

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **9. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 09.05.2018, 16:00–18.00 Uhr

Ort: Gemeinde Kiefersfelden

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Franz Ploner (Niederndorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Christian König (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Roland Schmidt (Kiefersfelden)
Horst Wessiak (Expertenteam)
Eva Böss (Expertenteam)
Martin Eckert (IPBN)
Stefan Eder (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Christoph Sedlacek (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
 3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017
 4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
 5. Gewichtung neues Hauptkriterium
 6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm im GPR
 7. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Hajo Gruber, erster Bürgermeister von Kiefersfelden, eröffnet die Sitzung des 9. Gemeindeforums. Er betont die Wichtigkeit des Projektes Brenner-Nordzulauf für die Verlagerung auf die Schiene, damit das Inntal lebenswert bleibt. Die Neubaustrecke soll am besten unterirdisch verlaufen. Alle hoffen, dass es im Projekt bald wieder sichtbarere Fortschritte gibt. Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder im Rahmen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der 9. Sitzung des Gemeindeforums.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor. Neben Informationen zu den Aktivitäten seit Herbst 2017 gibt es für diese Sitzung zwei Schwerpunkte: die Weiterentwicklung des Kriterienkatalogs sowie erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm. Abschließend wird es noch einen kurzen Ausblick und Informationen zu Projekthintergründen geben. Die Projektleitung stellt die neuen Mitglieder im Projektteam vor: Franz Lindemair (DB Projektkommunikation) und Eva Böss (Expertenteam). Die Moderation stellt ihre Kollegin Mariella Schimatsek vor, die künftig die Protokollierung übernehmen wird.

2. Rückmeldung zum Protokoll und offene Punkte aus der 8. Sitzung (Moderation)

Zum Protokoll der 8. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Veröffentlichung des finalen Protokolls auf der Projektwebsite www.brennernordzulauf.eu zu.

3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017

Siehe Folien 5-12 der beiliegenden Präsentation

Gemeinsamer Planungsraum – Status (Peter Hofer)

Peter Hofer erklärt, dass es intensive Abstimmungen mit den Landwirtschaftskammern bzw. dem Bauernverband in Deutschland und Österreich gab. Weiteres fanden im November 2017 Infotermine zum geologischen Erkundungsprogramm, und im März 2018 zur Geophysik statt, welche von vielen Interessierten sowie Grundstücksbesitzern besucht wurden. Zur ursprünglich vereinbarten Vorstellung des geologischen Erkundungsprogrammes im Gemeinderat Neubeuern kam es leider nicht. Der Tagesordnungspunkt wurde kurzerhand, noch am selben Abend per Beschluss vom Gemeinderat von der Agenda gestrichen. Wenn man sich nicht auf einen Bohrpunkt einigen kann, bleibt der Bahn nur die Möglichkeit, beim Eisenbahn-Bundesamt eine Duldung zu beantragen. Dieser Schritt wird mittlerweile vom Gemeinderat Neubeuern erwartet. Es fanden in den letzten Monaten auch weitere Treffen mit Bürgerinitiativen statt. Die Grundlagenaktualisierung im GPR wurde gestartet. Die Projektleitung war im April in Ljubljana bei den TEN-T Days um das Projekt auf europäischer Ebene zu präsentieren. Das Projekt stieß bei den Vertretern der EU auf großen Zuspruch und soll nach deren Aussagen so weitergeführt werden.

Diskussion

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es eine Änderung der Gemeinde Kiefersfelden zum Flächennutzungsplan gab und eine schriftliche Stellungnahme der DB dazu noch ausständig ist. Er betont, dass die Fristen zur Verabschiedung des Flächennutzungsplans laufen und verspätete Rückmeldungen nicht berücksichtigt werden können.

Planungsraum Verknüpfung Schafftenau-Knoten Radfeld – Status (Peter Hofer)

Peter Hofer berichtet, dass das Trassenauswahlverfahren 2009 abgeschlossen wurde und der Planungsprozess seit 2016 weitergeführt wird. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung im Jahr 2019 (ähnlich wie ein Teil des Planfeststellungsverfahrens in DE) sowie parallel dazu ein umfassendes vertiefendes Erkundungsprogramm. Die Gemeinden werden laufend eingebunden, unter anderem durch ein Regionalforum, welches zwei Mal jährlich stattfindet, und z. B. mit Planausstellungen. Insgesamt schreiten die Planungen zügig voran und man liegt gut im Zeitplan.

Diskussion

Wann ist der geplante Baubeginn für diesen Planungsraum?

- Die Ausführungsphase ist im Zeitraum 2026-2032 geplant. Das ist ein ambitionierter Plan, sollte aber machbar sein.

Erweiterter Planungsraum – Status (Manuel Gotthalseder)

Manuel Gotthalseder erläutert, dass nach den konstituierenden Sitzungen der Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd bisher 5 Forenrunden stattgefunden haben. Die Diskussionen sind intensiv und im Forum Süd teilweise sehr kritisch. Derzeit befindet man sich in der finalen Abstimmung des Kriterienkataloges. Ähnlich wie im GPR wurden die Grundlagen von den Gemeinden abgefragt und aktualisiert, damit ein einheitliches und aktuelles Datenbild von beiden Planungsräumen vorliegt.

Aktualisierung Grundlagen (Wieland Steigner)

Wieland Steigner erklärt, dass seit der Grundlagenergebung 2016 fast 2 Jahre vergangen sind, und die Gemeinden daher gebeten wurden, die Aktualität der Grundlagen zu prüfen und etwaige Änderungen bekannt zu geben. Alle Gemeinden sind dieser Bitte nachgekommen. Herr Steigner erläutert die Änderungen der einzelnen Gemeinden, welche nun in die Grundlagenkarten Mensch & Natur und die Raumwiderstandskarten eingearbeitet werden. Diese Karten sind dann die Grundlage für die Aktualisierung der Korridorkarten und die Entwicklung der ersten Entwürfe von Grobtrassen.

4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog (Horst Wessiak)

Siehe Folien 14-23 der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak erklärt den Mitgliedern des Gemeindeforums nochmals den Bewertungs- und Gewichtungsprozess zum Trassenauswahlverfahren, welcher in zwei Phasen abläuft. In Phase I wird die Beurteilungsmethode – der Kriterienkatalog – festgelegt. Für jedes Teilkriterium wird ein Ziel festgelegt und Indikatoren, mit denen die Zielerfüllung gemessen wird. In Phase II werden erste Grobtrassen entwickelt, welche dann im Zuge einer vereinfachten Variantenprüfung ggf. reduziert werden können. Diese reduzierten Trassen sind dann Gegenstand der vertieften Trassenplanung. Für diese wird dann die Bewertung gemäß Kriterienkatalog, die Kosten- und Risikoabschätzung und nach Abstimmung der Bewertung in den Gremien die Gewichtung vorgenommen. Ziel ist eine Trassenempfehlung.

Auf Grundlage einer EU Richtlinie wurde in Deutschland eine Änderung im UVP-Gesetz vorgenommen (§ 2 (1)). Diese sieht ein weiteres Schutzgut „Fläche“ vor, welches als neues Hauptkriterium im Kriterienkatalog ergänzt wurde. Ziel ist dabei ein möglichst geringer Flächenverbrauch - im Sinne versiegelter und sonstigen Nutzungen entzogener Fläche - der Trasse, welcher an zwei Indikatoren gemessen wird: obertägiger Flächenverbrauch während der Bau- und während der Betriebsphase.

5. Gewichtung neues Hauptkriterium (Horst Wessiak und Moderation)

Siehe Folien 25-28 der beiliegenden Präsentation.

Alle Mitglieder der Gemeindeforen erhalten die Möglichkeit, das neue Hauptkriterium „Fläche“ zu gewichten. Die Gewichtung erfolgt wie bisher in Stufen von 1 (unwichtig) bis 9 (extrem wichtig) gemäß Reglermodell. Ein frankiertes Kuvert mit dem ergänzenden Gewichtungsbogen und dem aktuellen Kriterienkatalog wird an alle Teilnehmer verteilt. Die anwesenden Teilnehmer können die Gewichtungsbögen stellvertretend für heute abwesende Vertreter mitnehmen. Die Übernahme wird durch eine Unterschrift bestätigt. Die Kuverts können bis 30.5.2018 an die Moderation (wikopreventk) geschickt werden, die diese dann bis zum Schluss der fachlichen Beurteilung ungeöffnet in einem Safe aufbewahrt.

Kann man bei der Gewichtung des neuen Hauptkriteriums zwischen Flächenverbrauch während der Bauphase und während der Betriebsphase differenzieren?

- Nein, der Flächenverbrauch kann, so wie jedes Hauptkriterium, nur einmal gesamt gewichtet werden.

Mehrere Forenteilnehmer sehen das als sehr problematisch, weil ein Tunnel beispielsweise fast keine obertägigen Flächen in der Betriebsphase verbraucht, aber in der Bauphase hat er durch Deponien etc ggf. mehr Flächenbedarf als eine oberirdische Trasse. Die Forenteilnehmer befinden daher, dass man besser zwischen Bau und Betrieb differenzieren sollte. Es sei zB auch entscheidend, wo der Bauschutt gelagert wird. Was spricht dagegen, die beiden Indikatoren getrennt voneinander zu gewichten?

- Die Systematik der Beurteilungsmethode durch den Kriterienkatalog ist so, dass nur auf Ebene der Hauptkriterien gewichtet werden kann. Diese Gewichtung umfasst

dann auch alle Teilkriterien und deren Indikatoren. So wurde das auch bei der ursprünglichen Gewichtung gehandhabt.

- Das Hauptkriterium Fläche wird entscheidend vom Flächenverbrauch während der Betriebsphase beeinflusst. Der Flächenverbrauch während der Bauphase spielt im Gesamtzusammenhang eine untergeordnete Rolle, soll aber auch in der Planung erhoben werden.
- Eine Deponie, die während der Bauphase für Überschussmaterial angelegt wird, zählt nicht als versiegelte Fläche im Sinne des Hauptkriteriums Flächenverbrauch, da diese Fläche danach wieder benutzt werden kann (ein aktuelles Beispiel ist die Deponie auf der Ferrariwiese in Innsbruck).
- Ein weiteres Beispiel ist auch der Bau der Unterinntaltrasse. Div. Gemeinden haben massive Einschränkungen und Auswirkungen während der Bauphase hingenommen. Sie wussten aber, dass durch den Tunnel die Belastungen in Zukunft minimiert werden.

Wie soll man nun also gewichten, wenn einem ein geringer Flächenverbrauch und ein Tunnel sehr wichtig ist? Wenn jemand eine Tunnellösung favorisiert, und den Flächenverbrauch als extrem wichtig gewichtet, wird die Trasse mit Tunnellösung aufgrund des Flächenverbrauches in der Bauphase schlechter abschneiden?

- Die Sorge, dass durch eine hohe Gewichtung des Hauptkriteriums Flächenverbrauch eine potentielle Tunnellösung in der fachlichen Bewertung schlecht abschneidet, ist unbegründet.
 - Die versiegelte Fläche im Endverbrauch (Betrieb) beeinflusst das Hauptkriterium deutlich mehr, als der Flächenverbrauch während der Bauphase.
 - Selbst eine Trasse mit mehreren Tunnelabschnitten und ggf. großen Baustelleneinrichtungsflächen, wird in Summe weniger Fläche verbrauchen, als eine durchgehend oberirdische Trasse.

Es besteht also keine Gefahr, durch eine hohe Gewichtung des Hauptkriteriums Fläche einer Tunnellösung im Wege zu stehen.

- D.h., wenn man das Hauptkriterium Fläche als extrem wichtig gewichtet, gefährdet man Tunnellösungen nicht.

Wie sieht der Flächenverbrauch bei offenen Tunneln (bspw. mit Galerien) aus?

- Der Flächenverbrauch für Tunnel mit Galerien ist in Summe (Bau- und Betriebsphase) immer noch deutlich geringer, als bei einer oberirdischen Trassenführung.

Wie ist das genaue Verhältnis innerhalb des Hauptkriteriums zwischen den Indikatoren Bauphase und Betriebsphase? Wie viel wichtiger ist die Betriebsphase? Wie kann die Trassenbewertung der Planer eingesehen werden?

- Bei der fachlichen Bewertung wird für die vertieft zu planenden Trassen eine Beurteilung ähnlich jener auf Folie 21 vorgenommen. Diese Detailbeurteilungen werden dann auch den Forenmitgliedern präsentiert. Es muss jedenfalls fachlich nachvollziehbar sein, wie diese Bewertungen entstehen.

- Sollen zudem noch Fragen zu einzelnen Bewertungen offen sein, können diese in den Gemeindeforen mit den Planern diskutiert werden.

Ein Teilnehmer findet die Systematik trotzdem unlogisch. Wenn der Flächenverbrauch während der Bauphase so unwichtig ist, könnte man die Bauphase überhaupt herausnehmen.

- Der Flächenverbrauch während der mehrjährigen Bauphase hat zwar keine so hohe Bedeutung wie jener in der Betriebsphase, aber er muss trotzdem erfasst werden. Gerade für die Landwirtschaft ist dies ein wichtiger Punkt.

Wie wurde das bei den Gemeindeforen Nord 1 und 2 gehandhabt? Wenn diese bereits abgeschlossen sind, müssen wir hier ja auch einheitlich gewichten.

- In den Gemeindeforen Nord 1 und 2 werden die Teilnehmer, wie vorgesehen, den Flächenverbrauch jeweils als ein Hauptkriterium gewichten. Es ist wichtig, dass die Systematik über den ganzen Kriterienkatalog hinweg aufrechterhalten bleibt.

Die anwesenden TeilnehmerInnen nehmen zur Kenntnis, dass die Gewichtung aufgrund der Systematik des Kriterienkataloges nur auf Ebene der Hauptkriterien erfolgen kann. Einige TeilnehmerInnen hätten sich jedoch eine separate Gewichtung der Teilkriterien zum Flächenverbrauch gewünscht.

6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm (Stefan Eder)

Siehe Folien 30-39 der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder beschreibt das Erfordernis und die Ziele der geologischen Erkundungsmaßnahmen. Auf Nachfrage in der letzten Forenrunde werden Karten präsentiert, auf denen alle bereits zusätzlich bestehenden Bohrungen eingezeichnet sind. Aktuell sind rund 80 % der Bohrungen abgeschlossen und etwa 30 % der Geophysik. Die Bohrungen in der Talflur sind weitgehend fertig. In manchen Regionen, wie beispielsweise im Kieferbachtal, gibt es komplizierte geologische Strukturen. Die Qualität der Bohrkerns ist sehr hoch und die Bohrungen haben bisher gute Aufschlüsse geliefert, die im Weiteren noch ausgewertet werden müssen. Einige wichtige Bohrungen sind noch ausständig oder haben erst kürzlich begonnen. Die Bohrung am Hocheck in Oberaudorf wurde aufgrund einer längeren Wintersaison als üblich und unter Rücksichtnahme der Sommersaison im Tourismus auf Herbst verschoben. Die Gemeindeforen werden bei Neuigkeiten aus dem geologischen Erkundungsprogramm informiert. Die meisten Bohrungen werden zu Grundwasser-Messpegeln ausgebaut, bleiben also auch nach Abschluss des Erkundungsprogrammes zur Beobachtung des Grundwasserspiegels bestehen. Sie dienen auch der Beweissicherung im Zuge des Projektes.

Diskussion

Welches sind die Kriterien, die die Unmöglichkeit einer Trasse (insbesondere Tunnel) darstellen?

- Für die Errichtung eines Tunnels ist grundsätzlich festes Gestein günstiger. Die Erkundungsergebnisse zeigen, mit welchen Auswirkungen bei Tunnel in Lockergestein zu rechnen ist. Das ist dann vor allem bei der Feintrassierung wichtig.

Anhand der bisherigen Bohrungen konnte noch für kein Gebiet im gemeinsamen Planungsraum ein Tunnel ausgeschlossen werden.

- Sobald neue Erkenntnisse aus der Geologie vorhanden sind, werden diese in den Planungen berücksichtigt. Die Gemeindeforen werden ebenfalls über neue Erkenntnisse informiert.

Sind auf Folie 32 alle Bohrungen dargestellt? Sollen das nicht mehr sein?

- Folie 32 zeigt alle Bohrungen, die bis jetzt gemacht wurden. Stefan Eder hat auch eine Karte mitgebracht, auf der alle Bohrungen eingezeichnet sind, deren Ergebnisse in der Planung berücksichtigt werden. Diese Übersicht wurde beim letzten Forentermin nachgefragt.

Ein Teilnehmer äußert seine Enttäuschung, weil er sich von den Ergebnissen der heutigen Sitzung mehr Aussagekraft erhofft hatte. Besonders weil ja bald erste Entwürfe von Grobtrassen präsentiert werden sollen. Irgendwie fehlen ihm jetzt die entsprechenden Informationen.

- Die Zusammensetzung der Untergründe ist teilweise sehr komplex und daher brauchen die Auswertungen Zeit. Es sind auch noch nicht alle Bohrungen abgeschlossen.
- Bis dato fehlt beispielsweise im österreichischen Teil noch jene Bohrung am Maistaller Berg, die ursprünglich als Erste vorgesehen war und die eben u. a. auch für Kiefersfelden besonders interessant ist. Diese kann leider jetzt erst am Ende der Bohrkampagne im österreichischen Teil durchgeführt werden.
- Die Ergebnisse aus der Geologie sind aber vor allem für die Feintrassierung relevanter als für die ersten Entwürfe der Grobtrassen.

Wie können im Juni erste Entwürfe von Grobtrassen präsentiert werden, wenn die Probebohrungen noch nicht abgeschlossen und ausgewertet sind? Wie kann das die Bevölkerung verstehen?

- Die Planungen laufen bis dahin unabhängig vom Stand der Geologie weiter. Für die Grobtrassen sind vor allem Trassierungsparameter wie beispielsweise der Kurvenradius wichtig. Den geologischen Endbericht mit den finalen Ergebnissen braucht es dann vor allem für die Trassenbewertung. Die ersten Entwürfe der Grobtrassen, die im Juni präsentiert werden, sind der Start des Diskussionsprozesses und basieren auf derzeitigen Annahmen (z.B. Geologische Karten). Wenn es relevante Erkundungsergebnisse gibt, werden diese in der Planung berücksichtigt.
- Die Präsentation der ersten Entwürfe der Grobtrassen kann man sich in etwa so wie die Karte auf Folie 19 vorstellen (Bsp. aus dem Planungsraum Schafftenau-Radfeld). Es werden Großbrücken, Tunnel- sowie oberirdische Streckenabschnitte dargestellt. Hier wurde die ausgewählte Variante mit Hilfe der geologischen Erkenntnisse angepasst bzw. verfeinert.

Wir es für jeden Korridor eine Grobtrasse geben?

- Es wird für jeden Korridor mindestens einen Grobtrassenentwurf geben. Wie viele Grobtrassenentwürfe es insgesamt geben wird, steht noch nicht fest. Es können aber später, im Zuge des Diskussionsprozesses auch noch welche hinzukommen.

Wo werden Tunnel geplant?

- Tunnelabschnitte sind derzeit dort geplant, wo es entweder topografisch nicht anders möglich ist bzw. wo ggf. eine Trasse ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchqueren würde. In allen anderen Bereichen wird grundsätzlich oberirdisch geplant, was aber nicht heißt, dass nicht auch ggf. eine Tunnellösung möglich wäre.
- An den oberirdischen Bereichen der Grobtrassen werden sich ggf. Konflikte zeigen. Die Prüfung, ob dort auch Tunnel geplant werden sollten, ist Teil des weiteren Diskussionsprozesses in den Foren und der vertiefenden Planung.

Wie sieht es im Bereich des Hechtsees mit einer Tunnellösung aus? Wir haben schon einmal gehört, dass dort kein Tunnel möglich ist, und sind daher sensibilisiert.

- Die Planung eines Tunnels in diesem Bereich ist sicher aufgrund des Wassers nicht ganz einfach, was aber nicht heißt, dass eine Tunnellösung nicht möglich ist. Da spielen mehrere Feinparameter eine Rolle. Eine Tunnellösung kann dort nach derzeitigem Planungsstand jedenfalls noch nicht ausgeschlossen werden.

Die Bürgerinitiative Nußdorf („Inntal 2040“) hat mit sämtlichen Gemeinden Kontakt aufgenommen. Sie haben den Bahnen den Vorschlag unterbreitet, eine Trasse unterhalb bzw. entlang der Autobahn zu führen. Laut der BI gibt es eine Aussage seitens der Projektleitung, dass eine solche Trassenführung nicht möglich ist. Stimmt das?

- Mitte April gab es ein Treffen zwischen der BI Inntal 2040 und der Projektleitung, bei welchem die BI den Vorschlag einbrachte, die Trasse direkt unterhalb der Autobahn zu führen. Die Projektleitung erklärte daraufhin, dass eine solche Trassenführung u. a. weitreichende sicherheitstechnische Probleme mit sich bringen würde (beispielsweise im Fall eines Unfalls). Außerdem würde eine bauliche Umsetzung aufgrund erforderlicher temporärer Autobahnverlegungen zu starken Beeinträchtigungen des Autobahnverkehrs führen. Dann haben die Vertreter der BI vorgeschlagen, die Tasse parallel zur Autobahn zu legen. Die Projektleitung hat auf mögliche Probleme bei der Genehmigung einer solchen Trassenführung hingewiesen, aber nicht gesagt, dass eine solche nicht möglich ist.

Die Gemeinden und die Projektleitung sehen es grundsätzlich positiv, dass die BI Inntal 2040 das Gespräch mit ihnen sucht. Die Gemeinde Kiefersfelden möchte klarstellen, dass die BI Inntal 2040 nicht notwendigerweise die Interessen ihrer Gemeinde vertritt.

7. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 41 der beiliegenden Präsentation

Am Montag den 18. Juni 2018 werden die ersten Entwürfe von Grobtrassen allen Mitgliedern der Gemeindeforen im GPR und EPR gemeinsam in einer Informationsveranstaltung präsentiert. Am selben Tag werden die Presse und die politischen Vertreter (über den Regionalen Projektbeirat) informiert, sowie die Entwürfe auf der Projektwebsite veröffentlicht. Weiteres finden in derselben Woche Sitzungen von allen Gemeindeforen statt, um einen zeitnahen Start der Diskussion der ersten Entwürfe von Grobtrassen zu ermöglichen.

Um der gesamten Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, sich umfassend zu informieren, werden in den Gemeinden des GPR ca. im Zeitraum Mitte Juni bis Mitte Juli etwa 8

Planausstellungen mit der Projektleitung und dem Planungsteam stattfinden, die öffentlich zugänglich sind.

Darüber hinaus wird es am 17. Mai 2018 einen allgemeinen Infotermin der Deutschen Bahn zum Thema Schallschutz geben. Eine Einladung dazu wurde bereits an alle Forenmitglieder versandt.

Das nächste Gemeindeforum Süd 2 wird am Mittwoch, den 20.6. von 16:00-18:00 in Kufstein stattfinden. Die Teilnehmer werden zeitgerecht eine Einladung zur Informationsveranstaltung und zur 10. Forenrunde von der Moderation erhalten.

Diskussion

Wenn man die Präsentation der ersten Entwürfe der Grobtrassen angekündigt, ohne die geologischen Ergebnisse zu haben, ist es für die Bevölkerung schwierig nachzuvollziehen, wie man zu diesen Ergebnissen kommt. Wir haben ja schon die Erfahrungen der Vorstellung der Korridorkarten, und damals wurde dann das Trassenauswahlverfahren unterbrochen. Der Termin wird von manchen sehr kritisch gesehen, da im Herbst in Bayern Wahlen bevorstehen. Dennoch sind einige Teilnehmer der Meinung, dass das Projekt endlich weiter gehen soll und sind froh, wenn etwas auf den Tisch kommt. Die verlorene Zeit bereitet einigen Sorgen. Man will nicht, dass die Diskussionen so, wie im EPR, ablaufen.

Inwieweit wird vorab über eine Pressemitteilung nochmals erläutert, was in welcher Form am 18.6. vorgestellt wird, und wer diese Informationen bekommt?

- Die Projektleitung führt dazu aus, dass es diesmal nicht mehr nur Korridore, sondern auch erste Entwürfe von Grobtrassen für den GPR und EPR geben wird. Die Grobtrassenentwürfe basieren auf Trassierungsparameter, die nach heutigem Kenntnisstand möglich sind. Das sind aber nur Entwürfe, welche noch diskutiert, adaptiert und ergänzt werden können. Das ist auch das Wesen des Planungs- und Beteiligungsprozesses.
- Ab Juni 2018 sollen die Planungen für GPR und EPR parallel verlaufen und die entschleunigte Phase im GPR ist somit zu Ende.
- Die Diskussion zu den Grobtrassenentwürfen verläuft dann in den Gemeindeforen beider Planungsräume parallel, mit dem Ziel, im ersten Schritt bis ca. Ende 2018 alle Vorschläge der Region und des Planers zu sammeln. Anschließend sollen die vorliegenden Grobtrassen anhand fachlicher Aspekte in ihrer Anzahl reduziert und vertieft ausgearbeitet werden.

Exkurs zu Projekthintergründen

Siehe Folien 42-43 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung verweist auf eine Präsentation über die wichtigsten Zahlen und Fakten zur Verkehrsentwicklung auf Straße und Schiene.

Die gesamte Präsentation ist auf der Projektwebsite unter folgendem Link zu finden:

<http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>

Insgesamt gab es in den letzten Jahren einen Anstieg der Mobilität. Das BMVI sieht nach wie vor erhebliches Potential für den Güterverkehr.

Die Realisierung der nördlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel erfolgt stufenweise, um die Diskrepanz zwischen der Inbetriebnahme des BBT 2027 und der Fertigstellung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum auszugleichen. Dazu gibt es die Vorgabe der EU, das komplette Kernnetz signaltechnisch einheitlich auszurüsten, um die Basis für grenzüberschreitenden Verkehr zu bilden. Daher soll in erster Stufe auf der Bestandsstrecke München-Rosenheim-Kufstein auf ECTS umgerüstet werden. Die Finanzierung dazu muss aber noch geklärt werden. Bis 2032 wird der Abschnitt Schaftenausradfeld realisiert. Stufe 3 ist dann die Realisierung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum. Derzeit wird von einer Realisierungsphase von 2026-2038 ausgegangen. Die Projektleitung wird die Forenteilnehmer informieren, wenn es diesbezüglich Neuigkeiten gibt.

Diskussion

Ein wichtiges Thema in diesem Zusammenhang sind die Schienenstegdämpfer, die den Gemeinden von Bundesverkehrsminister Dobrindt versprochen wurden. Die Gemeinden haben jetzt ein Schreiben erhalten, dass es nun doch keine Schienenstegdämpfer geben wird.

Diese Vorgehensweise ist besonders enttäuschend und beeinträchtigt den eigentlich gut funktionierenden Planungsdialog. Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke war für die Bürgermeister der Inntalgemeinden immer eine Voraussetzung für die Teilnahme am Planungsdialog zum Brenner-Nordzulauf. Bei dem Termin damals in Flintsbach war auch der Vorstand der Deutschen Bahn dabei. Wenn Vertreter der Bahn und der Politik solche Versprechungen machen, müssen diese auch eingehalten werden. Es ist wenig vertrauensbildend, wenn die Bürgermeister ständig Druck machen müssen, um das was versprochen wurde, zu erhalten.

- Die Projektleitung weiß um die Problematik und hat Verständnis für die Enttäuschung der Gemeinden. Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist aber nicht Teil des Projekts Brenner-Nordzulauf (Planung eines dritten und vierten Gleises). Die Versprechung kam von der Politik und muss auch von dieser in Form einer Finanzierungszusage eingehalten werden. Wenn es einen konkreten Auftrag von der Politik gibt, wird die Deutsche Bahn mit den Planungen beginnen. Bisher gibt es aber leider keine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund.
- Die Projektleitung des Brenner-Nordzulaufes hat keinen Einfluss auf den Lärmschutz an der Bestandsstrecke. Sie wird das Thema aber mitnehmen und an die entsprechende Stelle weitergeben.
- Die Schienenstegdämpfer waren auch ein Thema bei der 6. Sitzung des Regionalen Projektbeirates. Dort wurde bereits auf höherer Ebene kommuniziert, dass die Versprechungen von Bundesminister Dobrindt auch eingehalten werden sollten. Das Anliegen wurde auch bereits auf Ministerebene herangetragen.

Abschluss

Die Moderation leitet zu einer Abschlussrunde mit kurzen Statements der Forenmitglieder ein. Einige Teilnehmer sind froh, dass man sich endlich wieder in diesem Kreis trifft und etwas weiter geht. Andere Teilnehmer sind enttäuscht, dass sie heute weniger Konkretes erfahren haben, als erwartet, vor allem aus dem geologischen Erkundungsprogramm. Die Belastung der Bürger während der Bauphase wird hoch sein, und dafür ist das Vertrauen in die Bahnen wichtig. Dieses sollte nicht durch Unglaubwürdigkeit verspielt werden. Die meisten Teilnehmer sind bereits gespannt auf die Präsentation der ersten Entwürfe von Grobtrassen und die darauffolgende Diskussion, welche sicherlich intensiv wird.

Zusammengestellt am 11.05.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 09.05.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM SÜD 2

9.5.2018, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung**
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017**
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017

- ❖ Konstituierung der Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum
- ❖ Veranstaltungen
 - Intensive Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Tirol und dem bayerischen Bauernverband im Zusammenhang mit dem geologischen Erkundungsprogramm
 - Infotermine zum Erkundungsprogramm im November '17 zu den Bohrungen und März '18 zur Geophysik
 - Geplante Vorstellung zum Thema geologisches Erkundungsprogramm im Gemeinderat Neubeuern – wurde im Zuge der Gemeinderatssitzung leider abgesagt
 - Treffen mit Bürgerinitiativen
 - Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet
 - Gemeinsame Präsentation der Projekte auf der Brennerachse bei den TEN-T Days der EU-Kommission in Ljubljana



Planungsraum Verknüpfung Schaftenau–Knoten Radfeld – Status

Eckdaten und Termine

- Neubaustrecke zwischen Verknüpfung Schaftenau und Knoten Radfeld (zirka 20 km)
- $V = 230 \text{ km/h}$, Mischverkehr
- Trassenauswahlverfahren wurde 2009 abgeschlossen – Vorschlagstrasse fixiert
- Weiterführung der Planung seit 2016
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Planungsraum Verknüpfung Schafte nau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

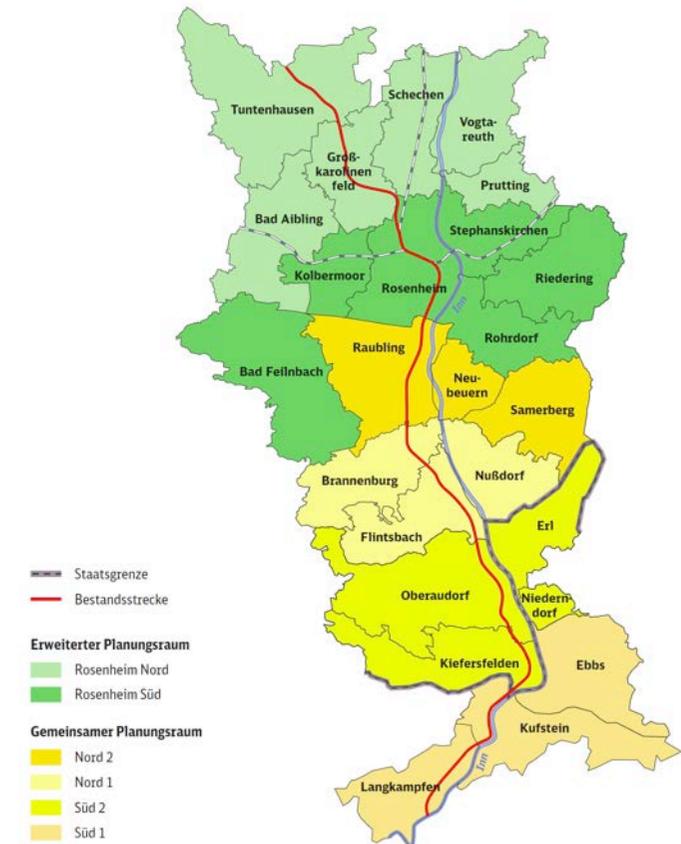
- Geologisches Erkundungsprogramm (> 50 Bohrungen, Bohrlänge ca. 2,2 km, 67 km Geophysikalische Profile) im Jänner 2018 gestartet
- Umweltuntersuchungen werden voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen
- Planungsaktivitäten für die Erstellung der UVE im Abschnitt VK Schafte nau–Knoten Radfeld laufen seit Herbst 2016
- Regionalforum und Abstimmung mit Gemeinden laufend
- Planausstellungen im Juni 2018 vorgesehen



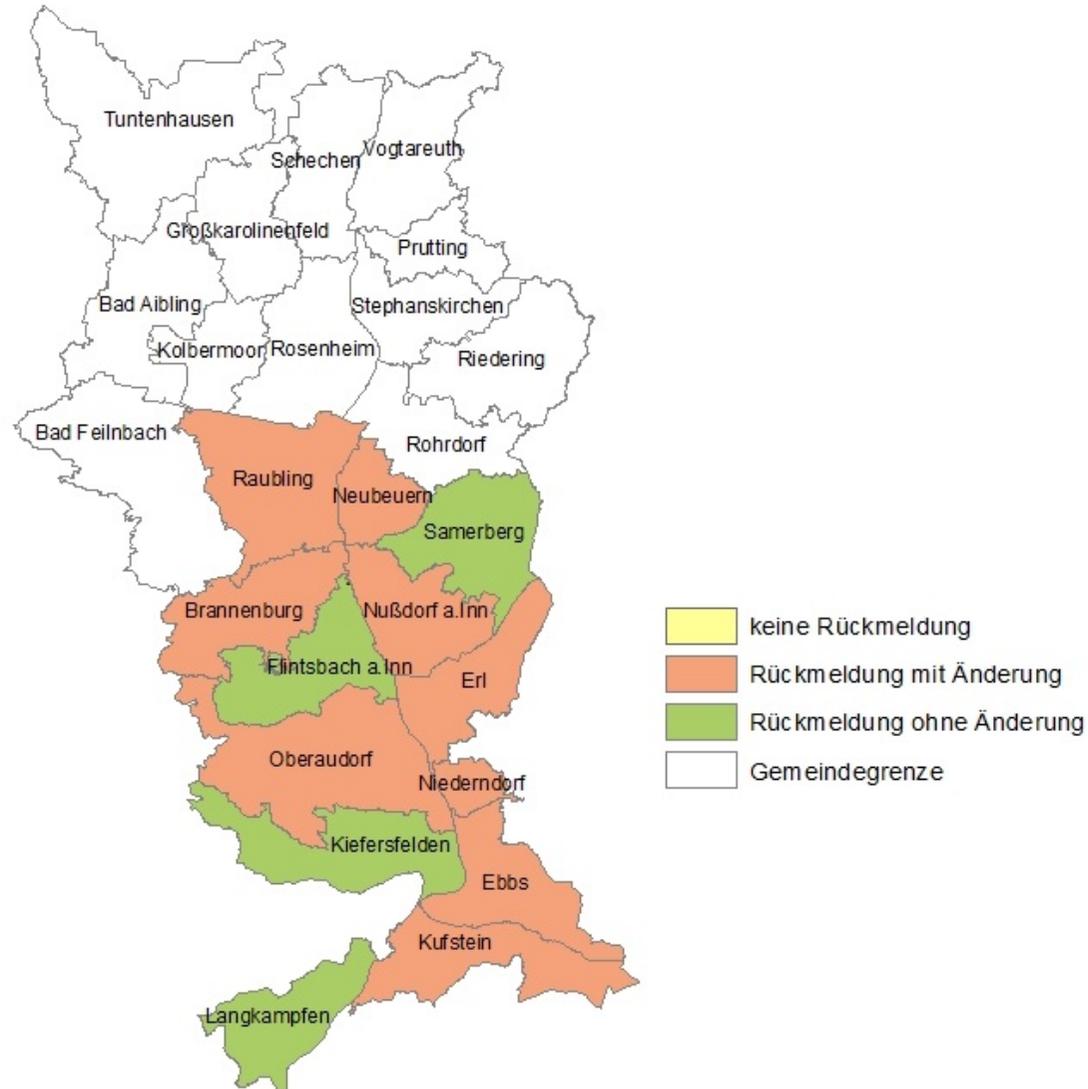
Erweiterter Planungsraum – Status

Beurteilungsmethode, Kriterienkatalog, Grundlagenaktualisierung

- ❖ Konstituierende Forensitzung der zwei Gemeindeforen
Rosenheim Nord und Rosenheim Süd am 08. November 2017
- ❖ 2. Forensitzung am 18. Dezember 2017 (GF Nord + Süd)
- ❖ 3. Forensitzung am 24. Januar 2018 (GF Nord + Süd)
- ❖ 4. Forensitzung am 14. bzw. 15. März (GF Nord + Süd)
- ❖ 5. Forensitzung am 11. bzw. 12. April (GF Nord + Süd)
- ❖ Derzeitiger Inhalt ist die (finale) Abstimmung des
Kriterienkatalogs im EPR
- ❖ Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet



Aktualisierung Grundlagen – Rückmeldungen Gemeinden



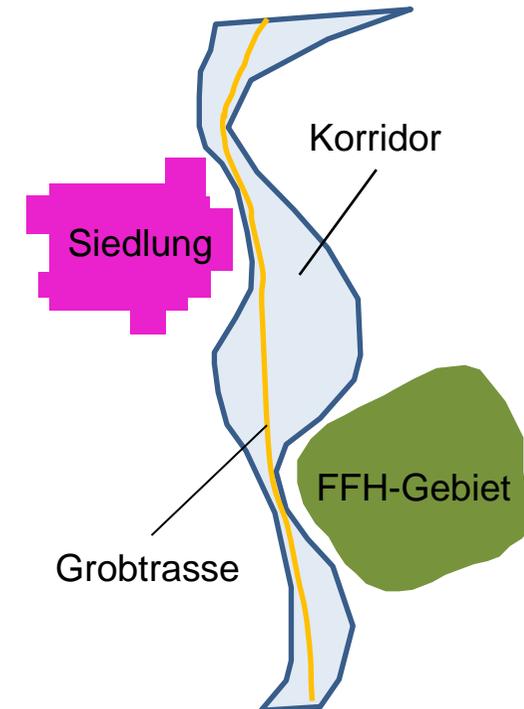
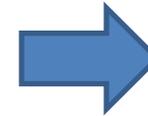
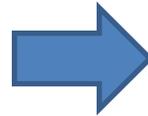
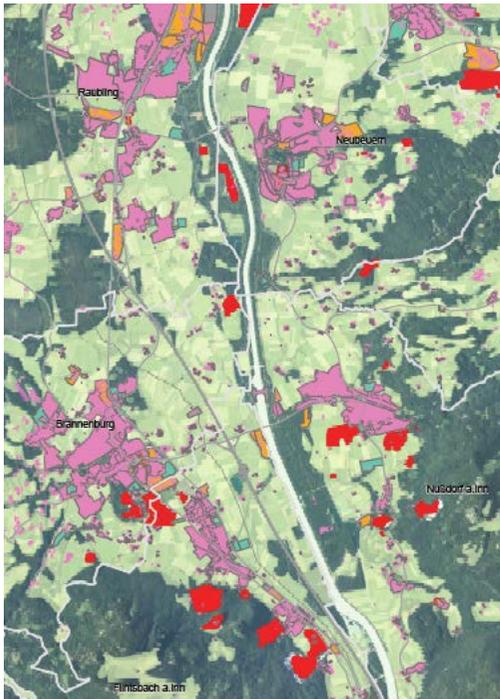
Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (1)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
Nord 2	
Raubling	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Badeseen „Reischenharter See“ und „Hochstrasser See“ (GLK Mensch) Ergänzung „Überflutungsgebiet westlich des Inns“ (GLK Natur)
Neubeuern	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Reischenharter Badeseesee und Fläche „Aufenthaltsort Mensch“ an der Rauwöhrstraße (GLK Mensch)
Samerberg	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Nord 1	
Brannenburg	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung FNP B-Plan „Tannenhut“ und „Bauhof an der Nußdorfer Straße“ (GLK Mensch)
Flintsbach	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Nußdorf	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Überschwemmungsgebiete „Steinbach“ und „Entbach“ (GLK Natur) Ergänzung Grundwasserregulierungsanl. der Bayernwerk/ÖBK (GLK Mensch) Änderung Signatur Kanalhauptpumpwerk (GLK Mensch)

Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (2)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
Süd 2	
Kiefersfelden	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Oberaudorf	<ul style="list-style-type: none"> Baudenkmal „Knollhof“ abgerissen (GLK Mensch)
Erl	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen
Niederndorf	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen
Süd 1	
Langkampfen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung/Ergänzung
Kufstein	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung Natura 2000-Gebiete und Naturdenkmäler (GLK Natur) Anpassung Wasser- und Uferschutzgebiete (GLK Natur) Anpassung Biotop- und ökologische Freihalteflächen (GLK Natur) Ergänzung Überflutungsflächen (GLK Natur) Ergänzung Transalpine Ölleitung und 110 kV Freileitung (GLK Mensch)
Ebbs	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen

Weiterer Planungsablauf – Aktualisierung Korridore und Entwicklung Grobtrassen



Aktualisierung
Grundlagenkarten
Mensch & Natur

Aktualisierung
Raumwiderstandskarte

Aktualisierung Korridore und
Entwicklung Grobtrassen

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ **Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR**
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung eines Hauptkriteriums aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ Hauptkriterium: Fläche

❖ Teilkriterium: Flächenverbrauch

❖ Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs

❖ Indikator: obertägiger Flächenverbrauch

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter*	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmassnahmen (z.B. Bogenweichen, Gleisachsen, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Höfenverbindungen, - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsteilen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik	
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderen Anforderungen (z.B. Wägen, Tunnel, Brücken usw.)	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignisfrequenz und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen	
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotenziale und Prognoseicherheit	
		1-4-2 Massendimension	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenblanz - Transporterfordernisse und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbeeinträchtigung - Bauabschnittsübergänge	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Lärm*	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel - >60dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Wirkung - >55dB(A) als Lärmindex nachts, Wirkung für Wohnen
			2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
			2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		2-4-1 Schutzgebiete*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung	
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung	
2-5 Wasser		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial	
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen	
		2-5-3 Oberflächengewässer	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gesässerungsverengungen - Ausmaß von Gesässergerungen	
		2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
			2-6-2 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-2 Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungsverlustungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
	2-7-3 Altlasten		Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegenmittelverdachtsflächen	
2-8 Luft und Klima	2-8-1 Schadstoffemissionen		Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung	
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern		
	2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern		
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges	
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten	
3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrissen	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.		

* Teilkriterium

** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



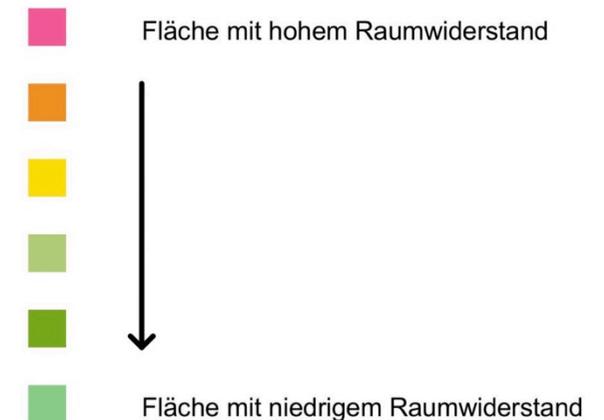
❖ **Kriterienkatalog** → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Erfüllung der Trassierungsanforderungen
		1-1-2 Anpassung technische Infrastruktur	Minimierung des Aufwandes
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenhaltungsfähigkeit im Regelbetrieb
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung
		1-2-3 Instandhaltungsfähigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im Regelbetrieb
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle	Minimierung Anzahl und Auswirkungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im Regelbetrieb
		1-3-3 Verfügbarkeit und Objektschutz	Maximierung Objektschutz
		1-3-4 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse
	1-4 Bauausführung	1-4-2 Massendimension	Anstreben einer nachhaltigen Materialbeschaffung
		1-4-3 Bauzeit und Bauentwicklung	Optimierung
2 Mensch - Raumentwicklung	2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten
		2-1-2 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung
	2-2 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-2-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-2-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-3-1 Siedlung	Minimierung der Beeinträchtigung
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung

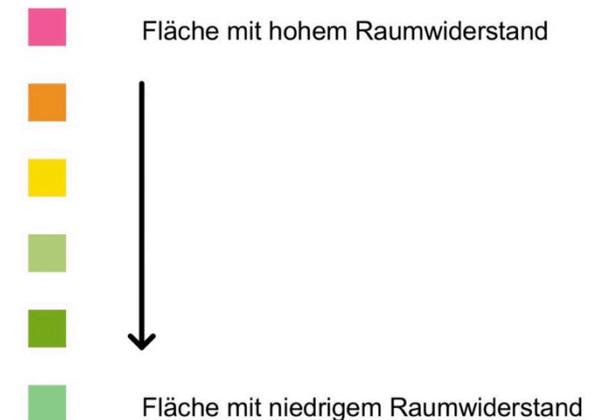
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



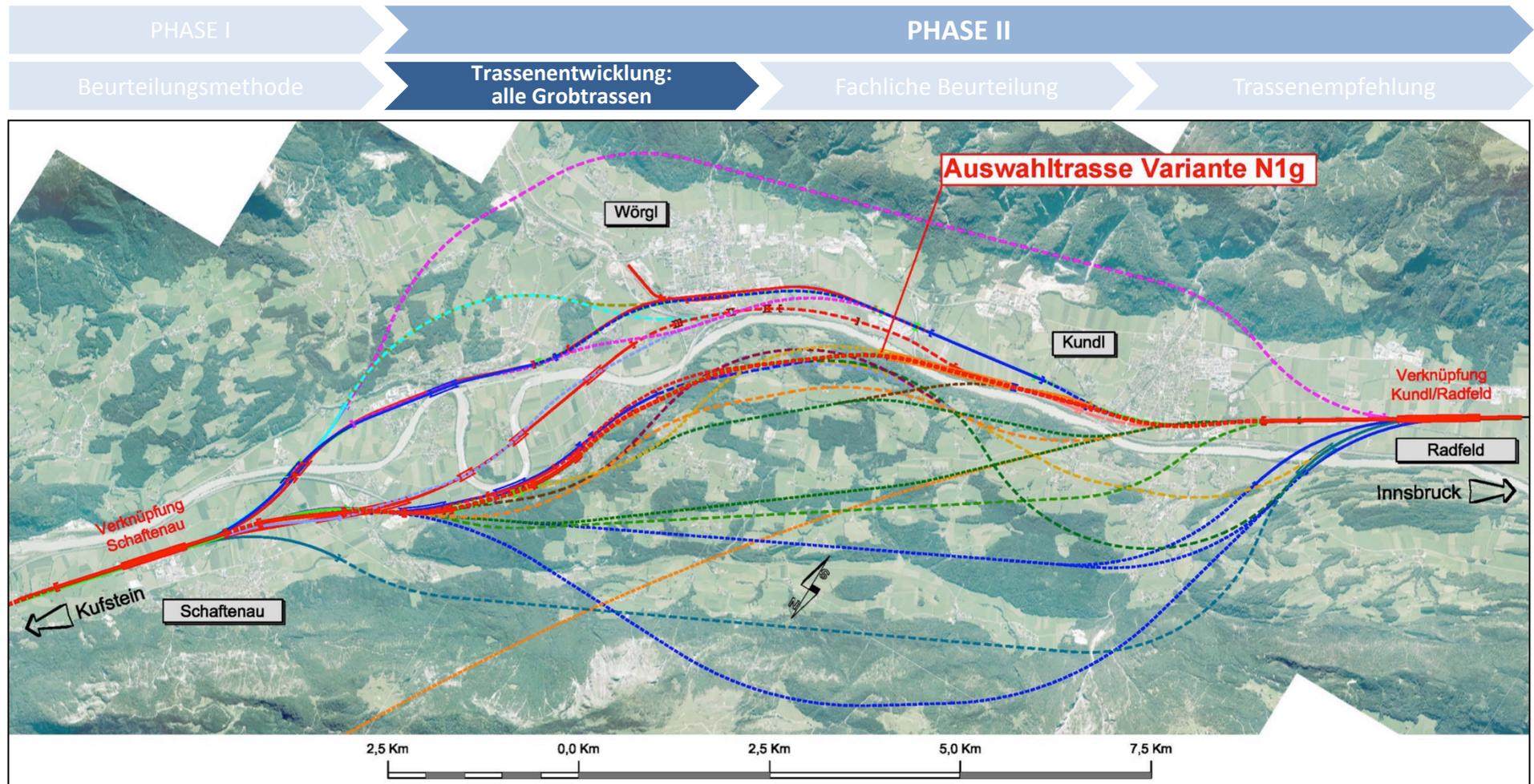
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



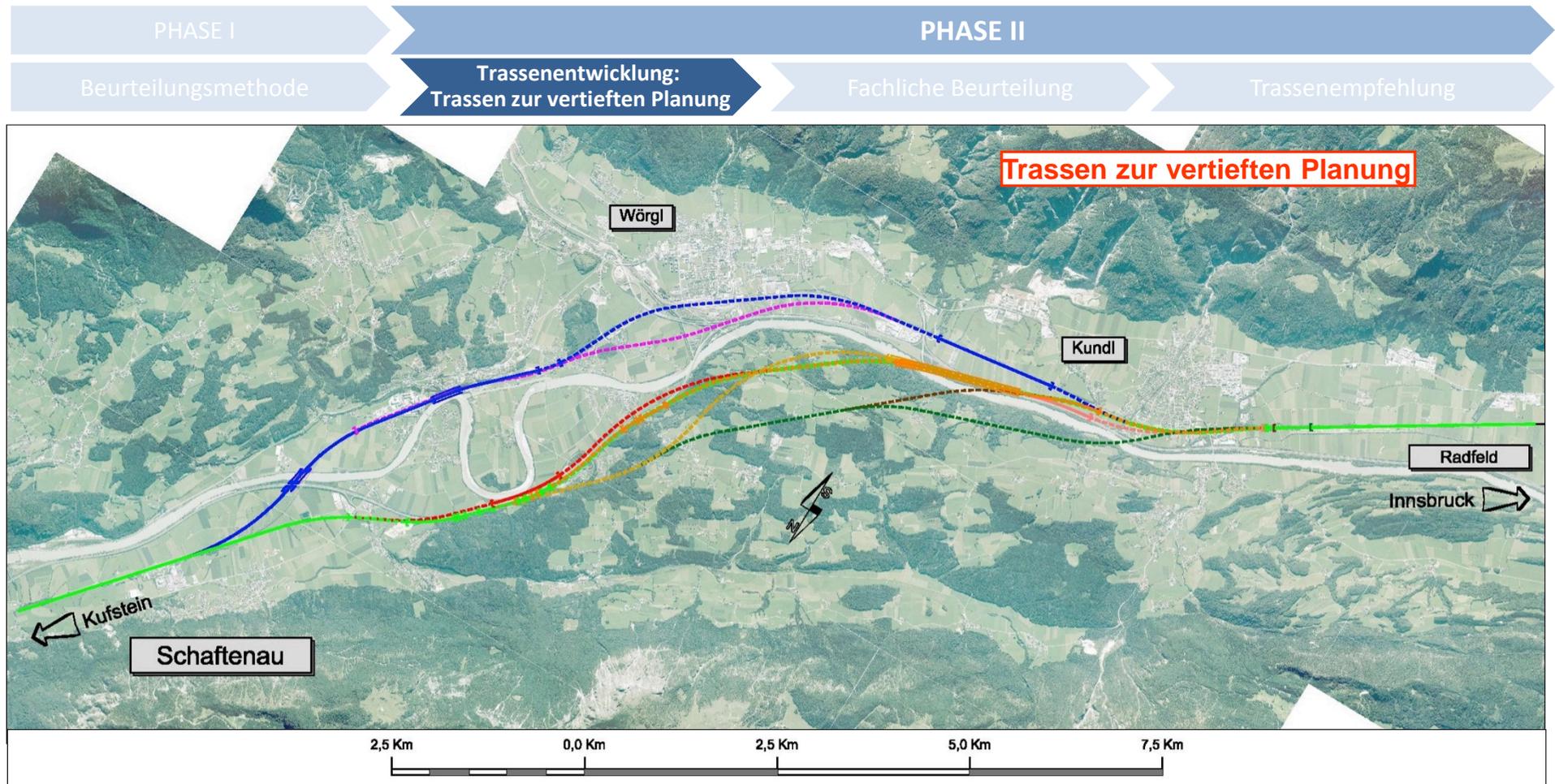
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



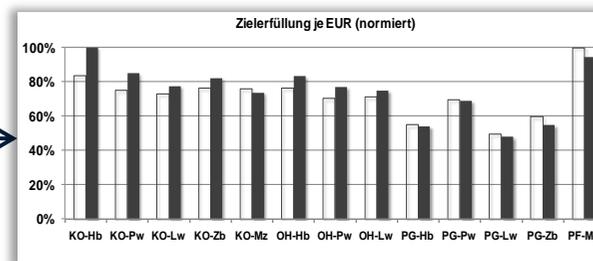
		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Bauabwicklung	2	5	4
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3			

Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

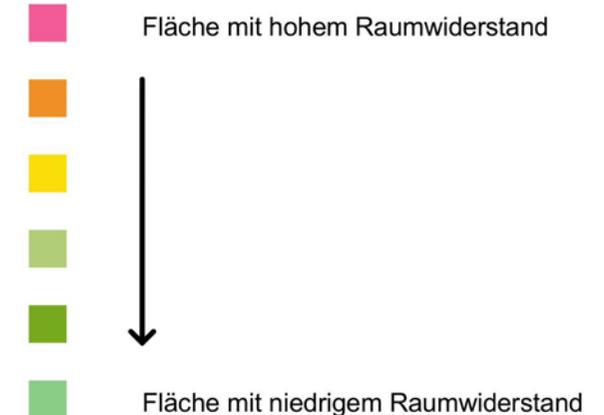


	Kriterium	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium VvT 1			
	Bauschwärzung	2	5	4
	Kriterium VvT 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium RvU 2			
	Kriterium RvU 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium KvR 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium KvR 3			



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ **Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien**
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung **eines Hauptkriteriums** aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ **Hauptkriterium:** Fläche

❖ **Teilkriterium:** Flächenverbrauch

❖ **Ziel:** Minimierung des Flächenverbrauchs

❖ **Indikator:** obertägiger Flächenverbrauch

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassenleistungsparameter*	Erhaltung der Trassenleistungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichen von Trassenleistungsvorgaben - ungenutzte Trassenleistungspotenziale (z.B. Bogenweiden, Gleisdreiecke, 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 ROV und Entwicklungsbüro)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verkehrsleistungen - Leistungsbelastung und Fahrplan
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Viadukte, Tunnel, Brücken usw.)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Störereignisse, welche die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit engpassig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwerisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotenziale und Prognostizierbarkeit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transportverhältnisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwerisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbelastung - Baustelleneinrichtungsflächen
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieeffizienten Querschnittsbau > 40dB(A) als Lärmhörschwelle tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmhörschwelle nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsgebiete bzw. -flächen - Ausmaß der Beeinträchtigung
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten überregionaler und regionaler Entwicklungspläne	- überregionalen und regionalen Entwicklungsplänen - örtlichen Entwicklungsplänen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1 Schutzgebiete*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung
	2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasserversorgungsanlagen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen
2-5-3 Oberflächenwasser		Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverengungen - Ausmaß von Gestaltungsmaßnahmen	
2-6 Landschaft		2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Sichtbild, Ortsbild, Selbstbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
		2-6-2 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerstückelungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftungsfähigkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen	
	2-7-2 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegen/Betriebsverfallsflächen	
	2-7-3 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung	
2-8 Luft und Klima	2-8-1 Mikroklima*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Flächen - Verschattung	
	2-8-2 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern	
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit im Katastrophenfall	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern	
	2-9-2 Fläche **	2-9-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsriskien	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.

* Leitkriterium
** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Möglichkeit zur Gewichtung ergänztes Hauptkriterium im KK GPR

Ergänzt Hauptkriterium kann von den Mitgliedern des Gemeindeforums im GPR & des Regionalforums zusätzlich gewichtet werden

Brenner-Nordzulauf | gemeinsamer Planungsraum | Kriterienkatalog

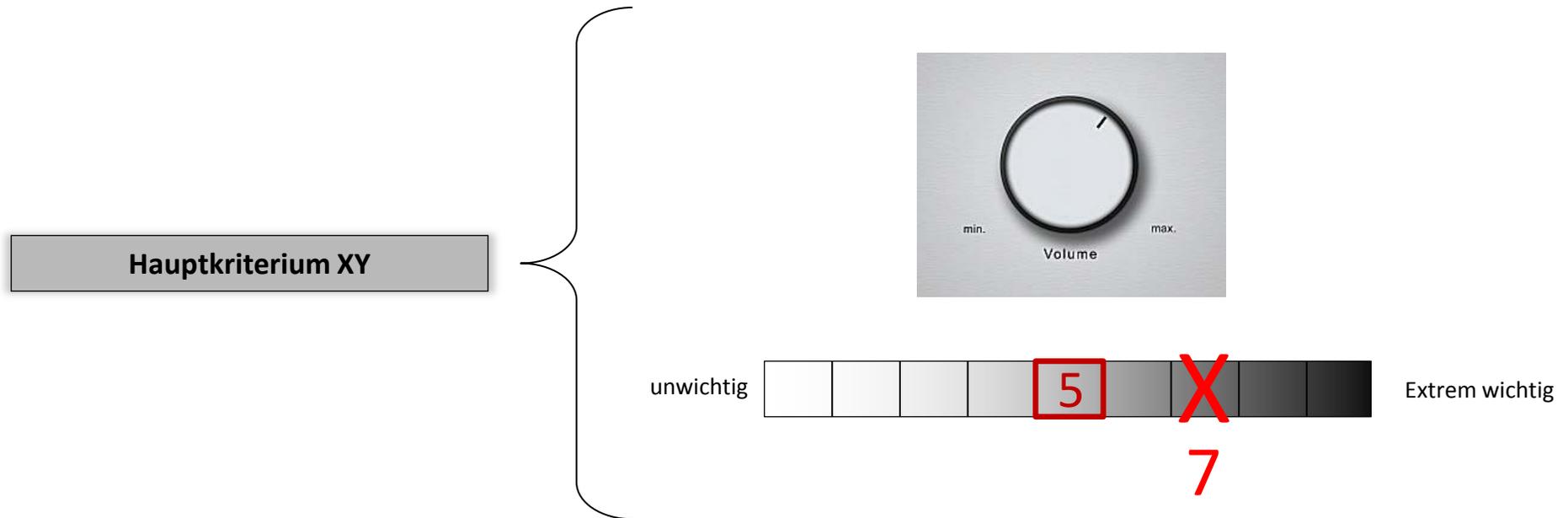
Stand: 17.4.2018

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase

** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

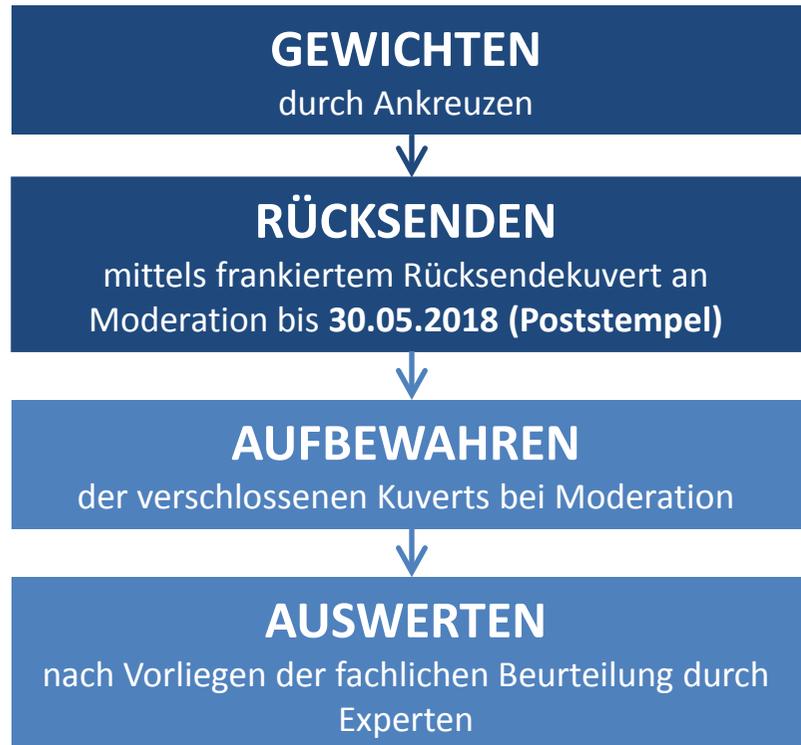
Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?



Gewichtung

Informationen zum Ablauf



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

+

NAME: _____

FORUM: _____

Gewichtung ergänztes Hauptkriterium
(Mai 2018)

Fläche unwichtig extrem wichtig

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ **Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm**
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Geologisches Erkundungsprogramm - Erkundungsziele

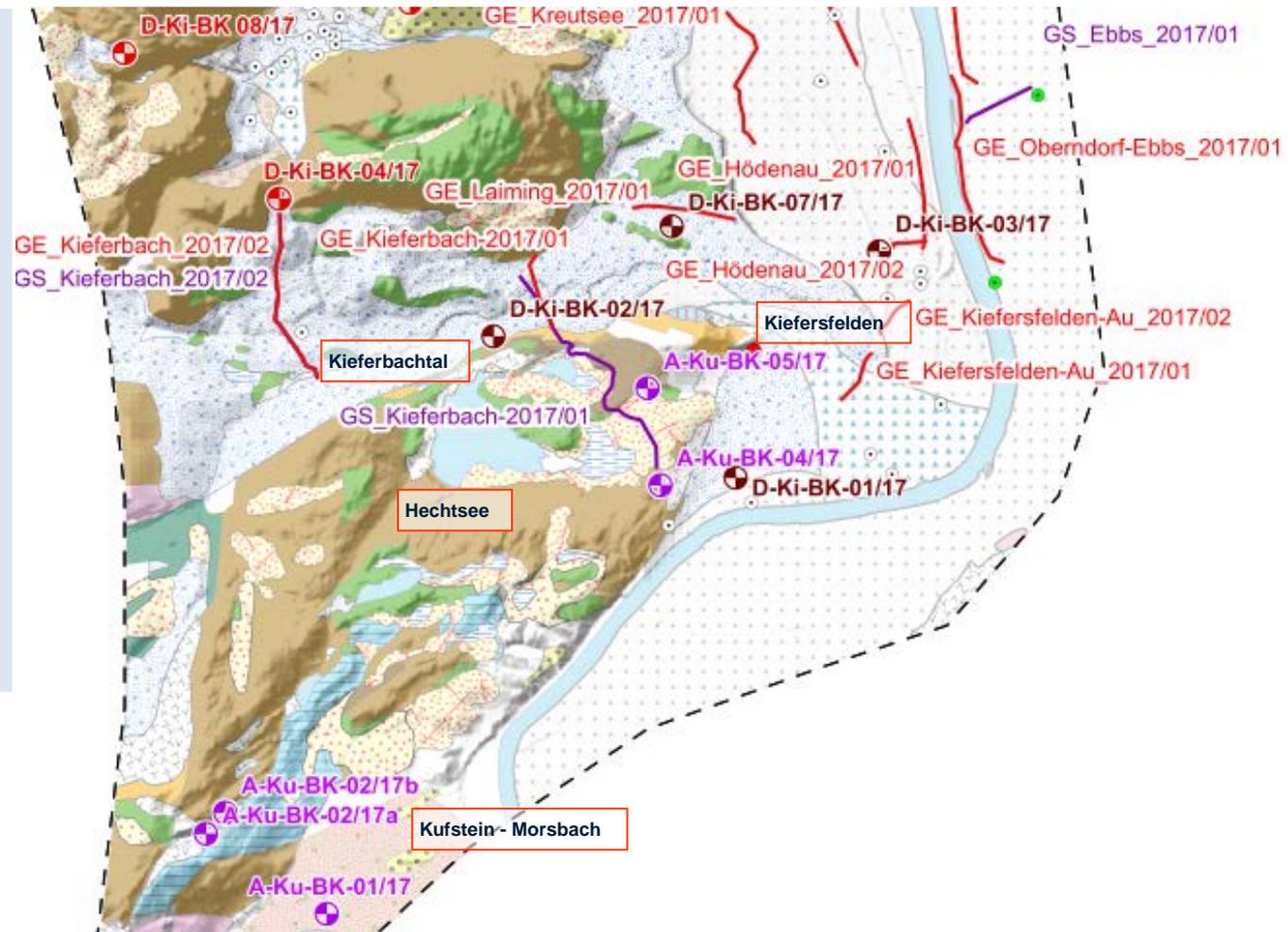
1. Ausbildung der Grund- und Bergwasserverhältnisse sowie Grundwasserstockwerke (z.B. Hechtsee, Pfrillsee, Längsee, Mühlauer Quellen, Haslachquellen, Blaue Quelle)
2. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
3. Abgrenzung von geologischen Strukturen im Festgestein; Identifizierung / Verifizierung von Störungszonen im Festgestein
4. Felsschwellen in der Talflur

Geologisches Erkundungsprogramm – Ablauf

- ❖ Bestandsdatenerhebung, geologische Kartierung und Erkundungsplanung bis Sommer 2017; anschließend Ausschreibung und Vergabe der Leistungen
- ❖ Bohrbeginn in Deutschland durch ARGE Abt-Geomechanik am 15.01.2018
- ❖ Bohrbeginn in Österreich durch Fa. HABAU am 22.01.2018
- ❖ Messbeginn Geophysik in Österreich und Deutschland durch Fa. DMT am 09.04.2018; Infoveranstaltungen zur Geophysik am 21. und 22.03.2018
- ❖ Stand Bohrungen – Anfang Mai rund 80% abgeschlossen
- ❖ Stand Geophysik – Anfang Mai rund 30% abgeschlossen

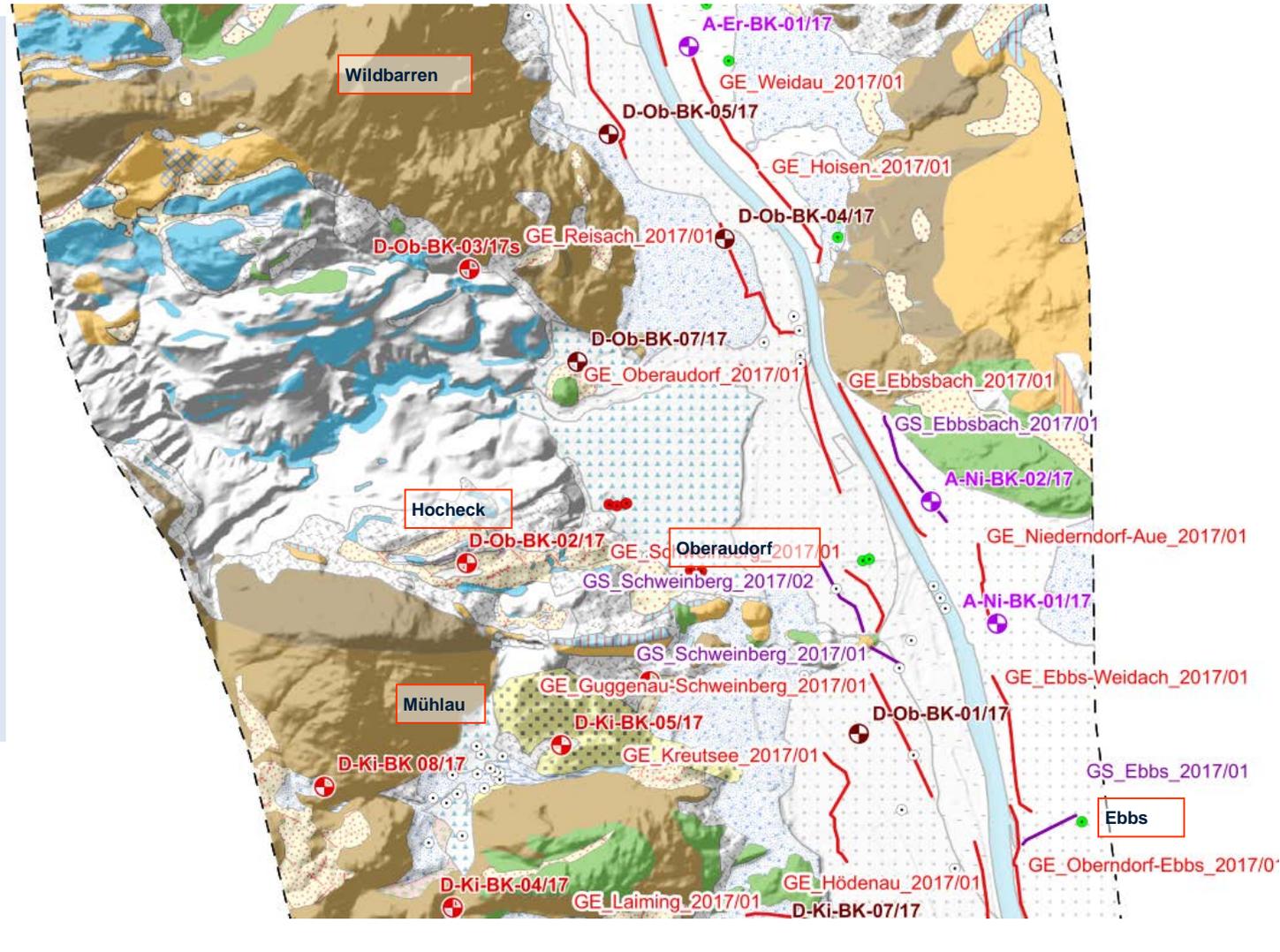
Erkundungsprogramm

- ❖ **Marblinger Plateau (Ku-01)**
- ❖ **Störungszone Kiefern bach (Ki-02)**
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01 etc.)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur (Fli-04)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



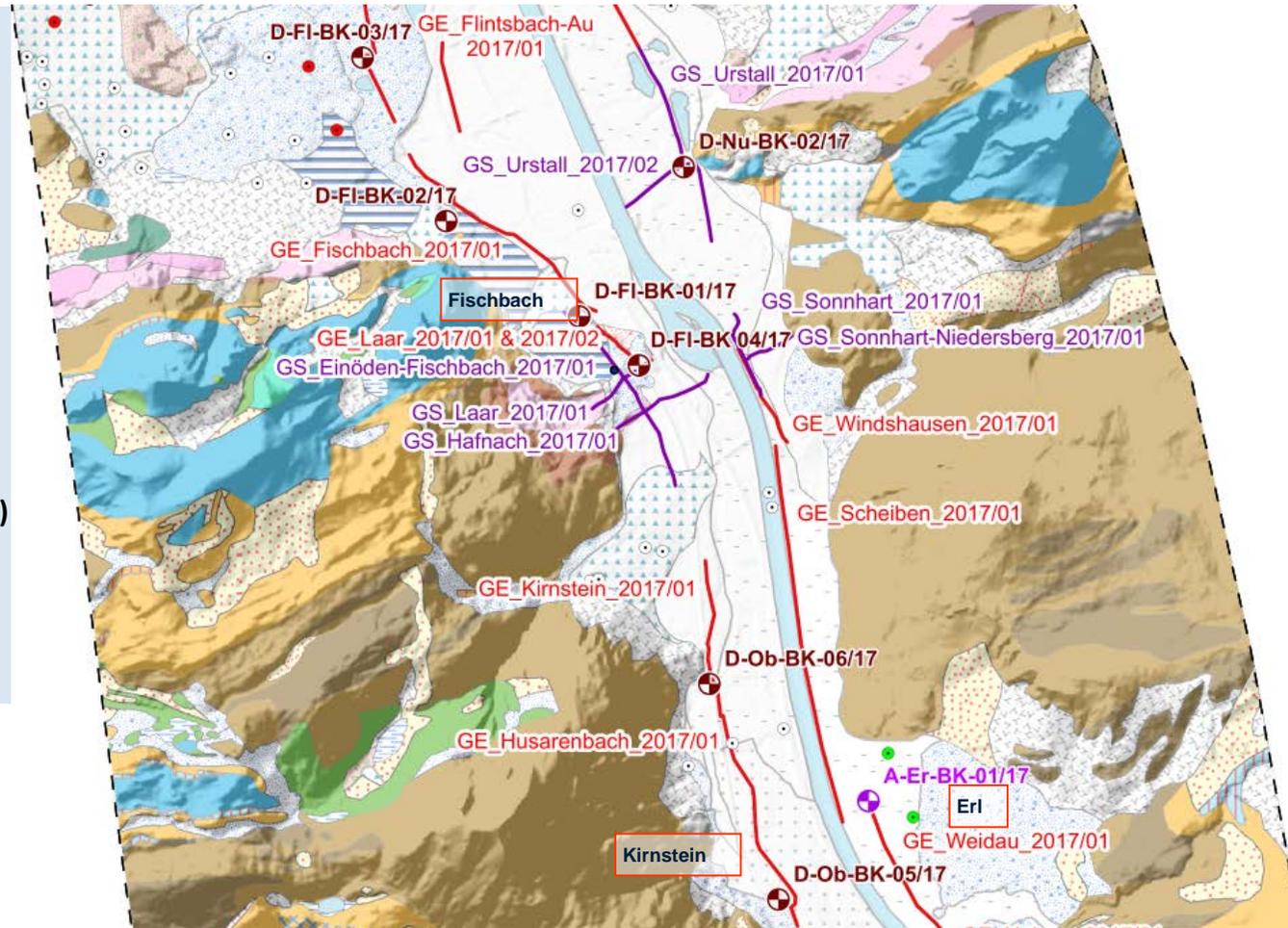
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau (Ku-01)
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?) und Hydrogeologie Haslacher Quellen (Ob-02, Ob-03)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (Ob-04, Ob-05)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Seetone der Talflur



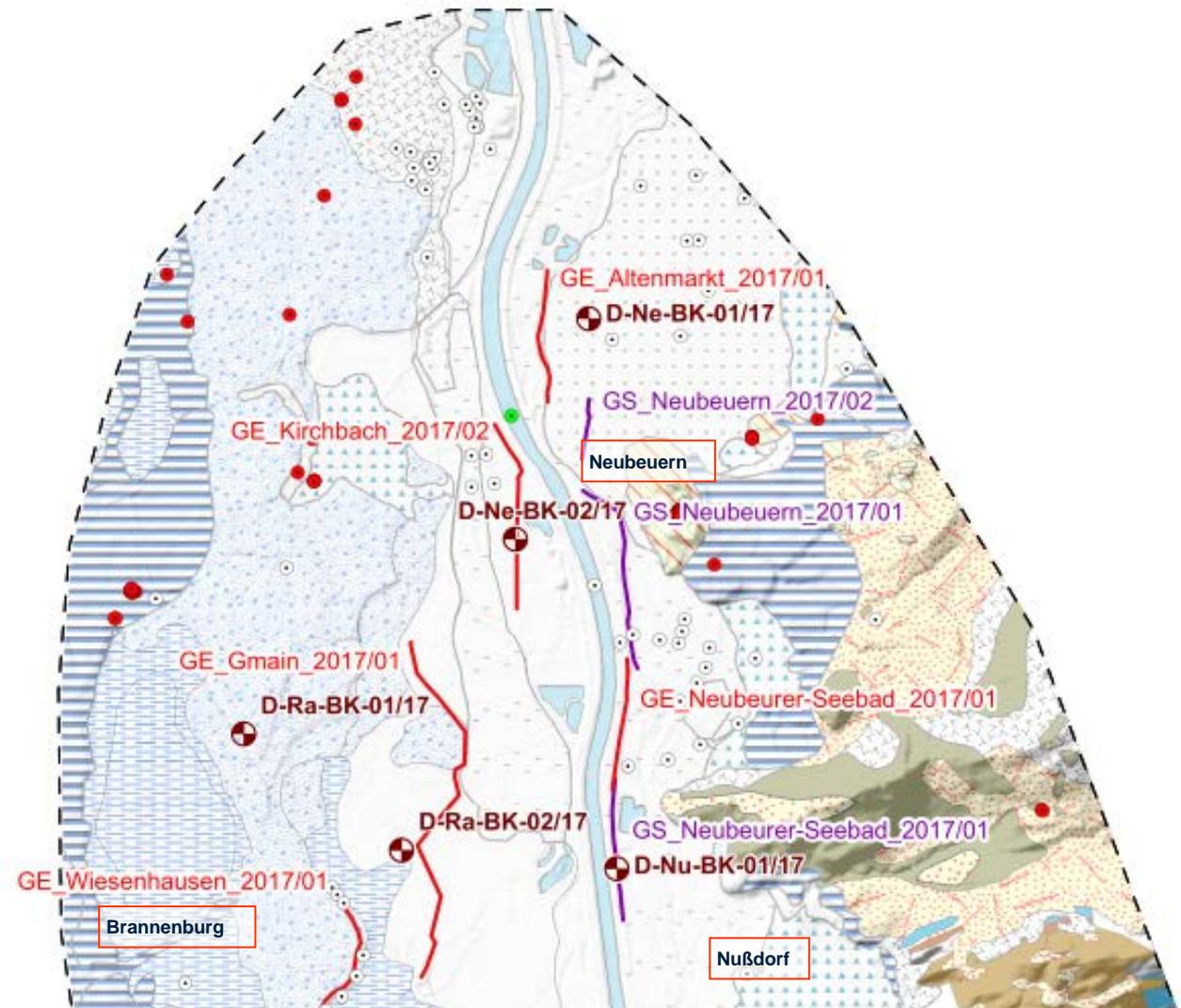
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Aufbau d. Talflur bis 40 m z.B. (Ki-01, FI-01)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ **Aufbau d. Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01, FI-01)**
- ❖ **Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)**



Bohrkerne Talflur

- sandige Kiese und Sande
- Siltige Tone (Rosenheimer Seeton)

D-Ob-BK 05/17



Bohrkerne Festgestein

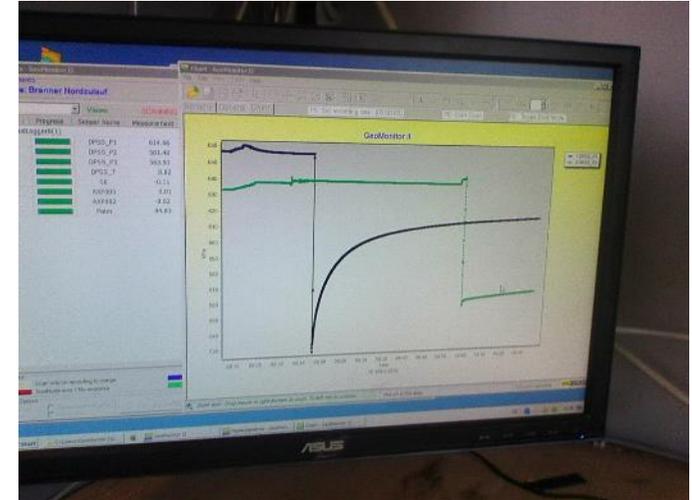
- Kalke, Kieselkalke
- Mergel, Tonstein
- Konglomerate, Sandsteine

D-Ob-BK 05/17



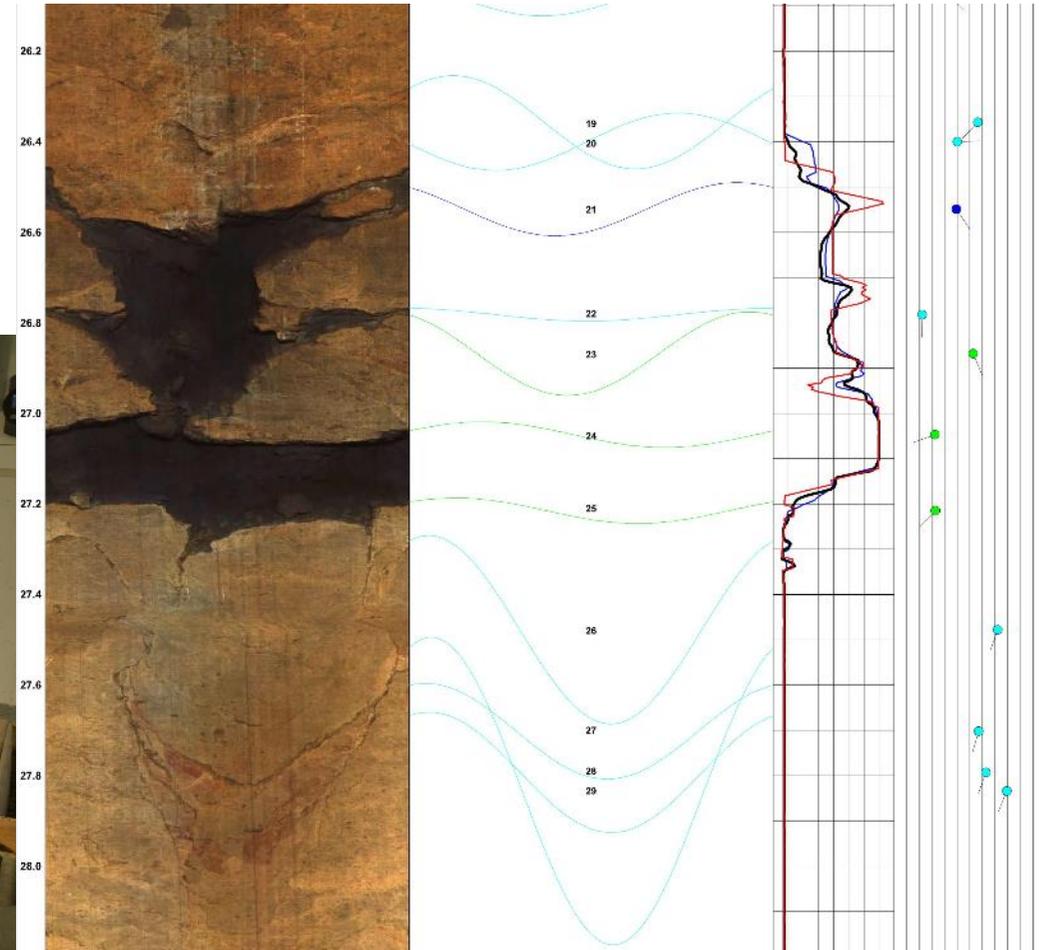
Geotechnische & Hydrogeologische Versuche

- Bohrlochaufweitung
- Pegelpumpversuch Hydropackertests



Bohrkernaufnahme & Auswertung

- Laufend während Erkundungen
- Bohrkernaufnahme
- Auswertung und Integration der Messergebnisse



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick und nächste Termine**

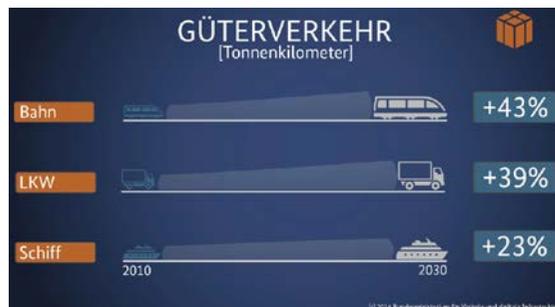
Ausblick und nächste Termine

- ❖ Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen am 18. Juni nachmittags für **alle Mitglieder der Foren GPR+EPR**, nachfolgend Start der **Diskussion in den jeweiligen Foren** zu den ersten Grobtrassenentwürfen
- ❖ **Information der Öffentlichkeit** mit Planausstellungen zum Brenner-Nordzulauf inkl. Grobtrassen im Zeitraum Ende Juni bis Mitte Juli in mehreren Terminen in den Gemeinden der beiden Planungsräume, Vorbereitungen erfolgen in Abstimmung mit den Gemeinden
- ❖ Infotermin „Schallschutz bei der Deutschen Bahn“ am 17. Mai 2018 in Rosenheim
- ❖ Nächste Forenrunde Süd 2: Mittwoch **20.6., 16.00-18.00 Uhr, vrsl. Kufstein**

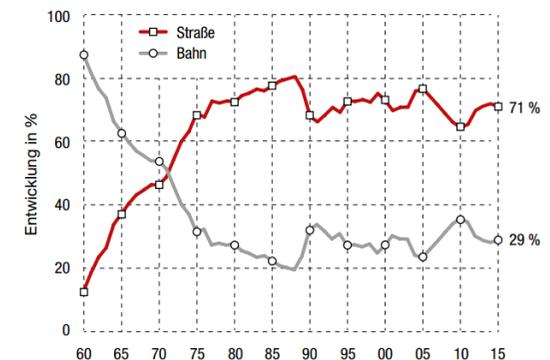
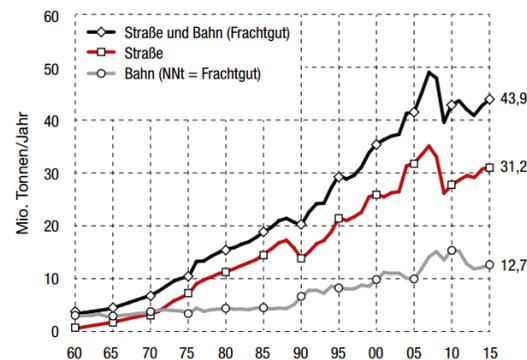
Exkurs Projekthintergründe

- ❖ Eine ausführliche Präsentation zum Thema Projekthintergründe – Zahlen, Daten, Fakten finden sie auf unserer Projekthomepage

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehr Brenner 1960-2015



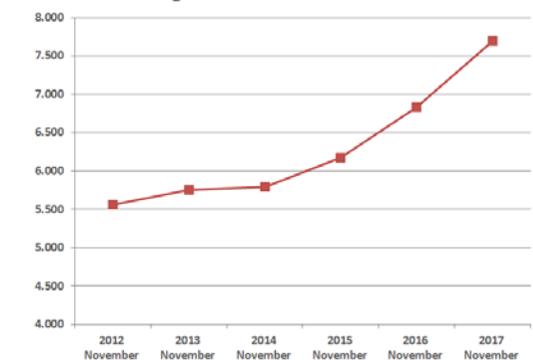
Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
Szenarienstudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050						
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall (BF) für Trassenauswahlverfahren
BF Neubaustrecke	40	-	220	-	260	
	92	69	323	-	484	„Auslegungsfall“ BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

Betriebsprogramm Bemessungsfall 400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

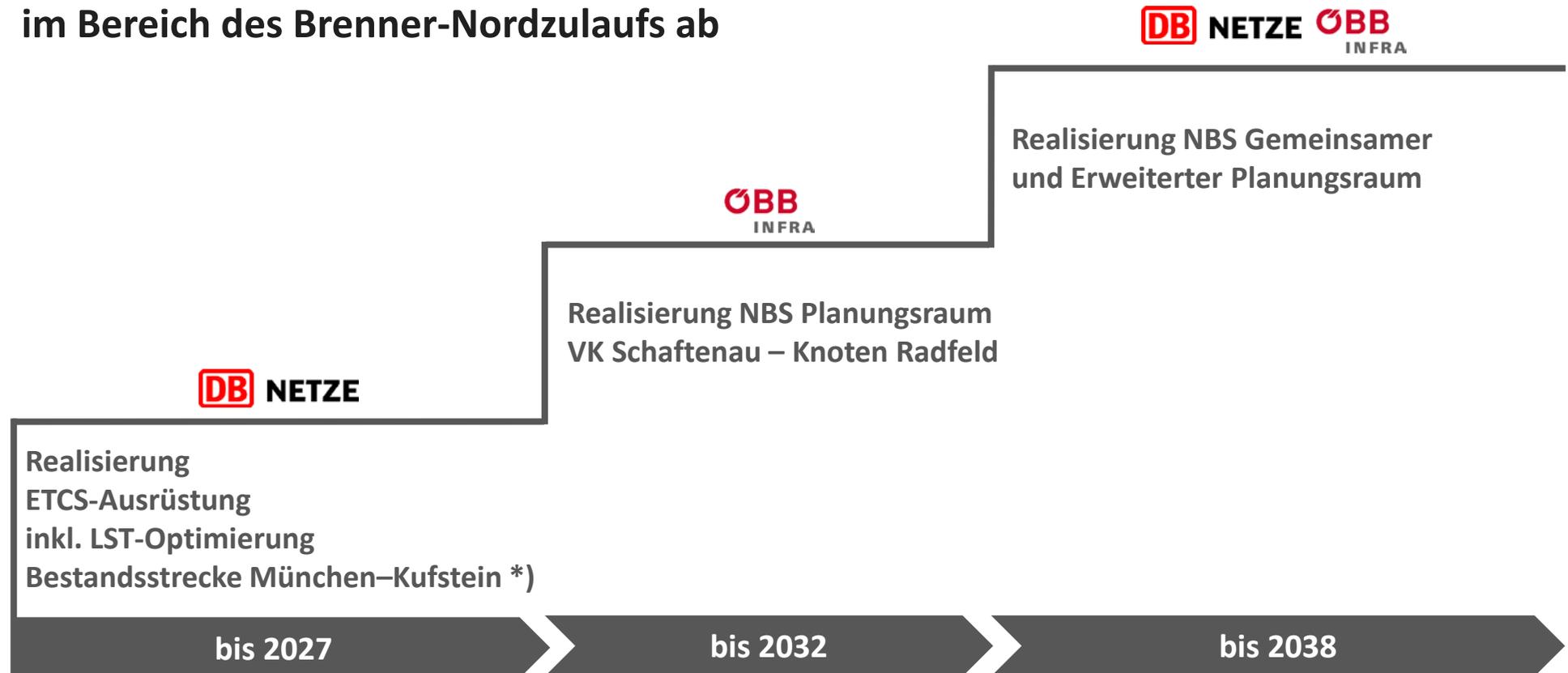
- Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke,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

Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg) Anzahl Fahrzeuge



Der Brennerbasistunnel geht 2027 in Betrieb, der Brenner-Nordzulauf rund 10 Jahre später – was passiert im Inntal in diesem Zeitraum?

Die stufenweise Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



**) Finanzierung noch in Klärung*

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM