

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	2. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	18.12.2017, 18:30-21:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal der Gemeinde Prutting
Teilnehmer	Hans Hofer, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach
(ohne Titel)	Josef Riedl, Landwirtschaft, Bad Feilnbach
	Sebastian Obermaier, Bürgerinitiativen/Vereinigungen, Bad Feilnbach
	Christian Kolb, Stellvertreter Landwirtschaft, Bad Feilnbach
	Katharina Angermaier, Wirtschaft, Bad Feilnbach
	Dagmar Levin, Zweite Bürgermeisterin, Kolbermoor
	Dieter Börner, Landwirtschaft, Kolbermoor
	Marina Hunklinger, Wirtschaft, Kolbermoor
	Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin, Rosenheim
	Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim
	Hermann Biehler, BI / Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen), Rosenheim
	Manuel Gotthalseder, DB Netz AG
	Torsten Gruber, DB Netz AG
	Bernd Reiter, DB Netz AG
	Christian Tradler, DB Netz AG
	Franz Lindemair, DB Netz AG
	Eva Böss, Externe Expertin
	Horst Wessiak, Externer Experte

Ralf Eggert, IFOK

Arne Spieker, IFOK

Agenda

1. Begrüßung
 2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
 3. Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog
 4. Vereinbarung der Geschäftsordnung
 5. Weitere Termine /Abschluss
-

Begrüßung

- Ralf Eggert, der von der DB Netz AG beauftragte Moderator der IFOK GmbH, dankt den Teilnehmenden für ihr Kommen. Er spricht der im Gemeindeforum Rosenheim Süd nicht anwesenden gastgebenden Gemeinde Prutting in Abwesenheit für den Empfang im Sitzungssaal der Gemeinde seinen Dank aus.
- Torsten Gruber wünscht den Teilnehmenden eine gute Diskussion. Er stellt den neuen Kollegen Franz Lindemair vor, der die Kommunikation zum Projekt Brenner-Nordzulauf begleiten wird.
- Ralf Eggert erläutert zur Frage der von einigen Teilnehmenden aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd vorgebrachten Terminprobleme: Im Gemeindeforum Rosenheim Nord wurde auf der letzten Sitzung gemeinsam der 12. Dezember als Termin für die zweite Forumssitzung vereinbart. Da beim Gemeindeforum Süd nur der 18. Dezember als möglich rückgemeldet wurde, hat man beide Sitzungen auf diesen Tag verlegt. Man hat sich entschlossen, noch vor Weihnachten eine Sitzung durchzuführen, da man inhaltlich vorankommen möchte und es viel Diskussionsbedarf gibt. Ralf Eggert erläutert, dass die Mitglieder des Gemeindeforums Rosenheim Nord dieser Auffassung zugestimmt haben.
- Ralf Eggert stellt klar, dass Teilnehmende, die aus terminlichen Gründen nicht an der 2. Forenrunde teilnehmen können, in jedem Fall die Möglichkeit eingeräumt bekommen, die vereinbarten Rückmeldungen im Nachgang der Sitzung einzureichen.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird angemerkt, dass das Forum heute sehr dünn besetzt ist, da einige Teilnehmer nicht kommen konnten.

- Ralf Eggert berichtet, dass über die Kritik an der Terminsetzung vor Weihnachten hinaus auch allgemein rückgemeldet wurde, dass der Zeitplan zur Bearbeitung der mit der Teilnahme am Forum verbundenen Aufgaben zu eng gesetzt ist. Er kündigt an, das Thema Taktung der Sitzungen zum Ende der Sitzung anzusprechen.
- Zum Thema Geschäftsordnung erläutert Ralf Eggert, dass die Teilnehmenden erst dann eine aktuelle Fassung zugesandt bekommen, wenn man inhaltlich einen deutlichen Schritt weiter ist. Einige Änderungsvorschläge aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd wurden noch nicht diskutiert. Zur Frage des Versands von Präsentationen erklärt Ralf Eggert, dass Präsentationen nicht im Vorfeld verschickt werden sollten, da zum Verständnis die mündliche Erläuterung wichtig ist. Rückmeldungen zu vorgestellten Inhalten werden deshalb auch nicht sofort eingefordert, sondern können bis zur nächsten Sitzung gegeben werden.
- Zum Thema Bedarfsfrage erläutert Ralf Eggert, dass im Gemeindeforum Rosenheim Süd von Teilnehmenden die Forderung aufgestellt wurde, im Forum auch über die Frage, ob es diese Neubaustrecke überhaupt braucht, („Ob-Frage“), zu diskutieren. Im Gemeindeforum Rosenheim Nord ist hingegen ein ergänzender Passus für die Geschäftsordnung vorgeschlagen worden, dass es ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren fällt, sich mit der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen. Ralf Eggert kündigt an, dass ein separater Termin für interessierte Teilnehmende angeboten wird, an dem über die Frage des Bedarfs diskutiert werden kann. In diesem Rahmen wird auch auf die allgemeinen Fragen eingegangen, die ein Teilnehmer des Gemeindeforums Rosenheim Süd der DB Netz AG zugeleitet hat. Vor diesem Termin wird zudem eine Exkursion ins Unterinntal zu der bereits bestehenden Neubaustrecke der ÖBB angeboten.
- Torsten Gruber erläutert, dass das Programm der Exkursion derzeit noch ausgearbeitet und rechtzeitig vorgestellt wird. Termin für Veranstaltung und Exkursion ist der 8. März. Es wird zudem für die Exkursion ein weiterer Alternativtermin angeboten werden.
- Zum Thema Austausch zwischen den Gemeindeforen Nord/Süd erläutert Ralf Eggert, dass es sehr wichtig ist, dass jedes Gemeindeforum über die Diskussionen und Aktivitäten des anderen informiert ist. Ralf Eggert sagt, dass man daher zu den jeweiligen Tagesordnungspunkten immer über die wesentlichen Diskussionen in beiden Gemeindeforen berichten werde.

Es folgen weitere Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis, die kurz diskutiert werden.

- Ein Forenmitglied merkt an, dass er es nicht als seine Aufgabe betrachtet, den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu bewerten. Die Gemeinde ist aber verpflichtet, auf ihr Gebiet zu schauen und ihre Interessen zu vertreten. Er hat deshalb auch persönlich das Problem der Geschäftsordnung zuzustimmen.

- Ralf Eggert erläutert darauf hin, dass es Zweck des Dialogs ist, die Interessen der Gemeinden einzubringen. Er betont, dass keinerlei Rechte, die die Gemeinden im Genehmigungsverfahren haben, durch die Teilnahme am Dialog eingeschränkt werden. Ziel der Einigung auf eine Geschäftsordnung ist es, die Arbeitsfähigkeit der Gemeindeforen zu gewährleisten.
- Ein Forenmitglied merkt an, dass in der Öffentlichkeit falsche Vorstellungen zum Projekt vorherrschen. Man nehme an, dass endlich Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werde und der Straßenverkehr dadurch abnehme. Außerdem gehen viele davon aus, dass ein neuer ÖPNV-Halt entsteht. Er fordert, dass öffentlich klargestellt wird, dass Belastungen auf die Region zukommen und das Forum dazu dient, diese Belastungen zu minimieren. Dazu braucht es mehr Öffentlichkeitsarbeit!
- Ein Forenmitglied gibt dazu zu bedenken, dass Öffentlichkeitsarbeit allein nicht ausreicht, da nicht alle die Presse lesen. Die Teilnehmenden des Forums haben eine Multiplikatorenfunktion und müssen nach außen erklären, was im Forum passiert und was dort nicht geleistet werden kann.
- Ein Forenmitglied merkt an, dass manches in den Medien aus dem Zusammenhang gerissen wird. Sie schlägt vor, Informationsveranstaltungen für eine breitere Öffentlichkeit anzubieten, bei denen Zwischenstände berichtet werden oder Informationsbeilagen zu Zeitungen (z.B. OVB) zu machen. Sie spricht an, dass ihr oft Fragen gestellt werden, die ohne vertiefte Fachkenntnis nicht beantwortet werden können. Dabei geht es um die Bedarfsfrage, aber auch um weitere Themen.
- Torsten Gruber bietet an, einen Informationsflyer zum Dialogprozess bereitzustellen. Die DB Netz AG wird sich überlegen, solche zusätzlichen Öffentlichkeitsveranstaltungen oder Zeitungsbeilagen zu machen.
- Der Teilnehmerkreis diskutiert das Thema Kommunikation mit den Medien.
 - Es wird problematisiert, dass auf „Rosenheim24“ jeder ohne Prüfung veröffentlichen kann, was veröffentlicht wird, sei aber als „wahr“ wahrgenommen. Es gab bereits eine Rüge vom Presserat hierfür.
 - Es wird gefragt ob nach außen aus dem Forum berichtet werden darf.
- Ralf Eggert erläutert, dass jeder nach außen berichten darf, jedoch nicht übereinander hergezogen werden sollte. Die Präsentationen und Protokolle werden bewusst öffentlich zur Verfügung gestellt. Der Wunsch nach zusätzlichen Kommunikationsmaßnahmen wird geprüft.

- Torsten Gruber und Bernd Reiter ergänzen, dass den Rathäusern Informationspakete mit Flyer und Broschüren zur Verfügung gestellt werden und dass bei Fragen gerne auf das Info-Büro in Rosenheim in der Salinstrasse 1 verwiesen werden kann (Öffnungszeiten: Dienstag und Mittwoch ab 12 Uhr)
- Ein Forenmitglied merkt an, dass ausgerechnet diejenigen Vertreter der Gemeinden fehlen, die sich in den letzten Tagen in den Medien sehr kritisch über den Dialog geäußert haben und insgesamt drei Gemeinden komplett fehlen. In einem Gemeinderat wäre dabei keine Beschlussfähigkeit gegeben.
- Daraufhin erläutert Torsten Gruber, dass das Gemeindeforum nicht beschlussfähig sein muss, weil es ja keine Abstimmungen im Gemeindeforum gibt und der Dialog deshalb auch weitergeht, selbst wenn einzelne Gemeinden komplett aussteigen.
- Ralf Eggert ergänzt, dass man für die nächste Sitzung wieder auf eine stärkere Besetzung hofft.

Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor. Da es dazu von den Forumsmitgliedern keine Änderungswünsche gibt, wird nach dieser Tagesordnung vorgegangen.

Einführung Projekt & Öffentlichkeitsbeteiligung

Ralf Eggert erläutert, dass zum Protokollentwurf der 1. Sitzung nur zwei kleinere Änderungen eingegangen sind:

- Christian Tradler wird ab dem 1.1.2018 Projektleiter der DB Netz AG für den EPR (nicht ab dem 1.1.2017)
- Zum Protokoll der Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord: Die 2. Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Nord wurde auf den 18.12. geschoben (statt dem 12.12.)

Da sonst keine Änderungen zum Protokoll vorgebracht werden, erklärt Ralf Eggert das Protokoll für abgenommen.

Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog

Eva Böss stellt die eingegangenen Rückmeldungen zum Kriterienkatalog und den Umgang damit vor. *Siehe Folien 4-25 in der beigefügten Präsentation (Hinweis: Aus Gründen der Übersicht wird die Diskussion zum Vortrag von Eva Böss am Ende dieses Abschnitts gesammelt dargestellt).*

- Eva Böss erläutert, dass man in der heutigen Sitzung den Kriterienkatalog aufgrund noch ausstehender Rückmeldungen von einigen Mitgliedern nicht abschließen wird können, aber zumindest einen großen Schritt hin zur Finalisierung des Kriterienkatalogs machen möchte. *Folie 5*

- Eva Böss gibt nochmals einen kurzen Überblick über den Kriterienkatalog mit den drei Fachbereichen und den Hauptkriterien und erinnert, dass man hinsichtlich der Teilkriterien um Rückmeldung bezüglich Ergänzungen/Änderungen gebeten hat. *Folien 6 bis 8*
- Sie berichtet, dass die Rückmeldungen lt. Folie 11 wie folgt kategorisiert wurden:
 - Fragen zum Kriterienkatalog,
 - allgemeine Planungshinweise,
 - Vorschläge zu Kriterien.
- Eva Böss erläutert die eingegangenen Fragen und deren Einordnung zum Kriterienkatalog im Zusammenhang mit dem Fachbereich Raum/Umwelt. *Folie 12*
- Torsten Gruber erläutert die eingegangenen Fragen und deren Einordnung zum Kriterienkatalog im Zusammenhang mit dem Fachbereich Verkehr/Technik. Er weist darauf hin, dass es nicht Projektauftrag des Brenner-Nordzulaufs ist, neue Terminalstandorte zu planen. *Folie 13*
- Eva Böss erläutert anschließend die eingegangenen Planungshinweise und den Umgang damit. *Folie 14*
- Anschließend erläutert Eva Böss die eingegangenen Vorschläge für Ergänzungen/Änderungen der Teilkriterien und für erste Überlegungen zu Indikatoren. Sie erklärt einleitend, dass die Aufnahme eines Teilkriteriums für die Trassenauswahl nur dann sinnvoll ist, wenn sich dadurch auch unterschiedliche Bewertungen der Trassenvarianten ergeben können. Teilkriterien, bei denen schon zum jetzigen Zeitpunkt sichergestellt werden kann, dass sie für alle Varianten gleich beurteilt werden, stellen kein Unterscheidungsmerkmal bei der Trassenauswahl dar und werden damit auch nicht in den Kriterienkatalog aufgenommen. *Überblick dargestellt auf der Folie 15, Bewertung auf den Folien 16 bis 23*

Folgende Themen werden diskutiert:

Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Tourismus

- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Einschätzung, dass aufgrund der Bedeutung des Tourismus in der Region, dieser als separates Kriterium aufgenommen werden muss. Das Kriterium Freizeit & Erholung orientiert sich aus Sicht der Teilnehmenden mehr an der Bedeutung für die einheimische Bevölkerung nicht aber am Tourismus. Während der/die Einheimische sich mit einer Trasse grundsätzlich arrangieren kann, ist beispielsweise die Zerschneidung des Landschaftsbildes für den Touristen/die Touristin ein Kriterium, um seinen/ihren Urlaub zukünftig woanders zu verbringen.
- Christian Tradler bemerkt, dass die für den Tourismus relevanten Teilkriterien und Indikatoren bereits jetzt im Kriterienkatalog abgebildet sind.

- Am Beispiel „Ansiedlung von Hotels“ erläutert Horst Wessiak, dass mögliche Beeinträchtigungen durch eine neue Trasse bereits im Kriterienkatalog abgebildet sind, wie Lärmimmissionen, Erschütterungen, Flächenbeanspruchung von Wohnbauflächen, Zerschneidung des Raums, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Ortsbildes u. a.
- Horst Wessiak führt weiter aus, dass der Eingriff in den Raum nicht aus Sicht bestimmter Personengruppen definiert wird, sondern nach objektiven Beurteilungsmethoden, die sich an den Schutzgütern des UVP-G orientieren. Zu Grunde liegen zum überwiegenden Teil quantitativ bestimmbare Indikatoren. Bei einigen Teilkriterien wird auch auf qualitative Indikatoren zurückgegriffen.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird bemerkt, dass die Gewichtung eines Kriteriums je nach Personengruppe bzw. Sektor anders ausfällt. Da der Tourismus für die Region besonders wichtig ist, muss sich das auch in der Gewichtung der tourismusrelevanten Kriterien wiederfinden. Die Erfassung und Bewertung räumlicher Eingriffe unter dem Kriterium Freizeit & Erholung ist in Bezug auf den Tourismus zudem nicht ausreichend.
- Horst Wessiak schlägt vor das Teilkriterium 2-1-3 „Freizeit und Erholung“ in „Tourismus, Freizeit und Erholung“ umzubenennen.
- Es wird am Ende der Diskussion vereinbart, dass das Expertenteam prüft, ob der Tourismus durch weitere Indikatoren noch besser berücksichtigt werden kann, die bisher nicht enthalten sind. Die Experten werden hierzu gegebenenfalls bilateral auf einzelne Forenmitglieder zugehen und einen Vorschlag für die nächste Sitzung erarbeiten.

Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums verladene Industrie

- Aus dem Teilnehmerkreis wird angeführt, dass es für die regionalen ökonomischen Effekte bedeutsam ist, ob die Neubaustrecke Gleisanschlüsse für die verladene Industrie besitzt.
- Horst Wessiak erläutert, dass es an der Neubaustrecke keine direkten Gleisanschlüsse für die verladene Industrie geben wird. Auch werden keine Terminals gebaut. Der Güterverkehr aus der Region erreicht die Neubaustrecke über die Verknüpfungsstellen südlich Rosenheim sowie im Bereich Tuntenhausen/Großkarolinenfeld. Im Bereich Kiefersfelden ist die Verknüpfungsstelle auf der österreichischen Seite in Schafteuau bereits festgelegt. Die Lage der beiden anderen Verknüpfungsstellen wird sich je nach Trassenvariante voraussichtlich nicht entscheidend verändern. Daher ist die verladene Industrie kein Unterscheidungskriterium bei der Auswahl und Bewertung von Trassenvarianten.

- Die Teilnehmer einigen sich darauf, den Zugang der verladenen Industrie zur Neubaustrecke als Indikator beim Teilkriterium 2-3-2 „Industrie und Gewerbe“ aufzunehmen, sollten sich durch die Lage der Verknüpfungsstellen bewertungsrelevante Unterschiede ergeben.

Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Kompensation

- Ralf Eggert berichtet, dass das Thema Kompensationen im Gemeindeforum Nord ein großer Diskussionspunkt war. Dort hat Torsten Gruber erläutert, dass die Bayrische Kompensationsverordnung viele Möglichkeiten des Ausgleichs bietet. Das kann beispielsweise die Ansiedlung von Tierarten auf bestehenden Flächen, Entsiegelungen oder aber auch die Zahlungen an Naturschutzverbände umfassen, sofern keine geeigneten Ausgleichsflächen vorhanden sind. Zum Zeitpunkt der Trassenauswahl ist noch nicht abschätzbar, welche konkreten Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich erheblicher Auswirkungen umgesetzt werden, da diese Frage erst vom Eisenbahnbundesamt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Genehmigungsplanung geregelt wird. Daher kann die „Kompensation“ im TAV nicht als Kriterium aufgenommen werden. Am Ende des Trassenauswahlverfahrens kann eine grobe Einschätzung des Ausgleichsbedarfs erstellt werden, die ins Raumordnungsverfahren einfließt.
- Torsten Gruber ergänzt, dass man hierzu im Austausch mit den Landwirtschaftskammern und den Kreisbehörden über innovative Kompensationsmöglichkeiten ist, um hier gute Lösungen für die Region zu finden. Torsten Gruber sagt zu, das Forum über neue Erkenntnisse zu informieren. Ziel ist eine Abstimmung um das Thema Kompensation im Sinne der Region umzusetzen und die Eingriffe in der Region zu minimieren.

Zur Frage der Aufnahme eines neuen Teilkriteriums Unfälle und Folgen

- Von Teilnehmenden wird vorgebracht, dass die Konsequenzen eines Unfalls sich teils erheblich unterscheiden können, je nachdem, in welchem Gebiet ein Unfall passiert. Ein Unfall in innerstädtischem Gebiet kann wesentlich folgenreicher sein, als auf freier Strecke. Beispiele sind das Zugunglück im Bahnhof Rosenheim im Jahr 1970 oder Unglücke in Tunneln. Die Aufnahme als Kriterium erscheint daher sinnvoll.
- Horst Wessiak erläutert, dass die Strecke so geplant werden muss, dass sie das gesetzlich geforderte Sicherheitsniveau erfüllt. Dies muss gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen sichergestellt werden, beispielsweise den Bau von Rettungstunneln, Notausgängen, Schutzmaßnahmen bei Wasserschutzgebieten u.ä. Da nur eine Strecke gebaut und betrieben werden darf, die sicher ist, ist ein Teilkriterium

„Unfälle und Folgen“ kein unterscheidungsrelevantes Kriterium bei der Trassenauswahl. An der Neubaustrecke werden keine Bahnhöfe vorgesehen. Das Unfallrisiko ist unabhängig von der auszuwählenden Variante entlang der gesamten Strecke gleichbleibend gering.

Dieses Thema ist erst im Zuge der UVP näher zu untersuchen.

- Torsten Gruber ergänzt, dass die Störanfälligkeit, beispielsweise durch Weichensysteme, als Kriterium bereits enthalten ist.
- Es wird vereinbart die o.a. Argumente in der Folie 23 zu ergänzen.

Zur Frage von Kostenaspekten als Kriterium und monetärer Bewertung von Beeinträchtigungen

- Auf Nachfrage aus dem Teilnehmerkreis erklärt Eva Böss, dass bei den bewerteten Investitionskosten auch die sogenannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, also bauliche Maßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände, Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie generelle Umweltkosten wie z.B. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen u.ä. enthalten sind.
- Auf Nachfrage aus dem Teilnehmerkreis erläutert Torsten Gruber, dass mit der Trasse einhergehende Beeinträchtigungen nicht monetär bewertet werden. So wird beispielsweise die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes mit den entsprechenden Indikatoren beurteilt, diese Beeinträchtigung aber nicht in Kosten für die Region umgerechnet. Eine solche Umrechnung ist derzeit seriös nicht möglich.

Zur Frage der Trassenführung durch hochwassergefährdete Bereiche

- Horst Wessiak erläutert, dass das Thema Hochwasser, die Einschränkung von Retentionsräumen sowie das Ausmaß der Gewässerquerungen und Verlegungen Bestandteile des Kriterienkatalogs beim Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“ sind. Es geht hier um die Hochwassersicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für die DB Netz AG. Diese Punkte werden zudem im Raumordnungsverfahren und detailliert dann im Planfeststellungsverfahren betrachtet.

Zur Frage eines Teilkriteriums Wetterveränderungen

- Eva Böss erläutert auf Nachfragen von Teilnehmenden, dass die Auswirkungen auf das Mikroklima als Teilkriterium erfasst sind. Darüberhinausgehende Auswirkungen auf das Wetter bzw. das Klima sind nicht erfassbar und daher auch kein geeignetes Kriterium.

Entwicklung Bewertungsmethode/Kriterienkatalog – Teil Indikatoren

Horst Wessiak stellt die Indikatoren vor. *Folien 27-38*

- Er erläutert, dass anhand der Indikatoren die Zielerfüllung ermittelt wird. *Folie 27*
- Er zeigt an einem Beispiel (Kund/Radfeld – Schaftenau) wie die Beurteilung der Varianten funktioniert. *Folie 28*
- Dann erläutert er die Bewertung am Beispiel des Kriteriums „Verkehr & Technik“ mit dem Teilkriterien „Massendisposition“ und am Beispiel des Kriteriums „Raum & Umwelt“ mit dem Teilkriterium „Lärm“. *Folien 29 bis 38*

Es folgt eine Diskussion zu folgenden Themen:

Bewertung und Gewichtung der Indikatoren

- Auf Nachfrage erläutert Horst Wessiak, dass grundsätzlich jeder Indikator mit gleichem Gewicht in die Bewertung eingeht. Besonders wichtige Indikatoren (Leitindikatoren) beeinflussen jedoch, ob bei der Zusammenfassung der Indikatorenbewertung zur Bewertung des Teilkriteriums (Wertsynthese) auf- oder abgerundet wird.
- Auf die Frage aus dem Teilnehmerkreis hin, wer diese Bewertung vornimmt und welche Rolle das Forum dabei einnimmt, erläutert Horst Wessiak, dass der von der DB Netz AG beauftragte Planer diese Bewertung anhand der ihm vorgegebenen Bewertungsmethode mit Kriterienkatalog und Indikatoren vornimmt. Die Ergebnisse werden anschließend vom Expertenteam geprüft und auch von der DB Netz AG überprüft. Den Foren werden diese Ergebnisse vorgestellt und die Mitglieder sind im Sinne der „Konsultation“ gebeten, die Bewertungen nachzuvollziehen und bei Bedarf kritisch zu hinterfragen.

Kosten- und Kosten-Nutzen-Ermittlung

- Auf die Frage aus dem Teilnehmerkreis hin, wo am Beispiel der Massendisposition die Transportkosten berücksichtigt werden, erläutert Horst Wessiak, dass diese Kosten in die Gesamtberechnung der Kosten einfließen. Sie sind kein separater Indikator im Bereich Massendisposition, da sonst eine Doppelung entstünde.
- Auf die Frage aus dem Teilnehmerkreis, wie die Kosten konkret bei der Bewertung der Trassenvarianten berücksichtigt werden, erklärt Horst Wessiak, dass hier eine Kosten-Wirksamkeitsanalyse vorgenommen wird. Dabei werden die Nutzenpunkte der Fachbereiche „Verkehr & Technik“ sowie

„Raum & Umwelt“ den Investitionskosten gegenübergestellt. Es wird somit für jede Variante berechnet, wieviel Euro einem Nutzenpunkt entspricht.

- Aus dem Teilnehmerkreis wird gefragt, woraus sich die Zugzahl (400 Züge/Tag) ergibt und ob die Gefahr besteht, dass, falls der Güterverkehr die neue Trasse nicht ausreichend auslastet, auch Personenverkehr an Rosenheim vorbeigeleitet wird. Weiter wird die Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung angesprochen.
- Daraufhin erläutert Torsten Gruber, dass beim geschilderten Szenario eine Verkehrsumleitung von Reisezügen auf die NBS nicht beabsichtigt ist und weiter, dass die Nutzen-Kosten-Analyse gemäß dem Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung nach Vorliegen des Trassenvorschlags dann durch den Bund auf Basis von Prognosen durchgeführt und dabei der Nutzen-Kosten-Faktor dieses Projekts ermittelt werden wird.
- Ein Forenmitglied merkt an, dass das von Verkehrsminister Alexander Dobrindt versprochene Gutachten (Szenarienstudie) noch fehlt.
- Ein Forenmitglied merkt an, dass ein absolutes Kosten/Schadenskriterium fehlt.
- Daraufhin verweist Christan Tradler auf das Raumordnungsverfahren. Dort wird die Raum- und Umweltverträglichkeit geprüft. Es könnte jedoch auch festgestellt werden, dass keine der Trassen raumverträglich ist. Diese Entscheidung trifft die verfahrensführende Behörde.
- Zum Thema Lärm erläutert Horst Wessiak: Wenn Grenzwerte überschritten werden, werden Lärmschutzwände zur Verminderung der Auswirkungen geplant. Die beim Teilkriterium 2-1-1 „Lärm“ bei den beiden Lärmindizes angeführten Flächen werden dann unter Berücksichtigung dieser Lärmschutzmaßnahmen berechnet.

Weitere Termine /Abschluss

- Ralf Eggert kündigt an, dass die nächste Sitzung am 24.1.2018 voraussichtlich um 18:30 stattfinden soll. Es wird auf Anregung der Teilnehmenden geprüft, ob auch der 23.1.2018 möglich ist.
Anmerkung: Nach Prüfung wurde der 24.1.2018, voraussichtlich 18:30 Uhr, festgelegt.
- Die vierte Sitzung soll am 14.3.2018 stattfinden. Zudem soll es eine Informationsveranstaltung mit Exkursion am 8.3.2018 geben.
- Ralf Eggert bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung zu den Indikatoren bis zum 12.1.2018.
- Der Kriterienkatalog wird den Teilnehmenden im Nachgang dieser Sitzung zugeschickt, steht aber auch auf der Webseite im Anhang zum Protokoll der 1. Sitzung auf der letzten Seite.
- Der Sitzungsort ist voraussichtlich Stephanskirchen, dies wird den Teilnehmenden aber noch mitgeteilt.

Zusammengestellt: Moderation EPR (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur 2. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 18.12.2017
- Entwurf eines Kriterienkatalogs, Stand 8.11.2017

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

2. SITZUNG

18.12.2017, SITZUNGSSAAL DER GEMEINDE PRUTTING

An aerial photograph of a valley with a river, green fields, and mountains under a blue sky with clouds.

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

❖ **Begrüßung**

- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

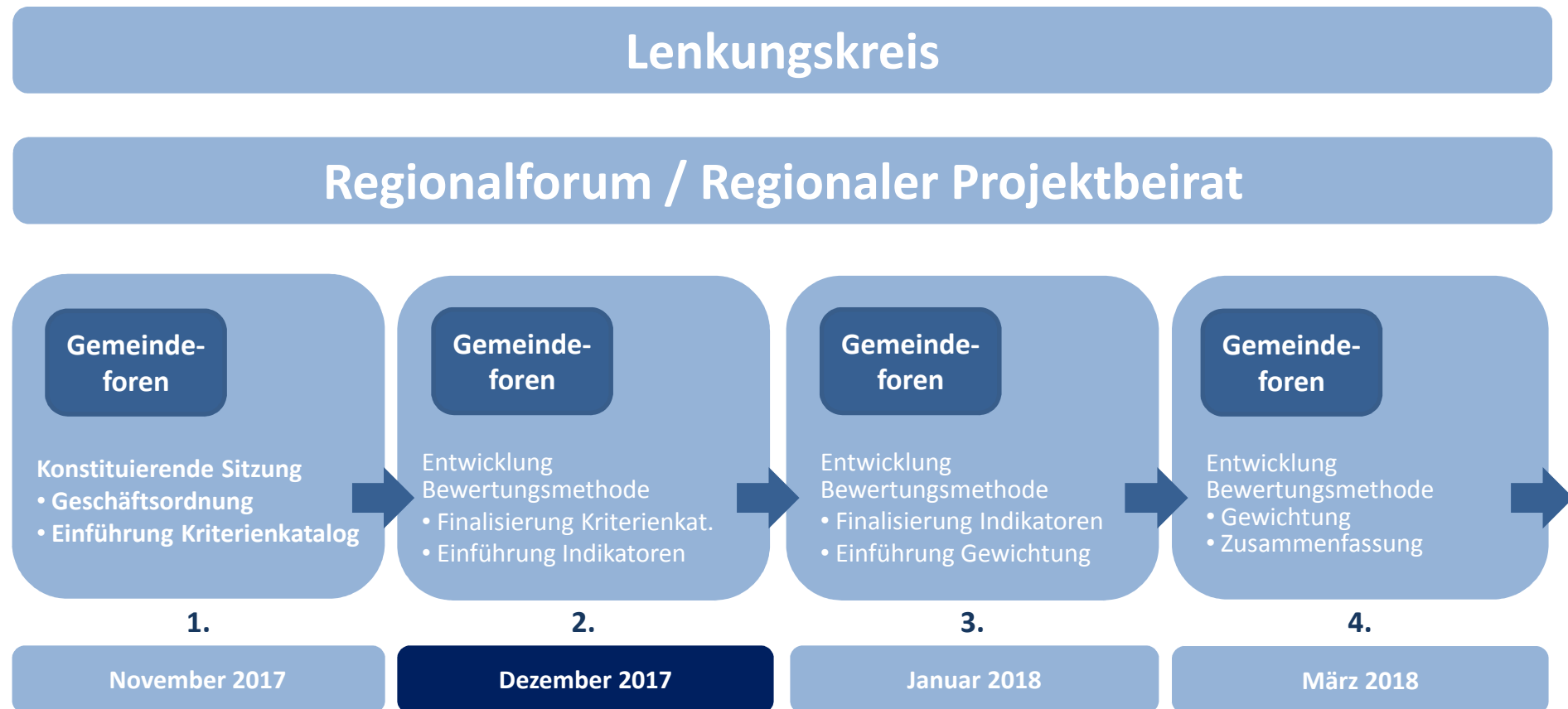
- ❖ Begrüßung
- ❖ **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung**
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ **Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog**
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog Öffentlichkeitsbeteiligung



Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog



❖ Kriterienkatalog → kurze Vorstellung beim 1. Gemeindeforum

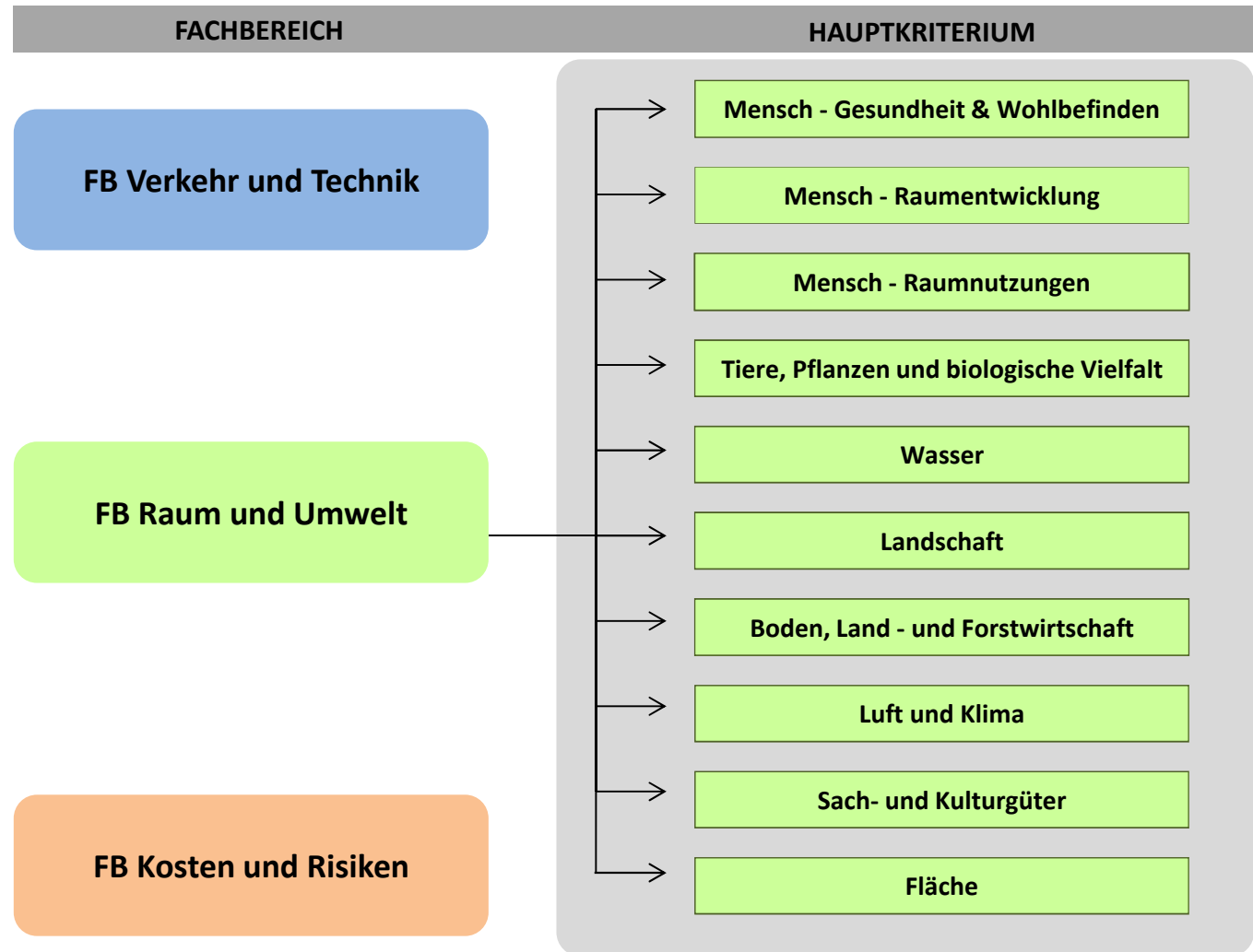


Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Erfüllung der Trassierungsvorgaben
		1-1-2 Anpassung technische Infrastruktur	Minimierung der Auswirkungen
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle	Minimierung Anzahl und Auswirkung
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1-3-3 Verfügbarkeit und Objektschutz	Maximierung Objektschutz
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anpassung geeigneter Baugrundverhältnisse
		1-4-2 Massendisposition	Anpassung einer nachhaltigen Materialbeschaffung
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung
	2	2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Erfordernissen
2-1-1 Lärm			Minimierung der Beeinträchtigung
2-2 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden		2-2-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-2-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-3-1 Siedlung	Minimierung der Beeinträchtigung
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Wie ist der Kriterienkatalog aufgebaut?

Publikumsbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1.1 Streckentechnik - Infrastruktur	1.1-1 Trassenkonzepte	Entwicklung der Trassenkonzepte
		1.1-2 Anpassung anderer technischer Streckenführungen	Minimierung des Neubaues
		1.1-3 Linieneffektivität	Hohe Streckenkapazität/Leistung in Europa/Österreich
		1.1-4 Energieverbrauch	Minimierung
		1.1-5 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Kosten (abhängig von technischen Details)
	1.2 Betriebsführung	1.2-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		1.2-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
	1.3 aufgewerbliche Betriebszustände	1.3-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		1.3-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
		1.3-3	Minimierung der Betriebsführungskosten
1.4 Baueinführung	1.4-1	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	1.4-2	Minimierung der Betriebsführungskosten	
		1.4-3	Minimierung der Betriebsführungskosten
2 Raum und Umwelt	2.1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2.1-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		2.1-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
		2.1-3	Minimierung der Betriebsführungskosten
	2.2 Mensch - Raumentwicklung	2.2-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		2.2-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
	2.3 Mensch - Raumnutzungen	2.3-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		2.3-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
	2.4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2.4-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
		2.4-2	Minimierung der Betriebsführungskosten
	2.5 Wasser	2.5-1	Minimierung der Betriebsführungskosten
2.5-2		Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.5-3		Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.5-4		Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.5-5		Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.6 Landschaft	2.6-1	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	2.6-2	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	2.6-3	Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2.7-1	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	2.7-2	Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.8 Luft und Klima	2.8-1	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	2.8-2	Minimierung der Betriebsführungskosten	
2.9 Sach- und Kulturgüter	2.9-1	Minimierung der Betriebsführungskosten	
	2.9-2	Minimierung der Betriebsführungskosten	
3 Kosten und Risiken	3.1 Kosten	3.1-1	Minimierung
		3.1-2	Minimierung
	3.2 Risiken	3.2-1	Minimierung



Kriterienkatalog vom
1. Gemeindeforum EPR am 08.11.2017

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Wie ist der Kriterienkatalog aufgebaut?

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
Verkehr Umwelt Sozialpolitik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisschere, Überholgleise im Tunnel)
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
	außergewöhnliche Betriebszustände	1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannern, Tunnel, Brücken usw.)
		1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwerisse auf der Bestandsstrecke
		1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwerisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsensibilität - Baustelleneinrichtungsfächen
Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
Mensch - Raumentwicklung	2-2	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
		Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
			2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4	2-4-1 Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung

Unsere Bitte vom 1. Gemeindeforum am 08.11.2017 an Sie ...

- ❖ Durchsicht des Erstentwurfs des Kriterienkatalogs
- ❖ Ergänzungen von **Teilkriterien** bzw. Änderungen
- ❖ Überlegungen zu möglichen **Indikatoren**, mit denen die Teilkriterien bewertet werden

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog (1/2)

Forum	Gemeinde	Vertreter	Thema
Süd	Rosenheim	Janhsen, W.	Tourismus / Raumentwicklung - Anbindung für den Personenverkehr / Raumnutzung – verladende Industrie /
Süd	Rosenheim	Biehler, H.	Energiebedarf statt Energieverbrauch / Lärmwerte generell und Bewertung in Bau und Betriebsphase / Unfälle und Folgen / Einschränkung v. Entwicklungspotenzialen (Raumentwicklung) / Tier- und Pflanzenlebensräume – Trennwirkung / Schadstoffbelastung in der Betriebsphase / Kombination Schiene und Straße / Möglichkeit der Gleiszulegung im Bestand /
Süd	Rosenheim	Gilg, J.	Kompensation / verträgt Landwirtschaft den Bau einer Trasse /
Süd	Bad Feilnbach	Riedl, J.	Kompensation / verträgt Landwirtschaft den Bau einer Trasse / Bewertung der Landwirtschaft vor und nach dem Bau / Wiederherstellung von Drainagesystemen /
Süd	Rohrdorf	Huber, B.	Kompensation / angrenzende Flächen (Landw.) Entschädigung /

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog (2/2)

Forum	Gemeinde	Vertreter	Thema
Süd	Rohrdorf	Albrecht, T.	Tourismus / Flächenverbrauch der Landschaft /
Süd	Kolbermoor	Exler, R.	Vorbelastung durch andere Verkehrsträger /
Süd	Riedering	Lindner, K.	Kompensation / verträgt LW den Bau einer Trasse /
Nord	Vogtareuth	Mayerhofer, J.	Kompensation /
Nord	Tuntenhausen	Weigl, G.	-
Nord	Bad Aibling	Messing, W.	Landschaft als Erholungsraum u. für Tourismus / Zerschneidung Tier- u. Pflanzenlebensräume / Nachweis v. Ausgleichsflächen / Feinstaubbelastung für Mensch und Natur / Berücksichtigung der Bauphase bei allen Kriterien / Unfälle und Folgen /
Nord	Schechen	Baumann, C.	Auswirkungen Zugbetrieb (Strom, Elektromog, Lärm-Wildtiere, Wetterveränderung) / Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten von Straßen / Schadstoffbelastung beim Zugbetrieb / Grunderwerb, Tauschflächen, Enteignung /

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog

Rückmeldungen	Fragen zum Kriterienkatalog
	Allgemeine Planungshinweise
	Vorschläge zu Kriterien

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – FRAGEN (1/2)

Wo werden Ausgleichsflächen nachgewiesen?

→ *Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen bzw. Ausgleichsflächen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens*

Verträgt die Landwirtschaft den Bau einer Trasse?

→ *Planungsgrundlage ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030)*

→ *Den Nachweis der generellen Verträglichkeit einer Trasse hinsichtlich Landwirtschaft gibt Gesetzgeber nicht vor*

→ *Kriterien bezüglich Boden, Land- und Forstwirtschaft sind Teil des Kriterienkatalogs und fließen in die Trassenbewertung ein*

Bewertung landwirtschaftlicher Flächen vor und nach der Bauphase, Wiederherstellung von Drainagesystemen

→ *Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im Trassenauswahlverfahren nicht monetär bewertet – das ist Teil des Grunderwerbs im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens*

→ *Für die spätere Auswahltrasse werden beeinträchtigte Drainagesysteme wiederhergestellt (Stand der Technik)*

Werden Vorbelastungen, Häufigkeit und Art der Zerschneidungen, Abstände dieser zueinander berücksichtigt?

→ *bei allen Schutzgütern wird der Ist-Zustand auf Basis vorhandener, offiziell verfügbarer Daten erhoben – somit auch bestehende (den Raum zerschneidende) lineare Elemente, wie Autobahnen oder Bundesstraßen und die Abstände zueinander*

Womit kann man 45 bzw. 49 dB(A) vergleichen? Und wie kommen Sie zu diesen Werten?

→ *Dieser Punkt wird unter „Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung“ (Beispiel Lärm) erläutert*

Wie wird mit Grunderwerb, Tauschflächen und Enteignung umgegangen?

→ *Dies ist nicht Gegenstand des Trassenauswahl-, sondern des Planfeststellungsverfahrens*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog.

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – FRAGEN (2/2)

Der bisher erarbeitete Kriterienkatalog umfasst nur Kosten, Beeinträchtigungen und Gefährdungen. Gibt es für die Region tatsächlich keinerlei Nutzen und Potenziale, die mit dem Trassenverlauf variieren?

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

Wie sollen Schienen- und Straßenverkehr verknüpft werden?

- *Die Verknüpfung erfolgt über nicht direkt an der Neubaustrecke liegende Terminals, die daher auch nicht Projektbestandteil sind. Beim Brenner-Nordzulauf gibt es u.a. Terminals in München, Ingolstadt, Regensburg, Burghausen, Wörgl (A). (Siehe Übersicht www.railway.tools). Beim Brenner-Südzulauf gibt es Terminals u.a. in Verona und in Trient. Im Rahmen der Brenner Corridor Plattform BCP beschäftigt sich eine eigene Arbeitsgruppe mit diesem Thema.*

Maximale Geschwindigkeit 230 km/h nicht auf gesamter Strecke – besteht die Möglichkeit für Gleiszulegungen auf der Bestandsstrecke? Rosenheim – Verknüpfung mit der Neubaustrecke?

- *Die im BVWP vorgegebene V_{max} von 230 km/h gilt für die gesamte Strecke und Geschwindigkeitseinbrüche sind nicht möglich. Der Anschluss des Oberzentrums Rosenheim erfolgt über Verknüpfungsstellen im Norden und im Süden.*

Wie werden Auswirkungen des Zugbetriebes (Strom, Elektromog) berücksichtigt?

- *Im Planfeststellungsverfahren wird die Einhaltung der Maximalwerte gemäß der 26. BImSchV geprüft. Aus Erfahrung ähnlicher Projekte ist davon auszugehen, dass die zulässigen Maximalwerte auch im vorliegenden Fall nicht überschritten werden. Damit stellt dieses Thema kein Unterscheidungsmerkmal unterschiedlicher Trassenvarianten dar.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – PLANUNGSHINWEISE

Orientierung vorrangig an der Bestandsstrecke und den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans. Keine Korridorplanungen entlang bzw. durch FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete und entlang von Reha-Zentren und sensiblen Tourismusgebieten.

Keine Zerschneidung von sensiblen Tier- und Pflanzenlebensräumen, Lageoptimierung der Trasse an den Rand solcher Gebiete

Bestandsschutz für generelle Raumnutzungen, insbesondere für Industrie und Gewerbe

→ *Grundsatz der Trassierung ist immer die Vermeidung oder Verminderung von erheblichen Eingriffen. Bei allen oben genannten Kriterien ist die „Minimierung der Beeinträchtigung“ als Ziel im Kriterienkatalog definiert.*

Berücksichtigung der Bauphase im gesamten Kriterienkatalog

→ *Die Auswirkungen der Bauarbeiten bei obertägigen Streckenabschnitten sind bei allen Trassenvarianten ähnlich und daher nicht variantenentscheidend. Unterschiede gibt es hingegen bei Großbaustellen für Tunnel- und Wannensbauwerke oder bei Großbrücken. Deshalb werden für alle Trassenvarianten generelle Baukonzepte ausgearbeitet, um die Auswirkungen solcher Großbaustellen in allen bauphasenrelevanten Kriterien berücksichtigen zu können (z.B. bei Erschütterungswirkungen, Schadstoffbelastungen, Boden / Land- und Forstwirtschaft, temporärer Flächenverbrauch). Auswirkungen, für die es einzuhaltende gesetzliche Regelungen gibt, wie z.B. Baulärm, werden hier nicht erfasst.*

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – VORSCHLÄGE

Energieverbrauch

Tourismus

Raumnutzung / verladende Industrie

Tier- und Pflanzenlebensräumen / Zerschneidung

Feinstaubbelastung für Natur

Lärm – Wildtiere

Schadstoffbelastung in der Betriebsphase

Wetterveränderungen

Kompensation

Personenverkehr

Unfälle und Folgen

Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßennetz

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Verkehr und Technik – **Energieverbrauch**

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

→ *Teilkriterium wird geändert, Indikator wird präzisiert:*

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

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **Tourismus**

2-1	Mensch – Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1	Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2	Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3	Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art u. Anzahl betroffene Freizeit- u. Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
		2-1-4	Tourismus		- Tourismusbetriebe - Tagesausflüge für Touristen - Landschaftsverbrauch

Hinweis: In den Gemeindeforen wurde eine Anpassung diskutiert. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart. Siehe Protokoll.

→ *Tourismus wird in mehreren Kriterien abgebildet:*

TK 2-1-3 „Freizeit und Erholung“

HK 2-6 „Landschaft“ mit Landschaftsbild und Ortsbild

HK 2-3 „Mensch-Raumnutzungen“ mit direkter Flächeninanspruchnahme

→ *Tourismusbetriebe sind im Bauleitplan ausgewiesen – diese haben gleichen Schutzanspruch wie Wohnbauflächen*

→ *Die geplante Neubaustrecke ist eine Fernverkehrsstrecke und nicht für Personennahverkehr geeignet. Es kommt zu Verlagerungen von Bestandsstrecke auf Neubaustrecke und zu Verlagerung des LKW-Verkehrs von Straße auf Schiene, diese positiven Effekte sind für alle Varianten gleich – d.h. dies stellt kein Vergleichskriterium dar.*

→ *Flächenverbrauch unverbauter Landschaft wird in mehreren Kriterien abgebildet:*

TK 2-10-1 „Flächenverbrauch“

TK 2-1-3 „Freizeit und Erholung“

TK 2-6-1 „Landschaftsbild“

TK 2-4-1 „Schutzgebiete“

TK 2-4-2 „Tier- und Pflanzenlebensräume“

Separates Teilkriterium ist daher nicht erforderlich

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **verladende Industrie**

2-3	Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-3 verladende Industrie		

Hinweis: In den Gemeindeforen wurde eine Anpassung diskutiert. Der Umgang hiermit wird in der 3. Sitzung vereinbart. Siehe Protokoll.

→ Die Auswirkungen auf den Ist-Zustand werden bewertet – unabhängig ob „verladende Industrie“ oder „Industrie und Gewerbe“

Separates TK ist daher nicht erforderlich

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Lebensräume

2-4	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1	Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2	Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung - Feinstaubbelastung - Trennwirkung - Lärm auf Wildtiere

- Im TAV werden die maßgebenden Wirkfaktoren auf Tier- und Pflanzenlebensräume berücksichtigt.
 - „Flächenverbrauch der betroffenen Biotope“ und
 - „Art und Ausmaß der Beeinträchtigung“, damit sind Störung, Fragmentierung, etc. von Lebensräumen gemeint, auch Trennwirkungen (d.h. die Barrierewirkung der Trasse) sind hier berücksichtigt
- „Feinstaubbelastung“ und „Lärm auf Wildtiere“ sind nicht Gegenstand des TAV.

Separater Indikator ist daher nicht erforderlich

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Luft und Klima

2-8	Luft und Klima	2-8-1	Schadstoffemissionen	Minimierung der Schadstoffausstoßes	- baubedingte temporäre Schadstoffbelastung - betriebsbedingte Schadstoffbelastung
		2-8-2	Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung
		2-8-3	Wetterveränderungen	-	-

→ *Feinstaubbelastung im Bezug auf den Bremsabrieb ist bei Neubaustrecken für das Trassenauswahlverfahren bei allen Varianten gleich, unbedeutend gering und daher für den Variantenentscheid nicht maßgebend. Wenn überhaupt, wird das erst im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.*

Separater Indikator ist daher nicht erforderlich

→ *Auswirkungen auf das Mikroklima werden mit Potenzialen von Kaltluftseen, Durchlüftung, etc. berücksichtigt.*

Separates TK ist daher nicht erforderlich

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – Fläche

2-10	Fläche	2-10-1	Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase - Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßen und Wegzufahrten
------	--------	--------	------------------	-----------------------------------	--

→ Im „obertägigen Flächenverbrauch“ ist der gesamte Flächenanspruch der Trasse bereits berücksichtigt, auch jener, der bei Kreuzungen mit Straßen und für Zufahrtswege erforderlich ist.

Separater Indikator ist daher nicht erforderlich

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt – **Kompensation**

2-11 Kompensation	2-11-1 Prüfung der agrarstrukturellen Belange vor und während des Baus
	2-11-2 Prüfung der Kompensation (z.B. Ausgleichsflächen)

Separates HK „Kompensation“ ungeeignet weil:

- Alle HK orientieren sich am UVP-G. „Kompensation“ ist kein Schutzgut und kann daher nicht als HK aufgenommen werden.
- HK orientieren sich am UVP-G. Die „Kompensation“ ist kein Schutzgut und kann daher nicht als HK aufgenommen werden.
- Im Trassenauswahlverfahren werden bei der Ermittlung und dem Vergleich der Auswirkungen verschiedener Varianten auf die Umwelt Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von erheblichen Beeinträchtigungen berücksichtigt, aber keine Kompensationsmaßnahmen.
- Detaillierte Angaben zu Kompensationsflächen (geregelt in der BayKompV) sind im TAV nicht durchführbar.
- Für das nachgereichte Raumordnungsverfahren wird der Kompensationsbedarf für die verbleibenden Varianten aus Erfahrungswerten abgeschätzt. Erst im Planfeststellungsverfahren wird der Kompensationsbedarf im Detail ermittelt.

Separates HK oder TK ist daher nicht durchführbar

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Rückmeldungen zum Kriterienkatalog – Raum und Umwelt

Aufnahme von „Unfälle und Folgen“ als Kriterium für Mensch und Natur

- *Mit den geplanten Trassen ist der sichere Betrieb gewährleistet. Auf der Neubaustrecke sind keine Bahnhöfe vorgesehen. Das Risiko wird generell reduziert, weil der Bestand entlastet wird (Straße und Schiene).*
- *Das Risiko ist für alle Varianten gleich und somit nicht variantenentscheidend, im UVP Verfahren (gem. UVP-G) wird die Thematik im Detail behandelt.*

Separates TK ist daher nicht erforderlich

Hinweis: Entsprechend der Vereinbarung im Gemeindeforum Rosenheim Süd werden die dort diskutierten Argumente hier ergänzt:

- Als Argument für eine Aufnahme wurde seitens eines Teilnehmers des Gemeindeforums Rosenheim Süd angeführt, dass sich die Konsequenzen eines Unfalls unterscheiden, je nach dem wo der Unfall stattfindet.
- Seitens der DB Netz AG wurde geäußert, dass die Strecke in jedem Fall dem gesetzlich geforderten Sicherheitsniveau entsprechen muss und das durch entsprechende bauliche Maßnahmen gewährleistet wird. Da nur eine Strecke gebaut und betrieben werden darf, die sicher ist, ist ein Teilkriterium „Unfälle und Folgen“ kein unterscheidungsrelevantes Kriterium bei der Trassenauswahl.
- Seitens der DB Netz AG wurde angemerkt, dass die Störanfälligkeit beispielsweise durch Weichensysteme, als Kriterium bereits enthalten ist.

Siehe Protokoll des Gemeindeforums Rosenheim Süd

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - **Status Kriterienkatalog**
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Entwicklung Bewertungsmethode / Kriterienkatalog

Status Kriterienkatalog

Themen	Berücksichtigung im Kriterienkatalog	
Energieverbrauch	JA	1-2-2 Energiebedarf
Tourismus	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Raumnutzung – verladende Industrie	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Tier- und Pflanzenlebensräume / Zerschneidung	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Feinstaubbelastung für Natur	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Lärm - Wildtiere	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Schadstoffbelastung in der Betriebsphase	NEIN	Nicht relevant für Trassenauswahlverfahren
Wetterveränderungen	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>
Kompensation	NEIN	Gegenstand nachgereihter Verfahren
Unfälle und Folgen	NEIN	Gegenstand nachgereihter Verfahren
Flächenbedarf bei Kreuzungspunkten mit Straßen und Zufahrtswegen	JA	<i>bereits im Kriterienkatalog enthalten</i>

Hinweis: Die Anpassung bzw. Aufnahme von Haupt- und Teilkriterien im Kriterienkatalog wurde in den Gemeindeforen diskutiert. Die Anpassungen sollen in der 3. Sitzung abschließend beschlossen werden. Siehe Protokoll.

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - **Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung**
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

❖ Anhand der Indikatoren wird die Zielerfüllung ermittelt:

SEHR GUT	5	entspricht vollständig / am besten den Zielen des Kriteriums
GUT	4	entspricht in hohem Maße den Zielen des Kriteriums, kleinere Nachteile
DURCHSCHNITT	3	entspricht in wesentlichen Punkten den Zielen des Kriteriums, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
MÄSSIG	2	wesentliche 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

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Varianten?

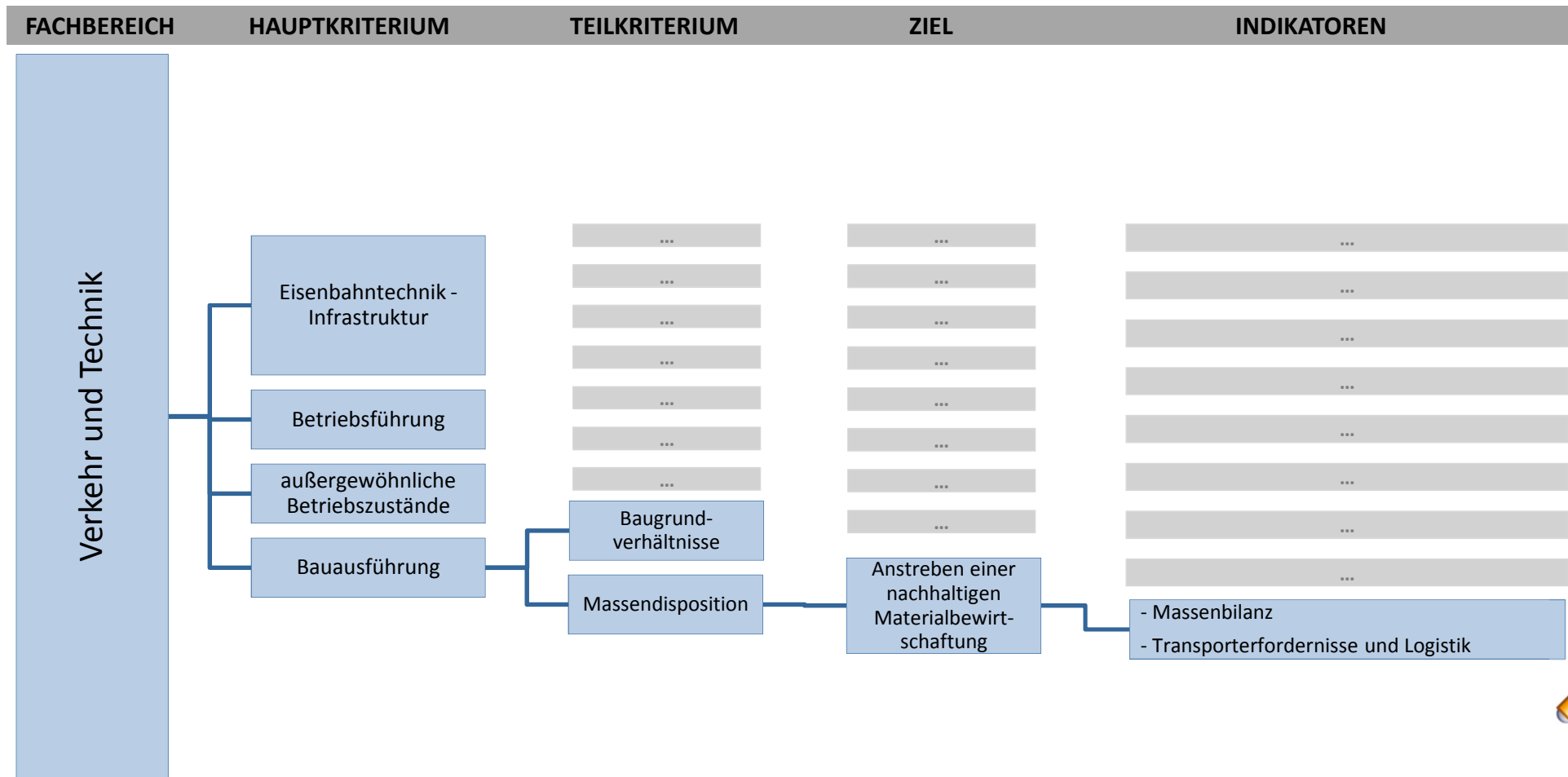
Fachbereich	Hauptkriterium	N1	N1b	N1g	N2a	N6
1 Verkehr + Technik	1.1 Eisenbahntechnik – Infrastruktur	2	1	4	2	4
	1.2 Eisenbahntechnik – Betriebsführung im Regelbetrieb	4	4	5	2	5
	1.3 Eisenbahntechnik – Betriebsführung bei außergewöhnlichen Betriebszuständen	2	4	4	4	4
	1.4 Bauausführung	3	5	3	2	2
2 Raum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

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

**Beispiel
Kundl/Radfeld – Schafftenau**

Einführung zu den Indikatoren

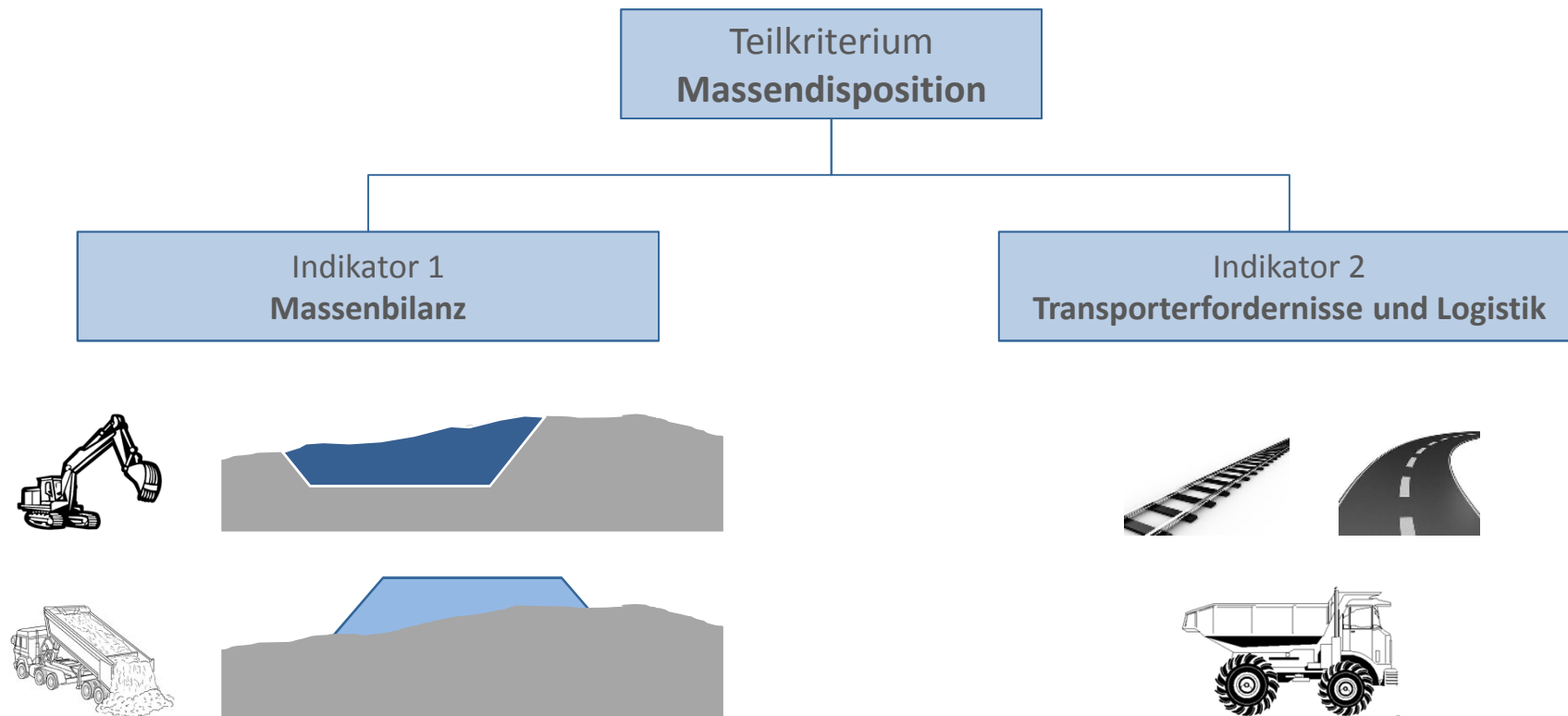
Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten? – Bsp. Verkehr&Technik



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

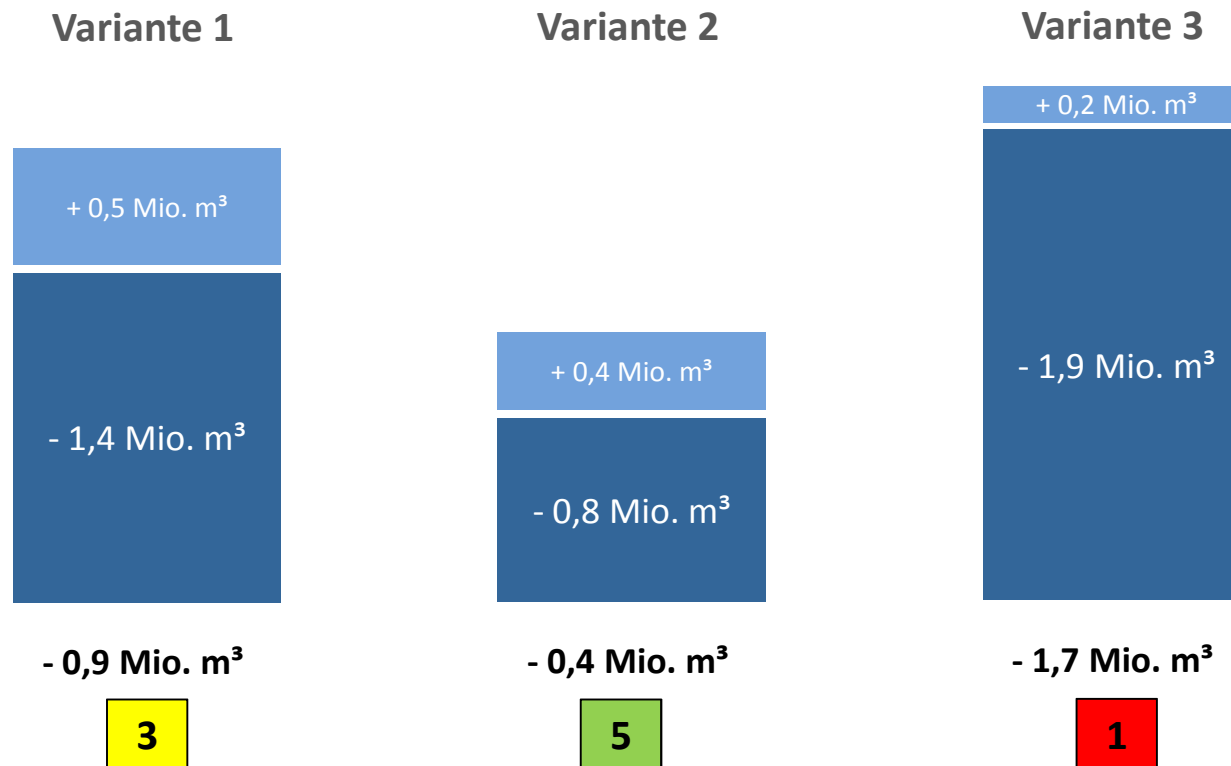
❖ Teilkriterium > Indikatoren



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 1: Massenbilanz



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 2: Transporterfordernis und Logistik

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Massenbilanz	- 0,9 Mio. m ³	- 0,4 Mio. m ³	- 1,7 Mio. m ³
Wiederverwertung	60%	30%	50%
Restmassen	0,36 Mio. m³	0,28 Mio. m³	0,85 Mio. m³
Hochrangige Verkehrsträger	+/+	o/-	o/+
	5	4	2

Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

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

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

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

Einführung zu den Indikatoren

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

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	TEILKRITERIUM	ZIEL	INDIKATOREN
Raum und Umwelt	Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	Lärm	Minimierung	Flächen mit einem energieäquivalentem Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig v.d. Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		Erschütterung	...	...
		Freizeit & Erholung	...	...
	Mensch - Raumentwicklung	...	...	...
	Mensch - Raumnutzungen	...	...	...
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	...	...	...
	Wasser	...	...	...
	Landschaft	...	...	...
	Boden, Land- und Forstwirtschaft	...	...	...
	Luft und Klima	...	...	...
Sach- und Kulturgüter	...	...	...
Fläche	...	...	...



Einführung zu den Indikatoren

Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

Indikatoren und Beurteilungsmethode

❖ Indikator 1

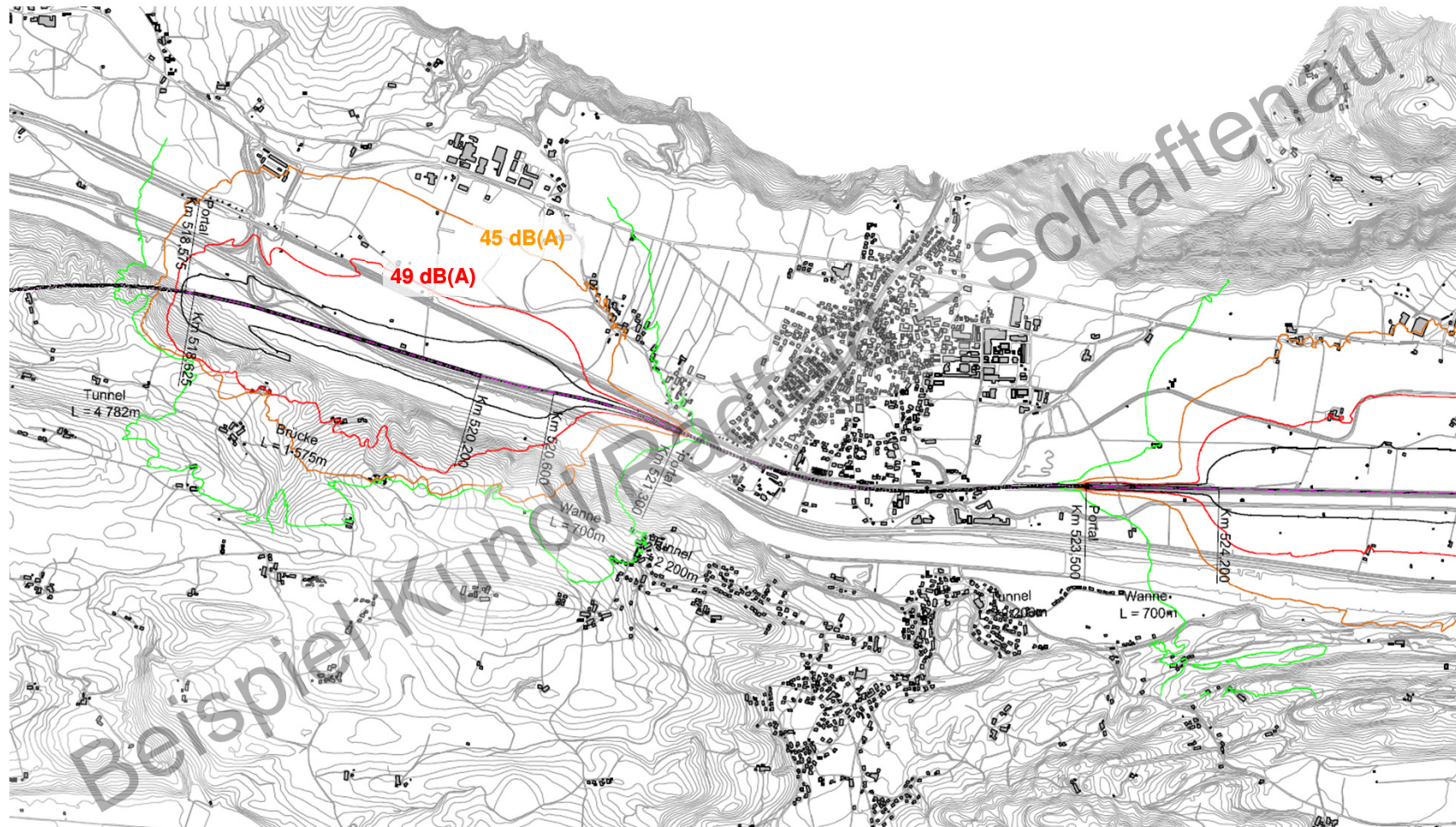
*Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex **tags**,
unabhängig von der Widmung*

❖ Indikator 2

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

Einführung zu den Indikatoren

Wie funktioniert die Beurteilung der Trassenvarianten? Beispiel



Einführung zu den Indikatoren

Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

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

Variante 1

4,9 ha

3

Variante 2

1,2 ha

5

Variante 3

10,9 ha

1

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

4,5 ha

1

2,4 ha

4

1,6 ha

5

Einführung zu den Indikatoren

Fiktives Beispiel: Teilkriterium „Lärm“

- ❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

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

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

1. Arithmetisches Mittel der beiden Indikatoren
2. Leitindikator 2 ausschlaggebend für Auf-/Abrundung

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ **Geschäftsordnung**
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ Abschluss / Termine

Geschäftsordnung

1. Grundlagen
2. Rahmenbedingungen
3. Ziel & Aufgaben
4. Zusammensetzung der Gemeindeforen
5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung
6. Moderation, Prozessbegleitung und Dokumentation
7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess
8. Kommunikation mit den Medien
9. Beendigung der Arbeit im Gemeindeforum
10. Historie dieser Geschäftsordnung

TEN-V Korridor 5: Skandinavien-Mittelmeer
Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel
Brenner-Nordzulauf - Erweiterter Planungsraum

Geschäftsordnung für die Gemeindeforen

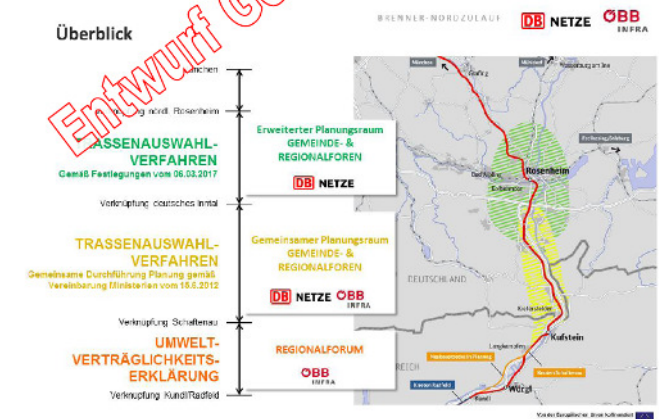
1. Grundlagen

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

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

Die dazu notwendigen Planungen können nur mit dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als wären keine Staatsgrenze gäbe.

Es wurden dazu zwei Planungsverfahren definiert:



Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Allgemeines (1/2)*

Im Entwurf der Geschäftsordnung werden nur allgemeine Ziele, Aufgaben und Vorgaben zur Sitzungsleitung formuliert, jedoch sind keine Aussagen zu konkreten Antragsrechten der beteiligten Gemeinden, Vorgaben zum Vorgehen und weiteren Beteiligungsrechten (z.B. Einladung von Gutachtern, Beteiligung und Rederecht für die die betroffenen Gemeinden vertretenden Rechtsanwälte) enthalten. Der Entwurf ist dahingehend zu ergänzen, wobei als Grundlage die Mustergeschäftsordnung des Bayer. Gemeindetags dienen soll.

- Es handelt sich hier um kein Gremium in der Art eines Gemeinderates, sondern um Gremien der Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung, die freiwillig von der DB-Projektleitung eingesetzt werden. Deshalb kann auch hier die Muster- Geschäftsordnung nicht herangezogen werden.
- Hier erfolgen keine Abstimmungen wie in einem politischen Gremium und über Trassenvarianten.
- Die Einholung von Stellungnahmen ist jedem Forumsmitglied möglich. Anträge für zusätzliche Untersuchungen von neuen Trassenvarianten können von jedem Mitglied eingebracht werden.
- Die fachliche Beurteilung und Bewertung der Varianten erfolgt durch den Planer. Die Gemeindeforen können die Bewertung hinterfragen, dazu steht der Planer in allen Fragen Rede und Antwort. Wenn Mitglieder der Gemeindeforen sich darüber hinaus eines externen Gutachters bedienen wollen, steht ihnen das frei.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Allgemeines (2/2)*

- Aus den Ergebnissen der im Gemeindeforum präsentierten und diskutierten fachlichen Beurteilung und Bewertung leitet sich am Ende die Trassenempfehlung ab.
- Da es sich hier um keine Anhörung wie im Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren handelt, steht in den BNZ-Foren das Rede- und Anhörungsrecht nur den Mitgliedern zu.

Da mit der Geschäftsordnung nur formelle Fragen abgeklärt werden können, nicht jedoch das inhaltliche Vorgehen, fordert die Gemeinde Rohrdorf unter Bezugnahme auf den angekündigten „Neustart“, dass nochmals alle Planungsgrundlagen, sowie der Zeitplan für die künftigen Planungsschritte mit Vertretern der DB, den Ministerien und Gutachtern diskutiert werden.

- Die Diskussion der Planungsgrundlagen und des Zeitplans für die künftigen Planungsschritte wird in den Gremien der Bürgerbeteiligung stattfinden.

Auf das gemeinsame Schreiben der betroffenen Gemeinden vom Januar 2017 und die Zusagen von Hr. Dobrindt anlässlich seines Besuchs am 06.03.2017 in Rosenheim wird verwiesen.

- Diese Zusage betrifft das BMVI und nicht die DB und daher auch nicht diese Geschäftsordnung.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ Zu den Grundlagen (1/2)

Neben der erwähnten Ministervereinbarung ist auch der Bundesverkehrswegeplan Grundlage der weiteren Planungen. Er sollte auch in diesem Absatz als Grundlage genannt werden.

- Diese Ergänzung wird aufgenommen und der Text des neuen 3. Absatzes soll dann lauten:
„Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030, in dem für die Streckenabschnitte Grafing – Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt ist.“

Definition Planungsräume: Die Aufteilung in die beiden genannten Planungsräume mit ihren Verknüpfungspunkten geht weder aus dem Staatsvertrag noch aus dem BVWP hervor. Er stellt daher lediglich einen Vorschlag durch die Bahn dar. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte, deren Vorfestlegung wir ablehnen. Wir beantragen daher, die Nennung der Verknüpfungsstellen aus der Geschäftsordnung zu entfernen.

Wie kann es jetzt schon zur Festlegung der Verknüpfungsstellen in der GO kommen?

- Im BVWP sind die Abschnitte wie o.a. festgelegt. Die genaue Lage der Verknüpfungsstellen und Abschnittsgrenzen kann sich in der Planung noch verschieben. Daher wurden die Verknüpfungsstellen vorerst weniger bestimmt mit „Deutsches Inntal“ und Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen bezeichnet.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu den Grundlagen (2/2)*

Es fehlt der Hinweis zur jetzt stattfindenden Planung trotz des fehlenden Bedarfsnachweises.

- Das Trassenauswahlverfahren baut auf dem BVWP 2030 auf. Dort ist für die Streckenabschnitte Grafing – Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu den Rahmenbedingungen (1/2)*

Die Methode „über möglichst breiten Konsens“ zu Entscheidungen innerhalb des Forums zu gelangen bedarf einer Definition. Im Zweifel sollte die Möglichkeit einer Abstimmung nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.

Da die Entscheidungsfindung über einen möglichst breiten Konsens erzielt werden soll, ist dies ebenso durch Abstimmung möglich → Antrag auf Entscheidungsfindung durch Abstimmung

→ **Abstimmungen führen zur Frontenbildung, es gibt dabei Sieger und Besiegte. Das ist aus langjähriger Erfahrung bei einem solchen Prozess nachteilig. Diese Möglichkeit soll daher nicht aufgenommen werden.**

Die laufende Information über die Sitzungsergebnisse des Lenkungskreises ist sicher notwendig. Wir beantragen in diesem Zusammenhang allerdings, dass Forenteilnehmern ermöglicht wird, als Zuhörer an dessen Treffen teilzunehmen (öffentliche Sitzungen).

→ **Dieser Vorschlag wird dem Lenkungskreis zur Entscheidung vorgelegt.**

„voraussichtlich Jahresbeginn 2020“ ist zu streichen. Die Häufigkeit der Zusammenkünfte ist von den Foren festzulegen, nicht an 2020 zu orientieren sondern an Notwendigkeiten.

→ **Die Termine werden in den Foren abgestimmt und gemeinsam vorausschauend festgelegt.**

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu den Rahmenbedingungen (2/2)*

Der Zeitrahmen als Rahmenbedingung kann u.U. zu erheblichem Druck auf die Mitglieder im Gemeindeforum führen, der die gründliche Auseinandersetzung mit der Materie gefährdet.

Vorschlag 1: Diesen Spiegelstrich ersatzlos streichen

Vorschlag 2: Stattdessen unter „3. Ziele und Aufgaben“ am Ende einfügen: „Das Gemeindeforum bemüht sich, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.“

→ Vorschlag:

- den 1. Spiegelstrich hier belassen
- bei „3. Ziele und Aufgaben“ am Ende den Satz einfügen: **„Die Gemeindeforen streben an, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.“**

Beim vorletzten Spiegelstrich „... Experten und Planer“ ergänzen: „auch zu Fragen, die von der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Brennerzulauf an die Mitglieder des Gemeindeforums herangetragen werden.“

→ Diese Ergänzung wird vorgenommen.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Nord und Rosenheim Süd

❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (1/3)

Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassen-suche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen. Sollten hierzu Erklärungen o.ä. abgegeben werden, muss dies jeweils am Schluss einer Sitzung bzw. nach deren Beendigung erfolgen.

- Vorschlag beim 1. Gemeindeforum RO Nord am 08.11.2017 im Konsens vereinbart:
„Es fällt ausdrücklich nicht in die Zuständigkeit der Foren, sich mit der Frage der Notwendigkeit einer Trassensuche bzw. der Notwendigkeit der Trasse generell zu befassen.“

Hier ist zu dokumentieren wie der Auftrag des Verkehrsministeriums an die DB lautet.

- Der Auftrag ist in der Ministerialvereinbarung von Rosenheim vom 15.06.2012 in Artikel I enthalten:
„Die Ministerien leiten die erforderlichen Schritte dazu ein, dass die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Planungen für den Ausbau der Strecke München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld aufnehmen oder fortführen können. Die Ministerien wirken darauf hin, dass diese Unternehmen im Zuge der Planungen Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchführen und diese zur Sicherstellung einer einheitlichen Planung miteinander abstimmen.“

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (2/3)

Die Bahn als reiner Auftragnehmer erkennt möglicherweise keine Notwendigkeit, den Sinn Ihrer Arbeit mittels unstrittigen Bedarfsbelegs zu begründen. Die Gemeinde legt allerdings großen Wert auf verantwortungsvolles Vorgehen hinsichtlich der weiteren Schritte. Wir sehen uns daher außer Stande, zum jetzigen Zeitpunkt das Ziel „Trassenempfehlung“ in der Geschäftsordnung zu nennen, wenn damit ausschließlich eine Neubaustrecke gemeint ist. Das Ziel der Gemeinde ist die möglichst weitgehende Vermeidung von Schäden für die betroffene Region. Dieses Ziel sollte auch so genannt werden.

→ Die Trassenführung als Neubaustrecke ist im BVWP 2030 festgelegt. Im Kriterienkatalog ist bei den einzelnen Kriterien im FB Raum & Umwelt das hier vorgeschlagene allgemeine Ziel berücksichtigt.

Weiteres Ziel sollte die Berücksichtigung der enormen zu erwartenden Schäden und Einschränkungen während einer möglichen Bauphase sein. Diese sollten als Gesichtspunkt in die Planung einfließen. Die Schadensminimierung in einer möglichen (wohl mehrjährigen!) Bauphase sollte bereits bei der Planung Ziel sein und als solches genannt werden.

→ Die temporären Auswirkungen der Bauphase werden, so weit das in dieser frühen Planungsphase ohne detaillierte Baukonzepte schon möglich ist, im Fachbereich „Raum & Umwelt“ bei den Teilkriterien bereits jetzt berücksichtigt.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ Zu 3. Ziel & Aufgaben (3/3)

Bei den Beteiligungsstufen durch die Foren sollte das Wort „Mitwirkung“ durch „Mitsprache“ ergänzt werden.

→ Im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des BMVI wird die höchste Beteiligungsstufe mit Kooperation bezeichnet. Im Glossar steht als Definition dieses Begriffs: „Möglichkeit, in Planungsprozessen aktiv mitzuwirken“. Der Begriff Kooperation wurde daher zum besseren Verständnis im Trassenauswahlverfahren des BNZ mit Mitwirkung übersetzt. Mitwirkung ist der weitergefasste Begriff als Mitsprache. Die in Punkt 7 der GO „Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II“ beschriebene Mitwirkung geht deutlich über eine reine Mitsprache hinaus.

Das Wort „Trassenempfehlung“ kann von uns auch im weiteren Verlauf nur dann akzeptiert werden, wenn es durch AB/NB ergänzt wird.

Die in Ziffer 3 beschriebenen Ziele und Aufgaben werden ohne einen entsprechenden Bedarfsnachweis für den Neubau eines 3. und 4. Gleises voll umfänglich abgelehnt.

→ Da im BVWP für beide Abschnitte Großkarolinenfeld – Brannenburg und Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein) eine Neubaustrecke vorgegeben ist, kann diesem Wunsch nicht entsprochen werden.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ Zu 4. Zusammensetzung der Gemeindeforen

Es werden Mitglieder der DB-Projektleitung als Teilnehmer genannt. Wie viele werden das sein? Sind diese gegebenenfalls stimmberechtigt? Hier sollte eine Klarstellung erfolgen.

→ In der GO steht: „Teilnehmer des Gemeindeforums sind darüber hinaus die Mitglieder der DB-Projektleitung“. Diese sind somit nicht Mitglieder des Gemeindeforums. Ihre Anzahl hängt von den jeweils in der GF-Sitzung behandelten Themen ab. In den GF gibt es keine Abstimmungen, und damit stellt sich auch die Frage der Stimmberechtigung nicht. Die Mitglieder der DB-Projektleitung können wie jeder andere Teilnehmer ihre Standpunkte und Aufträge im Gemeindeforum vertreten.

Ergänzung: für die festen Foren-Mitglieder können auch Vertreter benannt werden.

→ Wie bereits am 11.10.2017 besprochen, ist eine Vertretung in Ausnahmefällen möglich, darf aber nicht zur Regel werden. Aus der Erfahrung besteht dabei das Problem, dass der Vertreter nicht den gleichen Wissenstand hat wie das ständige Mitglied. Das Wiederholen bereits kommunizierter Inhalte geht zu Lasten der anderen Mitglieder.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu 5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung (1/2)*

Ein Ergebnisprotokoll erscheint uns als unzureichend. Wir beantragen daher eine echte Mitschrift (gegebenenfalls sind die Gemeinden bereit, dies zu organisieren).

→ Die zweijährige Praxis im GPR hat eindeutig bestätigt, dass ein Ergebnisprotokoll ohne Zuordnung jeder Wortmeldung zu Personen den Zweck vollkommen erfüllt. Im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung - Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des BMVI wird darauf hingewiesen, dass bei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen die **wesentlichen Bedenken und Anregungen**, die im Rahmen der Veranstaltung geäußert wurden, **protokolliert werden** sollen. Es ist, wie schon bisher, auch künftig möglich, wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners umfassender zu protokollieren.

Der Zeitabstand von 4 Wochen ist zu kurz und soll auf mind. 6-8 Wochen erhöht werden.

→ Der angeführte Zeitabstand beträgt vier bis sechs Wochen und hat sich bei vorausschauender Terminfestlegung im GPR bewährt.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ Zu 5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung (2/2)

Einladungsfrist: 2 Wochen vorher ist wg. den vielen Terminen eines BGM zu kurz.

- Die Termine werden vorweg auf längere Sicht abgestimmt und sind somit schon lange vor den Sitzungen bekannt. Deshalb steht in der GO: „Der jeweiligen Einladung, die nach Terminvorankündigung mindestens 2 Wochen vor der Sitzung auf elektronischem Weg versandt wird, wird die Tagesordnung angeschlossen.“

Wortbeiträge eines Forenmitglieds sind auf Verlangen des Forenmitglieds in das Protokoll aufzunehmen.

Das Protokoll wird als Ergebnisprotokoll geführt. Dem sollen im Konsens getroffene Entscheidungen zugrunde liegen. Abweichende Meinungen sollten im Ergebnisprotokoll benannt werden. Mitglieder des GF können dazu ggfs. ihren Standpunkt zu Protokoll geben.

- Es ist, wie schon bisher (Siehe z.B. Protokoll vom 11.10.2017) auch künftig möglich, dass wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners umfassender protokolliert werden.

Es ist eine feste Sitzungsdauer festzulegen (ein paar Minuten +/- sollten aber kein Problem sein).

- Dies wurde schon bisher so gehandhabt: Die Sitzungsdauer wird beschränkt und wird in der Regel 2 ½ Stunden nicht überschreiten. Die Moderation stellt sicher, dass der Zeitplan auch eingehalten wird.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu 6. Moderation*

Schriftliche Dokumentation des Arbeitsprozesses steht allen Interessierten zur Verfügung. → Wer sind die Interessierten ?

→ Alle Protokolle, Präsentationen und in den Foren akkordierten Unterlagen stehen auf der öffentlich zugänglichen Internetseite www.brennernordzulauf.eu zur Verfügung und sind dort auch von allen Interessierten, die nicht Forenmitglieder sind, einsehbar.

❖ *Zu 7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II*

Planungsvorschläge bis zu einem „vordefinierten Stichtag“ → Festlegung des Stichtags durch das Forum? Fristsetzung?

→ Der Stichtag wird im Gemeindeforum gemeinsam im Konsens festgelegt. Er soll nur sicherstellen, dass nicht während der Bearbeitung immer wieder neue Vorschläge auf den Tisch kommen.

Das Forum hat die Möglichkeit bei einer Ablehnung eines Vorschlages durch die DB zu „entscheiden“, dass der Vorschlag trotzdem verfolgt wird. Wie wird diese Entscheidung getroffen (Abstimmung?)

→ Auch diese Entscheidung wird im Konsens von den benannten Mitgliedern der Gemeindeforen getroffen.

Geschäftsordnung

Rückmeldungen Rosenheim Süd

❖ *Zu 8. Kommunikation mit den Medien*

Wie auch bei der letzten Besprechung betont (und von Ihnen bestätigt) legen wir Wert darauf, dass Forenteilnehmer weiterhin Ergebnisse nach außen kommunizieren können (dass dabei Herabwürdigungen anderer Teilnehmer unterbleiben müssen, halten wir für selbstverständlich). Es sollte daher der Satz: „Den Forenteilnehmern bleibt es unbenommen, Inhalte oder Ergebnisse nach außen zu kommunizieren“ ergänzt werden.

Die Gemeinden müssen ebenso ihre Sicht der Dinge kommunizieren dürfen.

Im Grundsatz okay; setzt aber voraus, dass alle Mitglieder des GF mit den Berichten einverstanden sind; andernfalls kann man ihnen nicht verwehren, sich ebenfalls an die Presse zu wenden.

→ Die am 11.10.2017 gemachte Zusage, dass es den Forenteilnehmern unbenommen bleibt, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren, ist unbestritten und daher soll dieser Satz folgend ergänzt werden:

„Den Forenmitgliedern bleibt es unbenommen, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren“

Geschäftsordnung



Entwurf Geschäftsordnung



Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ **Abschluss / Termine**

Nächste Sitzung des Gemeindeforums

Unsere Bitte an Sie ...

- ❖ Weitere Überlegungen zu möglichen Indikatoren, mit denen die Teilkriterien bewertet werden

Rückmeldungen bis 12.01.2018 an
moderation@brennernordzulauf.eu

Gemeindeforum Rosenheim Süd

Tagesordnung 2. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Entwicklung Bewertungsmethode/ Kriterienkatalog
 - Zusammenfassung /Diskussion zu den Rückmeldungen zu den Teilkriterien und Indikatoren
 - Status Kriterienkatalog
 - Einführung zu den Indikatoren zur Ermittlung der Zielerfüllung
- ❖ Geschäftsordnung
 - Zusammenfassung und Diskussion zu den Rückmeldungen
 - Möglichst Finalisierung der Geschäftsordnung
- ❖ **Abschluss / Termine**
 - ❖ **Vorschlag 3. Sitzung: 24.01.2018**
 - ❖ **Vorschlag 4. Sitzung: 14.03.2018 oder Ersatztermin 15.03.2018**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisschienen, Überholgleise im Tunnel)
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannsen, Tunnel, Brücken usw.)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel - > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung - > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1 Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung
	2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotential
		2-5-2 Trinkwasser	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen
		2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
	2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
		2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdachtsflächen
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung
		2-8-2 Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung
	2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
		2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern
	2-10 Fläche	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.