

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	03.12.2015, 14:15 – 16:00 Uhr
Ort:	FH Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Josef Ritzer (Bürgermeister, Gemeinde Ebbs) Hajo Gruber (Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Matthias Jokisch (Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg) Sepp Oberauer (1. Bürgermeister, Gemeinde Nussdorf) Olaf Kalsperger (Bürgermeister, Gemeinde Raubling) Martin Schmid (2. Bürgermeister, Gemeinde Neubeuern) Karl Leistner (GR, Gemeinde Samerberg) Alexander Baumgartner (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Gerhard Kippes (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Sabine Lehmann (Vertreterin der IHK München) Josef Steingraber (Vertreter Bayerischer Bauernverband) Peter Kasperczyk (Vertreter BUND Naturschutz, Kreisgruppe Rosenheim) Georg Dudek (Vertreter Inntal Gemeinschaft e.V.) Günther Polz (Vertreter ProBahn, Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim) Susanne Müller (DB Netz AG) Mario Heinrich (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Johanna Köhler (wikopreventk)
Beobachter (ohne Titel)	Matthias Kraus (Vertreter der Regierung von Oberbayern) Helmut Cybulska (Vertreter der Stadt Rosenheim)

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
3. Allgemeine Informationen
4. Kriterienkatalog
 - 4.1. Rückmeldungen
 - 4.2. Aktualisierte Fassung

5. Einführung in das Thema „Indikatoren“
 6. Weiteres Vorgehen und Termine
 7. Abschluss
-

1. Begrüßung und Einleitung

Peter Hofer, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßt die Mitglieder des Regionalforums zur zweiten Sitzung und verweist auf die an alle TeilnehmerInnen verteilten Mappen. Diese beinhalten die Geschäftsordnung und die Teilnehmerliste, die Präsentation und das Protokoll der 1. Sitzung, grundlegende Informationen und Begriffserklärungen zu (bahn)technischen Fachbegriffen („Glossar“) sowie den Kriterienkatalog des Trassenauswahlverfahrens im österreichischen Streckenabschnitt Radfeld-Schaftenau. Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck des aktuellen Stands des Kriterienkatalogs (Version 06) vor. Der Kriterienkatalog konnte den TeilnehmerInnen leider nicht vor der Sitzung zugesandt werden, da die letzten Rückmeldungen erst einige Tage vor der Sitzung eingegangen sind und bearbeitet wurden. Zukünftig werden nur noch jene Unterlagen in ausgedruckter Form bei den Sitzungen zur Verfügung gestellt, die nicht rechtzeitig ausgesandt werden konnten wie beispielsweise die Präsentationen. Die an die TeilnehmerInnen elektronisch versandten Unterlagen mögen diese bitte selbst in die Mappen einordnen.

2. Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung (Sabine Volgger)

- Aus diesem Gremium sind keine Rückmeldungen zum Protokoll eingegangen.
- Neben den konkreten Rückmeldungen zum Protokoll gab es von einzelnen TeilnehmerInnen der Gemeindeforen weitere allgemeine Fragen. Diese Fragen und auch die Antworten sind ebenfalls im vorliegenden Ordner am Ende enthalten. Es ist vorgesehen, zukünftige Fragen und Antworten zu dokumentieren und einen Fragen- und Antworten-Katalog zu erstellen, der den TeilnehmerInnen der Foren in regelmäßigen Abständen übermittelt wird.

3. Allgemeine Informationen (Susanne Müller und Peter Hofer)

Siehe Folien 4 bis 10 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion

- Durch die Verlegung der Bestandsstrecke wird das Gemeindegebiet von Stans umfahren. Hat Stans deshalb nun keinen Bahnhof bzw. Haltestelle mehr?
 - Die Haltestelle von Stans gibt es weiterhin, aber es kam hier zu einer geringfügig größeren Entfernung der neuen Haltestelle zum Dorfzentrum.
- Sind auf der Neubaustrecke keine Personenbahnhöfe und Güterverkehrshaltestellen geplant?
 - Auf der Neubaustrecke sind keine Personenbahnhöfe geplant.
 - Ob möglicherweise Überholbahnhöfe realisiert werden, ist noch offen. Noch anzustellende betriebliche Untersuchungen werden zeigen, ob Überholbahnhöfe nötig sind.

- Was ist unter einem Überholbahnhof zu verstehen?
 - In einem Überholbahnhof können 750m lange bis zu Güterzüge auf sogenannten Überholgleisen abgestellt und dadurch von schnelleren Zügen auf der Neubaustrecke überholt werden.
 - Für den Abschnitt Kundl/Radfeld-Baumkirchen wurde ein Überholbahnhof vorgesehen, der derzeit jedoch noch nicht betrieblich erforderlich und daher noch nicht betriebsbereit ausgerüstet ist.

4. Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

Herr Tischler bedankt sich eingangs für die eingelangten Rückmeldungen. Auch wenn einige Punkte daraus auf den ersten Blick nicht zu Abänderungen im Kriterienkatalog geführt haben, sind sie für das Projektteam äußerst wichtig, um einerseits die thematische Vollständigkeit des Kriterienkataloges zu überprüfen und andererseits die Indikatoren entsprechend zu definieren.

4.1. Rückmeldungen

Siehe Folien 11 bis 18 der beiliegenden Präsentation.

Rückmeldungen der Stadt Rosenheim (Helmut Cybulska)

- Gestufte Betrachtung der Planungsebenen, Gliederung:
 - Raumentwicklung (Ebene Landesplanung / Regionalplanung)
 - Siedlungsentwicklung (Ebene der kommunalen Planungshoheit)
 - Schutzgüter (Ebene Umwelt / Naturschutzrecht)
- In der Konsequenz würde sich ein neuer Unterpunkt 2-2 gliedern in Wohnbauflächen (2-2-1), Industrie und Gewerbe (2-2-2) und Naturraum(2-2-3).
- Die Punkte 2-3 bis 2-9 erfassen die bisher bereits im Kriterienkatalog benannten Schutzgüter. Dem Schutzgut 2-7 ordne ich die Land- und Forstwirtschaft als 3. Unterpunkt zu.
 - Dieser Vorschlag einer anderen Gliederung wäre grundsätzlich auch möglich. Aus folgenden unterschiedlichen Gründen wird empfohlen, bei der Struktur des Kriterienkataloges in seiner aktuell vorliegenden Fassung zu bleiben:
 - In den anderen Foren wurden insbesondere die Aspekt von Gesundheit und Wohlbefinden beim Schutzgut Mensch hervorgehoben und explizit gewünscht, dass diese an erste Stelle bei den Hauptkriterien gestellt werden.
 - Die Struktur der Hauptkriterien des vorliegenden Kriterienkataloges leitet sich von den Schutzgütern des deutschen und des österreichischen UVP-Gesetzes ab (siehe auch Folie 13). Mit Ausnahme des Hauptkriteriums „Mensch“ hält man sich exakt an die Struktur der Schutzgüter. Lediglich das Schutzgut „Mensch“ wurde im Kriterienkatalog in drei Hauptkriterien unterteilt. Die Unterteilung in die Hauptkriterien „Mensch-Raumordnung“ und „Mensch-Raument-

wicklung“ kommt dieser Rückmeldung entgegen. Es gibt sie u.a. deshalb, weil in Bayern neben der UVP auch noch das Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muss und durch diese Aufteilung die Aspekte der Raumentwicklung besser sichtbar gemacht werden können.

- Es gab auch noch weitere Gliederungsvorschläge in anderen Foren. Das Trassenauswahlverfahren wird in der später durchzuführenden UVP eingegliedert sein, weil das österreichische wie auch das deutsche UVP-Gesetz die Alternativenprüfung ausdrücklich vorschreibt. Deshalb müssen sich die Kriterien an den Schutzgütern und Vorgaben für die UVP orientieren.

Eine grundsätzliche Abänderung der vorgeschlagenen Hauptkriterien ist daher nicht sinnvoll.

Rückmeldungen des BUND Naturschutz

- Die Bewertung sollte getrennt nach Bau- und Betriebsphase durchgeführt werden.
 - Ja, dieses Vorgehen wird bei den einzelnen Kriterien auch so angewendet. Einzelne Wirkungen treten auch beispielsweise nur in der Bauphase auf, z.B. Luftschadstoffe.
- Viele Teilkriterien erscheinen uns als zu allgemein. Werden noch entsprechende Untersuchungskriterien festgelegt?
 - Ja, es werden sogenannte Indikatoren noch festgelegt. Auf die Indikatoren geht Herr Wessiak im Tagesordnungspunkt 5 noch genauer ein. Die Indikatoren werden dann auch Bearbeitungsgegenstand der nächsten Sitzung im Jänner 2016 sein.
- Ziel sollte nicht nur die Minimierung sondern auch die völlige Vermeidung von Beeinträchtigungen sein.
 - Grundsätzlich ist diese Forderung richtig. In der Realität kann aber eine Beeinträchtigung bei keinem Kriterium vollkommen ausgeschlossen werden. Deshalb ist es sinnvoll beim Ziel von einer „Minimierung der Beeinträchtigung“ und nicht von völliger Vermeidung von Beeinträchtigungen zu sprechen.
- Zu 2-1: Hier sollten als Teilkriterien wie bei 2-3 die Kriterien Siedlung, Industrie und Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft sowie neu Tourismus und Regionalplanung aufgenommen werden.
 - Von diesem Vorschlag wird eher Abstand genommen, da sonst die Gefahr besteht, dass man Dinge doppelt zählt. Auf das Thema Tourismus wird im Rahmen einer weiteren Rückmeldung (siehe folgende u.a. Aussage zu HK 2-3) nochmals gesondert eingegangen.
- Zu 2-2: Uns fehlt der Punkt „Betroffenheit der Bürger“, in dem direkte Auswirkungen der Neubaustrecke auf die Bürger, wie z.B. Wertverlust von Grundstücken und Gebäuden wegen der Neubaustrecke, bewertet werden.
 - Das Thema Wertverlust von Grundstücken und Gebäuden, findet sich im Teilkriterium „Sachgüter“ des Hauptkriteriums „Sach- und Kulturgüter“

wieder und ist daher im Kriterienkatalog abgebildet. Durch dieses Teilkriterium wird der Sachverlust von bestimmten Grundstücken, Gebäuden und Nutzungen im Kriterienkatalog abgebildet.

- Zu 2-2-1 Lärm. Mögliche Untersuchungskriterien: Veränderung der Wohnqualität (Nachtruhe); Betroffenheit von geplanten Wohngebieten, anderen Einrichtungen, Einfluss auf Erholungsmöglichkeiten
 - Herr Wessiak wird unter Tagesordnungspunkt 5 erläutern, wie das Teilkriterium „Lärm“ durch die Indikatoren bewertet werden soll.
- Zu 2-3 Ergänzung um Teilkriterium „Tourismus“, mögliche Untersuchungskriterien: Querungsmöglichkeiten
 - Die Einführung eines eigenen Teilkriteriums wurde von den Experten diskutiert. Diese Idee wurde dann aber wieder verworfen, weil mehrere Aspekte des Themas Tourismus bereits in anderen Teilkriterien (z.B. „Landschaftsbild“, „Siedlung“, „Industrie und Gewerbe“, „Freizeit und Erholung“) abgebildet sind. Beispielsweise geht es im Teilkriterium „Freizeit und Erholung“ um die Beeinträchtigung von Freizeit und Erholungseinrichtungen (Wander-, Rad-, Reitwege, Spielplätze, Parks, etc.), die sowohl der lokalen Bevölkerung als auch den Touristen zur Verfügung stehen. Ein eigenes Teilkriterium „Tourismus“ würde daher zu Überschneidungen mit anderen Teilkriterien in der Bewertung führen. Die Tourismusaspekte sind durch die vorhandenen Teilkriterien ausreichend abgebildet.
- Zu 2-4-1 Schutzgebiete: Mögliche Untersuchungskriterien: FFH-Gebiete, NSG-Gebiete, weitere Schutzgebiete nach BAYNatSchG
 - Die angeführten Schutzgebiete sind alle Inhalte des TK Schutzgebiete.
- Zu 2-4-2 Umbenennung in Artenschutz (biologische Vielfalt); Mögliche Untersuchungskriterien: geschützte Arten, schutzwürdige Lebensräume, schutzwürdige biotische Funktionsbeziehungen
 - Diese Themen sind in den späteren Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren und UVP) von Bedeutung und müssen zu einem späteren Zeitpunkt vertieft untersucht werden. Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens arbeitet man beim Teilkriterium 2-4-2 „Tier- und Pflanzenlebensräume“ in erster Linie auf Basis erhobener, bestehender Biotopkartierungen.
- Zu 2-6-1 Landschaftsbild: Mögliche Untersuchungskriterien: Landschaftsbild und Erholungseignung, Sichtbeziehungen, Wirkung für den Bahnbenutzer, Freizeit und Erholung, Sichtbarkeit der Bahnstrecke
 - Die meisten aufgezählten Untersuchungskriterien sind bereits bei den Indikatoren des Teilkriteriums Landschaftsbild aufgenommen worden. Eine Ausnahme stellt die „Wirkung für den Bahnbenutzer“ dar. Dass man als Bahnbenutzer viel von der Landschaft sieht, steht im Widerspruch zu den Lärmschutzmaßnahmen für die Betroffenen. Lärmschutzmaßnahmen werden sich nicht zu Gunsten der Sichtbarkeit der Landschaft für die Bahnnutzer vermeiden lassen.

- Zu 2-7-1 Bodenverbrauch: Mögliche Untersuchungskriterien flächige Inanspruchnahme von Böden, Versiegelung, Flächenverbrauch in der Landschaft, Bedarf an Ausgleichsflächen
 - Diese Punkte finden sich in den vorgesehenen Indikatoren so wieder.
- Zu 2-8-1 Mikroklima: Mögliche Untersuchungskriterien Einhaltung Klimaschutzziele
 - Der Begriff Mikroklima bezieht sich eher auf den mikroklimatischen Raum und spezifische Wetterlagen, wie z.B. Kaltluftseen, die durch Dammlagen entstehen können und die Landwirtschaft beeinträchtigen können. Im Trassenauswahlverfahren konzentriert man sich daher auf die mikroklimatische Sicht und nicht auf allgemeine Klimaschutzziele, die zu weitläufig sind.
- Zu 2-9 Teilkriterium: Bodendenkmäler
 - Dieser Punkt ist Inhalt des Teilkriteriums „Kulturgüter“ und in dessen Indikatoren enthalten.

Rückmeldungen des Bayerischen Bauernverbandes

- Das Ziel „Minimierung des Bodenverbrauchs“ sollte ergänzt werden in „Minimierung des Bodenverbrauchs im Inntal“
 - Der Zusatz „im Inntal“ wird nicht aufgenommen, da noch nicht feststeht, ob die Trasse nur im Inntal verlaufen wird. Wenn man beispielsweise an eine mögliche Trasse denkt, die in Rosenheim weiter links oder rechts des Inn verläuft, kann man nicht mehr unbedingt vom Inntal sprechen.
- Ausgleichsflächen sollten demzufolge möglichst nicht auch noch im ohnehin schon sehr beengten und durch etwaige Baumaßnahmen stark belasteten Inntal sein. Weiterer Punkt „Ausgleichsflächenmanagement“ wäre wünschenswert. Ausgleichsflächen verbrauchen oft die identische Fläche, wenn nicht sogar noch viel mehr Fläche als die eigentliche Baumaßnahme. Daher ist dem Ausgleichsflächenmanagement höhere Bedeutung zuzusagen. Wünschenswert ist auch, dass diese möglichst produktionsintegriert in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung eingegliedert wird.
 - Der Punkt „Ausgleichsflächenmanagement“ wird vor allem im Planfeststellungsverfahren und den UVP-Verfahren ein großes Thema sein. Im Rahmen der Trassenentwicklung und Trassenauswahl wird dieser Aspekt eher eine untergeordnete Rolle spielen. Im ersten Schritt muss eine Trasse gefunden werden und im zweiten Schritt werden die Wirkungen der Trasse auf Schutzgüter betrachtet und erhoben, wie viele Ausgleichsflächen benötigt werden.

Rückmeldungen des Amtes der Tiroler Landesregierung

- 2-3: Dass unter 2-3-1 vor allem die Wohnfunktion zu verstehen ist, wurde bereits in der letzten Sitzung angesprochen. Vielleicht könnte man hier auch touristisch dominierte Siedlungsbereiche mitberücksichtigen.
 - Dieser Anregung wird im Zuge der Definition der Indikatoren aufgenommen.
- 2-7-2: Sind die qualitativ hochwertigen Böden hinsichtlich der Summe der Bodenfunktionen oder hinsichtlich der natürlichen Bodenfruchtbarkeit zu verstehen? Dies sollte präzisiert werden.

- Dieser Punkt wird im Zuge der Definition der Indikatoren etwas leichter verständlich. Der Flächenverbrauch des Bodens wird bei jeder Variante für die einzelnen Bodentypen separat ermittelt. Dadurch wird der Aspekt der qualitativ unterschiedlich wertigen Böden abgebildet.
- 2-8-1: Bei Schafstoffimmissionen müsste als Ziel wohl eher die Minimierung des Schadstoffeintrags angeführt werden.
 - Dieser Punkt ist ein guter Hinweis. Im Kriterienkatalog wurde das Teilkriterium bisher mit „Schadstoffimmissionen“ benannt, was aus fachlicher Sicht nicht korrekt ist. Deshalb wurde in der neuen Version des Kriterienkatalogs dieser Begriff entsprechend abgeändert, und heißt nun „Schadstoffemissionen“.

Weitere Diskussion

- Im Hauptkriterium „Wasser“ werden als Teilkriterien „Grund- und Bergwasser“ und „Oberflächenwasser“ angeführt, jedoch nicht „Trinkwasser“, warum? Trinkwasser ist etwas anderes als Grundwasser. Grundwasser kann beispielsweise für Geothermie verwendet werden, Trinkwasser nicht.
 - Trinkwasser ist im Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ enthalten. Trinkwasser kann sowohl Grund- als auch Bergwasser sein. Es gibt einen eigenen Indikator Nutzungsart als Trinkwasser beim Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“.
- Trinkwasser ist für die Gemeinden von großer Bedeutung und sollte daher als zusätzliches Teilkriterium aufgeführt werden. Trinkwasser ist ein Lebensmittel und die Gewinnung von Trinkwasser ist für die Gemeinden sehr aufwendig. Daher wäre ein Teilkriterium „Trinkwasser“ gerade auch in Bezug auf die Kommunikation, wichtig.
 - Im Trassenauswahlverfahren des Abschnitts Schafotenau-Kundl/Radfeld war beispielsweise in Langkampfen das Grundwasser, das dort auch als Trinkwasser genutzt wird, ein großes Thema und es wurde dort das Trinkwasser im Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ behandelt.
 - Das Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ beinhaltet im vorliegenden Kriterienkatalog somit auch das Thema Trinkwasser über die Indikatoren. Aus methodischer Sicht würden die Experten das gerne so belassen, da Trinkwasser sowohl Grund- als auch Bergwasser sein kann. Man könnte sich aber auch überlegen, ob man Trinkwasser als eigenes Teilkriterium zusätzlich zum Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ anfügt.

Das Forum wünscht sich eine klare Verankerung des Trinkwassers auf der Ebene der Teilkriterien.

Konsens: Die Experten überlegen sich bis zur nächsten Sitzung, ob dieser Überlegung methodisch nachgekommen werden kann. Ziel wäre, „Trinkwasser“ als eigenständiges Teilkriterium in den Kriterienkatalog aufzunehmen. Der Lösungsvorschlag wird dem Forum in der nächsten Sitzung präsentiert.

- Es sollte die Offenheit bestehen, sofern sich die Zweckmäßigkeit während der Trassenfindung ergibt, dass ein Indikator besser ein Teilkriterium wäre, dies dann noch ändern zu können.
 - Grundsätzlich ist diese Flexibilität gegeben. Es könnte beispielsweise sein, dass man in der Trassenentwicklungsphase darauf kommt, dass noch ein Teilkriterium fehlt, und dieses ergänzt werden sollte. In einem solchen Ausnahmefall wird dies möglich sein. Es sollte jedoch verhindert werden, dass es zu einer weitergehenden Überarbeitung des Kriterienkatalogs im Rahmen der Trassenentwicklung kommt, da die Trassenneutralität des Instrumentes Kriterienkatalog sonst nicht mehr gewahrt werden kann.

Die Rückmeldung einer Teilnehmerin zum Kriterienkatalog ist nicht bei der angeführten Adresse angekommen. Inhalt der Rückmeldung wäre gewesen, alle positiven Aspekte durch die Steigerung der Attraktivität des Bahnverkehrs durch die Neubaustrecke (z.B. keine Verschlechterung der Betriebszeiten) für lokale Unternehmen und das lokale Gewerbe im Kriterienkatalog aufzunehmen.

Konsens: Die Rückmeldung wird nochmals per E-Mail übermittelt, von den Experten geprüft und in der nächsten Sitzung von den Experten thematisiert.

4.2. Aktualisierte Fassung (Stephan Tischler)

Siehe Folie 19 bis 20 der beiliegenden Präsentation und Kriterienkatalog

Es werden die Änderungen im Kriterienkatalog auf Basis der Rückmeldungen aus allen bisherigen Foren-Terminen erläutert.

Diskussion

- Beinhaltet das Teilkriterium „laufende Kosten“ auch die anfallenden Baukosten?
 - Die Baukosten sind im Teilkriterium „Investitionskosten“ abgebildet.

5. Einführung in das Thema „Indikatoren“ (Horst Wessiak)

Siehe Folien 21 bis 25 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion

- Herr Leistner (GR, Gemeinde Samerberg) ist aufgefallen, dass sich im Beispiel „Kriterienkatalog zum Trassenauswahlverfahren des Abschnitts Kundl/Radfeld-Schaftenau“, welcher in der ausgeteilten Mappe zu finden ist, ein Fehler befindet: Der Kriterienkatalog führt fälschlicher Weise den Untertitel „Abschnitt Kundl/Radfeld-Brannenburg“
 - Richtigerweise muss es dort „Abschnitt Kundl/Radfeld-Schaftenau“ heißen und daher ist bitte dieser Fehler zu korrigieren. Zu Beginn dieses seinerzeitigen Trassenauswahlverfahrens wurde diese Überschrift so festgelegt, der Kriterienkatalog wurde nach dem 12.12.2006 nie mehr geändert und somit die Abschnittsbezeichnung auch nie mehr korrigiert, was bisher aber leider niemandem aufgefallen ist.

- Der Indikator des Teilkriteriums Lärm bewertet die Lärmimmissionsflächen der verschiedenen Trassenvarianten im Vergleich. Es wird ein relativer Vergleich vorgenommen. Wie geht man damit um, wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Variante zum Vergleichen hinzukommt? Entwickelt man dann die Relationen neu?

- Bei diesem Verfahren handelt es sich um ein zweistaatliches Projekt mit unterschiedlichen österreichischen und deutschen Grenzwerten. Im Trassenauswahlverfahren wird ein relativer Vergleich vorgenommen, bei dem die Lärmindizes angewendet werden, die nicht den gesetzlichen Grenzwerten entsprechen, sondern unter den gesetzlichen Grenzwerten der beiden Staaten liegen. Diese Lärmindizes werden angewendet, um den relativen Vergleich mit derselben Bewertungsgrundlage vornehmen zu können. Auf EU-Ebene arbeitet man aktuell an einer europaweit einheitlichen Berechnungsmethode. Es könnte sein, dass das europäische Rechenmodell CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS in EUrope) bis zum Genehmigungsverfahren bereits existiert.

Die fachliche Beurteilung der Varianten - auch in Bezug auf die Lärmberechnung - wird erst dann vorgenommen, wenn ein endgültiges Variantenbündel für die Bewertung feststeht, zu dem dann keine weiteren Varianten mehr hinzukommen. Die quantitative Bewertung erfolgt daher erst am Ende des Prozesses, wenn alle Varianten, die vom Streckenplaner ausgearbeitet bzw. von den Gemeinden eingebracht und auch untersucht wurden, feststehen.

- Was bedeutet der Hinweis auf Folie 25: „!“ MACHBARKEIT/GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt? Wie wird dieser Punkt erfasst? Diese Frage müsste schon sehr früh abgeschätzt werden, da man ja sonst zu anderen Vergleichen kommt.

- Dieser Punkt kann anhand des Beispiels Tunnelbau erläutert werden. Bei einer möglichen Trassenvariante kann es z.B. sein, dass die Geologie eines Gebirges im Wesentlichen nicht durch Bodenaufschlüsse erkundet wurde, sondern nur durch Oberflächenkartierungen, Kartierungen und Auswertungen von vorhandenen Aufschlüssen, die man jemals bei anderen Bauwerken gemacht hat. Dadurch weiß man von diesen Gebirgen, die man vielleicht mit einem Tunnel durchfahren wird, nicht alles. Bei einer geologischen Detailuntersuchung kann sich herausstellen, dass ein Tunnel dort nur sehr schwierig umzusetzen ist.

Im Trassenauswahlverfahren des Abschnitts Kundl/Radfeld-Schaftenau lag am Angerberg genau dieser Fall vor. Nach der ersten Betrachtung schien ein Tunnel prinzipiell möglich, aber die geologische Bearbeitung durch den Streckenplaner ergab dann eine sehr kritische geologische Situation (u.a. Methanvorkommen, hohe Bergwasserdrücke über 10 bar etc.). Wenn man bei einer Variante solche kritischen Bereiche nicht kennt oder solche nicht auszuschließen sind und deshalb die Machbarkeit der Variante zweifelhaft erscheint, dann muss diese Variante mit dem Hinweis „MACHBARKEIT/GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt“ gekennzeichnet werden. Letztlich wird so eine Variante dann ausgeschieden, da hier ein hohes Risiko vorliegt und bei einem oder zwei Kriterien ein ernsthaftes Problem bestehen kann.

- Hat jeder Indikator den gleichen Stellenwert? Haben manche Indikatoren einen höheren Stellenwert?
 - Ja, es gibt unterschiedliche Wertigkeiten bei Indikatoren. Ein FFH-Gebiet wird beispielsweise einen anderen Wert haben als ein Landschaftsschutzgebiet. In der Zusammenfassung der Teilindikatoren zur Gesamtbewertung wird das FFH-Gebiet dann als Leitindikator für das Teilkriterium Schutzgebiete bestimmt werden.
- Wäre es beim Indikator des Teilkriteriums „Lärm“ nicht sinnvoll, anstatt der Fläche in der Nacht, die Wohneinheiten und die Menschen, die dort wohnen, zu zählen bzw. zu berücksichtigen?
 - Dieses Projekt geht in die Zukunft. Es kann sein, dass Gebiete, die aktuell noch nicht „wohngenutzt“ sind, zukünftig „wohngenützt“ werden. Daher ist Zählen der Menschen und Wohngebäude, die aktuell auf den Flächen wohnen, nicht zielführend. Bei dieser Erhebung würde es sich nur um eine Momentaufnahme der derzeitigen Situation handeln.
- Dieses Vorgehen kann doch methodisch große Probleme bringen. Es kann eine Trassenvariante gewählt werden, die in Zukunft Probleme bringt. Die existierende Bebauung steht hinten an. Die existierende Bebauung muss geschützt werden.
 - Bauerwartungsland und bereits bebaute Flächen werden in der Auswertung dieser Flächen sicher getrennt ausgewiesen.
 - Derzeit besteht das Problem, dass man vollkommen Trassen unabhängig theoretische Überlegungen anstellt. Daher kann es schon sein, dass in Einzelfällen bei den Indikatoren durchaus noch Anpassungen und Vertiefungen später vorgenommen werden. Das Grundkonzept des Kriterienkataloges muss aber feststehen.
 - Es wird sichergestellt werden, dass sowohl Bauerwartungsland als auch bereits bebaute Flächen in der Auswertung entsprechend berücksichtigt werden.
- Die im Kriterienkatalog angeführten Indikatoren werden so, wie sie angeführt sind, für die Bewertung herangezogen?
 - Ja. Wenn hier mehrere Begriffe bei Indikatoren aufscheinen, handelt es sich auch um mehrere Teilindikatoren.
- Wird bei den Kriterien zwischen Bau und Betrieb unterschieden? Beispielsweise zwischen baubedingten und betriebsbedingten Erschütterungen?
 - Ja, es wird bei einigen Kriterien eine Unterscheidung zwischen Bau- und Betriebsphase geben.
- Würde es Sinn machen, gewisse Hauptkriterien in der weiteren Bearbeitung in mehrere Teilkriterien aufzuteilen? Gibt es diesbezüglich Erfahrungswerte aus anderen Verfahren?
 - Zu viele Teilkriterien nivellieren sich gegenseitig, was nicht sinnvoll ist.
 - Erst am Ende des Trassenauswahlverfahrens, wenn sich die Trassenempfehlung herauskristallisiert, kann es vielleicht sinnvoll sein, gewisse Kriterien im Detail nochmals zu betrachten, um das Endergebnis auf seine Stabilität hin zu überprüfen.

- Könnte man beim Teilkriterium Raumentwicklung evtl. auch noch die Entwicklungspotentiale einer Gemeinde ergänzen bzw. ein zusätzliches Teilkriterium einführen?
 - Je detaillierter das System in dieser Phase wird, umso schwieriger wird die Handhabung und Abwicklung. Man kann gewisse Abstufungen über die Indikatoren vornehmen, eine weitere Unterteilung in Teilkriterien ist jedoch nicht sinnvoll.

Es besteht der Wunsch, anhand eines Beispiels in der nächsten Sitzung die Fachbereiche, Hauptkriterien, Teilkriterien und Indikatoren durchzurechnen. Dadurch soll ein höheres Verständnis für die Systematik geschaffen werden.

Konsens: Die Experten werden für die nächste Sitzung ein entsprechendes Beispiel vorbereiten.

6. Weiteres Vorgehen und Termine

Aufgaben für die Teilnehmer:

- Durchsicht des Erstentwurfes der Indikatoren.
- Ergänzungen bzw. Änderungen, Fragen und Unklarheiten.

Es ergeht die Bitte Rückmeldungen per E-Mail: moderation@brennernordzulauf.eu bis 21. Dezember 2015 zu geben.

Termine

- 28. Jänner 2016, 14:00 Uhr „Alte Post“ in Flintsbach (Personen, die mit dem Zug kommen, werden voraussichtlich von der Projektleitung mit dem Auto am Bahnhof abgeholt.)
- 16. März 2016 (4. Sitzung)

Allgemeine Anregung von Herrn Dudek

- Unter Punkt 5. Grundlagen der verteilten Mappe wird auf der Folie „Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A“ folgende Zahl angeführt: 302 Züge/Tag für das Jahr 2025. In einem Gutachten, das die Inntal Gemeinschaft beauftragt hat, wird bestätigt, dass diese Prognose nicht nachgewiesen ist. Daher sollte diese Zahl in diesem Gremium nicht verwendet bzw. weiter kommuniziert werden.
 - Die Zugzahl 302 Züge/Tag ist die aktuelle Prognose des Bundes für das Jahr 2025. Die Projektleitung hat sich in der Planung des Trassenauswahlverfahrens von dieser Zahl gelöst. Dem Trassenauswahlverfahren im gemeinsamen Planungsraum werden 400 Zügen/Tag zugrunde gelegt.
- Diese Zahl (302 Züge/Tag) sollte nicht in den Medien weiter kommuniziert werden, weil sie falsch ist. Wenn diese Zahl weiter von der Politik verwendet wird, stellt das ein Problem dar. Es handelt sich bei diesem Verfahren um ein Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und daher ist es wichtig, dass der Öffentlichkeit mitgeteilt wird, dass diese Prognose nicht mehr stimmt bzw. sollte die Prognose nicht mehr kommuniziert werden.

- Der Bemessungsfall für das Trassenauswahlverfahren sind 400 Züge/Tag. Dieser Hinweis wird auch auf der angesprochenen Folie groß und deutlich angeführt. Bei der Zahl 302 Zügen pro Tag handelt es sich um einen Prognosewert des Bundes. Die DB hat keinen Einfluss auf die Kommunikation des Bundes.

7. Abschluss

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

Zusammengestellt am 14.12.2015

Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 03.12.2015
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog, Version 07, Stand 25.11.2015




REGIONALFORUM
3.12.2015, FACHHOCHSCHULE KUFSTEIN



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbereich Wien/Innsbruck (TINW)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

 REGIONALFORUM – 2. SITZUNG 3.12.2015
 ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbereich Wien/Innsbruck (TINW)

 2

Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung**
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ **Allgemeine Informationen**
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Allgemeine Informationen

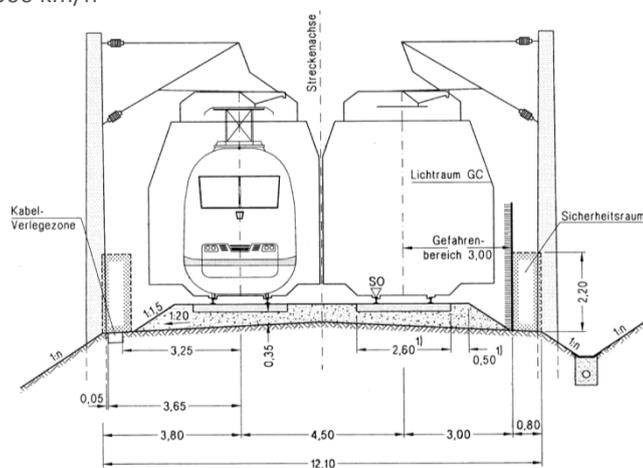
Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum

- ❖ Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke
- ❖ Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- ❖ max. Geschwindigkeit: 230 km/h
- ❖ Gleisachsabstand: 4,50 m
- ❖ max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- ❖ max. Zuglänge: 750 m
- ❖ keine Personenbahnhöfe

Allgemeine Informationen

Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

200 km/h < v_e < 300 km/h



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Allgemeine Informationen

Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < v_e < 300 km/h

■ REGIONALFORUM – 2. SITZUNG 3.12.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (TRM)

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Allgemeine Informationen

Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel

Katzenbergtunnel - Südportal

Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

■ REGIONALFORUM – 2. SITZUNG 3.12.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (TRM)

Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ **Kriterienkatalog**
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Stadt Rosenheim

- ❖ *Gestuftes Betrachtung der Planungsebenen, Gliederung:*
 - *Raumentwicklung (Ebene Landesplanung / Regionalplanung)*
 - *Siedlungsentwicklung (Ebene der kommunalen Planungshoheit)*
 - *Schutzgüter (Ebene Umwelt / Naturschutzrecht)*
- ❖ *In der Konsequenz würde sich ein neuer Unterpunkt 2-2 gliedern in Wohnbauflächen (2-2-1), Industrie und Gewerbe (2-2-2) und Naturraum(2-2-3).*
- ❖ *Die Punkte 2-3 bis 2-9 erfassen die bisher bereits im Kriterienkatalog benannten Schutzgüter. Dem Schutzgut 2-7 ordne ich die Land- und Forstwirtschaft als 3. Unterpunkt zu.*

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Kriterienkatalog

Schutzgüter nach UVP-Gesetzen

Auszug deutsches UVP-Gesetz 1990	Auszug österr. UVP-Gesetz 2000
❖ Menschen, einschließlich menschliche Gesundheit	❖ Menschen
❖ Tiere, Pflanzen und deren biologische Vielfalt	❖ Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
❖ Boden	❖ Boden
❖ Wasser	❖ Wasser
❖ Luft	❖ Luft
❖ Klima	❖ Klima
❖ Landschaft	❖ Landschaft
❖ Kulturgüter und sonstige Sachgüter	❖ Sachgüter einschließlich der Kulturgüter

REGIONALFORUM – 2. SITZUNG 3.12.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauwerk Wintersemester (TINW)  13

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Bund Naturschutz (1/3)

Allgemein:

- ❖ *die Bewertung sollte getrennt nach Bau- und Betriebsphase durchgeführt werden.*
- ❖ *Viele Teilkriterien erscheinen uns als zu allgemein. Werden noch entsprechende Untersuchungskriterien festgelegt?*
- ❖ *Ziel sollte nicht nur die Minimierung, sondern auch die völlige Vermeidung von Beeinträchtigungen sein.*

REGIONALFORUM – 2. SITZUNG 3.12.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauwerk Wintersemester (TINW)  14

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Bund Naturschutz (2/3)

Kriterien:

- ❖ Zu 2-1: hier sollten als Teilkriterien wie bei 2-3 die Kriterien Siedlung, Industrie und Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft sowie neu Tourismus und Regionalplanung aufgenommen werden.
- ❖ Zu 2-2: Uns fehlt der Punkt „Betroffenheit der Bürger“, in dem direkte Auswirkungen der Neubaustrecke auf die Bürger, wie z. B. Wertverlust von Grundstücken und Gebäuden wegen der Neubaustrecke, bewertet werden.
- ❖ Zu 2-2-1 Lärm. Mögliche Untersuchungskriterien: Veränderung der Wohnqualität (Nachtruhe); Betroffenheit von geplanten Wohngebieten, anderen Einrichtungen, Einfluss auf Erholungsmöglichkeiten
- ❖ Zu 2-3 Ergänzung um Teilkriterium „Tourismus“ Mögliche Untersuchungskriterien: Querungsmöglichkeiten

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Bund Naturschutz (3/3)

Kriterien:

- ❖ Zu 2-4-1 Schutzgebiete: Mögliche Untersuchungskriterien: FFH-Gebiete, NSG-Gebiete, weitere Schutzgebiete nach BAYNatSchG
- ❖ Zu 2-4-2 Umbenennung in Artenschutz (biologische Vielfalt); Mögliche Untersuchungskriterien: geschützte Arten, schutzwürdige Lebensräume, schutzwürdige biotische Funktionsbeziehungen
- ❖ Zu 2-6-1 Landschaftsbild: Mögliche Untersuchungskriterien: Landschaftsbild und Erholungseignung, Sichtbeziehungen, Wirkung für den Bahnbenutzer, Freizeit und Erholung, Sichtbarkeit der Bahnstrecke
- ❖ Zu 2-7-1: Bodenverbrauch: Mögliche Untersuchungskriterien flächige Inanspruchnahme von Böden, Versiegelung, Flächenverbrauch in der Landschaft, Bedarf an Ausgleichsflächen
- ❖ Zu 2-8-1: Mikroklima: Mögliche Untersuchungskriterien Einhaltung Klimaschutzziele
- ❖ Zu 2-9 Teilkriterium: Bodendenkmäler

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Bayerischer Bauernverband

- ❖ *Das Ziel „Minimierung des Bodenverbrauchs“ sollte ergänzt werden in „Minimierung des Bodenverbrauchs im Inntal“*
- ❖ *Ausgleichsflächen sollten demzufolge möglichst nicht auch noch im ohnehin schon sehr beengten und durch etwaige Baumaßnahmen stark belasteten Inntal sein.*
- ❖ *Weiterer Punkt "Ausgleichsflächenmanagement" wäre wünschenswert. Ausgleichsflächen verbrauchen oft die identische Fläche, wenn nicht sogar noch viel mehr Fläche als die eigentliche Baumaßnahme. Daher ist dem Ausgleichsflächenmanagement höhere Bedeutung zuzusagen. Wünschenswert ist auch, dass diese möglichst Produktionsintegriert in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung eingegliedert wird. "*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Regionalforum – Amt der Tiroler Landesregierung

- ❖ *2-3: Dass unter 2-3-1 vor allem die Wohnfunktion zu verstehen ist, wurde bereits in der letzten Sitzung angesprochen. Vielleicht könnte man hier auch touristisch dominierte Siedlungsbereiche mit berücksichtigen.*
- ❖ *2-7-2: Sind die qualitativ hochwertigen Böden hinsichtlich der Summe der Bodenfunktionen oder hinsichtlich der natürlichen Bodenfruchtbarkeit zu verstehen? Dies sollte präzisiert werden.*
- ❖ *2-8-1: Bei Schafstoffimmissionen müsste als Ziel wohl eher die Minimierung des Schadstoffeintrags angeführt werden."*

Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

Indikatoren und Beurteilungsmethode

❖ Indikator 1

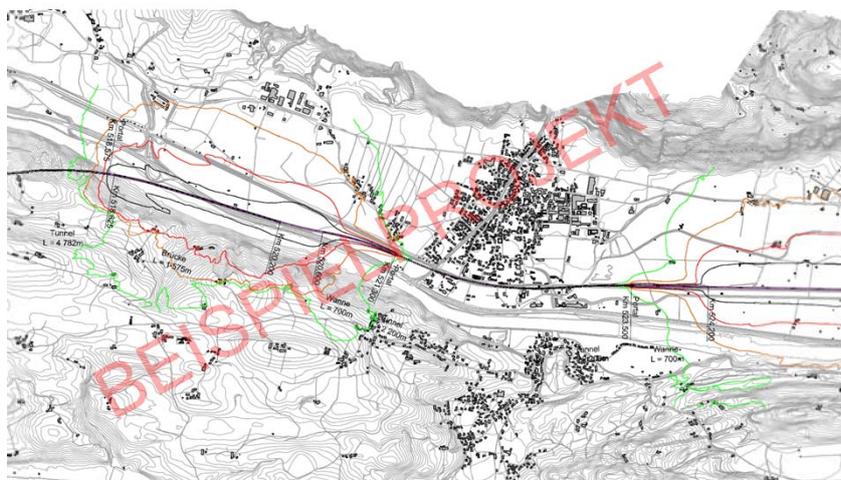
Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel $> 49\text{dB(A)}$ als Lärmindex *tags*,
unabhängig von der Widmung

❖ Indikator 2

Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel $> 45\text{dB(A)}$ als Lärmindex *nachts*,
Widmung für Wohnen

Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?



Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

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

Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**

Regionalforum

Unsere Bitte an Sie ...

- ❖ Durchsicht des Erstentwurfes der Indikatoren
- ❖ Ergänzungen bzw. Änderungen, Fragen und Unklarheiten

**Rückmeldungen bis 21. Dezember 2015 an
moderation@brennernordzulauf.eu**

Regionalforum

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog
 - Rückmeldungen
 - Aktualisierte Fassung
- ❖ Einführung in das Thema „Indikatoren“
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**
 - 28. Jänner 2016 (3. Sitzung)
 - 16. März 2016 (4. Sitzung)



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wintersemester (TKW)

