

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>3. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2</b>
Datum und Uhrzeit:	20.02. 2016, 18:00 – 20:00 Uhr
Ort:	Samerberg, Feuerwehrhaus Törwang
Teilnehmer (ohne Titel)	Martin Schmid (2. Bürgermeister, Gemeinde Neubeuern) Fritz Georg (Vertreter der Landwirtschaft, Gemeinde Neubeuern) Andreas Schober (2. Bürgermeister, Gemeinde Raubling) Klaus Artmann (GR, Gemeinde Raubling) Brunhilde Rothdauscher (GR, Gemeinde Raubling, Vertreterin Naturschutz) Georg Huber (Bürgermeister Gemeinde Samerberg), zeitweise Karl Leistner (GR, Gemeinde Samerberg) Bettina Lang (GR, Gemeinde Samerberg) Torsten Gruber (DB Netz AG) Mario Heinrich (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB AG) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Ulrich Müller (wikopreventk) Marina Unterberger (wikopreventk) Gerhard Kippes (LRA Rosenheim), als Beobachter Dieter Mini (Gemeinde Raubling), als Beobachter/Zuhörer

---

#### 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

Georg Huber, Bürgermeister der Gemeinde Samerberg sowie Torsten Gruber, Projektleitung DB-ÖBB, begrüßen die Mitglieder des Gemeindeforums Nord 2 zur dritten Sitzung, und der Moderator Ulrich Müller 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 zugesandt.

## 2 Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung (Ulrich Müller)

Aus diesem Gremium sind keine Rückmeldungen zum Protokoll eingegangen.

## 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)

Die Rückmeldungen zu den Indikatoren wurden geprüft und teilweise in den Kriterienkatalog aufgenommen, andere detaillierte Angaben wurden in einer Kopie des Kriterienkatalogs (ohne Indikatoren) als Hinweise für den Streckenplaner zur Trassenentwicklung und -beurteilung vermerkt (siehe auch beiliegenden Ausdruck Kriterienkatalog mit den Hinweisen).

Die Rückmeldungen der Gemeinde Samerberg wurden in einem eigenen achtzehnteiligen Dokument mit dem Titel „Kriterienkatalog Datum 21.12.2015“ übermittelt. Wegen des Tiefgangs und Umfangs war es nicht möglich, alle Punkte in das zusätzliche Tabellenblatt „Hinweise für den Streckenplaner“ zu übernehmen. Es wurde daher von ETW im Dokument jede Rückmeldung mit unterschiedlichen Farben eingerahmt und dadurch zum Ausdruck gebracht, ob die jeweilige Rückmeldung im Kriterienkatalog berücksichtigt, nicht berücksichtigt oder als Hinweis für den Streckenplaner zu werten ist. Das diesbezüglich von ETW ergänzte Dokument mit Stand 20.1.2016 wurde vor Beginn der Sitzung den VertreterInnen der Gemeinde Samerberg übergeben und erläutert.

*(Ergänzung: Es liegt diesem Protokoll jetzt als Anlage auch bei).*

### 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:

- Fallen Leitungen wie z.B. die TAL-Leitung oder die Gashochdruckleitung der bayernets GmbH unter betriebliche Erschwernisse?
  - Diese sind sowohl unter *Teilkriterium 1-1-2 Anpassungen anderer technischer Infrastrukturen* als auch beim *Hauptkriterium 1-3* berücksichtigt.
- Warum wurde die Abstandsregelung von 250 m für Siedlungsgebiete, die sich aus der bayerischen 10-H-Regelung beim Bau von Windrädern ableitet, nicht aufgenommen? Die VertreterInnen der Gemeinde Raubling fordern eine Gleichbehandlung bei den unterschiedlichen Belastungen.
  - Im Zuge der Diskussion stellt sich heraus, dass es bei der Übermittlung dieser Rückmeldung eine Lücke gegeben hat. Die Abstandsforderung ist eine Anforderung an die Planung. Als Indikator eignet sich die Abstandsforderung nicht, weil sie in bestimmten Abschnitten des Inntals so gar nicht angewendet werden könnte.
  - Die Abstandsforderung wird noch in die Hinweise für den Streckenplaner aufgenommen. Der im Schreiben der Gemeinde Raubling geforderte Automatismus, demzufolge bei einem Unterschreiten des 250m-Abstandes zu Siedlungsgebieten automatisch ein Tunnel vorzusehen ist, kann jedoch nicht als Grundlage für den Streckenplaner aufgenommen werden.
- Warum ist überhaupt eine solche Tabelle mit den Hinweisen notwendig, wenn der Streckenplaner ohnehin alle Unterlagen erhält?
  - Eine Tabelle mit einer Zusammenfassung sorgt für Übersichtlichkeit. Es soll damit auch sichergestellt werden, dass die in den Stellungnahmen enthaltenen Punkte im weiteren Verlauf Berücksichtigung finden.
- Werden die Straßenüberfahrten den Ansprüchen von Lastfahrzeugen mit 40 Tonnen Stand halten? Werden die Unterführungen eine Mindesthöhe von 4,00 m sowie eine Mindestbreite von 3,50 m aufweisen?
  - Die Anforderungen an zu bauende Umfahrungen, Überfahrten und Unterführungen werden an den Streckenplaner weitergeleitet. Prinzipiell soll

die Bewirtschaftbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen erhalten bleiben. Im Zuge dessen kann auch ein Grundaustausch stattfinden. Natürlich soll auch die Erschließung landwirtschaftlicher (Rest-) Flächen weiterhin möglich sein.

- Die Informationen werden an den Streckenplaner weitergeleitet.
- Inwiefern wird berücksichtigt, wenn ein landwirtschaftlicher Betrieb durch den Verlust von Pachtflächen nicht mehr wirtschaftlich geführt werden kann?
  - Im Teilkriterium 2-7-2 „Land- und Forstwirtschaft“ wird die Bewirtschaftbarkeit beurteilt. Das Teilkriterium 2-9-2 *Sachgüter* erfasst auch diese Fragestellung und bezieht sich u.a. auf eine eventuelle wirtschaftliche Beeinträchtigung eines landwirtschaftlichen Betriebs und eine eventuelle Entschädigung. In der Erhebung der Grundlagendaten bei den Gemeinden soll auf diese Frage auch eingegangen werden.
- Wann wird festgelegt, wo sich die Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ befinden wird?
  - Diese Verknüpfungsstelle wird erst in der nächsten Phase der Planung festgelegt. Die Korridorstudie im erweiterten Planungsraum befasst sich mit den möglichen Standorten, welche für den Bau einer Verknüpfungsstelle in Frage kommen werden. Wenn eine Verknüpfungsstelle etwa auf dem Gebiet der Gemeinde Raubling oder auch südlich von Raubling geplant werden wird, dann ist sie Teil des gemeinsamen Planungsraums. So kann es möglich sein, dass Gemeinden, die jetzt in den Gemeindeforen vertreten sind, dann gar nicht mehr betroffen sind, weil die Trasse sie nicht mehr berührt. So ist z.B. in Ebbs, Erl und Niederndorf der Grad der Betroffenheit (bzw. ob diese Gemeinden überhaupt von einer eventuellen Trasse betroffen sein werden) jetzt noch nicht bekannt. Aus diesem Grund wurde in die Geschäftsordnung aufgenommen, dass eine Gemeinde aus dem Prozess aussteigen kann, wenn keine Betroffenheit mehr vorliegt. Zum jetzigen Zeitpunkt kann aber nicht gesagt werden, welche Gemeinden nicht betroffen sein werden. Prinzipiell aber gilt: Der Standort der Verknüpfungsstelle wirkt sich wesentlich auf die Trassenführung aus, und es gibt im gemeinsamen sowie im erweiterten Planungsraum nicht allzu viele Flächen, wo genügend Platz vorhanden ist, um eine solche zu bauen. Der Streckenplaner kann mit der konkreten Planung im gemeinsamen Planungsraum aber erst beginnen, wenn die Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ aus der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum lagemäßig festliegt. Die Ergebnisse der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum werden voraussichtlich im Herbst 2016 erwartet. Wie rasch der Streckenplaner dann die Trassenkorridore im gemeinsamen Planungsraum plant, kann erst nach der „vertieften“ Erhebung der Grundlagendaten abgeschätzt werden.
- Besteht die Möglichkeit, dass die DB den Streckenplaner beispielsweise damit beauftragt, die Verknüpfungsstelle so zu legen, dass die weitere Trassenführung über Mühldorf erfolgen soll?
  - Der Streckenplaner hat in der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum alle drei Äste (Richtung München, Mühldorf, Freilassing) auf deren Machbarkeit zu

überprüfen und dafür mögliche Lagen der Verknüpfungsstelle zu untersuchen. Wo die Trasse dann letztendlich geführt werden soll, ist eine politische Entscheidung. Die DB wünscht sich eine möglichst für alle drei Äste kompatible Verknüpfungsstelle.

- Wo können die Mitglieder des Gemeindeforums die Vorgaben für den Streckenplaner nachlesen?
  - Die Vorgaben für den Streckenplaner wurden in der 2. Sitzung des Regionalen Projektbeirates am 17.11.2015 vorgestellt und diskutiert. Auf der Internetseite: <http://www.brennernordzulauf.eu/> befindet sich im Archiv das Protokoll zu dieser Sitzung des Regionalen Projektbeirats.
- Wenn eine Grundeigentümerin/ein Grundeigentümer dem Verkauf nicht zustimmt, inwieweit ist dann die Umsetzung gefährdet?
  - Wenn ein benötigter Grund nicht angekauft werden kann, dann stellt dies ein erhebliches Genehmigungsrisiko dar. Enteignungsverfahren nehmen sehr viel Zeit in Anspruch und sollen, soweit es geht, vermieden werden.

**Das Gemeindeforum Nord 2 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

- Haben alle Foren denselben Kriterienkatalog?
  - Ja, und die jeweiligen Rückmeldungen wurden von der Projektleitung aufeinander abgestimmt und zum großen Teil in den vorliegenden Kriterienkatalog oder in die Hinweis-Tabelle aufgenommen.
- Was geschieht mit den abgegebenen Gewichtungen?
  - Die Gewichtungsbögen bleiben unter Verschluss bis die fachliche Beurteilung der einzelnen Varianten durch den Streckenplaner bzw. die Bewertungen der Kriterien vorliegen. Der Streckenplaner soll unbeeinflusst die Planung und die fachliche Beurteilung durchführen können.
- Wer wird die Gewichtungsbögen ausfüllen und wie viele Menschen werden insgesamt an der Gewichtung teilnehmen?
  - Alle Mitglieder der Foren (ca. 80 Personen) sowie die DB und die ÖBB werden die Gewichtung vornehmen. Die Gewichtungen werden voraussichtlich erst in zwei Jahren herangezogen, wenn die engere Auswahl der Trassenvarianten vorliegt. Die Überprüfung der Varianten mit unterschiedlichen Gewichtungen gibt dann Auskunft darüber, ob eine Trassenempfehlung stabil ist.

## 6 Weiteres Vorgehen und Termine

*Siehe Folien 24 bis 27 der beiliegenden Präsentation.*

### Medieninformation (Torsten Gruber)

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

### Diskussion:

- Darf die Adresse der Internetseite <http://www.brennernordzulauf.eu/> zu Informationszwecken weitergegeben werden?

- Ja, auf jeden Fall! Die Projektleitung bittet sogar um eine Weitergabe an Interessierte um einen möglichst breiten Kreis zu erreichen.
- Warum wurden drei Büros mit der Streckenplanung beauftragt und wo kann man sich über die Bietergemeinschaft informieren, die den Zuschlag erhalten hat?
  - Am besten informiert man sich auf den jeweiligen Internetseiten der Firmen ILF, Schüssler-Plan und Baader Konzept. Es haben sich Bietergemeinschaften beworben bzw. es wurde eine Bietergemeinschaft beauftragt, weil das Projekt für eine Firma alleine wohl zu umfangreich wäre und zu viele Fachbereiche abzudecken wären. Die ausgewählte Bietergemeinschaft konnte sich aufgrund der Qualität und des Preises bei einem zweistufigen Wettbewerb durchsetzen.
- Das Gemeindeforum bittet darum, bei der Presseaussendung explizit hervorzuheben, dass die Foren NICHT die Trassen festlegen sondern nur am Trassenauswahlverfahren mitwirken.

### Exkursion nach Jenbach/Stans am 16.02. 2016 (Peter Hofer)

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](mailto:projektinformation@oebb.at)
- 4. Gemeindeforum, 14.03. 2016, 18:30 Uhr, Raubling

## 7 Abschluss

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

---

Zusammengestellt am 22.01. 2016

*Marina Unterberger*

### Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 20.01. 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“
- Dokument der Gemeinde Samerberg „Kriterienkatalog Datum 21.12.2015“ mit dem mit Stand 20.1.2016 eingetragenen Status der Berücksichtigung







**GEMEINDEFORUM NORD2**  
20.1.2016, GEMEINDE SAMERBERG



**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM


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






## 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 NORD2 – 3. SITZUNG 20.1.2016  
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 <b>Trinkwasser</b>	<b>Minimierung der möglichen Auswirkungen</b>	- 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** **ÖBB 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 NORD2 – 3. SITZUNG 20.1.2016  
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

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

BRENNER-NORDZULAUF  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB NETZE** **ÖBB 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 NORD2 – 3. SITZUNG 20.1.2016  
■ ETW // Experten Tischler - Wesslak

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

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

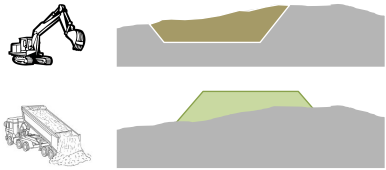
## Anwendungsbeispiel

### Teilkriterium „Massendisposition“


❖ Teilkriterium > Indikatoren

Teilkriterium  
Massendisposition

Indikator 1  
Massenbilanz



Indikator 2  
Transporterfordernisse und Logistik



■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 3. SITZUNG 20.1.2016  
■ 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. m<sup>3</sup>

- 1,4 Mio. m<sup>3</sup>

---

**- 0,9 Mio. m<sup>3</sup>**

3

**Variante 2**

+ 0,4 Mio. m<sup>3</sup>

- 0,8 Mio. m<sup>3</sup>

---

**- 0,4 Mio. m<sup>3</sup>**

5

**Variante 3**

+ 0,2 Mio. m<sup>3</sup>

- 1,9 Mio. m<sup>3</sup>

---

**- 1,7 Mio. m<sup>3</sup>**

1

■ GEMEINDEFORUM NORD2 – 3. SITZUNG 20.1.2016  
■ 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 <sup>3</sup>	- 0,4 Mio. m <sup>3</sup>	- 1,7 Mio. m <sup>3</sup>
Wiederverwertung	60%	30%	50%
Restmassen	0,36 Mio. m <sup>3</sup>	0,28 Mio. m <sup>3</sup>	0,85 Mio. m <sup>3</sup>
Hochrangige Verkehrsträger	+/+	o/-	o/+
	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

## Anwendungsbeispiel

### Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

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

❖ 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
<b>Bauausführung</b>	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
<b>Verkehr Und Technik</b>	Eisenbahntechnik - Infrastruktur	3	4	1
	Betriebsführung	2	4	4
	Außergewöhnliche Betriebszustände	5	1	2
	<b>Bauausführung</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

## 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

■ GEMEINDEFORUM NORD2 - 3. SITZUNG 20.1.2016

■ 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?

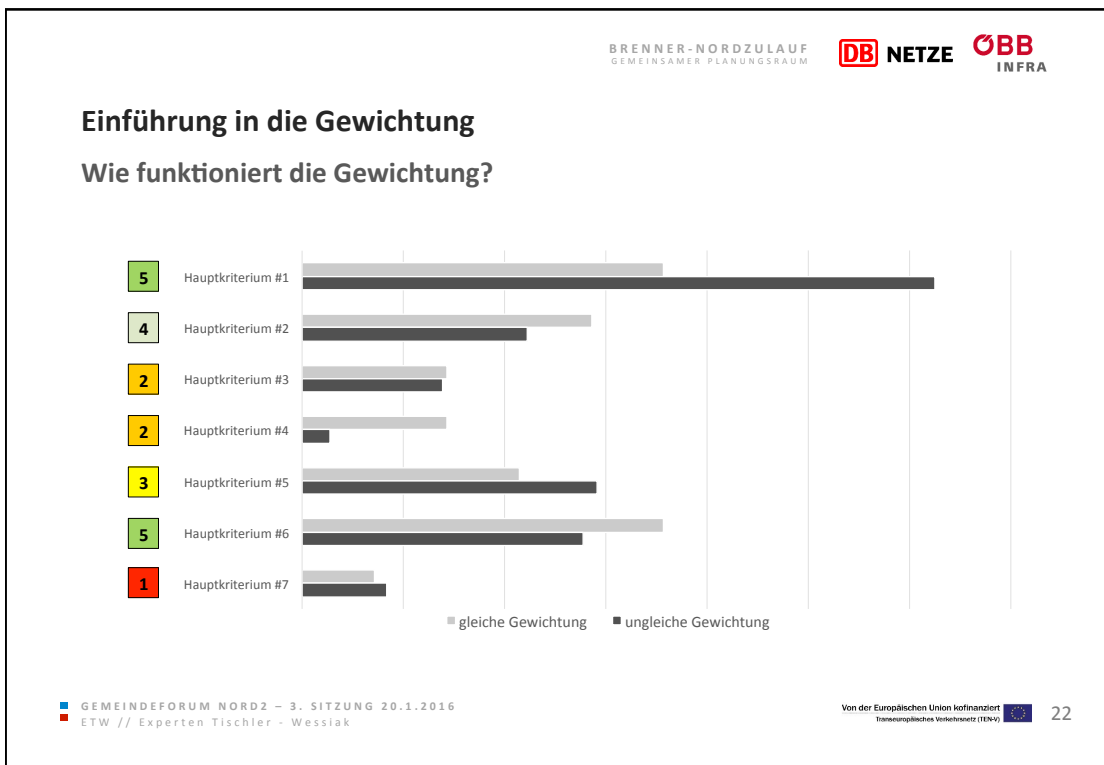
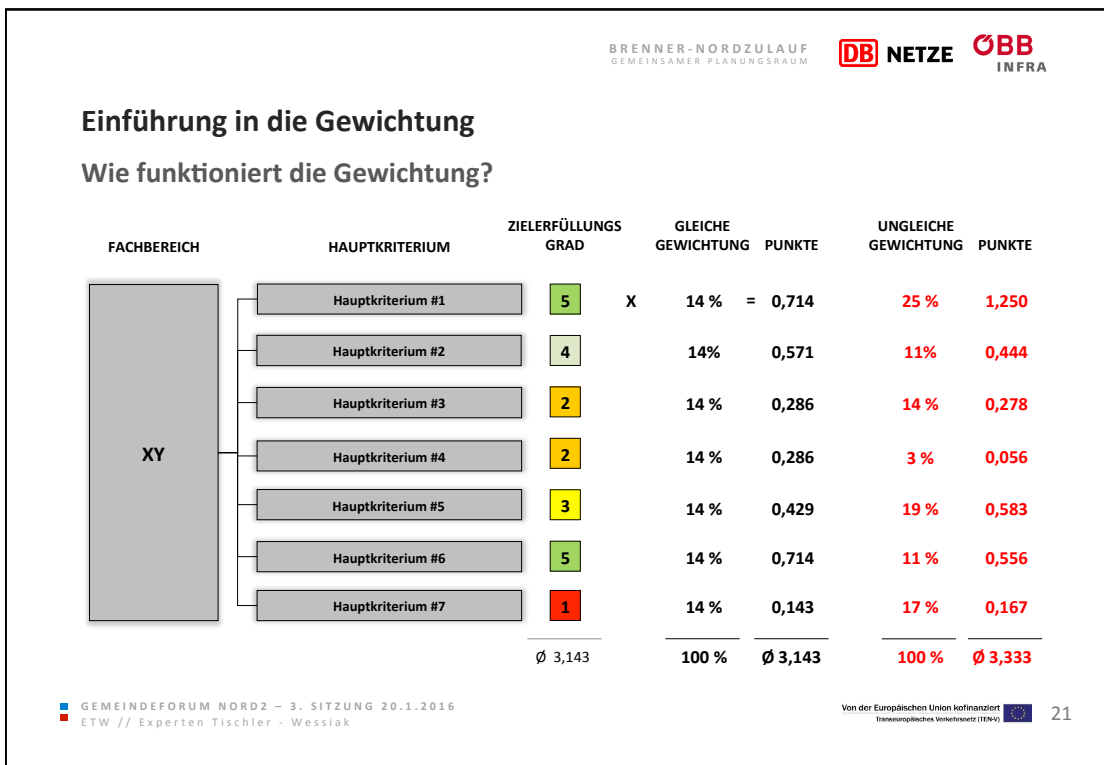
FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	GEWICHTUNG		
XY	Hauptkriterium #1	unwichtig  Extrem wichtig	9	25 %
	Hauptkriterium #2	unwichtig  Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #3	unwichtig  Extrem wichtig	5	14 %
	Hauptkriterium #4	unwichtig  Extrem wichtig	1	3 %
	Hauptkriterium #5	unwichtig  Extrem wichtig	7	19 %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

■ GEMEINDEFORUM NORD2 - 3. SITZUNG 20.1.2016

■ 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 #...

- DB / ÖBB

KOSTEN  
+  
RISIKEN

}

Hauptkriterium #1

Hauptkriterium #2

Keine Gewichtung !

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 NORD2 - 3. SITZUNG 20.1.2016  
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

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*
- *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](http://www.brennernordzulauf.eu))*
- *Der Streckenplaner hat die Arbeit aufgenommen und erhebt zur Zeit Grundlagen in der Region*
- *Eine Trassenempfehlung liefert die Entscheidungsgrundlage für die Politik, damit entsprechend politisch die Weichenstellungen für den weiteren Fortgang des Projektes getroffen werden können.*

## 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](mailto:projektinformation@oebb.at)
- ❖ Überlegungen zur Gewichtung der Hauptkriterien auf Grundlage des finalen Kriterienkataloges (Versand voraussichtlich Mitte Februar 2016)
- ❖ Verständnisfragen an Moderationsadresse [moderation@brennernordzulauf.eu](mailto:moderation@brennernordzulauf.eu)

## 4. Forenrunde

- ❖ Termin: **14. März 2016, 18:30 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) 