

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **4. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2**

Datum und Uhrzeit: 14.03.2016, 18:30 – 21:15 Uhr

Ort: Sitzungssaal der Gemeinde Raubling

Martin Schmid (2. Bürgermeister, Gemeinde Neubeuern)
Klaus Spatzier (Gemeinderat, Gemeinde Neubeuern)
Wilhelm Klopfer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Neubeuern)
Fritz Georg (Vertreter der Landwirtschaft, Gemeinde Neubeuern)
Olaf Kalsperger (1. Bürgermeister, Gemeinde Raubling)
Andreas Schober (2. Bürgermeister, Gemeinde Raubling)
Klaus Artmann (GR, Gemeinde Raubling)
Alexandra Burgmaier (GR, Gemeinde Raubling)
Brunhilde Rothdauscher (GR, Gemeinde Raubling, Vertreterin Naturschutz)
Karl Leistner (GR, Gemeinde Samerberg)
Bettina Lang (GR, Gemeinde Samerberg)
Gerhard Kippes (LRA Rosenheim), als Beobachter

Teilnehmer (ohne Titel) Susanne Müller (DB Netz AG)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Michael-Ernst Schmidt (DB AG)
Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur)
Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG)
Marin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur)
Stephan Tischler (ETW)
Horst Wessiak (ETW)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Marina Unterberger (wikopreventk)

Christof Weigl (IPBN)
Franz Kircher (IPBN)

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
 - 2.1. Rückmeldungen zur Exkursion am 16.02.2016
 - 2.2. Machbarkeitsuntersuchung zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke
3. Kriterienkatalog
 - 3.1. Berichtigung

- 3.2. Präzisierung
 4. Information zum Ablauf der Gewichtung
 - 4.1. Fragen & Antworten
 - 4.2. Informationen zum Ablauf
 5. Betriebsprogramm Bemessungsfall
 6. Ausblick auf 2. Planungsphase
 7. Nächste Termine
 8. Abschluss
-

1 Begrüßung und Einleitung (Susanne Müller)

Den Foren-TeilnehmerInnen werden zu Beginn der Sitzung die Gewichtungsbögen ausgehändigt. Die Gewichtungen für jene TeilnehmerInnen, die an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen können, werden stellvertretend an den Bürgermeister der jeweiligen Gemeinde mit der Bitte um Weitergabe übergeben.

Olaf Kalsperger, Bürgermeister der Gemeinde Raubling, begrüßt die TeilnehmerInnen des Gemeindeforums Nord 2 und weist auf die Verantwortung aller hin, die es für das Inntal in Bezug auf die Streckenplanung zu tragen gilt. Susanne Müller bedankt sich bei der Gemeinde Raubling für ihre Gastfreundschaft und begrüßt die TeilnehmerInnen des Gemeindeforums zur vierten und damit zur letzten Sitzung der ersten Phase. Sie stellt vom beauftragten Streckenplaner (Ingenieurgemeinschaft IPBN) die beiden Herren Christof Weigl, Gesamtprojektleiter, und Franz Kircher, zuständig für die Umweltplanung, vor; beide werden heute als Beobachter der Sitzung beiwohnen. Die Moderation leitet daraufhin in die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor.

Als Sitzungsunterlage liegen ein Ausdruck der Präsentation und der ergänzte Kriterienkatalog (Version 13, 13.03.2016) vor.

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

Aus diesem Gremium sind keine Rückmeldungen zum Protokoll eingegangen. Es gibt eine nachträgliche Korrektur auf Seite 5 in Bezug auf die 1. Sitzung des Regionalen Projektbeirates, die im Protokoll irrtümlich mit 2. Sitzung beziffert war.

Die Protokolle der ersten und der zweiten Runde sind bereits auf der Homepage www.brennernordzulauf.eu abrufbar, die Protokolle der dritten Runde folgen.

2.1 Rückmeldungen zur Exkursion am 16.02.2016 (Martin Pellizzari)

Sinngemäße Wiedergabe der Rückmeldungen der Foren-TeilnehmerInnen:

- Die Exkursion war sehr interessant. Beeindruckend war, dass alle vier Gleise in beide Richtungen befahrbar sind.
- Zwar wirkt die Anlage von außen unspektakulär, aber das Bauwerk unter Tage ist sehr beeindruckend.

Ersatztermin für die Exkursion:

Dienstag, 05. April, 13.00 Uhr

Treffpunkt Bahnhof Jenbach

Einladung erfolgt via Mail über die Moderationsadresse; die Foren-TeilnehmerInnen werden gebeten, sich auch unter dieser anzumelden.

Aufgrund des regen Interesses wird es gegebenenfalls auch im Herbst noch einen weiteren Termin für die Exkursion geben.

2.2 Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen an der deutschen Bestandsstrecke (Michael-Ernst Schmidt)

Vorweg wird festgehalten: Die DB ist in Person von Herrn Schmidt zwar organisatorisch in dem Thema involviert, inhaltlich allerdings nicht. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, gab die Machbarkeitsuntersuchung zum Lärmschutz in Auftrag und der Entwurf hätte am 11. März den BürgermeisterInnen präsentiert werden sollen. Das Ministerium verschob den Termin auf Ende April/Anfang Mai.

Die Finalisierung der Studie erfolgt in zwei Schritten:

- Entwurf der Studie
- Präsentation & Diskussion des Entwurfs mit GemeindevertreterInnen.

Die DB schlug dem Ministerium zudem vor, das Thema Lärmschutz einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, indem bei Workshops („Marktstand-Veranstaltungen“) mit BürgerInnen die Möglichkeiten des Lärmschutzes erläutert werden.

3 Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

Siehe Folien 4 bis 6 der beiliegenden Präsentation.

Obwohl der Kriterienkatalog bereits finalisiert und auch von allen Foren-TeilnehmerInnen in den Sitzungen der dritten Runde legitimiert worden war, sind auf Basis der Diskussion mit dem Streckenplaner noch eine Berichtigung bei den Indikatoren des Teilkriteriums 1-1-2 *Anpassung anderer technischer Infrastrukturen* sowie eine Präzisierung beim Ziel des Teilkriteriums 2-9-2 *Sachgüter* notwendig.

3.1 Berichtigung

Siehe Folie 5 der beiliegenden Präsentation.

3.2 Präzisierung

Siehe Folie 6 der beiliegenden Präsentation.

Hier wurde das ursprüngliche Ziel „*Existenzsicherung*“ jetzt weiter gefasst und mit „*Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit*“ beschrieben.

Dies deshalb, weil bei der „*Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit*“ der Indikator nicht erst wirksam wird, wenn die Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes beispielsweise gefährdet ist, sondern bereits dann, wenn ein Feld nicht mehr wie üblich bewirtschaftet werden kann und der Landwirt etwa einen Umweg von mehreren Kilometern fahren muss, um das Feld zu erreichen. Der erhöhte Aufwand schlägt sich im Zielerfüllungsgrad nieder.

Ein anderes Beispiel, ein Gasthof mit einem Gastgarten, der aufgrund des Bauvorhabens nicht mehr benutzt werden kann: Zwar ist der Wirt deshalb nicht in seiner Existenz als Wirt gefährdet, aber die Nichtbenutzbarkeit des Gastgartens wirkt sich negativ auf sein Geschäft aus.

Die Existenzgefährdung stellt somit die höchste negative Stufe bei der üblichen Verwertbarkeit dar.

Aus der Diskussion mit dem Gemeindeforum Nord 1 wurde folgender Vorschlag übernommen: Anstatt Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit wird Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit als Ziel formuliert. Das Gemeindeforum Nord 2 schlägt vor, inkl. Existenzsicherung auch anzuführen, sodass das Ziel dann lautet: „Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung“.

Anmerkung: Dieses ist jetzt auch so im beiliegenden Kriterienkatalog Version 14, Stand 20.3.2016 enthalten.

Diskussion:

- Wer zahlt die Mehrkosten für den im Beispiel erwähnten Umweg?
 - Die Mehrkosten schlagen sich nun in der Bewertung nieder. Wenn als Zielerfüllungsgrad nur *Existenzsicherung* stünde, so hätten die Mehrkosten für den Umweg keine Berücksichtigung bei der Bewertung gefunden.
- Lärm wird zu wenig im Kriterienkatalog berücksichtigt. Die 49dB(A) gelten für alle Gemeinden gleich, Raubling allerdings ist aufgrund der Lage der A8 im Norden und der A93 im Westen besonders von Lärm betroffen. Diesem Umstand wird im Kriterienkatalog keine Rechnung getragen.
 - Bewertet werden die Flächen, die im Wohngebiet mit Lärm beschallt werden. Die im Kriterienkatalog angegebenen Werte sind bereits sehr niedrig und wurden vorab mit den Experten abgesprochen. Letztendlich soll damit die Wirkung der Trassen in Bezug auf die Lärmbelastung vergleichbar gemacht werden.
 - Daher kann der Kriterienkatalog nicht für einzelne Bereiche differenziert werden. Für alle Bereiche müssen die gleichen, objektiven Maßstäbe herangezogen werden. Der Bestandslärm der Autobahnen ist in manchen Gemeinden stärker, in anderen weniger stark, aber diese Vorbelastung ist bei allen Trassenvarianten gleich. Der Bestandslärm der Autobahnen wird daher nicht berücksichtigt, weil die Trassenvarianten ja auf diesen keinen Einfluss haben. Wesentlich für die Bewertung einer Trasse ist, wie viel/wie wenig Lärm durch eine Trasse hinzukommt, d.h. es werden die diesbezüglichen Unterschiede der Trassenvarianten untereinander bewertet.
 - Aufgabe der Streckenplanung bei der Entwicklung der verschiedenen Varianten ist es, dem Ziel des Teilkriteriums 2-1-1 *Lärm* entsprechend Varianten, bei denen die Beeinträchtigung durch Lärm minimiert wird, zu finden.
- Warum müssen die Foren-TeilnehmerInnen dann gewichten?

- Die Gewichtungen geben die Werthaltungen der TeilnehmerInnen wieder; mit der Gewichtung wird allerdings keine Entscheidung abgegeben. Wenn Lärm für eine Gemeinde wichtig ist, dann muss das entsprechende Hauptkriterium 2-1 *Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden* hoch gewichtet werden.
- Wenn Lärm in einer Gemeinde hoch gewichtet wird, darf dann damit gerechnet werden, dass die Lärmschutzmaßnahmen besonders gut sein werden?
 - Nein. Lärmschutzmaßnahmen unterliegen gesetzlichen Anforderungen und werden im Genehmigungsverfahren, also in der nächsten Planungsstufe, festgelegt.
 - Eine hohe Gewichtung führt aber zu einer negativen Bewertung einer Trasse mit einer hohen Lärmbelastung. Wichtig aber ist, andere Kriterien weniger hoch zu gewichten, denn wenn alle Kriterien gleich hoch gewichtet werden, dann hat die Gewichtung keine Auswirkungen auf die weitere Beurteilung.
- Sind die Foren in die nächste Planungsphase miteingebunden?
 - Ja. Der Streckenplaner beginnt nun mit der Planung und wird immer wieder seine Zwischenergebnisse vorstellen. Die Foren-TeilnehmerInnen können und sollen dabei ihre Wünsche, Anregungen und Ideen einbringen. Diese werden dann fachlich überprüft und in den Trassenvergleich mitaufgenommen; so wurde es auch in der Geschäftsordnung vereinbart. Die Foren-TeilnehmerInnen sollten deshalb jede Möglichkeit zur Mitsprache nützen.

Der ergänzte Kriterienkatalog wird von den TeilnehmerInnen akzeptiert.

4 Informationen zum Ablauf der Gewichtung

Siehe Folie 7 bis 10 der beiliegenden Präsentation.

4.1 Fragen & Antworten (Stephan Tischler)

Siehe Folien 8 und 9 der beiliegenden Präsentation.

4.2 Informationen zum Ablauf (Stephan Tischler & Peter Hofer)

Siehe Folie 10 der beiliegenden Präsentation.

Peter Hofer bittet das Gemeindeforum Nord 2 um Einverständnis, dass wikopreventk die Gewichtungsbögen bis zum Öffnen der Kuverts ungeöffnet verwahren wird. Das Gemeindeforum Nord 2 ist einverstanden.

Stephan Tischler erläutert die weitere Vorgehensweise:

- Die Gewichtungsbögen sind mit Datum und Unterschrift zu versehen und bis 25. April 2016 in den vorfrankierten Kuverts per Post an wikopreventk zu schicken.
- Allfällige interne Konsultationen bleiben den Foren-TeilnehmerInnen überlassen, bei Fragen können sich jedoch die TeilnehmerInnen jederzeit über die Moderationsadresse an Stephan Tischler und/oder Horst Wessiak wenden.
- Die Kuverts bleiben verschlossen, bis die Bewertungen der Trassenvarianten durch den Streckenplaner vorliegen (voraussichtlich Mitte 2018).
- Mit dem Versand der Gewichtungsbögen endet die Phase 1 im gemeinsamen Planungsraum.

Diskussion:

- Wenn nur die Hauptkriterien gewichtet werden, warum wurden dann die Teilkriterien so ausführlich diskutiert?
 - Die Foren-TeilnehmerInnen haben gemeinsam nicht nur die Teilkriterien und die Hauptkriterien diskutiert und erarbeitet, sondern auch die Indikatoren. Die Mitarbeit und Mitsprache der Foren-TeilnehmerInnen an den Indikatoren und Teilkriterien war wesentlich. So wurde beispielsweise deshalb das Trinkwasser als eigenes Teilkriterium hinzugefügt, und die Diskussionen in den Foren waren auch ausschlaggebend für die Festlegung der Leitkriterien innerhalb der Teilkriterien.
 - Die fachliche Bewertung der Hauptkriterien setzt sich aus mehreren Schritten zusammen:
 - Anhand der Indikatoren wird der **Zielerfüllungsgrad der Teilkriterien** festgestellt. Das ist eine fachliche Bewertung.
 - Diese Bewertung der Teilkriterien ist notwendig, um die Bewertung der **Hauptkriterien** vorzunehmen. Auch das ist eine fachliche Bewertung.
 - Für die Bewertung des Hauptkriteriums spielen die **Leitkriterien** der Teilkriterien eine wesentliche Rolle.

Beispiel Wasser: Das Hauptkriterium *Wasser* besteht aus drei Teilkriterien: *Grund- und Bergwasser*, *Trinkwasser* und *Oberflächenwasser*, wobei *Trinkwasser* das **Leitkriterium** ist. Wenn die beiden anderen Teilkriterien gut bewertet werden, das Leitkriterium *Trinkwasser* aber nicht gut abschneidet, dann mindert dieses Resultat die Gesamtbewertung des Hauptkriteriums.

Dieser Ablauf wurde in der 3. Sitzung an Hand eines Beispiels gezeigt, erläutert und besprochen.
 - Je unterschiedlicher die Gewichtungen sind, desto prägnanter sind die Auswirkungen auf die Gesamtbewertung der Trassenvarianten. Deshalb ist es wichtig, innerhalb der Gewichtungen der Hauptkriterien Prioritäten zu setzen.
- Alle Kriterien sind extrem wichtig.
 - Man wird nicht darum herumkommen, Schwerpunkte zu setzen und sich für die aus der jeweiligen Sicht wichtigsten Hauptkriterien zu entscheiden. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass ohnehin alle Kriterien gesetzlichen Vorgaben unterliegen.
- Wenn die Hauptkriterien aus unterschiedlich vielen Teilkriterien bestehen, wie wird das Ergebnis dann aufgeschlüsselt?
 - Die Zielerfüllungsgrade der Indikatoren und der Teilkriterien werden durch die Fachleute des Streckenplaners ermittelt bzw. errechnet. Die Zielerfüllungsgrade der Teilkriterien werden dann wie beim Beispiel in der 3. Sitzung gezeigt, auf der Ebene der Hauptkriterien zusammengefasst. Das Ergebnis der Trassenbewertung wird dann für jede Trassenvariante auf der Ebene der Hauptkriterien dargestellt und damit der Trassenvergleich vorgenommen.

- Es ist richtig, dass aus der Gewichtung selbst nicht hervorgeht, ob beispielsweise Trinkwasser besonders wichtig ist. Das Trinkwasser ist aber laut Kriterienkatalog das Leitkriterium und deshalb für die Zusammenfassung der Bewertung der Teilkriterien zum Ergebnis des Hauptkriteriums maßgebend. Es wurde bereits in den letzten Sitzungen auf den Nachteil von zu vielen Hauptkriterien hingewiesen.
- Dient der Gewichtungsbogen also dem „Drüberbeurteilen“? Lärm hat in ganz Bayern eine hohe Gewichtung (auch aufgrund der wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Tourismus). Aber auch Trink- und Grundwasser haben einen hohen Stellenwert. Die Diskussion der Kriterien bringt dies aber nicht zum Ausdruck.
 - Dies kommt durch die Festlegung der Leitkriterien unter den Teilkriterien innerhalb eines Hauptkriteriums zum Ausdruck. Sowohl Lärm als auch Trinkwasser sind deshalb Leitkriterien
- Warum war der Kriterienkatalog nicht schon früher fertig?
 - Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Kriterienkatalog in den Foren war ein wesentlicher Schritt zur Vorbereitung der Planungen. Außerdem mussten hier die zwei in Österreich und Deutschland unterschiedlichen Randbedingungen zusammengeführt werden: Die Planer nehmen Bewertungen vor, die Foren-TeilnehmerInnen hingegen nehmen Gewichtungen vor.
- Warum haben sich die Experten für ein so kompliziertes Vorgehen entschieden? Warum wurde nicht einfach ein System mit Priorisierung durch Punktevergabe gewählt?
 - Durch die Gewichtung kann die Unterschiedlichkeit der Werthaltungen deutlich gemacht werden.
 - Das Reglermodell hat sich bei mehreren ähnlichen Verfahren als äußerst praktikables Gewichtungsmodell erwiesen. Gewichtungen mit Vergabe von Punkten, Prozenten etc. sind in der Durchführung erheblich komplexer und führten oft zu Diskussionen.
 - Aus den bisherigen Rückmeldungen wurde das Gewichtungsverfahren von den TeilnehmerInnen als leicht verständlich bezeichnet.
- Warum kommt der Streckenplaner nun doch nicht in die Gemeinden? So hätten ihm die individuellen Bedürfnisse und Belange der Gemeinden mitgeteilt werden können.
 - Der Streckenplaner kommt nicht zum jetzigen Zeitpunkt in die Gemeinden, weil es zum jetzigen Planungsstand nicht sinnvoll ist. Er wird die Anliegen der Gemeinden im Zuge des Trassenauswahlverfahrens und bei Festlegen erster grober Trassen jedenfalls anhören. Die genauen Erläuterungen zum weiteren Vorgehen erfolgen unter dem Punkt „Ausblick auf die Phase II“
- Das Gemeindeforum lässt sich auf die Gewichtung ein, möchte aber wissen, an wen sich die TeilnehmerInnen wenden können, wenn sie strategische Unterstützung benötigen?
 - Horst Wessiak und/oder Stephan Tischler erklären sich gerne bereit, den Gemeindeforen unterstützend zur Seite zu stehen.

ETW wird erst wieder eine aktive Rolle spielen, wenn die bewerteten Trassen vorliegen und die Gewichtungen geöffnet werden. Die Moderation bedankt sich abschließend bei den beiden Experten Horst Wessiak und Stephan Tischler für ihre fachliche Begleitung und Unterstützung in den vergangenen Runden.

Stephan Tischler und/oder Horst Wessiak sind ab der kommenden Runde je nach Bedarf als Beobachter bei einzelnen Forenterminen anwesend.

5 Betriebsprogramm Bemessungsfall (Torsten Gruber)

Siehe Folien 11 bis 14 der beiliegenden Präsentation

Anmerkung zu Folie 14:

Die Zugzahlen beziehen sich auf den gemeinsamen Planungsraum. Die Zugzahlen für den erweiterten Planungsraum sind noch offen, weil die Ergebnisse der Korridorstudie noch nicht vorliegen. Die Studie wird parallel zur Streckenplanung im gemeinsamen Planungsraum erarbeitet. Ergebnisse werden Ende 2016 erwartet.

Diskussion:

- Wie viele Züge fahren heute?
 - 187 (Herbst 2015)
- Wie kommt es zu einer beinahe Verdreifachung des Güterverkehrs?
 - Die Zahl 400 ist eine Festlegung vom Lenkungsreis für den Planungsauftrag. Die Neubaustrecke würde dabei die Bestandsstrecke gegenüber heute um 47 Züge / Tag entlasten.
 - Auf der Bestandsstrecke können derzeit maximal ca. 260 Züge / Tag fahren beim aktuellen Zugmix.
- Wenn mit der Fertigstellung des Brenner Basis-Tunnels 2026 gerechnet wird, bleibt dann noch genügend Zeit für den Ausbau der Strecke?
 - Die Eröffnung des Brenner Basis Tunnels wird sich auf die Zugzahlen auswirken, aber die Zugzahlen steigen mit der Inbetriebnahme des Brenner Basis-Tunnels nicht sprunghaft an.

6 Ausblick auf die 2. Phase (Susanne Müller)

Siehe Folien 15 und 16 der beiliegenden Präsentation.

Es gab eine intensive Zusammenarbeit mit dem Streckenplaner in den letzten Wochen. Derzeit läuft die Grundlagendatenerhebung. In der nächsten Forenrunde im April wird der Streckenplaner darauf aufbauend die Raumwiderstände vorstellen. Raumwiderstände sind beispielsweise Naturschutzgebiete, Siedlungen oder Trinkwasserschutzgebiete, welche in Raumwiderstandskarten dargestellt werden. Aufgrund dieses Apriltermins und der schriftlichen Kontaktaufnahme des Streckenplaners bei den Gemeinden erscheint derzeit ein Besuch des Streckenplaners in den Gemeinden, wie er in der dritten Runde angekündigt war, noch nicht erforderlich. Der Streckenplaner wird nämlich darüber hinaus in den

nächstfolgenden Forenrunden den Foren-TeilnehmerInnen seine Zwischenergebnisse präsentieren und diese zur Diskussion stellen.

Christof Weigl berichtet, dass die Grundlagendatenerhebung gestartet ist und der Rücklauf aus den Gemeinden sehr gut sei. Die Daten werden in ein eigenes Datenverarbeitungsprogramm (Geographisches Informationssystem – kurz „GIS“ genannt) eingegeben. Vorerst reichen gröbere Daten, um mit der Planung beginnen zu können. Sollten aus einer Gemeinde detailliertere Rückmeldungen gebraucht werden, meldet sich der Streckenplaner direkt bei der jeweiligen Gemeinde. Auch ist ein Nachreichen von Daten jederzeit möglich, diese werden in der Planung dann auch berücksichtigt.

Darauf aufbauend werden dann die ersten Vorschläge für mögliche Trassenkorridore erstellt; diese werden in den Foren präsentiert und zur Diskussion gestellt. Anregungen und Ideen aus den Foren.

Diskussion:

- Wie geht das Gemeindeforum mit dem Thema Kommunikation um? Wie kann gewährleistet werden, dass Informationen nicht zum falschen Zeitpunkt an die Öffentlichkeit gelangen? Es muss uns klar sein, wenn erste Korridore bzw. Trassen vorliegen, dann wir das Gespräch darüber in den Gemeinden starten.
 - Die Projektleitung wird den Gemeindeforen beim nächsten Termin eine Strategie für die Kommunikation vorlegen und anhand deren gemeinsam mit den Foren-TeilnehmerInnen verschiedene Werkzeuge, Methoden und Konzepte überlegen.
 - Die Protokolle der Forenrunden werden auch weiterhin auf der Homepage zum Brenner-Nordzulauf veröffentlicht werden und somit für alle interessierten BürgerInnen einsehbar sein.
- Werden die ersten Vorschläge an alle Foren gleichzeitig kommuniziert werden, um etwaigen Informationsvorsprüngen entgegen zu wirken?
 - Die Projektleitung appelliert an die Verantwortung der Foren-TeilnehmerInnen und bittet um einen sachlichen Umgang mit den Informationen in einem offenen Planungsdialog.
- Wie geht der Streckenplaner bei der Planung vor? Werden beispielweise alle Trassen oder Korridore gezeigt und was passiert mit jenen, die nicht gezeigt werden?
 - Die Vorgangsweise hinsichtlich der Veröffentlichung der Korridorergebnisse ist eine Frage der Kommunikation: Wenn beispielsweise 15 Trassen zur Auswahl stehen, wird der Widerstand noch eher gering sein. Wenn aber dann nur mehr vier zur Auswahl stehen und klarer ist, in welchem Ausmaß die Gemeinden und BürgerInnen betroffen sein werden, kann es natürlich zu Widerständen kommen. Dazu wird man sich im kommenden Forum abstimmen.
- Der Besuch der Streckenplaner in den Gemeinden ist unerlässlich.
 - Der Streckenplaner wird auch in die Gemeinden kommen, aber zu einem späteren Zeitpunkt. In der fünften Forenrunde im April werden nicht nur die

Raumwiderstände besprochen. Der Streckenplaner wird auch transparent machen, wie die Daten aus der Grundlagendatenerhebung in die Planung einfließen.

Die kommende fünfte Runde findet statt am:

Montag, den 25.04.2016, um 18.30 Uhr im Sitzungssaal der Gemeinde Raubling

Die sechste Forenrunde findet statt am:

Montag, den 25.07.2016 um 18.30 Uhr, Ort wird im April festgelegt

7 Nächste Termine (Peter Hofer)

Siehe Folien 17 und 18 der beiliegenden Präsentation.

8 Abschluss (Peter Hofer)

Peter Hofer bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Zusammenarbeit in Phase I und ist zuversichtlich für die Phase II. Sie bedankt sich bei den Experten von ETW und heißt den Streckenplaner für die Planungen zum Brenner Nordzulauf willkommen.

Zusammengestellt am 25.03. 2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 14.03.2016
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog (Version 14, Stand 20.03.2016)




GEMEINDEFORUM NORD2
14.3.2016, GEMEINDE RAUBLING



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissibilitäts-Vorhaben (TEN-V) 

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 4. SITZUNG 14.3.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissibilitäts-Vorhaben (TEN-V)  2

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung**
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ **Kriterienkatalog**
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Kriterienkatalog

Berichtigung

Indikatoren im Teilkriterium „Anpassung anderer technischer Infrastrukturen“

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
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 RÖV und Entwicklungsplänen)
		„ALT“ (28.1.2016):	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz, geplante Vorhaben (aus RÖV und Entwicklungsplänen)

Kriterienkatalog

Präzisierungen

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
	2-9-2 Sachgüter	Existenzsicherung Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ **Informationen zum Ablauf der Gewichtung**
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Gewichtung

Fragen & Antworten

- ❖ **Müssen alle Kriterien gewichtet werden?**
Nein. Eine Gewichtung liegt dann vor, wenn zumindest ein Kreuz im Fachbereich gesetzt ist.
- ❖ **Ich gewichte ein Hauptkriterium im Fachbereich durch ankreuzen, alle anderen kann ich aber fachlich nicht gewichten. Was passiert dann?**
Die restlichen, nicht gekreuzten, Hauptkriterien im Fachbereich werden automatisch auf neutral „5“ gesetzt.
- ❖ **Wenn ich bei keinem Hauptkriterium im Fachbereich etwas ankreuze, ist die Gewichtung ungültig?**
Wird im Fachbereich kein Kreuz gesetzt, dann gilt der gesamte Fachbereich als nicht gewichtet und es wird für die Analyse im Trassenauswahlverfahren die Durchschnittsgewichtung aller in diesem Fachbereich abgegebenen Gewichtungen angesetzt.
- ❖ **Wird der Fachbereich Kosten und Risiken auch gewichtet?**
Der Fachbereich Kosten und Risiken wird nicht gewichtet.

BRENNER-NORDZULAUF
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gewichtung

Fragen & Antworten

- ❖ **Kann ich noch weitere Gewichtungsbögen für meine Gemeinde haben?**
 Der Teilnehmerkreis umfasst die Mitglieder der Gemeindeforen, Regionalforums, Vertreter der ÖBB und DB und ggf. des Lenkungskreises. Die Gewichtung kann aber selbstverständlich gerne mit weiteren Interessensvertretern besprochen werden.
- ❖ **Warum werden die Gewichtungen nicht gleich ausgewertet?**
 Die fachliche Bewertung der Trassenvarianten durch den Streckenplaner soll unabhängig von der Kenntnis der Gewichtungen erfolgen. Erst wenn beide Ergebnisse vorliegen, werden diese zusammengeführt.

GEMEINDEFORUM NORD2 – 4. SITZUNG 14.3.2016
 ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzbereich Wien-Verstet (TEN-V)

BRENNER-NORDZULAUF
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gewichtung

Informationen zum Ablauf

GEWICHTEN
 durch Ankreuzen

↓

RÜCKSENDEN
 mittels frankiertem Rücksendekuvert an Moderation bis 25.4.2016

↓

AUFBEWAHREN
 der verschlossenen Kuverts bei Moderation

↓

AUSWERTEN
 nach Vorliegen der fachlichen Beurteilung durch ETW

BRENNER-NORDZULAUF
 Gemeinsamer Planungsraum - Trassenvarianteverfahren
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

NAME	Formul. Funktion	UNWICHTIG	WICHTIG
Eisenbahntechnik - Infrastruktur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Betriebführung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufgegriffene Betriebszustände		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bausicherung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Raumentwicklung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Raumnutzungen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wasser		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landschaft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boden, Land- und Forstwirtschaft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luft und Klima		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sach- und Kulturgüter		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hinweis: Felder mit 3 „Ja“ und „Nein“ sind nicht gewichtet.
 Bilden & Unternehmensbild

GEMEINDEFORUM NORD2 – 4. SITZUNG 14.3.2016
 ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzbereich Wien-Verstet (TEN-V)

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ **Betriebsprogramm Bemessungsfall**
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Betriebsprogramm Bemessungsfall

400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

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

Betriebsprogramm Bemessungsfall**Zugzahlen an der Grenze D/A**

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2015	52	43	88	4	187	Stand KW 16/2015
2025	64	48	190	-	302	Prognose
BF Bestands- strecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren
BF Neubau- strecke	40	-	220	-	260	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren

Betriebsprogramm Bemessungsfall**Zugzahlen**

Bemessungsfall			Personen- Fernverkehr		Personen- Nahverkehr		Güterverkehr		Summe
	von	bis	Tag*	Nacht**	Tag*	Nacht**	Tag*	Nacht**	
Neubaustrecke	Schaftenau	Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal	35	5	-	-	146	74	260
Bestandsstrecke	Schaftenau	Kufstein	39	1	48	11	35	17	151
	Kufstein	Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal	39	1	40	8	35	17	140

Tag* 06:00 bis 22:00 Uhr

Nacht**... 22:00 bis 06:00 Uhr

400 Züge Querschnitt Staatsgrenze D/A: Grundlage für das Trassenauswahlverfahren im gemeinsamen Planungsraum.
Innerhalb Tag-Nacht-, sowie Personen- und Güterverkehrsaufteilungen noch leichte Anpassungen möglich!

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ **Ausblick auf 2. Planungsphase**
- ❖ Nächste Termine

Ausblick auf 2. Planungsphase

Inhaltlicher Schwerpunkt Frühjahr / Sommer 2016

- ❖ 5. Forenrunde
 - Inhalt: Erläuterung und Diskussion zur Grundlagenerhebung und Raumwiderstände
 - Termin: 25. – 27. April 2016
- ❖ 6. Forenrunde
 - Inhalt: Erste Überlegungen zu Korridoren und mögliche Situierungen der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal
 - Termin: 25. – 29. Juli 2016
- ❖ 7. Forenrunde
 - Inhalt: Vorstellung der bearbeiteten Rückmeldungen aus den Gremien, Festlegung möglicher Korridore
 - Termin: Ende September 2016

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ **Nächste Termine**

Nächste Termine

- ❖ 4. April 2016 Erste Sitzung Dialogkreis im erweiterten Planungsraum
Zweite Sitzung regionaler Projektbeirat
- ❖ 5. April 2016 Ersatztermin Exkursion UIT
- ❖ 22. April 2016 Lenkungskreis
- ❖ 25. April 2016 Einsendeschluss Gewichtungsbögen
- ❖ 25. – 27. April 2016 5. Runde Gemeindeforen



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wintersemester (TKW)

