

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	4. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1
Datum und Uhrzeit:	14.03.2016, 15:30 – 17.30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Raubling
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>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) Michael Mayer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Flintsbach) Winfried Niebler (INNTAL Gemeinschaft e.V., Flintsbach) Josef Oberauer (1. Bürgermeister, Gemeinde Nußdorf) 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) Gerhard Kippes (LRA Rosenheim) , als Beobachter Susanne Müller (DB Netz AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Marina Unterberger (wikopreventk) Christof Weigl (IPBN) Franz Kircher (IPBN)</p>

Agenda:

- 1. Begrüßung und Einleitung**
 - 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung**
 - 2.1. Rückmeldungen zur Exkursion am 16.02.2016**
 - 2.2. Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen an der deutschen Bestandsstrecke**
 - 3. Kriterienkatalog**
 - 3.1. Berichtigung**
 - 3.2. Präzisierung**
 - 4. Information zum Ablauf der Gewichtung**
 - 4.1. Fragen & Antworten**
 - 4.2. Informationen zum Ablauf**
 - 5. Betriebsprogramm Bemessungsfall**
 - 6. Ausblick auf 2. Planungsphase**
 - 7. Nächste Termine**
 - 8. Abschluss**
-

1 Begrüßung und Einleitung (Susanne Müller)

Olaf Kalsperger, Bürgermeister der Gemeinde Raubling, begrüßt die TeilnehmerInnen des Gemeindeforums Nord 1 als Gäste in seiner Gemeinde und weist auf die Verantwortung aller hin, die es für das Inntal in Bezug auf die Streckenplanung zu tragen gilt. Susanne Müller bedankt sich bei der Gemeinde Raubling für ihre Gastfreundschaft und begrüßt die TeilnehmerInnen des Gemeindeforums zur vierten und damit zur letzten Sitzung der ersten Phase. Sie stellt vom beauftragten Streckenplaner (Ingenieurgemeinschaft IPBN) Christof Weigl, Gesamtprojektleiter, und Franz Kircher, zuständig für die Umweltplanung, vor. Beide werden heute als Beobachter der Sitzung beiwohnen. Die Moderation leitet daraufhin in die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor.

Als Sitzungsunterlage liegen ein Ausdruck der Präsentation und der ergänzte Kriterienkatalog (Version 13, 13.03.2016) vor.

2 Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung (Sabine Volgger)

Es gibt keine schriftlichen Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung.

Die Weiterleitung der Antwort der Projektleitung zum Fragenkatalog von Herrn Reisinger an das Gemeindeforum Nord 1 ist noch ausständig. Zwar wurde die Anfrage schriftlich an Herrn Reisinger beantwortet, allerdings wurde in der dritten Sitzung vom 25.01.2016 vereinbart, dass die Antwort der Projektleitung auch an die übrigen Foren-TeilnehmerInnen zur Information weitergeleitet wird. Die Moderation entschuldigt sich für das Versäumnis; die Antworten werden mit dem Protokoll dieser vierten Sitzung weitergeleitet.

Die Protokolle der ersten und der zweiten Sitzungsrunde sind bereits auf der Homepage www.brennernordzulauf.eu abrufbar, das Protokoll der dritten Runde ist für die Veröffentlichung freigegeben.

2.1 Rückmeldungen zur Exkursion am 16.02.2016 (Martin Pellizzari)

Sinngemäße Wiedergabe der Rückmeldungen der Foren-TeilnehmerInnen:

- Die Exkursion war fachlich sehr interessant. Darüber hinaus war es für die Foren-TeilnehmerInnen wichtig, auch einmal gemeinsam unterwegs zu sein; das stärkt das Gefühl der gemeinsamen Verantwortung.
- Die Exkursion zeigt gerade in Bezug auf die Verknüpfungsstelle, den Tunnel und den Rettungsschacht, was technisch alles möglich und wie wenig davon in der Landschaft sichtbar ist. Die Besichtigung zeigt aber auch, wie aufwendig derartige Anlagen sind und welches Wissen dafür notwendig ist.

Ersatztermin für die Exkursion:

Dienstag, 05. April, 13.00 Uhr

Treffpunkt Bahnhof Jenbach

Einladung erfolgt via Mail über die Moderationsadresse; die Foren-TeilnehmerInnen werden gebeten, sich auch unter dieser anzumelden.

Aufgrund des regen Interesses wird es gegebenenfalls auch im Herbst noch einen weiteren Termin für die Exkursion geben.

2.2 Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen an der deutschen Bestandsstrecke (Michael-Ernst Schmidt)

Vorweg wird festgehalten: Die DB ist in Person von Herrn Schmidt zwar organisatorisch in dem Thema involviert, inhaltlich allerdings nicht. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, gab die Machbarkeitsuntersuchung zum Lärmschutz in Auftrag und der Entwurf hätte am 11. März den BürgermeisterInnen präsentiert werden sollen. Das Ministerium verschob den Termin auf Ende April/ Anfang Mai.

Die Finalisierung der Studie erfolgt in zwei Schritten:

- Entwurf der Studie
- Präsentation & Diskussion des Entwurfs mit GemeindevertreterInnen.

Die DB schlug dem Ministerium zudem vor, das Thema Lärmschutz einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, indem bei Workshops („Marktstand-Veranstaltungen“) mit BürgerInnen die Möglichkeiten des Lärmschutzes erläutert werden.

Diskussion:

Die TeilnehmerInnen äußern ihren Unmut darüber, dass man sich bemüht, offen aufeinander zuzugehen, dies aber im Falle der Machbarkeitsuntersuchung nicht geschieht, obwohl die Gemeinden schon seit Monaten auf erste Ergebnisse warten.

3 Kriterienkatalog (Stephan Tischler)

Siehe Folien 4 bis 6 der beiliegenden Präsentation.

Obwohl der Kriterienkatalog bereits finalisiert und auch von allen Foren-TeilnehmerInnen in den Sitzungen der dritten Runde legitimiert worden war, sind auf Basis der Diskussion mit dem Streckenplaner noch eine Berichtigung bei den Indikatoren des Teilkriteriums 1-1-2 *Anpassung anderer technischer Infrastrukturen* sowie eine Präzisierung beim Ziel des Teilkriteriums 2-9-2 *Sachgüter* notwendig.

3.1 Berichtigung

Siehe Folie 5 der beiliegenden Präsentation.

3.2 Präzisierung

Siehe Folie 6 der beiliegenden Präsentation.

Hier wurde das ursprüngliche Ziel „*Existenzsicherung*“ jetzt weiter gefasst und mit „*Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit*“ beschrieben.

Dies deshalb, weil bei der *üblichen Verwertbarkeit* der Indikator nicht erst wirksam wird, wenn die Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes beispielsweise gefährdet ist, sondern bereits dann, wenn ein Feld nicht mehr wie üblich bewirtschaftet werden kann und der Landwirt etwa einen Umweg von mehreren Kilometern fahren muss, um das Feld zu erreichen. Der erhöhte Aufwand schlägt sich im Zielerfüllungsgrad nieder.

Ein anderes Beispiel, ein Gasthof mit einem Gastgarten, der aufgrund des Bauvorhabens nicht mehr benutzt werden kann: Zwar ist der Wirt deshalb nicht in seiner Existenz als Wirt gefährdet, aber die Nichtbenutzbarkeit des Gastgartens wirkt sich negativ auf sein Geschäft aus.

Die Existenzgefährdung stellt somit die höchste negative Stufe bei der *üblichen Verwertbarkeit* dar.

Diskussion:

- Das Gemeindeforum N1 schlägt vor, anstatt „*Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit*“ besser „*Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit*“ als Ziel zu formulieren. Der Begriff *Beschränkung* sei hier irreführend. Dies wurde so vereinbart.

Der ergänzte Kriterienkatalog wird von den TeilnehmerInnen akzeptiert.

Anmerkung: Im Gemeindeforum Nord 2 wurde das Ziel dann folgend endgültig definiert: „Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung“ und ist jetzt auch so im beiliegenden Kriterienkatalog Version 14, Stand 20.3.2016 enthalten.

4 Informationen zum Ablauf der Gewichtung

Siehe Folie 7 bis 10 der beiliegenden Präsentation.

4.1 Fragen & Antworten (Stephan Tischler)

Siehe Folien 8 und 9 der beiliegenden Präsentation.

4.2 Informationen zum Ablauf (Stephan Tischler & Peter Hofer)

Siehe Folie 10 der beiliegenden Präsentation.

Peter Hofer bittet das Gemeindeforum Nord 1 um Einverständnis, dass wikopreventk die Gewichtungsbögen bis zur Auswertung im Rahmen der fachlichen Beurteilung ungeöffnet verwahren wird. Das Gemeindeforum Nord 1 ist einverstanden.

Stephan Tischler erläutert die weitere Vorgehensweise:

- Die Gewichtungsbögen sind mit Datum und Unterschrift zu versehen und bis 25. April 2016 in den vorfrankierten Kuverts per Post an wikopreventk zu schicken.
- Allfällige interne Konsultationen bleiben den Foren-TeilnehmerInnen überlassen, bei Fragen können sich die TeilnehmerInnen jederzeit über die Moderationsadresse an Stephan Tischler und/oder Horst Wessiak wenden.
- Die Kuverts bleiben verschlossen, bis die Bewertungen der Trassenvarianten durch den Streckenplaner vorliegen (voraussichtlich Mitte 2018).
- Mit dem Versand der Gewichtungsbögen endet die Phase I im gemeinsamen Planungsraum.

Diskussion:

- Es erscheint wenig effizient, dass der Streckenplaner zuerst die Bewertung durchführt und erst dann die Gewichtungen geöffnet werden.
 - Die Kriterien und Ziele für die Trassenplanung sind dem Streckenplaner bekannt, er richtet auch seine Planung danach aus. Zuerst sollen die Trassenvarianten trassiert werden, danach erfolgt die fachliche Bewertung der Trassen, die sich nach der Zielerreichung bei den Indikatoren und bei den Kriterien des Kriterienkataloges richten. Die fachliche Bewertung der Trassen muss jedenfalls neutral durchgeführt werden.
- Der Streckenplaner sollte wissen, wo beispielsweise weitere Siedlungsräume angedacht sind, um dies dann gleich in seine Planung miteinbeziehen zu können.
 - Die Trassierung soll einen möglichst hohen Zielerfüllungsgrad der Indikatoren und über alle Kriterien hinweg erreichen. Dazu bewertet der Streckenplaner die einzelnen Trassen und macht sie vergleichbar.
Die Werthaltungen der Foren zu den jeweiligen Hauptkriterien spiegeln sich in den Gewichtungen wider. Die Gewichtungen werden an den fachlich bewerteten Trassenvarianten angewendet.
Wenn der Streckenplaner die Werthaltungen und die Gewichtungen bereits bei der Planung berücksichtigen müsste, bedeutete dies nicht nur einen ungeheuren Mehraufwand, da die Werthaltungen sich von Gemeindeforum zu Gemeindeforum unterscheiden, sondern es können sich die Werthaltungen der verschiedenen Foren auch widersprechen.
 - Die Kriterien orientieren sich an den Vorgaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung. In der UVP ist eine Gewichtung allerdings nicht vorgesehen. Die Betrachtung ist neutral, denn die Schutzgüter sind im UVP-Verfahren alle gleich viel wert.

Die Gewichtung allerdings ist subjektiv, sie reiht die Schutzgüter nach dem Ermessen und der Werthaltung derjenigen, die die Gewichtung vornehmen.

- Gibt der Streckenplaner mehrere Trassenvarianten vor und die Foren suchen dann eine Variante aus? Und was passiert, wenn keine passende Trassenvariante dabei ist?
 - Es werden nicht nur die Lösungen des Streckenplaners in Betracht gezogen, auch die Foren-TeilnehmerInnen können und sollen ihre Ideen miteinbringen, sofern diese vom Streckenplaner nicht ohnedies schon berücksichtigt wurden. Deshalb wird der Streckenplaner in den Sitzungen der zweiten Planungsphase die Gemeindeforen und das Regionalforum regelmäßig konsultieren und die Zwischenergebnisse zur Diskussion stellen.
Auch die Geschäftsordnung stellt sicher, dass die Ideen der Foren berücksichtigt werden und in die fachliche Beurteilung einfließen müssen.
- Angenommen, es gibt zwei Varianten:
Variante A verläuft entlang des Inns, Kulturgüter haben bei dieser Variante einen hohen Stellenwert. Variante B verläuft am Berg entlang, Kulturgüter haben hier einen niedrigen Stellenwert. Wie wirkt sich diese unterschiedliche Gewichtung auf die Streckenplanung aus, wenn der Streckenplaner gar nicht um die Gewichtung weiß?
 - Die Gewichtung des Kriteriums Kulturgüter erfolgt von Seiten der Foren im Allgemeinen und nicht auf bestimmte Trassenvarianten fokussiert, weil diese ja zum Zeitpunkt der Gewichtung auch noch gar nicht bekannt sind.
 - Wenn Kulturgüter bei einer Trassenvariante betroffen sind, dann muss dies in der fachlichen Bewertung berücksichtigt werden.
- Die Konsequenz daraus wäre: Wenn die Trassenvarianten nicht bekannt sind, müssten alle Kriterien hoch gewichtet werden.
 - Wenn alle Kriterien gleich hoch/niedrig gewichtet werden, hat dies keinen Einfluss auf den Vergleich der Trassen.
- Erhalten die Foren-TeilnehmerInnen dann die unterschiedlichen Trassenvarianten, um sie zu gewichten?
 - Nein. Der Streckenplaner stellt die Planungsfortschritte in den kommenden Forenrunden vor und die Foren-TeilnehmerInnen sind eingeladen, ihre Wünsche, Bedenken und Ideen zu den vorgestellten oder auch zu anderen Trassenvarianten zu äußern. Die Machbarkeit der Vorschläge für neue Trassenvarianten aus den Foren orientiert sich an deren Umsetzbarkeit laut Kriterienkatalog, die es vom Streckenplaner zu überprüfen gilt.
 - Am Ende werden die nicht ausgeschiedenen Trassenvarianten von einem Team aus Fachplanern (Ökologe, Raumplaner, Streckenplaner) bewertet und die Bewertungen werden den Foren präsentiert. Erst danach erfolgt der Verschnitt mit den Gewichtungen.
- Kann die Bewertung theoretisch ergeben, dass 50% der Strecke bei einer Trassenvariante unter Tage verlaufen sollen?
 - Die Bewertung einer Trassenvariante sagt nicht, ob es einen Tunnel geben soll oder nicht. Die Bewertung sagt nur, inwiefern ein Tunnel oder eine Wanne innerhalb eines Streckenabschnitts eine passende Lösung sein könnte.

- Theoretisch könnte eine Variante mit hohem Tunnelanteil sowohl gut als auch schlecht bewertet werden. Wenn beispielsweise ein Tunnel unter einem Trinkwasservorkommen gebaut werden müsste, wirkt sich das auf die Bewertung negativ aus.

ETW wird erst wieder eine aktive Rolle spielen, wenn die bewerteten Trassen vorliegen und die Gewichtungen geöffnet werden. Die Moderation bedankt sich abschließend bei den beiden Experten Horst Wessiak und Stephan Tischler für ihre fachliche Begleitung und Unterstützung in den vergangenen Runden.

Stephan Tischler und/oder Horst Wessiak sind ab der kommenden Runde je nach Bedarf als Beobachter bei einzelnen Forenterminen anwesend.

5 Betriebsprogramm Bemessungsfall (Torsten Gruber)

Siehe Folien 11 bis 14 der beiliegenden Präsentation

Anmerkung zu Folie 14:

Die Zugzahlen beziehen sich auf den gemeinsamen Planungsraum. Die Zugzahlen für den erweiterten Planungsraum sind noch offen, weil die Ergebnisse der Korridorstudie noch nicht vorliegen. Die Studie wird parallel zur Streckenplanung im gemeinsamen Planungsraum erarbeitet. Ergebnisse werden Ende 2016 erwartet.

Diskussion:

- Wann wird der Bemessungsfall eintreten?
 - Der Bemessungsfall wird deutlich nach 2025 eintreten; er stellt die Planungsgrundlage für das Trassenauswahlverfahren dar, ist aber mit keiner konkreten Jahreszahl verknüpft
- Das Nahverkehrsprogramm in Österreich ist etwas dichter als auf bayerischer Seite.
 - Die österreichischen Nahverkehrszüge enden in Kufstein und fahren nicht bis Rosenheim. Allerdings wäre ein grenzüberschreitender Regionalverkehr wie beispielsweise zwischen Salzburg, Freilassing und Berchtesgadener Land wünschenswert. Sollte ein solcher grenzüberschreitender regionaler Nahverkehr wieder aufgenommen werden, dann müssten die Zahlen des Betriebsprogrammes aktualisiert werden.
- Es gibt keine Begründung für die 400 angenommenen Züge.
 - Es ist dies der Bemessungsfall für unseren Planungsauftrag. Die Nutzung des Brenner Basis Tunnels ist auch sehr langfristig ausgelegt, hinsichtlich der konstruktiven Betonbauteile sogar in der Größenordnung von 200 Jahren.
- Aus volkswirtschaftlicher Sicht scheint ein derartiger Streckenausbau für 35 Züge im Personenverkehr mehr am Tag nicht sinnvoll.
 - Der Streckenausbau erfolgt nicht nur für den Personenverkehr sondern auch für den Güterverkehr. Hier werden im Bemessungsfall deutliche Steigerungen erwartet.
- Warum fahren nachts kaum Züge im Personenverkehr?

- Die Nachtzeit umfasst nur 1/3 eines ganzen Tages (22 bis 6 Uhr). Fünf Züge in der Nachtzeit ist etwas mehr, als das jetzige Angebot und wird als ausreichend gesehen. Für mehr Züge gibt es keine Nachfrage.
- Wäre es möglich, dass die anwesenden Streckenplaner kurz einen Vortrag zu ihrer Arbeitsweise halten?
 - Der Streckenplaner wird dieser Bitte gerne beim nächsten Gemeindeforum im April nachkommen. Heute ist der Streckenplaner als Beobachter ins Gemeindeforum eingeladen.

6 Ausblick auf die 2. Phase (Susanne Müller)

Siehe Folien 15 und 16 der beiliegenden Präsentation.

Es gab eine intensive Zusammenarbeit mit dem Streckenplaner in den letzten Wochen. Derzeit läuft die Grundlagendatenerhebung. In der nächsten Forenrunde im April wird der Streckenplaner darauf aufbauend die Raumwiderstände vorstellen. Raumwiderstände sind beispielsweise Naturschutzgebiete, Siedlungen oder Trinkwasserschutzgebiete, welche in Raumwiderstandskarten dargestellt werden. Aufgrund dieses Apriltermins und der schriftlichen Kontaktaufnahme des Streckenplaners bei den Gemeinden erscheint derzeit ein Besuch des Streckenplaners in den Gemeinden, wie er in der dritten Runde angekündigt war, noch nicht erforderlich. Der Streckenplaner wird nämlich darüber hinaus in den nächstfolgenden Forenrunden den Foren-TeilnehmerInnen seine Zwischenergebnisse präsentieren und diese zur Diskussion stellen.

Christof Weigl berichtet, dass die Grundlagendatenerhebung gestartet ist und der Rücklauf aus den Gemeinden sehr gut sei. Die Daten werden in ein eigenes Datenverarbeitungsprogramm (Geographisches Informationssystem – kurz „GIS“ genannt) eingegeben. Vorerst reichen gröbere Daten, um mit der Planung beginnen zu können. Sollten aus einer Gemeinde detailliertere Rückmeldungen gebraucht werden, meldet sich der Streckenplaner direkt bei der jeweiligen Gemeinde. Auch ist ein Nachreichen von Daten jederzeit möglich, diese werden in der Planung dann auch berücksichtigt.

Darauf aufbauend werden dann die ersten Vorschläge für mögliche Trassenkorridore erstellt; diese werden in den Foren präsentiert und zur Diskussion gestellt. Anregungen und Ideen aus den Foren werden in die Planungen mit aufgenommen, so sie fachlich umsetzbar sind.

Die kommende fünfte Runde findet statt am:

Donnerstag, den 25.04.2016, um 15.30 Uhr im Sitzungszimmer der Spedition Dettendorfer (Tiefenbacher Weg 1, 83126 Flintsbach)

Die sechste Forenrunde findet statt am:

Donnerstag, den 28.07.2016 um 15.00 Uhr in der Gemeinde Brannenburg

7 Nächste Termine (Peter Hofer)

Siehe Folien 17 und 18 der beiliegenden Präsentation.

Diskussion:

- Am kommenden Mittwoch wird der Bundesverkehrswegeplan vorgestellt. Inwiefern wird der Brenner Basis Tunnel dort berücksichtigt?
 - Der Bundesverkehrswegeplan wird vom BMVI erstellt. Zum jetzigen Zeitpunkt kennen wir noch keine entsprechenden Inhalte. Der Link zum Bundesverkehrswegeplan wird beim Versand des Protokolls beigefügt.
- Herr Niebler möchte abschließend wissen, warum ausgerechnet der Streckenabschnitt zwischen Kufstein und Raubling für dieses gemeinsame Planungsverfahren als erster ausgewählt wurde.
 - Dies ergibt sich aus dem Planungsauftrag in der Ministerialvereinbarung von Rosenheim vom 15.6.2012, wo es heißt, dass für den deutsch-österreichischen Grenzbereich der Strecke München - Rosenheim - Staatsgrenze - Kundl/Radfeld eine gemeinsame Planung durchzuführen ist.

8 Abschluss (Peter Hofer)

Peter Hofer bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Zusammenarbeit in Phase I und ist zuversichtlich für die Phase II. Er bedankt sich bei den Experten von ETW und heißt den Streckenplaner für die Planungen zum Brenner Nordzulauf willkommen.

Zusammengestellt am 25.03. 2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 14.03.2016
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog (Version 14, Stand 20.03.2016)
- Antworten der Projektleitung auf den Fragenkatalog von Hr. Reisinger vom 15.01.2016 sowie vom 02.02.2016




GEMEINDEFORUM NORD1
14.3.2016, GEMEINDE RAUBLING



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (TINAV) 

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM




Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 4. SITZUNG 14.3.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transmissivitätsverfahren (TINAV)  2

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung**
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ **Kriterienkatalog**
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Kriterienkatalog

Berichtigung

Indikatoren im Teilkriterium „Anpassung anderer technischer Infrastrukturen“

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter*	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisscheren, Überholgleise im Tunnel)
	1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus RÖV und Entwicklungsplänen)
		„ALT“ (28.1.2016):	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz, geplante Vorhaben (aus RÖV und Entwicklungsplänen)

Kriterienkatalog

Präzisierungen

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
	2-9-2 Sachgüter	Existenzsicherung Beschränkung auf übliche Verwertbarkeit	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ **Informationen zum Ablauf der Gewichtung**
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Gewichtung

Fragen & Antworten

- ❖ **Müssen alle Kriterien gewichtet werden?**
Nein. Eine Gewichtung liegt dann vor, wenn zumindest ein Kreuz im Fachbereich gesetzt ist.
- ❖ **Ich gewichte ein Hauptkriterium im Fachbereich durch ankreuzen, alle anderen kann ich aber fachlich nicht gewichten. Was passiert dann?**
Die restlichen, nicht gekreuzten, Hauptkriterien im Fachbereich werden automatisch auf neutral „5“ gesetzt.
- ❖ **Wenn ich bei keinem Hauptkriterium im Fachbereich etwas ankreuze, ist die Gewichtung ungültig?**
Wird im Fachbereich kein Kreuz gesetzt, dann gilt der gesamte Fachbereich als nicht gewichtet und es wird für die Analyse im Trassenauswahlverfahren die Durchschnittsgewichtung aller in diesem Fachbereich abgegebenen Gewichtungen angesetzt.
- ❖ **Wird der Fachbereich Kosten und Risiken auch gewichtet?**
Der Fachbereich Kosten und Risiken wird nicht gewichtet.

BRENNER-NORDZULAUF
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gewichtung

Fragen & Antworten

- ❖ **Kann ich noch weitere Gewichtungsbögen für meine Gemeinde haben?**
 Der Teilnehmerkreis umfasst die Mitglieder der Gemeindeforen, Regionalforums, Vertreter der ÖBB und DB und ggf. des Lenkungs-kreises. Die Gewichtung kann aber selbstverständlich gerne mit weiteren Interessensvertretern besprochen werden.
- ❖ **Warum werden die Gewichtungen nicht gleich ausgewertet?**
 Die fachliche Bewertung der Trassenvarianten durch den Streckenplaner soll unabhängig von der Kenntnis der Gewichtungen erfolgen. Erst wenn beide Ergebnisse vorliegen, werden diese zusammengeführt.

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 4. SITZUNG 14.3.2016
 ■ ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzbauwerk (TEN-T)

 9

BRENNER-NORDZULAUF
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gewichtung

Informationen zum Ablauf

GEWICHTEN
 durch Ankreuzen

↓

RÜCKSENDEN
 mittels frankiertem Rücksendekuvert an Moderation bis 25.4.2016

↓

AUFBEWAHREN
 der verschlossenen Kuverts bei Moderation

↓

AUSWERTEN
 nach Vorliegen der fachlichen Beurteilung durch ETW

BRENNER-NORDZULAUF
 Gemeinsamer Planungsraum - Trassenvarianteverfahren
 GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

NAME	Formul. Funktion	UNWICHTIG	WICHTIG
Eisenbahntechnik - Infrastruktur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Betriebführung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufgegriffene Betriebszustände		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bausicherung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Raumentwicklung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mensch - Raumnutzungen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wasser		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landschaft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boden, Land- und Forstwirtschaft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luft und Klima		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sach- und Kulturgüter		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hinweis: Fortschritt 3 „Juster und Teiler“ sind nicht gezeigert.

Stellen & Unternehmens
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzbauwerk (TEN-T)

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 4. SITZUNG 14.3.2016
 ■ ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzbauwerk (TEN-T)

 10

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ **Betriebsprogramm Bemessungsfall**
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ Nächste Termine

Betriebsprogramm Bemessungsfall

400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

- ❖ Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- ❖ Nahverkehr
 - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- ❖ Güterverkehr
 - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des deutschen BVWP

Betriebsprogramm Bemessungsfall**Zugzahlen an der Grenze D/A**

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2015	52	43	88	4	187	Stand KW 16/2015
2025	64	48	190	-	302	Prognose
BF Bestands- strecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren
BF Neubau- strecke	40	-	220	-	260	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren

Betriebsprogramm Bemessungsfall**Zugzahlen**

Bemessungsfall			Personen- Fernverkehr		Personen- Nahverkehr		Güterverkehr		Summe
	von	bis	Tag*	Nacht**	Tag*	Nacht**	Tag*	Nacht**	
Neubaustrecke	Schaftenau	Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal	35	5	-	-	146	74	260
Bestandsstrecke	Schaftenau	Kufstein	39	1	48	11	35	17	151
	Kufstein	Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal	39	1	40	8	35	17	140

Tag* 06:00 bis 22:00 Uhr

Nacht**... 22:00 bis 06:00 Uhr

400 Züge Querschnitt Staatsgrenze D/A: Grundlage für das Trassenauswahlverfahren im gemeinsamen Planungsraum.
Innerhalb Tag-Nacht-, sowie Personen- und Güterverkehrsaufteilungen noch leichte Anpassungen möglich!

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ **Ausblick auf 2. Planungsphase**
- ❖ Nächste Termine

Ausblick auf 2. Planungsphase

Inhaltlicher Schwerpunkt Frühjahr / Sommer 2016

- ❖ 5. Forenrunde
 - Inhalt: Erläuterung und Diskussion zur Grundlagenerhebung und Raumwiderstände
 - Termin: 25. – 27. April 2016
- ❖ 6. Forenrunde
 - Inhalt: Erste Überlegungen zu Korridoren und mögliche Situierungen der Verknüpfungsstelle deutsches Inntal
 - Termin: 25. – 29. Juli 2016
- ❖ 7. Forenrunde
 - Inhalt: Vorstellung der bearbeiteten Rückmeldungen aus den Gremien, Festlegung möglicher Korridore
 - Termin: Ende September 2016

Gemeindeforum

Tagesordnung 4. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- ❖ Kriterienkatalog
- ❖ Informationen zum Ablauf der Gewichtung
- ❖ Betriebsprogramm Bemessungsfall
- ❖ Ausblick auf 2. Planungsphase
- ❖ **Nächste Termine**

Nächste Termine

- ❖ 4. April 2016 Erste Sitzung Dialogkreis im erweiterten Planungsraum
Zweite Sitzung regionaler Projektbeirat
- ❖ 5. April 2016 Ersatztermin Exkursion UIT
- ❖ 22. April 2016 Lenkungskreis
- ❖ 25. April 2016 Einsendeschluss Gewichtungsbögen
- ❖ 25. – 27. April 2016 5. Runde Gemeindeforen



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transaktionskosten Wintersemester (TKW)

