

# Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

## Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### Protokoll

Thema:	2. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord
Datum/Uhrzeit:	18.12.2017, 13:30 bis 16:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal Gemeinde Prutting
Teilnehmer	Felix Schwaller, Erster Bürgermeister, Bad Aibling
(ohne Titel)	Erwin Kühnel, Wirtschaft, Bad Aibling
	Dr. Wilhelm Messing, RORegio, Bad Aibling
	Bernd Fessler, Erster Bürgermeister, Großkarolinenfeld
	Josef Hundhammer, Landwirtschaft, Großkarolinenfeld
	Jörg Wallner, Wirtschaft, Großkarolinenfeld
	Ingrid Wittner, Bürgerinitiativen, Großkarolinenfeld
	Hans Zagler, Landratsamt Rosenheim (Beobachter)
	Hans Loy, Erster Bürgermeister, Prutting
	Andreas Hell, Landwirtschaft, Prutting
	Teresa Pöller, Bürgerinitiative, Prutting
	Hans Holzmeier, Erster Bürgermeister, Schechen
	Christoph Baumann, Landwirtschaft, Schechen
	Stephan Dialler, Wirtschaft, Schechen
	Georg Weigl, Erster Bürgermeister, Tuntenhausen
	Anton Rieder, Landwirtschaft, Tuntenhausen
	Hans Thiel, Wirtschaft, Tuntenhausen
	Franz Dutz, Wirtschaft, Vogtareuth

Rudolf Leitmannstetter, Erster Bürgermeister, Vogtareuth

Johann Mayerhofer, Landwirtschaft, Vogtareuth

Josef Lechner, Bürgerinitiative / Vereinigung, Vogtareuth

Manuel Gotthalseder, DB Netz AG

Torsten Gruber, DB Netz AG

Bernd Reiter, DB Netz AG

Christian Tradler, DB Netz AG

Ferdinand Ebner, DB Netz AG

Eva Böss, Externe Expertin

Horst Wessiak, Externer Experte

Ralf Eggert, IFOK

Arne Spieker, IFOK

---

## **Agenda**

1. Begrüßung
2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
3. Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog
4. Vereinbarung der Geschäftsordnung
5. Weitere Termine /Abschluss

---

## **Begrüßung**

- Ralf Eggert, der von der DB Netz AG beauftragte Moderator der IFOK GmbH, dankt den Teilnehmenden für ihr Kommen. Er dankt Hans Loy, Erster Bürgermeister der Gemeinde Prutting, für den Empfang im Sitzungssaal der Gemeinde Prutting.
- Hans Loy heißt die Teilnehmenden in der Gemeinde Prutting willkommen. Er stellt kritisch zur Diskussion, ob man das Forum auf Grund der Absage von drei Gemeinden im Forum Süd besser hätte verschieben sollen.
- Torsten Gruber dankt Hans Loy für die Einladung und wünscht den Teilnehmenden eine gute Diskussion.

- Ralf Eggert erläutert zur Frage der von den Teilnehmenden vorgebrachten Terminprobleme: Im Gemeindeforum Nord wurde auf der letzten Sitzung gemeinsam der 12. Dezember als Termin für die zweite Forumssitzung vereinbart. Da beim Gemeindeforum Süd nur der 18. Dezember als möglich rückgemeldet wurde, hat man beide Sitzungen auf diesen Tag verlegt. Man hat sich entschlossen, noch vor Weihnachten eine Sitzung durchzuführen, da man inhaltlich vorankommen möchte und es viel Diskussionsbedarf gibt. Ralf Eggert erläutert, dass Mitglieder des Gemeindeforums Rosenheim Nord ebenfalls diese Auffassung geäußert haben. Ralf Eggert stellt klar, dass Teilnehmende, die aus terminlichen Gründen nicht an der 2. Forenrunde teilnehmen können, in jedem Fall die Möglichkeit eingeräumt bekommen, die vereinbarten Rückmeldungen im Nachgang der Sitzung einzureichen.
- Zum Thema Geschäftsordnung erläutert Ralf Eggert, dass die Teilnehmenden erst dann eine aktuelle Fassung zugesandt bekommen, wenn man inhaltlich einen deutlichen Schritt weiter ist. Aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd sind einige Änderungsvorschläge eingebracht worden, die noch nicht abschließend diskutiert wurden. Zur Frage des Versands von Präsentationen erklärt Ralf Eggert, dass Präsentationen nicht im Vorfeld verschickt werden sollten, da zum Verständnis die mündliche Erläuterung wichtig ist. Rückmeldungen zu vorgestellten Inhalten werden deshalb auch nicht sofort eingefordert, sondern können bis zur nächsten Sitzung gegeben werden.
- Zum Thema Bedarfsfrage erläutert Ralf Eggert, dass im Gemeindeforum Rosenheim Süd von Teilnehmenden die Forderung aufgestellt wurde, im Forum auch über die Frage, ob es diese Neubaustrecke überhaupt braucht („Ob-Frage“), zu diskutieren. Im Gemeindeforum Rosenheim Nord ist hingegen ein ergänzender Passus für die Geschäftsordnung vorgeschlagen worden, dass es ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren fällt, sich mit der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen. Ralf Eggert kündigt an, dass ein separater Termin für interessierte Teilnehmende angeboten wird, an dem über die Frage des Bedarfs diskutiert werden kann. Vor diesem Termin wird zudem eine Exkursion ins Unterrinntal zu der bereits bestehenden Neubaustrecke der ÖBB angeboten. Torsten Gruber erläutert, dass das Programm der Exkursion derzeit noch ausgearbeitet und rechtzeitig vorgestellt wird. Termin für Veranstaltung und Exkursion ist der 8. März. Es wird zudem für die Exkursion ein weiterer Alternativtermin angeboten werden.
- Zum Thema Austausch zwischen den Gemeindeforen Nord/Süd erläutert Ralf Eggert, dass es sehr wichtig ist, dass jedes Gemeindeforum über die Diskussionen und Aktivitäten des anderen informiert ist. Ralf Eggert sagt zu, dass man daher zu den jeweiligen Tagesordnungspunkten immer über die wesentlichen Diskussionen in beiden Gemeindeforen Rosenheim berichten werde.

**Es folgen weitere Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis, die kurz diskutiert werden.**

- Vertreter der Landwirtschaft merken an, dass man sich einen Austausch mit landwirtschaftlichen Vertretern aus anderen Projekten wünscht, in denen ein solches Dialogforum schon einmal eingesetzt wurde. Nur so kann man einschätzen, ob es im Dialogforum tatsächlich inhaltliche Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten gibt.
- Ralf Eggert erläutert, dass der Einsatz eines Dialogforums zu einem solch frühen Zeitpunkt in der Planung ein neues Vorgehen in Deutschland bei der DB Netz AG ist. In anderen Ausbau-/Neubauvorhaben der Deutschen Bahn, in denen ebenfalls ein Dialogforum eingesetzt wird, ist die Planung bislang ebenfalls noch nicht abgeschlossen und planfestgestellt.
- Torsten Gruber schlägt vor, einen Kontakt zu landwirtschaftlichen Interessensvertretern aus dem österreichischen Inntal aus dem Abschnitt Kundl/Radfeld-Schaftenau herzustellen. Dort ist das Trassenauswahlverfahren bereits abgeschlossen worden. Zudem gibt es dahingehend schon eine Initiative zwischen den beiden Landwirtschaftskammern Bayern und Tirol.

**Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor.** Da es dazu von den Forumsmitgliedern keine Änderungswünsche gibt, wird nach dieser Tagesordnung vorgegangen.

---

## **Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung**

Ralf Eggert erläutert, dass zum Protokollentwurf der 1. Sitzung nur zwei kleinere Änderungen eingegangen sind:

- Die 2. Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Nord wurde auf den 18.12. geschoben (statt dem 12.12.)
- Christian Tradler wird ab dem 1.1.2018 Projektleiter der DB Netz AG für den EPR (nicht ab dem 1.1.2017)

Da sonst keine Änderungen zum Protokoll vorgebracht werden, erklärt Ralf Eggert das Protokoll für abgenommen.

---

## **Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog – Teil Kriterienkatalog**

**Eva Böss stellt die eingegangenen Rückmeldungen zum Kriterienkatalog und den Umgang damit vor.** *Siehe Folien 4-25 in der beigelegten Präsentation (Hinweis: Aus Gründen der Übersicht wird die Diskussion zum Vortrag von Eva Böss am Ende dieses Abschnitts gesammelt dargestellt).*

- Eva Böss erläutert, dass man in der heutigen Sitzung den Kriterienkatalog aufgrund noch ausstehender Rückmeldungen von einigen wenigen Mitgliedern nicht abschließen wird können, aber zumindest einen großen Schritt hin zur Finalisierung des Kriterienkatalogs machen möchte. *Folie 5*
- Eva Böss gibt nochmals einen kurzen Überblick über den Kriterienkatalog mit den drei Fachbereichen und den Hauptkriterien und erinnert, dass man hinsichtlich der Teilkriterien um Rückmeldung bezüglich Ergänzungen/Änderungen gebeten hat. *Folien 6 bis 8*
- Sie berichtet, dass die Rückmeldungen lt. Folie 11 wie folgt kategorisiert wurden:
  - Fragen zum Kriterienkatalog,
  - allgemeine Planungshinweise,
  - Vorschläge zu Kriterien.
- Eva Böss erläutert zuerst die eingegangenen Fragen und deren Einordnung zum Kriterienkatalog im Zusammenhang mit dem Fachbereich Raum/Umwelt. *Folie 12*
- Torsten Gruber erläutert die eingegangenen Fragen und deren Einordnung zum Kriterienkatalog im Zusammenhang mit dem Bereich Verkehr/Technik. *Folie 13*
- Eva Böss erläutert anschließend die eingegangenen Planungshinweise und den Umgang damit. *Folie 14*
- Anschließend erläutert Eva Böss die eingegangenen Vorschläge für Ergänzungen/Änderungen der Teilkriterien und für erste Überlegungen zu Indikatoren. Sie erklärt einleitend, dass die Aufnahme eines Teilkriteriums für die Trassenauswahl nur dann sinnvoll ist, wenn sich dadurch auch unterschiedliche Bewertungen der Trassenvarianten ergeben können. Teilkriterien, bei denen schon zum jetzigen Zeitpunkt sichergestellt werden kann, dass sie für alle Varianten gleich beurteilt werden, stellen kein Unterscheidungsmerkmal bei der Trassenauswahl dar und werden damit auch nicht in den Kriterienkatalog aufgenommen. *Überblick dargestellt auf der Folie 15, Bewertung auf den Folien 16 bis 23*

Folgende Themen werden diskutiert:

#### **Fragen zum Kriterienkatalog / allgemeine Hinweise**

- Die Deutsche Bahn wird gefragt, ob die Züge mit Gleich- oder Wechselstrom fahren.
- Torsten Gruber erklärt, dass mit 16 2/3 Hertz Wechselstrom gefahren wird.
- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Frage, ob die Auslegung der Trasse auf eine Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h bedeutet, dass dort nur der Personenfernverkehr und keine Güterzüge fahren.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Strecke sowohl für den Personenfernverkehr als auch den Güterverkehr vorgesehen ist. Hinsichtlich der Geschwindigkeit und Steigung wird die Trasse so geplant, dass sie für beide Verkehre (Mischverkehr) geeignet ist.
- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Anmerkung, dass die in den von der DB Netz AG übergebenen Unterlagen zu Grunde gelegten Zugzahlen nur die Nord-Süd Verkehre über den Brenner umfassen, aber nicht die Ost-West Verkehre von München nach Salzburg, die in Rosenheim ja die Nord-Süd Verkehre überlagern.
- Torsten Gruber äußert, dass die Zugzahlen bei Kiefersfelden an der Grenze Deutschland/ Österreich als Referenzpunkt genommen wurden. Die Zahlen der Ost-West Verkehre werden gerne auf der Informationsveranstaltung zum Thema Bedarf im März genannt. Auf die Leistungsfähigkeit und Nutzen-Kosten Betrachtung der Neubaustrecke hat dies keinen Einfluss.

#### **Zur Frage der Auswirkungen der Neubaustrecke auf den Personennahverkehr**

- Es wird gefragt, wie der Personennahverkehr von der Neubaustrecke, positiv oder negativ, betroffen sein wird.
- Horst Wessiak erläutert, dass bei allen Trassenvarianten sowohl im Süden von Rosenheim als auch nördlich einer Verknüpfung mit der Bestandsstrecke vorgesehen wird. So wird das Oberzentrum Rosenheim an den Personenfernverkehr auf der Neubaustrecke angebunden, da die Züge aus- und wieder einfädeln können. Durch Verlagerung von Fernverkehren auf die Neubaustrecke kommt es auf der Bestandsstrecke zu einer Entlastung, und es wäre technisch ein dichterer Personennahverkehr grundsätzlich möglich. Dazu erforderliche verkehrspolitische Entscheidungen sind nicht Teil des Trassenauswahlverfahrens.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird die Sorge geäußert, dass die Verkehre von Bestands- und Neubaustrecke nördlich Rosenheim auf der zweigleisigen Bestandsstrecke wieder zusammengeführt werden, wenn langfristig gedacht wird den Knoten München zu umfahren. Das würde die Qualität des dort verkehrenden Personennahverkehrs beeinträchtigen und sollte daher als eigenes Kriterium aufgenommen werden.
- Torsten Gruber erläutert, dass es der BVWP-Auftrag ist, die Neubaustrecke bis Grafing zu führen und dort in den bereits viergleisigen Bestand einzubinden. Weiter Richtung München wird ab Grafing eine Blockverdichtung vorgesehen.

- Manuel Gotthalseder ergänzt, dass die Planung des 3. Neubauabschnitts Grafing – Großkarolinenfeld begonnen wird, sobald sich im GPR/EPR Trassenvarianten abzeichnen und die Verknüpfungsstelle als Startpunkt des 3. Abschnitts bekannt ist. Daher werden die Verkehre Richtung Nordwest auf einer leistungsfähigen Trasse weitergeführt und nicht auf die beiden Bestandsgleise bei Tuntenhausen geleitet. Dass der ÖPNV durch die Neubaustrecke nicht negativ beeinträchtigt wird, ist eine Planungsvorgabe an den Streckenplaner.

### **Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Tourismus**

- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Forderung, den Tourismus als eigenes Kriterium aufzunehmen, da der Tourismus für die Region ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist.
- Horst Wessiak erläutert, dass die Auswirkungen auf den Tourismus bereits in mehreren Teilkriterien erfasst werden. Dazu gehört unter anderem im Teilkriterium 2-6-1 Landschaftsbild die mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, im Teilkriterium 2-3-1 Siedlung die Beeinträchtigung touristischer Betriebe, im Teilkriterium 2-1-3 Freizeit & Erholung die Beeinträchtigung dazu bestehender touristischer Einrichtungen, im Teilkriterium 2-1-1 Lärm die Schallbelastung u. a.. Dies sind alles Kriterien, bei denen die Beeinflussung der touristischen Qualität eines Raumes beurteilt wird. Nehme man den Tourismus als eigenes Kriterium auf, würden diese Auswirkungen doppelt erfasst bzw. müssten die entsprechenden Wertungsanteile aus den übrigen Kriterien herausgerechnet werden. Zudem müsste dieses Vorgehen konsequenterweise auch auf andere Sektoren wie z.B. Schulen/Bildungseinrichtungen, Industrie/Gewerbe etc. angewendet werden. Dadurch würde der Kriterienkatalog überkomplex. Wenn mit den bestehenden Teilkriterien alle für den Tourismus relevanten Schutzgüter bereits berücksichtigt sind, besteht keine Notwendigkeit, den Kriterienkatalog um ein Teilkriterium Tourismus zu erweitern. Hr. Gruber erinnert, dass es im GPR die gleiche Diskussion gegeben hat und sich dort auch die Tourismusvertreter in den Foren nach längerer Diskussion dem Vorschlag kein eigenes Tourismuskriterium einzuführen, angeschlossen haben.
- Um diese indirekte Berücksichtigung des Tourismus deutlich zu machen, wird übereingekommen, das Teilkriterium 2-1-3 „Freizeit und Erholung“ so umzubenennen, dass der Tourismus einen höheren Stellenwert bekommt.

*Hinweis: Nach Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde dort vereinbart, dass dieses Teilkriterium in „Tourismus, Freizeit und Erholung“ umbenannt werden soll und dass das Expertenteam prüft, ob der Tourismus durch weitere Indikatoren noch besser berücksichtigt werden kann, die bisher nicht enthalten sind. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart.*

### **Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums verladende Industrie**

- Von Teilnehmenden wird gefragt, ob bei den Verknüpfungsstellen Verlademöglichkeiten oder Haltemöglichkeiten vorgesehen sind und wie durch die Neubaustrecke die Lage von Verladeterminals beeinflusst werden wird, welche die Verkehrsbelastung in der Region steigern können.
- Christian Tradler erklärt, dass es an der Neubaustrecke keine Bahnhöfe und Haltepunkte gibt und es nicht im Projektauftrag des Brenner-Nordzulaufs ist, Verladeterminals zu planen. Ob und wo neue Terminals gebaut bzw. ausgebaut werden, hängt von den wirtschaftlichen Erwägungen der Betreiber ab.  
*Hinweis: Nach Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde dort vereinbart, den Zugang der verladenden Industrie zur Neubaustrecke als Indikator beim Teilkriterium 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ aufzunehmen, sollten sich durch die Lage der Verknüpfungsstellen bewertungsrelevante Unterschiede ergeben. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart.*

### **Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Kompensation**

- Im Rahmen der Diskussion über die Landwirtschaft wird aus dem Kreis der Mitglieder auch die Vorgehensweise bei Kompensationsanforderungen in Frage gestellt. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass landwirtschaftliche Flächen ohnehin in unserem Gebiet Mangelware sind. Es wäre für die Landwirtschaft eine besondere Härte, wenn Sie zusätzlich auch Flächen für Kompensationsmaßnahmen abtreten müssten. Daher wurde um verbindliche Klärung zu dieser Frage gebeten.
- Von den Teilnehmenden wird außerdem die Forderung gestellt, dass die Kompensation als eigenes Kriterium berücksichtigt wird. Nicht nur durch den Flächenverbrauch der Neubaustrecke, sondern auch durch benötigte Ausgleichsflächen werden landwirtschaftliche Flächen in der Region bedroht.
- Torsten Gruber erklärt, dass die Bayrische Kompensationsverordnung viele Möglichkeiten des Ausgleichs bietet. Das kann beispielsweise die Ansiedlung von Tierarten auf bestehenden Flächen, Entsiegelungen oder aber auch die Zahlungen an Naturschutzverbände umfassen, sofern keine geeigneten Ausgleichsflächen vorhanden sind. Zum Zeitpunkt der Trassenauswahl ist noch nicht abschätzbar, welche konkreten Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich erheblicher Auswirkungen umgesetzt werden, da diese Frage erst vom Eisenbahnbundesamt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Genehmigungsplanung geregelt wird. Daher kann die „Kompensation“ im TAV nicht als Kriterium aufgenommen werden. Am Ende des Trassenauswahlverfahrens kann eine grobe Einschätzung des Ausgleichsbedarfs erstellt werden, die ins Raumordnungsverfahren einfließt. Torsten Gruber fügt an, dass sich die DB NETZ AG aufgrund des



hohen Interesses der Region an diesem Thema bereits jetzt im Austausch mit den Landwirtschaftskammern und den Kreisbehörden über innovative Kompensationsmöglichkeiten befindet, um hier gute Lösungen für die Region zu finden. Torsten Gruber sagt zu, das Forum über neue Erkenntnisse zu informieren. Ziel ist eine Abstimmung um das Thema Kompensation im Sinne der Region umzusetzen und die Eingriffe in der Region zu minimieren.

#### **Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Unfälle und Folgen**

- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Anregung, dass die Aufnahme eines Kriteriums Unfälle und Folgen sinnvoll wäre, da ein Unfall je nach Lage des betreffenden Trassenabschnitts unterschiedliche Folgen haben kann. Ein Beispiel ist ein Unfall in einem Wasserschutzgebiet.
- Horst Wessiak erläutert, dass der Gesetzgeber verlangt, dass eine Strecke die gesetzlichen Sicherheitsstandards erfüllt. Diese Standards müssen gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen sichergestellt sein. Im Falle eines Wasserschutzgebietes können dazu beispielsweise Auffangbecken oder die Gewährleistung einer Ersatzwasserversorgung zählen. Wenn die Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsstandards mit baulichen Mitteln erfüllt werden kann, gilt eine Strecke als sicher. Nur solche als sicher bewerteten Strecken gelangen überhaupt in die Trassenauswahl. Unfälle und Folgen sind daher kein Unterscheidungskriterium beim Variantenvergleich. Dieses Thema ist erst im Zuge der UVP näher zu untersuchen.

#### **Zur Frage von Kostenaspekten als Kriterium und monetärer Bewertung von Beeinträchtigungen**

- Es wird die Frage gestellt, warum die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen bei der Trassenauswahl vor und nach der Bauphase nicht monetär bewertet werden und dies nicht als Kriterium berücksichtigt wird. *zu Folie 12*
- Torsten Gruber erläutert, dass die monetäre Bewertung nicht für das Trassenauswahlverfahren relevant ist, da a) die Kosten für den Grunderwerb im Vergleich zu anderen Kostenblöcken nicht die entscheidende Größe darstellen und b) diese Kosten zum jetzigen frühen Zeitpunkt noch nicht genau bestimmt werden können, da dazu detaillierte Gutachten notwendig sind. Manuel Gotthalseder ergänzt, dass man für eine allgemeine Kalkulation generell Erfahrungen aus anderen Projekten heranzieht, diese Kosten aber nicht für die in Frage kommenden Trassenvarianten individuell bestimmen kann.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird angemerkt, dass die Fläche schon entwertet wird und schwierig zu beileihen ist, wenn deutlich wird, dass sie von der zukünftigen Trasse betroffen sein könnte.

- Aus dem Teilnehmerkreis wird kommentiert, dass die Bahn auf die Eigentümer zugehen soll, sobald sich die benötigten Flächen abzeichnen. Problematisch ist für die Kommunen, dass die Bahn beim Erwerb von Ausgleichsflächen die Kommunen preislich überbieten kann.

---

## Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog – Teil Indikatoren

### Horst Wessiak stellt die Indikatoren vor. *Folien 27-38*

- Er erläutert, dass anhand der Indikatoren die Zielerfüllung ermittelt wird. *Folie 27*
- Er zeigt an einem Beispiel (Kund/Radfeld – Schaftenau) wie die Beurteilung der Varianten funktioniert. *Folie 28*
- Dann erläutert er die Bewertung am Beispiel des Kriteriums „Verkehr & Technik“ mit dem Teilkriterien „Massendisposition“ und am Beispiel des Kriteriums „Raum & Umwelt“ mit dem Teilkriterium „Lärm“. *Folien 29 bis 38*

Es folgt eine Diskussion zu folgenden Themen:

### Ermittlung des Lärmindex

- Aus dem Teilnehmerkreis wird die Frage gestellt, in welchem Abstand zur Strecke die 49 dB(A) ermittelt werden.
- Horst Wessiak antwortet, dass es hier um die Erfassung von beschallten Flächen geht; d.h. alle Flächen, die mit dem Lärmindex von mehr als 49 dB(A) beschallt werden, werden ermittelt. Werden Grenzwerte überschritten, dann müssen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden, die bei der Berechnung der beschallten Flächen berücksichtigt werden.
- Von Teilnehmenden wird um Hintergrundinformationen zum Umgang mit dem Thema Lärm gebeten.
- Ralf Eggert erklärt, dass Informationen dazu den Teilnehmenden zugesandt werden.

### Ermittlung des Trassenvorschlags

- Es wird die Frage gestellt, wie nach Bewertung aller Trassenvarianten der Trassenvorschlag letztendlich bestimmt wird.
- Horst Wessiak erläutert, dass die wesentliche Entscheidungsgrundlage die Summe der Bewertungspunkte in den beiden Fachbereichen „Verkehr & Technik“ und „Raum & Umwelt“ ist. Die Trasse mit der höchsten Punktzahl muss jedoch nicht zwingend zur Vorzugsvariante werden, wenn sie z.B. bei einzelnen Kriterien sehr negativ abschneidet. Es ist daher zwingend zusätzlich auch eine individuelle

Betrachtung vorzunehmen, in welchen Bereichen die besten und die schlechtesten Bewertungen vorliegen, und damit die Anzahl der Varianten zum Schluss auf eine einzige Variante zu reduzieren.

### **Weitere Termine /Abschluss**

- Ralf Eggert kündigt an, dass die nächste Sitzung am 24.1.2018 voraussichtlich um 13 Uhr stattfinden wird.
- Er bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung zu den Indikatoren bis zum 12.1.2018
- Der Kriterienkatalog wird den Teilnehmenden im Nachgang dieser Sitzung zugeschickt, steht aber auch auf der Webseite im Anhang zum Protokoll der 1. Sitzung auf der letzten Seite.
- Der Sitzungsort ist voraussichtlich Stephanskirchen, dies wird den Teilnehmenden aber noch mitgeteilt.

Zusammengestellt: Moderation EPR (IFOK GmbH)

---

### **Anlagen**

- Präsentation zur 2. Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Nord am 18.12.2017
- Entwurf eines Kriterienkatalogs, Stand 8.11.2017

# GEMEINDEFORUM ROSENHEIM NORD

## 2. SITZUNG

18.12.2017, SITZUNGSSAAL DER GEMEINDE PRUTTING



**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

### ❖ **Begrüßung**

- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung**
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

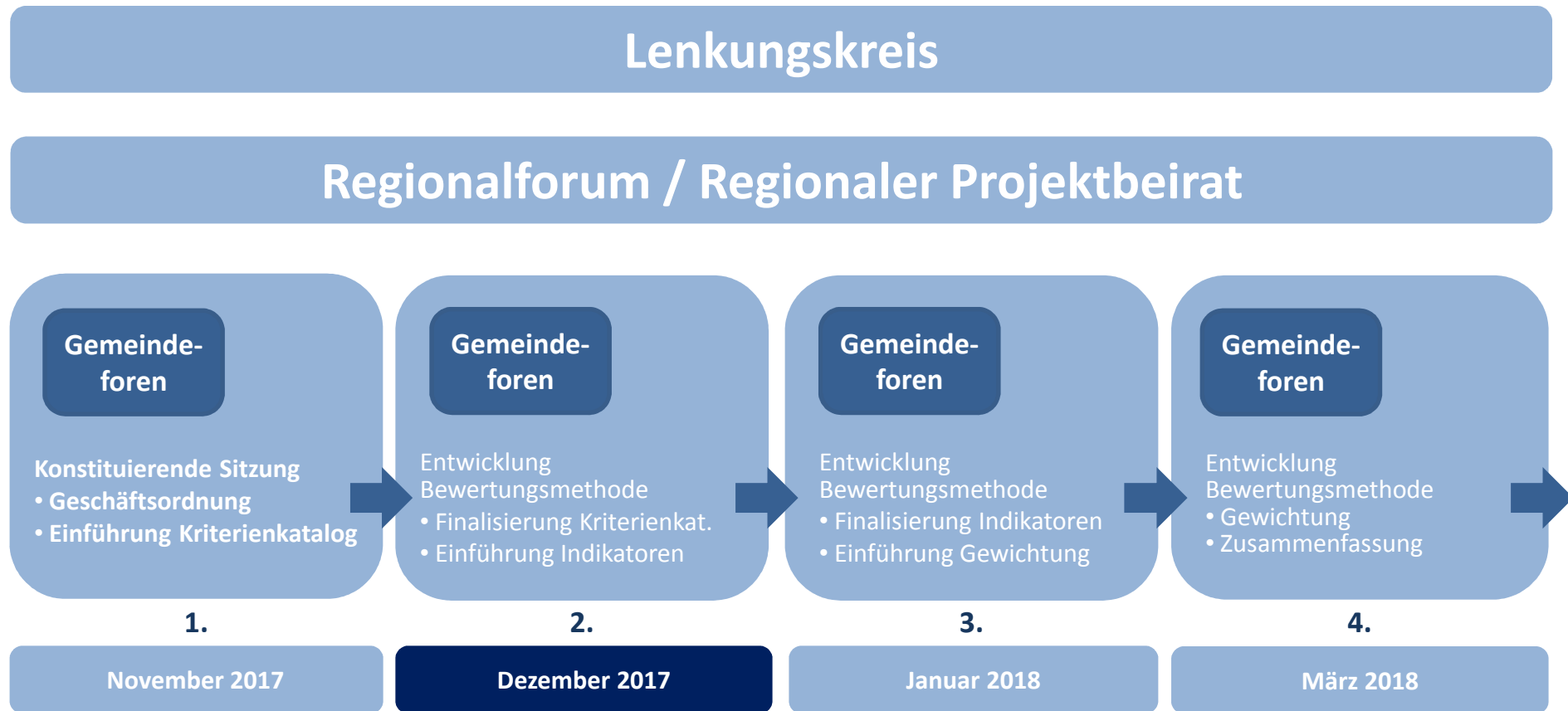
# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ **Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog**
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine



# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog Öffentlichkeitsbeteiligung



# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog



❖ Kriterienkatalog → kurze Vorstellung beim 1. Gemeindeforum

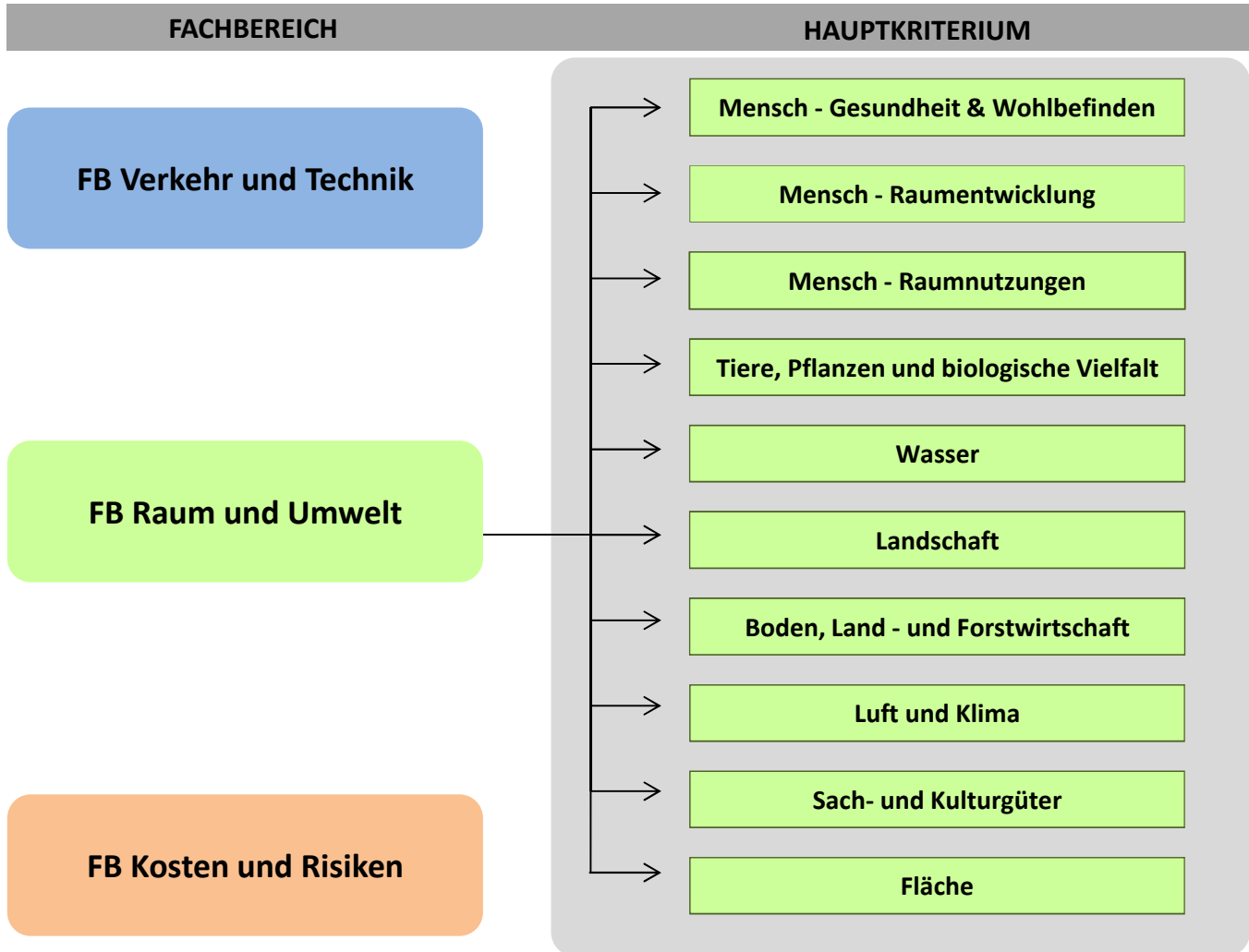


Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Erfüllung der Trassierungsvorgaben
		1-1-2 Anpassung technische Infrastruktur	Minimierung der Auswirkungen
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	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	Anpassung geeigneter Baugrundverhältnisse
		1-4-2 Massendisposition	Anpassung einer nachhaltigen Materialbeschaffung
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung
	2	2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung
2-1-1 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

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Wie ist der Kriterienkatalog aufgebaut?

Publikumsbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1.1. Strukturbereich - Infrastruktur	1.1-1. Trassenkomplexität*	Vermeidung der Trassenüberlagerungen
		1.1-2. Anpassung anforder technischer Infrastrukturen	Minimierung des Neubaues
		1.1-3. Liniengängigkeit*	Info-Stärkung der Liniengängigkeit im Projektland
	1.2. Betriebsführung	1.2-1. Energieverbrauch	Minimierung
		1.2-2. Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Instandhaltungstätigkeiten im Betrieb
	1.3. außergewöhnliche Betriebszustände	1.3-1. Stabilität und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störungen, Optimierung der Verfügbarkeit
		1.3-2. Stagnation	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1.3-3. Baugrubenstabilitäten*	Auswärtigen günstiger Baugrubenstabilitäten
	1.4. Bauausführung	1.4-1. Massendimensionen	Anpassung an den nachfolgenden Massendimensionierung
		1.4-2. Massendimensionen	Anpassung an den nachfolgenden Massendimensionierung
1.4-3. Bauzeit und Bauentwicklung		Optimierung	
2 Raum und Umwelt	2.1. Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2.1-1. Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung
		2.1-2. Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung
		2.1-3. Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
	2.2. Mensch - Raumentwicklung	2.2-1. Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
		2.2-2. Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
	2.3. Mensch - Raumnutzungen	2.3-1. Erholung (Wohlbefinden)*	Minimierung der Beeinträchtigung
		2.3-2. Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung
	2.4. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2.4-1. Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung
		2.4-2. Schutzgebiete (seltene Pflanzenarten)*	Minimierung der Beeinträchtigung
	2.5. Wasser	2.5-1. Grund- und Oberflächen (seltene Trassen)*	Minimierung der Beeinträchtigung
2.5-2. Trassen*		Minimierung der möglichen Auswirkungen	
2.5-3. Oberflächennutzungen		Sicherstellung der schutzwürdigen Hochwasserabfuhr	
2.5-4. Landschaftsbild		Minimierung der Beeinträchtigung	
2.5-5. Boden		Minimierung des Bodenverlustes	
2.7. Boden, Land- und Forstwirtschaft	2.7-1. Boden	Minimierung des Bodenverlustes	
	2.7-2. Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Erwerbsfähigkeit	
	2.7-3. Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotenzials	
2.8. Luft und Klima	2.8-1. Schadstoffemissionen	Minimierung der Schadstoffemissionen	
	2.8-2. Abwässer*	Minimierung der Umweltbelastung	
2.9. Sach- und Kulturgüter	2.9-1. Kulturgüter*	Erhaltung	
	2.9-2. Sachgüter	Sicherstellung der sicheren Vermarktung des Kulturgüter	
3 Kosten und Risiken	3.1. Kosten	3.1-1. Investitionskosten	Minimierung
		3.1-2. Betriebliche Kosten	Minimierung
	3.2. Risiken	3.2-1. Risikoprüfung	Minimierung



Kriterienkatalog vom  
1. Gemeindeforum EPR am 08.11.2017

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Wie ist der Kriterienkatalog aufgebaut?

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
Verkehr Umwelt Sozialpolitik	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)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	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. Wannern, Tunnel, Brücken usw.)
		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
		1-4-1 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	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsensibilität - Baustelleneinrichtungsfächen
2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	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 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 Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit	
2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen	
2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände	
	2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung 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	

Unsere Bitte vom 1. Gemeindeforum am 08.11.2017 an Sie ...

- ❖ Durchsicht des Erstentwurfs des Kriterienkatalogs
- ❖ Ergänzungen von **Teilkriterien** bzw. Änderungen
- ❖ Überlegungen zu möglichen **Indikatoren**, mit denen die Teilkriterien bewertet werden

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog (1/2)

Forum	Gemeinde	Vertreter	Thema
Süd	Rosenheim	Janhsen, W.	Tourismus / Raumentwicklung - Anbindung für den Personenverkehr / Raumnutzung – verladende Industrie /
Süd	Rosenheim	Biehler, H.	Energiebedarf statt Energieverbrauch / Lärmwerte generell und Bewertung in Bau und Betriebsphase / Unfälle und Folgen / Einschränkung v. Entwicklungspotenzialen (Raumentwicklung) / Tier- und Pflanzenlebensräume – Trennwirkung / Schadstoffbelastung in der Betriebsphase / Kombination Schiene und Straße / Möglichkeit der Gleiszulegung im Bestand /
Süd	Rosenheim	Gilg, J.	Kompensation / verträgt Landwirtschaft den Bau einer Trasse /
Süd	Bad Feilnbach	Riedl, J.	Kompensation / verträgt Landwirtschaft den Bau einer Trasse / Bewertung der Landwirtschaft vor und nach dem Bau / Wiederherstellung von Drainagesystemen /
Süd	Rohrdorf	Huber, B.	Kompensation / angrenzende Flächen (Landw.) Entschädigung /

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog (2/2)

Forum	Gemeinde	Vertreter	Thema
Süd	Rohrdorf	Albrecht, T.	Tourismus / Flächenverbrauch der Landschaft /
Süd	Kolbermoor	Exler, R.	Vorbelastung durch andere Verkehrsträger /
Süd	Riedering	Lindner, K.	Kompensation / verträgt LW den Bau einer Trasse /
Nord	Vogtareuth	Mayerhofer, J.	Kompensation /
Nord	Tuntenhausen	Weigl, G.	-
Nord	Bad Aibling	Messing, W.	Landschaft als Erholungsraum u. für Tourismus / Zerschneidung Tier- u. Pflanzenlebensräume / Nachweis v. Ausgleichsflächen / Feinstaubbelastung für Mensch und Natur / Berücksichtigung der Bauphase bei allen Kriterien / Unfälle und Folgen /
Nord	Schechen	Baumann, C.	Auswirkungen Zugbetrieb (Strom, Elektromog, Lärm-Wildtiere, Wetterveränderung) / Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten von Straßen / Schadstoffbelastung beim Zugbetrieb / Grunderwerb, Tauschflächen, Enteignung /

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog

<b>Rückmeldungen</b>	<b>Fragen</b> zum Kriterienkatalog
	Allgemeine <b>Planungshinweise</b>
	<b>Vorschläge</b> zu Kriterien

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – FRAGEN (1/2)

### Wo werden Ausgleichsflächen nachgewiesen?

- *Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen bzw. Ausgleichsflächen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens*

### Verträgt die Landwirtschaft den Bau einer Trasse?

- *Planungsgrundlage ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030)*
- *Den Nachweis der generellen Verträglichkeit einer Trasse hinsichtlich Landwirtschaft gibt Gesetzgeber nicht vor*
- *Kriterien bezüglich Boden, Land- und Forstwirtschaft sind Teil des Kriterienkatalogs und fließen in die Trassenbewertung ein*

### Bewertung landwirtschaftlicher Flächen vor und nach der Bauphase, Wiederherstellung von Drainagesystemen

- *Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im Trassenauswahlverfahren nicht monetär bewertet – das ist Teil des Grunderwerbs im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens*
- *Für die spätere Auswahltrasse werden beeinträchtigte Drainagesysteme wiederhergestellt (Stand der Technik)*

### Werden Vorbelastungen, Häufigkeit und Art der Zerschneidungen, Abstände dieser zueinander berücksichtigt?

- *bei allen Schutzgütern wird der Ist-Zustand auf Basis vorhandener, offiziell verfügbarer Daten erhoben – somit auch bestehende (den Raum zerschneidende) lineare Elemente, wie Autobahnen oder Bundesstraßen und die Abstände zueinander*

### Womit kann man 45 bzw. 49 dB(A) vergleichen? Und wie kommen Sie zu diesen Werten?

- *Dieser Punkt wird unter „Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung“ (Beispiel Lärm) erläutert*

### Wie wird mit Grunderwerb, Tauschflächen und Enteignung umgegangen?

- *Dies ist nicht Gegenstand des Trassenauswahl-, sondern des Planfeststellungsverfahrens*



# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog.

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – FRAGEN (2/2)

**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?**

- *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.*

**Wie sollen Schienen- und Straßenverkehr verknüpft werden?**

- *Die Verknüpfung erfolgt über nicht direkt an der Neubaustrecke liegende Terminals, die daher auch nicht Projektbestandteil sind. Beim Brenner-Nordzulauf gibt es u.a. Terminals in München, Ingolstadt, Regensburg, Burghausen, Wörgl (A). (Siehe Übersicht [www.railway.tools](http://www.railway.tools)). Beim Brenner-Südzulauf gibt es Terminals u.a. in Verona und in Trient. Im Rahmen der Brenner Corridor Plattform BCP beschäftigt sich eine eigene Arbeitsgruppe mit diesem Thema.*

**Maximale Geschwindigkeit 230 km/h nicht auf gesamter Strecke – besteht die Möglichkeit für Gleiszulegungen auf der Bestandsstrecke? Rosenheim – Verknüpfung mit der Neubaustrecke?**

- *Die im BVWP vorgegebene  $V_{max}$  von 230 km/h gilt für die gesamte Strecke und Geschwindigkeitseinbrüche sind nicht möglich. Der Anschluss des Oberzentrums Rosenheim erfolgt über Verknüpfungsstellen im Norden und im Süden.*

**Wie werden Auswirkungen des Zugbetriebes (Strom, Elektromog) berücksichtigt?**

- *Im Planfeststellungsverfahren wird die Einhaltung der Maximalwerte 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.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – PLANUNGSHINWEISE

**Orientierung vorrangig an der Bestandsstrecke und den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans. Keine Korridorplanungen entlang bzw. durch FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete und entlang von Reha-Zentren und sensiblen Tourismusgebieten.**

**Keine Zerschneidung von sensiblen Tier- und Pflanzenlebensräumen, Lageoptimierung der Trasse an den Rand solcher Gebiete**

**Bestandsschutz für generelle Raumnutzungen, insbesondere für Industrie und Gewerbe**

→ *Grundsatz der Trassierung ist immer die Vermeidung oder Verminderung von erheblichen Eingriffen. Bei allen oben genannten Kriterien ist die „Minimierung der Beeinträchtigung“ als Ziel im Kriterienkatalog definiert.*

**Berücksichtigung der Bauphase im gesamten Kriterienkatalog**

→ *Die Auswirkungen der Bauarbeiten bei obertägigen Streckenabschnitten sind bei allen Trassenvarianten ähnlich und daher nicht variantenentscheidend. Unterschiede gibt es hingegen bei Großbaustellen für Tunnel- und Wannensbauwerke oder bei Großbrücken. Deshalb werden für alle Trassenvarianten generelle Baukonzepte ausgearbeitet, um die Auswirkungen solcher Großbaustellen in allen bauphasenrelevanten Kriterien berücksichtigen zu können (z.B. bei Erschütterungswirkungen, Schadstoffbelastungen, Boden / Land- und Forstwirtschaft, temporärer Flächenverbrauch). Auswirkungen, für die es einzuhaltende gesetzliche Regelungen gibt, wie z.B. Baulärm, werden hier nicht erfasst.*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – VORSCHLÄGE

Energieverbrauch

Tourismus

Raumnutzung / verladende Industrie

Tier- und Pflanzenlebensräumen / Zerschneidung

Feinstaubbelastung für Natur

Lärm – Wildtiere

Schadstoffbelastung in der Betriebsphase

Wetterveränderungen

Kompensation

Personenverkehr

Unfälle und Folgen

Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßennetz

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Verkehr und Technik – **Energieverbrauch**

1-2	Betriebsführung	1-2-1	Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Streckenkapazität</li> <li>- Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen</li> <li>- Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik</li> </ul>
		1-2-2	Energieverbrauch <b>bedarf</b>	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
		1-2-3	Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung</li> <li>- Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit</li> <li>- Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannens, Tunnel, Brücken usw.)</li> </ul>

→ *Teilkriterium wird geändert, Indikator wird präzisiert:*

1-2	Betriebsführung	1-2-1	Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Streckenkapazität</li> <li>- Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen</li> <li>- Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik</li> </ul>
		1-2-2	Energie <b>bedarf</b>	Minimierung	Jahresenergiebedarf ( <b>Traktion</b> ) im Regelbetrieb
		1-2-3	Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung</li> <li>- Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit</li> <li>- Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannens, Tunnel, Brücken usw.)</li> </ul>

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **Tourismus**

2-1	Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1	Lärm	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	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 u. Anzahl betroffene Freizeit- u. Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
		2-1-4	<b>Tourismus</b>		- <b>Tourismusbetriebe</b> - <b>Tagesausflüge für Touristen</b> - <b>Landschaftsverbrauch</b>

Hinweis: In den Gemeindeforen wurde eine Anpassung diskutiert. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart. Siehe Protokoll.

→ *Tourismus wird in mehreren Kriterien abgebildet:*

*TK 2-1-3 „Freizeit und Erholung“*

*HK 2-6 „Landschaft“ mit Landschaftsbild und Ortsbild*

*HK 2-3 „Mensch-Raumnutzungen“ mit direkter Flächeninanspruchnahme*

→ *Tourismusbetriebe sind im Bauleitplan ausgewiesen – diese haben gleichen Schutzanspruch wie Wohnbauflächen*

→ *Die geplante Neubaustrecke ist eine Fernverkehrsstrecke und nicht für Personennahverkehr geeignet. Es kommt zu Verlagerungen von Bestandsstrecke auf Neubaustrecke und zu Verlagerung des LKW-Verkehrs von Straße auf Schiene, diese positiven Effekte sind für alle Varianten gleich – d.h. dies stellt kein Vergleichskriterium dar.*

→ *Flächenverbrauch unverbauter Landschaft wird in mehreren Kriterien abgebildet:*

*TK 2-10-1 „Flächenverbrauch“*

*TK 2-1-3 „Freizeit und Erholung“*

*TK 2-6-1 „Landschaftsbild“*

*TK 2-4-1 „Schutzgebiete“*

*TK 2-4-2 „Tier- und Pflanzenlebensräume“*

**Separates Teilkriterium ist daher nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **verladende Industrie**

2-3	Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen)</li> <li>- Trennwirkung und Umwegaufwände</li> </ul>
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen)</li> <li>- Trennwirkung und Umwegaufwände</li> </ul>
		<b>2-3-3 verladende Industrie</b>		

Hinweis: In den Gemeindeforen wurde eine Anpassung diskutiert. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart. Siehe Protokoll.

→ Die Auswirkungen auf den Ist-Zustand werden bewertet – unabhängig ob „verladende Industrie“ oder „Industrie und Gewerbe“

*Separates TK ist daher nicht erforderlich*

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Lebensräume

2-4	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1	Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete</li> <li>- Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung</li> </ul>
		2-4-2	Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope</li> <li>- Art und Ausmaß der Beeinträchtigung</li> <li>- <b>Feinstaubbelastung</b></li> <li>- <b>Trennwirkung</b></li> <li>- <b>Lärm auf Wildtiere</b></li> </ul>

- Im TAV werden die maßgebenden Wirkfaktoren auf Tier- und Pflanzenlebensräume berücksichtigt.
- „Flächenverbrauch der betroffenen Biotope“ und
- „Art und Ausmaß der Beeinträchtigung“, damit sind Störung, Fragmentierung, etc. von Lebensräumen gemeint, auch Trennwirkungen (d.h. die Barrierewirkung der Trasse) sind hier berücksichtigt
- „Feinstaubbelastung“ und „Lärm auf Wildtiere“ sind nicht Gegenstand des TAV.

**Separater Indikator ist daher nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Luft und Klima

2-8	Luft und Klima	2-8-1	Schadstoffemissionen	Minimierung der Schadstoffausstoßes	- baubedingte temporäre Schadstoffbelastung - <b>betriebsbedingte Schadstoffbelastung</b>
		2-8-2	Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung
		2-8-3	<b>Wetterveränderungen</b>	-	-

→ *Feinstaubbelastung im Bezug auf den Bremsabrieb ist bei Neubaustrecken für das Trassenauswahlverfahren bei allen Varianten gleich, unbedeutend gering und daher für den Variantenentscheid nicht maßgebend. Wenn überhaupt, wird das erst im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.*

**Separater Indikator ist daher nicht erforderlich**

→ *Auswirkungen auf das Mikroklima werden mit Potenzialen von Kaltluftseen, Durchlüftung, etc. berücksichtigt.*

**Separates TK ist daher nicht erforderlich**



# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Fläche

2-10	Fläche	2-10-1	Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase - Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßen und Wegzufahrten
------	--------	--------	------------------	-----------------------------------	--

→ Im „obertägigen Flächenverbrauch“ ist der gesamte Flächenanspruch der Trasse bereits berücksichtigt, auch jener, der bei Kreuzungen mit Straßen und für Zufahrtswege erforderlich ist.

**Separater Indikator ist daher nicht erforderlich**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **Kompensation**

2-11 Kompensation	2-11-1 Prüfung der agrarstrukturellen Belange vor und während des Baus
	2-11-2 Prüfung der Kompensation (z.B. Ausgleichsflächen)

### **Separates HK „Kompensation“ ungeeignet weil:**

- Alle HK orientieren sich am UVP-G. „Kompensation“ ist kein Schutzgut und kann daher nicht als HK aufgenommen werden.
- HK orientieren sich am UVP-G. Die „Kompensation“ ist kein Schutzgut und kann daher nicht als HK aufgenommen werden.
- 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.

### **Separates HK oder TK ist daher nicht durchführbar**

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt

### Aufnahme von „Unfälle und Folgen“ als Kriterium für Mensch und Natur

- *Mit den geplanten Trassen ist der sichere Betrieb gewährleistet. Auf der Neubaustrecke sind keine Bahnhöfe vorgesehen. Das Risiko wird generell reduziert, weil der Bestand entlastet wird (Straße und Schiene).*
- *Das Risiko ist für alle Varianten gleich und somit nicht variantenentscheidend, im UVP Verfahren (gem. UVP-G) wird die Thematik im Detail behandelt.*

**Separates TK ist daher nicht erforderlich**

Hinweis: Entsprechend der Vereinbarung im Gemeindeforum Rosenheim Süd werden die dort diskutierten Argumente hier ergänzt:

- Als Argument für eine Aufnahme wurde seitens eines Teilnehmers des Gemeindeforums Rosenheim Süd angeführt, dass sich die Konsequenzen eines Unfalls unterscheiden, je nach dem wo der Unfall stattfindet.
- Seitens der DB Netz AG wurde geäußert, dass die Strecke in jedem Fall dem gesetzlich geforderten Sicherheitsniveau entsprechen muss und das durch entsprechende bauliche Maßnahmen gewährleistet wird. Da nur eine Strecke gebaut und betrieben werden darf, die sicher ist, ist ein Teilkriterium „Unfälle und Folgen“ kein unterscheidungsrelevantes Kriterium bei der Trassenauswahl.
- Seitens der DB Netz AG wurde angemerkt, dass die Störanfälligkeit beispielsweise durch Weichensysteme, als Kriterium bereits enthalten ist.

Siehe Protokoll des Gemeindeforums Rosenheim Süd

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - **Status Kriterienkatalog**
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

# Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

## Status Kriterienkatalog

Themen	Berücksichtigung im Kriterienkatalog	
Energieverbrauch	JA	1-2-2 Energiebedarf
Tourismus	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Raumnutzung – verladende Industrie	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Tier- und Pflanzenlebensräume / Zerschneidung	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Feinstaubbelastung für Natur	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Lärm - Wildtiere	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Schadstoffbelastung in der Betriebsphase	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Wetterveränderungen	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Kompensation	NEIN	Gegenstand nachgereihter Verfahren
Unfälle und Folgen	NEIN	Gegenstand nachgereihter Verfahren
Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßen und Zufahrtswegen	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>

Hinweis: Die Anpassung bzw. Aufnahme von Haupt- und Teilkriterien im Kriterienkatalog wurde in den Gemeindeforen diskutiert. Die Anpassungen sollen in der 3. Sitzung abschließend beschlossen werden. Siehe Protokoll.

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - **Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung**
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

# Einführung zu den Indikatoren

## Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

❖ Anhand der Indikatoren wird die Zielerfüllung ermittelt:

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

# Einführung zu den Indikatoren

## Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

Fachbereich	Hauptkriterium	N1	N1b	N1g	N2a	N6
1 <b>Verkehr + Technik</b>	1.1 Eisenbahntechnik – Infrastruktur	2	1	4	2	4
	1.2 Eisenbahntechnik – Betriebsführung im Regelbetrieb	4	4	5	2	5
	1.3 Eisenbahntechnik – Betriebsführung bei außergewöhnlichen Betriebszuständen	2	4	4	4	4
	1.4 Bauausführung	3	5	3	2	2
2 <b>Raum + Umwelt</b>	2.1 Mensch - Raumentwicklung	4	3	3	3	4
	2.2 Mensch - Siedlungsentwicklung	3	3	4	2	4
	2.3 Mensch - Raumnutzung	3	2	3	2	3
	2.4 Landschaft und Erholung	4	2	4	2	4
	2.5 Naturraum / Ökologie	3	1	3	1	3
	2.6 Wasser	4	3	4	3	4
	2.7 Sach- und Kulturgüter	5	5	5	5	5
3 <b>Kosten + Risiken</b>	3.1 Kosten	3	4	3	3	2
	3.2 Risiken	3	2	3	2	4

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

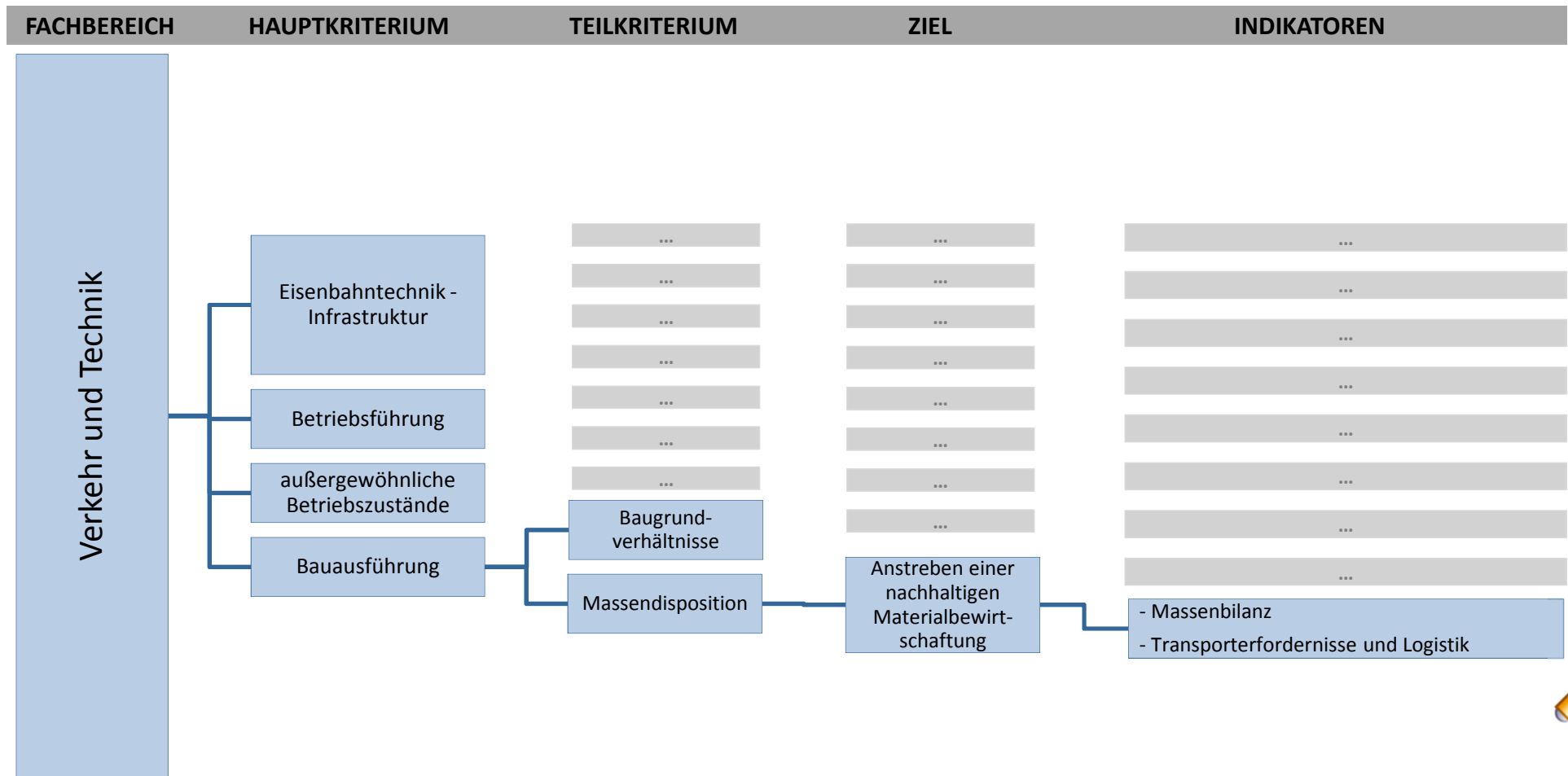
**Beispiel  
Kundl/Radfeld – Schafftenau**





# Einführung zu den Indikatoren

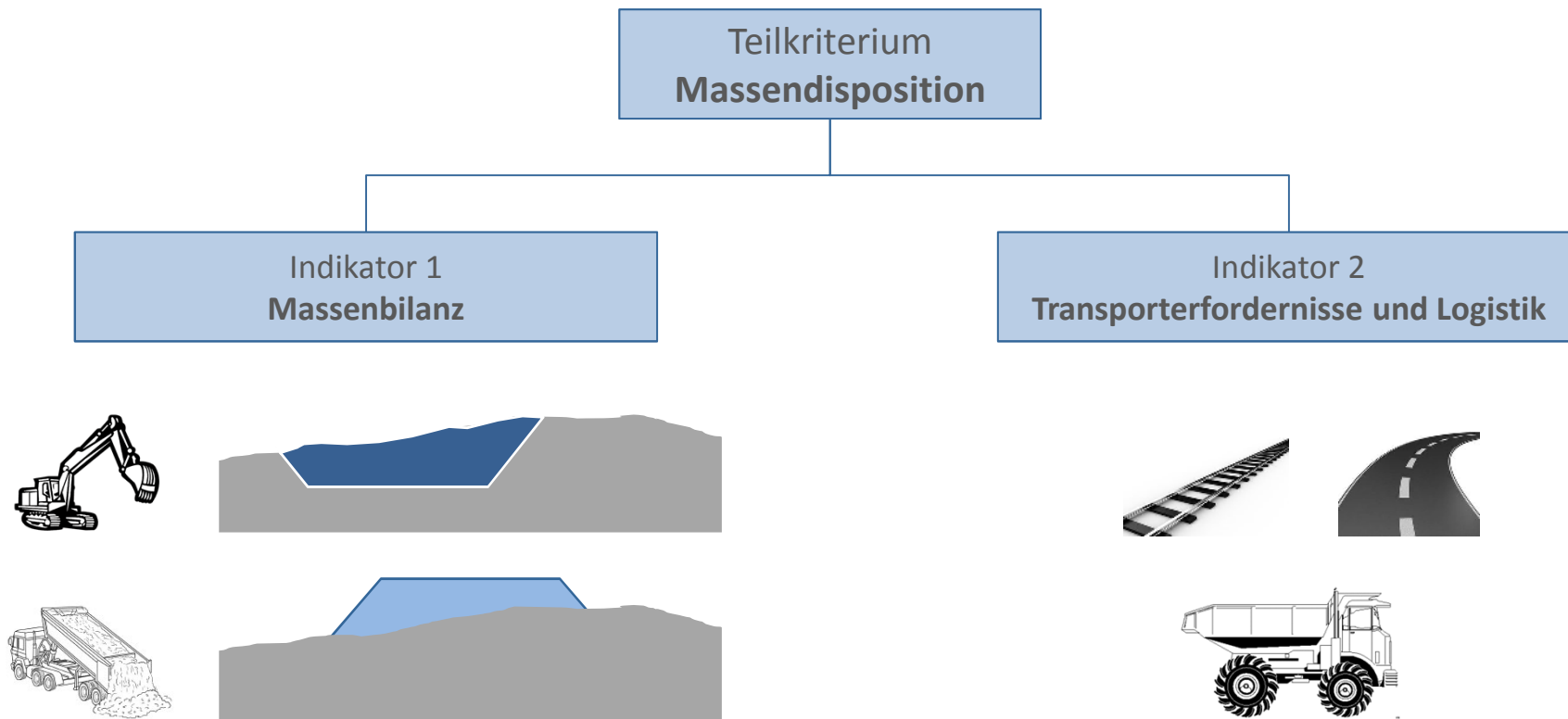
## Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten? – Bsp. Verkehr&Technik



# Einführung zu den Indikatoren

## Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

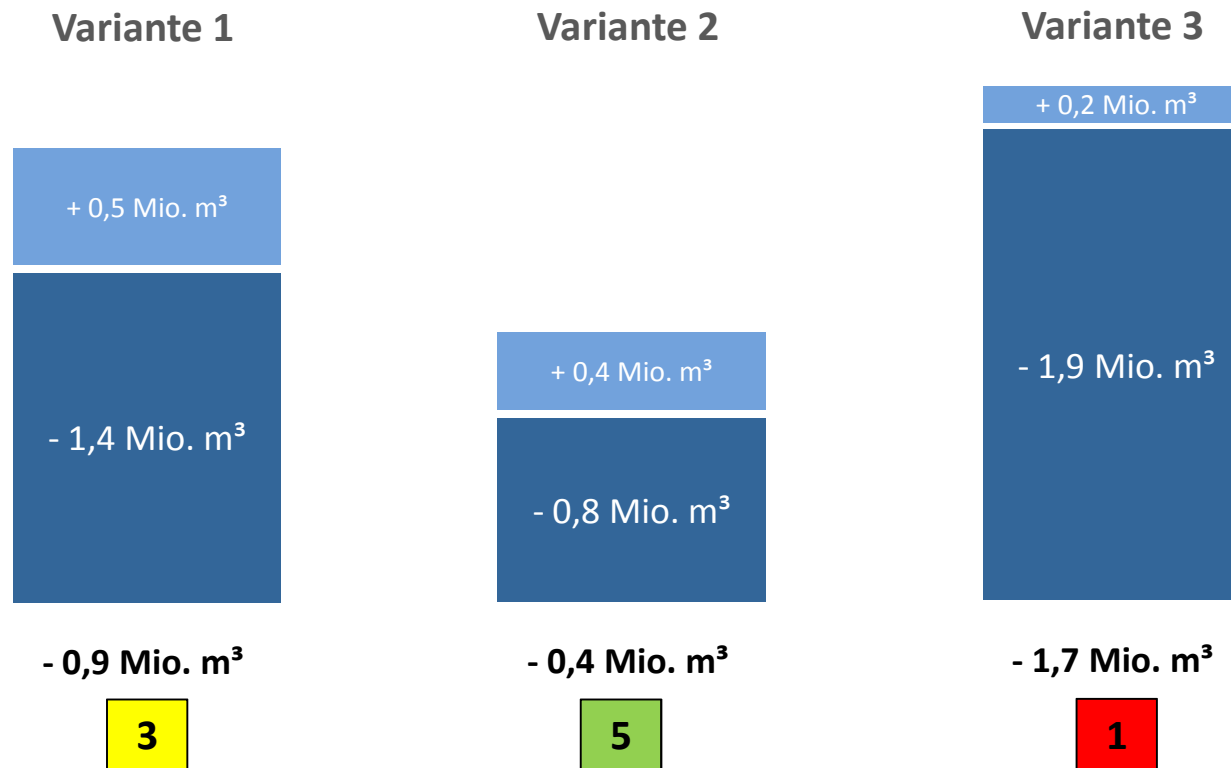
❖ Teilkriterium > Indikatoren



# Einführung zu den Indikatoren

## Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

### ❖ Indikator 1: Massenbilanz



## Einführung zu den Indikatoren

### Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 2: Transporterfordernis und Logistik

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

# Einführung zu den Indikatoren

## Beispiel: 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
<b>Teilkriterium „Massendisposition“</b>	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

# Einführung zu den Indikatoren

## Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten? – Bsp. Raum&Umwelt

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	TEILKRITERIUM	ZIEL	INDIKATOREN
Raum und Umwelt	Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	Lärm	Minimierung	Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig v.d. Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		Erschütterung	...	...
		Freizeit & Erholung	...	...
	Mensch - Raumentwicklung	...	...	...
	Mensch - Raumnutzungen	...	...	...
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	...	...	...
	Wasser	...	...	...
	Landschaft	...	...	...
	Boden, Land- und Forstwirtschaft	...	...	...
	Luft und Klima	...	...	...
Sach- und Kulturgüter	...	...	...	
Fläche	...	...	...	



# Einführung zu den Indikatoren

## Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

### Indikatoren und Beurteilungsmethode

#### ❖ Indikator 1

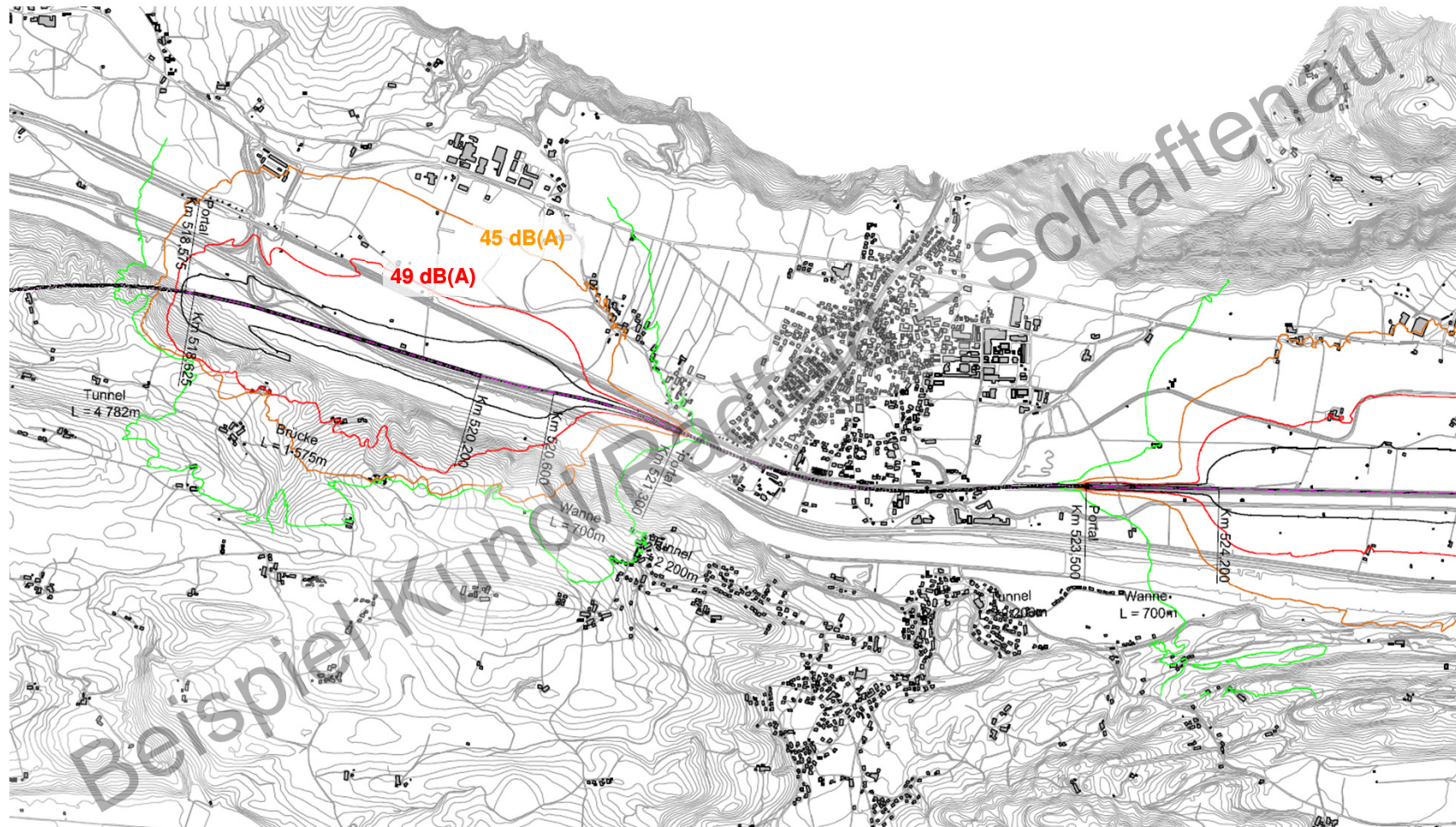
*Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex **tags**,  
unabhängig von der Widmung*

#### ❖ Indikator 2

*Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 45dB(A) als Lärmindex **nachts**,  
Widmung für Wohnen*

# Einführung zu den Indikatoren

## Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten? Beispiel





## Einführung zu den Indikatoren

### Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

❖ Indikator 1: *Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) Freiraum tags*

Variante 1

4,9 ha

3

Variante 2

1,2 ha

5

Variante 3

10,9 ha

1

❖ Indikator 2: *Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 45dB(A) Wohngebiet nachts*

4,5 ha

1

2,4 ha

4

1,6 ha

5

## Einführung zu den Indikatoren

### Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

- ❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Indikator 1 Fläche > 49 dB(A) tags	3	5	1
Indikator 2 Fläche > 45 dB(A) nachts	1	4	5
<b>Teilkriterium „Lärm“</b>	2,0 2	4,5 4	3,0 3

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

1. Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
2. Leitindikator 2 ausschlaggebend für Auf-/Abrundung

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ **Geschäftsordnung**
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

# Geschäftsordnung

1. Grundlagen
2. Rahmenbedingungen
3. Ziel & Aufgaben
4. Zusammensetzung der Gemeindeforen
5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung
6. Moderation, Prozessbegleitung und Dokumentation
7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess
8. Kommunikation mit den Medien
9. Beendigung der Arbeit im Gemeindeforum
10. Historie dieser Geschäftsordnung

TEN-V Korridor 5: Skandinavien-Mittelmeer  
Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel  
Brenner-Nordzulauf - Erweiterter Planungsraum

## Geschäftsordnung für die Gemeindeforen

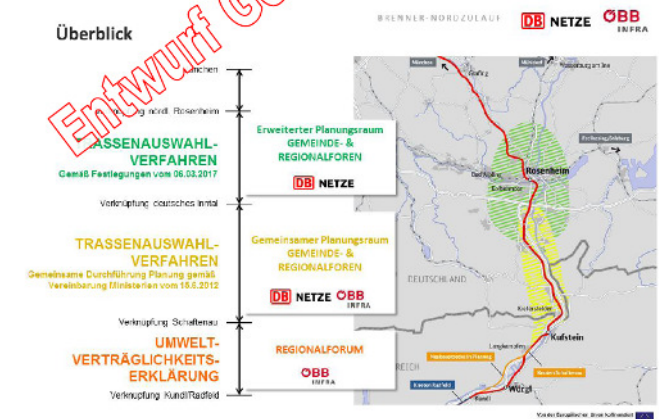
### 1. Grundlagen

Der Brenner-Nordzulauf als Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist Bestandteil des TEN-V Kernnetzes der EU und Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Korridor 5), der von Helsinki über den Brenner nach Valletta auf Malta verläuft.

Auf Grundlage der Ministervereinbarung, die am 15. Juni 2012 zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und Österreich in Rosenheim unterzeichnet worden ist, wurden die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG mit den Aufträgen des Brenner-Nordzulaufs (München - Rosenheim - Grenze D/A) und des Radfeld (Radfeld) beauftragt. Ziel des grenzüberschreitenden Planungsprozesses ist die Durchführung von Variantenuntersuchungen für die Streckenführung eines dritten und vierten Gleises. Diese Variantenuntersuchungen werden von einem Trassenwahlverfahren begleitet, das mit einer Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke endet.

Die dazu notwendigen Planungen können nur mit dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als wären keine Staatsgrenze gäbe.

Es wurden dazu zwei Planungsverfahren definiert:



# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Allgemeines (1/2)*

*Im Entwurf der Geschäftsordnung werden nur allgemeine Ziele, Aufgaben und Vorgaben zur Sitzungsleitung formuliert, jedoch sind keine Aussagen zu konkreten Antragsrechten der beteiligten Gemeinden, Vorgaben zum Vorgehen und weiteren Beteiligungsrechten (z.B. Einladung von Gutachtern, Beteiligung und Rederecht für die die betroffenen Gemeinden vertretenden Rechtsanwälte) enthalten. Der Entwurf ist dahingehend zu ergänzen, wobei als Grundlage die Mustergeschäftsordnung des Bayer. Gemeindetags dienen soll.*

- Es handelt sich hier um kein Gremium in der Art eines Gemeinderates, sondern um Gremien der Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung, die freiwillig von der DB-Projektleitung eingesetzt werden. Deshalb kann auch hier die Muster- Geschäftsordnung nicht herangezogen werden.
- Hier erfolgen keine Abstimmungen wie in einem politischen Gremium und über Trassenvarianten.
- Die Einholung von Stellungnahmen ist jedem Forumsmitglied möglich. Anträge für zusätzliche Untersuchungen von neuen Trassenvarianten können von jedem Mitglied eingebracht werden.
- Die fachliche Beurteilung und Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer. Die Gemeindeforen können die Bewertung hinterfragen, dazu steht der Planer in allen Fragen Rede und Antwort. Wenn Mitglieder der Gemeindeforen sich darüber hinaus eines externen Gutachters bedienen wollen, steht ihnen das frei.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Allgemeines (2/2)*

- Aus den Ergebnissen der im Gemeindeforum präsentierten und diskutierten fachlichen Beurteilung und Bewertung leitet sich am Ende die Trassenempfehlung ab.
- Da es sich hier um keine Anhörung wie im Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren handelt, steht in den BNZ-Foren das Rede- und Anhörungsrecht nur den Mitgliedern zu.

*Da mit der Geschäftsordnung nur formelle Fragen abgeklärt werden können, nicht jedoch das inhaltliche Vorgehen, fordert die Gemeinde Rohrdorf unter Bezugnahme auf den angekündigten „Neustart“, dass nochmals alle Planungsgrundlagen, sowie der Zeitplan für die künftigen Planungsschritte mit Vertretern der DB, den Ministerien und Gutachtern diskutiert werden.*

- Die Diskussion der Planungsgrundlagen und des Zeitplans für die künftigen Planungsschritte wird in den Gremien der Bürgerbeteiligung stattfinden.

*Auf das gemeinsame Schreiben der betroffenen Gemeinden vom Januar 2017 und die Zusagen von Hr. Dobrindt anlässlich seines Besuchs am 06.03.2017 in Rosenheim wird verwiesen.*

- Diese Zusage betrifft das BMVI und nicht die DB und daher auch nicht diese Geschäftsordnung.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu den Grundlagen (1/2)*

*Neben der erwähnten Ministervereinbarung ist auch der Bundesverkehrswegeplan Grundlage der weiteren Planungen. Er sollte auch in diesem Absatz als Grundlage genannt werden.*

- Diese Ergänzung wird aufgenommen und der Text des neuen 3. Absatzes soll dann lauten:  
**„Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030, in dem für die Streckenabschnitte Grafing – Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt ist.“**

*Definition Planungsräume: Die Aufteilung in die beiden genannten Planungsräume mit ihren Verknüpfungspunkten geht weder aus dem Staatsvertrag noch aus dem BVWP hervor. Er stellt daher lediglich einen Vorschlag durch die Bahn dar. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte, deren Vorfestlegung wir ablehnen. Wir beantragen daher, die Nennung der Verknüpfungsstellen aus der Geschäftsordnung zu entfernen.*

*Wie kann es jetzt schon zur Festlegung der Verknüpfungsstellen in der GO kommen?*

- Im BVWP sind die Abschnitte wie o.a. festgelegt. Die genaue Lage der Verknüpfungsstellen und Abschnittsgrenzen kann sich in der Planung noch verschieben. Daher wurden die Verknüpfungsstellen vorerst weniger bestimmt mit „Deutsches Inntal“ und Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen bezeichnet.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu den Grundlagen (2/2)*

*Es fehlt der Hinweis zur jetzt stattfindenden Planung trotz des fehlenden Bedarfsnachweises.*

- Das Trassenauswahlverfahren baut auf dem BVWP 2030 auf. Dort ist für die Streckenabschnitte Grafing – Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt.



# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu den Rahmenbedingungen (1/2)*

*Die Methode „über möglichst breiten Konsens“ zu Entscheidungen innerhalb des Forums zu gelangen bedarf einer Definition. Im Zweifel sollte die Möglichkeit einer Abstimmung nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.*

*Da die Entscheidungsfindung über einen möglichst breiten Konsens erzielt werden soll, ist dies ebenso durch Abstimmung möglich → Antrag auf Entscheidungsfindung durch Abstimmung*

→ **Abstimmungen führen zur Frontenbildung, es gibt dabei Sieger und Besiegte. Das ist aus langjähriger Erfahrung bei einem solchen Prozess nachteilig. Diese Möglichkeit soll daher nicht aufgenommen werden.**

*Die laufende Information über die Sitzungsergebnisse des Lenkungskreises ist sicher notwendig. Wir beantragen in diesem Zusammenhang allerdings, dass Forenteilnehmern ermöglicht wird, als Zuhörer an dessen Treffen teilzunehmen (öffentliche Sitzungen).*

→ **Dieser Vorschlag wird dem Lenkungskreis zur Entscheidung vorgelegt.**

*„voraussichtlich Jahresbeginn 2020“ ist zu streichen. Die Häufigkeit der Zusammenkünfte ist von den Foren festzulegen, nicht an 2020 zu orientieren sondern an Notwendigkeiten.*

→ **Die Termine werden in den Foren abgestimmt und gemeinsam vorausschauend festgelegt.**

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu den Rahmenbedingungen (2/2)*

*Der Zeitrahmen als Rahmenbedingung kann u.U. zu erheblichem Druck auf die Mitglieder im Gemeindeforum führen, der die gründliche Auseinandersetzung mit der Materie gefährdet.*

*Vorschlag 1: Diesen Spiegelstrich ersatzlos streichen*

*Vorschlag 2: Stattdessen unter „3. Ziele und Aufgaben“ am Ende einfügen: „Das Gemeindeforum bemüht sich, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.“*

→ Vorschlag:

- den 1. Spiegelstrich hier belassen
- bei „3. Ziele und Aufgaben“ am Ende den Satz einfügen: **„Die Gemeindeforen streben an, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.“**

*Beim vorletzten Spiegelstrich „... Experten und Planer“ ergänzen: „auch zu Fragen, die von der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Brennerzulauf an die Mitglieder des Gemeindeforums herangetragen werden.“*

→ Diese Ergänzung wird vorgenommen.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Nord und Rosenheim Süd

### ❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (1/3)

*Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassen-suche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen. Sollten hierzu Erklärungen o.ä. abgegeben werden, muss dies jeweils am Schluss einer Sitzung bzw. nach deren Beendigung erfolgen.*

- Vorschlag beim 1. Gemeindeforum RO Nord am 08.11.2017 im Konsens vereinbart:  
**„Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassensuche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen.“**

*Hier ist zu dokumentieren wie der Auftrag des Verkehrsministeriums an die DB lautet.*

- Der Auftrag ist in der Ministerialvereinbarung von Rosenheim vom 15.06.2012 in Artikel I enthalten:  
**„Die Ministerien leiten die erforderlichen Schritte dazu ein, dass die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Planungen für den Ausbau der Strecke München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld aufnehmen oder fortführen können. Die Ministerien wirken darauf hin, dass diese Unternehmen im Zuge der Planungen Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchführen und diese zur Sicherstellung einer einheitlichen Planung miteinander abstimmen.“**

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (2/3)

*Die Bahn als reiner Auftragnehmer erkennt möglicherweise keine Notwendigkeit, den Sinn Ihrer Arbeit mittels unstrittigen Bedarfsbelegs zu begründen. Die Gemeinde legt allerdings großen Wert auf verantwortungsvolles Vorgehen hinsichtlich der weiteren Schritte. Wir sehen uns daher außer Stande, zum jetzigen Zeitpunkt das Ziel „Trassenempfehlung“ in der Geschäftsordnung zu nennen, wenn damit ausschließlich eine Neubaustrecke gemeint ist. Das Ziel der Gemeinde ist die möglichst weitgehende Vermeidung von Schäden für die betroffene Region. Dieses Ziel sollte auch so genannt werden.*

→ Die Trassenführung als Neubaustrecke ist im BVWP 2030 festgelegt. Im Kriterienkatalog ist bei den einzelnen Kriterien im FB Raum & Umwelt das hier vorgeschlagene allgemeine Ziel berücksichtigt.

*Weiteres Ziel sollte die Berücksichtigung der enormen zu erwartenden Schäden und Einschränkungen während einer möglichen Bauphase sein. Diese sollten als Gesichtspunkt in die Planung einfließen. Die Schadensminimierung in einer möglichen (wohl mehrjährigen!) Bauphase sollte bereits bei der Planung Ziel sein und als solches genannt werden.*

→ Die temporären Auswirkungen der Bauphase werden, so weit das in dieser frühen Planungsphase ohne detaillierte Baukonzepte schon möglich ist, im Fachbereich „Raum & Umwelt“ bei den Teilkriterien bereits jetzt berücksichtigt.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (3/3)

*Bei den Beteiligungsstufen durch die Foren sollte das Wort „Mitwirkung“ durch „Mitsprache“ ergänzt werden.*

→ 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 BNZ mit Mitwirkung übersetzt. Mitwirkung ist der weitergefasste Begriff als Mitsprache. Die in Punkt 7 der GO „Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II“ beschriebene Mitwirkung geht deutlich über eine reine Mitsprache hinaus.

*Das Wort „Trassenempfehlung“ kann von uns auch im weiteren Verlauf nur dann akzeptiert werden, wenn es durch AB/NB ergänzt wird.*

*Die in Ziffer 3 beschriebenen Ziele und Aufgaben werden ohne einen entsprechenden Bedarfsnachweis für den Neubau eines 3. und 4. Gleises voll umfänglich abgelehnt.*

→ Da im BVWP für beide Abschnitte Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine Neubaustrecke vorgegeben ist, kann diesem Wunsch nicht entsprochen werden.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ Zu 4. Zusammensetzung der Gemeindeforen

*Es werden Mitglieder der DB-Projektleitung als Teilnehmer genannt. Wie viele werden das sein? Sind diese gegebenenfalls stimmberechtigt? Hier sollte eine Klarstellung erfolgen.*

→ In der GO steht: „Teilnehmer des Gemeindeforums sind darüber hinaus die Mitglieder der DB-Projektleitung“. Diese sind somit nicht Mitglieder des Gemeindeforums. Ihre Anzahl hängt von den jeweils in der GF-Sitzung behandelten Themen ab. In den GF gibt es keine Abstimmungen, und damit stellt sich auch die Frage der Stimmberechtigung nicht. Die Mitglieder der DB-Projektleitung können wie jeder andere Teilnehmer ihre Standpunkte und Aufträge im Gemeindeforum vertreten.

*Ergänzung: für die festen Foren-Mitglieder können auch Vertreter benannt werden.*

→ Wie bereits am 11.10.2017 besprochen, ist eine Vertretung in Ausnahmefällen möglich, darf aber nicht zur Regel werden. Aus der Erfahrung besteht dabei das Problem, dass der Vertreter nicht den gleichen Wissenstand hat wie das ständige Mitglied. Das Wiederholen bereits kommunizierter Inhalte geht zu Lasten der anderen Mitglieder.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu 5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung (1/2)*

*Ein Ergebnisprotokoll erscheint uns als unzureichend. Wir beantragen daher eine echte Mitschrift (gegebenenfalls sind die Gemeinden bereit, dies zu organisieren).*

→ Die zweijährige Praxis im GPR hat eindeutig bestätigt, dass ein Ergebnisprotokoll ohne Zuordnung jeder Wortmeldung zu Personen den Zweck vollkommen erfüllt. Im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung - Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des BMVI wird darauf hingewiesen, dass bei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen die **wesentlichen Bedenken und Anregungen**, die im Rahmen der Veranstaltung geäußert wurden, **protokolliert werden** sollen. Es ist, wie schon bisher, auch künftig möglich, wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners umfassender zu protokollieren.

*Der Zeitabstand von 4 Wochen ist zu kurz und soll auf mind. 6-8 Wochen erhöht werden.*

→ Der angeführte Zeitabstand beträgt vier bis sechs Wochen und hat sich bei vorausschauender Terminfestlegung im GPR bewährt.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ Zu 5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung (2/2)

*Einladungsfrist: 2 Wochen vorher ist wg. den vielen Terminen eines BGM zu kurz.*

- Die Termine werden vorweg auf längere Sicht abgestimmt und sind somit schon lange vor den Sitzungen bekannt. Deshalb steht in der GO: „Der jeweiligen Einladung, die nach Terminvorankündigung mindestens 2 Wochen vor der Sitzung auf elektronischem Weg versandt wird, wird die Tagesordnung angeschlossen.“

*Wortbeiträge eines Forenmitglieds sind auf Verlangen des Forenmitglieds in das Protokoll aufzunehmen.*

*Das Protokoll wird als Ergebnisprotokoll geführt. Dem sollen im Konsens getroffene Entscheidungen zugrunde liegen. Abweichende Meinungen sollten im Ergebnisprotokoll benannt werden. Mitglieder des GF können dazu ggfs. ihren Standpunkt zu Protokoll geben.*

- Es ist, wie schon bisher (Siehe z.B. Protokoll vom 11.10.2017) auch künftig möglich, dass wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners umfassender protokolliert werden.

*Es ist eine feste Sitzungsdauer festzulegen (ein paar Minuten +/- sollten aber kein Problem sein).*

- Dies wurde schon bisher so gehandhabt: Die Sitzungsdauer wird beschränkt und wird in der Regel 2 ½ Stunden nicht überschreiten. Die Moderation stellt sicher, dass der Zeitplan auch eingehalten wird.



# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu 6. Moderation*

*Schriftliche Dokumentation des Arbeitsprozesses steht allen Interessierten zur Verfügung. → Wer sind die Interessierten ?*

→ Alle Protokolle, Präsentationen und in den Foren akkordierten Unterlagen stehen auf der öffentlich zugänglichen Internetseite [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) zur Verfügung und sind dort auch von allen Interessierten, die nicht Forenmitglieder sind, einsehbar.

### ❖ *Zu 7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II*

*Planungsvorschläge bis zu einem „vordefinierten Stichtag“ → Festlegung des Stichtags durch das Forum? Fristsetzung?*

→ Der Stichtag wird im Gemeindeforum gemeinsam im Konsens festgelegt. Er soll nur sicherstellen, dass nicht während der Bearbeitung immer wieder neue Vorschläge auf den Tisch kommen.

*Das Forum hat die Möglichkeit bei einer Ablehnung eines Vorschlages durch die DB zu „entscheiden“, dass der Vorschlag trotzdem verfolgt wird. Wie wird diese Entscheidung getroffen (Abstimmung?)*

→ Auch diese Entscheidung wird im Konsens von den benannten Mitgliedern der Gemeindeforen getroffen.

# Geschäftsordnung

## Rückmeldungen Rosenheim Süd

### ❖ *Zu 8. Kommunikation mit den Medien*

*Wie auch bei der letzten Besprechung betont (und von Ihnen bestätigt) legen wir Wert darauf, dass Forenteilnehmer weiterhin Ergebnisse nach außen kommunizieren können (dass dabei Herabwürdigungen anderer Teilnehmer unterbleiben müssen, halten wir für selbstverständlich). Es sollte daher der Satz: „Den Forenteilnehmern bleibt es unbenommen, Inhalte oder Ergebnisse nach außen zu kommunizieren“ ergänzt werden.*

*Die Gemeinden müssen ebenso ihre Sicht der Dinge kommunizieren dürfen.*

*Im Grundsatz okay; setzt aber voraus, dass alle Mitglieder des GF mit den Berichten einverstanden sind; andernfalls kann man ihnen nicht verwehren, sich ebenfalls an die Presse zu wenden.*

→ Die am 11.10.2017 gemachte Zusage, dass es den Forenteilnehmern unbenommen bleibt, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren, ist unbestritten und daher soll dieser Satz folgend ergänzt werden:

**„Den Forenmitgliedern bleibt es unbenommen, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren“**

# Geschäftsordnung



Entwurf  
Geschäftsordnung



# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ **Abschluss / Termine**

## Nächste Sitzung des Gemeindeforums

### Unsere Bitte an Sie ...

- ❖ Weitere Überlegungen zu möglichen Indikatoren, mit denen die Teilkriterien bewertet werden

**Rückmeldungen bis 12.01.2018 an  
[moderation@brennernordzulauf.eu](mailto:moderation@brennernordzulauf.eu)**

# Gemeindeforum Rosenheim Nord

## Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
  - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
  - Status Kriterienkatalog
  - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
  - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
  - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ **Abschluss / Termine**
  - ❖ **Vorschlag 3. Sitzung: 24.01.2018**
  - ❖ **Vorschlag 4. Sitzung: 14.03.2018 oder Ersatztermin 15.03.2018**

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

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, Gleisschienen, 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)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - 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 nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannsen, 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	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	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 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 Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung 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 - 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 - 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
	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 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 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.