

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

	Thema: 3. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	18.11.2016, 09.00-11.00 Uhr
Ort:	icos-Akademie, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	<p>Gabriele Bauer (Stadt Rosenheim)</p> <p>Konrad Baur (Begleitung Klaus Stöttner)</p> <p>Wolfgang Berthaler (Landratsamt Rosenheim)</p> <p>Karolin Franzke (Bayrisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr)</p> <p>Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim)</p> <p>Nikolaus Kraus (Bayerischer Landtag)</p> <p>Otto Lederer (Bayerischer Landtag)</p> <p>Volker Leib (Deutscher Bundestag)</p> <p>Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag)</p> <p>Maria Noichl (Europäisches Parlament)</p> <p>Markus Rinderspacher (Bayerischer Landtag)</p> <p>Brunhilde Rothdauscher (Vertretung Claudia Stamm, Rosenheim)</p> <p>Carmen Schimanek (Nationalrat)</p> <p>Ewald Schurer (Deutscher Bundestag)</p> <p>Klaus, Stöttner (Bayerischer Landtag)</p> <p>Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Bernd Reiter (DB Netz AG)</p> <p>Michael-Ernst Schmidt (DB AG)</p> <p>Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Martin Pehm (IPBN)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p> <p>Sonja Neubauer (wikopreventk)</p>

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - 2.1. Schaftenau-Radfeld: Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 2.2. Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - 2.3. Erweiterter Planungsraum Korridorstudie
 3. Planungsstand für Korridoruntersuchungen
 4. Konsequenzen für die Planung
 - 4.1. Erweiterter Planungsraum
 - 4.2. Gemeinsamer Planungsraum
 5. Diskussion
 6. Abschluss
-

1 Begrüßung (Sabine Volgger, Klaus-Dieter Josel)

Die Moderatorin begrüßt die TeilnehmerInnen zur dritten Sitzung des Regionalen Projektbeirates und übergibt das Wort an Klaus-Dieter Josel.

Dieser heißt die Anwesenden willkommen und erläutert, dass man seit dem Planungsauftrag vom Bund im Jahr 2012 auf einem guten Weg ist. Es war möglich, Vertrauen zu schaffen und der Dialog wurde, insbesondere im gemeinsamen Planungsraum, intensiv geführt. Auch in den Medien wird der Planungsprozess viel diskutiert, es ist ein aktuelles Thema und es ist gut, dass die ÖBB Infrastruktur AG und DB Netz AG offen und transparent mit den Planungsfortschritten umgehen. Aufgrund des momentan schwierigen Verhältnisses mit einigen Gemeinden im erweiterten Planungsraum ist es vor allem zum jetzigen Zeitpunkt wichtig, transparent, offen und ehrlich zu handeln und gemeinsam in vertrauensvoller Arbeit mit den Anwesenden die beste Lösung für alle anzustreben. Er bittet die Anwesenden sich auf das Verfahren einzulassen und gemeinsam mit dem Projektteam nach einer passenden Lösung für die Region zu suchen.

Die Moderation stellt den Ablauf der Sitzung vor und übergibt das Wort an Martin Gradnitzer.

2 Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf (Martin Gradnitzer, Torsten Gruber)

Siehe Folien 5 bis 9 der beiliegenden Präsentation.

2.1 Schaftenau-Radfeld: Umweltverträglichkeitsprüfung

Martin Gradnitzer begrüßt die Anwesenden und präsentiert den aktuellen Planungsstand im Inntal. In diesem Abschnitt ist nur die ÖBB tätig.

Im Jahr 2009 wurde das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen. Jetzt befindet man sich in der Evaluierung der Planungsgrundlagen. Die Ausschreibung für die UVE-Planung hat bereits stattgefunden, mittlerweile sind die Teilnahmeanträge von den Bewerbern eingereicht worden. Mitte nächsten Jahres wird mit der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung

für das UVE-Verfahren begonnen. Der voraussichtliche Einreichtermin ist für 2019 vorgesehen. Die UVP gibt Auskunft darüber, ob die Planung umweltverträglich ist oder nicht. Hierbei handelt es sich um einen Zwischenschritt in der Gesamtplanung.

2.2 Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren

Im gemeinsamen Planungsraum (GPR) arbeiten ÖBB Infrastruktur AG und DB Netz AG zusammen. Der Kriterienkatalog, eine gemeinsam erarbeitete Beurteilungsmethode, wurde bereits finalisiert. Alle Grundlagendaten wurden erhoben (Rückmeldung von der Gemeinde Ebbs ausstehend) und in den Gremien abgestimmt. Basierend darauf wurden Grundlagenkarten erstellt, die als Basis für die Raumwiderstandskarten dienen. Diese Karten, und auch die ersten Entwürfe von Korridorüberlegungen, wurden in den Gemeindeforen und dem Regionalforum vorgestellt und diskutiert.

2.3 Erweiterter Planungsraum Korridorstudie

Torsten Gruber begrüßt die TeilnehmerInnen und führt in den Planungsstand im erweiterten Planungsraum ein. Im erweiterten Planungsraum (EPR) ist die DB Netz AG für die Planung zuständig. Hier wurden die Grundlagendaten größtenteils erhoben; von einigen Gemeinden sind allerdings noch Rückmeldungen ausstehend. Auf Basis der ersten Erhebungen wurden, wie auch im GPR, Grundlagenkarten und Raumwiderstandskarten erstellt. Die auf den Raumwiderständen basierenden, ersten Entwürfe der Korridorüberlegungen wurden bereits vorgestellt. Im nächsten Schritt werden die Korridore diskutiert, mit dem Ziel das entstandene, komplexe Korridornetz zu vereinfachen.

Im Raum um Rosenheim gibt es mehr Möglichkeiten als im Inntal die Verkehrsströme zu leiten. Im Planungsprozess werden deshalb drei Richtungen untersucht: In Richtung München, Mühldorf und Freilassing/Salzburg (genauere Darstellung auf Folie 9). Die zwei Richtungen (Mühldorf und Freilassing/ Salzburg) führen den Verkehr über Landshut nach Regensburg und von dort weiter Richtung Seehäfen. Dieser sogenannte Ostkorridor ist für den Güterverkehr sehr interessant und wird demnach auch im Planungsprozess berücksichtigt. Im Vordergrund steht die Schaffung einer langfristigen Infrastruktur.

3 Planungsstand für Korridoruntersuchungen (Martin Pehm)

Siehe Folien 10 bis 18 der beiliegenden Präsentation.

Martin Pehm, Gesamtprojektleiter und verantwortlicher Streckenplaner, erklärt den Planungsablauf der Korridorentwicklung und die bisherige Vorgehensweise in den beiden Planungsräumen. Es wurden Daten aus allen Gemeinden über die Sensibilität von Flächen eingeholt. Jeder Quadratmeter einer Gemeinde wurde einer Raumwiderstandsklasse zugeteilt. Durch diese Klassifizierung von Räumen konnte die Lage möglicher Korridorbereiche identifiziert werden. Hierbei wurde das Maximalwertverfahren, ein für derartige Planungsprozesse übliches Verfahren, angewendet. Die Gemeinden wurden gebeten, die verwendeten Grundlagendaten zu überprüfen und mögliche Änderungen rückzumelden. Bei einigen Gemeinden ist diese finale Abstimmung noch ausstehend.

Die von den Gemeinden überprüften Grundlagendaten wurden in sogenannte Raumwiderstandskarten übersetzt, welche wiederum die Grundlage für die ersten

Korridorüberlegungen sind. Ziel ist es, dass die Trassen am Ende des Planungsprozesses in möglichst wenig sensiblen Gebieten verlaufen.

Eine Erkenntnis aus dem bisherigen Planungsprozess ist, dass eine Verknüpfungsstelle nicht alleine aus Sicht des gemeinsamen Planungsraums (GPR) festgelegt werden kann. Je nach Weiterführung der Trasse im erweiterten Planungsraum (EPR) verschiebt sich die Verknüpfungsstelle. Eine Verknüpfungsstelle im Süden ist für den weiteren Verlauf eines Korridors ergebnisoffen. Eine Verknüpfungsstelle eher im Norden, schränkt jedoch die Anbindungsmöglichkeiten des weiteren Streckenverlaufs an das Bestandsstreckennetz ein. Entgegen der ursprünglichen Erwartungen müssen daher die Korridorentscheidungen im GPR von einer vertiefenden Korridornetzanalyse im EPR abhängig gemacht werden.

Das Verfahrensrisiko im erweiterten Planungsraum (EPR) ist, unter anderem aufgrund der FFH-Gebiete im Westen von Rosenheim, sehr hoch. Nahezu alle möglichen Korridore dort führen zumindest teilweise durch Moorgebiete. Da die FFH-Regelungen im EU-Recht verankert sind, muss im Falle erheblicher Beeinträchtigungen zwingenderweise eine Alternativmöglichkeit untersucht werden, insofern diese verfügbar und zumutbar ist.

Die Folge ist das Miteinbeziehen des EPR in den Planungsprozess mit dem Ziel, das Korridornetz im erweiterten Planungsraum zu vereinfachen/zu reduzieren.

4 Konsequenzen für die Planung (Torsten Gruber)

Siehe Folien 19 bis 29 der beiliegenden Präsentation.

4.1 Erweiterter Planungsraum

Die Komplexität des Korridornetzes im EPR soll durch eine Korridornetzanalyse vereinfacht werden. Hierbei wird das Korridornetz im Detail angeschaut und geprüft. Da nach Abschluss dieser Korridornetzanalyse beide Planungsräume den gleichen Planungstand erreicht haben, können Trassenauswahlverfahren im gesamten Planungsraum durchgeführt werden.

Die Ausrichtung des Dialogkreises hat sich aufgrund der notwendigen Korridornetzanalyse verändert, da eine aktivere Beteiligung des EPRs im Planungsprozess notwendig geworden ist. Da das Korridornetz im EPR Auswirkungen auf die Nord-Gemeinden des GPR hat, wurden die Bürgermeister der Nordforen eingeladen, auch am Dialogkreis teilzunehmen. Dies wurde bereits im 2. Dialogkreis am 06.10.2016 so gehandhabt.

Die Beteiligung im EPR läuft über den Dialogkreis, in dem derzeit die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden vertreten sind. Das Beteiligungsverfahren im EPR soll nach der Korridornetzanalyse an das im GPR angepasst und breiter aufgesetzt werden.

Am 07. November 2016 wurde in Aschau eine Informationsveranstaltung für die GemeinderätInnen des EPRs durchgeführt. Die Anwesenden haben Informationen über den Prozess und den aktuellen Stand erhalten. Der nächste Schritt wird der Abschluss der Grundlagenermittlung sein. Es ist wichtig, dass die Gemeinden die Möglichkeit bekommen, auch Zukunftsplanungen in den Grundlagendaten einzureichen. Die Korridorüberlegungen können sich aufgrund weiterer Rückmeldungen aus den Gemeinden noch ändern. Auch wird den Gemeinden die Möglichkeit geboten, weitere Korridore vorzuschlagen, die bislang nicht

auf der Korridorübersichtskarte enthalten sind. Die vorgeschlagenen Korridore werden dann auf deren Umsetzbarkeit geprüft und ggf. als weitere Korridormöglichkeit aufgenommen. In einem nächsten Schritt werden alle Korridore von den Planern fachlich beurteilt. Die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der resultierenden Empfehlungen steht in diesem Prozessschritt an erster Stelle. Auf Basis der Empfehlungen wird im Rahmen des Dialogkreises diskutiert und gemeinsam ein Vorschlag erarbeitet, mit welchen Korridoren weitergearbeitet wird.

Der 3. Dialogkreis wird am 30. November 2016 stattfinden. Inhalt wird die Grundlagendatensammlung und die weitere Vorgehensweise sein. Die Frequenz der Sitzungen im Dialogkreis wird sich von nun an deutlich steigern. Ziel ist es, die Korridornetzanalyse im Sommer/Herbst 2017 abzuschließen.

4.2 Gemeinsamer Planungsraum

Im gemeinsamen Planungsraum findet die Beteiligung auf mehreren Ebenen statt. Verschiedene Foren, Gemeindeforen und Regionalforum, haben sich regelmäßig getroffen. Auch jetzt wird die Arbeit im GPR weiter gehen, doch wird das Planungstempo etwas verlangsamt. Der Fokus liegt auf der Information der Forenmitglieder über die Korridornetzanalyse im EPR. Im Oktober gab es Informationsveranstaltungen für die Gemeinderäte, die Forenweise organisiert wurden. Im Januar und April 2017 werden die nächsten Forenrunden im GPR stattfinden. Die Korridoruntersuchung soll gemeinsam mit dem EPR im Sommer/Herbst 2017 abgeschlossen werden.

Zu Folie 29:

Zurzeit befindet sich das Projekt noch in der Anfangsphase. Man ist noch weit von einem rechtlichen Verfahren und detaillierten Trassenüberlegungen entfernt. Mit dieser Form der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde für alle Neuland beschritten. Ziel ist es, transparent und nachvollziehbar in einem geregelten Prozess mit den Kommunen zusammenzuarbeiten. Generell gilt: Je früher die Gemeinden beteiligt sind, desto mehr Möglichkeiten der Mitgestaltung gibt es. Diese Einladung wurde an alle Gemeinden ausgesprochen und man hofft auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

5 Diskussion

Maria Noichl (Europäisches Parlament, SPD)

- Warum werden die Kosten im Rahmen der Trassenauswahl nicht angesprochen? Die Kosten einer Baumaßnahme sind maßgeblich, wenn es zur Auswahl geeigneter Optionen kommt. Warum werden Aspekte wie Mensch und Natur dargestellt, aber die Kosten nicht berücksichtigt? Dieses Kriterium ‚Preis‘ ist häufig das, was am Ende eine Umsetzung unmöglich macht oder verhindert. Dieser Aspekt wurde in der Präsentation nicht angesprochen, was unehrlich gegenüber den Sitzungsteilnehmern, aber auch den Gemeinden ist.

- Es ist schade, dass es als positiv dargestellt wird, dass sich das Projekt zum derzeitigen Zeitpunkt noch im Anfangsstadium der Planung befindet. Die Realität ist, Deutschland ist zu spät dran und bietet dem Inntal keine Entlastungsmöglichkeiten. Man ist zeitlich unter Druck. Das sollte ehrlich zugegeben und kommuniziert werden.

Daniela Ludwig (MdB, Wahlkreis Rosenheim, Deutscher Bundestag, CSU)

- Fehlgeschlagene Kommunikationsstrategie: Es ist deutlich spürbar, dass zu spät mit den Gemeinden des EPR gesprochen wurde. Den Gemeinden war nicht bewusst, dass sie betroffen sein werden und es wurde nicht damit gerechnet, dass das Thema Brenner-Nordzulauf in dieser Region aktuell werden könnte. Es kommt sehr viel Widerstand von den Gemeinden. Die falsche Kommunikationsstrategie der Bahnen muss jetzt von den PolitikerInnen ausgedacht werden.
- Kosten-Nutzen Übersicht: Es werden Korridoroptionen dargestellt, die Kosten-Nutzen-Aspekte komplett außer Acht lassen. Dieses Thema muss auf die Agenda genommen werden. Was nicht zugelassen werden kann, ist eine totale Verbahnung von Rosenheim. Österreich sollte zunächst versuchen, auf eigenem Staatsgebiet schnellere Anbindungen zu ermöglichen. Die Konzentration muss auf dem Brenner-Nordzulauf liegen.
- Bestandsorientierter Ausbau: Erstrebenswert ist ein bestandsorientierter Ausbau entlang der Autobahn, mit einer Verknüpfungsstelle, die an die Bestandsstrecke anschließt und gleichzeitig Rosenheim berücksichtigt. Es ist wichtig zu schauen, wo bereits belastete Räume mit Infrastruktur gegeben sind, bevor unberührte Gebiete in den Planungsprozess aufgenommen werden. Warum gibt es zum Beispiel keine Tunnelmöglichkeit unter Rosenheim, die danach zurück auf die Bestandsstrecke bei Großkarolinenfeld führt? Wenn die Trasse zu weit um Rosenheim herum verläuft, wird es dazu führen, dass die Stadt noch weniger angebunden ist. Schon jetzt verliert der Bahnhof Rosenheim an Wert. Es halten kaum noch internationale Züge. Es ist somit unerlässlich, dass man bestandsorientiert durch Rosenheim hindurch plant. Das muss in die weiteren Planungen aufgenommen werden. Man wird sich im Kreis mit den anderen Bürgermeister Gedanken darüber machen, ob es noch andere Möglichkeiten gibt.

Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Stadt Rosenheim, CSU)

- Die Planung betrifft alle, also die ganze Region. Rosenheim wird bei einer Umfahrung ‚ausgeplant‘ statt eingebunden und entwickelt sich somit zurück. Der Meridian darf nicht der einzige Zug sein, der in Rosenheim hält. Die Stadt hat einen sehr starken Zuwachs, allerdings wird sie zu einer Schlafstadt für München, da sehr viele Menschen pendeln. Rosenheim leidet an einer Fluchtbewegung, einer Fluchtbewegung aus München. Eine Schlafstadt steht für ein urbanes Missverhältnis, Rosenheim muss sich dagegen zu Wehr setzen.
- Der Preis ist das eine, die Nutzenfrage das andere. Welche Situation wird eigentlich angestrebt? Braucht es diese Nord-Süd-Verbindung? Findet die zukünftige Entwicklung eher in Verona statt, oder doch eher an den Seehäfen? Wenn man mit dem Projekt auf Güter abzielt, ist das in Ordnung. Mehr Güter auf Schienen wäre ein deutlicher Vorteil für die Umwelt. Fakt ist, dass man auch den Personenverkehr im

Blick hat. Der Güterverkehr kann niemals für diese Kosten, die im Projekt anfallen werden, alleine für ein positives Kosten- Nutzen- Verhältnis sorgen. Der Personenverkehr steht im Konflikt/Wettbewerb mit Autos und dem Luftverkehr. Man muss schnelle Verbindungen anbieten, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Und man muss Rosenheim anbinden. Selbst vor 30 Jahren hätte man sich nicht vorstellen können, dass eine Zerstörung in diesem Ausmaß tragfähig gewesen wäre. Frau Bauer bittet um eine ehrliche Stellungnahme der Bahnen. Bereits bei der Signierung der Verträge wurde die Möglichkeit einer östlichen Anbindung festgehalten, es war vielen zu diesem Zeitpunkt nicht klar, was das tatsächlich bedeuten könnte. Welche Bedeutung haben diese Pläne jetzt tatsächlich für den Planungsprozess? Waren diese Pläne Bestand oder nur ein Zwischenschritt? Sie beruft sich auf eine Aussage die 2012 gemacht wurde: Das es niemals auf österreichischer Seite eine Querverbindung von Innsbruck in Richtung Salzburg geben wird. Somit liegt es auch im Interesse der ÖBB, dass die Züge nunmehr über Deutschland fahren. Und das ist nur auf der Strecke in Richtung Osten möglich. Dann kommt eine West-Trasse nicht mehr in Frage. Worüber wird also in dem Prozess diskutiert? Warum sind diese Aspekte relevant? Frau Bauer stellt klar, dass sie vollstes Verständnis für das ökologische Verständnis und Bündelungen hat, zweifelt jedoch an, dass die Auswirkungen des Brenner-Basis Tunnels für die Region Rosenheim gut sind.

Ewald Schurer (Deutscher Bundestag, SPD)

- Es wäre gut gewesen, wenn man mit dem Planungsprozess früher begonnen hätte. Er schätzt die Kritik der anderen Sitzungsteilnehmer, betont jedoch, dass er den Planungsprozess sehr gut findet. Er schätzt den Umfang des Prozesses, da alle Beschlüsse abgewogen werden. Natürlich spielt die ökonomische Kosten-Nutzen Relation eine große Rolle, jedoch muss der Umfang des Prozesses betrachtet werden. Man ist spät dran, aber es ist gut, dass in Allianz mit der ÖBB Infrastruktur AG an dem Dialogprozess zusammengearbeitet wird.
- Rosenheim verdankt geschichtlich gesehen der Bahn sehr viel, die Stadt ist durch die Bahn deutlich gewachsen. Eine Verbahnung sollte aus diesem Grund nicht nur negativ gesehen werden. Der Hamburger Hafen findet es sehr wichtig, Schwerlasten auf den Schienenverkehr zu verlagern. Nur dann können Klimavorgaben eingehalten werden. Zurzeit sind die CO²-Werte noch sehr schlecht. Aus diesem Grund ist das Ausbauprojekt wichtig, um den Güterverkehr und Klimaschutz zu verbessern. Der Prozess ist qualitativ hochwertig und alle Kriterien sind nachvollziehbar, man muss das Beste daraus machen. Und man sollte bedenken, dass im Inntal eine hohe Brisanz vorherrscht. Es muss gehandelt werden.

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Man ist nicht zu spät dran. Die Zugzahlen werden sich dann nach und nach entwickeln. Es kann sogar sein, dass es zunächst weniger Güterzüge werden, weil sie länger sein werden. Natürlich gibt es momentan Betroffenheit, darauf muss man sich in einem solchen Prozess einlassen. Niemand, auch nicht die Bahn, will die Landschaft zerstören. Man möchte gemeinsam gestalten und das gestaltet sich oftmals schwierig.

- Kosten können erst genannt werden, wenn konkrete Planungen (Trassen) vorliegen. Momentan befindet man sich noch in der Korridorstudie und kann keine Kosten nennen. Zunächst geht es um technische Möglichkeiten. Erst das, was technisch umsetzbar ist, kann dann in Folge genauer untersucht und mit Kosten versehen werden.
- Fernverkehr: Die Infrastruktur soll in Rosenheim nicht abgebaut werden. Der Fernverkehr wird auch in Zukunft nicht an Rosenheim vorbeifahren.

Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Stadt Rosenheim, CSU)

- Eine neue Strecke, die wesentlich mehr kostet und aufwendiger ist, kann auf keinen Fall an Rosenheim vorbeigeführt werden. Wenn man bei der Ansiedlung von Wirtschaftsbetrieben nicht mehr gewährleistet, dass man gut an andere Städte angeschlossen ist, hat man als Stadt eine sehr schlechte Position.

Torsten Gruber (DB Netz AG)

- Die Neubaustrecke ist so konzipiert, dass sie keine Bahnhöfe hat. Es gibt entlang dieser Neubaustrecke natürlich trotzdem Städte, die angefahren werden müssen. Aus diesem Grund gibt es entlang der gesamten Brennerachse in etwa alle 25 km eine Möglichkeit, von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke und umgekehrt zu wechseln.
- Jeder Korridor bietet dem Fernverkehr die Möglichkeit, von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke zu wechseln, und einen Bahnhof anzufahren - so auch den Bahnhof Rosenheim.

Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Stadt Rosenheim, CSU)

- Rosenheim wird kein Umsteigebahnhof bleiben, da es München gibt. Auch der einzige ICE, der durch Rosenheim gefahren ist, wurde wieder weggenommen und hält nicht mehr in der Stadt. So wird es auch bei den RailJets der ÖBB Richtung Wien werden.

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Die Verkehrsanbindung ist weiterhin durch einen EC gegeben, der den ICE ersetzt. Der ICE fährt zwar nicht mehr über Rosenheim, das Angebot für den Kunden bleibt jedoch durch den EC bestehen. Die Anliegen von Rosenheim sind verständlich. Es ist nicht die Absicht der DB, Rosenheim weniger anzubinden. Natürlich bringt die Neubaustrecke Zeitvorteile für jene Züge, die nicht in Rosenheim halten wollen. Allerdings werden auch weiterhin Züge Rosenheim anfahren.

Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG)

- Natürlich besteht in Österreich das Interesse, dass die Züge schneller fahren. Aus diesem Grund wird das auch im Planungsprozess untersucht, allerdings ist es ein Kriterium, das lediglich als Zusatznutzen gesehen werden darf. Es ist schön, wenn dieser Zusatznutzen erreicht wird, allerdings liegt das Interesse klar auf dem Brenner-Nordzulauf da Österreich sehr hohe Investitionen in den Ausbau der Bahn tätigt. Es ist nicht korrekt, dass das Ziel des östlichen Korridors die Stärkung der Anbindung von Salzburg ist. Die Anbindung von Salzburg ist lediglich ein Zusatznutzen und keinesfalls ein ausschlaggebendes Argument.

- Solange man über Korridore spricht, geht es nur um den Raum und Funktionalität, nicht um Trassen. Der Kriterienkatalog enthält natürlich die Kriterien Kosten und Nutzen. Aber die Planung ist momentan zu breit und diese Kriterien können dementsprechend noch nicht angewandt werden.
- Österreich wäre natürlich dankbar für den Zusatznutzen, den eine Anbindung von Salzburg bringt.

Klaus Stöttner (Bayrischer Landtag, CSU)

- Es muss klar kommuniziert werden, dass es sich bei dem östlichen Korridor um einen Gegenstand des Staatsvertrages handelt. Vor allem für die Gemeinde Samerberg ist das wichtig.

Carmen Schimaek (Nationalrat Vorsitzende des Volksanwaltschaftsausschusses, FPÖ)

- Frau Schimanek bedankt sich für die Einladung und die Möglichkeit, der Diskussion zu folgen. In Österreich wurde bereits viel in den Ausbau investiert, vieles wurde gemacht. In Bayern ist man sehr spät dran. Auch beim Ausschuss in Wien wurde viel über den Brenner-Nordzulauf diskutiert. Andere Projekte, z.B. der Südzulauf sind auch weit hinten und müssen aufholen. In Österreich wird sehr viel vorausgearbeitet. Vor allem bei der Zulaufstrecke im unteren Inntal. Aber auch was den Teilbereich Angath betrifft, bedarf es allerdings noch einiger Diskussionen. Es ist wichtig, das Gesamtprojekt zu realisieren, allerdings muss der Prozess beschleunigt werden. Und auch Deutschland muss dahinter stehen.

Maria Noichl (Europäisches Parlament, SPD)

- Die Schweizer zahlen bereits für die italienische Seite, damit der Prozess beschleunigt wird. Es kann nicht sein, dass sich der Verkehr so langsam aufbaut und die Zahlen nicht in absehbarer Zeit ansteigen. Am Beispiel des Gotthard-Tunnels sieht man, dass es nicht so ist.

Wolfgang Berthaler (Landrat, Landratsamt Rosenheim, CSU)

- Nicht Bayern, sondern Deutschland ist zu spät dran. Vor allem bei der Einbindung der Gemeinden. Von Kiefersfelden bis Rosenheim, von Groß-Karolinenfeld bis Tuntenhausen – alle waren immer gesprächsbereit. Diese Personen waren sensibilisiert und bereit mitzumachen. Die östlichen Gemeinden haben den Prozess bislang unterstützt, weil sie nicht damit gerechnet haben, dass sie selbst betroffen sein könnten. Jetzt sind sie durch die Änderungen auf einmal betroffen und es herrscht Aufbruch in diesen Gemeinden. Es ist wichtig diese Gemeinden ins Boot zu holen. Er bittet die DB Netz AG um Unterstützung, in die Gemeinderäte zu kommen und über die Planung aufzuklären.
- In Österreich wurde vorbildlich vorgegangen, es wurde viel ausgebaut. Die EU wird sich an dem Prozess und den Kosten beteiligen, so auch die ÖBB Infrastruktur AG und die DB Netz AG. Es wird mit Sicherheit keine Billiglösung geben. Aber an Kosten wird dieses Projekt und sollte es auch nicht scheitern. Wenn man so schöne Lösungen wie in Tirol bekommt, kann man diese als Politiker oder Gemeinde auch gut den Bürgern verkaufen. Das würde auch beim Samerberg möglich sein. Auch teure Varianten müssen angeschaut werden und sollten nicht aus Kostengründen ausscheiden.

- Auf der Strecke Richtung Innsbruck gibt es kaum deutsche Züge, es handelt sich fast nur um Kooperationen. Die Anbindung nach Italien wird hauptsächlich von den italienischen Bahnen getragen. In einer so großen Region wie Rosenheim ist es wichtig, dass Züge weiterhin halten. Daher richtet er eine Bitte an die DB: Die Kooperationspartner aus Österreich und Italien müssen gebeten werden Rosenheim anzufahren; die Region muss besser angebunden werden. Die gute Kooperation der DB mit den anderen Bahnen sollte diese Kooperation ermöglichen.

Otto Lederer (Bayrischer Landtag, CSU)

- Woran liegt es genau, dass sich so viele Gemeinden vor den Kopf gestoßen fühlen?
- Ist die Achse Leipzig-Regensburg-Freilassing überhaupt in der Lage, verstärkten Bahnverkehr aufzunehmen? Bis wann ist geplant, dass dieser Korridor die Züge aufnehmen kann? Wie schaut es mit dem Budget und der zeitlichen Planung aus?
- Ist es noch der aktuelle Stand, dass der Brenner-Basis Tunnel bis 2026 fertiggestellt wird?
- Der Präsentation nach ist der Baubeginn des Brenner-Nordzulaufs in den 2030iger Jahren, die Fertigstellung wird demnach in den 2050iger Jahren liegen. Die Zunahme der Züge wird zwar nach 2026 etwas dauern, jedoch schneller ansteigen als soeben erklärt. Die österreichischen Kollegen haben sehr viel in den Ausbau von dem Tunnel und der Zulaufstrecke gesteckt. Wie kann man damit umgehen, wenn die Zulaufstrecke auf der deutschen Seite noch nicht bereit für den Zuwachs ist?

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Der Ost-Korridor Leipzig-Regensburg ist im Bundesschienausbaugesetz enthalten. Voraussichtlich kommt 2017 das Geld für die Planungen und in weiterer Folge für den Ausbau, dann kann mit den Planungen dafür begonnen werden. Momentan wird noch über die Situation zwischen Tüßling und Freilassing diskutiert. Es ist noch nicht klar, ob ein durchgehender zwei-gleisiger Ausbau mit dem Kosten-Nutzen Verhältnis übereinstimmt. Da befindet man sich momentan noch in intensiven Gesprächen mit dem Verkehrsministerium. Es scheint nicht unrealistisch, dass der Ausbau zeitlich parallel ablaufen wird. Mehr kann momentan noch nicht gesagt werden.
- Bei den Ausbaumaßnahmen muss sich die DB immer auf den Bundesverkehrswegeplan berufen. Die Prognosen werden auf einzelne Strecken hinuntergebrochen. Zunächst muss jedoch die Trassenvariante gefunden werden. In Österreich wurde ein Auslegungsfall definiert, deswegen konnte schneller vorgegangen werden. Die Relevanz war dort einfach höher als in der Region Rosenheim.

Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)

- Dass der Brenner-Basis Tunnel im Jahr 2026 fertiggestellt wird, ist gemäß der Aussage der BBT SE immer noch der aktuelle Stand.
- Auf Basis der bestehenden Vereinbarungen ist an der Brenner Achse es vorgesehen, dass jene Abschnitte ausgebaut werden, die einen Engpass aufweisen. Deswegen wurde in Österreich im Unterinntal als erster Abschnitt ausgebaut. Es ist jetzt die Aufgabe zu überprüfen, in welchen Abschnitten die Kapazität aufgerüstet werden

müssen. Es gibt dort Maßnahmen, wo es notwendig ist. Insgesamt ist der Ausbauprozess wie ein großes Räderwerk, das ineinander greift.

Torsten Gruber (DB Netz AG)

- LR Wolfgang Berthaler hat bereits ausgeführt, warum es in einigen Gemeinden zu Verstimmungen gekommen ist (siehe Seite 9). Einige Gemeinden haben sich von Anfang an betroffen und involviert gefühlt, die östlichen Gemeinden hingegen weniger. Man ist schon seit Langem in Kontakt mit allen, auch den östlichen, Gemeinden und es war von Anfang an klar, dass alle drei Planungsrichtungen geprüft und untersucht werden. Der GPR war von Anfang an mehr involviert und dort wurde auch schon vor der Erstellung der Korridorkarte in den Foren gearbeitet. Man hat quasi mit einem weißen Blatt Papier begonnen. Im EPR wurde bisher über das Projekt informiert und wir beginnen jetzt die intensive Beteiligung mit den ersten Korridoruntersuchungen auf Basis der Raumwiderstände. Dadurch ist die erhöhte Betroffenheit im EPR entstanden. Wir müssen versuchen, jetzt damit zu arbeiten und umzugehen. Die Gemeinden im EPR werden jetzt stark eingebunden um den weiteren Weg zu ebnen. Es wurden mehrere Vorgespräche geführt, und es gab zwei Dialogkreissitzungen. Danach wurden alle Bürgermeister noch einmal besucht. Unterstützung ist wichtig, um den Prozess weiter führen zu können. Man muss ergebnisoffen und transparent arbeiten. Daher die Bitte an alle Anwesenden, dass der Prozess und auch das Projektteam dabei unterstützt werden, die zweifelnden Gemeinden weiterhin einzubinden.

Brunhilde Rothdauscher (Vertretung Claudia Stamm, Grüne)

- Schon damals wurde die Trennung der zwei Planungsräume stark kritisiert. Es war absehbar, dass Widerstand aus dem EPR kommen wird. Im GPR fühlen sich die Gemeinden stark eingebunden. Im EPR ist allerdings keine Bürgerbeteiligung sichtbar, da nur die Bürgermeister im Dialogkreis vertreten sind. Das muss geändert werden.
- Es steht im Verkehrswegeplan, dass die Verkehrsprognosen alle fünf Jahre erneuert werden. Das geschah bislang nicht, die Prognosen sind veraltet und nicht mehr akkurat. Warum?
- Für die Untersuchungen Richtung Freilassing/ Salzburg wird im Vertrag von Rosenheim eine eigene Studie angeführt? Ist dieses Dokument schon in Erstellung und wenn ja einsehbar?

Daniela Ludwig (MdB, Wahlkreis Rosenheim, Deutscher Bundestag, CSU)

- Wo sollen die grünen und gelben Korridore hingehen? Inwieweit ermöglichen diese eine Anbindung von Rosenheim? Ein Rückschritt darf nicht stattfinden. Es geht darum, die Trasse zu finden, die den geringsten Eingriff mit sich bringt. Es ist wichtig, dass das was geplant wird, so gering wie möglich in bestehende Landschaften eingreift. Es gibt bereits sehr viel Infrastruktur im Raum Rosenheim. Bestandsnahe Möglichkeiten müssen zusätzlich überprüft werden. Die Strecke muss durch Rosenheim durch gehen. Außerdem müssen auch die Kosten mit in die Planung aufgenommen werden. Man erweckt bei den Menschen die Hoffnung, dass Optionen möglich sind, die dann aus finanziellen Aspekten ausscheiden werden. Frau Ludwig erwartet eine

Kostenübersicht in absehbarer Zeit. Es ist nicht möglich zu sagen, dass ein Tunnel am Samerberg eine Lösung ohne große Eingriffe wäre, da der Tunnel ja irgendwo wieder aus dem Berg herauskommen muss. Außerdem sollte der Faktor Geschwindigkeitsbeschleunigung im Planungsprozess nicht so wichtig sein.

Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)

- In Österreich versucht man im Personenverkehr, große Knotenpunkte im Taktverkehr anzufahren. Aus österreichischer Sicht sind die Taktknoten in Innsbruck und Salzburg derzeit nicht optimal. Aus diesem Grund wird die Variante Fahrzeitbeschleunigung natürlich betrachtet. Erst wenn man weiß welche Korridore weiterverfolgt werden, kann man sehen wie viele Minuten eingespart werden können. Danach wird die im Vertrag von Rosenheim vorgesehene Studie durchgeführt. Ein Samerberg Tunnel wird nur dann umgesetzt, wenn ein gemeinsamer Nutzen existiert. Nur aufgrund der österreichischen Absicht, eine Zeitbeschleunigung zu erreichen, wird der Tunnel nicht gebaut.
- Der Personenverkehr wird sich in Zukunft nicht bemerkenswert ändern. Es werden maximal stündlich Züge nach Salzburg fahren. Beim Güterverkehr von Kufstein handelt es sich zurzeit um 18 Züge täglich die nach Salzburg fahren, meist ohne Endziel in Österreich. Es handelt sich um europäischen, nicht österreichischen, Verkehr.

Torsten Gruber (DB Netz AG)

- Ein Bündelung von Verkehrsarten ist einer der Prämissen für die Erstellung der ersten Korridorüberlegungen. Viele Korridore verlaufen, wie auf der Karte erkennbar, dementsprechend entlang der Bestandsstrecken bestehender Infrastrukturen (Autobahnen inkludiert). Gerne wird die Strecke durch Rosenheim in den Korridorplan aufgenommen. Der Kostenaspekt ist im Kriterienkatalog enthalten, momentan befindet man sich jedoch noch auf einer Flughöhe, die konkrete Kostenangaben nicht ermöglicht. Je genauer die Planung wird, desto besser können auch Kostenaussage getroffen werden.

Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern)

- Alle fünf Jahre wird der Bundesverkehrswegeplan überprüft. Der neue Plan wird im Jahr 2017 herauskommen. Die Steigerung der Güterverkehrsprognose liegt bei etwa 40%.

6 Abschluss (Sabine Volgger, Reinhold Hödl)

In circa einem halben Jahr wird die 4. Sitzung des regionalen Projektbeirats stattfinden. Bis dahin erhofft man sich erste Ergebnisse der Korridornetzanalyse des EPR.

Sabine Volgger wiederholt das Angebot der DB Netz AG und ÖBB Infrastruktur AG gemeinsam mit den Gemeinden zu arbeiten. Die Teilnehmer stimmen zu, dass der transparente Dialogprozess weiter aufrechterhalten werden muss. Viele Fragen sind im aktuellen Planungsstand noch nicht zu beantworten, es kann einige Jahre in Anspruch nehmen, bis Antworten gegeben werden können (z.B. Kosten-Nutzen).

Reinhold Hödl, ÖBB Infrastruktur AG, verabschiedet die TeilnehmerInnen und bedankt sich für die rege Diskussion. Er bittet um die Unterstützung bei den Kommunen und betont die Wichtigkeit des Dialogprozesses. Nur gemeinsam kann ein so großes Projekt erfolgreich durchgeführt werden. Zum Schluss weist er auf die Broschüre über den Scan-Med Korridor hin, die einen Gesamtüberblick zu diesem europäischen Projekt vermittelt.

Zusammengestellt am 18.11.2016

Sonja Neubauer

Anlagen:

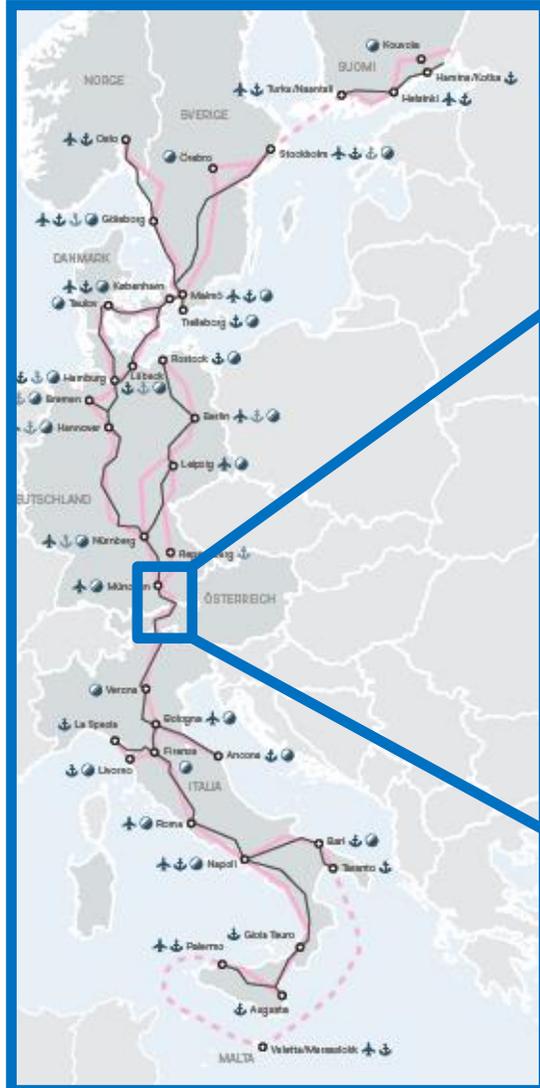
- Präsentation Regionaler Projektbeirat vom 18.11.2016
- Anwesenheitsliste

3. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

18.11.2016, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Skandinavien-Mittelmeer Korridor



Brennerachse



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

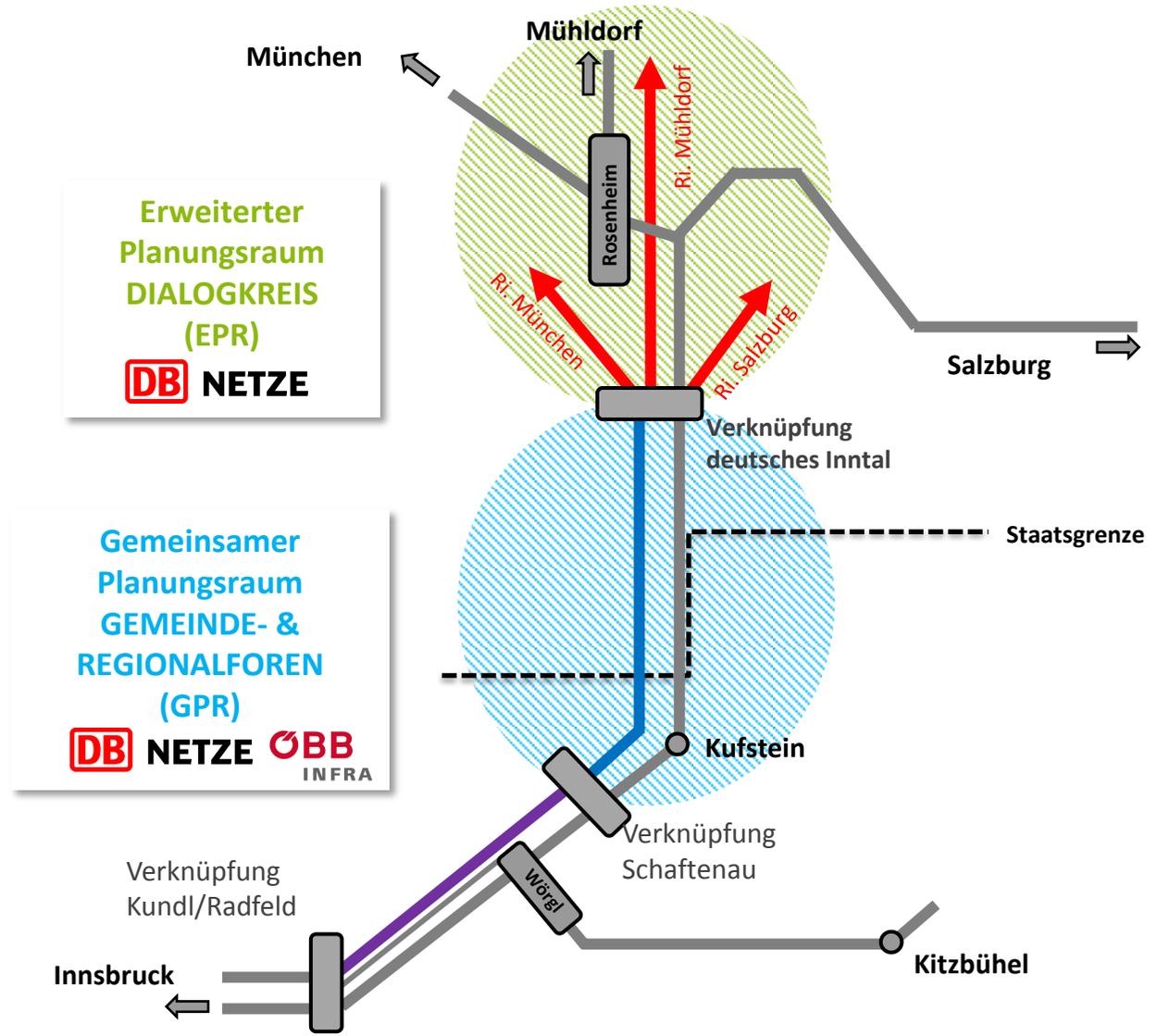
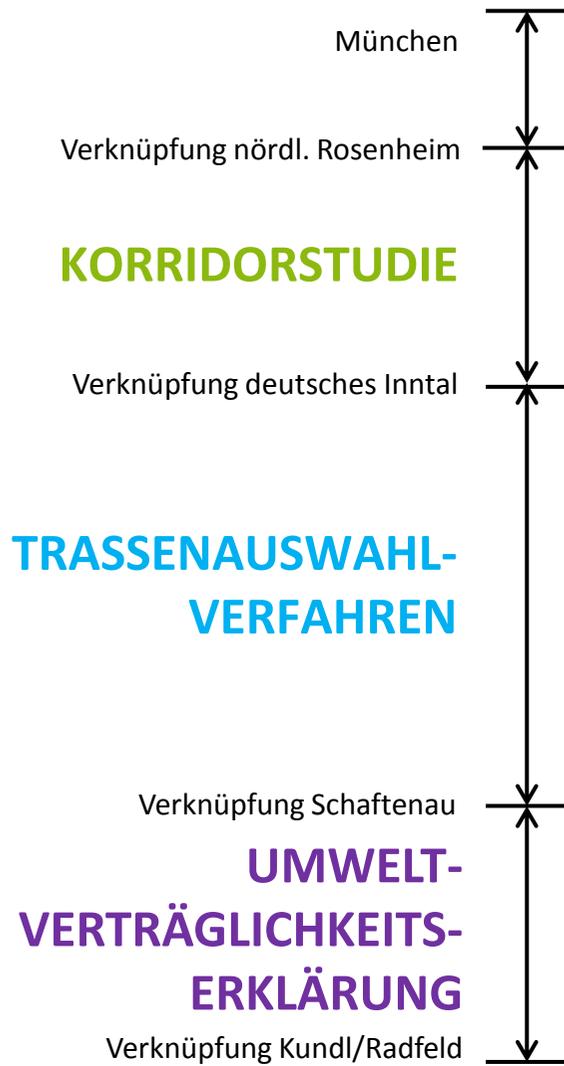
- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Schaftenau –Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume
- ❖ Konsequenzen für die Planungsräume
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie & verstärkte Beteiligung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ Diskussion
- ❖ Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - ❖ **Schaftenau –Radfeld:** Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ **Gemeinsamer Planungsraum:** Trassenauswahlverfahren
 - ❖ **Erweiterter Planungsraum:** Korridorstudie
- ❖ Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume
- ❖ Konsequenzen für die Planungsräume
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie & verstärkte Beteiligung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ Diskussion
- ❖ Abschluss

Überblick



Planungsraum Schafftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung



Trassenauswahl 2009 abgeschlossen



UVE-Planung (Ausschreibungen, Vergaben) begonnen



Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 04.10.2016 abgehalten



Umweltverträglichkeitsprüfung 2019



Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren



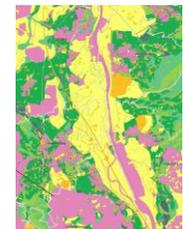
Kriterienkatalog Beurteilungsmethode abgeschlossen: Kriterienkatalog Gewichtung der einzelnen ForenteilnehmerInnen abgegeben



Grundlagendaten erhoben und in den Gremien abgestimmt



Raumwiderstandskarten erstellt



Erster Entwurf der Korridore vorgestellt



Nächster Schritt: Korridorbeschreibungen in Gremien diskutieren

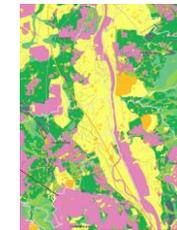
Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie



Erste Grundlagenkarten erstellt und in Abstimmung



Raumwiderstandskarten erstellt



Erster Entwurf der Korridore vorgestellt

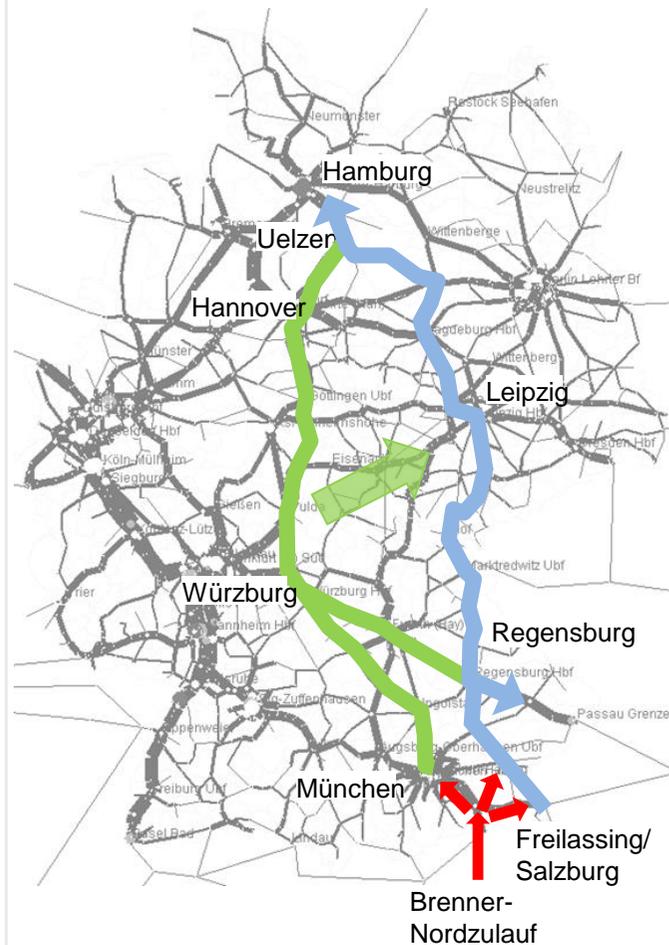


Nächster Schritt: Korridorbeschreibungen im Dialogkreis diskutieren

Verkehrssteuerung Brenner-Nordzulauf

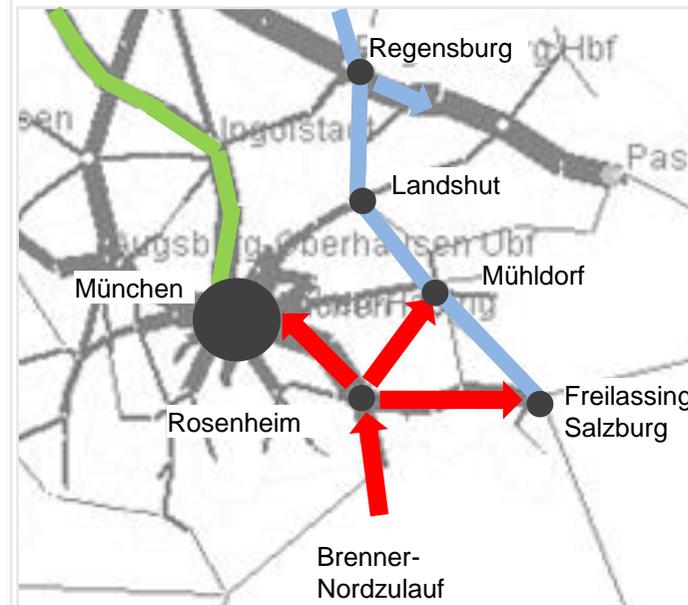
Planungsauftrag erweiterter Planungsraum

Lage im Netz



Wirkung Ostkorridor

- Schaffung eines alternativen Laufweges (—) zur Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würzburg – Nürnberg – München / Passau) (—)
- Verlagerung von Verkehren vom Nord-Süd-Korridor auf den Ostkorridor zur Entlastung der Engpässe Würzburg – Nürnberg – Passau, Knoten München inkl. Zulaufstrecken sowie Brenner-Nordzulauf (BNZ)



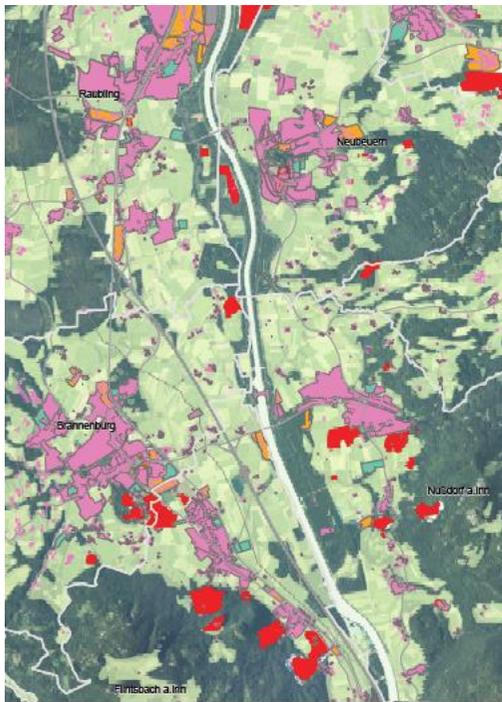
Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

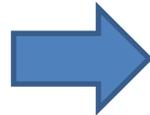
- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Schaftenau –Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ **Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume**
- ❖ Konsequenzen für die Planungsräume
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie & verstärkte Beteiligung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ Diskussion
- ❖ Abschluss

Planungsablauf in der Korridorentwicklung

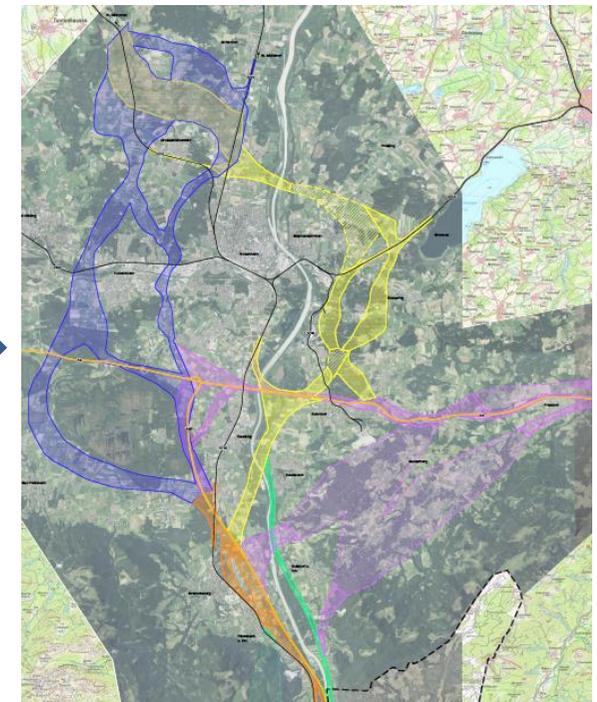
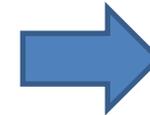
Dieser Planungsabschnitt erfolgt für beide Planungsräume - erweiterter und gemeinsamer Planungsraum - parallel.



Grundlagenkarten
Mensch & Natur



Raumwider-
standskarte



Erste Entwürfe Korridore
(auf Basis Raumwiderstände)

Planungsablauf in der Korridorentwicklung

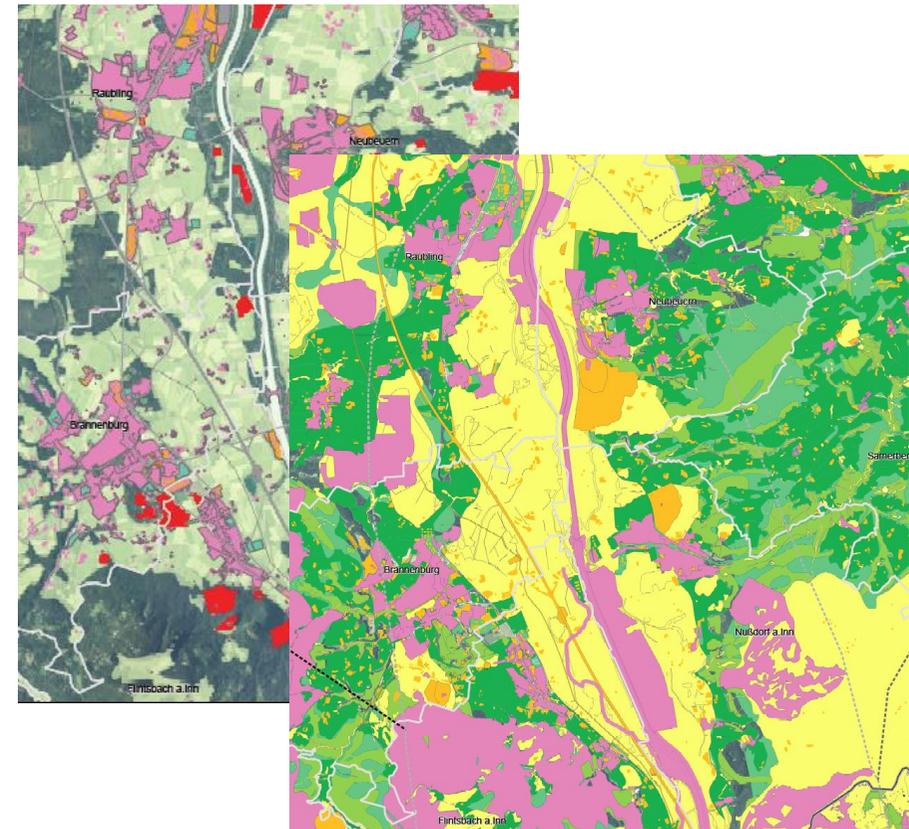
Grundlagenermittlung und Raumwiderstände

Grundlagenermittlung / Datenerhebung

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

Erstellung von Raumwiderstandskarten

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



Rückmeldungen der Gemeinden für den gemeinsamen Planungsraum

zu den Grundlagenkarten aus den letzten Gremienterminen (Gemeinde- und Regionalforen)

Schwarz: Rückmeldungen erhalten und abgestimmt

Blau : in Abstimmung oder Rückmeldung offen

Samerberg
Brannenburg
Nußdorf a. Inn
Flintsbach a. Inn
Oberaudorf
Kiefersfelden
Kufstein
Langskampfen
Neubeuern
Raubling
Niederndorf
Erl

Ebbs

Rückmeldungen der Gemeinden für den erweiterten Planungsraum

zu den Grundlagenkarten aus dem letzten Dialogkreis

Schwarz: Rückmeldungen erhalten und abgestimmt

Blau : in Abstimmung oder Rückmeldung offen

Aschau im Chiemgau
Bad Aibling
Bernau am Chiemsee
Frasdorf
Großkarolinenfeld
Kolbermoor
Neubeuern
Prutting
Raubling
Rosenheim
Samerberg
Stephanskirchen
Tuntenhausen

Bad Feilnbach
Riedering
Rohrdorf
Schechen
Vogtareuth

Planungsablauf in der Korridorentwicklung

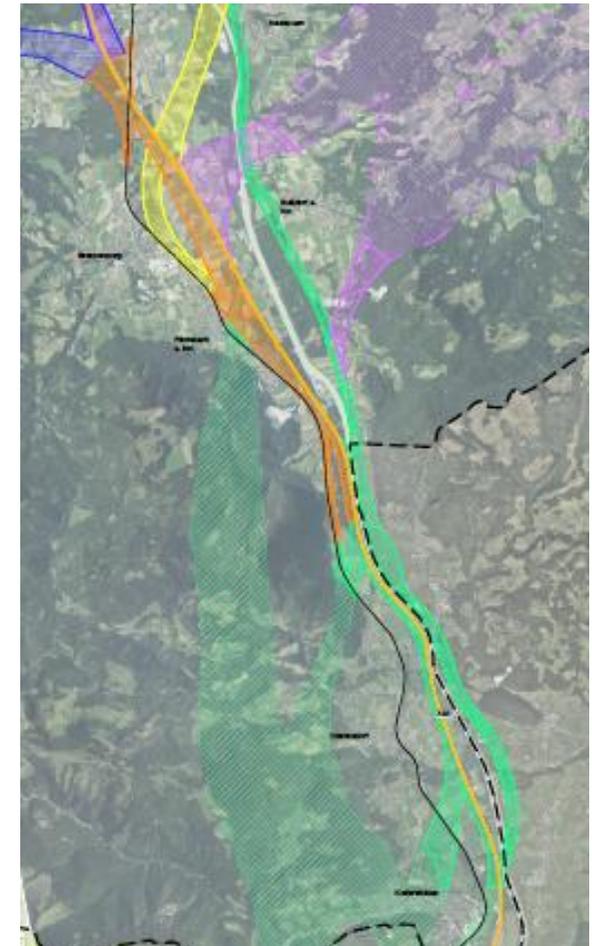
Erste Überlegungen zu möglichen Korridoren

Korridoruntersuchung anhand Raumwiderstände

- Festlegung möglicher Verbindungen zwischen Start- und Endpunkt
- Suche nach (technisch machbaren) Korridoren, bei denen der Anteil von betroffenen hohen Raumwiderstandsklassen möglichst gering ist



**Aktueller Planungsstand:
Erste Überlegungen zu möglichen Korridoren
und zur Verknüpfungsstellen deutsches Inntal**

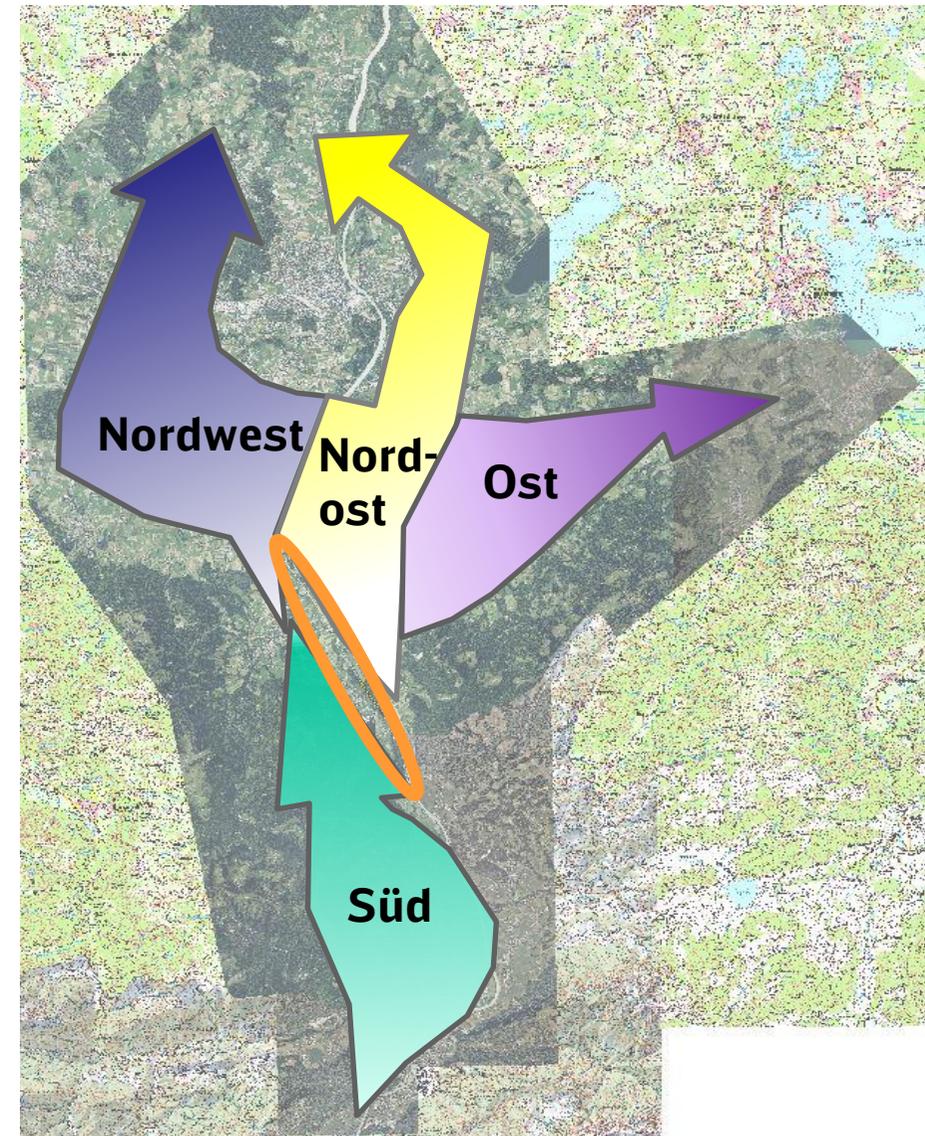


Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum

mögliche Korridore

Systemüberblick

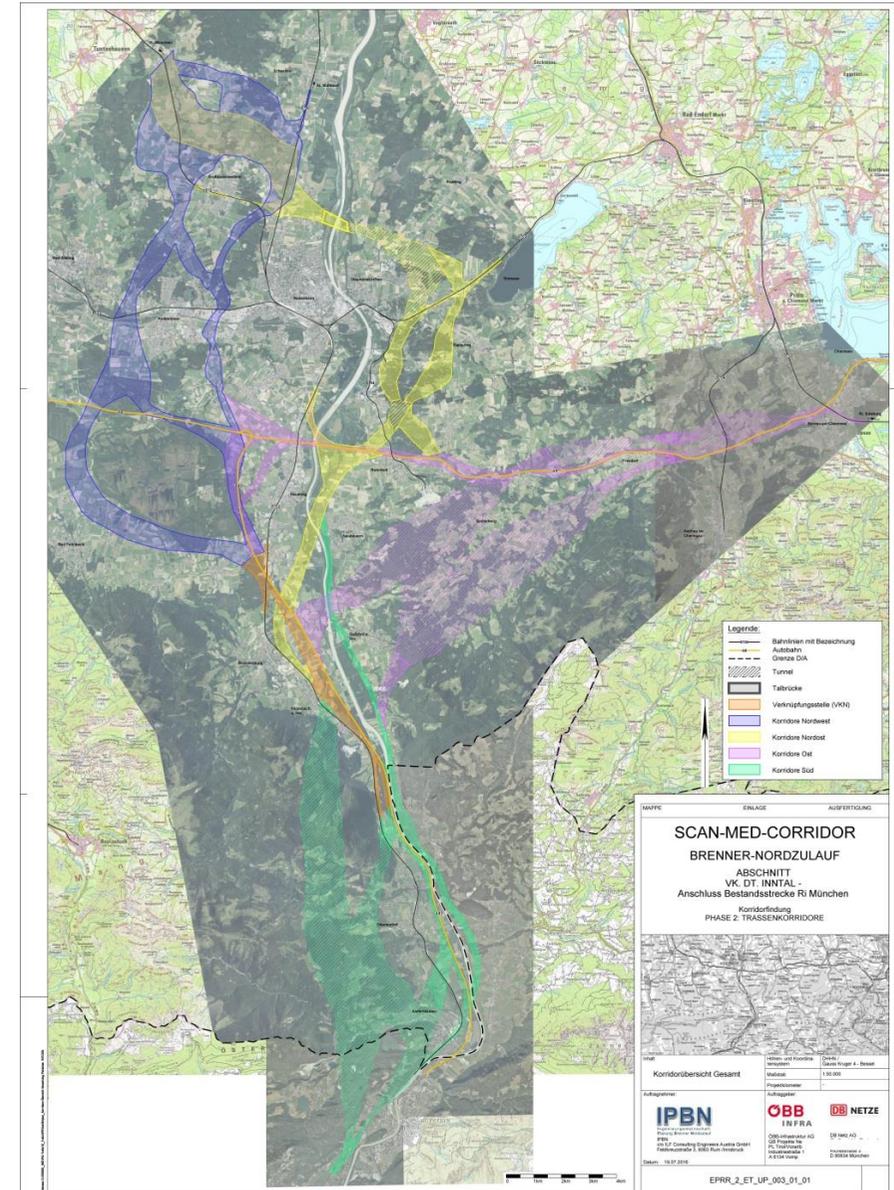
- Südkorridore bis zum Verknüpfungsbereich „Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- Verknüpfungsbereich „Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- Nordost- und Nordwest-Korridore rund um Rosenheim
- Ost-Korridore Richtung Salzburg



Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum mögliche Korridore

Systemüberblick

- Im gesamten Planungsraum wurden mögliche Korridore auf Basis der Raumwiderstände entwickelt.
- Die hohe Siedlungsdichte und die zahlreichen Schutzgebieten führen dazu, dass in den Korridoren auch zahlreiche Bereiche mit hohem Raumwiderstand enthalten sind.



Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum

Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen aus planerischer Sicht

- Die Korridorüberlegungen haben derzeit keine eindeutige Situierung der Verknüpfungsstelle ergeben - daher ist die Durchführung von gemeinsamen Planungsaktivitäten im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum weiterhin notwendig.

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Schaftenau –Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume
- ❖ **Konsequenzen für die Planungsräume**
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: **Korridorstudie & verstärkte Beteiligung**
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: **Trassenauswahlverfahren**
- ❖ Diskussion
- ❖ Abschluss

Konsequenzen für die weitere Vorgehensweise

- ❖ Wechselwirkungen zwischen gemeinsamem und erweitertem Planungsraum
 - **Parallele Durchführung** der Planungsschritte in den Planungsräumen erforderlich, dafür ist es notwendig, dass im erweiterten Planungsraum die **Planung weitergeführt** wird
 - Reduzierung der Komplexität im erweiterten Planungsraum erforderlich: Durchführung **Korridornetzanalyse**

- ❖ Mit den Planungen im gemeinsamen Planungsraum wird gewartet bis Ergebnis der Korridornetzanalyse vorliegt

- ❖ Parallele Durchführung des Trassenauswahlverfahrens möglich; Lage und Ausgestaltung der Verknüpfungsstelle wird Teil des Trassenauswahlverfahrens

Öffentlichkeitsbeteiligung bei Korridoruntersuchung

Status der Beteiligung auf mehreren Ebenen im EPR

Beteiligungsgrad:

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

1

Lokal / Gemeinde

Bürgermeister

Dialogkreis
länderspezifisch

i K M

- Bürgermeister der Städte und Gemeinden des erweiterten Planungsraums und
- Bürgermeister der Gemeindeforen Nord 1 + 2 des gemeinsamen Planungsraums

Dialogkreis: 2 Sitzungen

2

Region

regionale Politiker
Landrat

Regionaler Projektbeirat
länderübergreifend

i K

Projektbeirat: 3 Sitzungen

3

National / Land

Ministerien
Länder
Bahnverwaltungen

Lenkungskreis
länderübergreifend

S

Planungsablauf und Grad der Beteiligung

Korridoruntersuchung im erweiterten Planungsraum



Grundlagenermittlung / Datenerhebung

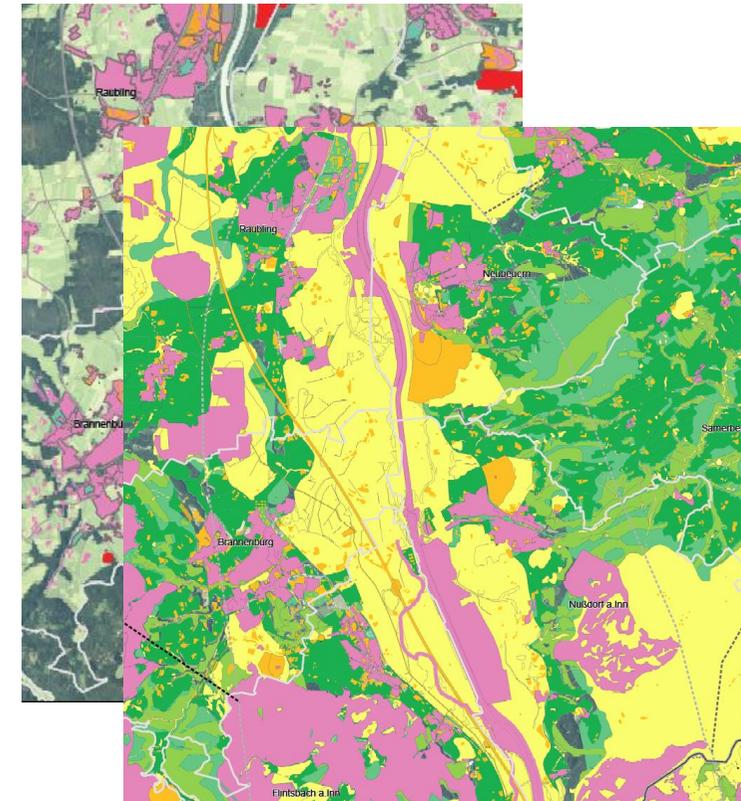
- Auf Ebene Bund / Land / Region / Kommune
- Prüfung und Auswertung der Daten

Erstellung von Raumwiderstandskarten

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

Beteiligung: Mitwirkung

Gesammelte Grundlagen werden durch die beteiligten Gemeinden ergänzt und auf Vollständigkeit überprüft.



Planungsablauf und Grad der Beteiligung

Korridoruntersuchung im erweiterten Planungsraum

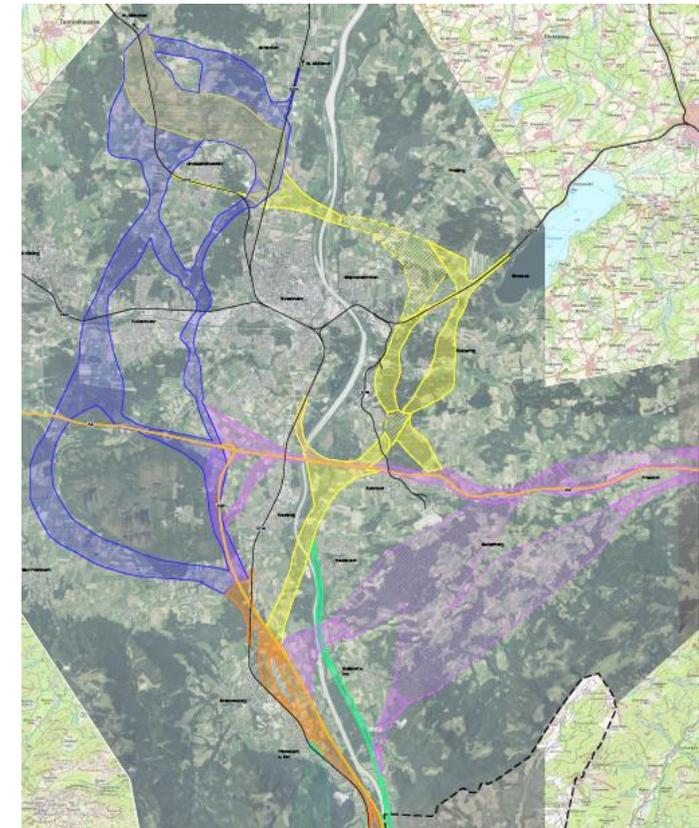


Korridorentwicklung anhand Raumwiderstände

- Festlegung möglicher Verbindungen zwischen Start- und Endpunkt
- Suche nach (technisch machbaren) Korridoren, bei denen der Anteil von betroffenen hohen Raumwiderstandsklassen möglichst gering ist

Beteiligung: Mitwirkung

Im Dialogkreis werden die Korridore diskutiert, ergänzt und neue Vorschläge der Gemeinden zu Korridoren aufgenommen



Planungsablauf und Grad der Beteiligung

Korridoruntersuchung im erweiterten Planungsraum



Fachliche Beurteilung (Korridornetzanalyse)

- Anhand der Beurteilungskriterien führt der Streckenplaner eine fachliche Beurteilung aller Korridore durch
- Die Ergebnisse der fachlichen Beurteilung werden vorgestellt und besprochen

Beteiligung: Information

Die fachliche Beurteilung muss nachvollzogen werden können. Entsprechend erfolgt die Vorstellung und Diskussion im Dialogkreis

Planungsablauf und Grad der Beteiligung

Korridoruntersuchung im erweiterten Planungsraum



Vereinbarung der Vorschläge der Korridore für Trassenauswahlverfahren

Beteiligung: Konsultation

Auf Basis der fachlichen Empfehlung des Streckenplaners wird unter Konsultation des Dialogkreis festgelegt, welche Korridore in einem anschließenden Trassenauswahlverfahren weiter verfolgt werden.

Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im erweiterten Planungsraum

Aufgrund der notwendigen Änderung im Planungsprozess gibt es folgende Termine des Dialogkreises bis Mitte nächsten Jahres:

- ❖ 3. Dialogkreis: Methodik Korridornetzanalyse und Kriterienkatalog
- ❖ 4. Dialogkreis: Vorstellung der Korridorkurzbeschreibungen und der kritischen Punkte
- ❖ 5. Dialogkreis: Vorstellung des regionalen Variantenvergleichs und der ersten Ergebnisse der Wirkungsanalyse

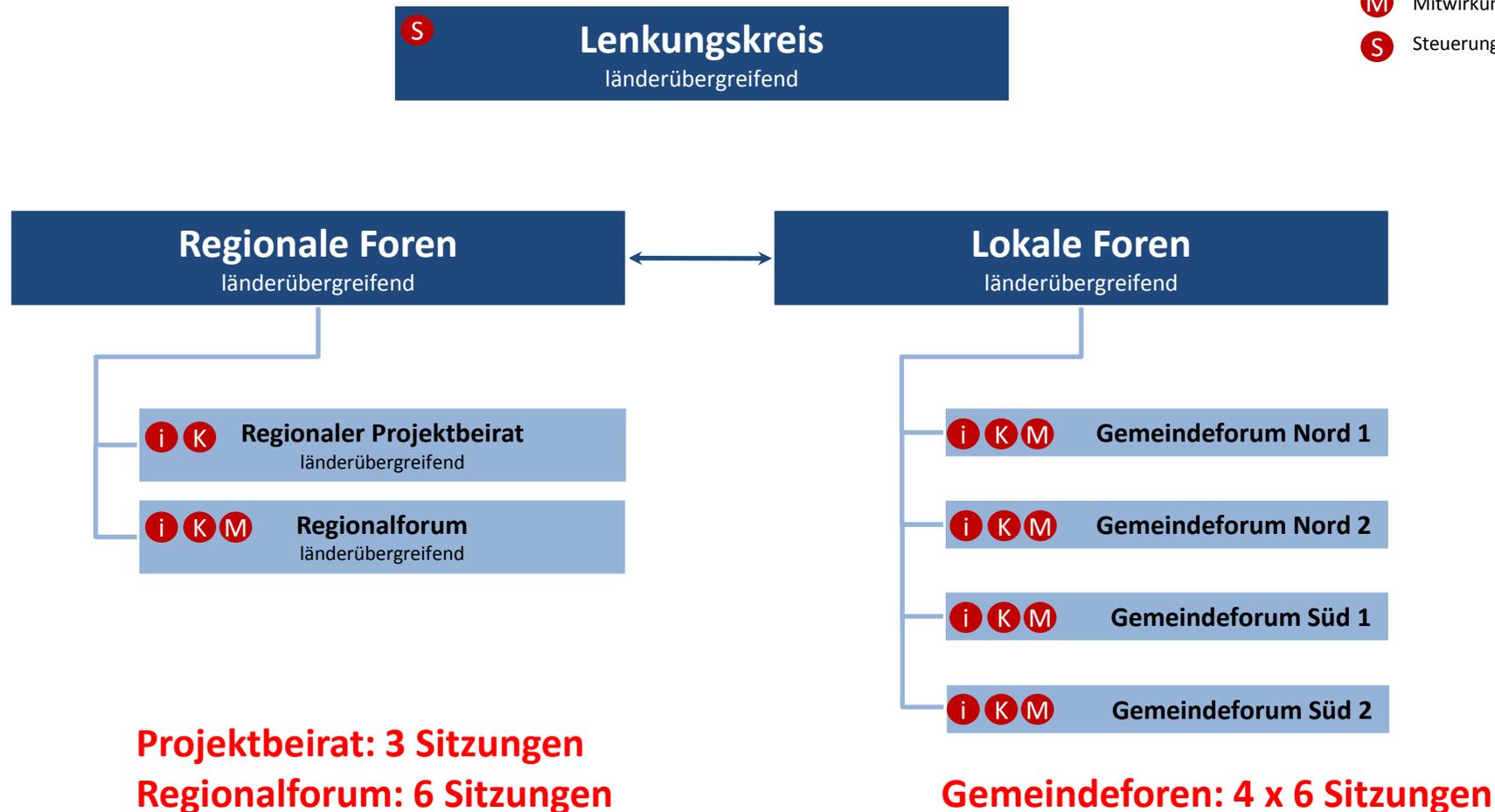
	Quartale	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	April 17	Mai 17	Juni 17	Juli 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17
GPR	Forenrunden	I				I			I		X			X			
EPR	Korridornetzanalyse																
	2. Dialogkreis																
	3. Dialogkreis			30.													
	4. Dialogkreis					17.											
	5. Dialogkreis																
	6. Dialogkreis																
	7. Dialogkreis																

Öffentlichkeitsbeteiligung bei Trassenauswahlverfahren

Status der Beteiligung auf mehreren Ebenen im GPR

Beteiligungsgrad:

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



Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im gemeinsamen Planungsraum

Aufgrund der notwendigen Änderung im Planungsprozess gibt es folgende Forentermine bis Mitte nächsten Jahres:

- ❖ 7. Forenrunde als Informationsforum zur Vorgehensweise im EPR im Januar 2017
- ❖ 8. Forenrunde als Informationsforum zu ersten Ergebnissen aus dem EPR, ca. April 2017
- ❖ 9. Forenrunde zur Bearbeitung der Korridore im Gemeinsamen Planungsraum, ca. Juni oder Sept. 2017

	Quartale	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	April 17	Mai 17	Juni 17	Juli 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17
GPR	6. Forenrunde																
	7. Forenrunde (Information)																
	8. Forenrunde (Information)																
	9. Forenrunde										x			x			
EPR	Korridornetzanalyse																

Brenner-Nordzulauf

Planungsablauf im Überblick



Aktuelle Projektphase

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Schaftenau –Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume
- ❖ Konsequenzen für die Planungsräume
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie & verstärkte Beteiligung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ **Diskussion**
- ❖ Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - ❖ Schaftenau –Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie
- ❖ Planungsstand Korridoruntersuchung für beide Planungsräume
- ❖ Konsequenzen für die Planungsräume
 - ❖ Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie & verstärkte Beteiligung
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- ❖ Diskussion
- ❖ **Abschluss**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF