

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1
Datum und Uhrzeit:	25.11.2015, 16:00 – 18:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Matthias Jokisch (1. Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg) Gottfried Brandner (GR, Gemeinde Brannenburg) Andreas Schwaiger (GR, Gemeinde Brannenburg) Klaus Vogt (GR, Gemeinde Brannenburg) Stefan Lederwascher (1. Bürgermeister, Gemeinde Flintsbach) Michael Rusp (GR und Mitglied BUND, Gemeinde Flintsbach) Rudolf Birkingner (GR, Gemeinde Flintsbach) Winfried Niebler (INNTAL Gemeinschaft e.V., Flintsbach) Susanne Grandauer (2. Bürgermeisterin und Vertreterin des Tourismus, Gemeinde Nußdorf) Balthasar Kogler (Ortsvorsteher Bauernverband, Gemeinde Nußdorf) Georg Dettendorfer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Nußdorf) Josef Reisinger (GR und Vertreter BUND u. INNTAL Gemeinschaft e.V., Gemeinde Nußdorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Susanne Müller (DB Netz AG) Mario Heinrich (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Johanna Köhler (wikopreventk) Gerhard Kippes (LRA Rosenheim) , als Beobachter

Agenda:

1. Begrüßung
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

Matthias Jokisch, 1. Bürgermeister der Gemeinde Brannenburg, und Susanne Müller, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Nord 1 zur zweiten Sitzung.

Frau Müller verweist auf die an alle TeilnehmerInnen verteilten Mappen. Diese beinhalten die Geschäftsordnung und die Teilnehmerlisten, 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 6) 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 eingearbeitet wurden. Zukünftig werden nur noch jene Unterlagen in ausgedruckter Form bei den Sitzungen zur Verfügung gestellt, die nicht rechtzeitig ausgesandt werden konnten. Die an die TeilnehmerInnen elektronisch versandten Unterlagen mögen diese selbst in die Mappen einordnen.

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

- Es gab von Herrn Reisinger die Rückmeldung bzw. Anregung, dass der Begriff „Vorratsplanung“ in die Geschäftsordnung aufgenommen werden sollte.
 - Die Projektleitung DB-ÖBB hat den Auftrag eine Trassenplanung und nicht eine „Vorratsplanung“ durchzuführen. Deshalb wird der umfassendere Begriff „Trassenplanung“ belassen und der Begriff „Vorratsplanung“ nicht in die Geschäftsordnung aufgenommen. Ob es sich bei der Erarbeitung der Trassenempfehlung dann letztendlich um eine Vorratsplanung handelt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.
- 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.

- Diese Fragen und Antworten sind ebenfalls im vorliegenden Ordner /Mappe 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.

Diskussion

In der anschließenden Diskussion werden noch weitere allgemeine Fragen und Fragen zum Protokoll behandelt:

- Die Deutsche Bahn beseitigt aktuell einige Bahnübergänge. Bedeutet diese Maßnahme, dass zukünftig auch vermehrt Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden, um die Kapazität auf der bestehenden Strecke zu erhöhen? Verbessert sich der Lärmschutz der Bestandsstrecke?
 - Bei der Beseitigung von Bahnübergängen geht es um die Sicherheitsfrage. Die Beseitigung wird nicht vorgenommen, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen und hat somit nicht direkt etwas mit Lärmschutz zu tun.
 - Alexander Dobrindt, deutscher Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat zugesichert, dass die deutsche Bestandsstrecke auf weitere Schallschutzmaßnahmen überprüft wird. Es ist aktuell eine Lärmsanierungsstudie in Arbeit. Diese prüft die Machbarkeit zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen über den Bereich der Lärmsanierung hinaus. Die Gemeinden an der Strecke wurden im Rahmen dieser Untersuchung bereits angeschrieben. Erste Ergebnisse werden im ersten Quartal des Jahres 2016 erwartet.
 - Bundesminister Dobrindt hat im Rahmen eines parlamentarischen Abends mit Klaus-Dieter Josel, DB- Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern, eine politische Zusage für die Übernahme der Kosten abgegeben.
- In der 1. Sitzung wurde angeregt, dass von den Bahnen ein Mischverkehrs-Beispiel aus Österreich und evtl. Deutschland vorgestellt wird. Wurde ein solches Beispiel für die heutige Sitzung vorbereitet?
 - Krankheitsbedingt konnte leider kein Mischverkehrs-Beispiel für den heutigen Termin vorbereitet werden. Man kann aber ein Beispiel für die nächste Sitzung vorbereiten.
 - Es wurde auch im Vorfeld der Wunsch geäußert, eine Exkursion zur bereits fertiggestellten viergleisigen Zulaufstrecke im Unterinntal durchzuführen. Daher ist zu überlegen, dass man einen zusätzlichen Termin für alle Interessierte aus allen Foren anbietet.
 - Vorschlag: Es wird eine mögliche Betriebsführung einer Mischverkehrsstrecke (wie funktioniert der Mischverkehr? Wie sehen die Fahrpläne der Strecke aus? etc.) geben und Mischverkehre von den Bahnen erläutert. Zusätzlich kann eine Exkursion für die Interessierten angeboten werden.

- **Konsens im Gremium:** Ein zusätzlicher Termin für eine Exkursion zur viergleisigen Zulaufstrecke im Unterinntal mit einhergehender Erläuterung des Themas Mischverkehr wird für alle Interessierten der Foren angeboten.
- Im Rahmen von Gesprächen während der Vorbereitungsphase des Trassenauswahlverfahrens wurden Folien versendet, die Auskunft über den Trassenausbau auf der italienischen Brennerzulaufstrecke Süd geben. Diese Folien stehen im Widerspruch mit der beim letzten Treffen getätigten Aussage, dass die Brennerachse viergleisig ausgebaut werden wird. Auf den Folien ist abgesehen von der Umfahrung in Bozen, dem Knoten Franzensfeste und der Einfahrt in Verona, eine viergleisige Streckenführung nicht erkennbar. Wenn auf italienischer Seite keine Viergleisigkeit benötigt wird, warum muss man dann die Strecke im gemeinsamen Planungsraum viergleisig ausbauen?
 - Es ist anzunehmen, dass die angesprochenen Folien, die im Rahmen von Vorgesprächen verteilt wurden, aus dem Jahre 2014 sind. Die Anlage (Seite 32) der Studie der IHK für München und Oberbayern „Brenner Nordzulauf: Effizienter Schienenverkehr für die bayerische Wirtschaft“ (März 2015), gibt genaue Auskunft über den viergleisigen Ausbau der italienischen Brennerzulaufstrecke (siehe <https://www.muenchen.ihk.de/de/presse/Anhaenge/studie-brenner-nordzulauf.pdf>). Auf der italienischen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist der durchgehende viergleisige Ausbau zwischen Verona und Franzensfeste in 7 Baulosen geplant. Manche von diesen Baulosen sind in der Planung bereits recht weit fortgeschritten. Beispielsweise wurde das prioritäre Baulos 1: Franzensfeste – Waidbruck kurz nach der 1. Sitzung dieses Gremiums am 15. Oktober 2015 von der RFI beim Transportministerium hinterlegt. Dies bildet den Startschuss für das Genehmigungsverfahren und die anschließende Freigabe durch den CIPE (interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung in Italien). Die Finanzierung dieses viergleisigen Abschnittes ist sichergestellt. Daraus zeigt sich ganz klar, dass es auch beim Brenner-Südzulauf so wie im deutschen und österreichischen Inntal einen viergleisigen Ausbau geben wird.
- Was für eine Dimension hat die neue Trasse?
 - Da die Dimension der Trasse Teil des Tagesordnungspunktes 3 ist, wird diese Frage dort bei Bedarf nochmals behandelt.
- Im Protokoll der letzten Sitzung wird auf der Seite 2 als Antwort auf die Frage „Wo soll es denn überhaupt zu Engpässen kommen?“ auf eine Machbarkeitsstudie verwiesen. Diese Studie sollte den TeilnehmerInnen des Forums zur Verfügung gestellt werden, auch wenn sie aus dem Jahre 1993 stammt und nicht mehr als aktuell bezeichnet werden kann.

Es wäre wünschenswert, wenn eine Zusammenfassung der Studie an Herrn Reisinger übermittelt werden könnte.

- Die Übermittlung der Studie ist aus logistischen Gründen nicht möglich, da es sich um eine große Anzahl von Ordner handelt. Ein Termin zur Einsichtnahme in die Studie kann angeboten werden.

- Einer Broschüre vom InfoPoint der BBT ist zu entnehmen, dass nicht der gesamte TEN V-Ausbau, besonders in Italien, viergleisig vorgesehen ist.
 - Auf der italienischen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist grundsätzlich der durchgehende viergleisige Ausbau zwischen Verona und Franzensfeste in 7 Baulosen geplant. In manchen Abbildungen sind jedoch nur die 4 prioritären Lose dargestellt. Ein Artikel der Südtirol-News vom 10.11.2015 ("Durchbruch auf dem Weg zur Realisierung der BBT-Zulaufstrecken") informiert über den am 15.10.2015 erfolgten Beginn des Genehmigungsverfahrens für das Baulos Franzensfeste – Waidbruck der Zulaufstrecke Süd, das auch einen viergleisigen Ausbau vorsieht.

3 Allgemeine Informationen (Susanne Müller / Peter Hofer)

Siehe Folien 4 bis 10 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion

- Wenn man bei der viergleisigen Verknüpfungsstelle in Stans eine Breite von etwa 30 Metern annimmt, kann man dann davon ausgehen, dass eine Neubaustrecke mit zwei Gleisen eine Breite von 15 Metern hat?
 - Im Prinzip stimmt das, aber die Querschnittsbreite einer Strecke ist geländeabhängig und je nach Damm- oder Einschnittshöhe unterschiedlich. Ist neben den Gleisen noch ein zusätzlicher Begleitweg erforderlich, wird weitere Fläche beansprucht. Daher kann eine zweigleisige Strecke auch eine Querschnittsbreite von mehr als 15 Metern haben. *Protokollergänzung auf S. 12
- Wurden im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen zwei Gleise oberirdisch und zwei Gleise unterirdisch geführt?
 - In diesem Abschnitt verläuft die zweigleisige Bestandsstrecke größtenteils oberirdisch und die zwei Gleise der Neubaustrecke bis auf den Bereich der Verknüpfungen unterirdisch, sodass sich im Gesamtquerschnitt eine Viergleisigkeit ergibt. Bei der gezeigten Verknüpfung Stans wurde die Verkehrsinfrastruktur gebündelt, d.h. die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke wurden zur Autobahn hin verlegt. Dadurch konnte auch eine Bündelung der Emissionen erzielt werden. Von der Verlegung der Bestandsstrecke profitierte die Gemeinde Stans, da dadurch das Siedlungsgebiet jetzt weniger lärmbelastet ist.
- Wie viele Verknüpfungsstellen braucht man auf 100 km? Welche Erfahrungswerte gibt es diesbezüglich aus Tirol?
 - Der Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen ist 40 km lang. Am Anfang, in der Mitte und am Ende des Streckenabschnitts gibt es eine Verknüpfungsstelle. Der genaue Abstand zwischen den Verknüpfungsstellen hängt von den betrieblichen Anforderungen an die Strecke ab.
- Ist im gemeinsamen Planungsraum nur eine Verknüpfungsstelle bei Raubling (südlich von Rosenheim) vorgesehen?

- Der aktuelle Planungsstand geht im gemeinsamen Planungsraum von einer Verknüpfungsstelle bei Schafteu am Beginn und einer südlich von Rosenheim aus, wo genau die Lage sein wird, ob bei Raubling oder weiter südlich/nördlich, steht noch nicht fest.
- Eine Verknüpfungsstelle ist die Stelle, an der die Züge die Gleise wechseln können. Muss eine Verknüpfungsstelle länger als 880 Meter sein, wenn längere Züge durchfahren?
 - Die Verknüpfungsstelle ist nicht zum Abstellen von Zügen vorgesehen, sondern zum Streckenwechsel der Züge. Daher können auch längere Züge - die maximale Zuglänge beträgt 750 m - eine Verknüpfungsstelle mit 880 Metern durchfahren. Wenn man eine Verknüpfungsstelle mit einem Überholgleis kombinieren möchte, dann muss sie länger geplant werden.
- Auf welche Maximalgeschwindigkeit ist eine Verknüpfungsstelle (Weichen) ausgelegt?
 - Die maximale Geschwindigkeit, die im Bereich einer Verknüpfungsstelle gefahren werden darf hängt von der Art der Weichen und auch den verknüpften Strecken ab. Die maximale Geschwindigkeit, die beim Gleiswechsel auf der Verknüpfungsstelle in Stans gefahren werden kann, beträgt 120 km/h.

4 Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

4.1 Rückmeldungen

Siehe Folien 11 bis 13 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 zu definieren.

Rückmeldungen von Gottfried Brandner (Gemeinde Brannenburg)

- Unbedingte Stärkung der landwirtschaftlichen Flächen (im engen Inntal können keine zusätzlichen landwirtschaftlichen Flächen „verbraucht“ werden):
 - Die verstärkte Berücksichtigung des Verbrauchs landwirtschaftlich genutzter Flächen wurde durch eine Umstrukturierung des Teilkriteriums „Land- und Forstwirtschaft“ in der aktualisierten Fassung des Kriterienkataloges berücksichtigt. Dieser Aspekt ist nunmehr im neuen Hauptkriterium „Boden, Land- und Forstwirtschaft“ inkludiert.
- „Wertvolle“ Böden schützen (Boden ist nicht gleich Boden, d. h. Trassen auf wenig genutzten Böden planen):
 - Im Teilkriterium „Boden“ erfolgt unter anderem eine Darstellung des Flächenverbrauches nach unterschiedlichen Bodentypen.

- Keine zusätzliche „Zerschneidung“ der Landschaft (bisher schon Autobahn, Bahngleis):
 - Dieser Aspekt wird im Haupt- und Teilkriterium Landschaft(sbild) abgebildet.
- Den touristischen Aspekt deutlich hervorheben (wir haben als Tourismusgemeinde hauptsächlich (nur) wunderschöne Landschaft anzubieten):
 - Die Belange des Tourismus sind durch mehrere Kriterien berücksichtigt. Betreffend „Landschaftsbild“ durch das entsprechende Haupt- und Teilkriterium, bezogen auf touristische Infrastrukturen wie Wander- und Radwege im Teilkriterium „Freizeit und Erholung“, bezogen auf den Flächenverbrauch auch im Hauptkriterium „Mensch-Raumnutzungen“. Ein separates Kriterium ist daher nicht erforderlich.
- Die Untertunnelung ist deutlich zu bevorzugen:
 - Diese Anmerkung wurde vom Projektteam als Aufgabe an die Streckenplanung seitens der Gemeinde aufgefasst, bezieht sich jedoch nicht auf den Kriterienkatalog.
- Die erhöhten Kosten müssen auf die nächsten Jahrzehnte gerechnet werden und dürfen nicht die unter 1.1 bis 2.9 genannten Kriterien ausschalten (K.O. Kriterium)
 - Es gibt kein „k.o.-Kriterium“, auch nicht hinsichtlich der Kosten der einzelnen Varianten. Die Bildung einer Gesamtkostensumme (Investitionskosten und auf 25 oder 30 Jahre hochgerechnete Betriebskosten) ist derzeit als eine Möglichkeit der Kostendarstellung in Diskussion, allerdings noch nicht abschließend entschieden.

Rückmeldungen von Sepp Oberauer (Gemeinde Nußdorf)

- 2-2 Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden: Hier sollte das Teilkriterium 2-2-4 Bauphase ergänzt werden:
 - Der Aspekt der Bauphase wird im Fachbereich „Raum und Umwelt“ in jedem Kriterium – sofern relevant - berücksichtigt. Beispielsweise wird der Flächenverbrauch separat für dauerhafte (Betrieb) und vorübergehende (Bau) Inanspruchnahme ermittelt. Im Fachbereich „Verkehr und Technik“ sind unter dem Hauptkriterium „Bauausführung“ nur jene, in erster Linie technischen Aspekte zusammengefasst, die sich explizit auf die Bauphase beziehen, wie beispielsweise das Vorhandensein ausreichender und geeigneter Flächen für Baustelleneinrichtungen, Materiallogistik etc.
- 2-5 Wasser: unter dem Teilkriterium 2-5-1 fehlt an erster Stelle das Trinkwasser
 - Das Teilkriterium „Grund- und Bergwasser“ berücksichtigt alle unterschiedlichen Nutzungsansprüche an das Wasser – an oberster Stelle steht hier das Trinkwasser mit der größten Sensibilität. Wasserschutz- und -schongebiete werden im Zuge der Grundlagenerhebung vor Beginn der Streckenplanung erhoben und dargestellt, um mögliche Beeinträchtigungen solcher Trinkwasserbereiche bereits frühzeitig auszuschließen.

Diskussion

- Die Tunnelvarianten sind nach Auffassung einiger Gemeinden die beste Lösung. Daher stellt sich die Frage, ob das Hauptkriterium Kosten die anderen Kriterien schlägt? Gerade auch in Bezug auf das in Deutschland erforderliche Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV). Wenn das Hauptkriterium Kosten eine größere Wirkung hat als andere Kriterien, dann muss man das bei den Variantenüberlegungen mitbedenken.
 - In Deutschland ist ein $NKV > 1,0$ die Voraussetzung dafür, dass Projekte in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens werden die Kosten (ohne Gewichtung) im Zuge einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse den Nutzenpunkten aus den Fachbereichen „Verkehr und Technik“ sowie „Raum und Umwelt“ gegenübergestellt.
 - Im Abschnitt Schaftebau - Kundl/Radfeld wurde für die endgültige Auswahl der Trassenempfehlung auch eine Kosten-Wirksamkeitsanalyse herangezogen.
- Wie hoch ist der Tunnelanteil der Trasse im Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen?
 - Der Tunnelanteil der Trasse beträgt rund 80%. Dieser hohe Tunnelanteil ist darauf zurückzuführen, dass dieser Bereich des Inntals verhältnismäßig sehr schmal und sehr dicht besiedelt ist und andere Verkehrsträger wie z.B. die Autobahn bereits große Flächen in Anspruch nehmen. Deshalb hat man nach Möglichkeit eine Bündelung der Infrastruktur (Zusammenlegung von Bahntrasse und Autobahn) vorgenommen und teilweise die Neubaustrecke unter der Bestandsstrecke gebaut.
- Ist bei der Trassenempfehlung des zweiten Abschnitts auch ein so hoher Tunnelanteil vorgesehen?
 - Im Abschnitt Schaftebau - Kundl/Radfeld ist der Tunnelanteil etwas geringer obwohl es zu Beginn auch Trassenvarianten mit einem höheren Tunnelanteil gab. Dort hat sich die Trassierung und der Tunnelanteil vor allem auch aus den geologischen Randbedingungen ergeben, Tunnelvarianten schneiden im Vergleich nicht immer am besten ab, da sie auch bauleistungsrechtliche Herausforderungen haben. Beispielsweise muss die Verwertung und Deponierung des Aushubs sichergestellt werden, wofür Flächen benötigt werden. Es geht im Trassenauswahlverfahren darum, zu einer in der Gesamtschau aller Kriterien optimalen Variante zu kommen.
- Während der Bauphase müssen die Bedürfnisse der Betroffenen ebenfalls berücksichtigt werden. Daher sollte die Bauphase ebenfalls im Kriterienkatalog berücksichtigt werden.
 - Die Bauphase wird im Kriterienkatalog mit Ausnahme des Hauptkriteriums „Bauausführung“ (dieses fasst in erster Linie technische Aspekte der Bauphase zusammen) nicht durch weitere Kriterien gesondert behandelt, da vorgesehen ist, dass die Beurteilung der fachspezifischen Kriterien im Fachbereich „Raum und Umwelt“ – sofern relevant - getrennt nach Bau- und Betriebsphase erfolgt. Beide Phasen werden auch im Rahmen der später

durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) berücksichtigt.

Der vorliegende Kriterienkatalog ist hinsichtlich der Struktur an das deutsche und österreichische UVP-Gesetz angelehnt, und die dort angeführten Schutzgüter spiegeln sich in den Hauptkriterien wieder. Da die Bauphase kein eigenes Schutzgut ist, wurde hierfür im Fachbereich „Raum und Umwelt“ kein eigenes Kriterium vorgesehen

Auch die Indikatoren können in Bau- und Betriebsphase unterteilt sein.

4.2 Aktualisierte Fassung

Siehe Folien 14 bis 15 der beiliegenden Präsentation.

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

Diskussion

- Es gibt im gemeinsamen Planungsraum ökologische Ausgleichsflächen des Inn. Wie werden diese im Kriterienkatalog bzw. im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt?
 - Ausgleichsmaßnahmen die in einem Genehmigungsverfahren verfügt wurden, haben eine gewisse Bedeutung, da diese Flächen nicht als Freiland zu behandeln sind. Der Streckenplaner wird im ersten Planungsschritt all diese Flächen und Daten vor Ort in den Gemeinden erheben. Werden Ausgleichsflächen durch die spätere Auswahltrasse in Anspruch genommen, ist erneut für entsprechenden Ersatz zu sorgen.
- Könnte das Landschaftsschutzgebiet Süd mit einer Trasse durchschnitten werden, wenn an einer anderen Stelle ein Ausgleich vorgenommen wird?
 - Bei Schutzgebieten gibt es keine generelle Vorgehensweise. Ausschlaggebend ist der Schutzzweck des Schutzgebietes. Bei FFH-Gebieten, die oftmals für den Schutz von bestimmten Pflanzenarten bzw. den Lebensraum von Tieren ausgewiesen sind ist beispielsweise zu klären, welche Beeinträchtigungen sich durch die Trassenführung im Hinblick auf den Schutzzweck ergeben.
- Was versteht man unter dem Ziel Minimierung genau?
 - Da die Erläuterung der Ziele und Indikatoren Teil des Tagesordnungspunktes 5 ist, wird diese Frage dort bei Bedarf nochmals behandelt.

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

Siehe Folien 16 bis 20 der beiliegenden PowerPoint-Präsentation.

Diskussion

- Wie wird der Lärmpegel ermittelt?
 - In Deutschland und Österreich gibt es unterschiedliche gesetzliche Regelungen zur Lärmthematik. Es gibt in beiden Ländern auch unterschiedliche gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte für Lärmpegel, nach denen man im

Genehmigungsverfahren vorgehen muss. Für das Trassenauswahlverfahren werden die energieäquivalenten Dauerschallpegel herangezogen. Es werden im gemeinsamen Planungsraum aber nicht die in Österreich und Deutschland unterschiedlichen Grenzwerte, sondern niedrigere, einheitliche Pegelwerte, sogenannte Lärmindizes, zur Beurteilung herangezogen. Der energieäquivalente Dauerschallpegel wird auf Grundlage des vorgesehenen Betriebsprogramms und eines Geländemodells berechnet werden.

- Werden andere Lärmquellen, wie z.B. Autobahnen, auch in der Lärmberechnung berücksichtigt? Die Autobahn sorgt neben Lärm noch für weitere Emissionen. Das deutsche Inntal ist durch die Autobahnen bereits stark belastet. Noch mehr Emissionen sind fast nicht tragbar. Gibt es hier politische Aktivitäten?
 - Ein wichtiger Grund für den Bau des Brenner-Basistunnels (BBT) und den viergleisigen Ausbau der Brennerzulaufstrecken ist das Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die Schiene attraktiver zu gestalten. Die Bahn hat in der Vergangenheit viel vom Zuwachs des Gesamtverkehrsaufkommens beim Brennerverkehr übernommen und es wird auch künftig eine Verlagerung von Zuwächsen im Gesamtverkehr auf die Schiene geben.
 - Es gibt auch verkehrspolitische Aktivitäten wie z.B. die Einführung des sektoralen Fahrverbots auf der Autobahn in Tirol, wodurch sich auch eine weitere Verlagerung ergeben wird.
- Der Lärm der Bahnstrecken wird berechnet. Spielt der Autobahn-Bestandslärm im Rahmen des Kriterienkataloges keine Rolle?
 - Der Kriterienkatalog dient zum relativen Vergleich der verschiedenen Trassenvarianten, daher wird nur der jeweilige Bahnlärm und nicht auch der Autobahnlärm betrachtet werden. Der Autobahnlärm ist bei allen Trassenvarianten gleich und für den Vergleich der Trassen daher nicht relevant.
- Es ist sinnvoll, mehr Verkehr auf die Schienen zu verlagern. Es wird diesbezüglich von der politischen Seite auch immer mehr verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. das sektorale Fahrverbot in Tirol, geben. Wenn man die heutige Kapazität von 6.500 LKW am Brenner zur Hälfte auf die Schiene verlagert, wird man auf ungefähr 130 zusätzliche Güterzüge pro Tag am Brenner kommen. Es wird jedoch auch einen Verkehrszuwachs auf der Straße geben, u.a. weil die Südhäfen besser angebunden werden. Man kann den Verkehr auf der Straße nicht verhindern, denn ein Leben ohne Logistik und Warenverkehr ist nicht möglich. Die Wirtschaft und viele Arbeitsplätze sind vom Warenverkehr auf der Straße abhängig. *Protokollergänzung auf S. 12
- Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene macht Sinn. Aber solange die Politik keine klare Aussage zum viergleisigen Trassenausbau im gemeinsamen Planungsraum macht und das nötige Geld in die Hand nimmt, ist die Umsetzung nicht sicher. Wenn der viergleisige Ausbau kommt, wird es eine große Baustelle geben, die es in dieser Form in der Region so noch nicht gab.

- In diesem Gremium können keine politische Entscheidung getroffen oder Prognosen gemacht werden. Kernaufgabe dieses Gremiums ist die Erarbeitung einer Trassenempfehlung, die für die Umsetzung herangezogen werden kann.

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 17. Dezember 2015 zu geben.

Diskussion

- Ist eine Verlängerung der Rückmeldungsfrist zu den Indikatoren möglich? Vor Weihnachten gibt es in den Gemeinden immer viel zu tun, daher wäre eine Verlängerung der Frist bis Anfang Januar hilfreich.
 - Die Experten haben ein ähnliches Problem. Für die Einarbeitung der Rückmeldungen und Anregungen benötigen sie aber 3 bis 4 Wochen.
 - **Konsens im Gremium:** die Rückmeldungsfrist wird bis **21. Dezember 2015** verlängert.

Termine

- 25.01.2016, 16 Uhr, Örtlichkeit noch offen
- 14.03.2015, 16 Uhr, Örtlichkeit noch offen

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 2.12.2015

Johanna Köhler

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 25.11.2015
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog, Version 07 Stand 25.11.2015

Protokollergänzungen in der 3. Sitzung am 25. Jänner 2016

*Protokollergänzung zu Seite 5

Josef Reisinger bittet um Konkretisierung, ob die Querschnittsbreite in der Regel nicht immer mindestens 30 m ist?

- Wie angeführt, ist die Querschnittsbreite einer Strecke geländeabhängig und kann deshalb je nach Situation mehr als 15m betragen.

*Protokollergänzung zu Seite 10

Die angegebenen Zahlen werden von Josef Reisinger infrage gestellt, woraufhin Georg Dettendorfer nochmals konkretisiert:

- Die Annahme von 6.500 LKW pro Tag beruht auf alten Zahlen aus 2012 und den Jahren davor und ist eine Annahme eher an der unteren Grenze des Aufkommens. Darin nicht eingerechnet sind die prognostizierten Zuwächse im Straßengüterverkehr der nächsten Jahrzehnte. Herr Reisinger geht bei seiner Berechnung von 53 Zügen pro Tag von 60 Brücken pro Einzel-Zug aus. Ein Zug im System der Rollenden Landstraße kann max. 20 LKW aufnehmen bzw. im unbegleiteten Verkehr können derzeit im Schnitt 30 LKW befördert werden. Wenn man daher im Schnitt 25 LKW pro Zug rechnet, dann stimmen die von mir angegebenen 130 Eisenbahnzüge pro Tag.




GEMEINDEFORUM NORD1
25.11.2015, SITZUNGSSAAL GEMEINDE BRANNENBURG



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wirtshaus (TKW)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Gemeindeforum Nord 1

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 NORD 1 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wirtshaus (TKW)



Gemeindeforum Nord 1

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 Nord 1

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

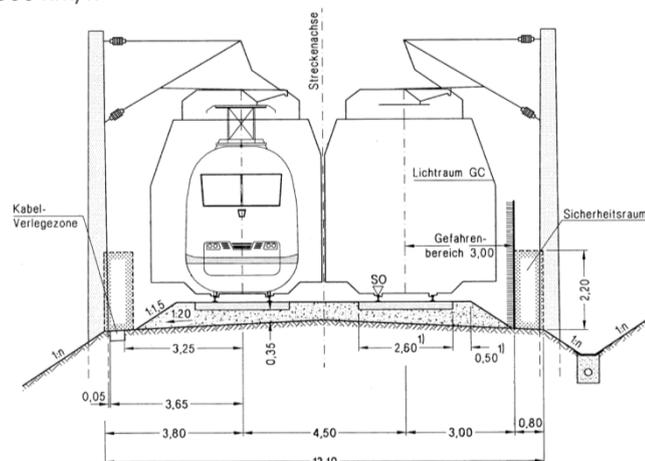
Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke im gemeinsamen Planungsraum

- ❖ 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 OBB
INFRA

Allgemeine Informationen

Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < v_e < 300 km/h

■ GEMEINDEFORUM NORD 1 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transaktionsplan des Verkehrsprojekts (TRN)

7

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE OBB
INFRA

Allgemeine Informationen

Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel

Katzenbergtunnel - Südportal

Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

■ GEMEINDEFORUM NORD 1 – 2. SITZUNG 25.11.2015
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transaktionsplan des Verkehrsprojekts (TRN)

8

Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Gemeindeforum Nord 1

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 1 - Gottfried Brandner (Gemeinde Brannenburg)

- ❖ *Unbedingte Stärkung der landwirtschaftlichen Flächen (im engen Inntal können keine zusätzlichen landw. Flächen „verbraucht“ werden)*
- ❖ *„Wertvolle“ Böden schützen (Boden ist nicht gleich Boden, d. h. Trassen auf wenig genutzten Böden planen)*
- ❖ *Keine zusätzliche „Zerschneidung“ der Landschaft (bisher schon Autobahn, Bahngleis)*
- ❖ *Den touristischen Aspekt deutlich hervorheben (wir haben als Tourismusgemeinde hauptsächlich (nur) wunderschöne Landschaft anzubieten)*
- ❖ *Die Untertunnelung ist deutlich zu bevorzugen ; daraus folgt:*
- ❖ *Die erhöhten Kosten müssen auf die nächsten Jahrzehnte gerechnet werden und dürfen nicht die unter 1.1 bis 2.9 genannten Kriterien ausschalten (K.O. Kriterium)*

Kriterienkatalog

Rückmeldung Nord 1 - Sepp Oberauer (Gemeinde Nußdorf)

- ❖ 2-2 Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden: Hier sollte das Teilkriterium 2-2-4 Bauphase ergänzt werden.
- ❖ 2-5 Wasser: unter dem Teilkriterium 2-5-1 fehlt an erster Stelle das Trinkwasser

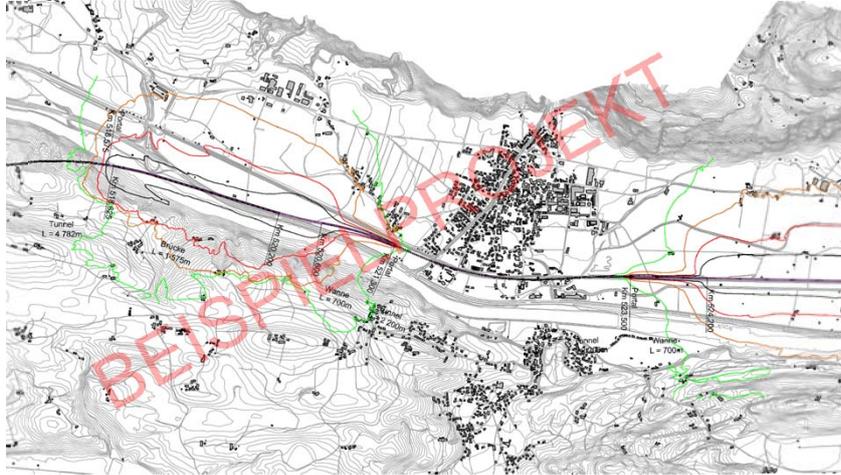
Gemeindeforum Nord 1

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?

- 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 Nord 1

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 Nord 1

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 Nord 1**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**
 - 25. Jänner 2016 (3. Sitzung)
 - 14. März 2016 (4. Sitzung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM