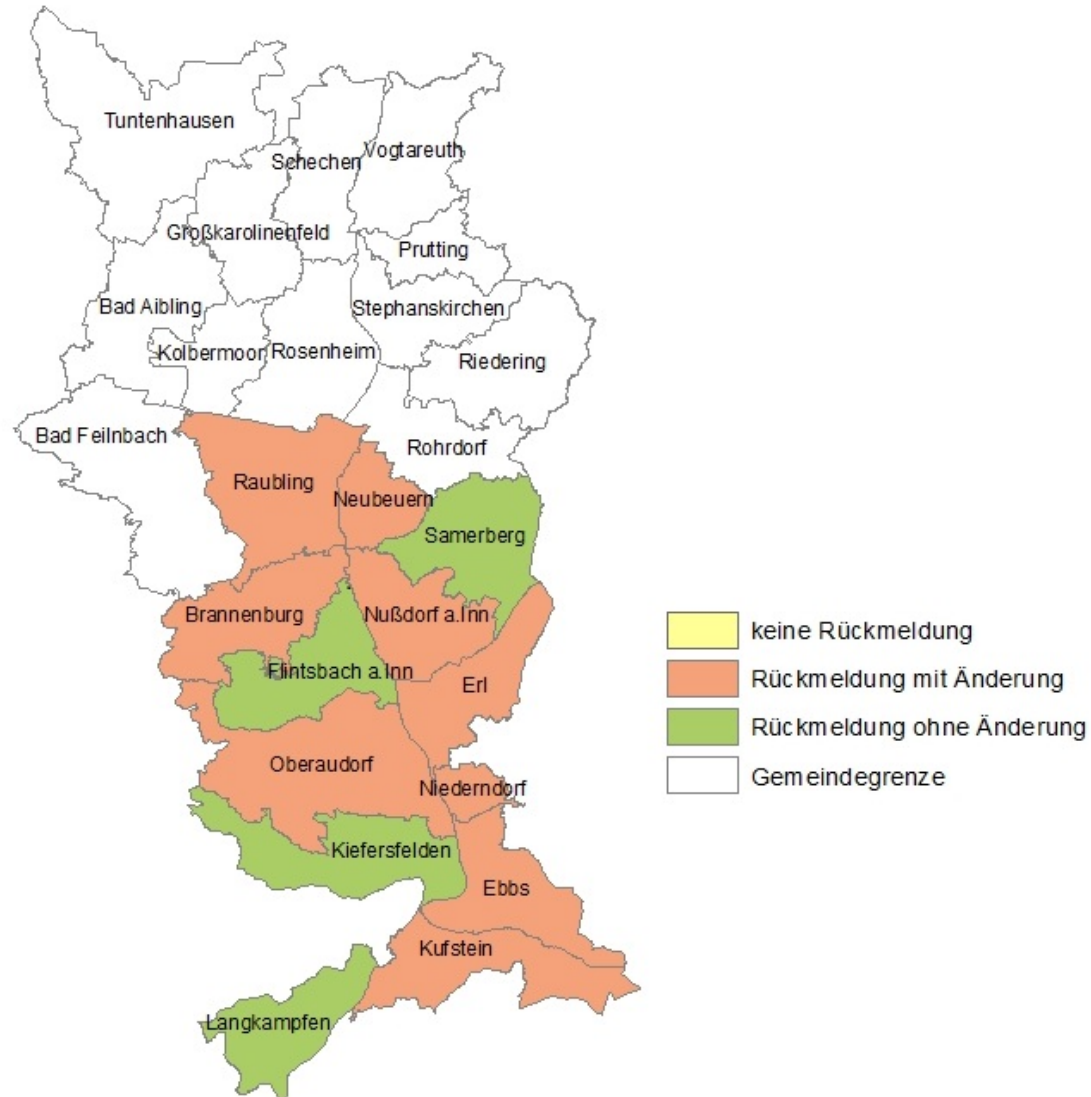
Erweiterter Planungsraum – Status

Beurteilungsmethode, Kriterienkatalog, Grundlagenaktualisierung

- ❖ Konstituierende Forensitzung der zwei Gemeindeforen
Rosenheim Nord und Rosenheim Süd am 08. November 2017
- ❖ 2. Forensitzung am 18. Dezember 2017 (GF Nord + Süd)
- ❖ 3. Forensitzung am 24. Januar 2018 (GF Nord + Süd)
- ❖ 4. Forensitzung am 14. bzw. 15. März (GF Nord + Süd)
- ❖ 5. Forensitzung am 11. bzw. 12. April (GF Nord + Süd)
- ❖ Derzeitiger Inhalt ist die (finale) Abstimmung des
Kriterienkatalogs im EPR
- ❖ Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet



Aktualisierung Grundlagen – Rückmeldungen Gemeinden



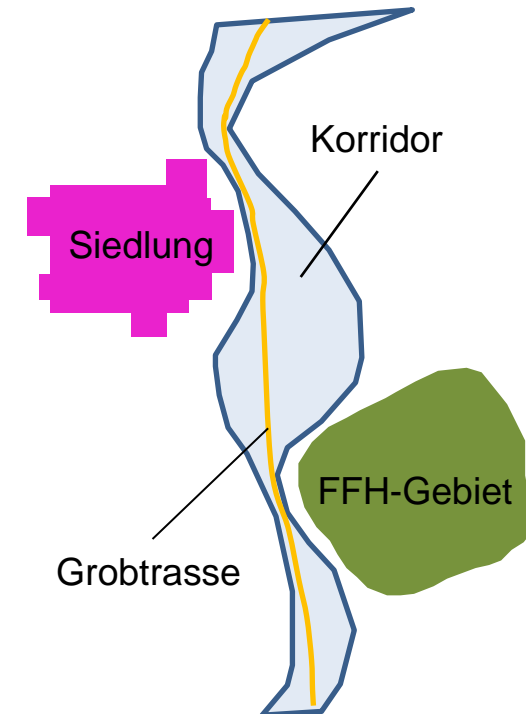
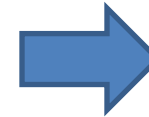
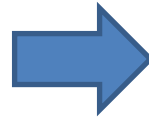
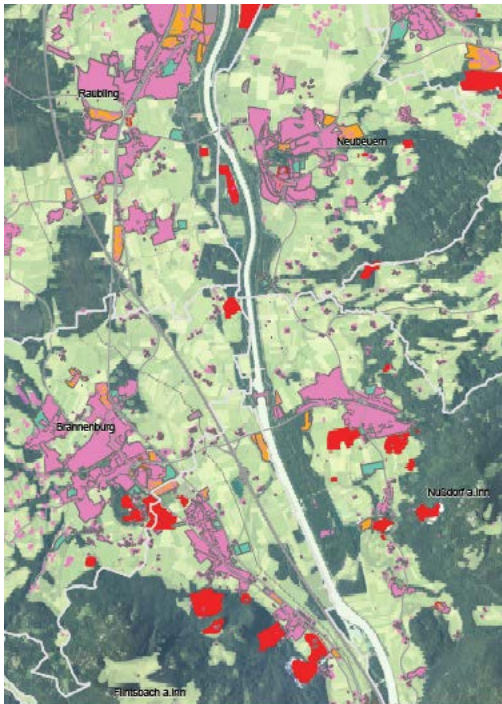
Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (1)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
Nord 2	
Raubling	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Badeseen „Reischenharter See“ und „Hochstrasser See“ (GLK Mensch) Ergänzung „Überflutungsgebiet westlich des Inns“ (GLK Natur)
Neubeuern	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Reischenharter Badeseesee und Fläche „Aufenthaltsort Mensch“ an der Rauwöhrstraße (GLK Mensch)
Samerberg	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Nord 1	
Brannenburg	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung FNP B-Plan „Tannenhut“ und „Bauhof an der Nußdorfer Straße“ (GLK Mensch)
Flintsbach	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Nußdorf	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Überschwemmungsgebiete „Steinbach“ und „Entbach“ (GLK Natur) Ergänzung Grundwasserregulierungsanl. der Bayernwerk/ÖBK (GLK Mensch) Änderung Signatur Kanalhauptpumpwerk (GLK Mensch)

Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (2)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
Süd 2	
Kiefersfelden	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Oberaudorf	<ul style="list-style-type: none"> Baudenkmal „Knollhof“ abgerissen (GLK Mensch)
Erl	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen
Niederndorf	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen
Süd 1	
Langkampfen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Kufstein	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung Natura 2000-Gebiete und Naturdenkmäler (GLK Natur) Anpassung Wasser- und Uferschutzgebiete (GLK Natur) Anpassung Biotop- und ökologische Freihalteflächen (GLK Natur) Ergänzung Überflutungsflächen (GLK Natur) Ergänzung Transalpine Ölleitung und 110 kV Freileitung (GLK Mensch)
Ebbs	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen

Weiterer Planungsablauf – Aktualisierung Korridore und Entwicklung Grobtrassen



Aktualisierung
Grundlagenkarten
Mensch & Natur

Aktualisierung
Raumwiderstandskarte

Aktualisierung Korridore und
Entwicklung Grobtrassen

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ **Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR**
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung eines Hauptkriteriums aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ Hauptkriterium: Fläche

❖ Teilkriterium: Flächenverbrauch

❖ Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs

❖ Indikator: obertägiger Flächenverbrauch

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

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 Trassierungsmassnahmen (z.B. Bogenweichen, Gleisachsen, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Höhengeländern, - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsbüros)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsteilen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik	
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderen Anforderungen (z.B. Wägen, 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 Ereignisfrequenz und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung 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 Risikopotenziale und Prognoseicherheit	
		1-4-2 Massendimension	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenblanz - Transporterfordernisse und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbeeinträchtigung - Bauabschnittsübergänge	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Lärm*	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel - >60dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Wirkung - >55dB(A) als Lärmindex nachts, Wirkung für Wohnen
			2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
			2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
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	
2-5 Wasser		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial	
		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 Oberflächengewässer	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gesässerengängen - Ausmaß von Gesässerengängen	
		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
			2-6-2 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	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 Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdorfsflächen	
	2-8 Luft und Klima		2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung
	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	
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 Realisierungsriskien	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.		

2-10 Fläche ** 2-10 Flächenverbrauch Minimierung des Flächenverbrauchs obertägiger Flächenverbrauch während der Bauphase während der Betriebsphase

* Teilkriterium
** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



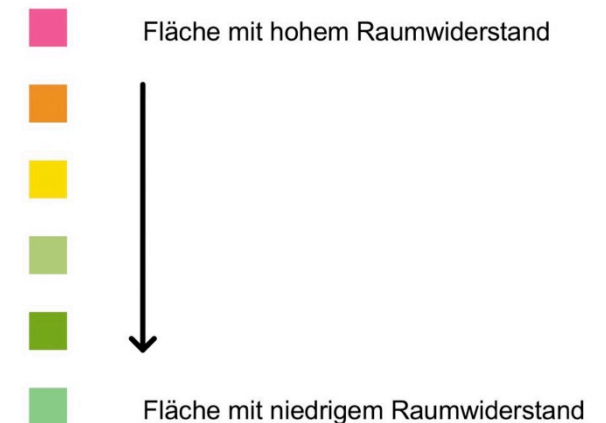
❖ **Kriterienkatalog** → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Erfüllung der Trassierungsanforderungen
		1-1-2 Anpassung technische Infrastruktur	Minimierung des Aufwandes
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenhaltungsfähigkeit im Regelbetrieb
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung
		1-2-3 Instandhaltungsfähigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle	Minimierung Anzahl und Auswirkungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1-3-3 Verfügbarkeit und Objektschutz	Maximierung Objektschutz
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse
		1-4-2 Massendimensionen	Anstreben einer nachhaltigen Materialbeschaffung
		1-4-3 Bauzeit und Bauentwicklung	Optimierung
	2 Mensch - Raumentwicklung	2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung
2-1-2 Lärm			Minimierung der Beeinträchtigung
2-2 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden		2-2-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-2-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-3-1 Siedlung	Minimierung der Beeinträchtigung
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung

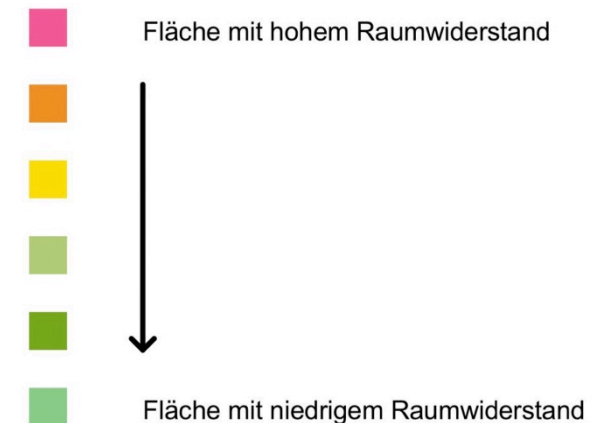
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



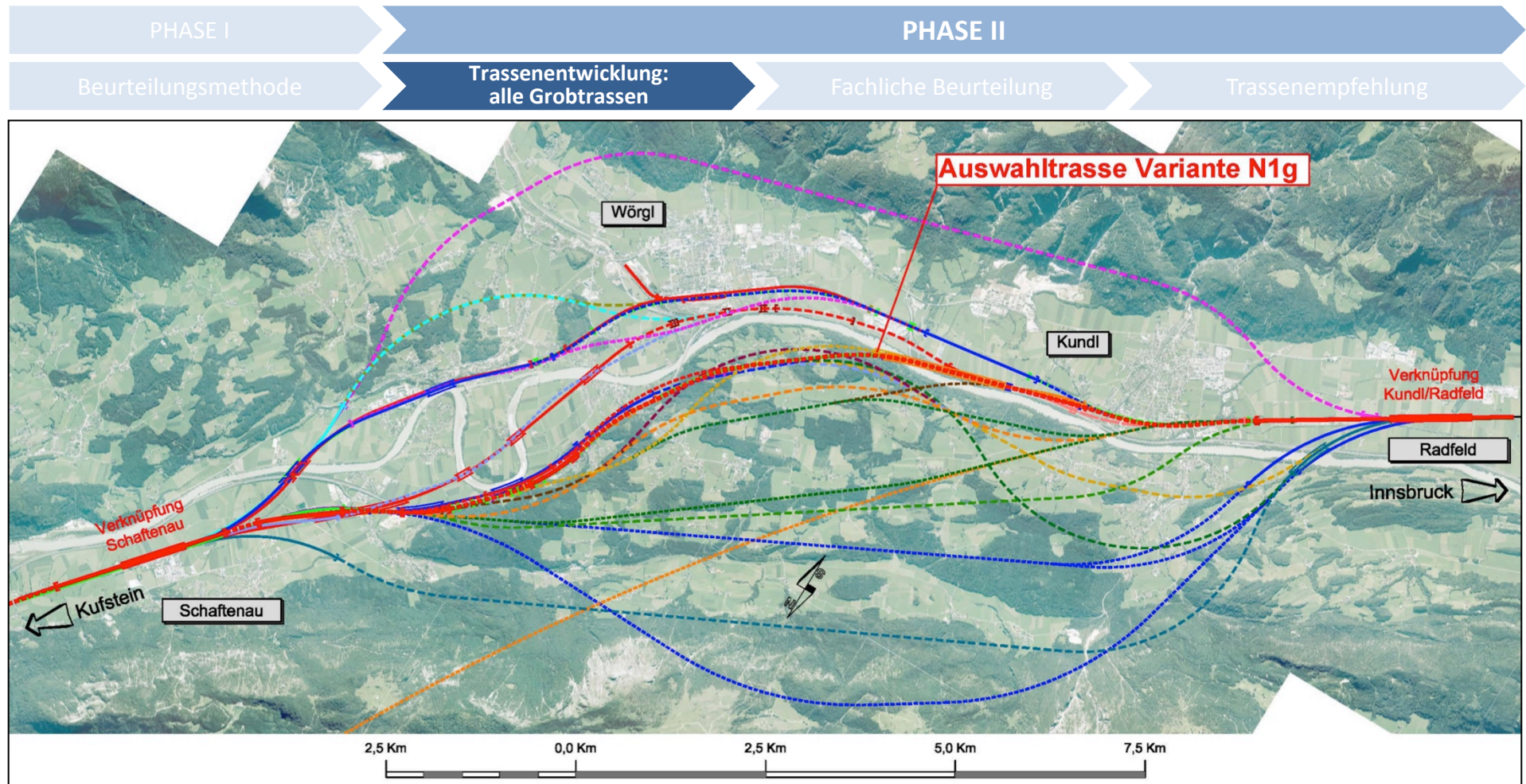
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



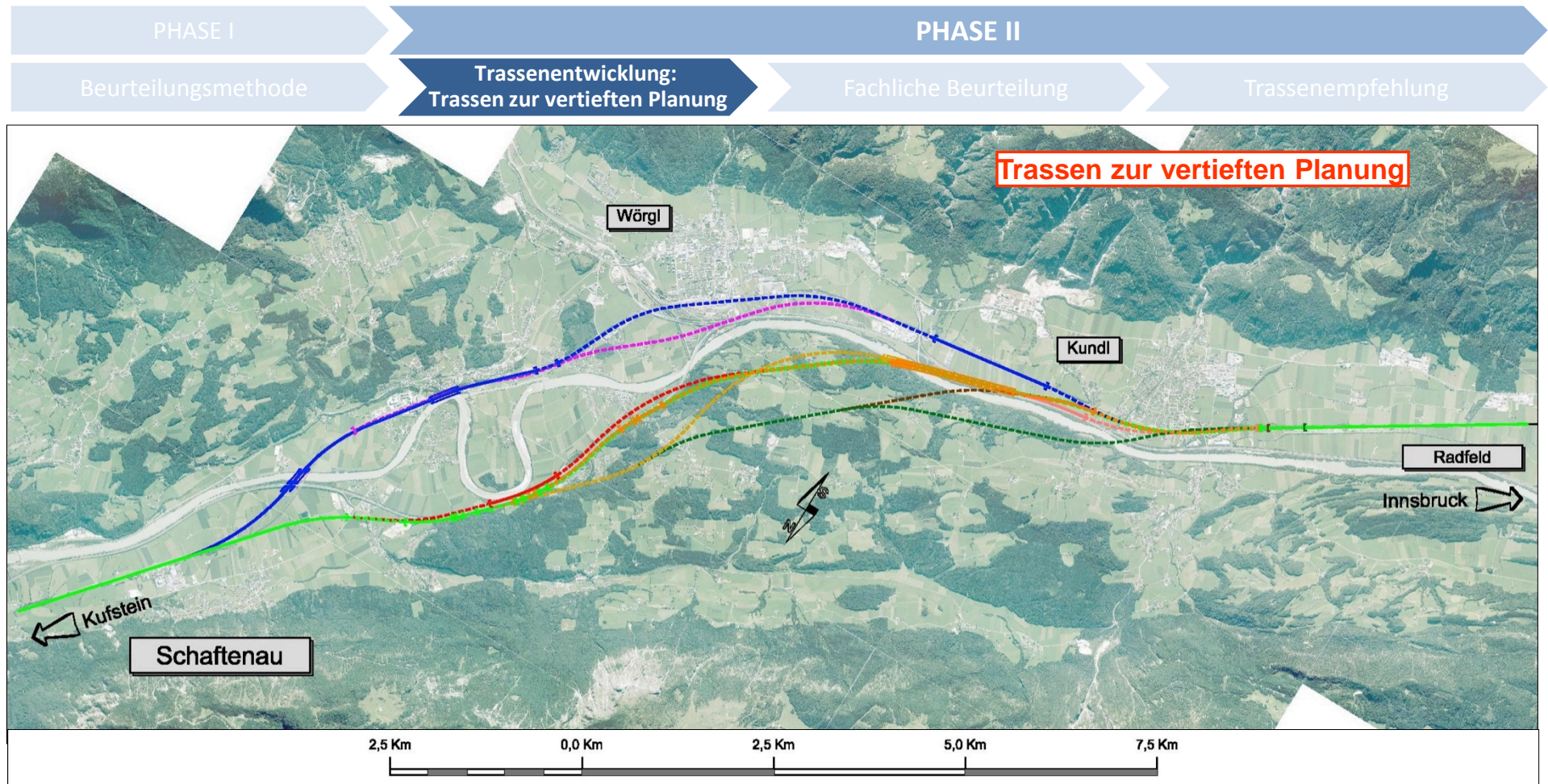
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



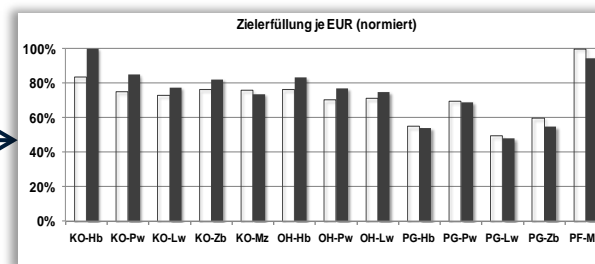
		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Bauabwicklung	2	5	4
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3			

Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

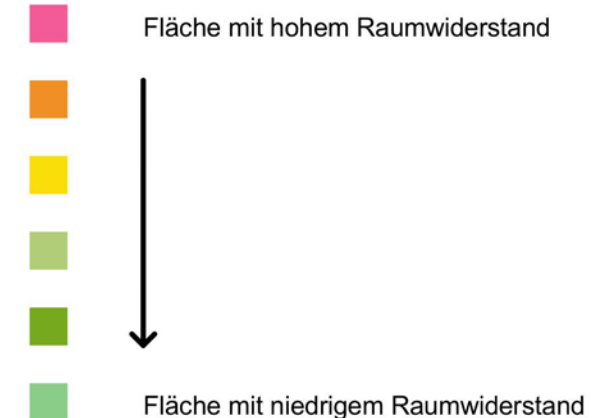


	Kriterium	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium VvT 1			
	Bauschwärzung	2	5	4
	Kriterium VvT 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium RvU 2			
	Kriterium RvU 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium KvR 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium KvR 3			



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ **Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien**
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung **eines Hauptkriteriums** aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ **Hauptkriterium: Fläche**

❖ **Teilkriterium: Flächenverbrauch**

❖ **Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs**

❖ **Indikator: obertägiger Flächenverbrauch**

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassenleistungsparameter*	Erhaltung der Trassenleistungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichen von Trassenleistungsvorgaben - ungenutzte Trassenleistungspotenziale (z.B. Bogenweiden, Gleisdreiecke, 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 Entwicklungsbüro)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenlastfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verkehrsleistungen - Leistungsbelastung und Fahrplan
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Viadukte, Tunnel, Brücken usw.)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Störereignisse, welche die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit geringfügig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwerisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotenziale und Prognostizierbarkeit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transportverhältnisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwerisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbelastung - Baustelleneinrichtungsflächen
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieeffizienten Querschnittsbau > 40dB(A) als Lärmhörschwelle tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmhörschwelle nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsgebiete bzw. -flächen - Ausmaß der Beeinträchtigung
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten überregionaler und regionaler Entwicklungspläne	- überregionalen und regionalen Entwicklungsplänen - örtlichen Entwicklungsplänen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände
	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
	2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasserversorgungsanlagen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen
2-5-3 Oberflächenwasser		Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverengungen - Ausmaß von Geständereingriffen	
2-6 Landschaft		2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Sichtbild, Ortsbild, Selbstbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
		2-6-2 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerstückelungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftungsfähigkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen	
	2-7-2 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlasteneintragsflächen - Kriegen/Betriebsflächen	
	2-7-3 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung	
2-8 Luft und Klima	2-8-1 Mikroklima*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Flächen - Verschattung	
	2-8-2 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern	
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit im Katastrophenfall	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern	
	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	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 Realisierungsriskien	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.

* Leitkriterium
** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Möglichkeit zur Gewichtung ergänztes Hauptkriterium im KK GPR

Ergänzt Hauptkriterium kann von den Mitgliedern des Gemeindeforums im GPR & des Regionalforums zusätzlich gewichtet werden

Brenner-Nordzulauf | gemeinsamer Planungsraum | Kriterienkatalog

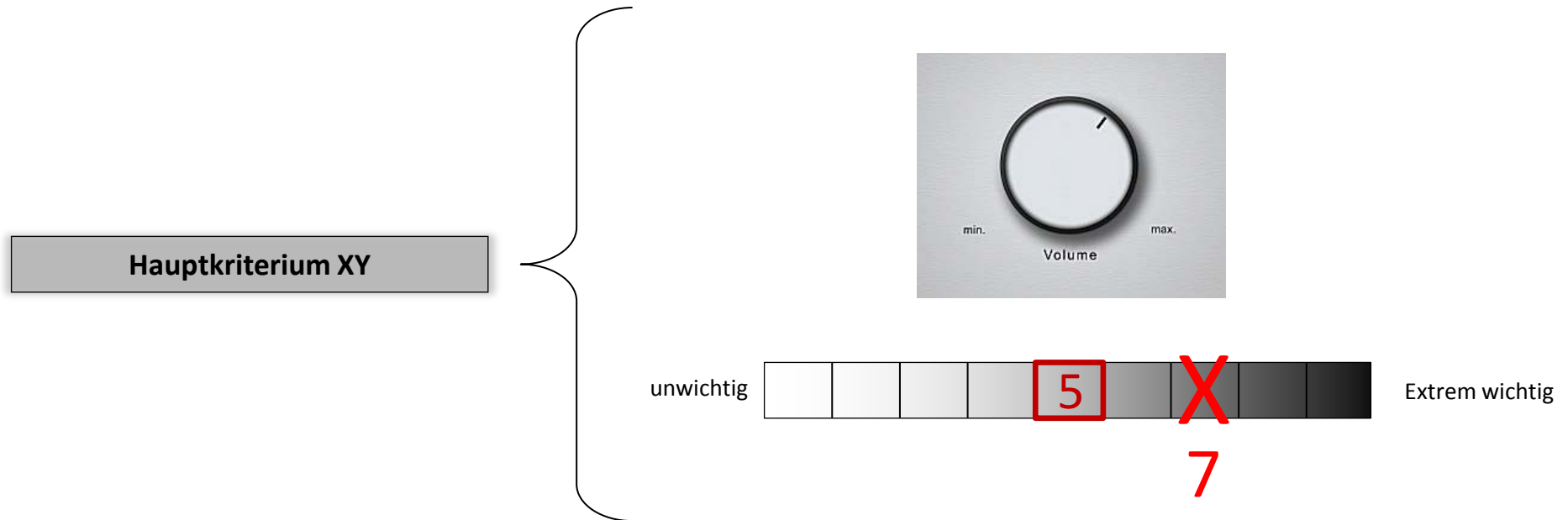
Stand: 17.4.2018

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase

** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

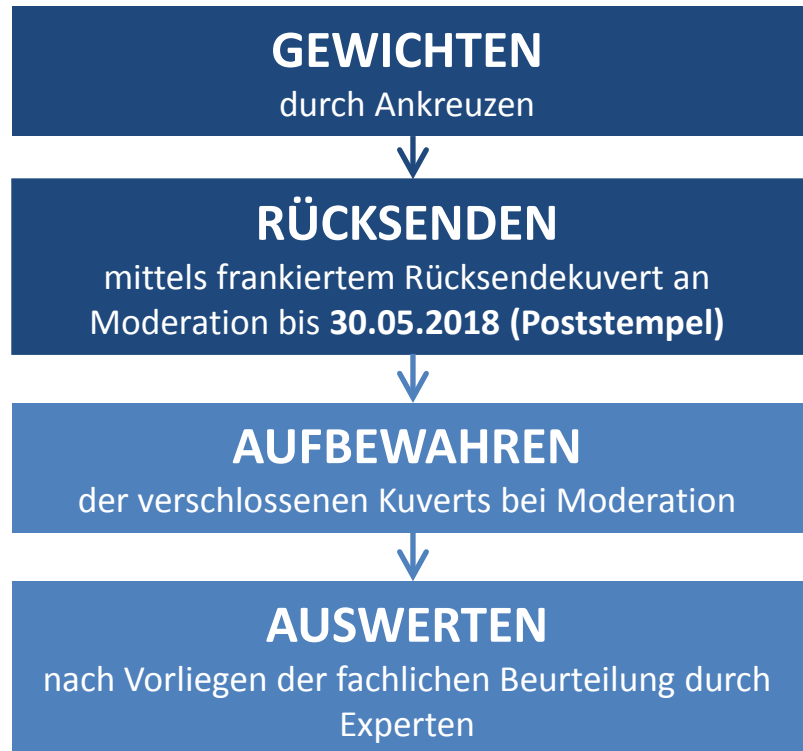
Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?



Gewichtung

Informationen zum Ablauf



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB** INFRA

+

NAME: _____

FORUM: _____

Gewichtung ergänztes Hauptkriterium
(Mai 2018)

Fläche unwichtig extrem wichtig

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ **Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm**
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Geologisches Erkundungsprogramm - Erkundungsziele

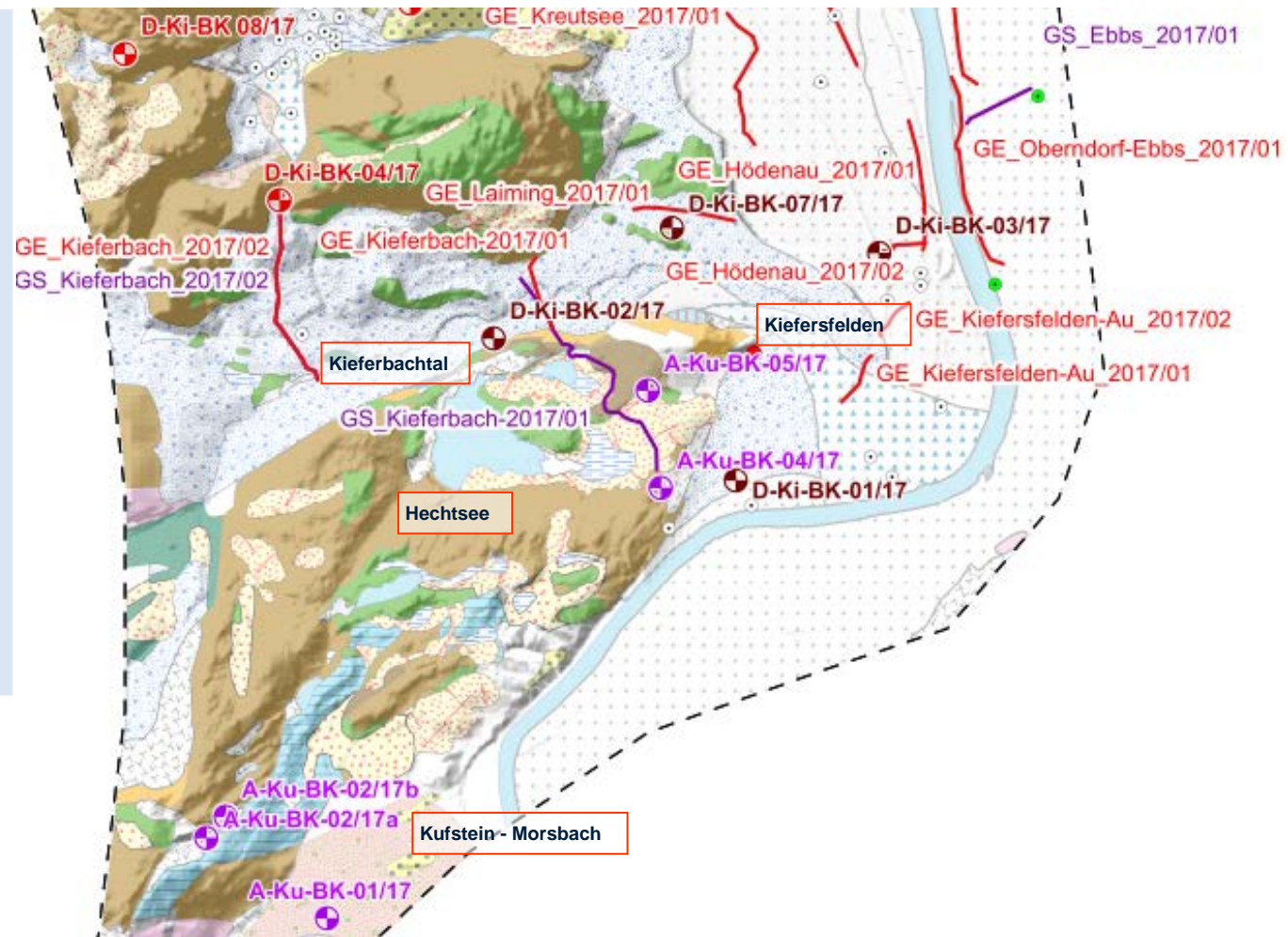
1. Ausbildung der Grund- und Bergwasserverhältnisse sowie Grundwasserstockwerke (z.B. Hechtsee, Pfrillsee, Längsee, Mühlauer Quellen, Haslachquellen, Blaue Quelle)
2. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
3. Abgrenzung von geologischen Strukturen im Festgestein; Identifizierung / Verifizierung von Störungszonen im Festgestein
4. Felsschwellen in der Talflur

Geologisches Erkundungsprogramm – Ablauf

- ❖ Bestandsdatenerhebung, geologische Kartierung und Erkundungsplanung bis Sommer 2017; anschließend Ausschreibung und Vergabe der Leistungen
- ❖ Bohrbeginn in Deutschland durch ARGE Abt-Geomechanik am 15.01.2018
- ❖ Bohrbeginn in Österreich durch Fa. HABAU am 22.01.2018
- ❖ Messbeginn Geophysik in Österreich und Deutschland durch Fa. DMT am 09.04.2018; Infoveranstaltungen zur Geophysik am 21. und 22.03.2018
- ❖ Stand Bohrungen – Anfang Mai rund 80% abgeschlossen
- ❖ Stand Geophysik – Anfang Mai rund 30% abgeschlossen

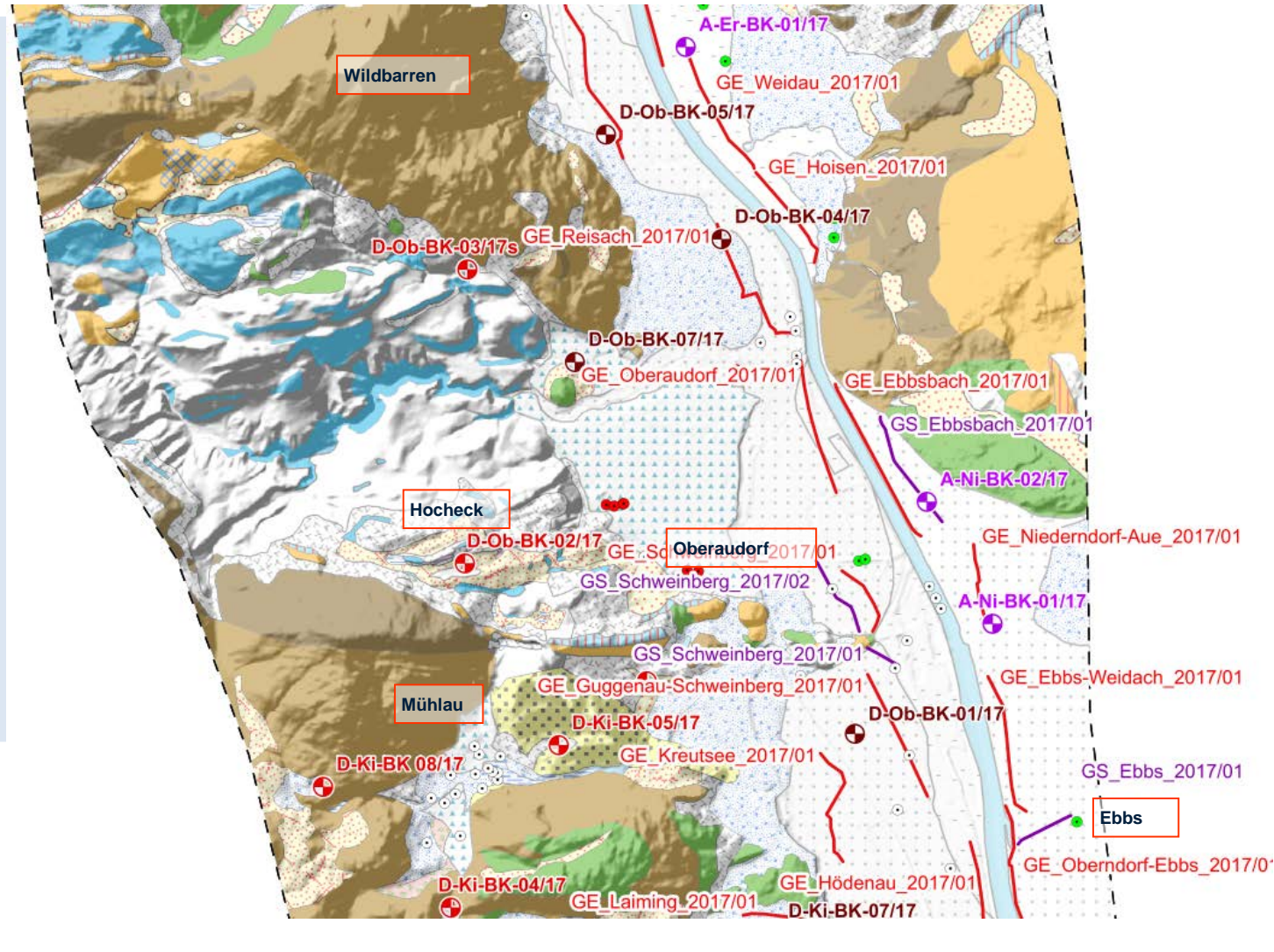
Erkundungsprogramm

- ❖ **Marblinger Plateau (Ku-01)**
- ❖ **Störungszone Kiefern bach (Ki-02)**
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01 etc.)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur (Fli-04)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



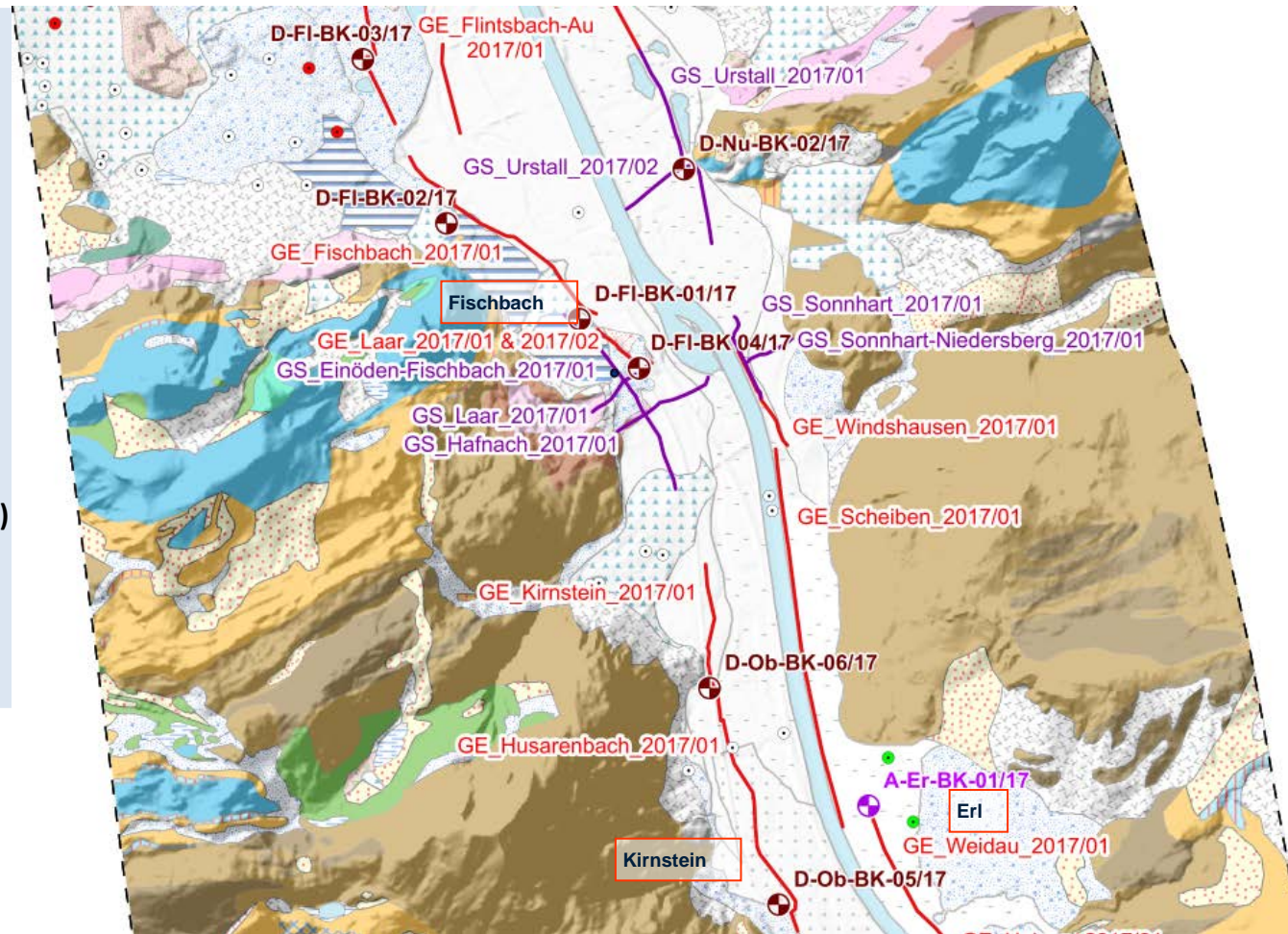
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau (Ku-01)
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?) und Hydrogeologie Haslacher Quellen (Ob-02, Ob-03)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (Ob-04, Ob-05)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Seetone der Talflur



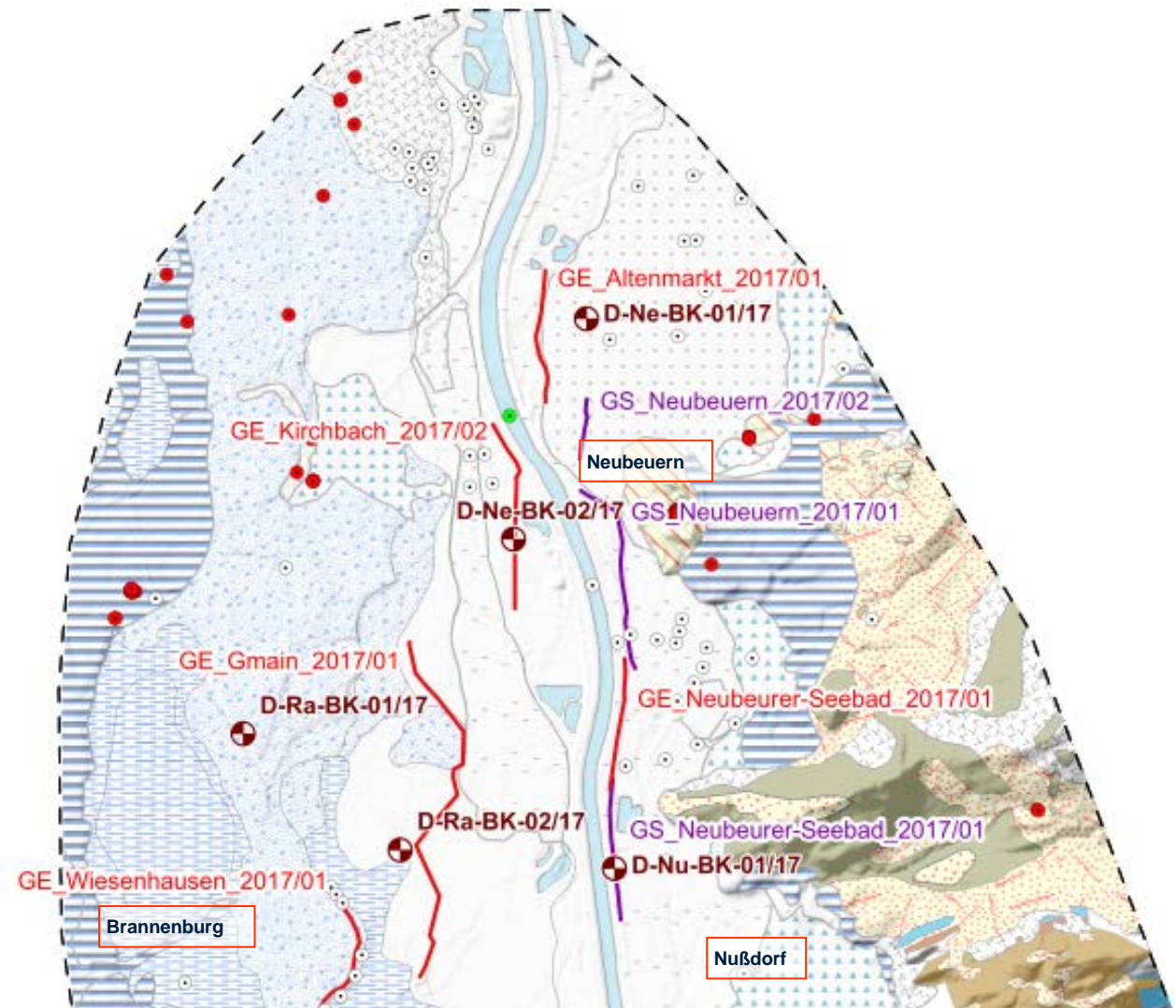
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Aufbau d. Talflur bis 40 m z.B. (Ki-01, FI-01)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ **Aufbau d. Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01, FI-01)**
- ❖ **Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)**

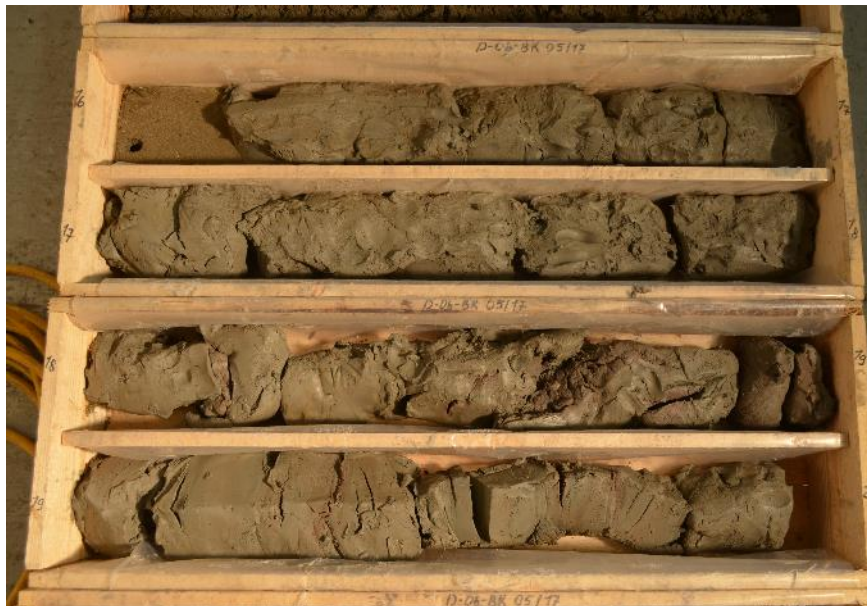


 Hangschutt	 Gosau-Gruppe
 Postglazialschotter	 Jura-Kieselkalk
 kiesige Grundmoräne	 Oberrhätkalk
 Tertiär	 Plattenkalk
 Flysch	 Hauptdolomit
 Helvetikum	

Bohrkerne Talflur

- sandige Kiese und Sande
- Siltige Tone (Rosenheimer Seeton)

D-Ob-BK 05/17



Bohrkerne Festgestein

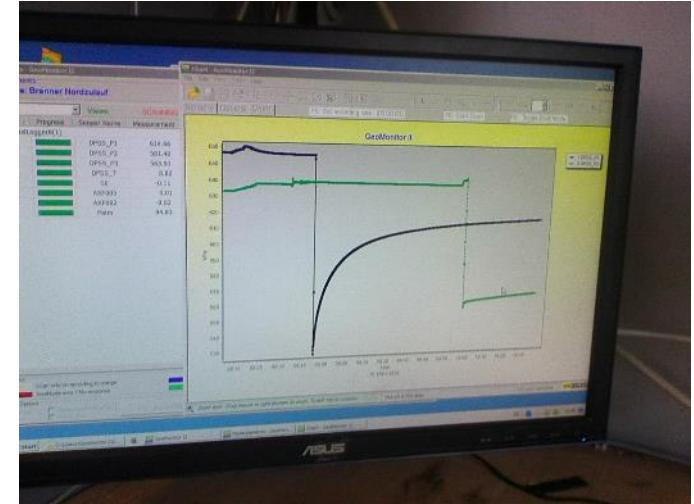
- Kalke, Kieselkalke
- Mergel, Tonstein
- Konglomerate, Sandsteine

D-Ob-BK 05/17



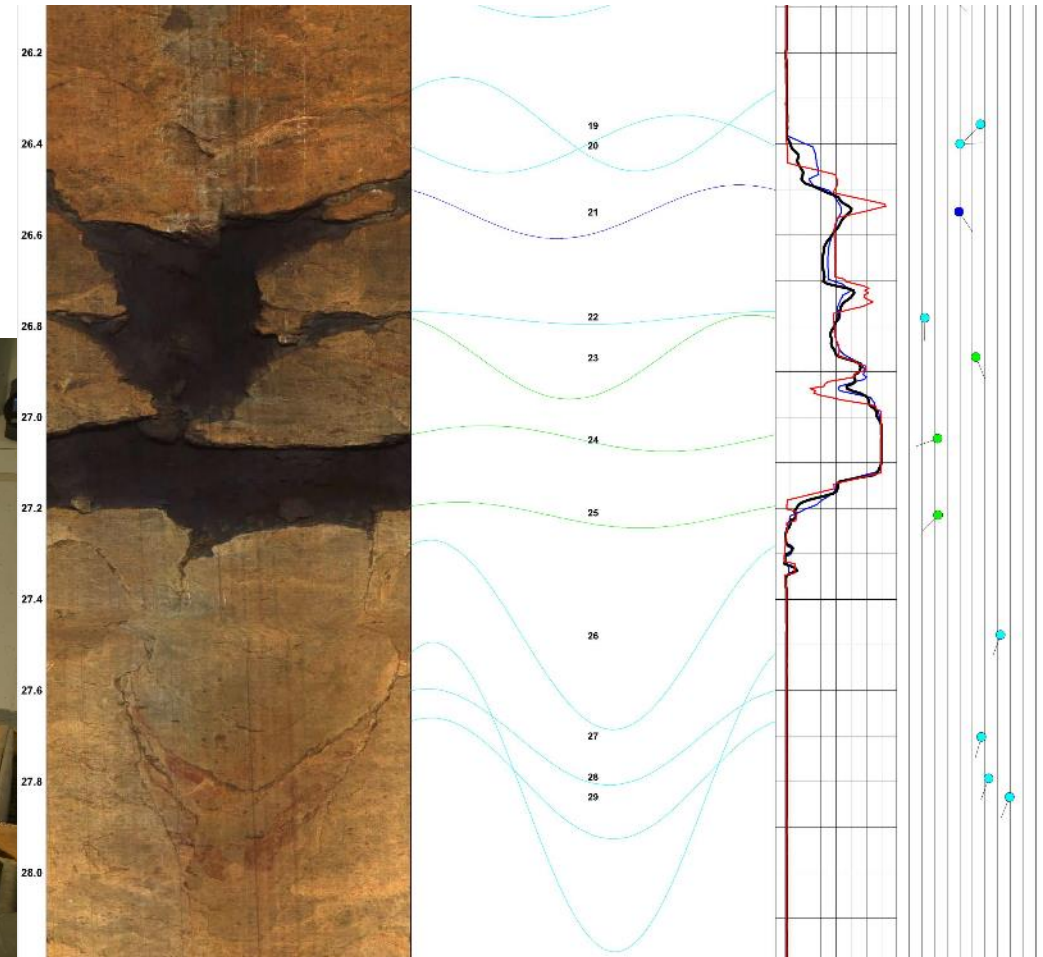
Geotechnische & Hydrogeologische Versuche

- Bohrlochaufweitung
- Pegelpumpversuch Hydropackertests



Bohrkernaufnahme & Auswertung

- Laufend während Erkundungen
- Bohrkernaufnahme
- Auswertung und Integration der Messergebnisse



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick und nächste Termine**

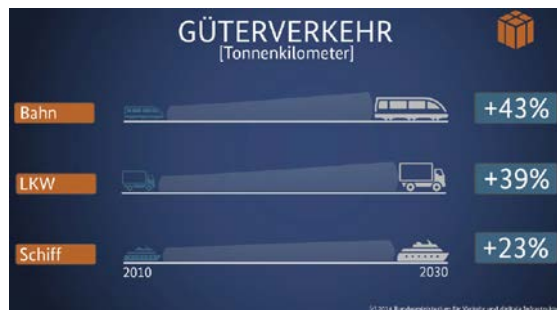
Ausblick und nächste Termine

- ❖ Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen am 18. Juni nachmittags für **alle Mitglieder der Foren GPR+EPR**, nachfolgend Start der **Diskussion in den jeweiligen Foren** zu den ersten Grobtrassenentwürfen
- ❖ **Information der Öffentlichkeit** mit Planausstellungen zum Brenner-Nordzulauf inkl. Grobtrassen im Zeitraum Ende Juni bis Mitte Juli in mehreren Terminen in den Gemeinden der beiden Planungsräume, Vorbereitungen erfolgen in Abstimmung mit den Gemeinden
- ❖ Infotermin „Schallschutz bei der Deutschen Bahn“ am 17. Mai 2018 in Rosenheim
- ❖ Nächste Forenrunde Nord 2: **Dienstag 19.6., 19.30-21.30 Uhr, Gemeinde Raubling**

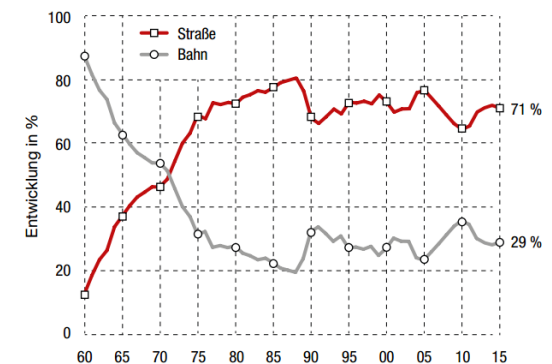
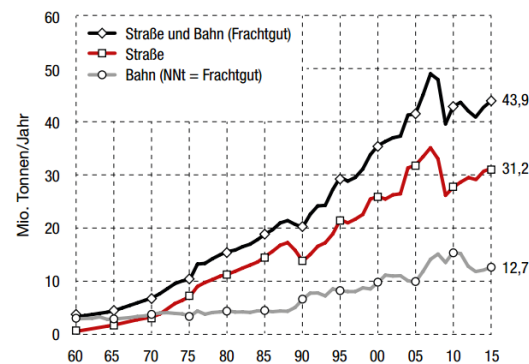
Exkurs Projekthintergründe

- ❖ Eine ausführliche Präsentation zum Thema Projekthintergründe – Zahlen, Daten, Fakten finden sie auf unserer Projekthomepage

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehr Brenner 1960-2015



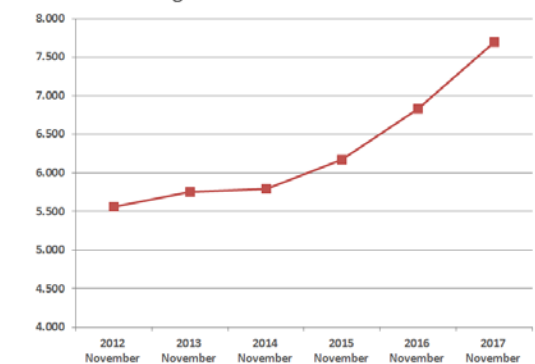
Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
Szenarienstudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050						
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall (BF) für Trassenauswahlverfahren
BF Neubaustrecke	40	-	220	-	260	
	92	69	323	-	484	„Auslegungsfall“ BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

Betriebsprogramm Bemessungsfall 400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

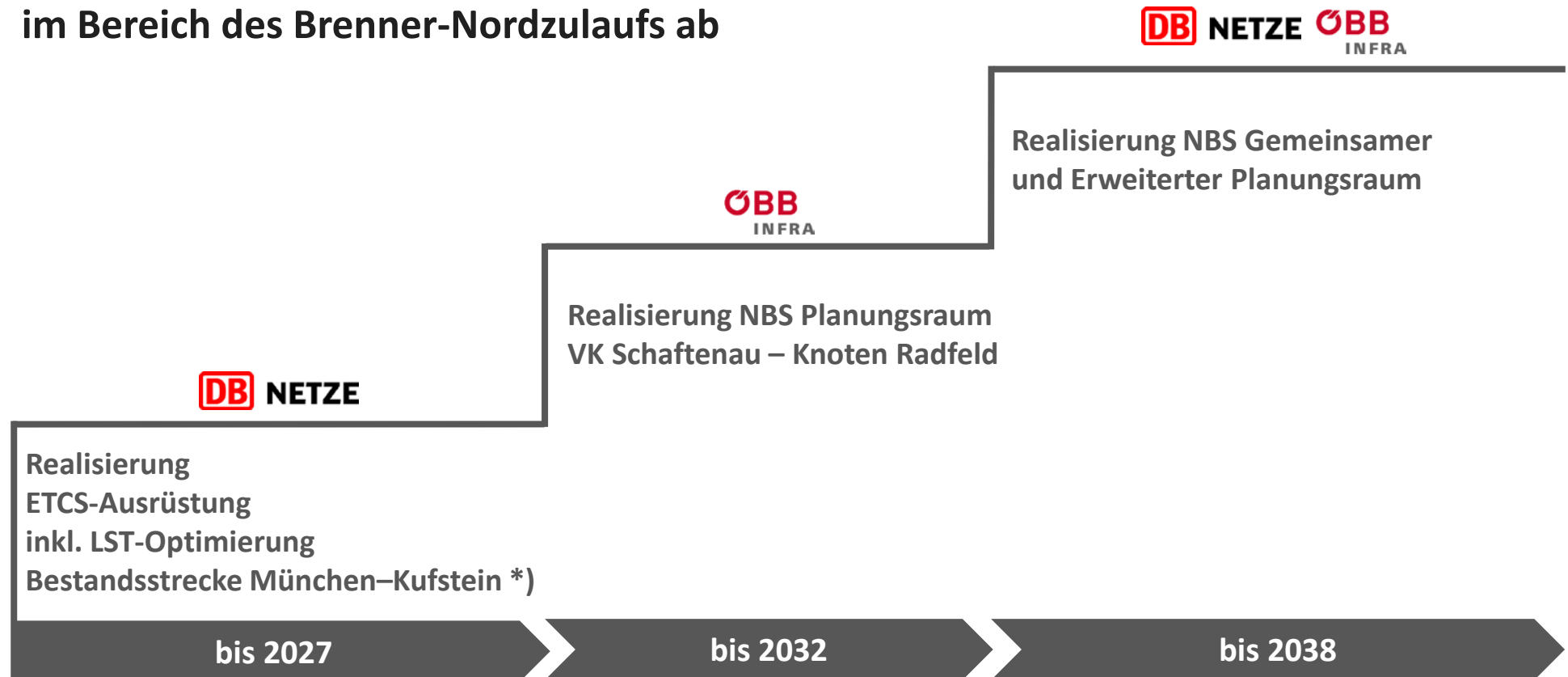
- Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- Nahverkehr
 - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr
 - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des BVWP

Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg) Anzahl Fahrzeuge



Der Brennerbasistunnel geht 2027 in Betrieb, der Brenner-Nordzulauf rund 10 Jahre später – was passiert im Inntal in diesem Zeitraum?

Die stufenweise Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



**) Finanzierung noch in Klärung*

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM