

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	4. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	14.03.2018, 18:30 bis 21:00 Uhr
Ort:	Großer Sitzungssaal, Rathaus der Stadt Rosenheim
Teilnehmende (ohne Titel)	Anton Wallner, Erster Bürgermeister (ab 15.3.2018), Bad Feilnbach Sebastian Obermair, Bürgerinitiative / Vereinigung, Bad Feilnbach Josef Riedl, Landwirtschaft, Bad Feilnbach Ralf Exler, Bürgerinitiativen / Vereinigungen, Kolbermoor Josef Häusler, Erster Bürgermeister, Riedering Konrad Lindner, Landwirtschaft, Riedering Christian Kaddick, Wirtschaft, Riedering Brigitte Enghart, Bürgerinitiativen / Vereinigungen, Riedering Christof Langer, Stellvertreter, Riedering Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin, Rosenheim Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim Hermann Biehler, Bürgerinitiativen/Vereinigungen, Rosenheim Christian Praxl, Erster Bürgermeister, Rohrdorf Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf Gerd Hartlieb, Bürgerinitiativen / Vereinigungen, Rohrdorf Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf Rainer Auer, Erster Bürgermeister, Stephanskirchen Karl Mair, Zweiter Bürgermeister, Stephanskirchen Thomas Riedrich, Bürgerinitiativen/Vereinigungen, Stephanskirchen

Johann Hamberger, Landwirtschaft, Stephanskirchen

Torsten Gruber, DB Netz AG

Bernd Reiter, DB Netz AG

Christian Tradler, DB Netz AG

Eva Böss, Externe Expertin ETB

Horst Wessiak, Externer Experte ETB

Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN

Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN

Ralf Eggert, IFOK

Rebecca Ruhfaß, IFOK

Agenda

1. Begrüßung
2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der dritten Sitzung
3. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
4. Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
5. Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
6. Entwicklung Bewertungsmethode /Kriterienkatalog
 - a. Status Kriterienkatalog
 - b. Einführung in die Indikatoren
 - c. Einführung in die Gewichtung
7. Abschluss/Termine

1. Begrüßung

Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin der kreisfreien Stadt Rosenheim, begrüßt die Teilnehmenden zur vierten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd. Rosenheim ist das Zentrum der hier diskutierten Bahnsituation. Der Bahnhof hat Rosenheim nach vorne gebracht. Das Rathaus, in dem die heutige Sitzung stattfindet, ist der ehemalige, 1856 gebaute Bahnhof, der durch die „Rosenheim Cops“ deutschlandweit bekannt ist. Gegenüber liegt der alte Loksuppen, in dem heute Ausstellungen stattfinden. Die Stadt Rosenheim verfolgt die Verhandlungen zum Brenner-Nordzulauf, denn die Bahn wird immer wichtiger – gerade auch für die vielen Pendler in Rosenheim und in der Region. Sie äußert die Hoffnung, dass Rosenheim irgendwann einen Hauptbahnhof bekommt. Es gibt einen Inter-city (IC) und ein Lufthansa-Flugzeug, die nach der Stadt Rosenheim benannt sind – beide halten aber nicht in Rosenheim. Dann wünscht Sie allen „Glückauf“ und ein gutes Weiterkommen in der Diskus-

sion. Sie betont, dass es wichtig ist, voranzukommen und sich nicht bei Fragen der Punkt- und Kom-masetzung zu verfangen. Sie drückt aus, dass es allen klar sei, dass man niemals zu einem Einver-ständnis aller Beteiligten auf allen Ebenen kommen wird. Sie appelliert dafür, klar vor Augen zu be-halten, worüber wir sprechen und was uns wichtig ist.

Dann begrüßt der Moderator Ralf Eggert die Teilnehmenden und stellt Martin Eckert und Dr. Wieland Steigner von der Planungsgruppe IPBN vor, die zur Grundlagenermittlung informieren werden.

Christian Tradler, Projektleiter für den EPR bei der DB Netz AG, bedankt sich bei allen Teilneh-men, dass sie sich die Zeit für die Mitarbeit nehmen. Er wünscht einen guten Verlauf der Sitzung

2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der dritten Sitzung

Ralf Eggert berichtet, dass **keine Änderungswünsche zum Protokoll eingegangen** sind.

Darauf folgen **Anmerkungen und eine Diskussion über die Art der Protokollführung**.

- Rainer Auer merkt an, dass bereits in den vergangenen Sitzungen viel über die Art der Proto-kollierung (Ergebnis- oder Wortprotokoll) gesprochen wurde. Es wurde zugesichert, dass Wortmeldungen auf Wunsch mit Namen protokolliert werden. Im Protokoll zur dritten Sitzung wurden aber nur die Moderation und die Vertreter der DB namentlich genannt.
- Ein Mitglied merkt an, dass an einer Stelle im Protokoll stand, dass über die Aufnahme eines Passus abgestimmt wurde. Die Gegenstimmen wurden namentlich vermerkt. Insgesamt hat mehr als die Hälfte der anwesenden Mitglieder gegen die Aufnahme des betreffenden Passus gestimmt. Dennoch wurde der Passus aufgenommen.
- (Hinweis: Es geht um folgenden Passus, Änderungen kursiv: „Das Protokoll wird vom Modera-tor als Ergebnisprotokoll geführt. Dabei ist es möglich, dass einzelne wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners mit Namensnennung umfassender protokolliert werden. Das Proto-koll wird durch den externen Moderator jedem Mitglied des Gemeindeforums innerhalb einer angemessenen Frist zugesandt“, siehe S. 7 im Protokoll zur dritten Sitzung des Gemeindefo-rums Rosenheim Süd am 24.1.2018)
- Ralf Eggert erläutert, dass Gründe für die Aufnahme sprachen. Die Gegenstimmen wurden als Meinungsbild protokolliert, um die Ablehnung transparent zu machen.
- Ein Mitglied aus Rosenheim fragt, warum nicht allgemein namentlich abgestimmt wird.
- Christian Tradler erläutert, dass ein Passus zur namentlichen Abstimmung zur Erhebung ei-nes Meinungsbildes auf Antrag eines Mitglieds aufgenommen wurde. Er betont, dass sich alle im Protokoll wiederfinden sollen. Es sei aber nicht möglich, den Wunsch nach einem Wortpro-tokoll zu entsprechen und dies in der Geschäftsordnung aufzunehmen.

- Ralf Eggert bemerkt, dass die Diskussion um namentliche Abstimmungen nicht weitergeführt werden sollte, da in der letzten Sitzung durch die Aufnahme des Passus eine Lösung gefunden wurde.
- Ein Mitglied betont, dass sich viele in den Protokollen nicht wiederfinden. Es wäre sinnvoll, das Gespräch in gewissen Zeitabständen zu unterbrechen und das Protokoll gemeinsam durchzusprechen.
- Ein Mitglied erklärt, dass es sich im Protokoll nicht wiederfindet. Das Mitglied äußert, dass kritische Stimmen zu wenig zu Wort kommen. Das Mitglied betont, dass ehrenamtliche Mitglieder ihre Freizeit für die Mitarbeit im Gemeindeforum opfern. Das Protokoll sollte den Verlauf der Sitzung für die Öffentlichkeit darstellen. Wenn nicht abgestimmt werden darf und im Protokoll nur die Hälfte der Diskussion festgehalten ist, dann ist das keine Öffentlichkeitsbeteiligung.

Das Protokoll der dritten Sitzung wird ohne Änderungen angenommen.

Hinweis: Dieter Börner, Kolbermoor, wird auf seinen Wunsch hin in der Teilnehmerliste nicht mehr als Vertreter der Landwirtschaft, sondern als Vertreter des „Arbeitskreises Verkehr“ geführt.

3. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord

Christian Tradler berichtet von der **Exkursion und vom Informationstermin am 8.3.2018**.

- Am 8.3.2018 hat eine Exkursion ins Unterinntal zur Neubaustrecke stattgefunden, bei der insbesondere eine mögliche Verknüpfungsstelle betrachtet wurde.
- Im Anschluss fand ein Informationstermin zu den Projekthintergründen statt. Es ging insbesondere um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP), um die Entstehungsgeschichte des Projektes und um allgemeine Informationen zum Güterverkehr.

Dann geht Christian Tradler auf den **Zeitplan** ein (*siehe Folie 3 bis 5 in der beigefügten Präsentation*).

- Er betont, dass die Entwicklung der Bewertungsmethode (Kriterienkatalog) eigentlich im März 2018 abgeschlossen werden sollte. Die Geschäftsordnung sollte eigentlich schon im Januar abschließend diskutiert werden. Der Redaktionsschluss für Rückmeldungen zum Kriterienkatalog wurde auf die Bitte aus dem Kreis der Mitglieder, mehr Zeit für eine fundierte Auseinandersetzung zu haben, bis März verlängert.
- Bis April 2018 sollte nach dem Zeitplan auch die Gewichtung der Kriterien abgeschlossen sein. Deshalb wird es heute bereits eine Einführung zur Gewichtung geben, obwohl die Kriterien und Indikatoren noch nicht abschließend diskutiert wurden.

- Wenn die Diskussion in der heutigen vierten Sitzung zu einem Ergebnis bei der Geschäftsordnung und dem Kriterienkatalog komme, dann wäre man noch im Zeitplan, hätte aber alle Puffer bereits aufgebraucht. Im zweiten Quartal 2018 soll die Korridoruntersuchung stattfinden.
- Zu den Grobtrassen, welche im Juni 2018 präsentiert werden sollen, betont er, dass es sich dabei um erste Darstellungen handelt. Ziel ist es, eine sehr grobe Vorstellung davon zu bekommen, wo eine Trasse verlaufen könnte.

Ralf Eggert kündigt an, dass es **eine weitere Informationsveranstaltung der DB** geben wird. Dort wird die Möglichkeit bestehen, die Grundlagen des Projektes zu diskutieren. Torsten Gruber ergänzt, dass sich die Inhalte von der ersten Informationsveranstaltung unterscheiden werden. Die Sitzung wird auch für die interessant sein, die bereits an der ersten Veranstaltung teilgenommen haben.

Ralf Eggert berichtet aus dem **Gemeindeforum Rosenheim Nord**:

- Im Gemeindeforum Rosenheim Nord ist die Diskussion um die Geschäftsordnung abgeschlossen. Die Moderation wird dafür sorgen, dass ein Austausch zwischen dem beiden Gemeindeforen im EPR stattfinden. Es könnte aber auch sein, dass es zwei unterschiedliche Geschäftsordnungen geben wird. *(Hinweis: In der vierten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 15.3.2018 wurde vereinbart, dass die im Gemeindeforum Rosenheim Süd diskutierte Geschäftsordnung dann im Gemeindeforum Rosenheim Nord vorgestellt und ggf. übernommen wird, wenn die Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Süd abgeschlossen ist.)*
- Die Kriterien und Indikatoren wurden diskutiert. Die Diskussion wird in der vierten Sitzung am 15.3.2018 weitergeführt.

Seitens der Mitglieder gibt es keine Fragen.

4. Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)

Dr. Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN, zuständig für die Bearbeitung „Raum und Umwelt“ stellt **Informationen zum Start der Grundlagenermittlung** vor *(siehe Folie 8 bis 12 in der beigefügten Präsentation)*.

- *Zu Folie 9:* Am Anfang der Grundlagenermittlung steht die Datenerhebung. Auf deren Grundlage erfolgen dann die nächsten Schritte. Die Grundlagenermittlung wird im EPR neu gestartet – es werden also auch alle Daten neu erhoben bzw. zusammengetragen. In Kürze werden die Gemeinden Anfragen zu ihrer Flächennutzungsplanung, Leitungsplanung etc. erhalten. Die Grundlagendaten sind die Basis für die Raumanalyse. Anhand dieser sollen Korridore und Grobtrassen ermittelt werden. Diese werden dann verglichen und sollen zur Empfehlung von einer oder mehreren Grobtrassen führen. Auf Folie 9 ist im Hintergrund ein Ausschnitt aus ei-

ner Grundlagenkarte dargestellt. Die Grundlagenkarten sind in der Fassung von 2016 im Internet veröffentlicht (<https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>). Der Planungsraum wird auf der Grundlage der Daten in verschiedene Raumwiderstandsklassen eingeteilt. Wenn es Überlappungen von Schutzkategorien gibt, beispielsweise innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets geschützte Moorböden oder andere besonders geschützte Bereiche, dann wird das Maximalwertverfahren angewendet. Das bedeutet, dass für eine Fläche immer der höchste Raumwiderstandswert gilt.

- *Zu Folie 10:* Die Datenerhebung mit den dort angeführten Quellen und Inhalten ist der erste Schritt. Es werden die Grundlagendaten von den Kommunen und von anderen Ebenen zu verschiedenen Inhalten gesammelt. Insgesamt fließen so rund 250 Datensätze zusammen. Im Anschluss werden die Daten geprüft und nach ihrer Relevanz für diese erste Planungsphase ausgewertet. Im letzten Schritt werden die Daten bewertet, eine Raumwiderstandsanalyse vorgenommen und darauf aufbauend Korridore/Grobtrassen entwickelt.
- *Zu Folie 11:* In dieser frühen Planungsphase der Raumanalyse werden z.B. Mountainbikestrecken oder Fledermaushabitate nicht einbezogen. Für die Grundlagenkarten werden etwa 50 Datensätze verwendet, der Rest kommt in den späteren Phasen (Trassenentwicklung, Trassenplanung und Trassenauswahl) zur Geltung.
- *Zu Folie 12:* Letztlich münden die gesammelten Daten in eine Grundlagenkarte „Mensch“ und eine Grundlagenkarte „Natur“, in denen die verschiedenen Themen dargestellt und aufbereitet werden. Unter den Kriterien auf Folie 12 sind auch solche aufgeführt, die erst in späteren Phasen konkret berücksichtigt werden können (z.B. Klima). Diese Grundlagenkarten werden den Mitgliedern der Gemeindeforen dann zur Verfügung gestellt werden. Aus diesen beiden Karten wird dann die Raumwiderstandskarte produziert.

Es folgt eine **Diskussion**. Diese wird hier ihrem Verlauf entsprechend (Themen gefettet) dargestellt:

Sinnhaftigkeit der Zusammenarbeit im Forum

- Ein Mitglied merkt an, dass es die Euphorie, die Gabriele Bauer in ihren Begrüßungsworten geäußert habe, nicht nachvollziehen kann. Das Mitglied wird das Gefühl nicht los, dass dieses Gemeindeforum vom Projektträger missbraucht wird, um ein Alibi zu schaffen.

Legitimität einer Planung östlich des Inns

- *Antrag der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering an den Lenkungskreis*

Christian Praxl reicht im Namen der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering folgende Stellungnahme ein:

„Die Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering stellen den Antrag an den Lenkungskreis, dass der Korridorbereich Nordost aus dem Projekt „Brenner-Nordzulauf“ herausgenommen wird. Mit dem Wegfall der Anbindung in Richtung Freilassing/Salzburg gibt es keinerlei Verbindung mit dem Brenner-Nordzulauf. Die Planungsüberlegungen im Korridorbereich Nordost sind weder durch den Bundesverkehrswegeplan, noch den Staatsvertrag vom 15. Juni 2012 rechtlich begründet.

Obwohl der Bedarf für eine Neubautrasse nicht nachgewiesen ist, kann diese nach Ansicht der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering nur bestandsnah, entlang der BAB A 93, auf der Westseite des Inns zu liegen kommen. Zudem sollte der Lenkungskreis die Frage klären, ob der Korridorbereich Nordost in das Verfahren nur mit einbezogen wurde, um später eine Neubautrasse parallel zur BAB A 8 in Richtung Freilassing/Salzburg zu ermöglichen.

Dieser Antrag ist wörtlich in das Protokoll der Sitzung zum 14.03.2018 zu übernehmen und wird in Schriftform dem Moderator übergeben.

i.A. Christian Praxl.“

- Rainer Auer merkt an, dass es bereits Korridorvorschläge gab. Diese Korridorvorschläge stimmen nicht mit dem überein, was im BVWP steht („Westumfahrung Rosenheim“). Er fragt nach den Überlegungen, die zu dieser Abweichung geführt haben.
- Christian Tradler erläutert, dass grundsätzlich gilt: Wenn von A nach B eine Strecke geplant wird, dann müssen rechtlich alle sich aufdrängenden Varianten geprüft werden. Ansonsten wird ein Abwägungsfehler begangen. Er weist zudem darauf hin, dass mit der Grundlagenermittlung von neuem begonnen wird.
- Rainer Auer erwidert, dass im Gemeindeforum einige Vertretende aus Gemeinden östlich des Inns sitzen und äußert, dass dafür eigentlich keine Legitimität besteht, da eine Trasse östlich des Inns dem BVWP widerspricht. Er bittet Torsten Gruber, im BVWP nachzulesen. Dort steht wörtlich: „Westumfahrung Rosenheim“.
- Torsten Gruber erklärt, dass der BVWP einen groben Rahmen vorgibt. Die Planungsräume sind im Lenkungskreis diskutiert und dort abgesteckt worden. Er bittet, Zweifel an der Legitimität einer Trasse östlich des Inns nicht an die DB Netz AG, sondern an den Lenkungskreis und damit die Bundespolitik zu adressieren.
- Rainer Auer gibt zu Protokoll, dass sich die DB Netz AG aus seiner Sicht vom Planungsauftrag entfernt und ohne Auftrag im Osten nach einem Korridor sucht. Er schlägt eine Abstimmung per Handhebung darüber vor, ob die Mitglieder des Forums seine Meinung teilen, dass eine Planung östlich des Inns nach Vorgabe des BVWP nicht legitim ist.
 - 12 Mitglieder stimmen der Aussage zu,
 - 3 Mitglieder sind anderer Meinung,

- 4 Mitglieder enthalten sich.
- **Ergebnis:** Die Moderation hält fest, dass über die Legitimität einer Planung östlich des Inns ein **deutlicher Dissens** besteht.

Allgemeine Diskussion zum konkreten Planungsauftrag der DB

- Josef Häusler merkt an, dass die Frage nach der Legitimität einer Trasse beantwortet werden könnte, wenn der konkrete schriftliche Auftrag des Bundes an die DB öffentlich gemacht würde. Dazu liegt schon seit längerem ein Antrag von MdB Daniela Ludwig vor.
- Torsten Gruber erläutert, dass der Rahmen durch den BVWP gesetzt wird und dieser im Internet zu finden ist. Die Ausdefinition des Planungsauftrags übernimmt der Lenkungskreis (*Protokolle siehe: <https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html>*). Einen schriftlichen Planungsauftrag in einem Dokument mit dem Titel „Aufgabenstellung“, „Auftrag“, „Beauftragung“ oder ähnlich gibt es nicht.
- Auf die konkreten Rückfragen von Josef Häusler und Dr. Gerd Hartlieb, warum ein Millionenauftrag wie die Planung und der Bau des Brenner-Nordzulaufs ohne schriftliche Beauftragung vergeben werde und auf welcher Grundlage die DB von der Vorgabe („Westumfahrung Rosenheim“) aus dem BVWP und dem Projektdossier im Projektinformationssystem PRINS abweiche, erläutert Torsten Gruber, dass der Lenkungskreis eingesetzt wurde, um die konkreten Rahmenbedingungen zu definieren. Beispielsweise wurde dort beschlossen, dass eine Beteiligung zu einem sehr frühen Zeitpunkt eingesetzt wird. Das Projekt Brenner-Nordzulauf befindet sich noch in einer sehr frühen Leistungsphase und viele Festlegungen wurden noch nicht getroffen. Zu einer rechtsicheren Planung gehört, alle sich aufdrängenden Varianten zu prüfen. Dazu gehören auch die Varianten östlich des Inns. Er bittet darum, Fragen zum konkreten Planungsauftrag an den Lenkungskreis sowie an das Bundesverkehrsministerium als Auftraggeber zu richten.

Nachträglicher Hinweis: Die DB ist derzeit für die Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) beauftragt. Aktuell befinden wir uns in Leistungsphase 1, Grundlagenermittlung.

- Josef Häusler gibt seine Kritik daran zu Protokoll, dass der Bund ohne schriftliche Beauftragung einen so umfangreichen Auftrag vergibt.
- Ein Mitglied ergänzt, dass Alexander Dobrindt bei seinen Besuchen in Rosenheim 2017 zwar die Trasse am Samerberg ausgeschlossen habe, die anderen Korridore jedoch nicht in Frage gestellt wurden. Damals wurde versichert, dass die Planungen von vorne beginnen werden.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum nun einige Mitglieder des Gemeindeforums das Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums kritisieren.

Weitere Fragen zur Grundlagenermittlung

- Ein Mitglied fragt, ob bei der Ermittlung von Grobtrassen berücksichtigt wird, dass Trassen auch unterirdisch verlaufen könnten.
- Dr. Wieland Steigner erklärt, dass bisher nur oberflächliche Raumwiderstände gezeigt wurden. Die Korridore ergeben sich daraus, dass Flächen mit niedrigem Raumwiderstand zunächst abgegrenzt und dann verbunden werden. Zusätzlich gibt es jedoch eine Raumwiderstandskarte für unter Tage. Tunnel werden bei geomorphologischer Notwendigkeit (z.B. Berg) geplant oder auch beispielsweise dann in Betracht gezogen, wenn oberirdisch erhebliche Konfliktbereiche vermieden werden sollen.
- Christian Tradler betont, dass es sich bei den Grobtrassen, die im Juni vorgelegt werden sollen, um erste Entwürfe handelt und noch bei Weitem kein endgültiges Ergebnis sein werden. Während des weiteren Planungsprozesses werden weitere Varianten/Alternativen eingebracht und geprüft werden.

5. Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)

Ralf Eggert weist darauf hin, dass mit den Sitzungsunterlagen zum 24.1.2018 eine Geschäftsordnung im Änderungsmodus verschickt wurde.

Horst Wessiak ergänzt, dass neben den beiden in der dritten Sitzung am 24.1.2018 diskutierten Passagen weitere Anmerkungen zur Geschäftsordnung eingearbeitet sind, die jedoch noch nicht in der Runde diskutiert wurden. Es wurde eine Version erstellt, in der die Ergebnisse beider Gemeindeforen im EPR eingearbeitet sind. Es wäre jedoch auch möglich, dass jedes Gemeindeforum eine eigene Geschäftsordnung bekommt, sofern dies gewünscht wird.

Ralf Eggert fragt, ob es zu den in der versendeten Fassung eingefügten Vorschlägen Änderungsbedarf gibt.

- Christian Praxl lehnt die folgende Formulierung ab: *„Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassensuche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen“*. Er gibt zu Protokoll, dass er den Bedarf einer Trasse in Frage stellt.
- Ralf Eggert erläutert den Hintergrund der Formulierung: Im Gemeindeforum Rosenheim Nord wurde argumentiert, man wolle die inhaltliche Arbeit nicht durch eine endlose Diskussion über das „Ob“ einschränken. Er fragt, ob sich jemand gegen die Streichung des Absatzes ausspricht.

- Ein Mitglied spricht sich dagegen aus, das „Ob“ zu diskutieren, da das Gemeindeforum darauf keinen Einfluss nehmen kann. Die Frage nach dem „Ob“ ist berechtigt, aber das Gemeindeforum ist nicht der richtige Ort, sie zu diskutieren.
- Rainer Auer argumentiert, dass aus den Gemeindeforen an den Regionalen Projektbeirat berichtet wird. Es ist wichtig, immer wieder zu übermitteln, dass einige Mitglieder nicht bereit sind, eine Sache zu diskutieren, die sie ablehnen. Er betont, dass er es seiner Gemeinde schuldig ist, den Schaden durch das Projekt zu hinterfragen. Er wird im Gemeindeforum nicht als „Abnicker“ auftreten.
- Torsten Gruber schlägt vor, an geeigneter Stelle festzuhalten, dass die Mitarbeit im Gemeindeforum nicht mit einer Zustimmung zum Projekt gleichgesetzt wird.
- Ein Mitglied äußert die Auffassung, dass die Forenmitglieder ohnehin nichts zu sagen hätten. Das Dialogverfahren hat keine rechtliche Konsequenz. Die Mitglieder dürfen die Raumwiderstandskarte diskutieren, aber es wird am Schluss gebaut wie die DB will. Das Mitglied äußert, dass sich die Teilnehmenden die Diskussion deshalb sparen könnten und dass keine seiner Anmerkungen bisher im Protokoll gewesen sei.
- Christian Tradler erwidert, dass jede Anmerkung der Forenmitglieder gehört und geprüft wird. Die Forenmitglieder können aktiv am Planungsprozess teilnehmen, z.B. Wünsche, Anregungen und Vorschläge vorbringen, die DB beraten und zu allen Inhalten Fragen stellen.
- Ralf Eggert greift den Vorschlag von Torsten Gruber auf und schlägt vor, dass die Mitglieder, die das Projekt ablehnen, ihre grundsätzliche Ablehnung formulieren und diese dann als Anhang an die Geschäftsordnung angeheftet wird. Zusätzlich schlägt er vor, den Satz zum Ausschluss der „Ob-Frage“ zu streichen. Er schlägt vor, dass bei neuen Entwicklungen zum Bedarf im Gemeindeforum darüber informiert wird. Auch die Mitglieder können intervenieren, wenn neue Informationen vorliegen.
- **Ergebnis (im Konsens ohne Gegenstimmen angenommen):** Obwohl einige Akteure im Forum den Bedarf anzweifeln, wird festgehalten, dass die **Diskussion um den Bedarf auf das Nötigste beschränkt werden soll**. Die Ablehnung einiger Mitglieder kann schriftlich eingereicht werden und wird per **Anhang zur Geschäftsordnung** festgehalten.
- Rainer Auer sagt zu, seine Ablehnung in einem Anhang zur Geschäftsordnung zu formulieren.

Sonstige Diskussionspunkte

- Ein Mitglied gibt seine Ablehnung dagegen zu Protokoll, dass 100 zusätzliche Züge durch Rosenheim geleitet werden sollen.

- Ein Mitglied äußert, dass die Diskussion aufgrund des Verhaltens der DB nicht vorankomme. Das Mitglied fragt, warum die DB versuche, dem Gemeindeforum Rosenheim Süd die Formulierungen aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord unterzuschieben.
- Horst Wessiak erläutert, dass aus praktischen Gründen eine gemeinsame Geschäftsordnung beider Gemeindeforen angestrebt wurde. Wenn es Punkte gebe, die nur durch zwei unterschiedliche Geschäftsordnungen gelöst werden können, sei das aber möglich.
- Ein Mitglied kritisiert, dass die Möglichkeit der Erhebung eines Meinungsbildes nur vorübergehend aufgenommen wurde.

Als Ergebnis der Diskussion um die Geschäftsordnung hält Ralf Eggert fest:

- Der Passus zur Ob-Frage wird in der Geschäftsordnung gestrichen.
- Einige Mitglieder zweifeln den Bedarf an. Es werden Stellungnahmen zur Ablehnung des Projekts durch die Mitglieder selbst als Anlage zur Geschäftsordnung formuliert und eingereicht.
- Die Geschäftsordnung wird in den folgenden Sitzungen weiter diskutiert.

6. Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog

Ralf Eggert erklärt, dass die Einführung zu den Indikatoren am 18.12.2017 bereits vorgestellt wurde. Aufgrund der geringen Teilnahme am 18.12.2017 wird die Einführung wiederholt.

Eva Böss gibt eine **Einführung zu den Indikatoren im Kriterienkatalog** (*siehe Folien 15 bis 27 in der beigefügten Präsentation*)

- *Zu Folie 16 und 17:* Anhand der Indikatoren wird die Zielerfüllung in den Klassen „(5) sehr gut“ bis „(1) schlecht“ ermittelt. Die Zusammenführung der Indikatoren zu Teilkriterien ergibt schließlich die Bewertung der Varianten auf Teilkriterienebene. Die Teilkriterien werden dann auf der Ebene der Hauptkriterien zusammengefasst. Anhand der Bewertung der Hauptkriterien werden die Varianten gegenübergestellt und verglichen werden (*siehe Beispiel auf Folie 17*).
- *Zu Folie 18 bis 22:* Beispielsweise wird die Zielerfüllung beim Teilkriterium „Massendisposition“ mit den Indikatoren „Massenbilanz“ und „Transporterfordernisse und Logistik“ gemessen. Für die Massenbilanz gilt: Je mehr Massen in der „Massenbilanz“ verbleiben, desto „schlechter“ ist die Variante bei diesem Indikator. Der Indikator „Transporterfordernisse und Logistik“ ergibt sich aus der Kombination von Restmassen und dem Vorhandensein von hochrangigen Verkehrsträgern: Je weniger Restmassen und je mehr hochrangige Verkehrsträger vorhanden sind, desto besser ist die Zielerfüllung. Die Varianten werden anhand der Indikatoren für jedes Teilkriterium bewertet. Zunächst wird ein arithmetisches Mittel gebildet, dann ist die Bewertung beim Leitindikator (hier: Massenbilanz) ausschlaggebend für die Auf- oder Abrundung.

- *Zu Folie 23 bis 27:* Dem Teilkriterium Lärm werden zwei Indikatoren zu Grunde gelegt: „Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung“ und „Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen“. Es gilt jeweils: Je geringer die entsprechend belastete Fläche, desto besser die Variante. Auch hier werden beide Indikatoren durch das arithmetische Mittel und Auf- bzw. Abrunden entsprechend der Bewertung beim Leitindikator (hier die Belastung der Wohnflächen nachts) zusammengeführt.

Rückfragen und Diskussion zu den Indikatoren

- Ein Mitglied merkt an, dass durch Mittelwerte immer Informationen verloren gehen. Beim Teilkriterium Lärm sind Schlussfolgerungen auf der Grundlage von Mittelwerten problematisch, da Informationen zum Nachtlärm verloren gehen.
- Daraufhin erläutern Eva Böss und Horst Wessiak, dass sämtliche Einzelergebnisse auch nach der Aggregation zu Teilkriterien und später von Teilkriterien zu Hauptkriterien erhalten bleiben. Die hier angesetzten Lärmindizes sind niedriger als die rechtlich vorgeschriebenen Grenzwerte, z.B. für Nachtlärm. Bei der Mittelbildung wird der „wichtigere“ Indikator Nachtbelastung für Wohnflächen als Leitindikator herangezogen.
- Ein Mitglied merkt an, dass Lärm subjektiv sehr unterschiedlich wahrgenommen wird, je nach Frequenz. Es wäre wichtig, nach den störenden Werten für Menschen im Schlaf zu bewerten, nicht nach dB(A). Zudem sei das subjektive Empfinden von Mensch zu Mensch verschieden.
- Horst Wessiak erläutert, dass nach Vorgabe der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes („16. BImSchV“) vorgeschrieben ist, wie Schienenlärm zu berechnen ist. Daran muss sich die Planung halten. Gerade deshalb, weil die subjektive Wahrnehmung von Lärm nicht abgebildet werden kann, gibt es die Vorgaben der 16. BImSchV.
- Torsten Gruber ergänzt, dass bei der hier anzuwendenden A-Bewertung das unterschiedliche Frequenzempfinden des menschlichen Gehörs berücksichtigt ist.
- Rainer Auer fragt, wie berücksichtigt wird, dass sich die Lärmbelastung nur geringfügig erhöht, wenn auf Bestandsstrecken oder bestandsnahen Neubaustrecken zusätzliche Züge fahren, demgegenüber aber durch Neubaustrecken in bisher unberührtem Gebiet eine große Mehrbelastung entsteht.
- Horst Wessiak erklärt, dass jeweils beide Strecken (Bestand und Neubau) zusammen betrachtet werden.

Horst Wessiak gibt eine **Einführung in die Gewichtung** (*Folie 28 bis 42 in der beigefügten Präsentation*).

- Er erläutert den Hintergrund: In der ersten Sitzung wurde ein Überblick über die Bewertungsmethode gegeben. Die Bewertung auf Ebene der Hauptkriterien ist der letzte Baustein.
- *Zu den Folie 29 bis 33:* Zunächst geht er auf die Beurteilung der Varianten ein, die im Zuge der Trassenplanung weiter untersucht werden: Die Zielerfüllung bei den Teilkriterien wird anhand der Indikatoren beurteilt. Dazu wird die Bewertung normiert: Eine sehr gute Zielerfüllung ergibt dabei die Klasse 5, eine schlechte die Klasse 1. Dazwischen gibt es Abstufungen. Neben der schlechten Bewertung gibt es auch noch ein „!““. Dieses wird vergeben, wenn Beurteilungsvoraussetzungen nicht ausreichend klar sind. Das kann beispielsweise bei einem Tunnel der Fall sein, bei dem die Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit aufgrund geologischer Risiken nicht sichergestellt werden kann.

Der Weg der Bewertung von den Indikatoren zur finalen Trassenbewertung wird wie folgt erläutert: Zunächst wird die Zielerfüllung der Teilkriterien per „Wertsynthese“ der Indikatoren ermittelt (*Folie 31*), dann wird die Zielerfüllung der Hauptkriterien mittels „Wertsynthese“ der Teilkriterien ermittelt (*Folie 32*). Die Bewertungen der Hauptkriterien in den Fachbereichen „Verkehr- und Technik“ und „Raum und Umwelt“ werden in den normierten Klassen (von 1 bis 5) festgehalten. Die Kosten werden nicht normiert, sondern bleiben als Euro-Beträge stehen.

- Dann stellt er vor, wozu die Gewichtung dient (*siehe die Punkte auf den Folien 34 und 35*). Er betont insbesondere, dass die Bewertung der Kriterien und die Beurteilung der Varianten durch die Planer unabhängig von der Gewichtung im Forum erfolgen. Deshalb dürfen Gewichtungsvorschläge nicht erst dann gemacht werden, wenn die Varianten vorliegen, um „taktisches Gewichten“ zu vermeiden.
- Er betont außerdem, dass in der endgültigen Darstellung der Varianten nur machbare Varianten (BVWP-Zielsetzungen erfüllt, kein Ausrufezeichen in der Bewertung, genehmigungsfähig) enthalten sein sollen. Bei der Variantenauswahl Kundl-Radfeld gab es anfangs etwa 40 Grobtrassen, davon wurden am Ende dann zwölf Varianten beurteilt, für die Endbewertung sind fünf Varianten übriggeblieben.
- *Zu Folie 36 und 37:* Die Gewichtung erfolgt nach dem „Reglermodell“, d.h. mit neun Stufen von unwichtig bis extrem wichtig. Die abgegebenen Gewichtungen werden dann in einen Prozentsatz umgerechnet, so dass alle Hauptkriterien eines Fachbereichs zusammen 100% entsprechen.
- *Zu Folie 38 und 39:* Aus der Bewertung und der Gewichtung der Hauptkriterien wird eine gewichtete Gesamtbewertung der Trassen ermittelt. Auf Folie 39 ist grafisch gegenübergestellt, wie viele Punkte bei gleicher und ungleicher Gewichtung pro Hauptkriterium vergeben werden.

- *Zu Folie 40:* Jedes Mitglied eines der Foren darf nur einmal gewichten. Die DB hat bereits beim Prozess im GPR eine Gewichtung abgegeben. Kosten und Risiken werden nicht gewichtet, hier werden bei den Kosten ausschließlich die entsprechenden Euro-Werte angeführt. Die Summe der Nutzenpunkte wird dann den Kosten gegenübergestellt: Welche Variante hat bei welchen Kosten welchen Nutzen? Je höher die Summe der Nutzenpunkte ist oder je niedriger die Kosten sind, desto besser ist die Variante. Diese Betrachtung wird sowohl mit der nicht gewichteten als auch der gewichteten Summe der Nutzenpunkte angestellt um den Einfluss der unterschiedlichen Werthaltungen (abgebildet durch Gewichtungen) aufzuzeigen.
- *Zu Folie 41 und 42:* Die Forenmitglieder bekommen nach Abschluss des Kriterienkatalogs einen Gewichtungsbogen, in dem die Bereiche „Verkehr und Technik“ und „Raum und Umwelt“ ausgefüllt werden können. Wer im Bereich „Verkehr und Technik“ nicht ausfüllen möchte, kann auch nur „Raum und Umwelt“ ausfüllen.

Rückfragen und Diskussion zur Gewichtung

- Ein Mitglied fragt, wie die Wirtschaftlichkeit definiert ist.
- Horst Wessiak erläutert, dass es das Ziel ist, bei allen Kriterien eine möglichst hohe Zielerfüllung zu erreichen. Im Raumordnungsverfahren (ROV) wird die Behörde die Varianten genau nach diesen Kriterien prüfen.

Die möglichst hohe Zielerfüllung gilt auch bei den Teilkriterien „Kosten“, wo das Ziel lautet „Minimierung“ der Kosten. Voraussetzung für die Trassenauswahl ist, dass die ausgewählten Varianten umweltverträglich, verkehrswirksam und wirtschaftlich sind. Die Wirtschaftlichkeit wird für den Vergleich der Trassenvarianten untereinander nach einem standardisierten Verfahren, der sogenannten Kosten-Wirksamkeitsanalyse ermittelt.

- Ein Mitglied fragt, ob auch die erste Korridorkarte nach diesen Kriterien entwickelt wurde.
- Horst Wessiak erklärt, dass die Korridorkarten Darstellungen von Bereichen mit möglichst niedrigem Raumwiderstand sind, in denen eine Trasse möglich erscheint.
- Torsten Gruber erläutert auf Nachfrage, dass jede Person nur eine Gewichtung abgeben darf, auch wenn sie in mehreren Foren sitzt (z.B. die Bürgermeister).

Zum **Status des Kriterienkatalogs** fragt Ralf Eggert, ob es weitere Anträge gibt.

- Christian Praxl übergibt im Namen der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering eine Liste mit Vorschlägen zum Kriterienkatalog (Datum 13.3.2018) an die Moderation und an die DB Netz AG.

- Es werden keine weiteren Punkte eingereicht. Die Punkte aus der schriftlichen Anfrage vom 23.1.2018 sind in der Präsentation schon enthalten und werden aus Zeitgründen in der nächsten Sitzung diskutiert.
- Ein Mitglied fragt, wie es mit der Entwicklung des Kriterienkatalogs weitergeht. Es ist wichtig, dass die eingereichte Stellungnahme wirklich Punkt für Punkt durchgegangen wird.
- Horst Wessiak erklärt, dass geplant war, heute alle Stellungnahmen durchzugehen, zu erläutern und zu diskutieren (*siehe Folien 43 bis 68 in der beigefügten Präsentation*).
- Nach einer kurzen Diskussion wird festgehalten, dass die Mitglieder sich die Präsentation, *Folien 43 bis 68*, vorab anschauen, um die Diskussion in der nächsten Sitzung auf die noch offenen Fragen zu fokussieren. Zuerst wird die Stellungnahme der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering behandelt, dann folgen noch offene Fragen aus der Präsentation (früher eingegangene Rückmeldungen).

Sonstiges

- Auf Nachfrage erläutert Torsten Gruber, dass die Besetzung für das Regionalforum steht. Die Bürgermeister des EPR werden teilnehmen. Das Regionalforum wird so gestaltet, dass es zuerst einen inhaltlichen Teil gibt, bei dem die Bürgermeister nicht teilnehmen müssen, weil hier den Regionsvertretern die gleichen Inhalte vermittelt werden, die in den Gemeindeforen schon abgehandelt wurden und den Bürgermeistern somit schon bekannt sind. Dann folgt die Diskussion im Plenum. Im Regionalforum sind regionale Organisationen vertreten, die landkreisweit aktiv sind – daher ist mit der bisherigen Besetzung der EPR dort bereits vertreten.

7. Termine/Abschluss

Ralf Eggert fasst die **Ergebnisse der Sitzung** zusammen:

- Es besteht Dissens über die generelle Notwendigkeit einer Trasse und darüber, ob eine Planung östlich des Inns im Auftrag der DB abgedeckt ist. Es werden zwei Anträge dazu schriftlich an den Lenkungskreis übermittelt.
- Der Zeitplan und der Diskussionstand im Gemeindeforum Rosenheim Nord wurden vorgestellt.
- Die Informationen zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung) wurden vorgetragen.
- Es wurde festgehalten, dass die Geschäftsordnung des Gemeindeforums Rosenheim Süd sich von der Geschäftsordnung des Gemeindeforums Rosenheim Nord unterscheiden kann. In der Geschäftsordnung des Gemeindeforums Rosenheim Süd wird der Passus zur „Obfrage“ gestrichen. Obwohl einige Akteure im Forum den Bedarf anzweifeln wird festgehalten,

dass die Mitglieder darüber einig sind, die Diskussion um den Bedarf auf das Nötigste zu beschränken. Die Ablehnung einiger Mitglieder kann schriftlich eingereicht werden und wird per Anhang zur Geschäftsordnung festgehalten.

- Die Einführung zu den Indikatoren und zur Gewichtung der Hauptkriterien hat stattgefunden.

Ralf Eggert stellt die **Termine für die kommenden Sitzungen** vor:

- **April: Süd am 11.04. um 18.30 Uhr**, Nord am 12.04. um 13.30 Uhr
 - **Mai: Nord am 16.05. um 13.30 Uhr, Süd am 16.05. um 18.30 Uhr**
 - *Mai: Regionalforum am 17.05.2018 um 13.30 Uhr (betrifft nur die Mitglieder des Regionalforums)*
 - **Juni: Süd am 18.06. um 18.30 Uhr**, Nord am 19.06. um 13.30 Uhr
 - **Juli: Süd am 18.07. um 18.30 Uhr**, Nord am 19.07. um 13.30 Uhr
 - **September: Süd am 19.09. um 18.30 Uhr**, Nord am 20.09. um 13.30 Uhr
-
- Zusätzlich wird voraussichtlich noch im Mai ein Termin zum Thema Lärmschutz angeboten.

Anlagen

- Präsentation zur vierten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 14.3.2018
- Entwurf der Geschäftsordnung für die Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum, 5. Entwurf mit Änderungsvorschlägen lt. Präsentation vom 24.1.2018 und den bei den beiden Gemeindeforum-Sitzungen Nord und Süd **vom 24.1.2018** behandelten Änderungen (***Hinweis: Anpassung erfolgt nach weiterer Diskussion***)
- Entwurf des Kriterienkatalogs, Stand: 24.01.2018

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

4. SITZUNG

14.03.2018, SITZUNGSSAAL DER STADT ROSENHEIM



BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

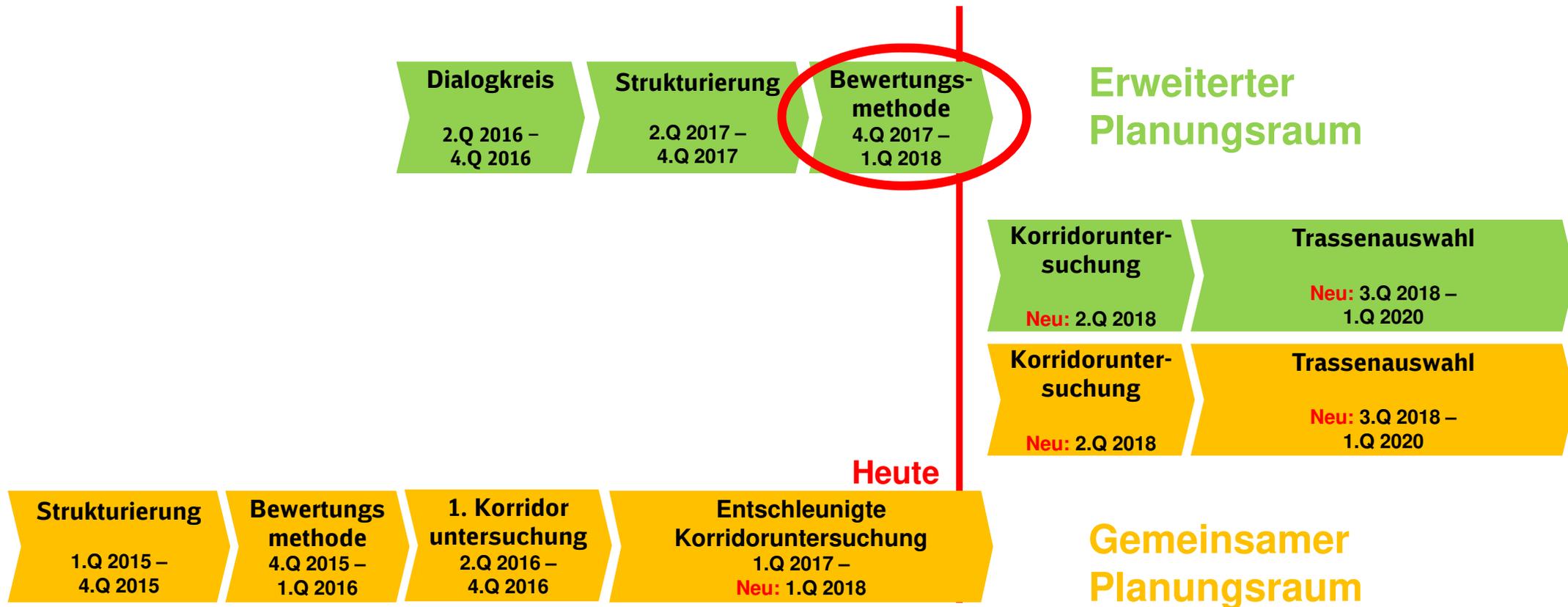
Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- **Begrüßung**
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren

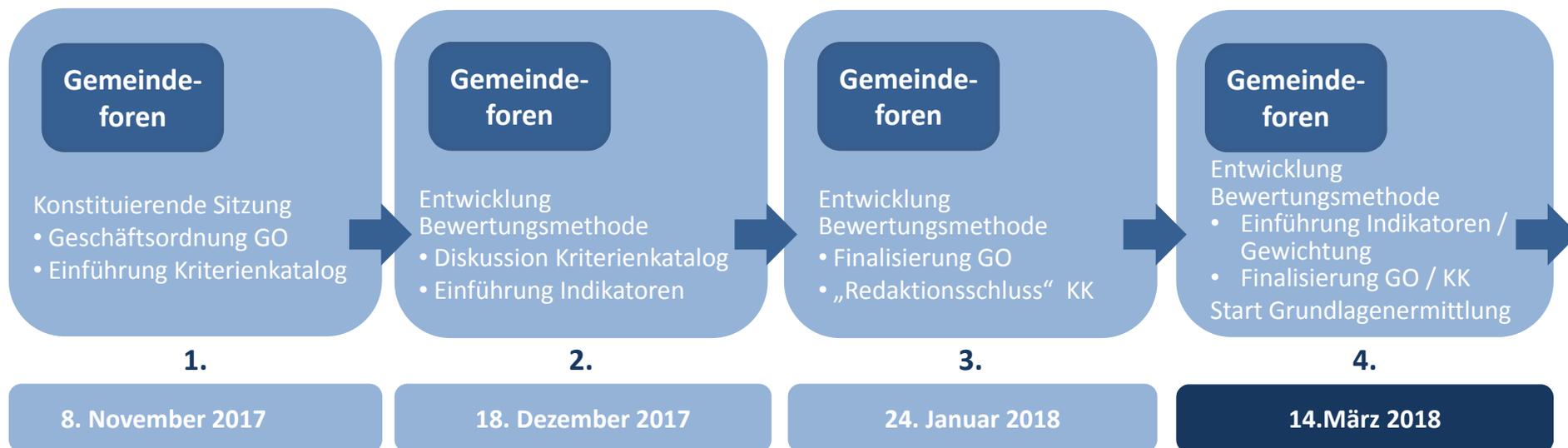


Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Öffentlichkeitsbeteiligung

Lenkungskreis

Regionalforum / Regionaler Projektbeirat



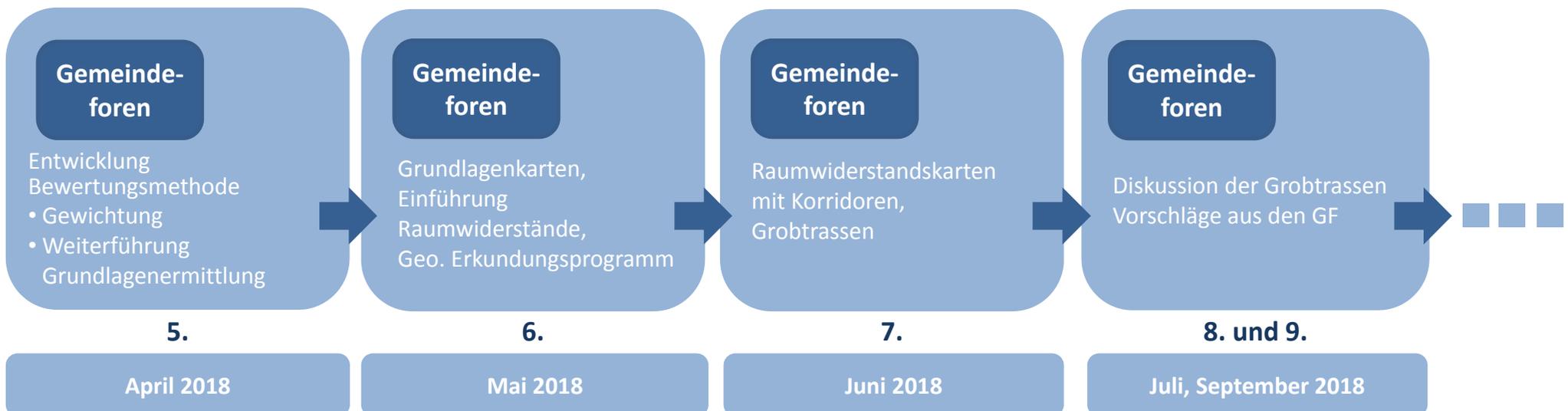
Frist verlängert vom 24.11.2017 auf 24.01.2018; Finalisierung KK, GO auf 14.03.2018 verschoben

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Öffentlichkeitsbeteiligung

Lenkungskreis

Regionalforum / Regionaler Projektbeirat



Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung**
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- **Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)**
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)

Übersicht Planungsschritte

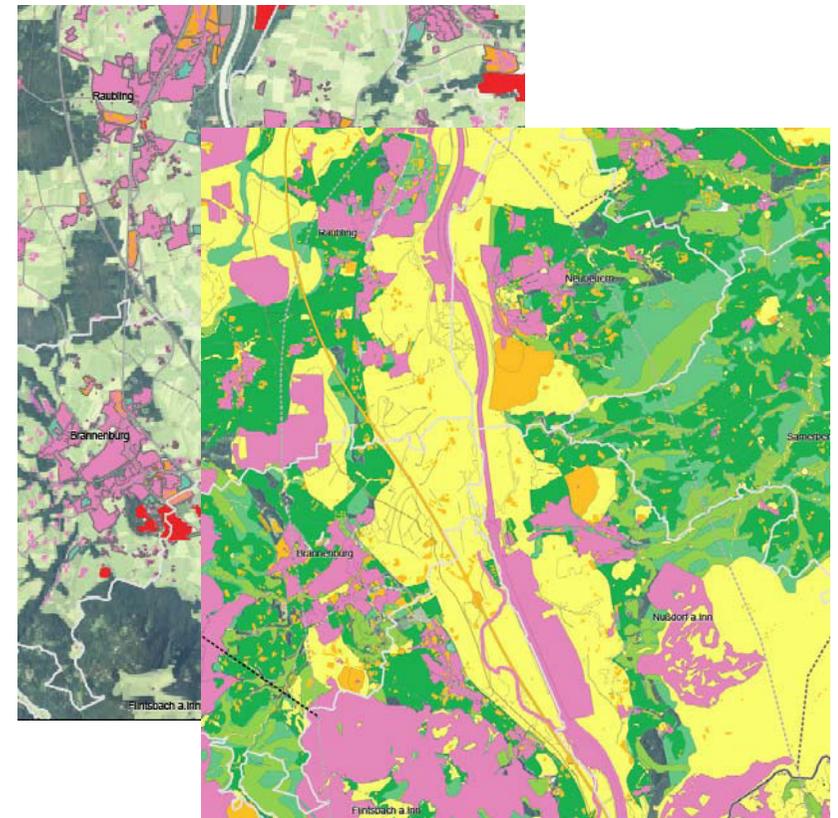


Grundlagenermittlung / Datenerhebung

- Auf Ebene Bund / Land / Region / Kommune
- Prüfung und Auswertung der Daten

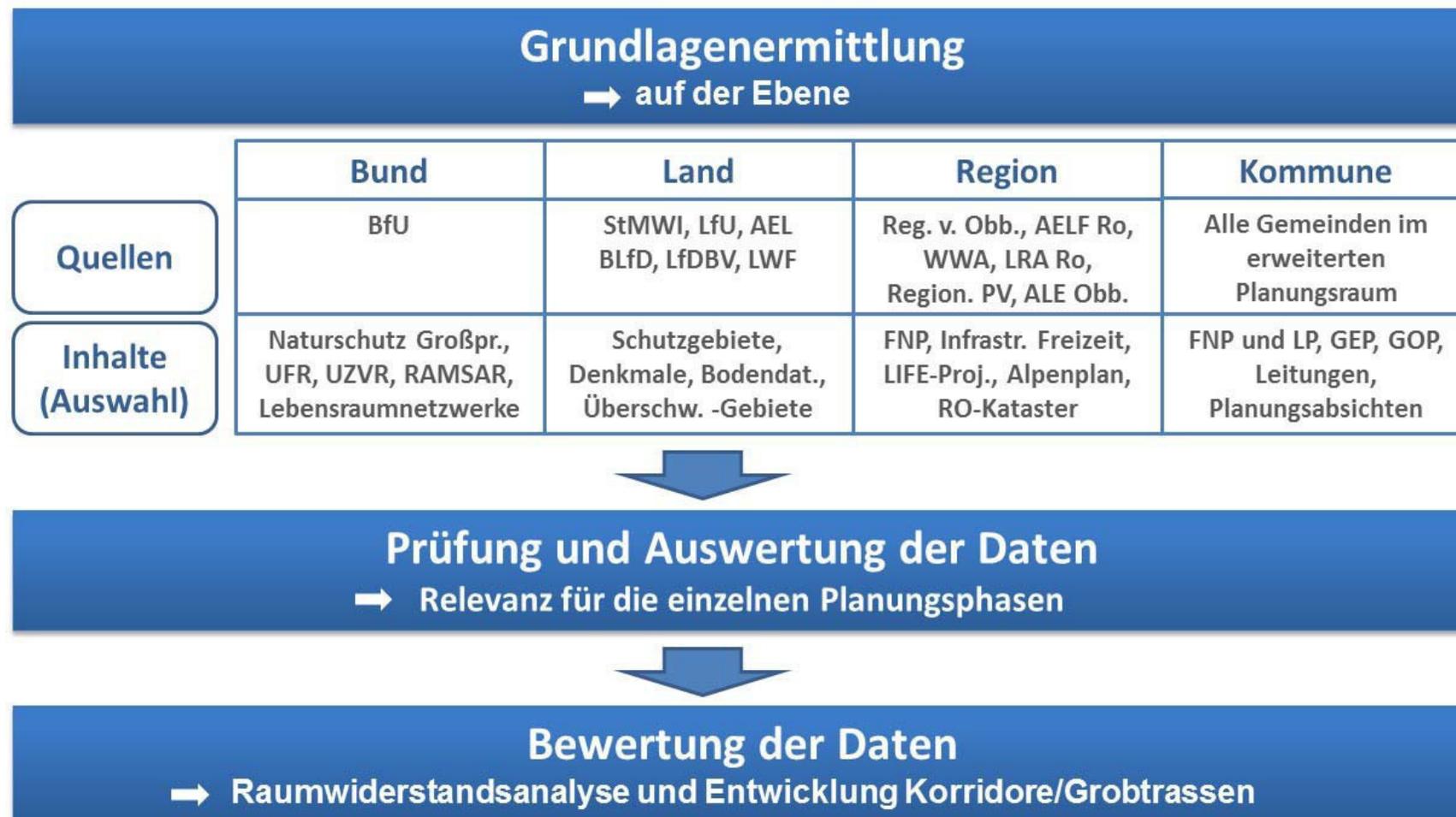
Erstellung von Raumwiderstandskarten

- Einteilung des Planungsraums in Bereiche unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen (Klassen 1 - 6)
- Maximalwertverfahren



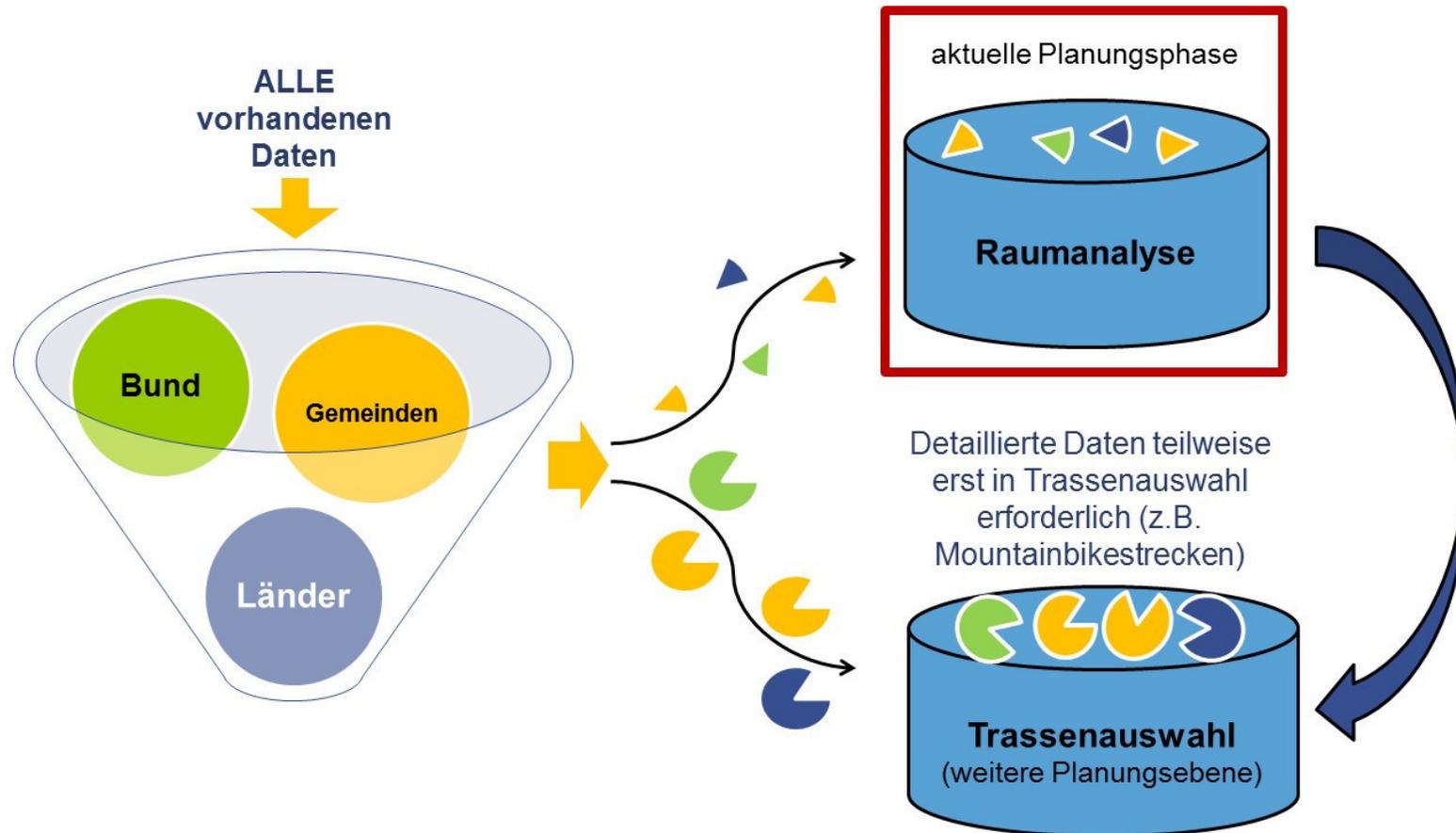
Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)

Geplante Vorgehensweise Grundlagenermittlung



Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)

Prüfung der Relevanz der Daten



Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)

Erstellung von Grundlagenkarten (FB Raum & Umwelt)

Schutzgut/Hauptkriterien	Teilkriterien	Datenerhebung (Auszug)
Mensch (Gesundheit & Wohlbefinden, Raumnutz./-entwickl.)	Siedlung (Wohnen), Freizeit und Erholung, Tourismus	Geschlossener Siedlungsbereich, medizinische Einrichtungen, Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen, Infrastruktur, Flächen Freizeit/Erhol., Fremdenverkehr/Tourismus, Gewerbe
Boden, Land- und Forstwirtschaft	Boden, Land- u. Forstwirtschaft., Altlasten	Land- und forstwirtschaftliche Flächen, Altlasten, Moore, Geotope
Luft und Klima	Schadstoffemissionen,...	Im Rahmen der Raumanalyse keine konkreten Angaben möglich, Berücksichtigung in nachfolgenden Planungsstufen
Sach- und Kulturgüter		Energieversorgung, Denkmalschutz, militär. Einrichtungen

Grundlagenkarte „Mensch“



Tiere, Pflanzen und biolog. Vielfalt	Schutzgebiete (national und EU), LR Tiere & Pflanzen	FFH-/SPA-Gebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale Gesetzl. geschützte Biotop, Alpenplan, Waldfunktionen, Vorsorgegebiete
Wasser	Trink-, Grund- und Oberflächenwasser	Trinkwasserschutzgebiete, Wasserschongebiete, Vorranggebiete, Überflutungsflächen
Landschaft	Landschaftsbild	Landschaftsschutzgebiete, landschaftspräg. Denkmal
Fläche	Flächenverbrauch	Im Rahmen der Raumanalyse keine Flächen abgrenzbar

Grundlagenkarte „Natur“



Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- **Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)**
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Vereinbarung der Geschäftsordnung



Entwurf
Geschäftsordnung



Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- **Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog**
 - Status Kriterienkatalog
 - **Einführung in die Indikatoren**
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

- Anhand der Indikatoren wird die Zielerfüllung ermittelt:

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 Ziele des Kriteriums nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
SCHLECHT	1	wesentliche Ziele des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; schwerwiegende Nachteile; bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
	!	MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

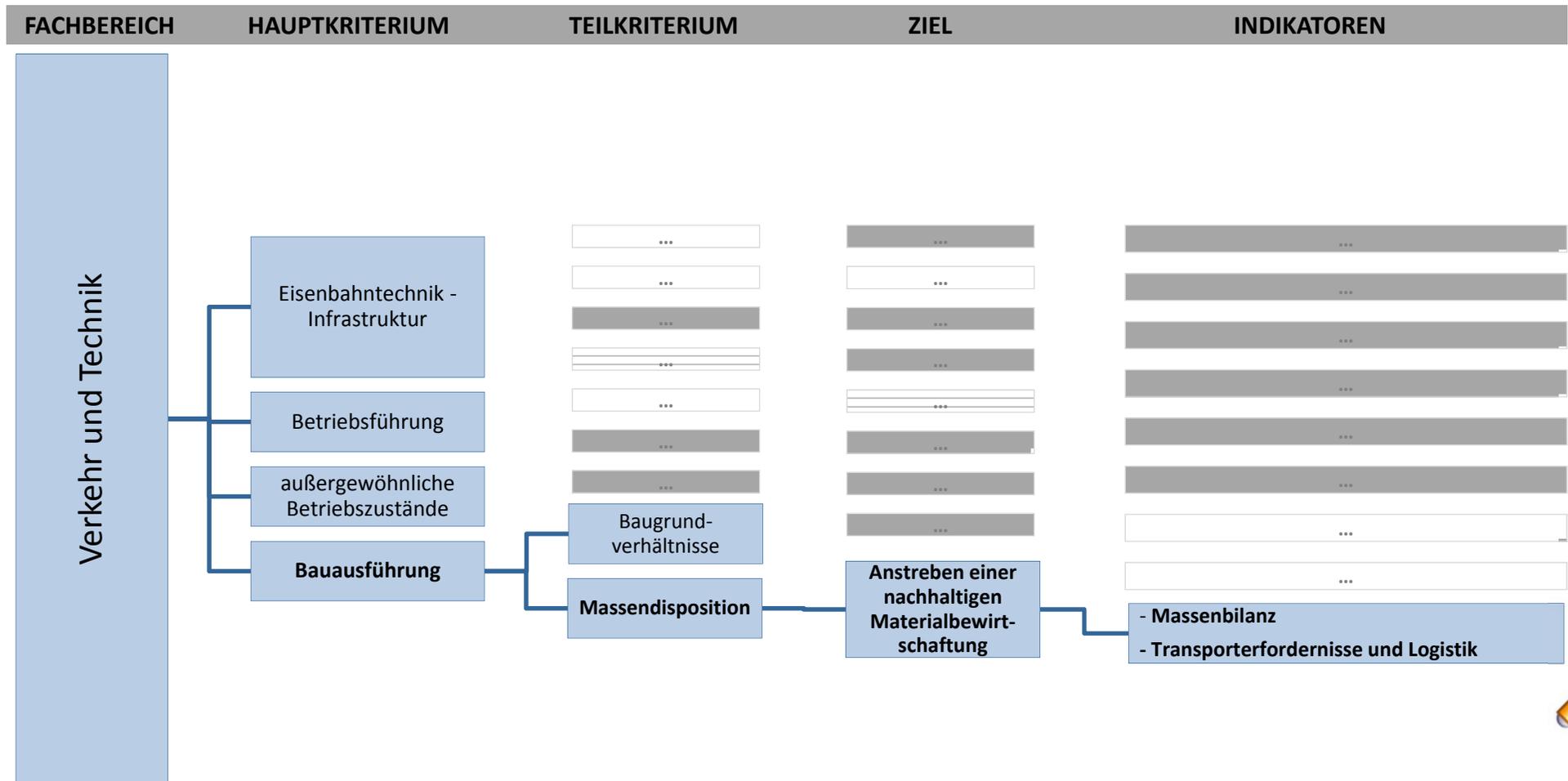
Fachbereich	Hauptkriterium	N1	N1b	N1g	N2a	N6
1 Verkehr + Technik	1.1 Eisenbahntechnik – Infrastruktur	2	1	4	2	4
	1.2 Eisenbahntechnik – Betriebsführung im Regelbetrieb	4	4	5	4	5
	1.3 Eisenbahntechnik – Betriebsführung bei außergewöhnlichen Betriebszuständen	2	4	4	4	4
	1.4 Bauausführung	4	4	4	4	2
2 Raum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

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

**Beispiel
Kundl / Radfeld – Schafftenau**

Einführung zu den Indikatoren

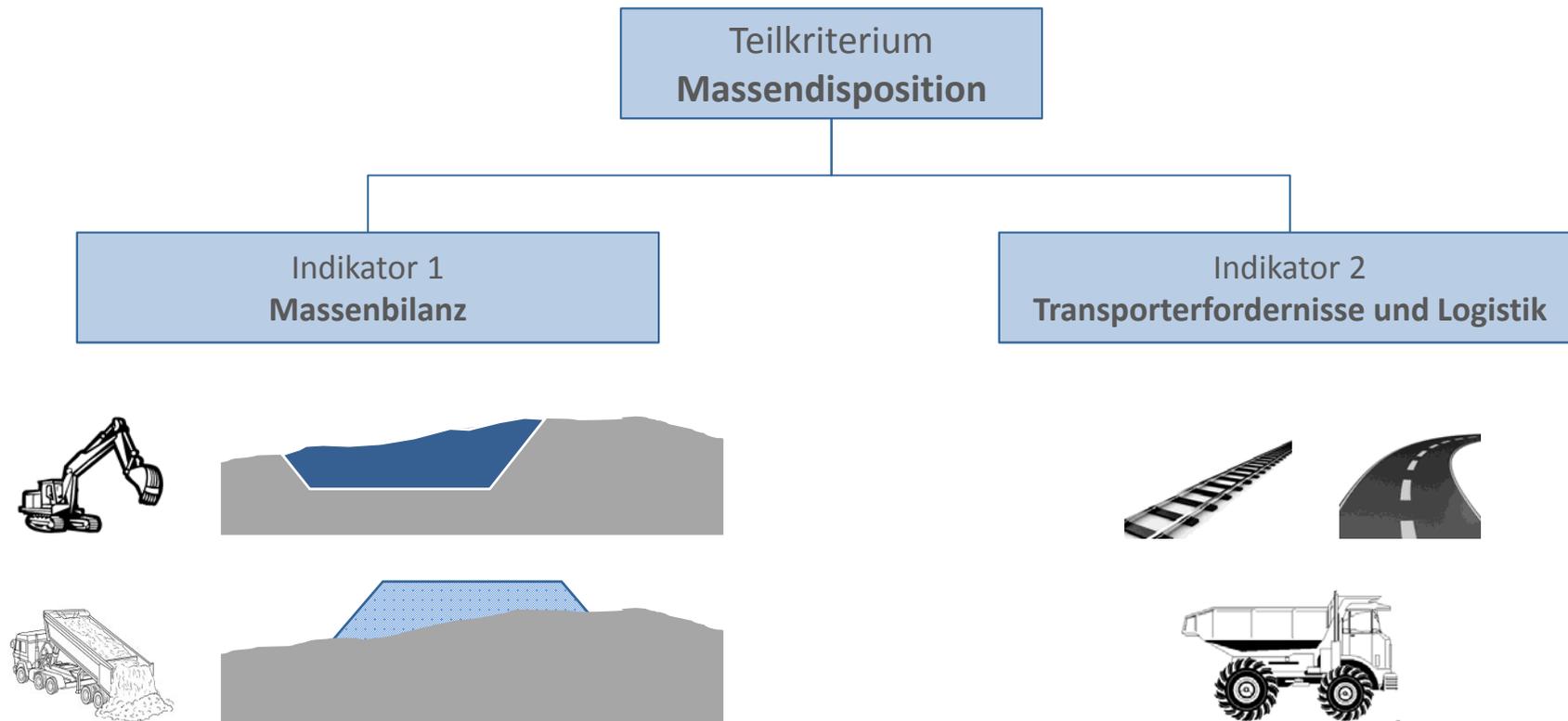
Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten? – Bsp. Verkehr & Technik



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

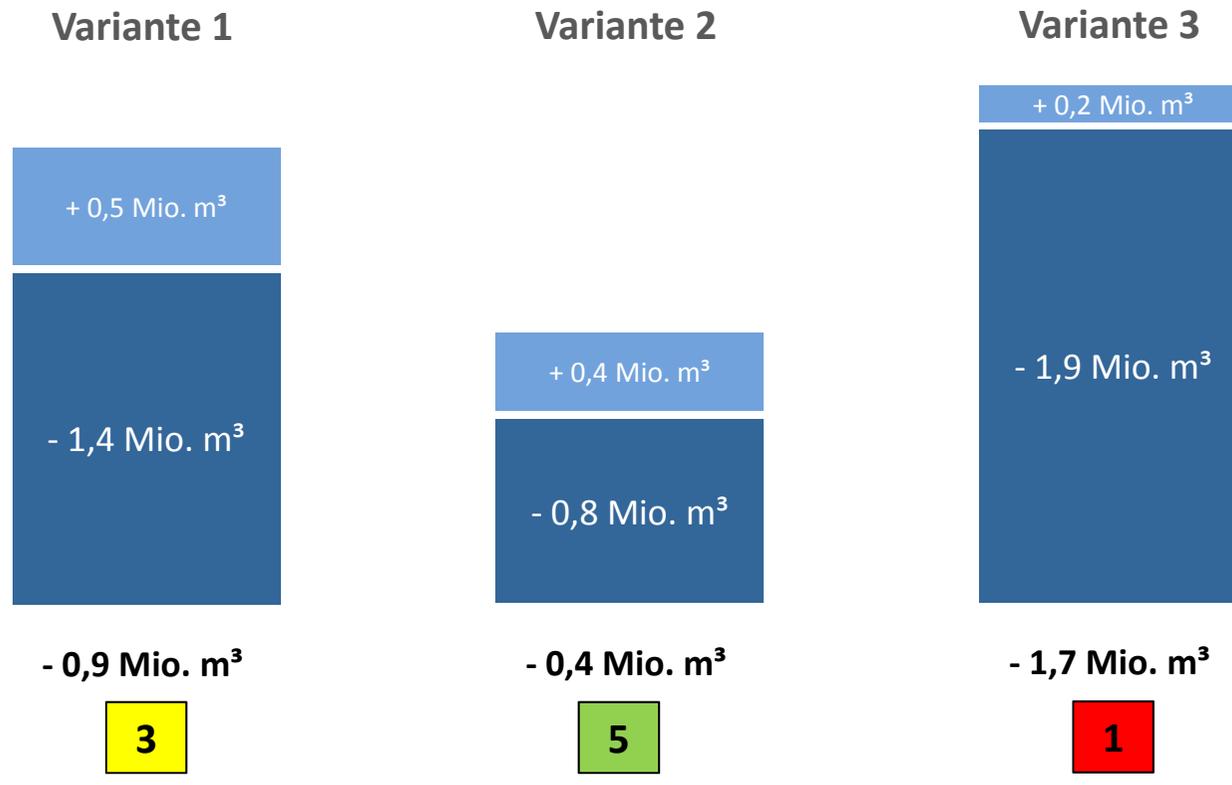
- Teilkriterium > Indikatoren



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

- Indikator 1: Massenbilanz



Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

- Indikator 2: Transporterfordernis und Logistik

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Massenbilanz	- 0,9 Mio. m ³	- 0,4 Mio. m ³	- 1,7 Mio. m ³
Wiederverwertung	60%	30%	50%
Restmassen	0,36 Mio. m³	0,28 Mio. m³	0,85 Mio. m³
Hochrangige Verkehrsträger	+/+	o/-	o/+

5

4

2

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

- Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Indikator 1 (Massenbilanz)*	3	5	1
Indikator 2 (Transport / Logistik)	5	4	2
Teilkriterium „Massendisposition“	4,0 4	4,5 5	1,5 1

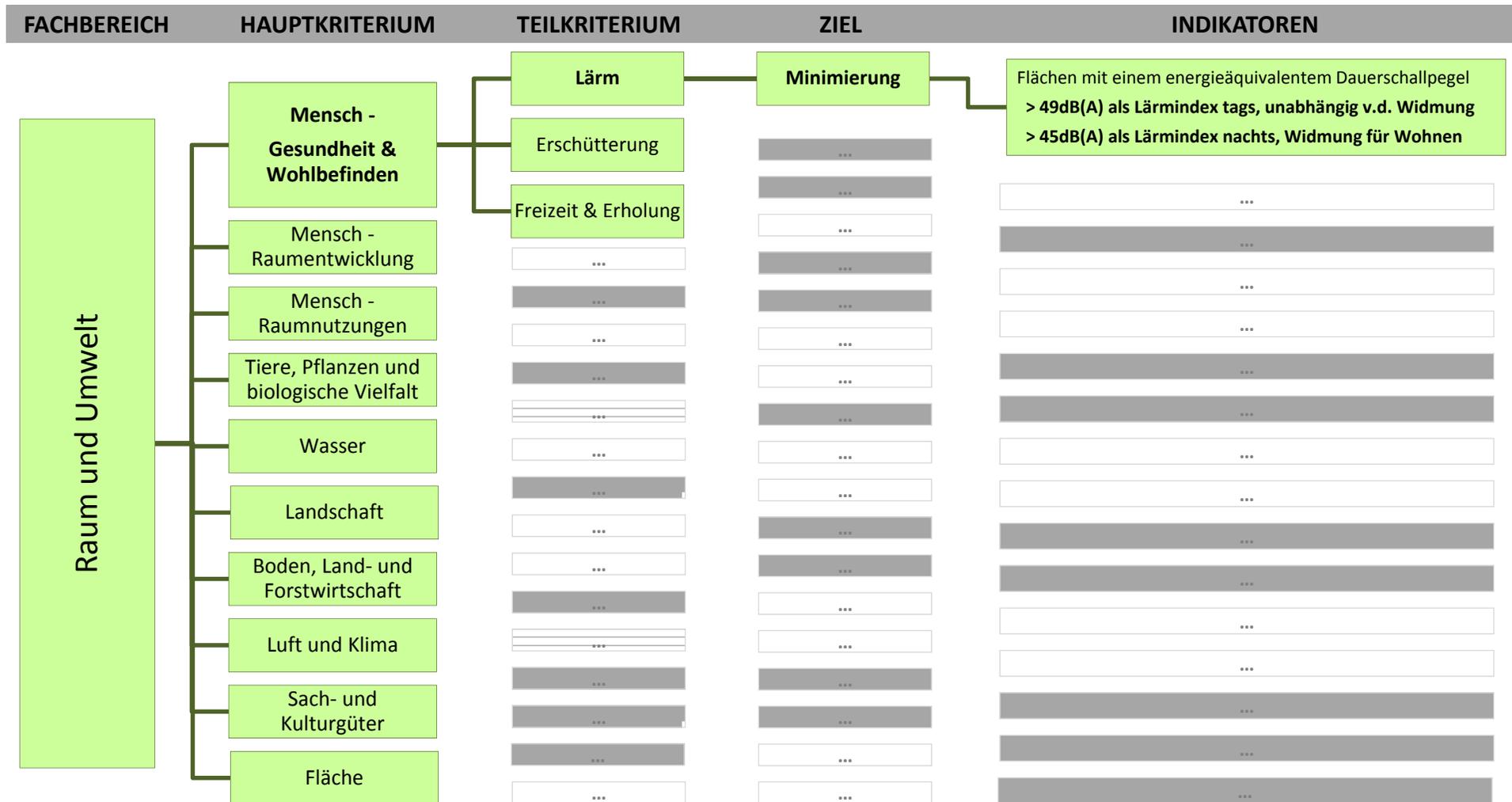
- Regel zur „Wertsynthese“ von den Indikatoren zum Teilkriterium :

1. Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
2. Leitindikator 1 * (Massenbilanz) ausschlaggebend für Auf-/Abrundung

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten? – Bsp. Raum&Umwelt



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

Indikatoren und Beurteilungsmethode

- **Indikator 1**

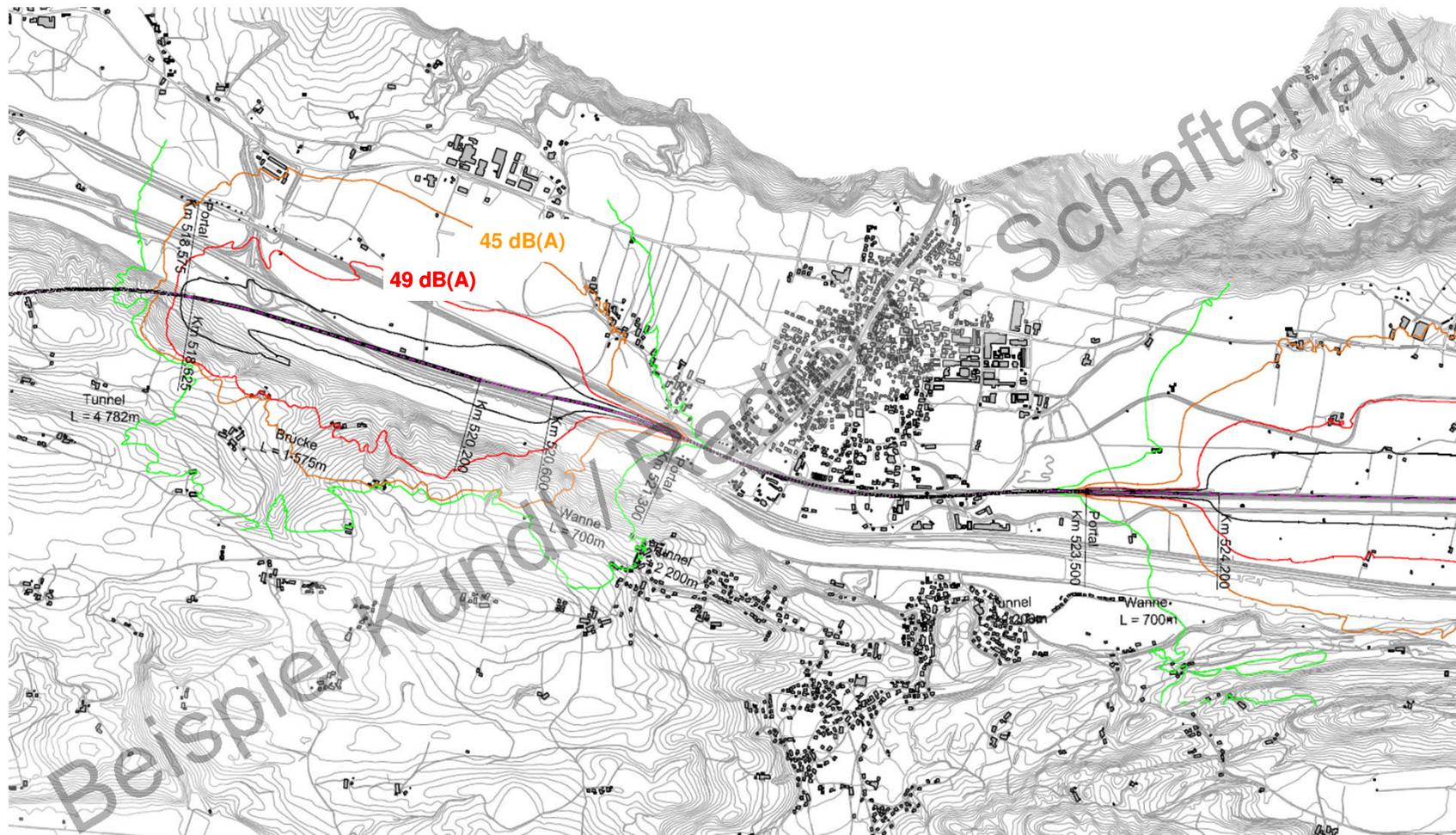
*Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex **tags**,
unabhängig von der Widmung*

- **Indikator 2**

*Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 45dB(A) als Lärmindex **nachts**,
Widmung für Wohnen*

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten?



Einführung zu den Indikatoren

Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

- Indikator 1: *Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) Freiraum tags*

Variante 1

4,9 ha

3

Variante 2

1,2 ha

5

Variante 3

10,9 ha

1

- Indikator 2: *Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 45dB(A) Wohngebiet nachts*

4,5 ha

1

2,4 ha

4

1,6 ha

5

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Einführung zu den Indikatoren

Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

- Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Indikator 1 Fläche > 49 dB(A) tags	3	5	1
Indikator 2 Fläche > 45 dB(A) nachts *	1	4	5
Teilkriterium „Lärm“	2,0 2	4,5 4	3,0 3

- Regel zur „Wertsynthese“ von den Indikatoren zum Teilkriterium :
 - Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
 - Leitindikator * 2 ausschlaggebend für Auf- / Abrundung

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- **Begrüßung**
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- **Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog**
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - **Einführung in die Gewichtung**
- Abschluss / Termine

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

- Anhand der Indikatoren wird die Zielerfüllung des Teilkriteriums ermittelt:

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 Ziele des Kriteriums nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
SCHLECHT	1	wesentliche Ziele des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; schwerwiegende Nachteile; bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
	!	MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt

- Anhand der Zielerfüllung der Teilkriterien wird die **Zielerfüllung der Hauptkriterien** mittels „Wertsynthese“ ermittelt

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

- Das Ergebnis ist am Ende eine Tabelle mit der Bewertung der Hauptkriterien:

		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1	....	....	....
	Bauausführung	4	4	3
	Kriterium V+T 3	....	....	....
RAUM + UMWELT	Mensch - Gesundheit	1	2	5
	Kriterium R+U 2	....	....	....
	Kriterium R+U 3	....	....	....
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1	....	....	....
	Investitionskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3	....	....	....

Zielerfüllungsgrad
5 ... sehr gut
4 ... gut
3 ... Durchschnitt
2 ... mäßig
1 ... schlecht

Einführung in die Gewichtung

Bewertung von Teilkriterien

Fiktives Beispiel

FB Verkehr und Technik / HK 1-4 Bauausführung / **TK 1-4-2 Massendisposition**

- Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Indikator 1 (Massenbilanz) *	3	5	1
Indikator 2 (Transport / Logistik)	5	4	2
Teilkriterium „Massendisposition“	4,0 4	4,5 5	1,5 1

- Regel zur „Wertsynthese“ von den Indikatoren zum Teilkriterium :
 - Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
 - * Leitindikator 1 (Massenbilanz) ausschlaggebend für Auf-/Abrundung

Einführung in die Gewichtung

Bewertung von Hauptkriterien

Fiktives Beispiel

FB Verkehr und Technik / **HK 1-4 Bauausführung**

- Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse*	4	2	4
	Massendisposition	4	5	1
	Bauzeit und Bauabwicklung	5	5	3
		4,3	4,0	2,6
		4	4	3

- Regel zur „Wertsynthese“ vom Teil- zum Hauptkriterium :
 - Arithmetisches Mittel aller drei Teilkriterien
 - Auf- oder Abrundung durch *Leitkriterium („Baugrundverhältnisse“)

Einführung in die Gewichtung

Bewertung von Hauptkriterien

Fiktives Beispiel

FB Verkehr und Technik / **HK 1-4 Bauausführung**

- Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

Ergebnis der Bewertung im FB Verkehr und Technik

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr und Technik	Eisenbahntechnik - Infrastruktur			
	Betriebsführung			
	Außergewöhnliche Betriebszustände	5	1	2
	Bauausführung	4	4	3

Einführung in die Gewichtung

Wozu dient die Gewichtung? (1/2)

- Alle Forenmitglieder können, den Interessen entsprechend, ihre unterschiedlichen Werthaltungen zu den Hauptkriterien einbringen.
- Die Gewichtung wird auf Hauptkriteriumsebene in den beiden Fachbereichen „*Verkehr und Technik*“ sowie „*Raum und Umwelt*“ durchgeführt.
- Im Fachbereich „*Kosten und Risiken*“ werden die Hauptkriterien nicht gewichtet.
- Die drei Fachbereiche „*Verkehr und Technik*“, „*Raum und Umwelt*“ und „*Kosten und Risiken*“ werden zueinander nicht gewichtet.
- Das seit vielen Jahren erfolgreich angewendete Gewichtungsmodell ist das „Reglermodell“ und erfolgt, anders als bei ähnlichen Projekten, hier in 9 Stufen, um eine größere Unterscheidung zu ermöglichen.
- In der nächsten GF-Sitzung im April werden die Gewichtungsbögen ausgegeben, die jedes Mitglied in Ruhe zu Hause ausfüllen kann.
- Die Gewichtungsbögen sollen nach dem Ausfüllen in vorfrankierten Briefumschlägen an die Moderation geschickt werden.

Einführung in die Gewichtung

Wozu dient die Gewichtung? (2/2)

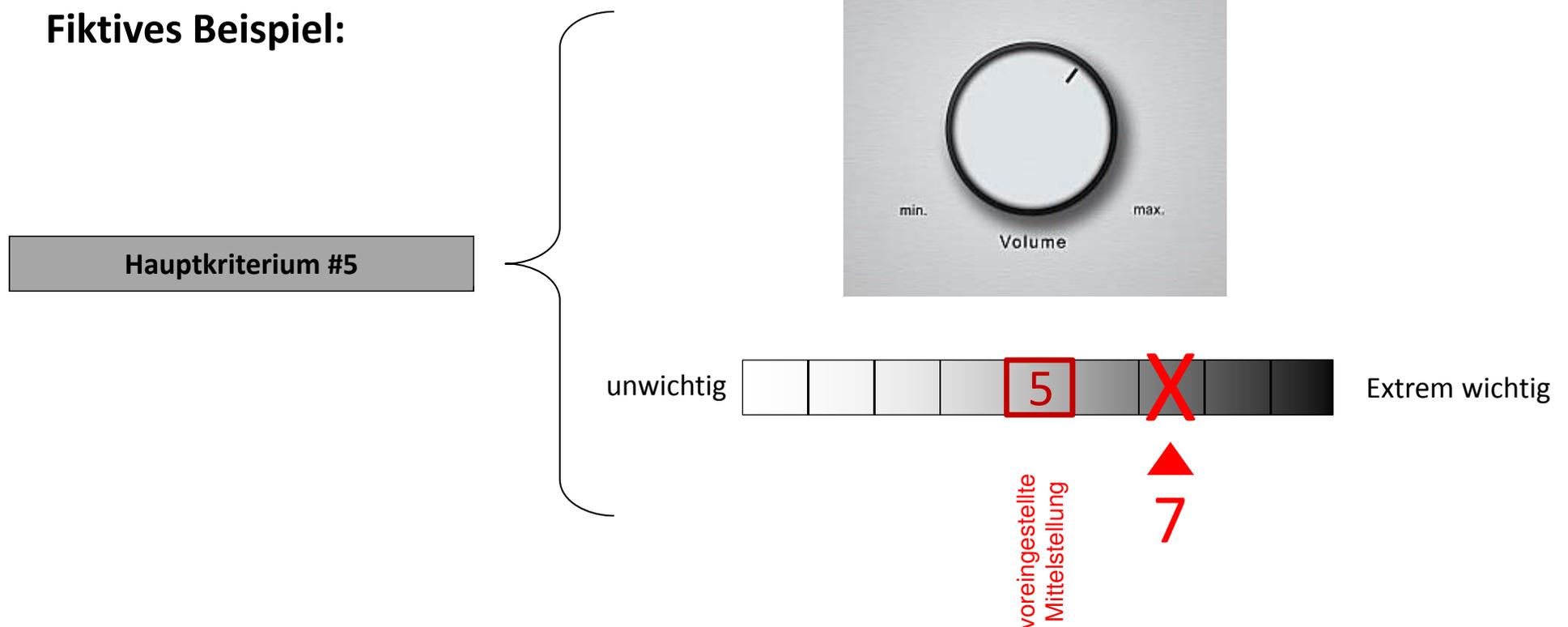
- Die Gewichtungsbögen werden an einer neutralen Stelle dann so lange ungeöffnet verwahrt, bis die Bewertung der Kriterien und die Beurteilung der Trassenvarianten durch den Planer erfolgt ist. Damit ist sichergestellt, dass die Gewichtung nur kriterienabhängig und nicht trassenabhängig ist.
- Alle Varianten am Ende des TAV müssen – unabhängig von der Gewichtung – verkehrswirksam, umweltverträglich und wirtschaftlich sein.
- Am Ende des TAV werden die Gewichtungsvorschläge zu Gruppen (z. B. Bürgermeister, Interessensvertreter, BIs, Landwirtschaft) zusammengefasst. Mit diesen unterschiedlichen Werthaltungen unterschiedlicher Gruppen werden die gewichteten Zielerfüllungsgrade ermittelt.
- Dabei kann mit einer abgegebenen extremen Gewichtung oder auch mit jeder anderen abgegebenen Gewichtung deren Wirkung auf die Variantenbewertung geprüft werden.
- Mit den unterschiedlichen Werthaltungen (Gewichtungen), wird in einer Sensitivitätsuntersuchung geprüft, wie stabil die Bewertung der einzelnen Varianten ist.
- Die Ergebnisse der verschiedenen Gewichtungen und die Sensitivitätsuntersuchung werden in den Foren präsentiert.

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung bzw. das Reglermodell?

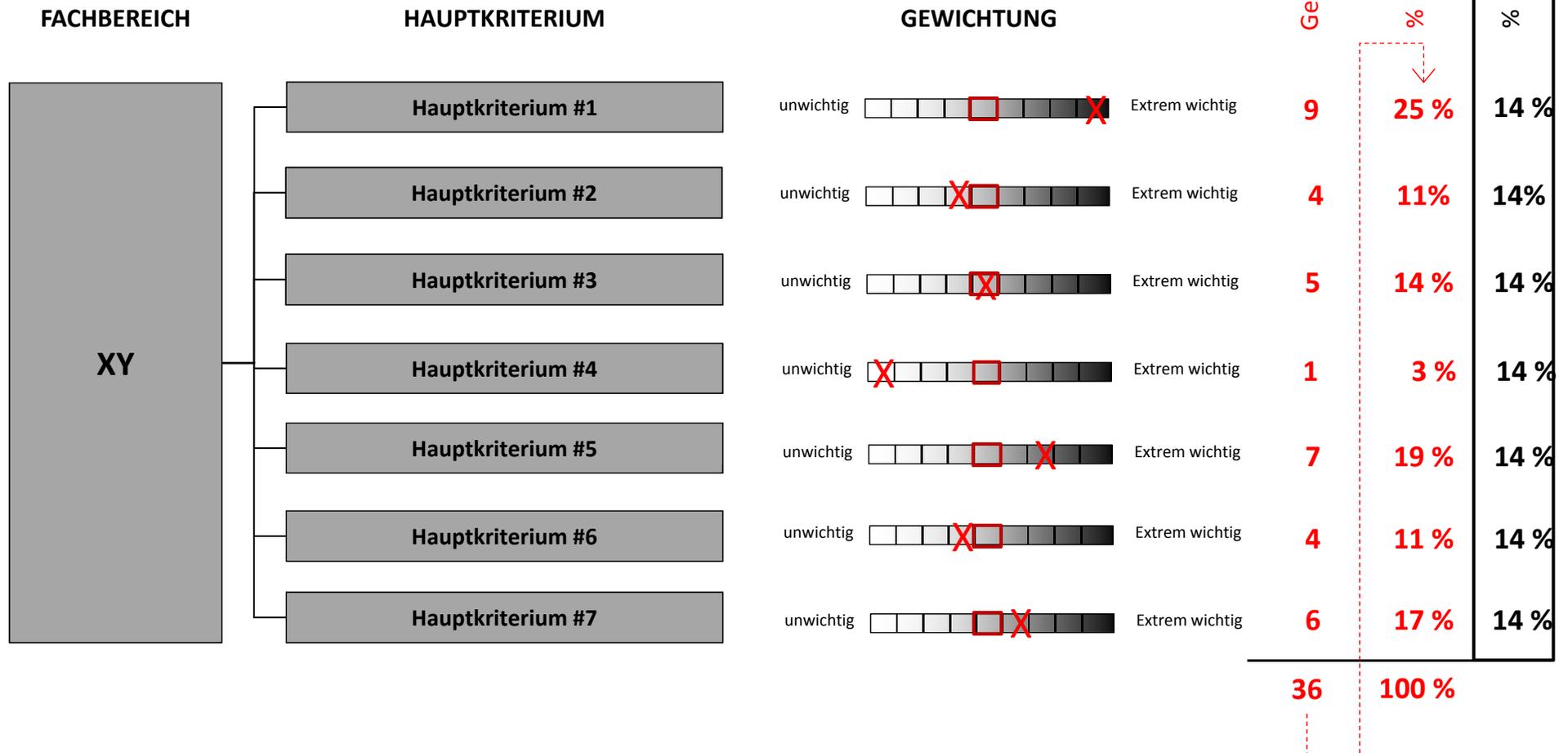
- Beim „Reglermodell“ können wie bei einem Lautstärkeregler ausgehend von der Mittelstellung die Stufen von 1 bis 9 eingestellt werden.

Fiktives Beispiel:



Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung bei diesem Beispiel?



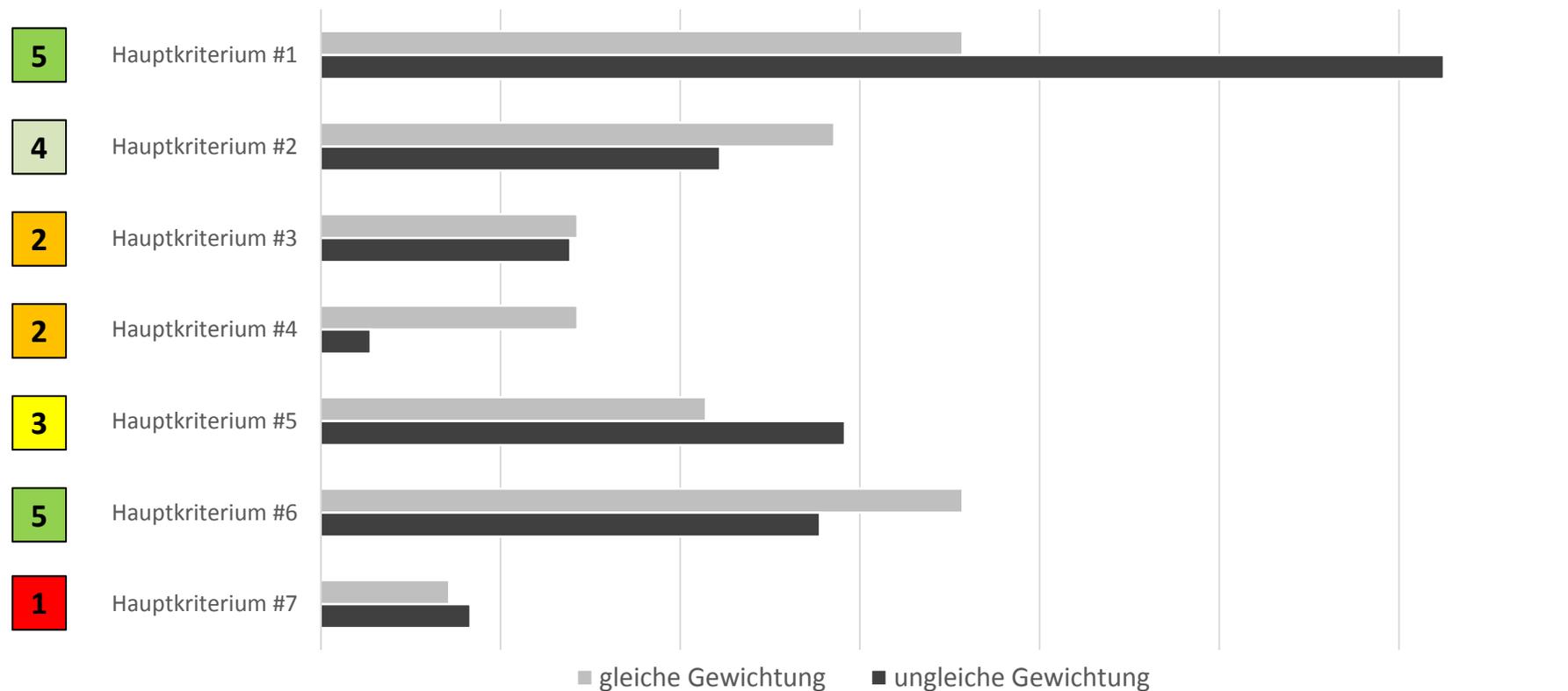
Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung bei diesem Beispiel?

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	ZIELERFÜLLUNGS GRAD		GLEICHE GEWICHTUNG	PUNKTE	UNGLEICHE GEWICHTUNG	PUNKTE
XY	Hauptkriterium #1	5	X	14 %	= 0,714	25 %	1,250
	Hauptkriterium #2	4		14%	0,571	11%	0,444
	Hauptkriterium #3	2		14 %	0,286	14 %	0,278
	Hauptkriterium #4	2		14 %	0,286	3 %	0,056
	Hauptkriterium #5	3		14 %	0,429	19 %	0,583
	Hauptkriterium #6	5		14 %	0,714	11 %	0,556
	Hauptkriterium #7	1		14 %	0,143	17 %	0,167
		Ø 3,143		100 %	Ø 3,143	100 %	Ø 3,333

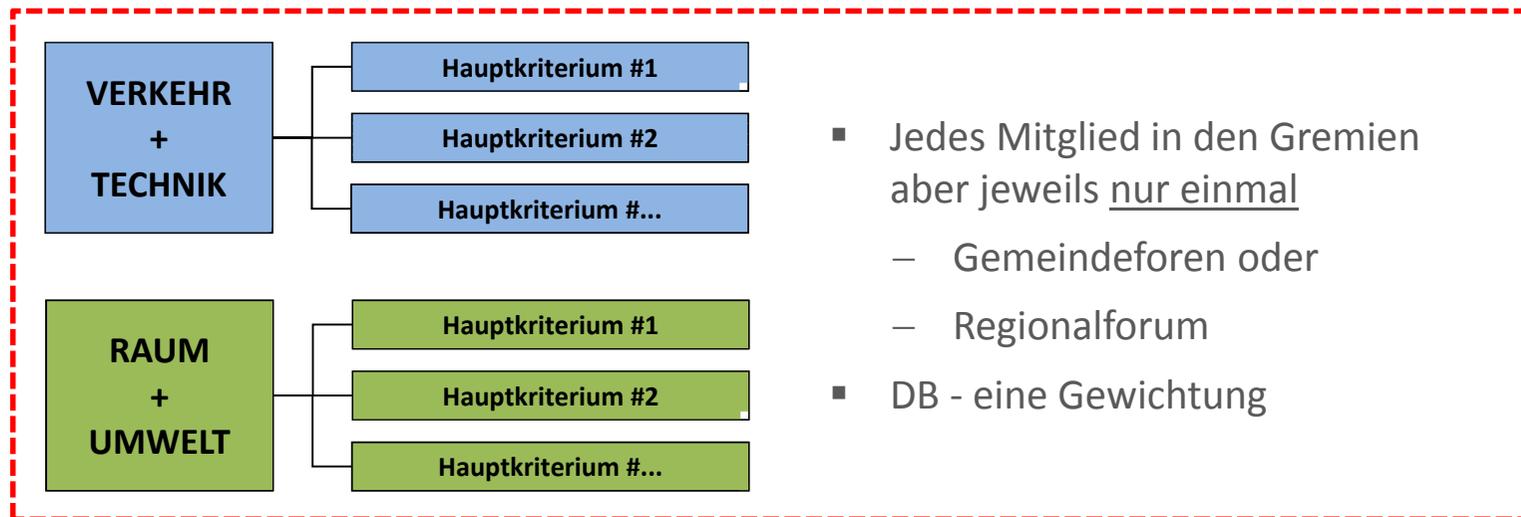
Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?



Einführung in die Gewichtung

Wer gewichtet?



- Jedes Mitglied in den Gremien aber jeweils nur einmal
 - Gemeindeforen oder
 - Regionalforum
- DB - eine Gewichtung



Bei den *Kosten* werden keine Nutzenpunkte vergeben, sondern es bleiben die Euro-Beträge stehen. Daher gibt es hier keine Gewichtung!

Am Ende werden die Punktesummen (Nutzwerte) aus *Verkehr und Technik* sowie *Raum und Umwelt* den *Kosten* gegenüber gestellt. Je höher die Nutzwerte oder je niedriger die Kosten sind, desto besser ist die Variante.

Einführung in die Gewichtung

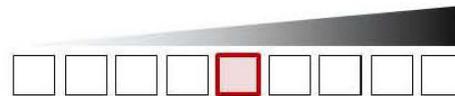
Gewichtung mit Gewichtungsbögen

NAME

FORUM // FUNKTION

Eisenbahntechnik - Infrastruktur

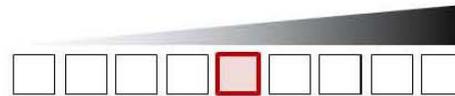
unwichtig



extrem wichtig

Betriebsführung

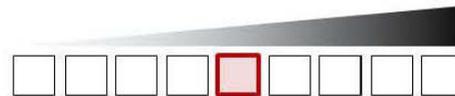
unwichtig



extrem wichtig

Außergewöhnliche Betriebszustände

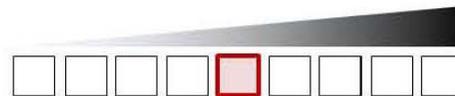
unwichtig



extrem wichtig

Bauausführung

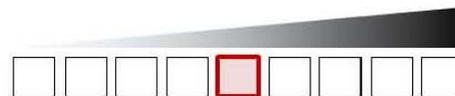
unwichtig



extrem wichtig

Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden

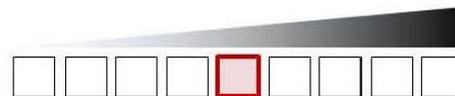
unwichtig



extrem wichtig

Mensch - Raumentwicklung

unwichtig



extrem wichtig

Einführung in die Gewichtung

Wann wird gewichtet?

Nachträglicher Hinweis: Die Ausgabe der Gewichtungsbögen kann nicht wie vorgesehen in der 5. Forenrunde im April 2018 erfolgen. Zur Vorbereitung der Gewichtung (Information und ggf. Abstimmung innerhalb der in den Gemeindeforum vertretenen Interessensgruppen), wird den Mitgliedern noch vor der fünften Sitzung per E-Mail ein vorläufiger Entwurf der Gewichtungsbögen zur Ansicht zugeschickt. Die endgültigen Gewichtungsbögen werden nach Abschluss des Kriterienkatalogs an die Mitglieder ausgegeben.

Ausgabe der Gewichtungsbögen im Rahmen der
5. Forenrunde (April 2018)

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- **Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog**
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- Abschluss / Termine

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

Rückmeldungen	Einarbeitung der Vorschläge zu Kriterien und Indikatoren
	Fragen zum Kriterienkatalog und zu den Indikatoren

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

→ Teilkriterium „1-2-2 Energieverbrauch“ wurde geändert in „Energiebedarf“, der Indikator wurde präzisiert

1-2	Betriebsführung	1-2-1	Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2	Energie bedarf	Minimierung	Jahresenergiebedarf (Traktion) im Regelbetrieb
		1-2-3	Instandhaltungs- tätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung <ul style="list-style-type: none"> - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannan, Tunnel, Brücken usw.)

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

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 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 ROV und Entwicklungsplänen)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energiebedarf	Minimierung	Jahresenergiebedarf (Traktion) im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannens, 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 Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung 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 Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

- Teilkriterium „2-3-2 Industrie und Gewebe“: Indikator „Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)“ wurde ergänzt
 → Teilkriterium „2-3-3 Tourismus“ wurde als neues Teilkriterium aufgenommen

2-3	Mensch-Raumnutzungen	2-3-1	Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-2	Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)
		2-3-3	Tourismus	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. –flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der f. d. Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energieäquival. Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex 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 Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)
		2-3-3 Tourismus	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der für den Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags
	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 - Gefährdungspotential
		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 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog – Einarbeitung von Vorschlägen

→ Hauptkriterium „2-10 Fläche“ wurde aufgrund der Änderungen im UVP-Gesetz ergänzt

2-10	Fläche	2-10-1	Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase
------	--------	--------	------------------	-----------------------------------	---

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

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
	2-7-1 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 - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
	2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdachtsflächen
	2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung
2-8 Luft und Klima	2-8-2 Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung
	2-9-1 Kulturgüter	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern
	2-10 Fläche *	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase

* Änderung aufgrund UVP-G

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

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 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

Rückmeldungen	Einarbeitung der Vorschläge zu Kriterien und Indikatoren
	Fragen zum Kriterienkatalog und zu den Indikatoren

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Wer nimmt die Bewertung vor, was ist die „vorgegebene Bewertungsmethode“?

- *Die fachliche Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer IPBN anhand der im Kriterienkatalog definierten Indikatoren. Die Ergebnisse werden anschließend vom Expertenteam und von der DB Netz AG geprüft. Den Foren werden die Ergebnisse der Variantenbeurteilung vorgestellt und die Mitglieder sind im Sinne der „Konsultation“ gebeten, die Bewertungen nachzuvollziehen und bei Bedarf kritisch zu hinterfragen.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

2.1.3 Freizeit und Erholung

Sollte ein Hauptkriterium, kein Teilkriterium sein. Die Betroffenheit kann mit den Teilkriterien „Lärm“, „Erschütterungen“, „Trennwirkungen“, „Landschaftsbild“ u.ä. erfasst werden. Wie würden denn sonst die Indikatoren hier gebildet werden? Notfalls 2.1.3 unter 2.1 subsumieren

→ *Die HK orientieren sich am UVP-G.*

Im UVP-G ist der §2 „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ genannt;

Der Mensch, seine Gesundheit und sein Wohlbefinden (HK 2-1) kann beispielsweise durch verschiedene Wirkungen beeinträchtigt werden; daher sind Lärm (TK 2-1-1) und Erschütterungen (TK 2-1-2) als Teilkriterien erfasst; im Sinne der Naherholung für die am Vorhabensort lebenden Menschen ist die Freizeit und Erholung mit dem TK 2-1-3 erfasst.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

2.2.1 Raumentwicklung

Hier geht es nicht nur um die Übereinstimmung mit vorliegenden Zielen, sondern auch um die Einengung von Entwicklungspotenzialen. Denn mit der Trasse fallen z.B. eventuell Möglichkeiten der Tourismus-Entwicklung für betroffene Flächen weg.

→ *Indikator 1: Übereinstimmung (Zielkonflikte bzw. -erfüllung) mit überregionalen und regionalen Entwicklungszielen (Qualitativ)
Grundlage sind überregionale Raumordnungs- und Entwicklungsprogramme (z.B. Landesentwicklungsplan, Regionalpläne)*

*Indikator 2: Übereinstimmung (Zielkonflikte bzw. -erfüllung) mit örtlichen Entwicklungszielen (Qualitativ)
Grundlage sind die Raumordnungs- bzw. Entwicklungskonzepte der Gemeinden (z.B. auch Flächennutzungs- und Bebauungspläne)*

Wenn es darüber hinaus Entwicklungspotenziale gibt, die zwar erkannt aber noch nicht in solchen Programmen erfasst sind, dann sollen diese im Rahmen der Aktualisierung der Grundlagendaten von den Gemeinden zusammen mit einer entsprechenden Beschreibung bekanntgegeben werden.

Die Planunterlagen aus o.a. Programmen/Konzepten werden mit der Trasse überlagert bzw. verschnitten -> Auswirkungen werden beurteilt.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

2.9.1 Kulturgüter – Wie ist der Indikator konkret formuliert?

2.9.2 Sachgüter – Wie ist der Indikator konkret formuliert? Abwertung von Grundstücken, von Landwirtschaftsflächen?

- 2-9-1 Datensammlung (z.B. im Bayerischer Denkmal-Atlas) eingetragener Kulturgüter (z.B. Architektur sakral, bäuerlich und profan, Burgen/Schlösser, Kleindenkmäler, Bodendenkmäler, archäologische Fundstellen und Funderwartungsgebiete, Ensembles etc.)
- 2-9-2 Datensammlung vorhandener Sachgüter (z.B. Technische Infrastruktur wie Hauptstraßen, Autobahn, Gashauptleitungen,, Hauptsammelkanäle und Hochspannungsleitungen, Tanklager, Abwasserreinigungsanlagen, militärische Einrichtungen etc.)
- Der (og) Ist-Zustand wird in Sensibilitätsklassen eingeteilt, mit der Trasse überlagert bzw. verschnitten -> Art und Ausmaß der Betroffenheit werden beurteilt.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

2.5.3 Oberflächenwasser

Die Betrachtung von Oberflächenwasser im Raumordnungsverfahren und detailliert im Planfeststellungsverfahren ist zu spät.
(Betrachtungszeitpunkt zu spät!)

→ *Das Thema Hochwasser, die Einschränkung von Retentionsräumen sowie das Ausmaß der Gewässerquerungen und Verlegungen sind Bestandteile des Kriterienkatalogs, Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“. Es geht hier um die Hochwassersicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für die DB Netz AG. Diese Punkte werden bereits jetzt bewertet und zudem im Raumordnungsverfahren – und detailliert im Planfeststellungsverfahren – betrachtet.*

Tourismus; soll nicht als Aspekt des Teilkriteriums 2.1.3 berücksichtigt werden – das ist unterbewertet – wie lautet der Vorschlag der für das 3.GF vom Expertenteam vorbereitet werden sollte?

→ „Tourismus“ wurde als eigenes, neues TK 2-3-3 in den Kriterienkatalog aufgenommen

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

„Da nur eine Strecke gebaut und betrieben werden darf, die sicher ist, ist ein Teilkriterium „Unfälle und Folgen“ kein Unterscheidungsrelevantes Kriterium bei der Trassenauswahl. An der Neubaustrecke werden keine Bahnhöfe vorgesehen. Das Unfallrisiko ist unabhängig von der auszuwählenden Variante entlang der gesamten Strecke gleichbleibend gering.“ (DB)

Unfälle kann man nicht gesetzlich verbieten. Mögliche Folgen sind umgebungsabhängig und deshalb unterscheidungsrelevant.

- *Die Strecke wird so geplant, dass sie das gesetzlich geforderte Sicherheitsniveau erfüllt. Dies wird durch bauliche Maßnahmen sichergestellt, beispielsweise den Bau von Rettungstunneln, Notausgängen, Schutzmaßnahmen bei Wasserschutzgebieten u.ä. Dies ist u.a. in der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ festgelegt.*
- Das Thema Unfallrisiko ist im Zuge der UVP näher zu untersuchen. Die Störanfälligkeit (TK 1-3-1), beispielsweise durch Weichensysteme, ist als Kriterium bereits im Kriterienkatalog enthalten.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

... Torsten Gruber erläutert, dass beim geschilderten Szenario eine Verkehrsumleitung von Reisezügen auf die NBS nicht beabsichtigt ist...“. Wozu gibt es dann die NBS mit 230 km/h?

- *Die im BVWP vorgegebene V_{max} von 230 km/h gilt für die gesamte Strecke, Geschwindigkeitseinbrüche sind nicht möglich. Die Neubaustrecke kann damit von schnellen Personenzügen und Güterzügen befahren werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass es für die bestehenden Fernreisezugsrelationen keine Änderungen an den derzeitigen Haltepunkten geben wird.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Was ist eine „Verknüpfungsstelle“, was ein „Terminal“, was heißt in diesem Zusammenhang „erreichen“ ?

- In einer **Verknüpfungsstelle** werden zwei Strecken (hier: die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke) mit Weichen so verbunden, dass Züge von einer Strecke auf die andere Strecke wechseln können. Somit ist sichergestellt, dass alle bestehenden Haltepunkte und Gleisanschlüsse weiterhin bedient werden können.
- **Terminal**: Mit Terminals sind Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gemeint, in denen mit geeigneten Kränen oder anderen Verladeeinrichtungen die Ladeeinheiten von einem Verkehrsträger auf einen anderen wechseln.

... Lärm und Erschütterung – Kosten für diese Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sollen in 3-1-1 Investitionskosten enthalten sein

- „Investitionskosten“ berücksichtigen alle Kosten, die zur Herstellung der Trasse erforderlich sind, somit auch für sämtliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (Schienen, Leitungen, Lärmschutz, Tunnelanlagen, Erdwälle und Einschnitte und den Aufwendungen für Kompensationsmaßnahmen etc.)

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Werden Teilkriterien, die d. Region negativ betreffen – im Hinblick auf Verkehr / Technik – in der Bewertung berücksichtigt?

z. B.: Rosenheim kann keinen Haltepunkt im schnellen Fernverkehr haben, da die Trasse an Rosenheim vorbeiführt. Der Standortqualität der Stadt und der Region Rosenheim ist das abträglich. Das geht nicht in die Bewertung ein. Würde man das berücksichtigen, käme in der politischen Abwägung auch eine Variante ins Blickfeld, die auf einem kurzen Streckenabschnitt die geforderte Höchstgeschwindigkeit nicht erreicht.

→ *Es sind Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim sowie nördlich von Rosenheim zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke vorgesehen. Die genaue Lage der Verknüpfungsstellen soll im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens gemeinsam mit Vertretern der Region gefunden werden. Eine Anbindung von Rosenheim durch den Fernverkehr ist damit stets sichergestellt und stellt kein Unterscheidungskriterium für Trassenvarianten dar.*

z. B.: Verladestationen für LKWs könnten für die Region vorteilhaft sein. Sie sind nicht vorgesehen; damit ist der einzige Vorteil, den die Region von der neuen Trasse haben könnte, vom Tisch.

→ *„Verladende Industrie“ wurde als Indikator des TK 2-3-2 Industrie und Gewerbe aufgenommen. Die Planung und Realisierung von Verladestationen sind jedoch nicht Bestandteil unseres Projektes.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Die Anzahl der Hauptkriterien, Teilkriterien und Indikatoren sowie ihre Ausdifferenzierung beeinflussen die relative Bedeutung der Wirkungen und die Bewertungsergebnisse.

Wer legt Leitindikatoren fest?

Wer legt deren Gewichtung im Gesamtkonzept fest?

- *Die Leitindikatoren werden vom Expertenteam ETB festgelegt.
Bis auf die „Rundungsregel“ gibt es keine „Gewichtung“ der Indikatoren.*
- *Die Gewichtung der Hauptkriterien wird von folgenden Beteiligten vorgenommen:
Jeder Vertreter des Gemeindeforums Nord,
Jeder Vertreter des Gemeindeforums Süd,
Jeder Vertreter des Regionalforums, der nicht bereits in einem GF gewichtet hat.*

(Die DB hat bereits im gemeinsamen Planungsraum eine Gewichtung abgegeben.)

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

(aus Protokoll GF) Frage: Der bisher erarbeitete Kriterienkatalog umfasst nur Kosten, Beeinträchtigungen und Gefährdungen. Gibt es für die Region tatsächlich keinerlei Nutzen und Potenziale, die mit dem Trassenverlauf variieren?

Antwort: Im Rahmen der Variantenbeurteilung werden „Zielerfüllungen“ ermittelt – Klassifikation von „sehr gut“ bis „schlecht“. Eine „sehr gute“ Zielerfüllung bedeutet, dass die Variante vollständig (sehr gut) oder am besten den Zielen eines Kriteriums entspricht – d.h. auch positive Effekte finden sich in der Bewertung wieder. Der verkehrliche Nutzen dieser Fernverkehrsstrecke ist variantenunabhängig gleich, d. h. nicht variantenentscheidend.“

Die Minimierung von Kosten und Nachteilen bringt noch keine positiven Effekte!

→ *Für Kosten werden, anders als die Kriterien in den Fachbereichen Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt, nicht normierte Punkte vergeben, sondern Euro-Beträge ermittelt. Im Sinne einer „Kostenwirksamkeitsanalyse“ werden am Ende die Punktesummen (Nutzwerte) aus den Fachbereichen Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt den Investitionskosten gegenüber gestellt. Je höher die Nutzwerte und je niedriger die Kosten sind, desto besser ist die Variante.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Kosten und Nutzen – wer vergibt die Nutzenpunkte (Planer, Bahn?) nach welchen Vorgaben?

- *Die fachliche Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer IPBN anhand der ihm vorgegebenen Bewertungsmethode mit Kriterienkatalog und Indikatoren. Es werden Nutzenpunkte als „Zielerfüllungen“ ermittelt – in der Klassifikation von „sehr gut“ bis „schlecht“ (siehe Präsentationen vom 1. und 2. GF). Eine „sehr gute“ Zielerfüllung bedeutet, dass die Variante vollständig (sehr gut) oder am besten den Zielen eines Kriteriums entspricht.*

Den Foren werden die Ergebnisse der Variantenbeurteilung vorgestellt und die Mitglieder sind im Sinne der „Konsultation“ gebeten, die Bewertungen nachzuvollziehen und bei Bedarf kritisch zu hinterfragen.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Mitwirkung und Mitsprache was ist der Unterschied und was trifft auf die Gemeindeforen zu?

→ Im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des BMVI wird die höchste Beteiligungsstufe mit „Kooperation“ bezeichnet.

Im Glossar steht als Definition dieses Begriffs: „Möglichkeit, in Planungsprozessen aktiv mitzuwirken“. Der Begriff „Kooperation“ wurde daher zum besseren Verständnis im Trassenauswahlverfahren des Brenner-Nordzulaufs mit „Mitwirkung“ übersetzt. „Mitwirkung“ ist der weitergefasste Begriff als „Mitsprache“.

Mitwirkung kann definiert werden als das Recht, in den Meinungsbildungsprozess einzugreifen, indem man über Probleme diskutieren sowie Wünsche, Anregungen und Vorschläge vorbringen kann. Entscheidungen können nicht gefällt werden. Mitwirkung erweitert die Mitsprache um die Aufgabe der Beratung. Die in der Geschäftsordnung beschriebene „Mitwirkung“ geht damit über eine reine „Mitsprache“ hinaus.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Lärm – was bedeutet „Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel“

→ *Jedes Schallereignis hat einen Schallpegel, dessen Entwicklung mit dem Pegelverlauf dargestellt wird.*

Innerhalb des Pegelverlaufes unterscheidet man den Grundgeräuschpegel und den Maximalpegel. Der Grundgeräuschpegel gibt den Umgebungslärm an, ohne dass in unserem Fall der Schienenverkehrslärm, dazu beiträgt. Den maximalen Wert eines Schallereignisses gibt der Maximalpegel wieder.

Als energieäquivalenter Dauerschallpegel L_{eq} oder Mittelungspegel in Dezibel (A) oder dB(A) wird der über die Messzeit gemittelte Schalldruckpegel mehrerer Schallpegel, die sich zeitlich verändern, bezeichnet. Für die Ermittlung des Mittelungspegels spielen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines Beurteilungszeitraumes eine maßgebliche Rolle.

Für den Schienenverkehr wird der Mittelungspegel wie folgt bestimmt:

Alle Zugfahrten in einem bestimmten Zeitraum (Tag: 6 bis 22 Uhr, Nacht: 22 bis 6 Uhr) werden zu einem logarithmischen Mittelungspegel zusammengefasst. In diesen gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches ein. Pegelspitzen werden durch ihre hohe Intensität entsprechend stark berücksichtigt. Sie gehen also nicht – wie häufig irrtümlicherweise angenommen – durch das Mittelungsverfahren verloren.

Fahren beispielsweise innerhalb einer Stunde 10 Regionalzüge mit Vorbeifahrtpegeln von 81dB (A), so entsteht ein Mittelungspegel von 66,2dB (A), obwohl zu 96,7 Prozent dieser Zeit kein Zug fährt. Dieses Beispiel macht deutlich, dass der Mittelungspegel hervortretende Geräuschspitzen in besonderem Maße berücksichtigt.

Aufgrund des großen Interesses zum Thema Lärm wird es einen eigenen Informationstermin mit Experten vom DB-Umweltzentrum geben.

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Fragen zum Kriterienkatalog

Eine Bewertung ist immer subjektiv und vom Zusammenhang abhängig.

Beispiel: Lärm zwar objektiv messbar, aber wie negativ er empfunden wird, ist vom Betroffenen und den Umständen abhängig (Beschäftigte in einer Fabrik mit Fabriklärm vs. Touristen auf der Sonnenterrasse).

Die Verschlechterung hängt nicht nur von der absolut messbaren Lautstärke, sondern auch vom bisherigen Lärmpegel ab. Ruhige Flächen werden stärker beeinträchtigt als Flächen mit bereits hohem Lärmpegel.

→ Die gesetzliche Vorgabe in DE ist die **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)**; Diese ist je nach Bebauungsart unterschiedlich und beträgt z.B. für reine Wohngebiete 59dB(A) bei Tag. In dieser Verordnung ist auch das für den Schienenverkehrslärm anzuwendende Berechnungsverfahren festgelegt.

Zur Vergleichbarkeit der Trassenvarianten hinsichtlich Lärm wird anhand dieses Berechnungsverfahrens geprüft, wie viele Quadratkilometer Fläche mit einem Lärmindex von mindestens 49dB(A) bei Tag und wie viel Fläche an Wohngebieten mit 45dB(A) nachts beschallt werden. Diese Werte sind deutlich niedriger als die o.a. gesetzliche Vorgabe. Die Lärmindizes dienen ausschließlich einem einheitlichen Variantenvergleich in den beiden Planungsräumen (GPR und EPR).

Aufgrund des großen Interesses zum Thema Lärm wird es einen eigenen Informationstermin mit Experten vom DB-Umweltzentrum geben.

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 4. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 3. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Information zum Start der Grundlagenermittlung (Datenerhebung)
- Vereinbarung der Geschäftsordnung (für das Gemeindeforum Rosenheim Süd)
- Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung in die Indikatoren
 - Einführung in die Gewichtung
- **Abschluss / Termine**

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Termine

- **Abschluss / Termine**
 - **April: Süd am 11.04. um 18.30 Uhr**, Nord am 12.04. um 13.30 Uhr
 - **Mai: Nord am 16.05. um 13.30 Uhr, Süd am 16.05. um 18.30 Uhr**
 - **Mai: Regionalforum am 17.05.2018 um 13.30 Uhr**
 - **Juni: Süd am 18.06. um 18.30 Uhr**, Nord am 19.06. um 13.30 Uhr
 - **Juli: Süd am 18.07. um 18.30 Uhr**, Nord am 19.07. um 13.30 Uhr
 - **September: Süd am 19.09. um 18.30 Uhr**, Nord am 20.09. um 13.30 Uhr

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Geschäftsordnung für die Gemeindeforen

*(Grundlage ist der den Forenmitgliedern vorliegende 2. Entwurf vom 11.10.2017;
 darin wurden die Änderungsvorschläge lt. Präsentation vom 24.1.2018 und auch die am
 24.1.2018 bei den beiden GF-Sitzungen Nord und Süd behandelten Änderungen eingearbeitet)*

1. Grundlagen

Der Brenner-Nordzulauf als Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist Bestandteil des TEN-V Kernnetzes der EU und Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Korridor 5), der von Helsinki über den Brenner nach Valletta auf Malta verläuft.

Auf Grundlage der Ministervereinbarung, die am 15. Juni 2012 zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und Österreich in Rosenheim unterzeichnet worden ist, wurden die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG mit den Planungen des Brenner-Nordzulaufs (München - Rosenheim - Grenze D/A - Kundl/Radfeld) beauftragt. Ziel des grenzüberschreitenden Planungsprozesses ist die Durchführung von Variantenuntersuchungen für die Streckenführung eines dritten und vierten Gleises. Diese Variantenuntersuchungen werden von einem Trassenauswahlverfahren begleitet, das mit einer Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke endet.

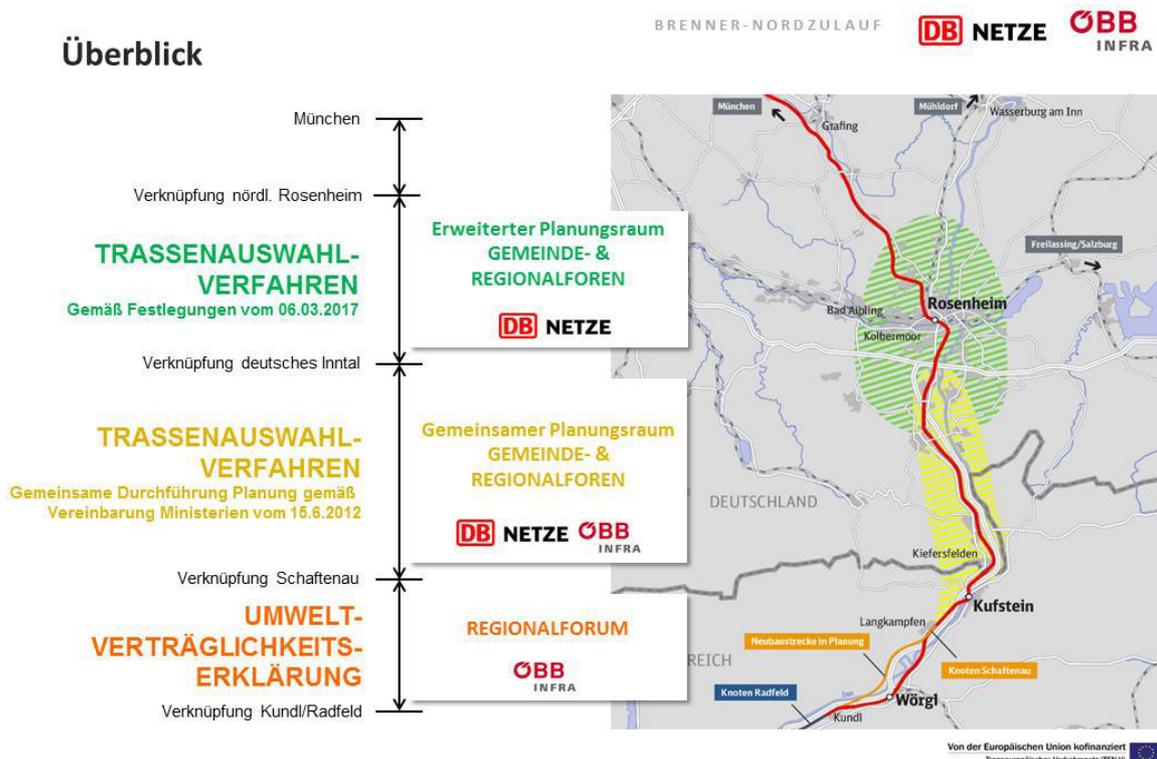
Änderungsvorschlag
 Gemeinde Stephans-
 kirchen GF Süd vom
 27.10.2017

Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030, in dem für die Streckenabschnitte Grafing - Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld - Brannenburg und Brannenburg - Grenze D/A (- Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt ist.

Die dazu notwendigen Planungen haben nach dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als ob es keine Staatsgrenze gäbe.

Es wurden dazu zwei Planungsräume definiert:

Überblick



- **Gemeinsamer Planungsraum** (Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim – Grenze D/A – Kundl/Radfeld): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke und endet im Süden mit der schon im Trassenauswahlverfahren des anschließenden österreichischen Streckenabschnitts Schafftenau – Kundl/Radfeld im Jahr 2009 festgelegten Verknüpfungsstelle in Schafftenau.
- **Erweiterter Planungsraum** (Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim – Raum Rosenheim – Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke nördlich von Rosenheim im Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen und endet im Süden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“.

Die DB Netz AG und die ÖBB-Infrastruktur AG haben sich im gemeinsamen Planungsraum 2015 entschlossen, vor Beginn von Rechtsverfahren eine Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Trassenauswahlprozesses durchzuführen. Im Zuge des Trassenauswahlprozesses wurde damals vorgesehen, die berührten Gemeinden und die Öffentlichkeit einzubeziehen, wobei unterschiedliche Stufen der Beteiligung vorgesehen sind:

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

Diese Beteiligung wird durch eine repräsentative Vertretung in folgenden Gremien sichergestellt:

- Gemeindeforen
- Regionalforum
- Regionaler Projektbeirat

Der Trassenauswahlprozess wird vom Lenkungskreis, der auf Grund der o.a. Ministervereinbarung von Rosenheim eingesetzt wurde begleitet und gesteuert.

Auf Basis der vorgesehenen abschnittswisen Entwicklung der Planungsräume zum Brenner-Nordzulauf hat sich im Zuge der ersten Korridorüberlegungen im gemeinsamen Planungsraum im Herbst 2016 herausgestellt, dass die Lage der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ nicht eindeutig festgelegt werden kann, ohne für die nördliche Fortsetzung des Brenner-Nordzulaufs auch Planungen in gleichem Tiefgang anzustellen. Nach darauf folgenden heftigen Diskussionen in einigen der berührten Gemeinden fand am 6. März 2017 ein Gespräch zwischen den Bürgermeistern des Landkreises Rosenheim, der kreisfreien Stadt Rosenheim, Abgeordneten, Vertretern von Bürgerinitiativen und dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in Rosenheim statt.

Dabei wurde u.a. festgelegt, dass der Planungsdialog im **Erweiterten Planungsraum** einen Neustart erfährt und, über die bisherige Information und Konsultation hinaus, jetzt auch ein Dialogverfahren mit Gemeindeforen in gleicher Form wie es 2015 im Gemeinsamen Planungsraum begonnen wurde, eingerichtet wird.

2. Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen für diese im erweiterten Planungsraum neu einzurichtenden Gemeindeforen sind:

- Der Zeitrahmen für den Korridorentwicklungs-, Trassenentwicklungs- und Trassenauswahlprozess bis voraussichtlich Jahresbeginn 2020 und die daraus sich ergebende Notwendigkeit und Häufigkeit der Zusammenkünfte
- Die Einhaltung folgender Grundsätze der Projektkommunikation
 - offen, ehrlich, nachvollziehbar
 - möglichst frühzeitige Information und Diskussion
 - Überzeugung statt Durchsetzung
 - Erzielung möglichst hoher Akzeptanz, Entscheidungsfindung über einen möglichst breiten Konsens und nicht durch Abstimmung
 - Miteinander und nicht über die Medien übereinander zu reden
 - einen Austausch auf Augenhöhe
- Die Notwendigkeit klarer Regelungen der Zusammenarbeit
- Eine professionelle Vor- und Nachbereitung, insbesondere Visualisierung (Pläne, Präsentationen, schriftliche Unterlagen für den Teilnehmerkreis, Protokolle) und Dokumentation des Arbeitsprozesses
- Die laufende Information über die Sitzungsergebnisse des Lenkungskreises durch die DB-Projektleitung
- Information über die Sitzungsergebnisse des Regionalforums und des Regionalen Projektbeirates durch die Moderation
- Die umfassende Informationsvermittlung durch die beauftragten Experten und Planer auch zu Fragen, die von der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Brennerzulauf an die Mitglieder des Gemeindeforums herangetragen werden.
- Die Prozess-Steuerung und Protokollführung durch einen externen Moderator

Änderungsvorschlag
von Dr. H. Biehler
GF Süd vom
24.11.2017

3. Ziel & Aufgaben

Das **Ziel** der Gemeindeforen soll sein, gemeinsam mit möglichst breiter Akzeptanz eine nachvollziehbare Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke im Erweiterten Planungsraum zu finden.

Daraus leiten sich folgende **Aufgaben** für die Gemeindeforen (GF) ab:

Sie beschäftigen sich aus dem Blickwinkel der im erweiterten Planungsraum berührten Gemeinden*) in gesamtheitlicher Betrachtungsweise von der Festlegung der Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens über die Korridorentwicklung, Trassensuche und Trassenentwicklung bis zur Trassenempfehlung, die dann Grundlage der Trassenauswahl sein wird, ~~in gesamtheitlicher Betrachtungsweise.~~

grammatikalische
Änderung

Änderungsvorschlag
Gemeinde
Großkaro-linienfeld
GF Nord vom

Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassensuche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen.

Die Beteiligung der Gemeindeforen umfasst alle drei Beteiligungsstufen

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

und damit die Möglichkeit für alle Mitglieder auf Grund ihrer örtlichen Kenntnisse für den durch das jeweilige Gemeindeforum abgedeckten Streckenabschnitt in Zusammenarbeit mit den Experten und Planern des DB-Projektteams ihre Anliegen, Bedürfnisse und Vorschläge frühzeitig in das Projekt einzubringen und zu erörtern.

Die Bearbeitung soll in zwei Phasen erfolgen, in denen sich für die GF neben dem Informationsaustausch folgende Aufgaben ergeben:

- **Phase I:** Erarbeitung der Bewertungsmethode
 - Vereinbarung der Geschäftsordnung

- Konsultation zur Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens. Diese wurde von den beauftragten externen Experten für den Gemeinsamen Planungsraum entwickelt und soll hier den örtlichen Verhältnissen angepasst und angewendet werden
- Mitwirkung bei der Formulierung der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur und bei der Erarbeitung der entsprechenden Kriterien und Indikatoren, die im Trassenauswahlverfahren herangezogen werden sollen
- **Phase II: Korridorentwicklung, Trassenentwicklung und -planung, fachliche Beurteilung und Trassenempfehlung**
 - Kooperation/Mitwirkung bei der Erarbeitung der Korridorvorschläge und Trassenvorschläge des beauftragten Planers
 - Vorschlagsrecht für alternative Korridor- und Trassenvorschläge
 - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeinden

Änderungsvorschlag
von Dr. H. Biehler
GF Süd vom
24.11.2017

Die Gemeindeforen streben an, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.

**) Im erweiterten Planungsraum werden aus derzeitiger Sicht folgende Gemeinden, von der Korridor- und Trassenentwicklung berührt sein: Bad Aibling, Bad Feilnbach, Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Prutting, Riedering, Rosenheim, Rohrdorf, Schechen, Stephanskirchen, Tuntenhausen, Vogtareuth.*

4. Zusammensetzung der Gemeindeforen

Es werden im Erweiterten Planungsraum auf Grundlage der beim Bürgermeistertreffen am 24.8.2017 getroffenen Entscheidung folgende Gemeindeforen gebildet:

- **Gemeindeforum Rosenheim Nord**
Gemeinden Bad Aibling, Großkarolinenfeld, Prutting, Schechen, Tuntenhausen und Vogtareuth
- **Gemeindeforum Rosenheim Süd**
Gemeinden Bad Feilnbach, Kolbermoor, Riedering, Rosenheim, Rohrdorf und Stephanskirchen

Dazu sollen von den Bürgermeistern bis zu vier Personen als Mitglieder ihrer Gemeinde im Gemeindeforum benannt werden und zwar:

- der Bürgermeister
- ein Vertreter der Landwirtschaft
- ein Vertreter der Wirtschaft
- ein Vertreter von lokalen Bürgerinitiativen oder Vereinigungen

Sollten aus Sicht der Gemeinden keine fachlichen Vertreter der Landwirtschaft und/oder der Wirtschaft zweckmäßig sein, können stattdessen von Ihnen auch andere Gemeindevertreter nominiert werden, wobei die Zahl vier nicht überschritten werden kann. Wichtig ist hier eine ausgeglichene Vertretung der Interessen innerhalb der Gemeinde.

Teilnehmer des Gemeindeforums sind darüber hinaus die Mitglieder der DB-Projektleitung.

5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung

Die Einladung der von den berührten Gemeinden benannten Personen zu den Sitzungen der GF erfolgt dem Projektfortschritt entsprechend durch den auf Grund einer eigenen Ausschreibung für den Erweiterten Planungsraum bestellten externen Moderator. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei anderen Projekten und im gemeinsamen Planungsraum werden voraussichtlich in der Phase I vier und in der Phase II etwa 12 Sitzungen in einem Zeitabstand von vier bis sechs Wochen erforderlich sein. Der

jeweiligen Einladung, die nach Terminvorankündigung mindestens 2 Wochen vor der Sitzung auf elektronischem Weg versandt wird, wird die Tagesordnung angeschlossen.

Die Sitzungen der Gemeindeforen sind nicht öffentlich. Sie werden durch den externen Moderator geleitet und protokolliert.

Bei der Meinungsfindung soll eine möglichst hohe Akzeptanz erzielt werden. Auf Vorschlag eines Mitglieds des Gemeindeforums wird über den Antrag abgestimmt werden, ob durch Handhebung und bei Bedarf mit Namensnennung ein Meinungsbild erhoben wird.

~~Die Entscheidungsfindung erfolgt nicht durch Abstimmungen, sondern über Konsens, wobei eine möglichst hohe Akzeptanz erzielt werden soll.~~

Änderungsvorschlag
GF Süd vom
24.1.2018

Änderungsvorschlag
von PL (rot) für 3.
GF und von GF
Nord (blau) vom
24.1.2018

Das Protokoll wird vom Moderator als Ergebnisprotokoll geführt. Dabei ist es möglich, dass einzelne wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners mit Namensnennung umfassender protokolliert werden. ~~Das Protokoll wird und~~ durch den externen Moderator jedem Mitglied des Gemeindeforums innerhalb einer angemessenen Frist zugesandt.

Die DB-Projektleitung wird den Entwurf des Ergebnisprotokolls und die Präsentation der Sitzungen zeitnah auf die Internetseite „www.brennernordzulauf.eu“ stellen.

Innerhalb von 14 Kalendertagen, beginnend ab elektronischem Versand des Entwurfs des Protokolls, können alle Mitglieder des Gemeindeforums bezüglich Richtigkeit und Vollständigkeit schriftliche Stellungnahmen an den Moderator senden, die in der nächstfolgenden Sitzung behandelt werden.

6. Moderation, Prozessbegleitung und schriftliche Dokumentation

Der gesamte Arbeitsprozess der GF wird durch den externen Moderator geleitet. Er nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Steuerung des Kommunikationsprozesses (Steuerungshoheit) aus der Rolle eines neutralen/allparteilichen Mittlers
- Einfordern von Ziel und Zeitklarheit
- Ladung, Leitung und Protokollierung der Sitzungen, vollumfängliche Entgegennahme der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur sowie Sammeln von Stellungnahmen zum Protokoll
- schriftliche Dokumentation:
Um den Arbeitsprozess, Anfragen, Wünsche, Ergebnisse und Zusagen festzuhalten, aber auch um den hohen Stellenwert dieser Bürgerbeteiligung hervorzuheben, wird vom Moderator eine schriftliche Dokumentation geführt, die den Beteiligten in den Gremien und allen Interessierten zugänglich ist.
- Erstellung von Vorschlägen zur Regelung etwaiger Konflikte

7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II

Mitglieder der Gemeindeforen haben die Möglichkeit, in der Phase II konkrete Vorschläge in den Planungsprozess einzubringen.

Für aufwendig zu prüfende Vorschläge wie z.B. alternative Trassenvorschläge wird folgende Vorgangsweise seitens der DB-Projektleitung zugesagt:

Schritt 1

Vorschläge können bis zu einem vordefinierten Stichtag durch ein Mitglied des Gemeindeforums schriftlich der DB-Projektleitung übermittelt werden.

Die DB-Projektleitung mit ihren Experten und Planern (in weiterer Folge Projektteam genannt) führt daraufhin eine Vorprüfung durch:

- Wenn das Projektteam einer vertiefenden Bearbeitung des Vorschlages zustimmt, wird der nachfolgende Schritt 2 durchgeführt.
- Wird vom Projektteam eine vertiefende Bearbeitung des Vorschlages begründet abgelehnt, wird dies schriftlich begründet und in der nachfolgenden Sitzung darüber berichtet. Das GF entscheidet dann, ob es der Ablehnung durch das Projektteam folgt oder - entgegen dem Vorschlag des Projektteams - dennoch eine vertiefende Prüfung vorgenommen werden soll. Der Ablehnungsvorschlag des Projektteams mit Begründung sowie die anschließende Entscheidung des GF werden im Sitzungsprotokoll des GF festgehalten.

Schritt 2

Der eingereichte Vorschlag wird zunächst auf Einhaltung der Planungsanforderungen überprüft und sofern diese erfüllbar sind, dann planlich dargestellt. Die planliche Darstellung wird im Gemeindeforum präsentiert, wobei hier darauf hingewiesen wird, dass die planliche Darstellung noch keine Zusage für die Umsetzung dieses Vorschlags darstellt, dass jedoch dieser Vorschlag dem weiteren Bewertungs- und Auswahlprozess zugeführt wird.

Dieser Bewertungs- und Auswahlprozess erfolgt dann, entsprechend der in Phase I vorweg erarbeiteten und beschlossenen Bewertungsmethode.

8. Kommunikation mit den Medien

Die Kommunikation der Ergebnisse der Gemeindeforen nach außen und mit den Medien erfolgt durch das Projektteam der DB zusammen mit dem Moderator und in Abstimmung mit den Gemeindeforen.

Den Forenmitgliedern bleibt es unbenomen, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren.

Beendigung der Arbeit im Gemeindeforum

Die Tätigkeit der Gemeindeforen endet mit der Bekanntgabe der Vorschlagstrasse durch das DB-Projektteam. Eine frühere Auflösung (z.B. Entfall der Betroffenheit durch Trassen) bzw. Verlängerung der Aktivitäten kann gemeinsam vereinbart werden.

10. Historie dieser Geschäftsordnung

Ein 1. Vorschlag dieser Geschäftsordnung wurde vom Projektteam beim Bürgermeistertreffen am 11.10.2017 in Rosenheim vorgestellt und dort diskutiert.

Die dabei vereinbarte Änderung wurde im 2. Entwurf vom 11.10.2017 eingearbeitet. Sie wurde allen Forenmitgliedern mit der Einladung zur 1. Sitzung der GF zugeschickt, dort erläutert und diskutiert.

Der an Hand der eingelangten Rückmeldungen überarbeitete Entwurf (Stand 24.1.2018) wurde in der 3. Sitzung der GF vorgestellt und diskutiert.

Die vorliegende endgültige Fassung wurde in den folgenden Sitzungen vereinbart und zwar:

- Gemeindeforum Rosenheim Nord am xx.xx.xxxx
- Gemeindeforum Rosenheim Süd am xx.xx.xxxx

Anlage: Teilnehmerkreis der Gemeindeforen, Stand xx.xx.xxxx

Änderungsvorschlag der Gemeinden Stephanskirchen, Riedering und Dr. Biehler GF Süd vom 27.10., 7.11. und 24.11.2017

Ergänzungen durch H. Wessiak 7.12.2017 und 12.1.2018

Brenner-Nordzulauf | erweiterter Planungsraum | Kriterienkatalog

Stand: 24.01.2018

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 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 ROV und Entwicklungsplänen)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik	
		1-2-2 Energiebedarf	Minimierung	Jahresenergiebedarf (Traktion) im Regelbetrieb	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannan, 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 Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung 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 Risikopotentiale und Prognosesicherheit	
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex 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 Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
2-2 Mensch - Raumentwicklung		2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen	
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)	
		2-3-3 Tourismus	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der für den Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags	
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 - Gefährdungspotential	
		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 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerferlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen	
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	
2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft		2-7-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen	
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen	
		2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdachtsflächen	
2-8 Luft und Klima		2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung	
		2-8-2 Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung	
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	
2-10 Fläche	2-10-1 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 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.	