

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	25.11.2015, 19:00 – 21:00
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Brannenburg
Teilnehmer (ohne Titel)	Martin Schmid (2. Bürgermeister, Gemeinde Neubeuern) Klaus Spatzier (GR, Gemeinde Neubeuern, Naturschutz) 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, Landwirtin) Brunhilde Rothdauscher (GR, Gemeinde Raubling, Vertreterin Naturschutz) Karl Leistner (GR, Gemeinde Samerberg) Bettina Lang (GR, Gemeinde Samerberg) Susanne Müller (DB Netz AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Mario Heinrich (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Johanna Köhler (wikopreventk) Gerhard Kippes (LRA Rosenheim), als Beobachter Dieter Mini (Gemeinde Raubling), als Beobachter/Zuhörer

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

Susanne Müller, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßt die Mitglieder des Gemeindeforums Nord 2 zur zweiten Sitzung. Sie verweist auf die vorliegenden Ordner für alle TeilnehmerInnen. 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, 25.11.2015) ebenfalls 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 zugesandt werden konnten wie beispielsweise die Präsentationen. Die an die Mitglieder 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.
- Folgende Rückmeldung zum Protokoll ist vom Gemeindeforum Süd 2 eingegangen: In der Geschäftsordnung unter dem Punkt 4 (Einladung, Leitung und Protokollierung) soll ergänzt werden, dass neben dem Versand der Protokolle auch der Versand der Einladungen elektronisch erfolgen soll.
 - Diese Anregung wurde in der Geschäftsordnung unter Punkt 4 ergänzt. In der Fassung der Geschäftsordnung vom 19.11.2015, die im vorliegenden Ordner zu finden ist, ist diese Änderung bereits berücksichtigt.
- Neben den konkreten Rückmeldungen zum Protokoll gab es eine allgemeine Rückmeldung der Gemeinde Raubling. Die Gemeinde Raubling hat an die Projektleitung mehrere Fragen gerichtet.
 - Die Fragen und deren schriftlichen Beantwortung durch die Projektleitung sind ebenfalls im vorliegenden Ordner am Ende enthalten.
 - Es ist vorgesehen, zukünftige Fragen und Antworten ebenfalls 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.

- Auf Grund eines Wunsches aus dem Gemeindeforum Nord 1 soll ein eigener Termin für alle Interessierten der Foren zum Thema Mischverkehr zusammen mit einer Exkursion zur Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen in Tirol angeboten werden.

Diskussion

- Kann im gemeinsamen Planungsraum die Neubaustrecke auch unter der bestehenden Trasse gebaut werden, wie es in Österreich im Abschnitt Kundl/Radfeld -

Baumkirchen im vorgestellten Bereich Jenbach umgesetzt wurde oder müssen alle 4 Gleise parallel geführt werden?

- Wie die Gleisführung im gemeinsamen Planungsraum aussehen wird, ist noch offen. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, von Parallelführung der Gleise nebeneinander bis hin zu Unterflurtrassen, auf der zwei Gleise unterirdisch und zwei Gleise oberirdisch geführt werden. Wie die Gleise genau geführt werden, hängt von der Örtlichkeit ab.
- Wurde die alte Strecke bei der Verknüpfungsstelle Stans belassen?
 - Nein. Nach der Verlegung der Bestandsstrecke wurden die Gleisanlagen der nicht mehr notwendigen alten Strecke abgetragen.
- Ist die Trasse im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen vorwiegend im Tunnel geführt?
 - Ja, ca. 80% der Trasse liegen in Tunneln, Unterflurtrassen, Wannan und einer Galerie.
- Gibt es im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen auch eine Grundwasserproblematik? Wenn ja, wie wurde diese gelöst?
 - Ja, in diesem Abschnitt gibt es durchwegs Grundwasser. Deshalb wurden bei Trassenabschnitten, die unter dem derzeitigen Grundwasserstand liegen, z.B. dichte Grundwasserwannen oder Tunnelanlagen etc., errichtet.
- Bei den Gemeinden des Gemeindeforums Nord 2 ist die Hochwassergefahr ein Thema. Die Flächen um die Bestandsstrecke wurden auf Grund von Hochwasserereignissen schon oftmals überflutet. Spielt die Hochwassersituation im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen keine Rolle? Dringt das Wasser bei einem Hochwasserereignis in die Tunnel ein?
 - Die Problematik war hier sehr ähnlich. Beispielsweise gibt es im Bereich Jenbach einen Retentionsraum, der über den in den Inn mündenden Unterwasserkanal des TIWAG-Kraftwerkes gefüllt wird. In diesem Bereich wird die Bestandsstrecke über eine Brücke und die Neubaustrecke in einem Tunnel geführt. Der Unterwasserkanal führt zwischen beiden Strecken hindurch.
 - Der Hochwasserschutz der Neubaustrecke ist mindestens für ein hundertjährliches Hochwasserereignis (HQ₁₀₀) ausgelegt. Zur Sicherung der Tunnel und Grundwasserwannen gegen Überflutung auch bei extremen Hochwasserereignissen gibt es mobile Dammbalken, die das Eindringen des Wassers im Bedarfsfall verhindern sollen.
- Sind im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen die Haltestellen der Bestandsstrecke erhalten geblieben?
 - Die Haltestellen auf der Bestandsstrecke sind alle erhalten geblieben und weiterhin in Betrieb.
 - Durch die Bündelung der Strecke im Bereich der Verknüpfungsstelle Stans ist es zu einer Verlegung der Haltestelle Stans gekommen.
- Muss die Neubaustrecke durchgehend viergleisig ausgebaut werden? Warum reichen drei Gleise nicht aus?
 - Dreigleisige Strecken sind sehr selten. Dabei handelt es sich meistens um Strecken mit einem homogenen Verkehr, wie z.B. langsamer S-Bahnverkehr

(Freilassing – Salzburg) oder reiner Güterverkehr (Hamburg Hafen Richtung Süden). Bei einer dreigleisigen Strecke und inhomogenem Verkehr müssen die Züge sehr oft die Gleise wechseln, was die Streckenkapazität einschränkt. Auf Grund der Kapazitätsanforderungen muss die Neubaustrecke viergleisig sein. Dreigleisige Strecken eignen sich nicht für Mischverkehr, wie er auf der Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum vorgesehen ist.

- Die Verknüpfungsstelle in Stans ist auf Grund des geringen Flächenverbrauchs ein Idealbeispiel für eine Verknüpfungsstelle. Kann man generell davon ausgehen, dass auch ein Tunnel umgesetzt wird, wenn eine Verknüpfungsstelle gebaut wird?
 - Verknüpfungsstellen können unterschiedlich gestaltet werden, wobei das Wechseln von einer auf die andere Strecke ohne Kreuzung anderer Gleise möglich sein sollte. Dies kann auch über Brücken erreicht werden (Bsp. Neufahrner Nordkurve) oder die Gleise können nebeneinander geführt werden wie im österreichischen Unterinntal mit anschließender Unterführung einer der beiden Strecken. Wie eine Verknüpfungsstelle dann tatsächlich möglich ist, hängt von der konkreten Lage der Strecken (lage- und höhenmäßig) zueinander, den örtlichen Verhältnissen und den Trassierungsparametern ab.
- Ist die Verknüpfungsstelle länger, wenn sie nicht so geplant wird wie beim gezeigten Beispiel Stans mit Unterführungen der Neubaustrecke und die Gleise auch außerhalb der Verknüpfungsstelle nebeneinander verlaufen?
 - Wie lange eine Verknüpfungsstelle wird, hängt von der Lage der Strecken zu einander ab. Wenn die Gleise nebeneinander verlaufen und die Züge von ganz rechts nach ganz links wechseln müssen, kann es sein, dass die Verknüpfungsstelle länger wird.
- Muss man bei der Verknüpfungsstelle Stans zu den 880 Metern auch noch die Tunnelausfahrten hinzuzählen?
 - Ja, die Tunnelrampen sind hier nicht enthalten.
- Durch die Korridorstudie werden sich einige wichtige Grundvoraussetzungen für die weitere Planung ergeben. Es wird der Standort der Verknüpfungsstelle definiert werden, wodurch sich klärt, ob die Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim oder südlich von Raubling liegen wird. Nach dieser Festlegung kann man damit beginnen, sich Gedanken über die möglichen Trassen zu machen.
 - Ja, viele Dinge sind momentan noch offen und werden erst durch die Korridorstudie klarer definiert werden können. Die Bahnen gehen derzeit davon aus, dass die Verknüpfungsstelle deutsches Inntal südlich von Rosenheim und damit auch nördlich oder südlich von Raubling zu liegen kommen kann. Sobald die Ergebnisse der Korridorstudie vorliegen, wird der Streckenplaner mit der Planung von ersten Trassenvarianten im gemeinsamen Planungsraum beginnen.

4 Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

4.1 Rückmeldungen (Stephan Tischler)

Siehe Folien 11 bis 16 der beiliegenden Präsentation.

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 definieren zu können.

Rückmeldungen der Gemeinde Neubeuern

- Erforderliche Flächenbedarfe der Varianten aufnehmen und darstellen:
 - Der temporäre (Bauzeit) wie auch der permanente Flächenbedarf wird je nach Themenstellung durch mehrere Kriterien erfasst, beispielsweise im Teilkriterium „Boden“ getrennt nach Bodentypen.
- Retentionsflächen-Erhaltung bei Starkregen hat auch Auswirkungen auf Siedlungen flussabwärts
- Hochwasserführung des Inns muss berücksichtigt werden:
 - Beide Punkte werden durch das Teilkriterium „Oberflächenwasser“ abgebildet. Die schadlose Hochwasserableitung muss bei jeder Trassenvariante jedenfalls sichergestellt sein.
- Wasserschutzgebiete sind zu umgehen:
 - Im Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ wird u.a. auch dieser Aspekt berücksichtigt.
- Belange des Tourismus sind bei Planung und Ausführung zu berücksichtigen:
 - Für den Tourismus gibt es kein eigenständiges Kriterium, die touristischen Aspekte sind jedoch in mehreren Kriterien direkt bzw. indirekt berücksichtigt. Die mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird im Hauptkriterium „Landschaft“ abgebildet, die Betroffenheit touristischer Einrichtungen wie Wander- und Radwege im Teilkriterium „Freizeit und Erholung“ und der Flächenverbrauch im Hauptkriterium „Mensch-Raumnutzungen“.
- Landschaftsschutzgebiet wurde vor 3 Jahren geschaffen und ist vorrangig zu berücksichtigen.
- Berücksichtigung von FFH-Gebieten in der Planung und Ausführung:
 - Diese beiden Hinweise sind vor allem für die Streckenplanung von Relevanz. Im Kriterienkatalog wird das Thema Schutzgebiete unter dem gleichnamigen Teilkriterium abgebildet.
- Höhenlage von Neubeuern ist bei Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen:
 - Bei den Lärmberechnungen wird die Höhenlage berücksichtigt.
- Das einmalige Landschaftsbild und der Kulturraum des Inntals müssen berücksichtigt und erhalten werden:
 - Es gibt ein eigenes Hauptkriterium „Landschaft“ mit dem „Teilkriterium Landschaftsbild“, das im Fachbereich „Raum und Umwelt“ angesiedelt ist.
- Der bestehende Hochwasserschutz von Neubeuern darf nicht (z.B. durch Dämme) zerstört werden. (Besondere geographische Lage von Neubeuern):
 - Dieser Aspekt wird im Teilkriterium Oberflächenwasser berücksichtigt.

Rückmeldungen der Gemeinde Samerberg

- Bitte beachten Sie die besondere topografische Lage der Gemeinde Samerberg, die sich auf einem Hochtal zwischen 700 und 1500 Metern befindet. Unser Gemeindegebiet wäre von einer möglichen Trasse offenbar nur betroffen, wenn sich eine Tunnellösung durch unser Gebiet ergeben würde. Dass diese Lösung von uns kritisch gesehen werden muss, ergibt sich daraus, dass nicht nur unsere Trinkwasserversorgung, sondern auch die Trinkwasserversorgung der Nachbargemeinden Rohrdorf und Nußdorf aus Quellgebieten und unterirdischem Grundwasservorkommen, die durch unterirdische Baumaßnahmen und einen möglichen Tunnelbetrieb gefährdet wären, gespeist wird. Diese Bereiche müssen als sogenannte "Tabuzonen" angesehen werden.
 - Die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung wird im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt. Im Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ wird auf die verschiedenen Wassernutzungen, und hier vor allem für die Trinkwasserversorgung, eingegangen.
- Zusammenstellung von 12 Seiten mit Hinweisen zu jedem einzelnen Teilkriterium: Diese enthält Hinweise auf jene besonderen Umstände, Bereiche usw. die in der Gemeinde Samerberg vorliegen sowohl bei der Trassenentwicklung als auch der Trassenbewertung berücksichtigt werden sollen. Sie enthält weiters Hinweise auf mögliche Indikatoren, mit denen die Zielerfüllung bewertet werden kann.
 - Diese Hinweise werden bei der nächsten Sitzung im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Indikatoren behandelt.

Rückmeldungen von Dieter Mini, Gemeinde Raubling

- zu Punkt 2.2.1 Beachtung der zulässigen Lärmrichtwerte (evtl. Lärmkontingent)
 - Lärmkontingente werden in anderen Bereichen (z.B. im Rahmen der Anwendung der TA Lärm im Genehmigungsverfahren von Anlagen) angewendet. Im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr gibt es keine Lärmkontingente und auch keine gesetzlichen Lärmrichtwerte. Deshalb wird es für die Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum auch keine Lärmkontingente geben.
 - Im Trassenauswahlverfahren wird man mit dem Betriebsprogramm des Bemessungsfalls, die Lärmsituation im Freiraum und Wohnumfeld entlang der Trasse berechnen. Dabei wird man sowohl die Flächen an der Bestands- als auch an der Neubaustrecke beurteilen. Dadurch wird auch die Verkehrsverlagerung von der Bestands- auf die Neubaustrecke und die dadurch geänderte Lärmbelastung abgebildet.
- zu Punkt 2.3.1 Abstandsgrenzen zu bestehenden Siedlungen
 - Auf die Rückfrage, was hier konkret gemeint sei, wird auf den bei der Errichtung von Windrädern vorgeschriebenen Mindestabstand, der zum Siedlungsgebiet eingehalten werden muss, verwiesen.
 - Grundsätzlich gibt es keine gesetzlichen Vorgaben bezüglich des Mindestabstands von Bahnstrecken zum Siedlungsgebiet. Allerdings kann es aufgrund gesetzlicher Grenzwerte in einzelnen Themenbereichen erforderlich sein, die

Bahnstrecke mit einem Mindestabstand zu bestehenden Siedlungen aber auch zu Schutzgebieten zu trassieren. Würde die Bahnstrecke zu nahe am betreffenden Bereich vorbeiführen, könnten die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Im Zuge der Beurteilung der Trassenvarianten wird beispielsweise im Teilkriterium „Siedlung (Wohnen)“ dieser Aspekt durch das Hinzufügen eines Pufferstreifens links und rechts der Trasse berücksichtigt.

Diskussion

- Der Autobahnlärm sollte im Kriterienkatalog als Vorbelastung auch berücksichtigt werden.
 - Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens werden verschiedene Trassenvarianten relativ zu einander verglichen und beurteilt. Der Verkehrslärm, den die Autobahn verursacht, ist bei allen Varianten der gleiche, somit für den Vergleich der einzelnen Trassen untereinander nicht relevant und wird daher bei der Trassenbewertung nicht berücksichtigt.
- Die Gemeinde Raubling ist durch die beiden Autobahnen A93 und A8 einer besonderen Lärmvorbelastung ausgesetzt. Diese muss berücksichtigt werden.
 - Diese Vorbelastung wird bei der Beurteilung der Trassenvarianten nicht berücksichtigt werden, da sie bei allen Trassenvarianten gleich ist. Es wird nur die Lärmbelastung durch die Bestands- und Neubaustrecke herangezogen.
 - Die Lärmvorbelastung und die zusätzliche Lärmbelastung werden in den späteren Genehmigungsverfahren (Planfeststellung bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung) entsprechend behandelt.
- Bereits im Trassenauswahlverfahren sind technische Maßnahmen, die sich auf den Lärm auswirken von Bedeutung, oder?
 - Ja, technische Maßnahmen (wie z.B. Tunnel), die sich auf den Lärm auswirken, werden im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.
- Ob die Bahn einen Tunnel vorsieht oder nicht, ist für die Gemeinde Raubling sehr wichtig.
 - Im Trassenauswahlverfahren werden alle möglichen Trassenvarianten in einem ersten Schritt untersucht. Von allen Gemeinden können auch noch weitere Trassenvorschläge und selbstverständlich auch Tunnelvarianten eingebracht werden. Einzige Voraussetzung für die Trassenvarianten ist, dass sie technisch machbar sind. Alle machbaren Varianten werden untersucht und dann anhand des Kriterienkataloges verglichen. Am Ende wird eine Trassenvariante zur Auswahl empfohlen, die den Kriterienkatalog gesamthaft am besten erfüllt.

4.2 Aktualisierte Fassung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 17 bis 18 der beiliegenden Präsentation und Kriterienkatalog.

Es werden die Änderungen im Kriterienkatalog auf Basis aller bisherigen Rückmeldungen erläutert.

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

Siehe Folien 19 bis 23 der beiliegenden Präsentation.

Indikatoren sind Messgrößen zur Beurteilung der Zielerfüllung, wobei diese Beurteilung entweder qualitativ oder quantitativ erfolgen kann. Das vorgestellte Beispiel bezieht sich auf die quantitative Beurteilung beim Teilkriterium „Lärm“.

Diskussion

- Wenn der energieäquivalente Dauerschallpegel als Indikator für das Teilkriterium „Lärm“ bereits feststeht, warum beschreibt man dann das Ziel nicht als „Erreichbarkeit des Zielwertes“ sondern als „Minimierung der Beeinträchtigung“?
 - Bei der Beurteilung der Trassenvarianten werden hier die Flächen, die tagsüber mit einem Lärmindex von > 49 dB(A) unabhängig von der Widmung und nachts mit einem Lärmindex von > 45dB(A) für Siedlungsgebiet (Wohnen) belastet sind, betrachtet. Beide Lärmindices haben mit den Grenzwerten, die im Genehmigungsverfahren einzuhalten sind, nichts zu tun, sondern dienen lediglich zum Vergleich der Varianten bei diesem Teilkriterium. Ein Ergebnis kann beispielhaft sein, dass die Trassenvariante X über die höchste Fläche und die Variante Y über die kleinste beschallte Fläche verfügt. Eine Trassenvariante mit null wird es aber nicht geben.
- Neben der neuen Bahntrasse gibt es in der Region noch ein weiteres Großprojekt, den Autobahnausbau. Was passiert, wenn es zu Überschneidungen der beiden Vorhaben in der Bauphase kommt, wodurch doppelt so viel Lärm entsteht und Platz für Aushub bzw. Schotter für den Bau benötigt wird?
 - Die Planungsstände liegen sehr weit auseinander. Der Ausbau der A8 befindet sich schon in der Phase Planfeststellungsverfahren. Das gegenständliche Trassenauswahlverfahren für die Neubaustrecke der Bahn befindet sich gerade in der Anfangsphase. Die Trassenempfehlung wird nach heutigem Stand voraussichtlich Ende 2018 vorliegen, erst danach beginnen die Planungen für die Genehmigungsverfahren. Eine Überschneidung in der Umsetzung ist damit praktisch ausgeschlossen.
 - Wenn der Ausbau der Autobahn A8 jetzt abgeschätzt 10 Jahre lang dauert, dann werden die Gemeinden danach - ebenfalls abgeschätzt - weitere 10 Jahre haben, bevor die Neubaustrecke gebaut wird.
- Wie wird die bestehende Lärmsituation mit der künftigen Lärmbelastung durch die Neubaustrecke berechnet? In welchem Verhältnis?
 - Im Trassenauswahlverfahren werden die Lärmbelastungen beider Strecken - Bestand und Neubau - herangezogen. Bei beiden Strecken werden die Flächen mit den angeführten Lärmindices (berechnet als energieäquivalente Dauerschallpegel) erhoben.

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 an die Adresse moderation@brennernordzulauf.eu bis 21. Dezember 2015 zu geben.

Diskussion

- Was ist genau unter der „Hausaufgabe“ mit den Indikatoren zu verstehen?
 - Die TeilnehmerInnen des Forums sollen sich die rechte Spalte des Kriterienkatalogs, Stand 25.11.2015, durchschauen und überlegen ob hier noch Ergänzungen, Änderungen nötig sind.
- Gibt es aus Sicht der Gemeinden Tabuzonen (Bsp. Trinkwasserschutzgebiet Samerberg)?
 - Der Streckenplaner geht bei seiner ersten Erhebung auf alle Gemeinden zu und wird Informationen zu hochsensiblen bis weniger sensiblen Bereichen im Gemeindegebiet einholen. Im Zusammenhang mit dieser Abfrage müssen Gebiete wie Trinkwasserschutzgebiete von den Gemeinden bekanntgegeben werden.
 - Ob ein hochsensibler Bereich wie z. B ein Trinkwasserschutzgebiet dann unterfahren werden könnte, muss in einem nächsten Schritt geologisch untersucht werden. Dabei stellt sich jedoch auch die Frage, ob diese Unterfahrung bautechnisch machbar ist. Ob ein Gebiet eine Tabuzone wird oder nicht, hängt nicht alleine von der Sensibilität sondern u. a. von der technischen Machbarkeit der konkreten Streckenführung in diesem Bereich ab.
 - Ein Friedhof ist z.B. eine klassische Tabuzone und wird nicht von einer Bahntrasse durchquert.

Termine

- 20.01.2016, 18 Uhr, Gemeinde Samerberg, Feuerwehrhaus Törwang
- 14.03.2016, 19 Uhr, Gemeinde Raubling, Rathaus

7 Abschluss

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

Zusammengestellt am 25.11.2015

Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 25.11.2015
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog, Version 07 Stand 25.11.2015






GEMEINDEFORUM NORD2
25.11.2015, SITZUNGSSAAL GEMEINDE BRANNENBURG



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wirtshaus (TKW)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Gemeindeforum Nord2

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

■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wirtshaus (TKW)


2

Gemeindeforum Nord2

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

Gemeindeforum Nord2

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

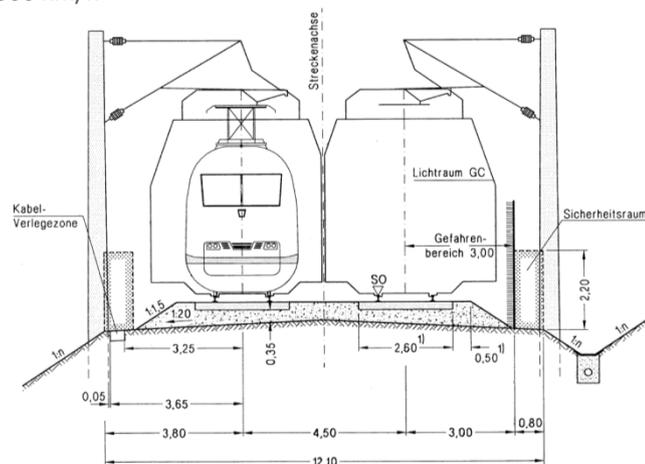
Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum

- ❖ 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

Raum für Verstärkungslentung
Einbaubereich für das Oberleitungskettenwerk
Regelbereich bei Oberleitung
Bautechnischer Nutzraum
Grundlinie nach EBO
Lichtstrahlprofil GC
Raum für Einbauten
Raum für Kabelverlegung

2.20 7.40 2.20

■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaregionales Verkehrsnetz (TRAV) 7

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Allgemeine Informationen

Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel

Katzenbergtunnel - Südportal

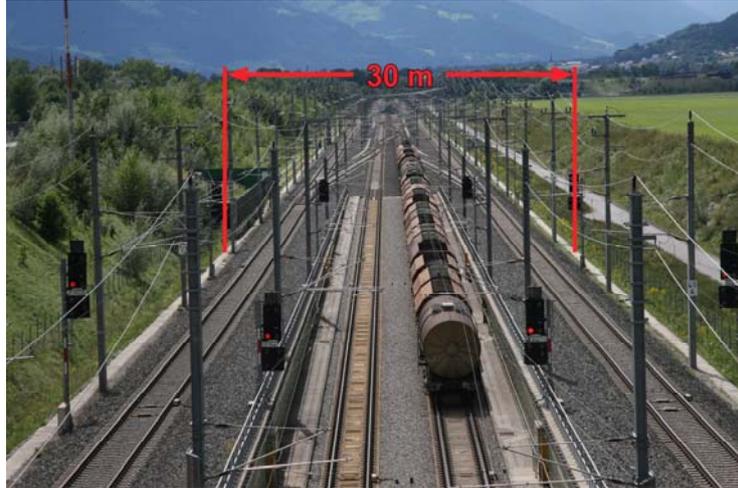
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaregionales Verkehrsnetz (TRAV) 8

Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Gemeindeforum Nord2

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 Nord 2 - Gemeinde Neubeuern (1/2)

- ❖ *Erforderliche Flächenbedarfe der Varianten aufnehmen und darstellen*
- ❖ *Retentionsflächen Erhaltung bei Starkregen hat auch Auswirkungen auf Siedlungen Flussabwärts.*
- ❖ *Hochwasserführung des Inns muss berücksichtigt werden*
- ❖ *Wasserschutzgebiete sind zu umgehen*
- ❖ *Belange des Tourismus sind zu berücksichtigen bei Planung und Ausführung*
- ❖ *Landschaftsschutzgebiet wurde vor 3 Jahren geschaffen und ist vorrangig zu berücksichtigen*
- ❖ *Berücksichtigung von FFH Gebieten in der Planung und Ausführung*
- ❖ *Höhenlage von Neubeuern ist bei Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Nord 2 - Gemeinde Neubeuern (2/2)

- ❖ *Das einmalige Landschaftsbild und der Kulturraum des Inntals müssen berücksichtigt und erhalten werden*
- ❖ *Der bestehende Hochwasserschutz von Neubeuern darf nicht (z.B. durch Dämme) zerstört werden. (Besondere geographische Lage von Neubeuern)*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Nord 2 - Gemeinde Samerberg, Georg Huber (1/2)

- ❖ *Bitte beachten Sie die besondere topografische Lage der Gemeinde Samerberg, die sich auf einem Hochtal zwischen 700 Metern und 1500 Metern befindet. Unser Gemeindegebiet wäre von einer möglichen Trasse offenbar nur betroffen, wenn sich eine Tunnellösung durch unser Gebiet ergeben würde. Dass diese Lösung von uns kritisch gesehen muss, ergibt sich daraus, dass nicht nur unsere Trinkwasserversorgung, sondern auch die Trinkwasserversorgung der Nachbargemeinden Rohrdorf und Nußdorf aus Quellgebieten und unterirdischem Grundwasservorkommen, die durch unterirdische Baumaßnahmen und einen möglichen Tunnelbetrieb gefährdet wären, gespeist wird. Diese Bereiche müssen als sogenannte "Tabuzonen" angesehen werden.*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Nord 2 - Gemeinde Samerberg, Georg Huber (2/2)

Zusammenstellung von 12 Seiten mit Hinweisen zu jedem einzelnen Teilkriterium:

- ❖ *Hinweise auf jene besonderen Umstände, Bereiche usw. die in der Gemeinde Samerberg vorliegen sowohl bei der Trassenentwicklung als auch der Trassenbewertung berücksichtigt werden sollen*
- ❖ *Hinweise auf mögliche Indikatoren mit denen die Zielerfüllung bewertet werden kann*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Nord 2 - Dieter Mini (Gemeinde Raubling)

- ❖ *zu Punkt 2.2.1 Beachtung der zulässigen Lärmrichtwerte (evtl. Lärmkontingent)*
- ❖ *zu Punkt 2.3.1 Abstandsgrenzen zu bestehenden Siedlungen*

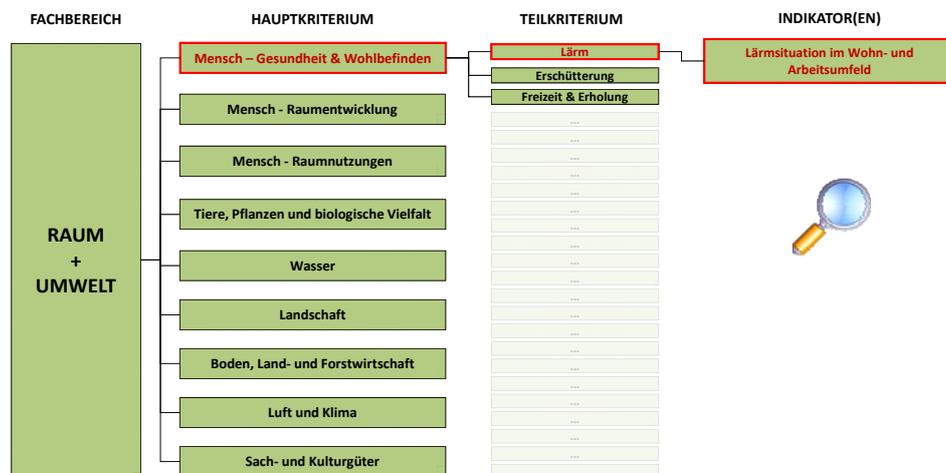
Gemeindeforum Nord2

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

Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?



Einführung in das Thema „Indikatoren“

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

Indikatoren und Beurteilungsmethode

❖ Indikator 1

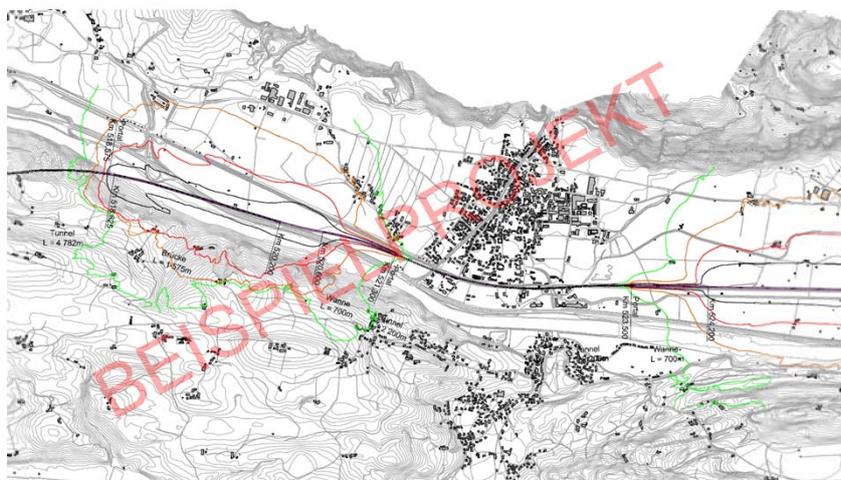
Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel $> 49\text{dB(A)}$ als Lärmindex *tags*,
unabhängig von der Widmung

❖ 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

Gemeindeforum Nord2

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**

Gemeindeforum Nord2

Unsere Bitte an Sie ...

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

Rückmeldungen bis 17. Dezember 2015 an
moderation@brennernordzulauf.eu

Gemeindeforum Nord2

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**
 - 20. Jänner 2016 (3. Sitzung)
 - 14. März 2016 (4. Sitzung)



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Winterbetrieb (TKW)

