

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	3. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2
Datum und Uhrzeit:	19.01. 2016, 15:00 - 17:30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Kiefersfelden
Teilnehmer (ohne Titel)	Hajo Gruber (1. Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Josef Pirchmoser (GR, Gemeinde Kiefersfelden) Andreas Wehner (Vertreter Bürgerinitiativen/Vereinigungen, Gemeinde Kiefersfelden) Roland Schmidt (GR, Gemeinde Kiefersfelden) Christian Ritzer (Bürgermeister, Gemeinde Niederndorf) Franz Ploner (Amtsleiter, Gemeinde Niederndorf) Hubert Wildgruber (1. Bürgermeister, Gemeinde Oberaudorf) Katharina Kern (GRIn, Gemeinde Oberaudorf) Hans Wildgruber (GR, Gemeinde Oberaudorf) Bernhard Wenger (Vertreter BI, Gemeinde Oberaudorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Marina Unterberger (wikopreventk) Ulrich Müller (wikopreventk), als Beobachter Johann Zagler (LRA Rosenheim), als Beobachter

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
3. Allgemeine Informationen
4. Kriterienkatalog - aktueller Stand
 - 4.1. Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - 4.2. Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - 4.3. Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
5. Einführung in das Thema „Gewichtung“
6. Weiteres Vorgehen und Termine
7. Abschluss



1 Begrüßung und Einleitung

Hajo Gruber, Bürgermeister der Gemeinde Kiefersfelden sowie Torsten Gruber, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Süd 2 zur dritten Sitzung, und die Moderatorin führt in die Sitzung ein.

Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck der Präsentation vor. Der Kriterienkatalog samt dem zusätzlichen Tabellenblatt „Hinweise für den Streckenplaner“ (Version 10, 14.01.2016) wurde den TeilnehmerInnen vorab zugesandt.

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

Aus diesem Gremium sind keine Rückmeldungen zum Protokoll eingegangen.

3 Allgemeine Informationen (Torsten Gruber)

Siehe Folien 4 und 5 der beiliegenden Präsentation.

- Als Streckenplaner wurde die Arbeitsgemeinschaft ILF / Schüßler-Plan / Baader Konzept beauftragt. Sie wird in den kommenden Wochen mit einem offiziellen Legitimationsschreiben der ÖBB und DB für die Grundlagendaten-Erhebung an die Gemeinden herantreten. Herr Gruber bittet die anwesenden Vertreter der Gemeinden um Kooperation mit dem Streckenplaner.
- Am 16. Februar 2016 wird eine Exkursion für die VertreterInnen der Gemeinden stattfinden. Details folgen unter 6. *Weiteres Vorgehen und Termine.*

4 Kriterienkatalog - aktueller Stand (Stephan Tischler)

4.1 Neues Teilkriterium „Trinkwasser“

Siehe Folien 6 bis 7 der beiliegenden Präsentation.

In den ersten beiden Runden kam aus mehreren Gemeindeforen die Forderung, das Hauptkriterium 2-5 *Wasser* um das Teilkriterium *Trinkwasser* zu ergänzen. Dieses war bisher Bestandteil des Teilkriteriums 2-5-1 *Grund- und Bergwasser*. Die Forderung wurde auch im Regionalforum wiederholt, sodass *Trinkwasser* nun als weiteres Teilkriterium unter 2-5-2 *Trinkwasser* aufgenommen und mit drei Indikatoren versehen wurde.

4.2 Überblick Indikatoren und weitere Hinweise

Siehe Kriterienkatalog Stand 14.01. 2016

Es werden die Änderungen im Kriterienkatalog erläutert, welche in die vorliegende Fassung auf Basis der Rückmeldungen aus allen bisherigen Foren-Terminen eingearbeitet wurden und dort in Rot kenntlich gemacht sind. Weitere Rückmeldungen wurden als Hinweise für den Streckenplaner zu den einzelnen Teilkriterien gesammelt und sind in einem separaten Dokument zusammengefasst. Dieses wird im Anschluss an die Forenrunde gemeinsam mit dem Kriterienkatalog an den Streckenplaner übergeben. Die Hinweise für den Streckenplaner befinden sich im Anhang; die Ergänzungen sind durch rote Schrift gekennzeichnet.

Diskussion:

- Wenn ein Tunnel gebaut wird, entstehen dann durch die Entlüftung zusätzliche Schadstoffemissionen?
 - Im Regelbetrieb ist durch einen Eisenbahntunnel keine zusätzliche Schadstoffbelastung zu erwarten, die Belastung entsteht nur in der Bauphase. Die Tunnel im Unterinntal verfügen deshalb über kein Entlüftungssystem. Schadstoffemissionen entstehen nur im Falle eines außergewöhnlichen Ereignisses wie z.B. bei einem Brand.
- In Deutschland gibt es gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes gesetzlich geschützte Biotop, die in vielen Fällen aber gar nicht kartiert sind. Wie werden diese in der Streckenplanung berücksichtigt?
 - Der Streckenplaner hat den Auftrag für eine umfassende Grundlagendatenerhebung. Die Aufgabe des Streckenplaners besteht dabei darin, bei den Gemeinden und zuständigen Behörden alle Informationen zu den im Kriterienkatalog betroffenen Fachgebieten einzuholen. In Tirol sind solche Biotop im **Tiroler Raumordnungs- und Informationssystem (TIRIS)** in einer Biotop-Kartierung erfasst und für alle BürgerInnen öffentlich zugänglich; auch die Umwelt- und Naturschutzbehörden Bayerns verfügen über derartige Kartenunterlagen. Die Projektleitung bittet die GemeindevertreterInnen, den Streckenplaner auch über zukünftig geplante Schutzgebiete und die erwähnten gesetzlich geschützten Biotop in ihren Gemeinden zu informieren.

Das Gemeindeforum Süd 2 ist mit der vorliegenden aktuellen Version 10 des Kriterienkataloges (Stand vom 14.01. 2016) einverstanden. Der nach Abschluss der dritten Foren-Runde aktualisierte Kriterienkatalog ergeht im Februar an alle TeilnehmerInnen.

4.3 Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren (Horst Wessiak)

Siehe Folien 9 bis 16 der beiliegenden Präsentation

Die fachliche Beurteilung und die Ermittlung der Zielerfüllung der Teilkriterien erfolgt durch den Streckenplaner. Dazu wird die schon früher einmal vorgestellte fünfstufige Bewertungsskala herangezogen.

Im Rahmen des Hauptkriteriums *1-4 Bauausführung* wird das Teilkriterium *1-4-2 Massendisposition* mit den 2 Indikatoren *Massenbilanz* sowie *Transporterfordernisse und Logistik* an einem fiktiven Beispiel vorgerechnet.

- Indikator 1 - *Massenbilanz*

Die Massenbilanz ist ein quantitativer Indikator und wird wie folgt berechnet:

Abtragsmassen sind jene Massen, die durch Einschnitte in Gestein, Tunnelausbau, etc. entstehen.

Auftragsmassen sind jene Massen, die bei Auf- oder Dammschüttungen wieder verwendet werden können.

Massenbilanz ist die Differenz aus Abtragsmassen und Auftragsmassen.

- Indikator 2 – *Transporterfordernisse und Logistik*

Dies ist sowohl ein quantitativer als auch ein qualitativer Indikator. Zuerst geht es hier darum quantitativ zu ermitteln wie hoch die abzutransportierenden Restmassen (Massenbilanz abzüglich der z.B. für die Herstellung von Betonzuschlagstoffen auf Grund der Wiederverwertbarkeit des Materials wiederverwertbaren Massen) sind. Dann geht es darum qualitativ zu beurteilen welche Transportmöglichkeiten und -wege zur Verfügung stehen. Prinzipiell gilt: Je hochrangiger ein verfügbarer Verkehrsträger ist, desto besser fällt die Bewertung aus, da die Beeinträchtigungen von Mensch und Natur dabei geringer gehalten werden. Die qualitative Unterscheidung sieht zwei Kategorien vor: Eisenbahn als hochrangiger Verkehrsträger oder Straße, wobei Straße noch unterteilt wird in Landesstraße/Bundesstraße und in Autobahn als hochrangiger Verkehrsträger.

Wenn als hochrangiger Verkehrsträger entweder Autobahn oder Eisenbahn vorhanden ist, dann wird die quantitative Bewertung der Restmassen aufgewertet; wenn kein hochrangiger Verkehrsträger vorhanden ist, so führt dies zu einer Abwertung.

- Zusammenführung der Indikatoren zur Beurteilung des Teilkriteriums

Die Bewertung des Teilkriteriums erfolgt über die Berechnung des arithmetischen Mittels der Punktzahl der beiden Indikatoren, wobei die Bewertung im von ETW definierten Leitindikator – in diesem Fall ist dies der Indikator 1, die Massenbilanz - ausschlaggebend für die Auf- oder Abrundung des Ergebnisses ist. Wenn der Wert des Leitindikators höher ist als das arithmetische Mittel der beiden Indikatoren wird aufgerundet und wenn er niedriger ist, abgerundet.

- #Hauptkriterium *Bauausführung*

Aus den Bewertungspunkten der drei Teilkriterien *1-4-1 Baugrundverhältnisse*, *1-4-2 Massendisposition* und *1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung* wird das arithmetische Mittel berechnet. Das von ETW definierte Leitkriterium – in diesem Fall ist dies das Teilkriterium *1-4-1 Baugrundverhältnisse* - entscheidet über eine Auf- bzw. Abrundung des arithmetischen Mittels.

Diskussion:

- Auf dem Gebiet der Gemeinde Kiefersfelden befindet sich eine Steinbruch-Grube, die als Deponie für die Restmassen geeignet wäre, aber nicht an einem hochrangigen Verkehrsträger liegt. Wie wirkt sich dies auf die Bewertung aus?
 - Die Restmassen könnten hier mit Förderbändern, wie beispielsweise jene beim Ausbau des Brenner Basistunnels, zur Grube transportiert werden. Solche Förderbänder gelten ebenso als hochrangige Verkehrsträger, da sie Mensch und Natur nur wenig beeinträchtigen.
- Eine objektive Bewertung deckt sich manchmal nicht mit logischen Schlüssen und es ergeben sich unerwartete Ergebnisse. Ist dieses Dilemma lösbar?

- Menschen haben unterschiedliche Vorstellungen und priorisieren unterschiedlich, das gilt gerade auch für die Ebene der Gemeinden. Die Werthaltungen und Prioritäten der Gemeinde-VertreterInnen sollen daher durch die Gewichtung der Hauptkriterien Eingang in die Beurteilung der Trassenvarianten finden.
- Kann einem objektiven Kriterium die Wirkung genommen werden?
 - Ja, dies kann im Zuge der Gewichtung geschehen oder auch über die Indikatoren: Wenn zum Beispiel neben der betroffenen Trinkwasserquelle in einer Gemeinde noch andere geeignete Quellen zur Verfügung stehen, die nicht beeinträchtigt werden, so erfolgt durch den weiteren Indikator „Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen“ eine Neutralisierung des Kriteriums.
- Wenn ein Bauer beispielsweise so viel Fläche hergeben muss, dass er nicht mehr wirtschaften kann, wird das in den Indikatoren berücksichtigt?
 - Unter dem Teilkriterium 2-9-2 *Sachgüter* wird Art und Ausmaß der Beeinträchtigung von Betrieben - dies betrifft auch landwirtschaftliche Betriebe - und deren Folgen berücksichtigt werden. Prinzipiell ist das Ziel die Erhaltung der Bewirtschaftbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen. Es kann aber nicht sichergestellt werden, dass alle Betriebe in ihrer bestehenden Form erhalten werden können.
- Wenn ein junger Landwirt auf seinem Grund, der eventuell von der Trasse beansprucht wird, ein Bauvorhaben geplant hat und das Genehmigungsansuchen bereits beim Amt liegt, wie geht man damit um?
 - Die Projektleitung empfiehlt, diesen Landwirt jetzt schon auf das Vorhaben dieser Neubaustrecke hinzuweisen. Allerdings wird es noch ein gutes Jahr dauern, bis die weiterzuverfolgenden Trassenvarianten vorliegen und man Konkreteres sagen könnte.
- Die VertreterInnen des Gemeindeforums legen der Projektleitung nahe, sich ernsthaft darum zu bemühen, dass im Bereich der Landwirtschaft die Beeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Wichtig sei außerdem, möglichst früh die GrundbesitzerInnen zu informieren und ins Verfahren einzubinden, damit diese ihre zukünftigen Bau- und Bewirtschaftungsvorhaben nach dem eventuellen Trassenverlauf ausrichten können.
- Wie wird ein Leitkriterium festgelegt?
 - Die Experten von ETW legen die Leitkriterien fest, und diese werden im endgültigen Kriterienkatalog angeführt.

5 Einführung in die Gewichtung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 18 bis 23 der beiliegenden Präsentation.

Durch die Gewichtung können die VertreterInnen in den Foren ihre Werthaltungen zu den Hauptkriterien einbringen. Die Gewichtung selbst erfolgt mithilfe des sogenannten Reglermodells. Das Reglermodell funktioniert nach dem Prinzip des Lautstärkereglers, wobei die Stufen von 1 bis 9 reichen (1 – unwichtig; 5 – neutral; 9 – extrem wichtig). Das Reglermodell

mit fünf Stufen wurde schon oft angewendet und hat sich bewährt. Die Ausweitung auf nunmehr neun Stufen soll eine noch differenziertere Gewichtung ermöglichen.

Um die Vorgangsweise bei der Gewichtung zu veranschaulichen, folgt ein fiktives Beispiel:

Ein Fachbereich besteht in diesem fiktiven Beispiel aus 7 Hauptkriterien. Die Hauptkriterien werden mithilfe des Reglermodells durch Ankreuzen gewichtet; alle Gewichtungsstufen innerhalb des Fachbereichs werden addiert (Summe=36). Erfolgt keine Gewichtung, bleibt der Regler in der Ausgangsstellung (=5).

- Die prozentuelle Gewichtung jedes einzelnen Hauptkriteriums ergibt sich aus dem Quotienten der jeweiligen Gewichtungsstufe des Hauptkriteriums und der Summe aller Gewichtungsstufen. Im Falle des Hauptkriteriums # 1 sieht die Berechnung wie folgt aus:

$$9/36=0,25 (=25\%)$$


- Anschließend wird das Ergebnis mit dem Zielerfüllungsgrad aus der Bewertung des Hauptkriteriums # 1 multipliziert:

$$0,25 \times 5 = 1,250$$

- Diese Gewichtung verändert die Punkteanzahl der Hauptkriterien zum Teil maßgeblich. Bei einer gleichen Gewichtung würde das Hauptkriterium #1 nur auf 0,714 Punkte kommen (*weitere Berechnung siehe Folien 21 und 22*).

Die ausgefüllten Gewichtungsbögen bleiben unter Verschluss, bis die fachliche Beurteilung der einzelnen Varianten durch den Streckenplaner bzw. die Bewertungen der Kriterien vorliegen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Gewichtungsvorschläge keinen Einfluss auf die fachliche Beurteilung haben.

Diskussion:

- Wie erfolgt die Gesamtauswertung?
 - Die ausgefüllten Gewichtungsbögen bleiben bis zum Vorliegen der fachlichen Beurteilung der verschiedenen Varianten durch den Streckenplaner unter Verschluss. Erst am Ende werden die bei den Hauptkriterien ermittelten Punkte der beurteilten Varianten mit den Gewichtungsvorschlägen multipliziert und derart der Einfluss der unterschiedlichen Gewichtungen/ Werthaltungen auf das Ergebnis der einzelnen Fachbereiche *Verkehr und Technik* sowie *Raum und Umwelt* gezeigt.
- Gibt es für eine Trassenvariante ein k.o.-Kriterium?
 - Es gibt kein k.o.-Kriterium. Es kann aber der Fall sein, dass bei einem Kriterium keine Punkte angegeben werden, sondern, wie in Folie 10 gezeigt und erläutert, stattdessen das Symbol  eingetragen wird. Dies zeigt an, dass die Machbarkeit hier nicht gegeben bzw. sehr unsicher ist. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn bei der Neubaustrecke ein Mindestbogenradius gefordert ist, der aber bei der betroffenen Variante so

wesentlich unterschritten wird, dass eine wichtige technisch-betriebliche Anforderung an diese Strecke nicht erfüllt ist oder wenn z.B. aus geologischen Gründen der Bergwasserdruck in einem Tunnel höher als das beherrschbare Maß wäre.

6 Weiteres Vorgehen und Termine

Siehe Folien 24 bis 27 der beiliegenden Präsentation.

Medieninformation (Torsten Gruber)

Für Ende Februar/Anfang März plant die Projektleitung eine Medieninformation, deren Hauptinhalte vorgestellt werden und Zustimmung finden. Die Presseaussendung wird parallel zum Versand an die Medien auch den Mitgliedern des Forums zur Verfügung gestellt.

Diskussion:

- Wann erhalten wir die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Lärm für die Bestandsstrecke?
 - Das Informations- und Kommunikationskonzept dazu befindet sich derzeit noch zur Abstimmung beim BMVI und dem ressortzuständigem Minister. Dieses Konzept sollte in den kommenden Wochen an die Gemeinden ergehen.
- Wann bekommt die Gemeinde den Entwurf der Machbarkeitsstudie Lärm präsentiert?
 - Der Entwurf soll den Gemeinden jedenfalls vorgestellt und mit ihnen diskutiert werden. Die Projektleitung geht davon aus, dass die Information dazu im Februar kommt. Die Entscheidung über das wann und wie liegt aber beim Ministerium.

Exkursion nach Jenbach/Stans am 16.02.2016 (Martin Pellizzari)

Programm:

- Besichtigung der Verknüpfungsstelle Stans:
- Besichtigung eines Rettungsschachtes
- Auswirkungen der Verlegung der Bestandsstrecke auf die Gemeinde Stans und die Haltestelle Stans
- Ökologische Ausgleichsflächen

Anschließend besteht die Möglichkeit, in einem Lokal das Thema Mischverkehr noch näher zu erörtern und zu diskutieren. Detailliertes Programm und Einladung folgen nach der Anmeldung.

Termine (Sabine Volgger)

- Exkursion am 16.02. 2016, 14 bis ca.17 Uhr, Treffpunkt Bahnhof Jenbach; Anmeldung bis 10.02. an projektinformation@oebb.at
- 4. Gemeindeforum, 15.03. 2016, 15.30 Uhr, Rathaus Kiefersfelden

7 Abschluss

Peter Hofer bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Zusammenarbeit, die gerade an der Genese des Kriterienkataloges ersichtlich wird. Er verabschiedet die TeilnehmerInnen und dankt ihnen für ihr Kommen und die Bereitschaft, sich auch weiterhin konstruktiv im Trassenauswahlverfahren einzubringen.

Zusammengestellt am 22.01. 2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 19.01.2016
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog (Version 11, Stand 28.1.2016) bestehend aus dem Kriterienkatalog mit den vereinbarten Indikatoren und dem Kriterienkatalog mit den Hinweisen für den Streckenplaner







GEMEINDEFORUM SÜD2
19.1.2016, GEMEINDE KIEFERSFELDEN



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM



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






Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

 GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
 ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  2

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung**
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ **Allgemeine Informationen**
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Allgemeine Informationen

Streckenplanung

- ❖ Auftrag erteilt an Arbeitsgemeinschaft

ILF / Schüßler-Plan / Baader Konzept

- ❖ Kontaktaufnahme mit Gemeinden im Rahmen der Grundlagenerhebung durch die Streckenplanung im Frühjahr 2016

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ **Kriterienkatalog – aktueller Stand**
 - **Neues Teilkriterium „Trinkwasser“**
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Kriterienkatalog – aktueller Stand

Neues Teilkriterium „Trinkwasser“ (#2-5-2)

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
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 mögliche Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und mögliche Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Mögliche Ersatzwasserversorgungen
	2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen

Kriterienkatalog – aktueller Stand

Überblick Indikatoren und weitere Hinweise



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

❖ Fiktives Bewertungsbeispiel zum Hauptkriterium „Bauausführung“

Hauptkriterium	Teilkriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse
	Massendisposition
	Bauzeit und Bauabwicklung
	

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 9

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

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

! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 10

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE

ÖBB
INFRA

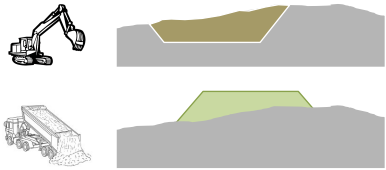
Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“


❖ Teilkriterium > Indikatoren

Teilkriterium
Massendisposition

Indikator 1
Massenbilanz



Indikator 2
Transporterfordernisse und Logistik



■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 11

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE

ÖBB
INFRA

Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 1: Massenbilanz

Variante 1

+ 0,5 Mio. m³

- 1,4 Mio. m³

- 0,9 Mio. m³

3

Variante 2

+ 0,4 Mio. m³

- 0,8 Mio. m³

- 0,4 Mio. m³

5

Variante 3

+ 0,2 Mio. m³

- 1,9 Mio. m³

- 1,7 Mio. m³

1

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 12

Anwendungsbeispiel**Teilkriterium „Massendisposition“**

❖ Indikator 2: Transporterfordernis und Logistik

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Massenbilanz	- 0,9 Mio. m ³	- 0,4 Mio. m ³	- 1,7 Mio. m ³
Wiederverwertung	60%	30%	50%
Restmassen	0,36 Mio. m ³	0,28 Mio. m ³	0,85 Mio. m ³
Hochrangige Verkehrsträger	+/+	o/-	o/+
	5	4	2

Anwendungsbeispiel**Teilkriterium „Massendisposition“**

❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Indikator 1 (Massenbilanz)*	3	5	1
Indikator 2 (Transport / Logistik)	5	4	2
Teilkriterium „Massendisposition“	4,0 4	4,5 5	1,5 1

❖ Regel zur „Wertsynthese“ von den Indikatoren zum Teilkriterium :

1. Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
2. *Leitindikator 1 (Massenbilanz) ausschlaggebend für Auf-/Abrundung

Anwendungsbeispiel

Hauptkriterium „Bauausführung“

❖ Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse*	4	2	4
	Massendisposition	4	5	1
	Bauzeit und Bauabwicklung	5	5	3
		4	4	3

❖ Regel zur „Wertsynthese“ vom Teil- zum Hauptkriterium:

1. Arithmetisches Mittel aller drei Teilkriterien
2. Auf- oder Abrundung durch *Leitkriterium („Baugrundverhältnisse“)

Anwendungsbeispiel

Fachbereich Verkehr und Technik

❖ Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr Und Technik	Eisenbahntechnik - Infrastruktur	3	4	1
	Betriebsführung	2	4	4
	Außergewöhnliche Betriebszustände	5	1	2
	Bauausführung	4	4	3

Zusammenfassung Kriterienkatalog und Indikatoren

Version 14.1.2016 (V10)

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung


- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ **Einführung in die Gewichtung**
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

Hauptkriterium XY



unwichtig

Extrem wichtig

5

X

7








■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 19

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	GEWICHTUNG		
XY	Hauptkriterium #1	unwichtig  Extrem wichtig	9	25 %
	Hauptkriterium #2	unwichtig  Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #3	unwichtig  Extrem wichtig	5	14 %
	Hauptkriterium #4	unwichtig  Extrem wichtig	1	3 %
	Hauptkriterium #5	unwichtig  Extrem wichtig	7	19 %
	Hauptkriterium #6	unwichtig  Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #7	unwichtig  Extrem wichtig	6	17 %
			36	100 %

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 20

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	ZIELERFÜLLUNGS GRAD		GLEICHE GEWICHTUNG	PUNKTE	UNGLEICHE GEWICHTUNG	PUNKTE
XY	Hauptkriterium #1	5	X	14 %	= 0,714	25 %	1,250
	Hauptkriterium #2	4		14 %	0,571	11 %	0,444
	Hauptkriterium #3	2		14 %	0,286	14 %	0,278
	Hauptkriterium #4	2		14 %	0,286	3 %	0,056
	Hauptkriterium #5	3		14 %	0,429	19 %	0,583
	Hauptkriterium #6	5		14 %	0,714	11 %	0,556
	Hauptkriterium #7	1		14 %	0,143	17 %	0,167
				Ø 3,143	100 %	Ø 3,143	100 % Ø 3,333

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 21

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

HAUPTKRITERIUM	ZIELERFÜLLUNGS GRAD	gleiche Gewichtung (Punkte)	ungleiche Gewichtung (Punkte)
Hauptkriterium #1	5	0,714	1,250
Hauptkriterium #2	4	0,571	0,444
Hauptkriterium #3	2	0,286	0,278
Hauptkriterium #4	2	0,286	0,056
Hauptkriterium #5	3	0,429	0,583
Hauptkriterium #6	5	0,714	0,556
Hauptkriterium #7	1	0,143	0,167

gleiche Gewichtung
 ungleiche Gewichtung

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 22

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Einführung in die Gewichtung

Wer gewichtet?

**VERKEHR
+
TECHNIK**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2
- Hauptkriterium #...

- Jede/r VertreterIn in den Gremien
 - Gemeindeforen
 - Regionalforum
- DB / ÖBB

**RAUM
+
UMWELT**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2
- Hauptkriterium #...

**KOSTEN
+
RISIKEN**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2

Keine Gewichtung !

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 23

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Einführung in die Gewichtung

Wann wird gewichtet?

Ausgabe der Gewichtungsbögen im Rahmen der
4. Forenrunde (März 2016)

■ GEMEINDEFORUM SÜD2 – 3. SITZUNG 19.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 24

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**

Weiteres Vorgehen und Termine

Für Ende Februar/ Anfang März ist geplant die Medien über den aktuellen Stand im Trassenauswahlverfahren zu informieren. Hauptaussagen werden sein:

- *Es wird seit Herbst 2015 intensiv gemeinsam in den Foren an der Trassenauswahl gearbeitet*
- *Eine Trassenempfehlung liefert die Entscheidungsgrundlage für die Politik, damit entsprechend politisch die Weichenstellungen für den weiteren Fortgang des Projektes getroffen werden können.*
- *Derzeit wird der Kriterienkatalog erstellt. In diesem werden die Anregungen und Wünsche der Gemeinden und der Region ebenso abgebildet wie die Anforderungen der Bahnen. Dies erfolgt in konstruktiver Atmosphäre.*
- *Protokolle der Sitzungen sind im Internet einsehbar (www.brennennordzulauf.eu)*
- *Der Streckenplaner hat die Arbeit aufgenommen und erhebt zur Zeit Grundlagen in der Region*

Weiteres Vorgehen und Termine

- ❖ Exkursion Unterinntaltrasse 1. Abschnitt (Tirol)
 - Termin / Uhrzeit: **16.2.2016**, Treffpunkt 14:00 Uhr Bahnhof Jenbach
 - Anmeldung: **10.2.2016** an projektinformation@oebb.at
- ❖ Überlegungen zur Gewichtung der Hauptkriterien auf Grundlage des finalen Kriterienkataloges (Versand voraussichtlich Mitte Februar 2016)
- ❖ Verständnisfragen an Moderationsadresse moderation@brennernordzulauf.eu

4. Forenrunde

- ❖ Termin: **15. März 2016, 15:30 Uhr**
- ❖ Ort: **Rathaus Kiefersfelden**
- ❖ Themenschwerpunkte:
 - Erläuterung zum Umgang mit Gewichtungen („Sensitivitätsanalyse“)
 - Entwurf Betriebsprogramm
 - Weiteres Vorgehen



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 