

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	Gemeindeforum Nord 1
Datum und Uhrzeit:	12.10.2015, 15:00 – 17:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>Matthias Jokisch (1. Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Gottfried Brandner (GR, Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Andreas Schwaiger (GR, Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Klaus Vogt (GR, Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Franz Estner (GR, Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Stefan Lederwascher (1. Bürgermeister, Gemeinde Flintsbach)</p> <p>Michael Rusp (GR und Mitglied BUND, Gemeinde Flintsbach)</p> <p>Rudolf Birkingner (GR, Gemeinde Flintsbach)</p> <p>Winfried Niebler (INNTAL Gemeinschaft e.V., Flintsbach)</p> <p>Sepp Oberauer (1. Bürgermeister, Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Susanne Grandauer (2. Bürgermeisterin und Vertreterin Toursimus, Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Balthasar Kogler (Ortsvorsteher Bauernverband, Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Georg Dettendorfer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Josef Reisinger (GR und Vertreter BUND u. INNTAL Gemeinschaft e.V., Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Susanne Müller (DB Netz AG)</p> <p>Michael-Ernst Schmidt (DB AG)</p> <p>Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Stephan Tischler (ETW)</p> <p>Horst Wessiak (ETW)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p> <p>Johanna Köhler (wikopreventk)</p> <p>Franz Zagler (LRA Rosenheim) , als Beobachter</p>

Agenda:

1. Begrüßung und Kennenlernen
2. Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Vereinbarung der Geschäftsordnung Gemeindeforum
4. Nominierung der Vertreter im Regionalforum
5. Erstentwurf Kriterienkatalog
6. Termine

1 Begrüßung und Einleitung

Matthias Jokisch, 1. Bürgermeister der Gemeinde Brannenburg und Susanne Müller, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Nord 1. Anschließend stellen sich alle TeilnehmerInnen persönlich vor.

2 Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 3-22 der beiliegenden PowerPoint-Präsentation.

Diskussion

- Warum braucht es überhaupt einen Ausbau der bestehenden Strecke? An welcher Stelle ist die TEN1-Strecke (z.B. in Italien) viergleisig?
 - Ministerien und Bahngesellschaften gehen davon aus, dass der Verkehr mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels ansteigen wird. ÖBB und DB haben von der Politik in Österreich und Deutschland 2012 den Auftrag für die Planung einer Neubaustrecke des Brenner-Nordzulaufes, zwischen dem DB-Netz und der Verknüpfungsstelle Schafotenau, erhalten.
 - Im Abschnitt des Brenner Basistunnels gibt es nach Fertigstellung des Tunnels insgesamt vier Gleise, wobei zwei Gleise im Tunnel verlaufen und die zwei Bestandsgleise weiterhin über den Brennerpass gehen.
 - In den Gremien der Bürgerbeteiligung kann die politische Entscheidung über die Notwendigkeit der Strecke nicht gefällt werden. Dieses Gremium befasst sich damit, wie eine Trassenführung aussehen kann, wenn eine Neubaustrecke kommt.
- Wo soll es denn überhaupt zu Engpässen kommen?
 - Laut einer Machbarkeitsstudie kommt es im Inntal zu Engpässen und zwar genau im gemeinsamen Planungsraum. Es geht daher darum Kapazitäten zu schaffen.
- Welche Zugzahlen gibt es für die Neubaustrecke?
 - Die genaue Angabe der Züge, die zukünftig auf der Neubaustrecke fahren werden, gibt es noch nicht. Die Zahlen für die Neubaustrecke stützen sich auf Prognosen, die sich zukünftig noch ändern können bzw. werden. Es lassen sich nur genaue Angaben über die Bestandstrecke machen.
 - Derzeit passieren täglich im Schnitt 180 Züge die Grenze (Kiefersfelden) in beiden Richtungen zusammen.
 - Prognosen aus der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung 2010 sehen 302 Züge im Jahr 2025 vor. Der Brenner Basistunnel und die Bestandsstrecke über den Brennerpass sind für einen Auslegungsfall von insgesamt 400 Zügen pro Tag ausgelegt. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Auslegungsfall von 484 Zügen pro Tag an der Grenze in Kiefersfelden, dem keine zeitliche Prognose zugrunde liegt. Die Entwicklung der Verkehrsströme verändert sich in den nächsten Jahren und die aktuelle Bedarfsplanüberprüfung ist für den Zeit-

- raum dieses Projektes viel zu kurz (zu veranschlagender Zeitbedarf für eine mögliche Umsetzung ca. 20-25 Jahre).
- Dem Trassenauswahlverfahren wird eine Bemessungsgröße von 400 Zügen/Tag zu Grunde gelegt; diese basiert auf der Fortschreibung der Prognose 2025 mit einer durchschnittlichen Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040/2045.
 - Die genauen Zugzahlen bzw. das Betriebsprogramm für die Strecke werden voraussichtlich im Sommer 2016 vorliegen. Wenn die Zahlen vorliegen, wird die Projektleitung selbstverständlich darüber informieren.
 - Warum geht es bei der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal auch um die Achse Zürich-Innsbruck-Salzburg-Wien? Aktuell wird dieser Verkehr doch über Wörgl geführt? Wozu braucht es die Korridorstudie?
 - Es gibt zwei Überlegungen bezüglich der Korridorstudie:
 - Aktuell wird der gesamte Nord-Süd-Güterverkehr über München geführt. Es gibt jedoch Überlegungen diese Streckenführung zukünftig eventuell zu verändern und den Güterverkehr z.B. von Rosenheim nach Mühldorf oder über Freilassing weiter Richtung Norden zu leiten; dies ist besonders abhängig von Entscheidungen im Bundesverkehrswegeplan 2015, der nächstes Jahr verabschiedet werden soll.
 - Der ÖBB-Verkehr Zürich-Wien fährt grundsätzlich nicht über Wörgl-Schwarzach/St. Veit sondern bereits jetzt über den Korridor Kufstein-Salzburg. Im Vertrag von Rosenheim vom 15. Juni 2012 wurde vereinbart, dass bei diesem Ausbau auch Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet berücksichtigt werden sollen. Das Ziel von DB/ÖBB ist, auf der Strecke Innsbruck-Salzburg eine Fahrtzeitverkürzung (von ca.15 Minuten) zu erwirken. Um diese zu ermöglichen werden alle diesbezüglich möglichen Streckenführungen angeschaut, u.a. auch eine neue Strecke von der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal nach Osten.
 - Wird Rosenheim zukünftig umfahren?
 - Im Rahmen der Korridorstudie soll die grobe Machbarkeit unterschiedlicher Korridore im Raum Rosenheim überprüft werden. Dabei geht es um die generelle Frage, wie eine Trassenführung der Neubaustrecke überhaupt möglich ist (z.B. geologische Randbedingungen). Genauere Festlegungen werden erst in einem nächsten Planungsschritt untersucht. Aus diesem Grund kann die Frage zum aktuellen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.
 - Könnte man das Bayerische Chemiedreieck durch die weitere Trassenführung nördlich der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal besser an das Bahnnetz anbinden?
 - Dieses Gremium befasst sich mit der Trassenführung im gemeinsamen Planungsraum (südlich der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal bis zur Verknüpfungsstelle Schaftebau). Mit dem erweiterten Planungsraum beschäftigen wir uns erst in einem nächsten Planungsschritt.

- Was ist Aufgabe dieser zusätzlichen Neubaustrecke? Welche Verkehre nutzen zukünftig diese Neubaustrecke (schneller Personenverkehr, Güterverkehr)? Die Nutzung ist ja ausschlaggebend für den Streckenverlauf, z.B. auf Grund der erforderlichen Kurvenradien.
 - Eine genaue Angabe zum Zugmix kann man zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht machen, da das zukünftige Betriebsprogramm der Neubaustrecke noch nicht fixiert ist. Bei der Neubaustrecke handelt es sich aber jedenfalls um eine Mischverkehrsstrecke auf der vorwiegend Güterverkehr (höherer Anteil) und schneller Personenverkehr (geringerer Anteil) fahren werden.
 - Warum treffen wir uns in diesem Gremium dann nicht in einem halben Jahr wieder, wenn diese Zahlen vorliegen?
 - In der ersten Phase werden die Bedürfnisse in Zusammenhang mit der Trassenführung der Neubaustrecke gemeinsam erhoben und auch die technischen Rahmenbedingungen, was die Strecke können muss, festgelegt.
 - Daraus werden die Zielvorgaben für die Trassenvarianten in Form eines Kriterienkataloges gemeinsam erarbeitet.
- Gibt es überhaupt Mischverkehrsstrecken (Güterverkehr und schneller Personenverkehr) in Deutschland/Österreich?
 - In Österreich gibt es viele dieser Strecken, z.B. im Tiroler Unterinntal hinter der Grenze zwischen Kundl und Baumkirchen. Bei diesen Strecken geht es darum ein System aus Verknüpfungsstellen und Überholmöglichkeiten so zu entwickeln, dass beide Verkehre damit gut abgewickelt werden können.
 - Beim nächsten Treffen kann dieses Beispiel einer Mischverkehrstrecke zwischen Kundl und Innsbruck vorgestellt werden bzw. können auch Mischverkehrsstrecken im DB-Netz beim nächsten Treffen vorgestellt werden.
- Von welchen Zugzahlen geht man generell aus? Von Medien und unterschiedlichen Fraktionen werden Zahlen in den Raum gestellt, die sich stark unterscheiden. Von welcher Zahlenbasis geht man aus, welche stimmt? Da sich die Mitglieder dieses Gremiums auch als Multiplikatoren verstehen, ist diese Zahlenbasis von großer Bedeutung.
 - Derzeit passieren täglich im Schnitt 180 Züge in beiden Richtungen zusammen pro Tag die Grenze bei Kiefersfelden. Vor der Wirtschaftskrise waren es um die 220 bis 230 Züge pro Tag. Die Kapazitätsgrenze der unveränderten Strecke mit dem aktuellen Zugmix liegt bei 250-260 Zügen pro Tag. Prognosen aus der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung 2010 sehen 302 Züge im Jahr 2025 vor. Der Auslegungsfall des Brenner Basistunnels mit der Bestandstrecke über den Brenner sieht 400 Züge pro Tag vor, was einen rechnerischen Wert – ohne zeitliche Prognose – von 484 Zügen an der Grenze in Kiefersfelden ergibt.
 - Eine Diskussion über die verschiedenen Prognosen und die Frage, ob es den Ausbau der Strecke wirklich braucht, ist in diesem Gremium nicht zielführend, da die Entscheidungsmacht über diese Themen nicht gegeben ist. Jedoch kann man sich in dieser Runde die beste Trasse überlegen und

deren Festlegung mitgestalten, für den Fall, dass der Ausbau wirklich umgesetzt wird. Dann gibt es als Grundlage für die nächsten Schritte das Projekt einer gemeinsam entwickelten Trasse.

- Welche Pläne gibt es von Seiten der Bahngesellschaften für LKW-Verladestationen für den Brenner Basistunnel?
 - In Österreich gibt es je eine Verladestelle in Wörgl und in Hall in Tirol. Weitere Verladeterminals werden sicher mitgeplant werden.
- Es bleibt die Frage offen, ob der Neubau wirklich kommt, da es noch andere Verkehrsentwicklungen auf den Nord-Süd-Achsen gibt (Gotthardachse; Ausbau Suezkanal, etc.) Ein weiterer wichtiger Punkt bei dieser Frage ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser Strecke, das dann berechnet werden muss. Wenn dieser Wert bei der empfohlenen Trasse unter 1 liegt, wird das Projekt in Deutschland nicht umgesetzt werden.

3 Vereinbarung der Geschäftsordnung (Horst Wessiak)

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

Änderungen in der Geschäftsordnung

In der konstituierenden Sitzung des GF Süd 2 wurden gegenüber der vorliegenden Fassung der Geschäftsordnung folgende Änderungen vereinbart:

- Bei der Anzahl der ins Regionalforum entsandten Vertreter je Gemeindeforum war es den dort anwesenden Bürgermeistern wichtig, dass alle Bürgermeister im Regionalforum vertreten sind. Es wurde jedoch die Möglichkeit vorgesehen, dass das einzelne Gemeindeforum die Anzahl der nominierten Bürgermeister reduzieren kann, wenn Gemeinden von den Trassenüberlegungen nicht mehr betroffen sind. Eine durchgängige Anwesenheit der Bürgermeister bei den Regionalforumssitzungen ist erwünscht.
- Bei der Sitzung des Gemeindeforums Süd 2 wurde auch eine Ergänzung bezüglich der Art des Versandes bei der Rückmeldungsfrist von 14 Tagen zum Protokoll eingebracht. Der Versand wurde als elektronischer Versand (per E-Mail) genauer beschrieben, da die Rückmeldungsfrist bei einem Postversand als zu kurz angesehen wurde.

Diskussion

- Dürfen die Protokolle und Unterlagen auch an GemeinderätInnen und Interessierte weitergegeben werden?
 - Bei den Protokollen handelt es sich um Ergebnisprotokolle, die nach der Freigabe des Gemeindeforums gemeinsam mit den Präsentationen auf die Internetseite des Projektes gestellt werden und somit auch der Öffentlichkeit im Sinne der Transparenz des Projektes zugänglich sind.
- Grundlage des Prozesses ist der Rosenheimer Vertrag vom 15. Juni 2012. Dieser besagt, dass man über ein drittes und viertes Gleis „nachdenkt“. Daher gibt es den Wunsch, die Umsetzung der viergleisigen Strecke nach außen noch nicht als Fixum zu kommunizieren.

- Der Vertrag von Rosenheim besagt sehr genau, dass im Zuge der Planungen Variantenuntersuchungen für ein drittes und viertes Gleis durchzuführen sind. Aus dieser Definition ist ja auch der Auftrag für dieses Projekt entstanden.
- Es geht in erster Linie darum eine Trasse zu entwickeln, für den Fall, dass sie, falls politisch gewünscht und durch Prognosen gefordert, umgesetzt werden kann („Vorratsplanung“).

Konsens im Gremium: Die Geschäftsordnung in ihrer aktuellen Fassung inklusive der Änderungen aus der Sitzung des Gemeindeforums Süd 2 wird vereinbart. Das finale Dokument wird mit dem Protokoll ausgeschickt.

4 Nominierung der Vertreter im Regionalforum

Alle drei Bürgermeister des Gemeindeforums Nord 1 werden im Regionalforum vertreten sein.

5 Erstentwurf Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

Siehe Folien 25-30 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: moderation@brennernordzulauf.eu bis 10. November 2015 geben. Bitte auch eine Rückmeldung geben, wenn der Kriterienkatalog aus Sicht des Teilnehmers nicht geändert werden soll.

Diskussion

- Wie sind Trassenauswahlverfahren in Österreich abgelaufen? Waren dort die Kosten das wichtigste Kriterium, gerade in Bezug auf die Tunnelvarianten?
 - ETW hat mehrere Trassenauswahlverfahren betreut. Unter anderem das Trassenauswahlverfahren im österreichischen Inntal zwischen Kundl und Schafotenau. Der vorliegende Erstentwurf des Kriterienkataloges lehnt sich an diesem an, wurde jedoch erweitert, da es sich beim Verfahren im gemeinsamen Planungsraum um ein grenzüberschreitendes Vorhaben handelt, bei dem die Bedingungen der zwei unterschiedlichen UVP-Gesetze in Deutschland und Österreich zu berücksichtigen sind. Ein weiteres Beispiel ist ein ähnliches Verfahren im Zuge der Trassierung des Semmering-Basistunnels (ca. 30 km lang), der seit 2012 in Bau ist.

- Bei der Ergebnistabelle der Varianten-Bewertung auf der Folie 29 ist die Gewichtung noch nicht inkludiert?
 - Nein, die Gewichtung ist bei dieser Abbildung noch nicht einbezogen.
 - Sind bei dieser Abbildung die möglichen Varianten mit N gekennzeichnet?
 - Ja. Die Empfehlung nach Abgleich der Varianten mit den Gewichtungen war die Variante N1g. Der Trassenempfehlungsprozess wurde 2009 abgeschlossen. Der Vorteil dieser Planung ist, dass die dabei betroffenen Gemeinden wissen, wenn das Projekt kommt, wo die Trasse ungefähr hinkommt und dass der dazu erforderliche Raum möglichst freigehalten werden kann.
- Wie ist das Gewichtungsverfahren? Ist die Gewichtung „Hausaufgabe“ der Mitglieder?
 - Die Gewichtung kommt später im Prozess in der 3. Runde der Gemeindeforen und wird dann nochmals genauer erläutert. Daher ist sie keine „Hausaufgabe“ der heutigen Sitzung.
 - Das genaue Verfahren muss erst festgelegt werden. Die Frage, ob alle Mitglieder alle Kriterien gewichten oder z.B. die Gemeinden ausschließlich den Block „Mensch und Umwelt“ und die Bahngesellschaften ausschließlich den Block „Verkehr und Technik“ gewichten, ist noch offen.
- Kosten sind eines der wichtigsten Themen, deswegen müssen wir sie doch genau bewerten, oder?
 - Man muss die Kosten nicht hinter Punkten des Bewertungsschemas verstecken, sondern man kann die Kosten auch nicht bewerten und einfach bei jeder Variante gesondert die genaue Summe in Euro anführen. Diese Vorgehensweise ist sehr transparent, da sich die Gemeindebürger/Steuerzahler somit ein klares Bild machen können
 - Es stellt sich die Frage, ob es nicht darum gehen sollte, die optimale Trasse auszuarbeiten, unabhängig von den Kosten.

6 Termine

- 25.11.2015, 16 Uhr, Gemeinde Brannenburg
- 25.01.2016, 16 Uhr, Gemeinde Brannenburg

7 Abschluss

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

Zusammengestellt am 12.10.2015
Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 12.10.2015

- Anwesenheitsliste
- Geschäftsordnung: Stand 14.10.2015






GEMEINDEFORUM NORD1
12.10.2015, SITZUNGSSAL GEMEINDE BRANNENBURG



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Verstärkter Ausschuss für Qualität und Kundenzufriedenheit
www.netze.at, www.oebb.at

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum Nord1

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Kennenlernen
- ❖ Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Nominierung der Vertreter im Regionalforum
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ Weitere Termine

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 1. SITZUNG 12.10.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Verstärkter Ausschuss für Qualität und Kundenzufriedenheit
www.netze.at, www.oebb.at

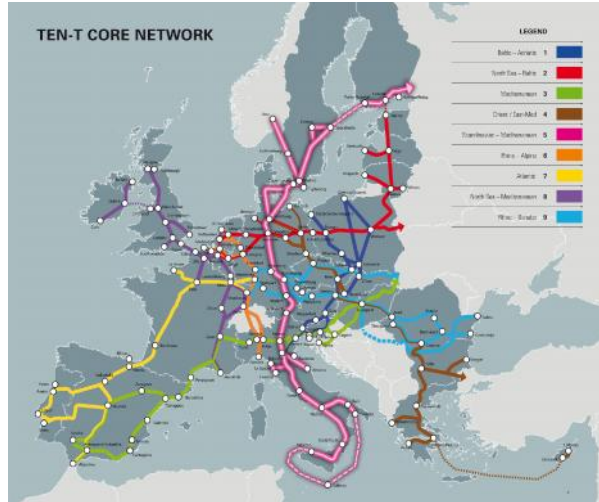
2

Gemeindeforum Nord1

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

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

Projekthintergrund



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

GEMEINDEFORUM NORD1 - 1. SITZUNG 12.10.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Verweis Europäische Union Dokument
11.10.2015 www.netze.de 5

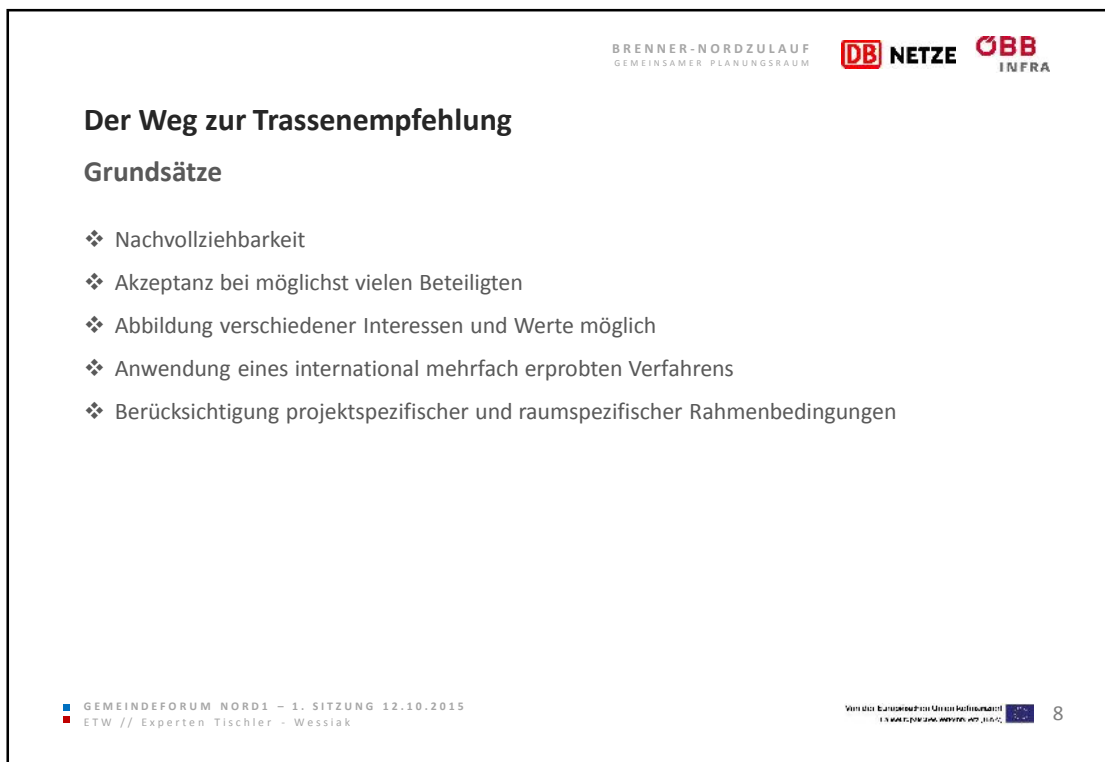
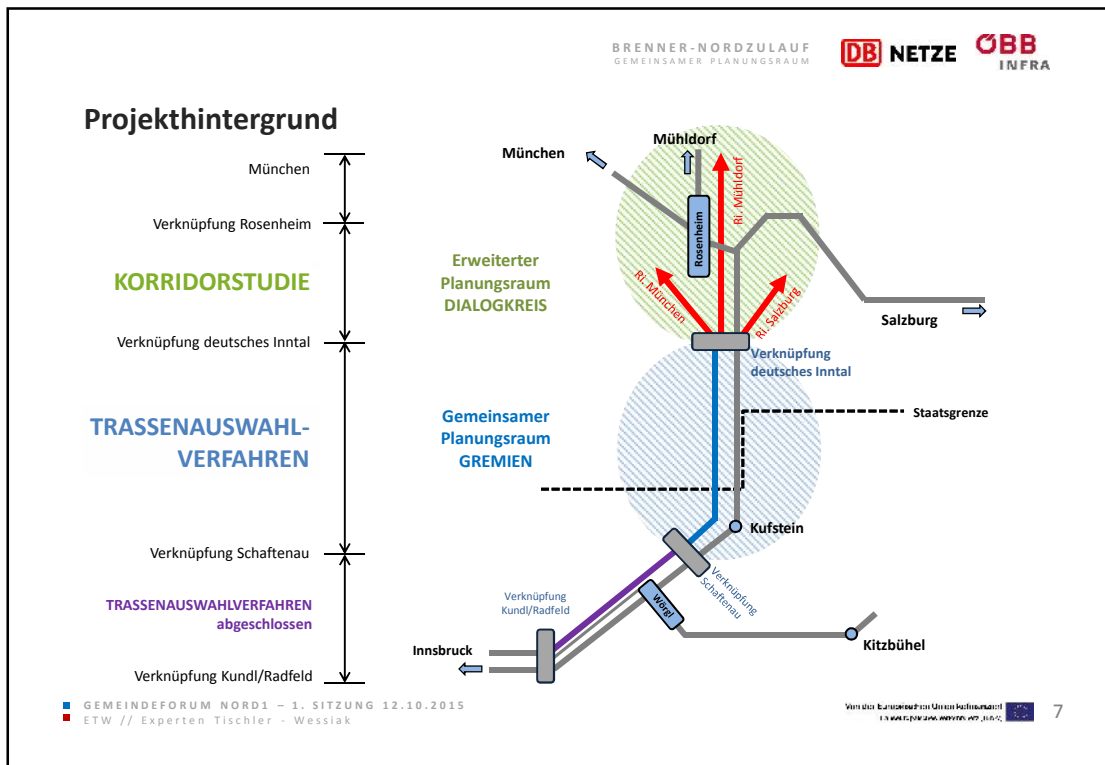
Projekthintergrund



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

GEMEINDEFORUM NORD1 - 1. SITZUNG 12.10.2015
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Verweis Europäische Union Dokument
11.10.2015 www.netze.de 6



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

Öffentlichkeitsbeteiligung in den Planungsräumen

**Erweiterter Planungsraum
DIALOGKREIS**

**Gemeinsamer Planungsraum
GREMIEN**

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 1. SITZUNG 12.10.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Wissler & Partner AG | Örtliche Kommunikation | 11.10.2015 | www.netze.at | www.oebb.at 9

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

Öffentlichkeitsbeteiligung

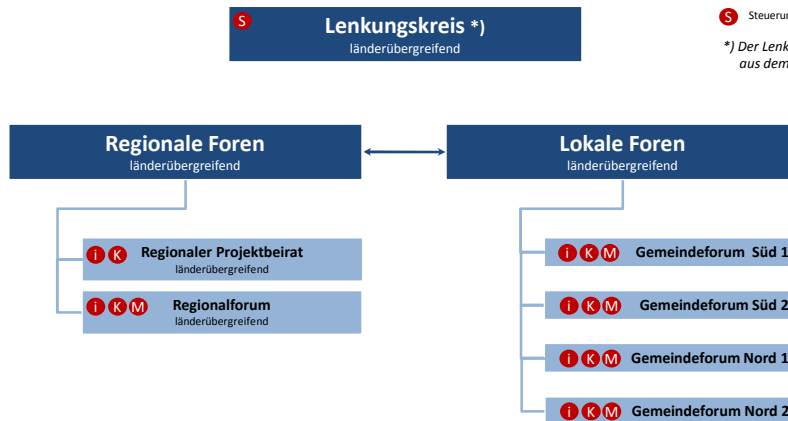
Vier Gemeindeforen im gemeinsamen Planungsraum

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 1. SITZUNG 12.10.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Wissler & Partner AG | Örtliche Kommunikation | 11.10.2015 | www.netze.at | www.oebb.at 10

Öffentlichkeitsbeteiligung beim Trassenauswahlverfahren

Gremienstruktur



Beteiligungsgrad:

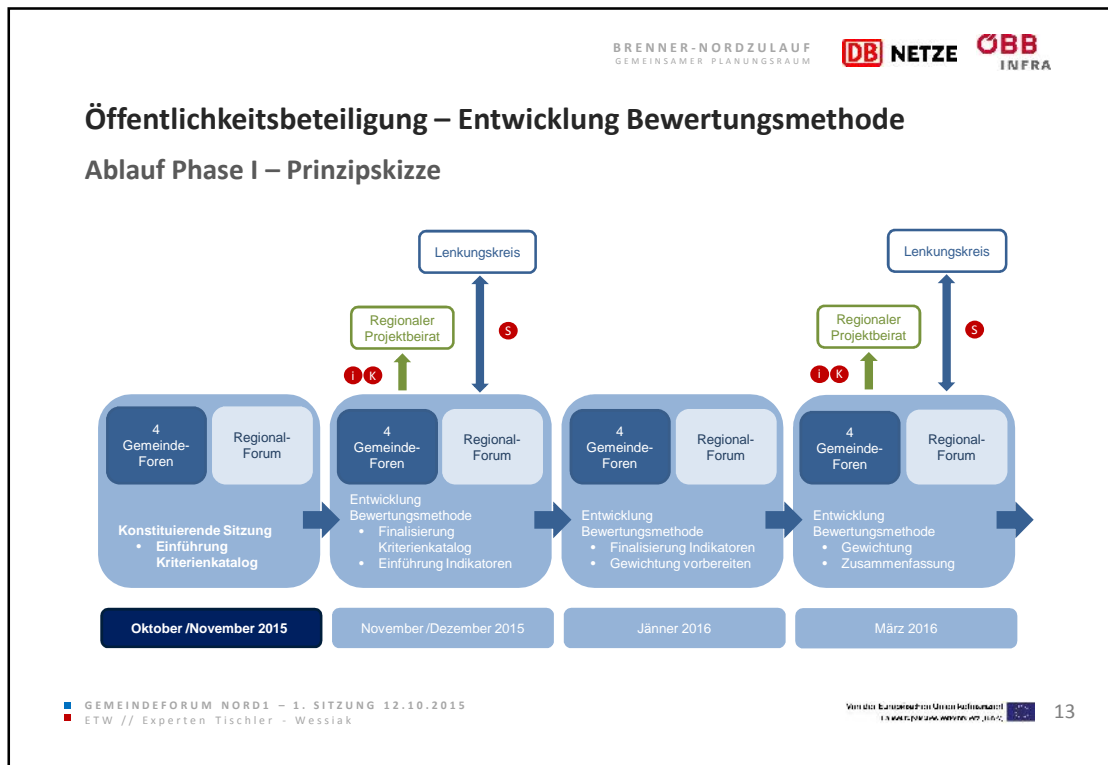
- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung

*) Der Lenkungskreis legitimiert sich aus dem Vertrag von Rosenheim

Öffentlichkeitsbeteiligung beim Trassenauswahlverfahren

Das Trassenauswahlverfahren erfolgt in zwei Phasen





Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



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



Kriterium	Kriterienname	Einheit	Ziel
Kriterienkatalog	1. Zielkriterium: ...	1.1. ...	...
		1.2. ...	...
		1.3. ...	...
	2. Zielkriterium: ...	2.1. ...	...
		2.2. ...	...
		2.3. ...	...
	3. Zielkriterium: ...	3.1. ...	...
		3.2. ...	...
		3.3. ...	...
	4. Zielkriterium: ...	4.1. ...	...
		4.2. ...	...
		4.3. ...	...
5. Zielkriterium: ...	5.1. ...	...
	5.2. ...	...
	5.3. ...	...

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **OBB**
INFRA

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

PHASE I

PHASE II

Beurteilungsmethode

Trassenentwicklung

Fachliche Beurteilung

Trassenempfehlung

1. Planungsstufe: 17 Varianten

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 1. SITZUNG 12.10.2015

■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Wesslak Eisenbahnen für Österr. Kulturamt
11.08.2015 10:00:00

19

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **OBB**
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			
	Bauabwicklung	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			

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 1. SITZUNG 12.10.2015

■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Wesslak Eisenbahnen für Österr. Kulturamt
11.08.2015 10:00:00

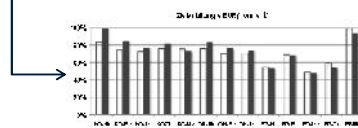
20

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



	VARIANTE I	VARIANTE II	VARIANTE III
VERKEHR + TECHNIK	Ordnung S102	3	4
	Ordnung S103	3	4
RAUM + UMWELT	Ordnung S102	4	5
	Ordnung S103	4	5
KOSTEN + RISIKEN	Ordnung S102	120 Mio. €	135 Mio. €
	Ordnung S103	120 Mio. €	135 Mio. €



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Gemeindeforum Nord1

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

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

Gemeindeforum Nord1

Vereinbarung der Geschäftsordnung

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

Umfeldplanung für den Gesamtplan

1. Zielsetzung

Das Forum dient der... (text continues with details of the forum's purpose and goals)

2. Aufgaben

Das Forum... (text continues with a list of tasks and responsibilities)

3. Zusammensetzung

Das Forum... (text continues with information on membership and representation)

4. Einladung

Das Forum... (text continues with details on how and when the forum is convened)

5. Moderation

Das Forum... (text continues with rules regarding moderation and documentation)

6. Mitwirkung

Das Forum... (text continues with information on the forum's role in the planning process)

7. Kommunikation

Das Forum... (text continues with guidelines for media communication)

8. Beendigung

Das Forum... (text continues with information on how the forum's work is concluded)

9. Historie

Das Forum... (text continues with a brief history of the forum)

Gemeindeforum Nord1

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Vorstellung der Teilnehmer
- ❖ Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ **Nominierung der Vertreter im Regionalforum:**
 - ❖ Xx
 - ❖ Xx
 - ❖ xx
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ Weitere Termine

Gemeindeforum Nord1

Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Vorstellung der Teilnehmer
- ❖ Projektinformation und Trassenauswahlverfahren
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Nominierung der Vertreter im Regionalforum
- ❖ **Erstentwurf Kriterienkatalog**
- ❖ Weitere Termine

Erstentwurf Kriterienkatalog

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?

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

Nächstes Gemeindeforum

Unsere Bitte an Sie ...

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

Rückmeldungen bis 10. November 2015 an
moderation@brennernordzulauf.eu

Gemeindeforum Nord1**Tagesordnung 1. (konstituierende) Sitzung**

- ❖ Begrüßung
- ❖ Vorstellung der Teilnehmer
- ❖ Projektinformation und Trassenauswahlverfahren
- ❖ Vereinbarung der Geschäftsordnung
- ❖ Nominierung der Vertreter im Regionalforum
- ❖ Erstentwurf Kriterienkatalog
- ❖ **Nächste Termine:**
 - ❖ 25.11.2015 (2. Sitzung)
 - ❖ 25.1.2016 (3. Sitzung)
 - ❖ Mitte März 2016 (4. Sitzung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM