

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	3. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1
Datum und Uhrzeit:	25.01. 2016, 16:00 – 18:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Matthias Jokisch (1. Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg) Gottfried Brandner (GR, Gemeinde Brannenburg) Andreas Schwaiger (GR, Gemeinde Brannenburg) Klaus Vogt (GR, Gemeinde Brannenburg) Franz Estner (GR, Gemeinde Brannenburg) Stefan Lederwascher (1. Bürgermeister, Gemeinde Flintsbach) Michael Rusp (GR und Mitglied BUND, Gemeinde Flintsbach) Rudolf Birkingner (GR, Gemeinde Flintsbach) Michael Mayer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Flintsbach) Winfried Niebler (INNTAL Gemeinschaft e.V., Flintsbach) Josef Oberauer (1. Bürgermeister, Gemeinde Nußdorf) Susanne Grandauer (2. Bürgermeisterin und Vertreterin des Tourismus, Gemeinde Nußdorf) Balthasar Kogler (Ortsvorsteher Bauernverband, Gemeinde Nußdorf) Georg Dettendorfer (Vertreter der Wirtschaft, Gemeinde Nußdorf) Josef Reisinger (GR und Vertreter BUND u. INNTAL Gemeinschaft e.V., Gemeinde Nußdorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Marina Unterberger (wikopreventk) Gerhard Kippes (LRA Rosenheim) , als Beobachter

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
3. Allgemeine Informationen
4. Kriterienkatalog - aktueller Stand
 - 4.1. Neues Teilkriterium „Trinkwasser“

- 4.2. Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - 4.3. Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
 - 5. Einführung in das Thema „Gewichtung“
 - 6. Weiteres Vorgehen und Termine
 - 7. Abschluss
-

1 Begrüßung und Einleitung

Matthias Jokisch, Bürgermeister der Gemeinde Brannenburg und Torsten Gruber, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Nord 1 zur dritten Sitzung, und die Moderatorin führt in die Sitzung ein.

Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck der Präsentation vor. Der Kriterienkatalog samt dem zusätzlichen Tabellenblatt „Hinweise für den Streckenplaner“ (Version 10, 14.01.2016) wurde den TeilnehmerInnen vorab per Mail zugesandt.

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

Es gibt keine schriftlichen aber zwei mündlich von Hr. Reisinger vorgebrachte Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung:

Eine bezieht sich auf die Aussage im 1. Diskussionspunkt unter Punkt 3. auf Seite 5 bezüglich der Querschnittsbreite der NBS, die mit der Angabe „mehr als 15 m“ zu optimistisch sei. Man einigt sich hier auf die Formulierung „je nach Situation mehr als 15 m“. Die zweite Rückmeldung bezieht sich auf die Angaben zur Zugzahl von 130 Zügen/Tag bei Verlagerung von 6.500 Lkw/Tag am Brenner in der Wortmeldung zu Punkt 5. auf Seite 10. Man einigt sich hier auf eine ergänzende Erläuterung, wie diese Zugzahl ermittelt wurde. Diese Ergänzungen werden sichtbar eingearbeitet, und das überarbeitete Protokoll wird den TeilnehmerInnen noch einmal zugesandt.

3 Allgemeine Informationen (Torsten Gruber)

Siehe Folien 4 und 5 der beiliegenden Präsentation.

- Als Streckenplaner wurde die Arbeitsgemeinschaft ILF / Schüßler-Plan / Baader Konzept beauftragt. Sie wird in den kommenden Wochen mit einem offiziellen Legitimationsschreiben der ÖBB und DB für die Grundlagendaten-Erhebung an die Gemeinden herantreten. Herr Gruber bittet die anwesenden Vertreter der Gemeinden um Kooperation mit dem Streckenplaner.
- Am 16. Februar 2016 wird eine Exkursion für die VertreterInnen der Gemeinden stattfinden. Details folgen unter 6. Weiteres Vorgehen und Termine.

4 Kriterienkatalog – aktueller Stand (Stephan Tischler)

4.1 Neues Teilkriterium „Trinkwasser“

Siehe Folien 6 bis 7 der beiliegenden Präsentation.

In den ersten beiden Runden kam aus mehreren Gemeindeforen die Forderung, das Hauptkriterium 2-5 Wasser um das Teilkriterium Trinkwasser zu ergänzen. Dieses war bisher Bestandteil des Teilkriteriums 2-5-1 Grund- und Bergwasser. Die Forderung wurde auch im Regionalforum wiederholt, sodass Trinkwasser nun als weiteres Teilkriterium unter 2-5-2 Trinkwasser aufgenommen und mit drei Indikatoren versehen wurde.

4.2 Überblick Indikatoren und weitere Hinweise

Siehe Kriterienkatalog Stand 14.01. 2016

Es werden die Änderungen im Kriterienkatalog erläutert, welche in die vorliegende Fassung auf Basis der Rückmeldungen aus allen bisherigen Foren-Terminen eingearbeitet wurden und dort in Rot kenntlich gemacht sind. Weitere Rückmeldungen wurden als Hinweise für den Streckenplaner zu den einzelnen Teilkriterien gesammelt und sind in einem separaten Dokument zusammengefasst. Dieses wird im Anschluss an die Forenrunde gemeinsam mit dem Kriterienkatalog an den Streckenplaner übergeben. Die Hinweise für den Streckenplaner befinden sich im Anhang; die Ergänzungen sind durch rote Schrift gekennzeichnet.

Diskussion:

- Die angegebenen Lärmindizes beim Indikator für das Teilkriterium 2-1-1 Lärm entsprechen nicht den Grenzwerten der TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm), wonach Immissionen durch einzelne Geräuschspitzen besagten Grenzwert nicht mehr als um 10dB(A) übersteigen dürfen. Heißt das, dass in Wohngebieten mit Geräuschspitzen von bis zu 55dB(A) zu rechnen ist?
 - Die TA-Lärm gilt nicht für Eisenbahnanlagen, sondern nur für Betriebsanlagen. Bei der Berechnung von Verkehrslärm wird der energieäquivalente Dauerschallpegel und nicht der Spitzenlärmpegel berücksichtigt. In Österreich und in Deutschland gibt es zur Berechnung des Verkehrslärms eigene und unterschiedliche Regelwerke [A: Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung 1993 idgF (SchIV); D: Verkehrslärmschutzverordnung 1990 idF 2014 - 16. BImSchV]. Hinzu kommt, dass in Österreich für den Schienenlärm ein höherer Grenzwert besteht weil der „Schienenbonus“ von 5dB(A), anders als in Deutschland, weiterhin gilt. Trotzdem soll bei diesem Trassenauswahlverfahren die Bewertung der Trassenvarianten in Österreich und Deutschland auf Basis derselben Voraussetzungen erfolgen, weshalb hier als Indikator ein sogenannter Lärmindex und kein Grenzwert herangezogen wird. Dadurch werden die Varianten mit dem gleichen Maßstab verglichen. In den Genehmigungsverfahren kommen die dann geltenden gesetzlichen Regelungen des jeweiligen Staates zur Anwendung.

- Es wird eingewendet, dass die Besonderheiten der teilweise engen Tal-Lage keine Berücksichtigung in der Lärmberechnung finden; es werde nur der Bahnlärm alleine gerechnet. Wie kann die Gemeinde Gebiete als Wohngebiete ausweisen, die unter dem durch den Index vorgegebenen Wert liegen? Das führe doch letztendlich zu einer Lebensraumeinschränkung?
 - ETW weist darauf hin, dass Wohnraumentwicklung und Trassenvarianten-Vergleich zwei unterschiedliche Themen sind, denn es handle sich beim vorliegenden Planungsverfahren keineswegs um eine Genehmigungsplanung. Bei einem Genehmigungsverfahren spielen die tatsächlichen Lärmpegel und Lärmgrenzwerte durchaus eine wesentliche Rolle. In Deutschland und Österreich werden, wie schon erwähnt, unterschiedliche Verfahren angewendet. Derzeit ist ein einheitliches europäisches Berechnungsverfahren noch nicht anwendbar, allerdings wird daran gearbeitet: Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Einführung europaweit einheitlicher Berechnungsmethoden vor. Derzeit wird an der Umsetzung des europäischen Rechenmodells CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS in EUrope) gearbeitet, wobei dazu nationale Anwendungsregeln noch erstellt werden müssen. Das Ergebnis wird in den Foren kommuniziert werden.
 - Die Projektleitung fügt hinzu, dass der Streckenplaner außerdem alle Anfragen und Antworten aus den Foren bekommt, sodass ihm das Anliegen der Foren-TeilnehmerInnen, die Besonderheiten der Tal-Lagen zu berücksichtigen, jedenfalls zur Kenntnis gebracht wird.
- Wo werden Bau- und Bodendenkmäler im Kriterienkatalog berücksichtigt?
 - Bau- und Bodendenkmäler finden unter dem Teilkriterium 2-9-1 *Kulturgüter* Berücksichtigung.

Das Gemeindeforum Nord 1 ist mit der vorliegenden aktuellen Version 10 des Kriterienkataloges (Stand vom 14.01. 2016) einverstanden. Der nach Abschluss der dritten Foren-Runde aktualisierte Kriterienkatalog ergeht im Februar an alle TeilnehmerInnen.

4.3 Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren (Horst Wessiak)

Siehe Folien 9 bis 16 der beiliegenden Präsentation

Die fachliche Beurteilung und die Ermittlung der Zielerfüllung der Teilkriterien erfolgt durch den Streckenplaner. Dazu wird die schon früher einmal vorgestellte fünfstufige Bewertungsskala herangezogen.

Im Rahmen des Hauptkriteriums 1-4 *Bauausführung* wird das Teilkriterium 1-4-2 *Massendisposition* mit den 2 Indikatoren *Massenbilanz* sowie *Transporterfordernisse und Logistik* an einem fiktiven Beispiel vorgerechnet.

- Indikator 1 - *Massenbilanz*

Die Massenbilanz ist ein quantitativer Indikator und wird wie folgt berechnet:

Abtragsmassen sind jene Massen, die durch Einschnitte in Gestein, Tunnelausbau, etc. entstehen.

Auftragsmassen sind jene Massen, die bei Auf- oder Dammschüttungen wieder verwendet werden können.

Massenbilanz ist die Differenz aus Abtragsmassen und Auftragsmassen.

- Indikator 2 – *Transporterfordernisse und Logistik*

Dies ist sowohl ein quantitativer als auch ein qualitativer Indikator. Zuerst geht es hier darum quantitativ zu ermitteln wie hoch die abzutransportierenden Restmassen (Massenbilanz abzüglich der z.B. für die Herstellung von Betonzuschlagstoffen auf Grund der Wiederverwertbarkeit des Materials wiederverwertbaren Massen) sind. Dann geht es darum qualitativ zu beurteilen welche Transportmöglichkeiten und -wege zur Verfügung stehen. Prinzipiell gilt: Je hochrangiger ein verfügbarer Verkehrsträger ist, desto besser fällt die Bewertung aus, da die Beeinträchtigungen von Mensch und Natur dabei geringer gehalten werden. Die qualitative Unterscheidung sieht zwei Kategorien vor: Eisenbahn als hochrangiger Verkehrsträger oder Straße, wobei Straße noch unterteilt wird in Landesstraße/Bundesstraße und in Autobahn als hochrangiger Verkehrsträger.

Wenn als hochrangiger Verkehrsträger entweder Autobahn oder Eisenbahn vorhanden ist, dann wird die quantitative Bewertung der Restmassen aufgewertet; wenn kein hochrangiger Verkehrsträger vorhanden ist, so führt dies zu einer Abwertung.

- Zusammenführung der Indikatoren zur Beurteilung des Teilkriteriums

Die Bewertung des Teilkriteriums erfolgt über die Berechnung des arithmetischen Mittels der Punktezahl der beiden Indikatoren, wobei die Bewertung im von ETW definierten Leitindikator – in diesem Fall ist dies der Indikator 1, die Massenbilanz - ausschlaggebend für die Auf- oder Abrundung des Ergebnisses ist. Wenn der Wert des Leitindikators höher ist als das arithmetische Mittel der beiden Indikatoren wird aufgerundet und wenn er niedriger ist, abgerundet.

- Hauptkriterium *Bauausführung*

Aus den Bewertungspunkten der drei Teilkriterien 1-4-1 *Baugrundverhältnisse*, 1-4-2 *Massendisposition* und 1-4-3 *Bauzeit und Bauabwicklung* wird das arithmetische Mittel berechnet. Das von ETW definierte Leitkriterium – in diesem Fall ist dies das Teilkriterium 1-4-1 *Baugrundverhältnisse* - entscheidet über eine Auf- bzw. Abrundung des arithmetischen Mittels.

5 Einführung in die Gewichtung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 18 bis 23 der beiliegenden Präsentation.

Durch die Gewichtung können die VertreterInnen in den Foren ihre Werthaltungen zu den Hauptkriterien einbringen. Die Gewichtung selbst erfolgt mithilfe des sogenannten Reglermodells. Das Reglermodell funktioniert nach dem Prinzip des Lautstärkereglers, wobei die Stufen von 1 bis 9 reichen (1 – unwichtig; 5 – neutral; 9 – extrem wichtig). Das Reglermodell

mit fünf Stufen wurde schon oft angewendet und hat sich bewährt. Die Ausweitung auf nunmehr neun Stufen soll eine noch differenziertere Gewichtung ermöglichen.

Um die Vorgangsweise bei der Gewichtung zu veranschaulichen, folgt ein fiktives Beispiel:

Ein Fachbereich besteht in diesem fiktiven Beispiel aus 7 Hauptkriterien. Die Hauptkriterien werden mithilfe des Reglermodells durch Ankreuzen gewichtet; alle Gewichtungsstufen innerhalb des Fachbereichs werden addiert (Summe=36). Erfolgt keine Gewichtung, bleibt der Regler in der Ausgangsstellung (=5).

- Die prozentuelle Gewichtung jedes einzelnen Hauptkriteriums ergibt sich aus dem Quotienten der jeweiligen Gewichtungsstufe des Hauptkriteriums und der Summe aller Gewichtungsstufen. Im Falle des Hauptkriteriums # 1 sieht die Berechnung wie folgt aus:

$$9/36=0,25 (=25\%)$$

- Anschließend wird das Ergebnis mit dem Zielerfüllungsgrad aus der Bewertung des Hauptkriteriums # 1 multipliziert:

$$0,25 \times 5 = 1,250$$

- Diese Gewichtung verändert die Punkteanzahl der Hauptkriterien zum Teil maßgeblich. Bei einer gleichen Gewichtung würde das Hauptkriterium #1 nur auf 0,714 Punkte kommen (*weitere Berechnung siehe Folien 21 und 22*).

Die ausgefüllten Gewichtungsbögen bleiben unter Verschluss, bis die fachliche Beurteilung der einzelnen Varianten durch den Streckenplaner bzw. die Bewertungen der Kriterien vorliegen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Gewichtungsvorschläge keinen Einfluss auf die fachliche Beurteilung haben.

Diskussion

- Wenn jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer gewichtet hat, was passiert dann mit den Ergebnissen?
 - Die Gewichtungsbögen werden im März ausgeteilt und müssen bis zu einer festgelegten Frist ausgefüllt werden. Die ausgefüllten Gewichtungsbögen werden von einer neutralen Stelle solange verwahrt, bis die fachliche Beurteilung der einzelnen Varianten durch den Streckenplaner bzw. die Bewertung der Kriterien vorliegen.
 - Insgesamt werden am Ende ca. 80 - 100 Einzelgewichtungen vorliegen. Bei der Auswertung sollen die unterschiedlichen Werthaltungen der Gemeinden, aber auch unterschiedlicher Gruppen - wie z.B. Bürgermeister oder InteressensvertreterInnen - sichtbar bleiben. Wenn z.B. eine Gewichtung extreme Positionen aufweist, kann ihre Wirkung auf die Variantenbewertung auch im Einzelnen geprüft werden. Die Werthaltungen einzelner Gruppen sollen zum Tragen kommen und so kann man sich an die beste Variante herantasten.

Die verschiedenen Ergebnisse aus der Gruppenbildung werden in den Foren präsentiert.

6 Weiteres Vorgehen und Termine

Siehe Folien 25 bis 28 der beiliegenden Präsentation.

Medieninformation (Torsten Gruber)

Für Ende Februar/Anfang März plant die Projektleitung eine Medieninformation, deren Hauptinhalte vorgestellt werden und Zustimmung finden. Die Presseausendung wird parallel zum Versand an die Medien auch den Mitgliedern des Forums zur Verfügung gestellt.

Diskussion:

- Der Fragenkatalog von Herrn Reisinger erging an das ganze Forum, die Beantwortung erging allerdings nur an Herrn Reisinger. Er bemängelt, dass es keine konkreten Antworten gegeben habe.
 - Die Projektleitung erklärt, dass es aufgrund der ausführlichen Anfragen von Herrn Dudek, Herrn Reisinger und Herrn Niebler ein Vorgespräch gab. Die schriftliche Beantwortung wird auch an die übrigen GF-TeilnehmerInnen zur Information weiter geleitet. Die Projektleitung erläutert den Auftrag des Gremiums, der darin besteht, Varianten für die Trasse des Brenner-Nordzulaufs zu finden. Es ist nicht Aufgabe des Gremiums darüber zu entscheiden, ob der Trassenausbau kommt. Weiters hat das Gremium keinen Auftrag für eine Streckenplanung im gesamten Korridor 5, weshalb die TeilnehmerInnen gebeten werden, sich auf den gemeinsamen Planungsraum zu konzentrieren, für den es eine Trasse zu finden gilt, die für schnelle Züge (bis 230 km/h) sowie für Güterzüge tauglich ist.
 - Die Projektleitung bittet um Verständnis, dass sie nicht über alles Auskunft erteilen kann; z.B. warum die Streckenabschnitte in Finnland nicht viergleisig sind oder in welchen Abschnitten im Norden in Deutschland eine viergleisige Trasse benötigt werden wird. Die Projektleitung kann außerdem die Frage nach der Anzahl der Korridorzüge nicht erschöpfend beantworten, da die DB Netz AG aufgrund des Betriebsgeheimnisses darüber keine Auskunft geben darf. Deshalb werden die Fragesteller gebeten, solche Anfragen direkt an die Betreiber zu richten.
- Werden die Fragen und Antworten, welche bereits in der ausgeteilten Mappe angelegt sind, vervollständigt sind und diese dann auch öffentlich zugänglich?
 - Die wesentlichen Fragen aus den Gremien und die Antworten darauf werden auf der Internetseite <http://www.brennernordzulauf.eu/> veröffentlicht werden.
- Woher stammt die Zahl der 400 Züge/Tag in der Vorlage aus der Mappe?
 - Das ist eine Vorgabe für die Bemessung dieser Strecke. Die Strecke soll auf ein Betriebsprogramm ausgerichtet werden, das in 24-Stunden den Verkehr von 400 Zügen sicherstellen soll. Das Betriebsprogramm legt fest, wie viele

Güterzüge sowie Nah- und Fernverkehrszüge auf dieser Strecke fahren werden und was davon am Tag und in der Nacht fährt. Außerdem wird im Betriebsprogramm festgelegt, welcher Verkehr über die Bestandsstrecke und welcher über die Neubaustrecke abgewickelt werden wird. Das Betriebsprogramm wird in den Foren präsentiert.

- Im o.a. Vorgespräch wurde auch eine Unterlage über Mischverkehr auf der Unterinntalstrecke und auf der Strecke Augsburg – München übergeben. Nähere Informationen zum Thema Mischverkehr werden auch bei der Exkursion nach Jenbach/Stans am 16. Februar 2016 erläutert.
- Herr Niebler berichtet, dass die Inntal Gemeinschaft e.V. am 20.01.2016 eine Anfrage hinsichtlich der Einbindung bei der Entscheidungsfindung an den zuständigen Bundesminister für Verkehr, Alexander Dobrindt, stellte. Er wird das Gremium von der Antwort in Kenntnis setzen.
- Wann gibt es die Ergebnisse zur Machbarkeitsuntersuchung Lärm für die Bestandsstrecke?
 - Das Informations- und Kommunikationskonzept dazu befindet sich derzeit noch zur Abstimmung beim BMVI und beim ressortzuständigen Minister. Dieses Konzept sollte in den kommenden Wochen an die Gemeinden ergehen.
- Wann bekommt die Gemeinde den Entwurf der Machbarkeitsuntersuchung Lärm präsentiert?
 - Der Entwurf soll den Gemeinden jedenfalls vorgestellt und mit ihnen diskutiert werden. Die Projektleitung geht davon aus, dass die Information dazu im Februar erfolgt. Wenn der Minister selbst dabei ist, kann es auch später werden. Die Entscheidung über das wann und wie liegt aber beim Ministerium.
- Gehen aus den Ergebnissen dieser Studie zusätzliche Schallschutzmaßnahmen hervor?
 - Die Studie weist zusätzliche Schallschutzwände und andere Maßnahmen direkt an der Strecke aus. Betrachtet wurden die Strecken München-Rosenheim und Rosenheim- Kiefersfelden.
- Wer legt die Zahl der Trassenvarianten fest?
 - Die Zahl der Trassenvarianten hängt vom Streckenplaner ab. Natürlich besteht auch für die Gemeindeforen die Möglichkeit, Trassenvarianten einzubringen. Es gibt aber keine vorgegebene Obergrenze für die Zahl an Trassenvarianten.

Exkursion Unterinntaltrasse am 16.02. 2016 (Martin Pellizzari)

Programm:

- Besichtigung der Verknüpfungsstelle Stans:
- Besichtigung eines Rettungsschachtes
- Auswirkungen der Verlegung der Bestandsstrecke auf die Gemeinde Stans und die Haltestelle Stans
- Ökologische Ausgleichsflächen

Anschließend besteht die Möglichkeit, in einem Lokal das Thema Mischverkehr noch näher zu erörtern und zu diskutieren. Detailliertes Programm und Einladung folgen nach der Anmeldung.

Termine

- Exkursion am 16.02. 2016, 14 bis ca.17 Uhr, Treffpunkt Bahnhof Jenbach; Anmeldung bis 10.02. an projektinformation@oebb.at
- 4. Gemeindeforum, 14.03. 2016, 15:30 Uhr, Rathaus Raubling

7 Abschluss

Peter Hofer bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Zusammenarbeit, die gerade an der Genese des Kriterienkataloges ersichtlich wird. Er verabschiedet die TeilnehmerInnen und dankt ihnen für ihr Kommen und die Bereitschaft, sich auch weiterhin konstruktiv im Trassenauswahlverfahren einzubringen.

Zusammengestellt am 26.01. 2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 25.01. 2016
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog (Version 11, Stand 28.1.2016) bestehend aus dem Kriterienkatalog mit den vereinbarten Indikatoren und dem Kriterienkatalog mit den Hinweisen für den Streckenplaner
- Protokoll GF_N1_02_BNZ_20151125_Protokoll_final_ergänzt






GEMEINDEFORUM NORD1
25.1.2016, GEMEINDE BRANNENBURG



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

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



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM





Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

 GEMEINDEFORUM NORD1 – 3. SITZUNG 25.1.2016
 ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  2

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung**
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ **Allgemeine Informationen**
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Allgemeine Informationen

Streckenplanung

- ❖ Auftrag erteilt an Arbeitsgemeinschaft

ILF / Schüßler-Plan / Baader Konzept

- ❖ Kontaktaufnahme mit Gemeinden im Rahmen der Grundlagenerhebung durch die Streckenplanung im Frühjahr 2016

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ **Kriterienkatalog – aktueller Stand**
 - **Neues Teilkriterium „Trinkwasser“**
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

Kriterienkatalog – aktueller Stand

Neues Teilkriterium „Trinkwasser“ (#2-5-2)

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
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 mögliche Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und mögliche Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Mögliche Ersatzwasserversorgungen
	2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen

Kriterienkatalog – aktueller Stand

Überblick Indikatoren und weitere Hinweise



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

Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

❖ Fiktives Bewertungsbeispiel zum Hauptkriterium „Bauausführung“

Hauptkriterium	Teilkriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse
	Massendisposition
	Bauzeit und Bauabwicklung
	

GEMEINDEFORUM NORD1 – 3. SITZUNG 25.1.2016
ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 9

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

Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

- SEHR GUT** 5 entspricht vollständig / am besten den Zielen des Kriteriums
- GUT** 4 entspricht in hohem Maße den Zielen des Kriteriums, kleinere Nachteile
- DURCHSCHNITT** 3 entspricht in wesentlichen Punkten den Zielen des Kriteriums, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
- MÄSSIG** 2 wesentliche Zielen des Kriteriums nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
- SCHLECHT** 1 wesentliche Zielen des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; schwerwiegende Nachteile; bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
- ! **MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT** in Frage gestellt

GEMEINDEFORUM NORD1 – 3. SITZUNG 25.1.2016
ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 10

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE

ÖBB
INFRA

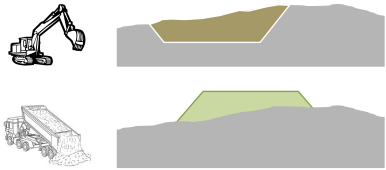
Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“


❖ Teilkriterium > Indikatoren

Teilkriterium
Massendisposition

Indikator 1
Massenbilanz



Indikator 2
Transporterfordernisse und Logistik



■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

11

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE

ÖBB
INFRA

Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 1: Massenbilanz

Variante 1

+ 0,5 Mio. m³

- 1,4 Mio. m³

- 0,9 Mio. m³

3

Variante 2

+ 0,4 Mio. m³

- 0,8 Mio. m³

- 0,4 Mio. m³

5

Variante 3

+ 0,2 Mio. m³

- 1,9 Mio. m³

- 1,7 Mio. m³

1

■ GEMEINDEFORUM NORD1 – 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

12

Anwendungsbeispiel**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. m ³	0,28 Mio. m ³	0,85 Mio. m ³
Hochrangige Verkehrsträger	+/+	o/-	o/+
	5	4	2

Anwendungsbeispiel**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

Anwendungsbeispiel

Hauptkriterium „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	4	3

❖ Regel zur „Wertsynthese“ vom Teil- zum Hauptkriterium:

1. Arithmetisches Mittel aller drei Teilkriterien
2. Auf- oder Abrundung durch *Leitkriterium („Baugrundverhältnisse“)

Anwendungsbeispiel

Fachbereich Verkehr und Technik

❖ Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

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

Zusammenfassung Kriterienkatalog und Indikatoren

Version 14.1.2016 (V10)

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung


- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ **Einführung in die Gewichtung**
- ❖ Weiteres Vorgehen und Termine

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


Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

Hauptkriterium XY



unwichtig




Extrem wichtig

5

X

7








■ GEMEINDEFORUM NORD1 - 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  19


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

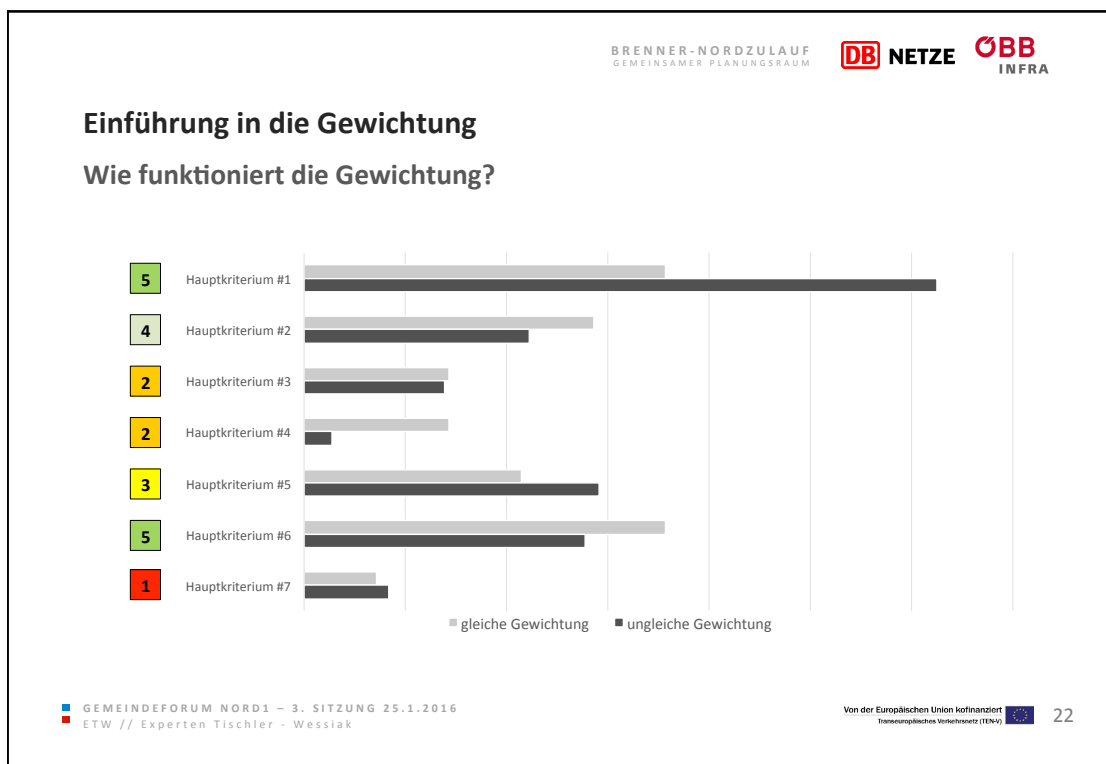
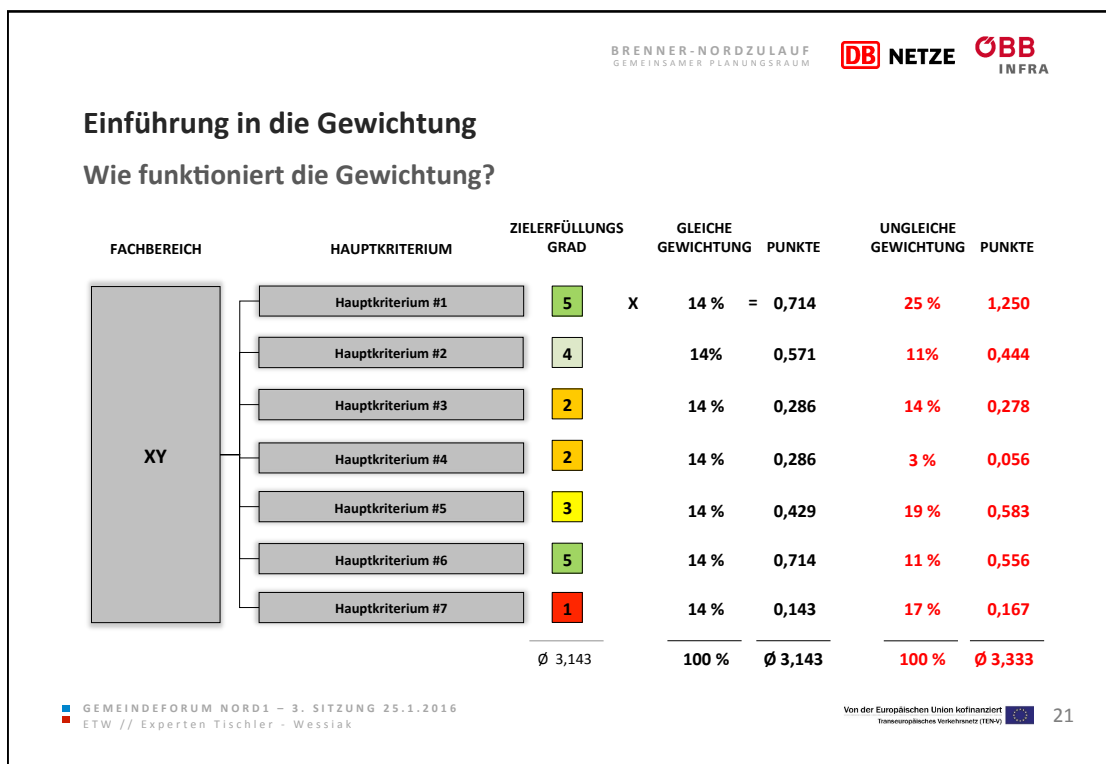
Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	GEWICHTUNG		
XY	Hauptkriterium #1	unwichtig  Extrem wichtig	9	25 %
	Hauptkriterium #2	unwichtig  Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #3	unwichtig  Extrem wichtig	5	14 %
	Hauptkriterium #4	unwichtig  Extrem wichtig	1	3 %
	Hauptkriterium #5	unwichtig  Extrem wichtig	7	19 %
	Hauptkriterium #6	unwichtig  Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #7	unwichtig  Extrem wichtig	6	17 %
			36	100 %

■ GEMEINDEFORUM NORD1 - 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeneuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  20



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Einführung in die Gewichtung

Wer gewichtet?

**VERKEHR
+
TECHNIK**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2
- Hauptkriterium #...

- Jede/r VertreterIn in den Gremien
 - Gemeindeforen
 - Regionalforum
- DB / ÖBB

**RAUM
+
UMWELT**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2
- Hauptkriterium #...

**KOSTEN
+
RISIKEN**

- Hauptkriterium #1
- Hauptkriterium #2

Keine Gewichtung !

■ GEMEINDEFORUM NORD1 - 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 23

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Einführung in die Gewichtung

Wann wird gewichtet?

Ausgabe der Gewichtungsbögen im Rahmen der
4. Forenrunde (März 2016)

■ GEMEINDEFORUM NORD1 - 3. SITZUNG 25.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 24

Gemeindeforum

Tagesordnung 3. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
- ❖ Allgemeine Informationen
- ❖ Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
- ❖ Einführung in die Gewichtung
- ❖ **Weiteres Vorgehen und Termine**

Weiteres Vorgehen und Termine

Für Ende Februar/ Anfang März ist geplant die Medien über den aktuellen Stand im Trassenauswahlverfahren zu informieren. Hauptaussagen werden sein:

- *Es wird seit Herbst 2015 intensiv gemeinsam in den Foren an der Trassenauswahl gearbeitet*
- *Eine Trassenempfehlung liefert die Entscheidungsgrundlage für die Politik, damit entsprechend politisch die Weichenstellungen für den weiteren Fortgang des Projektes getroffen werden können.*
- *Derzeit wird der Kriterienkatalog erstellt. In diesem werden die Anregungen und Wünsche der Gemeinden und der Region ebenso abgebildet wie die Anforderungen der Bahnen. Dies erfolgt in konstruktiver Atmosphäre.*
- *Protokolle der Sitzungen sind im Internet einsehbar (www.brennernordzulauf.eu)*
- *Der Streckenplaner hat die Arbeit aufgenommen und erhebt zur Zeit Grundlagen in der Region*

Weiteres Vorgehen und Termine

- ❖ Exkursion Unterinntaltrasse 1. Abschnitt (Tirol)
 - Termin / Uhrzeit: **16.2.2016**, Treffpunkt 14:00 Uhr Bahnhof Jenbach
 - Anmeldung: **10.2.2016** an projektinformation@oebb.at
- ❖ Überlegungen zur Gewichtung der Hauptkriterien auf Grundlage des finalen Kriterienkataloges (Versand voraussichtlich Mitte Februar 2016)
- ❖ Verständnisfragen an Moderationsadresse moderation@brennernordzulauf.eu

4. Forenrunde

- ❖ Termin: **14. März 2016, 15:30 Uhr**
- ❖ Ort: **Gemeinde Raubling**
- ❖ Themenschwerpunkte:
 - Erläuterung zum Umgang mit Gewichtungen („Sensitivitätsanalyse“)
 - Entwurf Betriebsprogramm
 - Weiteres Vorgehen



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 