

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	Regionalforum, konstituierende Sitzung
Datum und Uhrzeit:	09.11.2015, 14:00 - 17:00 Uhr
Ort:	FH Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>Josef Ritzer (Bürgermeister, Gemeinde Ebbs) Hajo Gruber (Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Martin Krumschnabel (Bürgermeister, Gemeinde Kufstein) Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister, Gemeinde Langkampfen) Sepp Oberauer (1. Bürgermeister, Gemeinde Nussdorf) Hubert Wildgruber (Bürgermeister, Gemeinde Oberaudorf) Olaf Kalsperger (Bürgermeister, Gemeinde Raubling) Georg Huber (Bürgermeister, Gemeinde Samerberg) Karl Leistner (GR, Gemeinde Samerberg) Elmar Berktold (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Hans Zagler (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Sabine Lehmann (Vertreterin der IHK München) Peter Wachter (Vertreter der Wirtschaftskammer Tirol) Peter Hilpold (Vertreter der Arbeiterkammer Tirol) Josef Lanzinger (Vertreter der Landwirtschaftskammer Tirol) Josef Steingraber (Vertreter Bayerischer Bauernverband) Georg Dudek (Vertreter Inntal Gemeinschaft e.V.) Günther Polz (Vertreter ProBahn, Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim) Walter Tschon (Vertreter Landesumweltanwalt Tirol) Peter Kasperczyk (Vertreter BUND Kreisgruppe Rosenheim) Torsten Gruber (DB Netz AG) Susanne Müller (DB Netz AG) Mario Heinrich (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Johanna Köhler (wikopreventk)</p>
Beobachter (ohne Titel)	<p>Matthias Kraus (Vertreter der Regierung von Oberbayern) Helmut Cybulska (Vertreter der Stadt Rosenheim)</p>

Agenda:

1. Begrüßung und Kennenlernen
 2. Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
 3. Vereinbarung der Geschäftsordnung Regionalforum
 4. Erstentwurf Kriterienkatalog
 5. Termine
-

1 Begrüßung und Einleitung

Peter Hofer, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßt die Mitglieder des Regionalforums. Anschließend stellen sich alle TeilnehmerInnen persönlich vor.

2 Vereinbarung der Geschäftsordnung (Horst Wessiak)

Siehe Folien 23-24 der beiliegenden PowerPoint-Präsentation und die mit der Einladung versandte Fassung der Geschäftsordnung Stand 1.9.2015.

Änderungen in der Geschäftsordnung

In den Sitzungen der Gemeindeforen, wurden zwei Änderungen vereinbart, die sich auch hier auswirken:

- Es werden jetzt alle Bürgermeister im Regionalforum vertreten sein und nicht nur eine Auswahl. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass das einzelne Gemeindeforum die nominierten Bürgermeister reduziert, wenn Gemeinden von den Trassenüberlegungen nicht mehr betroffen sind.
- Der Versand der Protokolle wurde als elektronischer Versand (per E-Mail) genauer beschrieben, da die Rückmeldungsfrist bei einem Postversand als zu kurz angesehen wurde. Der elektronische Versand wird auch bei den Einladungen ergänzt.

In der konstituierenden Sitzung des Regionalforums werden gegenüber der vorliegenden Fassung der Geschäftsordnung folgende weiteren Änderungen vereinbart:

- Der Vertreter der Vereinigung ProBahn wird sowohl in die TeilnehmerInnenliste als auch in Kapitel 3 der GO aufgenommen.
- Der Begriff „Wirtschaftskammer Österreich“ wird durch „Wirtschaftskammer Tirol“ ersetzt.
- Die Rückmeldungsfrist für das Protokoll in Kapitel 4 wird auf Wunsch von 14 Tagen auf 21 Tage erhöht. Falls das nächste Regionalforum vor dem Fristende von 21 Tagen stattfindet, ist der Termin des nächsten Regionalforums als Fristende anzusehen.

Diskussion

- Warum ist die Planung in der Geschäftsordnung nur auf den Raum zwischen Österreich und der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal begrenzt?
 - Da die Abgrenzung des Planungsraums Teil des Tagesordnungspunktes 3 ist, wird diese Frage dort behandelt.

- Warum ist die TeilnehmerInnenliste nochmals im Anhang angeführt, wenn die VertreterInnen bereits im Dokument angeführt werden?
 - Die TeilnehmerInnenliste im Anhang ist im Gegensatz zu der Auflistung in Kapitel 3 eine namentliche Aufzählung. Die namentliche Auflistung soll die gewünschte durchgängige Anwesenheit der Personen im Gremium sichtbar machen.
- Warum ist das Regionalforum verhältnismäßig mit mehr österreichischen Teilnehmern besetzt? Es sollten zum Ausgleich von deutscher Seite ebenfalls die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern, das Landesamt für Umweltschutz und die deutschen/bayerischen Entsprechungen der Wirtschafts- und der Arbeiterkammer beteiligt sein.
 - Es geht hier nicht um ein österreichisches Übergewicht. Die Arbeiter- und die Wirtschaftskammer sind in Österreich als Interessensvertretungen ihrer Mitglieder Körperschaften öffentlichen Rechts und sind deshalb als Interessensvertretungen im Regionalforum tätig. Das Landesamt für Umweltschutz ist eine Fachbehörde, die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern ist ebenfalls Behörde und beide sind keine Interessensvertretungen. Auf österreichischer Seite sind die entsprechenden Behörden daher ebenfalls nicht vertreten.
Der österreichische Landesumweltanwalt tritt so wie der BUND als Vertreter der Interessen von Natur und Umwelt auf und ist nicht Vertreter einer Behörde.
- Im Gemeindeforum Nord 1 wurde lange über den Begriff „Vorratsplanung“ diskutiert. Warum wurde dieser Begriff nicht in die Geschäftsordnung des Regionalforums aufgenommen?
 - In der konstituierenden Sitzung des Gemeindeforums Nord 1 wurde das Thema „Vorratsplanung“ besprochen und die Diskussion im Protokoll dokumentiert. Ob es sich bei der Erarbeitung einer Trassenempfehlung dann letztendlich um eine Vorratsplanung handelt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden: Falls die Prognosen eintreffen, handelt es sich um keine Vorratsplanung. Im Falle ihres Nichteintreffens kann man von einer Vorratsplanung sprechen. Daher ist es sinnvoll, die allgemeine Bezeichnung „Trassenplanung“ in der Geschäftsordnung beizubehalten.
- Was passiert, wenn der Planer und die Projektleitung eine eingebrachte Variante nach der Vorprüfung nicht weiter prüfen möchten? Wird dann die ganze Variante nicht weiterverfolgt?
 - Es gibt in diesem Fall ein klares Procedere in Kapitel 6 der Geschäftsordnung. In der Vorprüfung werden Ausschlusskriterien (z.B. Umwelanforderungen, Tabuzonen, technische Machbarkeit etc.) abgefragt. Wenn z.B. eine Variante technisch nicht umsetzbar ist, da der Verkehr auf der vorgesehenen Strecke nicht abgeführt werden kann, wird diese abgelehnt.
 - Die Ablehnung durch das Projektteam muss schriftlich begründet werden und wird bei der nächsten Regionalforumssitzung besprochen. „Das RF entscheidet dann, ob es der Ablehnung durch das Projektteam folgt oder -

entgegen dem Vorschlag des Projektteams - dennoch eine vertiefende Prüfung vornehmen lässt. Der Ablehnungsvorschlag des Projektteams mit Begründung sowie die anschließende Entscheidung des RF, werden im Sitzungsprotokoll des RF festgehalten.“

- Wie kommt man im Gremium zum Konsens? Stimmt man ab?
 - Es wird in diesem Gremium keine Abstimmungen mit Mehrheitsbeschlüssen geben. Man wird unter der Leitung der Moderation die Themen ausdiskutieren und einen Konsens suchen/finden, der vom Gremium getragen werden kann.

Konsens im Gremium: Die Geschäftsordnung mit den am Beginn angeführten Änderungen wird vereinbart. Das finale Dokument wird mit dem Protokoll ausgeschickt.

3 Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 3-22 der beiliegenden PowerPoint-Präsentation.

Diskussion

- Warum ist die Diskussion und Geschäftsordnung nur auf den Raum zwischen Österreich und der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal begrenzt? Welche Verkehrsströme kommen hier in der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal an und wie geht es im Raum nördlich von Rosenheim weiter und warum wird das hier nicht diskutiert?
 - Es gibt derzeit am Brenner-Nordzulauf zwei Planungsräume, den gemeinsamen Planungsraum und den erweiterten Planungsraum.
 - Das Trassenauswahlverfahren und dieses Gremium beschäftigen sich nur mit dem gemeinsamen Planungsraum von der Verknüpfungsstelle Schaftebau bis zur Verknüpfungsstelle deutsches Inntal.
- Welche Verkehrsführung wird nördlich von Rosenheim vorgesehen? Der Personenverkehr wird über München laufen und der Güterverkehr sollte an München vorbei geführt werden. Hierfür bietet sich der Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing an. Der Eindruck besteht, dass hier das Pferd von hinten aufgezäumt wird und die Strecke Kiefersfelden-Rosenheim geplant wird, ohne zu wissen, wie es nach Norden weitergeht.
 - Für den Trassenauswahlprozess im gemeinsamen Planungsraum muss klar sein, wie es nördlich der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal Richtung Norden weitergeht und wo diese Verknüpfungsstelle liegen soll. Hierfür werden im Rahmen einer Korridorstudie die Korridore möglicher Trassen Richtung Norden und die mögliche Lage der Verknüpfungsstelle, die derzeit im Bereich südlich von Rosenheim angenommen wird, untersucht und definiert werden. Für diese noch vor Beginn der eigentlichen Trassenplanung im erweiterten Planungsraum in einem ersten Schritt vorgesehene Korridorstudie gibt es noch kein Trassenauswahlverfahren, aber es werden

die im Raum Rosenheim im erweiterten Planungsraum betroffenen Gemeinden im Rahmen eines Dialogkreises informiert und konsultiert werden.

- Wird die Gemeinde Samerberg durch diese Trassenführung nach Norden betroffen sein? Die Befürchtung, dass Samerberg betroffen sein könnte, hat sich aus Gemeindegesehen bestätigt.
 - Derzeit wird angenommen, dass die Verknüpfungsstelle deutsches Inntal im Bereich südlich von Rosenheim liegen wird.
 - Deshalb kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass die Gemeinde Samerberg betroffen ist.
- Es wird vorgeschlagen, schon frühzeitig die technischen Anforderungen an die Neubaustrecke zusammenzustellen, zu erläutern und den Mitgliedern der Gremien zukommen zu lassen. Dieses Vorgehen fördert die Transparenz.
 - Das Betriebsprogramm mit den Zugzahlen liegt noch nicht fest.
 - Für den Streckenplaner wurden als Grundlage für die Festlegung der Trassierungsparameter folgende Streckenhöchstgeschwindigkeiten vorgegeben :
 - Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum: 230 km/h
 - Güterverkehrsstrecke nach Mühldorf: 120 km/h
 - Strecke nach Salzburg: Diese ist noch nicht genau festgelegt und variantenabhängig, weil hier auch ÖBB-Interessen des Personenverkehrs mitbedacht werden müssen.
 - Der Auftrag an den Streckenplaner wird voraussichtlich im November erteilt. Die Grundlagenerhebung im gemeinsamen Planungsraum wird etwa ein Jahr dauern. Erst dann beginnt die eigentliche Trassenplanung im gemeinsamen Planungsraum.
 - Der Wunsch nach Zusammenfassung der technischen Anforderungen an die Neubaustrecke wird aufgenommen.
- Warum startet man mit dem Trassenauswahlprozess bereits jetzt schon und nicht erst in einem Jahr?
 - Der zeitliche Ablauf ist sinnvoll, da der Streckenplaner im ersten Schritt die Korridorstudie macht und dabei untersucht wird, wie der Verkehr nördlich von Rosenheim geführt wird. Die daraus mögliche, lagemäßige Festlegung der Verknüpfungsstudie ist ein Ergebnis der Korridorstudie.
 - Um mit der Planung im gemeinsamen Planungsraum beginnen zu können, braucht es umfangreiche Vorarbeiten. Die Beurteilungsmethode mit dem Kriterienkatalog, der für die Bewertung der Trassenvarianten später im Prozess herangezogen wird, muss vorweg unabhängig von den späteren Trassenvarianten erarbeitet werden. Mit der Entwicklung der Trassenvarianten im gemeinsamen Planungsraum wird erst gegen Jahresende 2016 begonnen werden.
- Wird bei der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum auch eine Trasse festgelegt oder wird nur die Verknüpfungsstelle definiert?

- In der Korridorstudie wird nur ein Bereich für die Verknüpfungsstelle erhoben, weitere Details werden nicht geplant.
- Die Korridorstudie legt auch keine Trassen fest. Die Planung hat hier noch weniger Tiefgang und ein Trassenauswahlprozess ist erst ein späterer Schritt.
- Wie lange ist eine Verknüpfungsstelle (der Bereich, in dem die Züge die Gleise zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke wechseln können)?
 - Ca. 600 Meter, im Detail kann man zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage treffen.
- Warum hat die Gemeinde Raubling auf der Folie 9 der Präsentation eine andere Farbe als die anderen Gemeinden?
 - Die andere Farbgebung signalisiert die Doppelrolle der Gemeinde Raubling, da sie sowohl Mitglied im Dialogkreis des erweiterten Planungsraumes als auch in den Gremien des gemeinsamen Planungsraums ist.

4 Erstentwurf Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

Siehe Folien 25-29 der beiliegenden PowerPoint-Präsentation.

Aufgaben für die Teilnehmer:

- Durchsicht des Erstentwurfs des Kriterienkatalogs
Ist ein Ziel/Kriterium unter- bzw. gar nicht repräsentiert? Soll ein Teilkriterium ein Hauptkriterium werden?
Hinweis: die Gewichtung wird nur auf Hauptkriteriumsebene durchgeführt werden. Es ist auch zu berücksichtigen, dass je mehr Hauptkriterien es gibt, desto weniger Einfluss besitzen sie.)
- Erste Überlegungen zu möglichen Indikatoren zur Beschreibung der Zielerfüllung

Bitte Rückmeldungen per E-Mail an: moderation@brennernordzulauf.eu bis 20. November 2015 geben. Bitte auch eine Rückmeldung geben, wenn der Kriterienkatalog aus Sicht des Teilnehmers nicht geändert werden soll.

Diskussion

- Die Minimierung der Kosten wird nicht Aufgabe und Interesse des RF sein, oder?
 - Für die SteuerzahlerInnen spielen die Kosten sicher eine Rolle. Die Minimierung der Kosten ist ein volkswirtschaftliches Ziel. Das bedeutet nicht, dass die kostengünstigste Trasse auch die endgültige Trassenempfehlung sein wird. Im kommenden Trassenauswahlverfahren werden die Kosten voraussichtlich nicht mit Punkten bewertet, sondern es wird für jede mögliche Trasse gesondert ein Eurobetrag angeführt. Eine Gewichtung der Kosten wird ebenfalls nicht vorgenommen. Somit sind die Kosten für alle transparent ausgewiesen.
- Ist unter dem Teilkriterium Siedlung auch „Wohnen“ zu verstehen?
 - Ja, das Kriterium Siedlung bezieht sich auf die Wohnnutzung.
- Zur Klarstellung wird das Teilkriterium auf Siedlung/Wohnen umbenannt. Was ist unter dem Teilkriterium „Industrie und Gewerbe“ erfasst?

- Dieses behandelt die Belange von Industrie und Gewerbe und dabei die entsprechend genutzten Flächen.
- Werden Lärmemissionen z.B. von Industriebetrieben als Vorbelastung im Bestand berücksichtigt?
 - Emissionen aus Gewerbe und Industrie werden nicht als Vorbelastung berücksichtigt. Die Vorbelastung der Bestandsstrecke wird hingegen erfasst. Die Lärmbetrachtung im Bemessungsfall umfasst die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke mit den nach dem Betriebsprogramm darauf fahrenden Zügen.
 - Das Ziel des Prozesses müssen genehmigungsfähige Varianten sein. Deshalb müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen von Anfang an bei allen Varianten eingehalten werden.
- Die Planung hat ja auch wirtschaftliche Auswirkungen, wie z.B. der Bau eines neuen Bahnhofs/Haltestelle. Wie werden diese Auswirkungen im Kriterienkatalog abgebildet?
 - Es geht bei der Planung um eine Neubaustrecke mit vorwiegend Güterverkehr. Daher wird es sehr wahrscheinlich keine Haltestellen und Bahnhöfe in diesem Abschnitt der Neubaustrecke geben. Auf der Bestandsstrecke bleiben die Bahnhöfe und Haltestellen erhalten.
- Was ist eine Tabu-Zone und wie wird diese definiert?
 - Im Rahmen der Streckenplanung werden Tabu-Zonen genauer definiert und offen gelegt. Beispiel für eine Tabu-Zone ist ein Friedhof.
- Worauf basiert der vorliegende Kriterienkatalog?
 - Der Kriterienkatalog wurde an den des Abschnittes Kundl/Radfeld-Schaftenau angelehnt. Zusätzlich wurden darin die teilweise unterschiedlichen Schutzgüter des österreichischen und des deutschen UVP-Gesetzes berücksichtigt.
- Erhebt und legt die Deutsche Bahn die Kosten fest und entscheidet dann über die Trasse?
 - Nein, die Kosten werden parallel zu den übrigen Kriterien durch den Streckenplaner ermittelt. Es ist grundsätzlich beabsichtigt, die Kosten bei diesem Verfahren als Euro-Beträge für jede Variante auszuweisen und nicht in Punkte umzurechnen, damit man die absoluten Beträge und Unterschiede zwischen den Varianten besser erkennen kann.
 - In den Gremien des gemeinsamen Planungsraumes wird eine Trassenempfehlung erarbeitet, die dann im Wege des Lenkungskreises den zuständigen Ministerien zur Entscheidung vorgelegt wird. Die endgültige Trassenentscheidung wird von der Politik getroffen und wird nicht von den Bahnen vorgenommen.
- Was ist der Stand der angekündigten Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Schallschutzmaßnahmen auf der Bestandsstrecke? Wird diese den Gemeinden dieses Jahr, wie zugesagt, noch zur Kenntnis gebracht?

- Die Studie ist noch in Arbeit und wird den Gemeinden in diesem Jahr nicht mehr vorgelegt werden können. Sie wird aber zu Beginn des Jahres 2016 vorgestellt werden.
- Das Thema Netzwirkung ist im Kriterienkatalog noch nicht abgebildet und sollte noch aufgenommen werden. Eine genauere Erläuterung der Thematik folgt per E-Mail.
- Im Kriterienkatalog sollte der Flächenverbrauch im Inntal noch ergänzt werden. Es geht hier auch um Ausgleichsflächen, da im Inntal die Flächen begrenzt sind. Daher sollte das Thema Ausgleichsflächenmanagement als Unterpunkt aufgenommen werden. Es sollte darum gehen, die Kleinlandwirtschaft im Inntal zu berücksichtigen und auf produktionsinterne Ausgleichsmaßnahmen einzugehen. Eine genauere Erläuterung dieser Thematik folgt per E-Mail.
- Je mehr Hauptkriterien es in einem Fachbereich gibt, umso weniger Wirkung haben diese bei der Gewichtung.
- Tabuzonen für Gemeinden sind generell bereits bebaute Flächen.
- Wie werden in dieser Planungsphase schon tragfähige Investitionskosten ermittelt? Wann werden Bohrungen vorgenommen? Oder auf welcher Grundlage ermittelt man die Investitionskosten?
 - Es werden im Rahmen der Planung Baugrunduntersuchungen durchgeführt, und diese fließen in die Kostenschätzung ein. Im Übrigen werden dafür Erfahrungswerte von Einheitskosten der beiden Bahnen herangezogen. Zusätzlich werden Risikozuschläge berücksichtigt. Die Erfahrung von anderen ähnlichen Projekten zeigt, dass damit tragfähige Kostenschätzungen erreicht werden können.
- Wie genau ist die „Hausaufgabe“ zu verstehen? Sollen die TeilnehmerInnen Indikatoren nennen?
 - Die Indikatoren werden erst in der nächsten Runde intensiv behandelt. Es geht bei der Aufgabe bis zum nächsten Treffen darum, dass die Mitglieder des Gremiums nur ihre Anliegen zu den Haupt- und Teilkriterien an die Moderation unter der Adresse moderation@brennernordzulauf.eu bis zum 20.11.2015 schicken, die dann von den Experten bei der Ausarbeitung des Kriterienkataloges mitberücksichtigt werden. Die Mitglieder sollen sich auch erste Gedanken über mögliche Indikatoren machen.
- Wie ist der Einbezug der Medien vorgesehen? Einige Gemeinden wurden bereits von Lokalmedien angefragt. Daher besteht der Wunsch, dass es bald eine Medieninformation von Seiten der Bahnen geben soll.
 - Es wurde bereits mit den Medien in Deutschland Kontakt aufgenommen, um den Informationsbedarf abzufragen. Die Medien wünschen sich, über erste Ergebnisse im nächsten Halbjahr informiert zu werden.
 - Auf der Internetseite Brenner-Nordzulauf steht bereits ein Presstext über den Projektstart (Siehe <http://www.brennernordzulauf.eu/>). Dieser kann gut für Gemeindezeitungen herangezogen werden.

5 Termine

- 03.12.2015, 14:15 Uhr, FH Kufstein
- 28.01.2016, 14 Uhr, Ort noch offen

6 Abschluss

Susanne Müller, Projektleitung DB-ÖBB, verabschiedet die TeilnehmerInnen und bedankt sich für ihr Kommen und die Bereitschaft, sich im Trassenauswahlverfahren einzubringen.

Zusammengestellt am 13.11.2015

Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 9.11.2015
- Anwesenheitsliste
- Geschäftsordnung: Stand 9.11.2015




REGIONALFORUM
9.11.2015, FACHHOCHSCHULE KUFSTEIN



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wettbewerb (TKW)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Regionalforum

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Kennenlernen
- ❖ Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ Weitere Termine

REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wettbewerb (TKW)


2

Regionalforum

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Kennenlernen
- ❖ **Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung**
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ Weitere Termine

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **GBB INFRA**

Projekthintergrund

TEN-T CORE NETWORK

Quelle: The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013. European Commission, DG for Mobility and Transport. Brussels: September 2013

REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzwerke Verkehrsnetze (TEN-T)

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

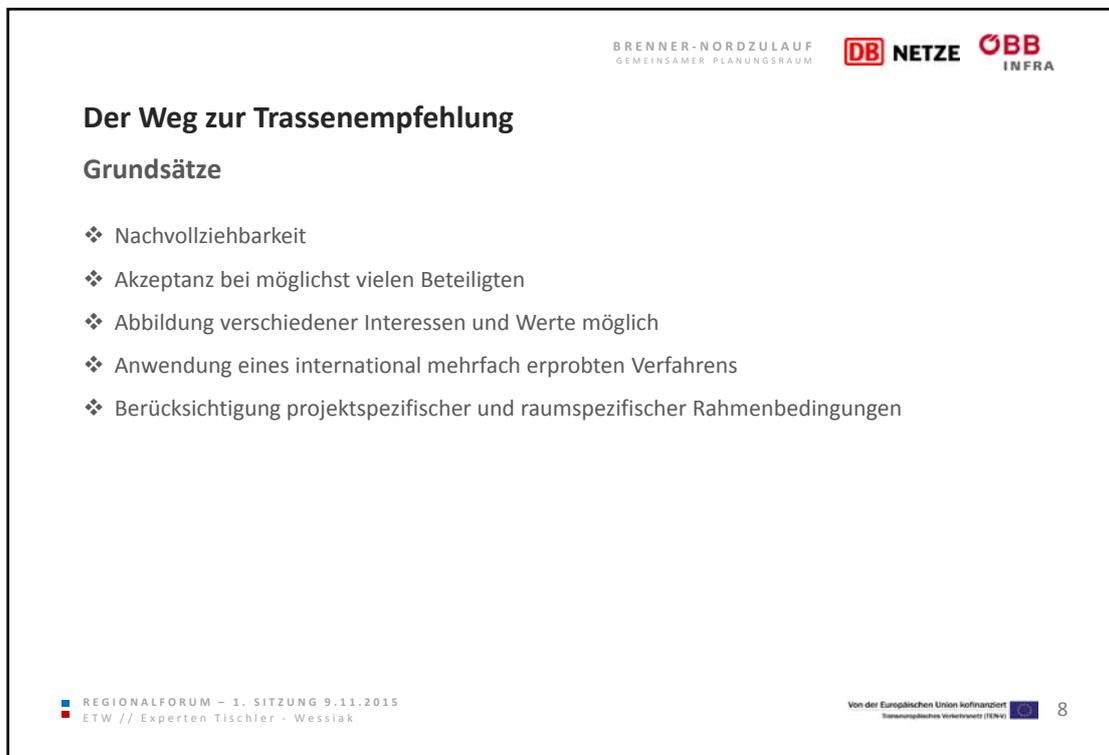
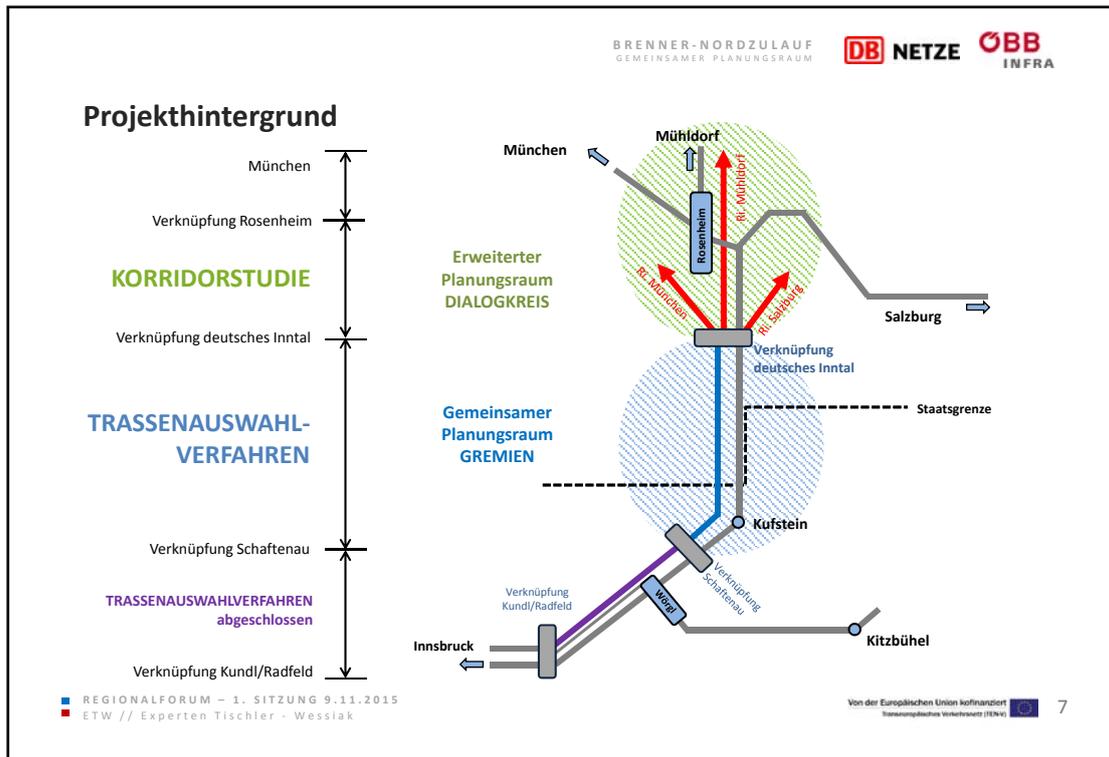
DB NETZE **GBB INFRA**

Projekthintergrund

Grundlage: BBT SE -http://www.bbt-se.com/typo3temp/pics/achse_Helsinki-Valletta_03_ab84a086a2.jpg 2015

REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzwerke Verkehrsnetze (TEN-T)



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

Öffentlichkeitsbeteiligung in den Planungsräumen

Erweiterter Planungsraum
DIALOGKREIS

Gemeinsamer Planungsraum
GREMIEN

The map shows a central area of municipalities shaded in blue, representing the 'Gemeinsamer Planungsraum GREMIEN'. This area includes Raubling, Neubeuern, Samerberg, Brannenburg, Nußdorf am Inn, Flintsbach am Inn, Eri, Oberaudorf, Niederndorf, Kieferfelden, Ebbs, Kufstein, and Langkampfen. Surrounding this central area are several municipalities shaded in green, representing the 'Erweiterter Planungsraum DIALOGKREIS'. These include Tuttenhausen, Schachen, Vogtareuth, Großarntsdorf, Prutting, Bad Abbding, Kolbermoor, Rosenheim, Riedering, Berau am Chiemsee, Bad Feilnbach, Rohrdorf, Freyrdorf, Neubuurn, and Aschau im Chiemgau. A red line representing the railway route runs through the center of the map. A north arrow is located in the bottom left corner of the map area.

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transportinfrastruktur (TEN-T) 9

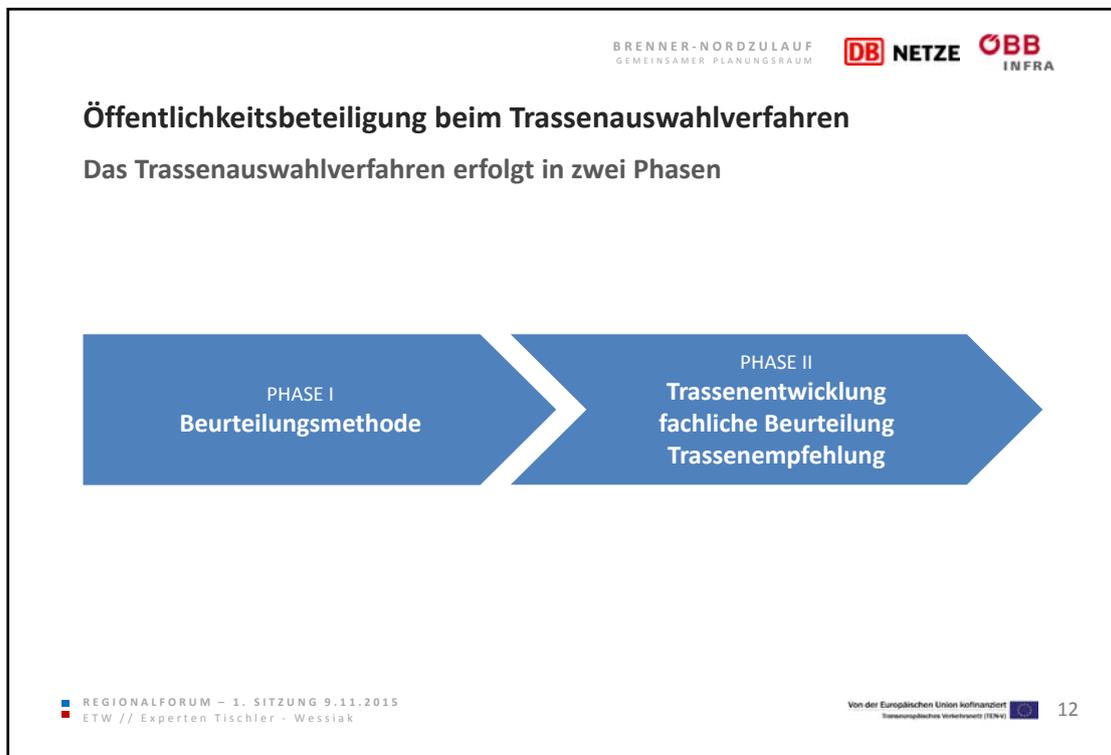
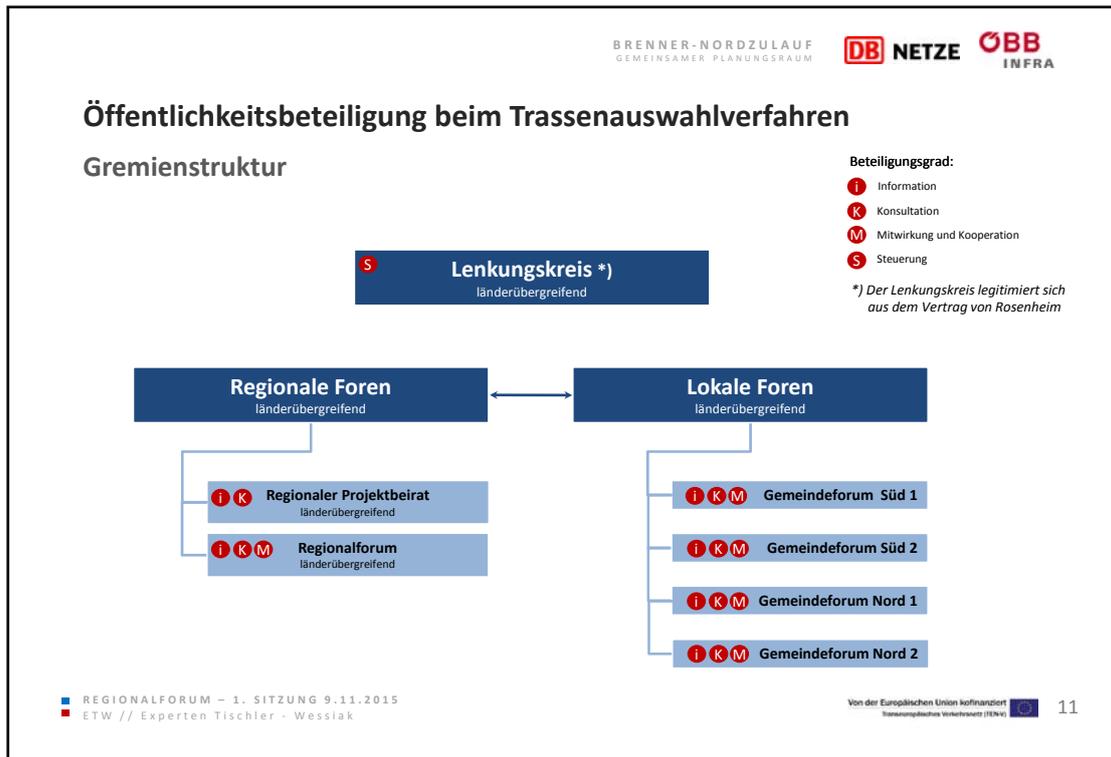
BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB INFRA**

Öffentlichkeitsbeteiligung Vier Gemeindeforen im gemeinsamen Planungsraum

This map highlights four municipalities within the common planning area, shaded in a darker blue. These are Raubling, Neubeuern, Samerberg, and Nußdorf am Inn. The other municipalities in the common planning area (Brannenburg, Flintsbach am Inn, Eri, Oberaudorf, Niederndorf, Kieferfelden, Ebbs, Kufstein, and Langkampfen) are shown in a lighter blue. The red railway line is also visible.

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transportinfrastruktur (TEN-T) 10



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen




REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprojekt Winterrast (ETW) 15

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

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



Kriterien	Spezifischer	Subkriterien	Ziel
Werte und Ziele	1.1 Standortwahl - Infrastruktur	1.1.1 Baureisegrenzen	Wahl von Baureisegrenzen
		1.1.2 Abgrenzung kritischer Merkmale	Wahl von kritischen Merkmalen
		1.1.3 Liniengängigkeit	Wahl von Liniengängigkeiten
	1.2 Betriebsführung	1.2.1 Energieverbrauch	Energieeffizienz
		1.2.2 Instandhaltungskosten	Wahl von Instandhaltungskosten
		1.2.3 Stabilität	Wahl von Stabilitätskriterien
	1.3 Wahrgenommene Betriebsqualität	1.3.1 Kopplern	Wahl von Kopplern
		1.3.2 Stützpunktwahl	Wahl von Stützpunkten
		1.3.3 Energieeffizienz	Wahl von Energieeffizienzkriterien
		1.3.4 Betriebsführung	Wahl von Betriebsführungskriterien
1.4 Bauverfahren	1.4.1 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren	
	1.4.2 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren	
Werte und Ziele	2.1 Bauverfahren	2.1.1 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren
		2.1.2 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren
Werte und Ziele	2.2 Bauverfahren	2.2.1 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren
		2.2.2 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren
Werte und Ziele	2.3 Bauverfahren	2.3.1 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren
		2.3.2 Bauverfahren	Wahl von Bauverfahren

REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprojekt Winterrast (ETW) 16

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE GBB
INFRA

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

Beurteilung des Untersuchungsraumes
Grundlagen Verkehr/Technik & Raum/Umwelt

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

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

17

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE GBB
INFRA

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

Vereinfachte Variantenprüfung
Vorausscheiden von Varianten

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

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

18

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

PHASE I

PHASE II

Beurteilungsmethode

Trassenentwicklung

Fachliche Beurteilung

Trassenempfehlung

1. Planungsstufe: 17 Varianten

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprogramm Wintersemester (TEN-W) 19

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

PHASE I

PHASE II

Beurteilungsmethode

Trassenentwicklung

Fachliche Beurteilung

Trassenempfehlung

		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Baubwicklung	Erschwert	Problemlos	günstig
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	380 km ²	210 km ²	190 km ²
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3			

■ REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprogramm Wintersemester (TEN-W) 20

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

PHASE I

Beurteilungsmethode

PHASE II

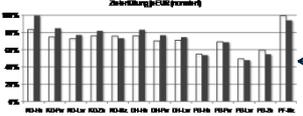
Trassenentwicklung

Fachliche Beurteilung

Trassenempfehlung

	VERKEHRSTECHNIK	RAUM UND UMWELT	KOSTEN	RISIKO
Verkehrstechnik	3	4		
Raum und Umwelt		4		
Kosten			120 Mrd. €	
Risiko				170 Mrd. €
				140 Mrd. €





REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprogramm Interreg (ERDF)  21

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB INFRA**

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

PHASE I

Beurteilungsmethode

PHASE II

Trassenentwicklung

Fachliche Beurteilung

Trassenempfehlung



REGIONALFORUM – 1. SITZUNG 9.11.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauprogramm Interreg (ERDF)  22

Regionalforum

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Vorstellung der Teilnehmer
- ❖ Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
- ❖ **Vereinbarung der Geschäftsordnung**
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ Weitere Termine

Regionalforum

Vereinbarung der Geschäftsordnung

1. Grundlagen
 - Allgemeine Beschreibung und Ablauf
 - Gremien
 - Rahmenbedingungen
2. Aufgaben
3. Zusammensetzung des Regionalforums
4. Einladung, Leitung und Protokollierung
5. Moderation, Prozessbegleitung und schriftliche Dokumentation
6. Mitwirkung des Regionalforums beim Planungsprozess in Phase II
7. Kommunikation mit den Medien
8. Beendigung der Arbeit im Regionalforum
9. Historie dieser Geschäftsordnung

TIN V Kapitel 5: Haupttext: Mitglieder
Zustimmung zum Entwurf
Brenner-Nordzulauf - Gemeinsamer Planungsraum

Geschäftsordnung für das Regionalforum Stand 24. Oktober 2015

1. Grundlagen:
Das Brenner-Nordzulauf ist Zählstrasse zum Brenner Basistunnel und ist ein Teil des Transporeneuropas (TEN-T) im Sinne des EU-Vertrages. Es ist ein Teil des Transporeneuropas (TEN-T) im Sinne des EU-Vertrages. Es ist ein Teil des Transporeneuropas (TEN-T) im Sinne des EU-Vertrages.

Auf Grundlage der Mastervereinbarung der am 13. Juni 2014 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BWK) abgeschlossen wurde, werden die DB Netz AG sowie die ÖBB Infrastrukturbau AG (ÖBB-Infra) beauftragt, die in dieser gemeinsamen Vereinbarung festgelegten Aufgaben und Ziele im gemeinsamen Planungsprozess zu erfüllen. Ziel der gemeinsamen Vereinbarung ist die Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligungen für die Streckenführung sowie die Erarbeitung von Vorstudienentwürfen sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung.

Die in dieser Vereinbarung festgelegten Aufgaben und Ziele werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses und dient der Erarbeitung von Vorstudienentwürfen sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung.

Die DB Netz AG und die ÖBB-Infrastrukturbau AG haben sich verpflichtet, im gemeinsamen Planungsprozess von Beginn an bestmögliche Zusammenarbeit und Transparenz zu gewährleisten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses und dient der Erarbeitung von Vorstudienentwürfen sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses und dient der Erarbeitung von Vorstudienentwürfen sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses und dient der Erarbeitung von Vorstudienentwürfen sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung sowie von einem Transporeneuropaspezifischen Leitplanke für die Streckenführung.

Nächstes Gemeindeforum

Unsere Bitte an Sie ...

- ❖ Durchsicht des Erstentwurfs des Kriterienkatalogs
- ❖ Ergänzungen von Kriterien bzw. Änderungen
- ❖ Überlegungen zu möglichen Indikatoren

Rückmeldungen bis 20. November 2015 an
moderation@brennernordzulauf.eu

Regionalforum

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Vorstellung der Teilnehmer
- ❖ Projektinformation und Trassenauswahlverfahren
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ **Nächste Termine:**
 - ❖ **3.12.2015 (2. Sitzung)**
 - ❖ **28.1.2016 (3. Sitzung)**
 - ❖ **Mitte März 2016 (4. Sitzung)**



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wintersemester (TKW)

