

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	9. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	17. Mai 2018, Teil I: 14:00 - 15:15 Uhr (ohne BürgermeisterInnen) Teil II: 15:45 - 17:30 Uhr (alle Mitglieder)
Ort:	Parksaal im Parkhotel Crombach, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen) Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Rosenheim) Gerhard Kippes, vertretend für Wolfgang Berthaler (Landrat Rosenheim) Georg Dudek (Vertreter INN TAL Gemeinschaft e.V.) Georg Huber (Bürgermeister Samerberg) Wolfgang Janhsen, vertretend für Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik) Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Hans Nowak (Bürgermeister Neubeuern) Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim) Jochen Wiesböck vertretend für Christian Praxl (Bürgermeister Rohrdorf) Erwin Kühnel vertretend für Felix Schwaller (Bürgermeister Bad Aibling) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim) Walter Tschon (Vertreter Landesumweltanwalt Tirol) Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf) Matthias Kraus (Regierung von Oberbayern, Beobachter) Carmen Wanner-Sturm (Regierung von Oberbayern, Beobachterin) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Bernd Reiter (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG) Eva Böss (Expertenteam) Horst Wessiak (Expertenteam) Martin Eckert (IPBN)

Stefan Eder (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG)
Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Ralf Eggert (IFOK)
Rebecca Ruhfaß (IFOK)

Agenda:

Teil I

1. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
2. Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
3. Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
4. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
5. Ausblick und nächste Termine

Teil II

6. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
 7. Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
 8. Ausblick & nächste Termine
-

Teil I (Regionale Vertreter ohne BürgermeisterInnen)

Begrüßung:

Die Projektleitung begrüßt die Teilnehmenden im Namen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der neunten Sitzung des Regionalforums. Manuel Gotthalseder stellt einige neue Teilnehmende vor:

- Christian Tradler, den Projektleiter für den Erweiterten Planungsraum (EPR) bei der DB Netz AG,
- Franz Lindemair aus dem Bereich Großprojektekommunikation bei der Deutschen Bahn AG,
- Horst Wessiak und Eva Böss, die als Expertenteam die Erarbeitung der Beurteilungsmethode unterstützen
- und die Planer Martin Eckert, Stefan Eder und Dr. Wieland Steigner von der Ingenieurgemeinschaft IPBN.

Die Moderatorin Sabine Volgger (wikopreventk) stellt außerdem Ralf Eggert und Rebecca Ruhfaß von der IFOK GmbH vor. Die IFOK GmbH ist auf Kommunikation bei Beteiligungsverfahren spezialisiert und hat die Moderation für die Gremien im EPR übernommen. Die planungsraumübergreifenden Gremien, wie das Regionalforum, werden nun von wikopreventk und der IFOK GmbH gemeinsam moderiert.

Die Moderatorin Sabine Volgger leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor (siehe oben). Neben dem Bericht über aktuelle Aktivitäten seit der achten Sitzung des Regionalforums im Oktober 2017 wird es um die Weiterentwicklung des Kriterienkataloges gehen. Die regionalen Vertreter werden Bögen zur Nachgewichtung des neuen Hauptkriteriums „Fläche“ erhalten. Zudem werden Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm präsentiert. Im zweiten Sitzungsteil mit den BürgermeisterInnen wird es hauptsächlich um die Anpassung der Geschäftsordnung gehen.

Diskussion/Fragen:

Warum wurde die Sitzung aufgeteilt? Die BürgermeisterInnen sollten erfahren, was im ersten Sitzungsteil diskutiert wurde, und mitdiskutieren können!

- In der achten Sitzung des Regionalforums wurde beschlossen, dass die BürgermeisterInnen erst zu einem zweiten Sitzungsteil dazustoßen, wenn sich die Inhalte, die im ersten Sitzungsteil präsentiert werden, mit den Inhalten aus den Gemeindeforen decken.
- Dies wurde als neue Möglichkeit eingeführt. Es ist weiterhin möglich, dass Sitzungen komplett in vollständiger Besetzung stattfinden.
- Es bleibt den regionalen Vertretern außerdem unbenommen, Punkte, die mit den BürgermeisterInnen diskutiert werden sollen, mit in den zweiten Sitzungsteil zu nehmen.

Die Fragen zum Erkundungsprogramm und Diskussionspunkte zur Entwicklung der Grobtrassen sollten erst dann gestellt werden, wenn auch die BürgermeisterInnen da sind.

- Im ersten Sitzungsteil werden hierzu Informationen präsentiert, die die BürgermeisterInnen bereits im Rahmen ihrer Teilnahme an den Gemeindeforen erhalten haben. Ziel ist, allen Gremienmitgliedern den gleichen Informationsstand zu vermitteln.
- Verständnisfragen sollten im ersten Sitzungsteil direkt zur Präsentation gestellt werden. Diskussionspunkte können direkt angesprochen und/oder in den zweiten Sitzungsteil mitgenommen werden.

1. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung (Moderation)

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 8. Sitzung des Regionalforums vor und es werden auch mündlich keine Anmerkungen gemacht.

2. Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017 (Peter Hofer, Martin Gradnitzer, Christian Tradler, Dr. Wieland Steigner)

Siehe Folie 5 in der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer (ÖBB) berichtet zu aktuellen Aktivitäten seit Herbst 2017. Im Erweiterten Planungsraum haben die beiden Gemeindeforen Ende 2017 ihre Arbeit aufgenommen. Es gab außerdem intensive Abstimmungen mit der Landwirtschaftskammer Tirol und mit dem

Bayerischen Bauernverband im Zusammenhang mit dem geologischen Erkundungsprogramm. Es gab im November 2017 einen Informationstermin zum Erkundungsprogramm und im März 2018 einen Informationstermin zur Geophysik. Eine Vorstellung des geologischen Erkundungsprogramms im Gemeinderat Neubeuern wurde leider im Zug der Gemeinderatssitzung abgesagt. Des Weiteren haben Treffen mit Bürgerinitiativen stattgefunden. In beiden Planungsräumen läuft die Aktualisierung der Grundlagen. Auf EU-Ebene wurden die Projekte der Brennerachse bei den sogenannten TEN-T Days der EU-Kommission in Ljubljana präsentiert.

In beiden Planungsräumen wurden außerdem Gewichtungsbögen ausgegeben – im GPR die Bögen zur Nachgewichtung des Hauptkriteriums „Fläche“ und im EPR die vollständigen Gewichtungsbögen.

Siehe Folie 6 und 7 in der beiliegenden Präsentation

Martin Gradnitzer (ÖBB) berichtet zum österreichischen Streckenabschnitt des Brenner-Nordzulaufs „Verknüpfung Schafftenau – Knoten Radfeld“. Dieser Abschnitt schließt im Süden an den GPR an und ist rund 20 km lang. Die Neubaustrecke wird für 230 km/h und für Mischverkehr ausgelegt. 2009 wurde das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen und eine Vorschlagstrasse fixiert. Seit 2016 wird die Planung weitergeführt. 2019 sollen die Unterlagen zur die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht werden.

Derzeit werden die Informationen für die Einreichunterlagen aufbereitet. Das geologische Erkundungsprogramm ist im Januar 2018 gestartet. Die Umweltuntersuchungen werden voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen. Die Abstimmung mit den Gemeinden und dem Regionalforum laufen. Der nächste offizielle Schritt auf der Planungsebene ist die Planausstellung im September 2018.

Siehe Folie 8 in der beiliegenden Präsentation

Christian Tradler erläutert zur Beteiligung im EPR: Der EPR schließt nördlich an den GPR an und setzt sich aus der kreisfreien Stadt Rosenheim und elf Gemeinden aus dem Landkreis Rosenheim zusammen. Es wurden zwei Gemeindeforen – das Gemeindeforum Rosenheim Nord und das Gemeindeforum Rosenheim Süd – gebildet, die sich jeweils aus den VertreterInnen aus sechs Gemeinden zusammensetzen. Die konstituierenden Sitzungen haben am 8. November 2017 stattgefunden. Seither wurden in beiden Foren die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog diskutiert. In der sechsten Sitzung am Vortag (16. Mai 2018) wurden die Bögen zur Gewichtung der Hauptkriterien ausgegeben. Der Kriterienkatalog ist auf der Ebene der Hauptkriterien mit dem Kriterienkatalog des GPR identisch. Auf der Ebene der Teilkriterien und Indikatoren unterscheidet er sich an einigen Stellen vom Kriterienkatalog des GPR und ist – da im Gemeindeforum Rosenheim Süd noch Diskussionsbedarf besteht – noch nicht abgeschlossen. Auch im EPR wurde die Aktualisierung der Grundlagen gestartet. Ab September sollen auch im EPR geologische Erkundungen stattfinden.

Siehe Folie 9 und 10 in der beigefügten Präsentation

Dr. Wieland Steigner von der Ingenieurgemeinschaft IPBN berichtet zum Stand der Grundlagenerhebung. Im März 2018 wurden die Gemeinden im GPR und im EPR gebeten, Grundlagendaten zur Verfügung zu stellen. In einigen Gemeinden wurde die Rückmeldung gegeben, dass es gegenüber der bereits früher durchgeführten Abfrage keine Änderungen gab,

andere Gemeinden haben Änderungen mitgeteilt. Von drei Gemeinden gab es bisher keine Rückmeldungen.

Aus den Grundlagendaten werden Grundlagenkarten erstellt, aus denen wiederum Raumwiderstandskarten angefertigt werden. Aufbauend auf den Raumwiderstandskarten werden dann die Korridore und erste Grobtrassen entwickelt.

Diskussion/Fragen:

Wann sind die Grundlagenkarten auf dem aktuellsten Stand? Wann werden die Korridore erstellt? Wann werden die Grobtrassen veröffentlicht?

- Die Grundlagenkarten und Raumwiderstandskarten sind weitestgehend fertig, werden aber erst gemeinsam mit den Korridoren und Grobtrassen am 18. Juni 2018 veröffentlicht. Derzeit werden die Grobtrassen und Korridore entwickelt.

Was passiert mit den Gewichtungen der Hauptkriterien des Kriterienkatalogs? Warum werden die Gewichtungen nicht in die Entwicklung der Korridore und Grobtrassenentwürfe einbezogen?

- Die Gewichtungsbögen liegen im Umschlag verschlossen bei der Moderation in einem Safe. Sie werden erst dann geöffnet, wenn die vertieft geplanten Trassenvarianten und deren Bewertung an Hand des Kriterienkatalogs vorliegen.
- Die Grobtrassenentwürfe, die am 18. Juni 2018 veröffentlicht werden, orientieren sich zunächst nur an den Raumwiderständen.
- *Siehe weiter: Erläuterungen zum Tagesordnungspunkt 6, insbesondere zu den Folien 13 bis 18.*

3. Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium (Horst Wessiak)

Siehe Folie 12 in der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak (Expertenteam) erläutert, dass es eine Änderung der EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gegeben hat. In der UVP muss nun das Schutzgut „Fläche“ berücksichtigt werden. Dies ist im deutschen UVP-Gesetz vom 28. Juli 2017 in § 2(1) umgesetzt worden. Der Kriterienkatalog bildet die Schutzgüter der UVP in den Hauptkriterien ab. Der aktuelle Kriterienkatalog enthält deshalb nun ein neues Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ mit einem Teilkriterium 2-10-1 „Flächenverbrauch“ mit dem Ziel „Minimierung des Flächenverbrauchs“ und den Indikatoren „Obertägiger Flächenverbrauch während der Bauphase“ und „obertägiger Flächenverbrauch während der Betriebsphase“.

Siehe Folie 13 bis 18 in der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak (Expertenteam) erläutert in Hinblick auf die erforderliche Gewichtung dieses neuen Hauptkriteriums Fläche nochmals den schon zu Beginn der Forenarbeit vorgestellten „Weg zur Trassenempfehlung“:

Dieser hat in Phase I begonnen mit der Entwicklung der Beurteilungsmethode und des Kriterienkatalogs. Derzeit erfolgt in Phase II auf Basis der erhobenen Grundlagen und der damit erstellten Grundlagen- und Raumwiderstandskarten die Entwicklung erster Entwürfe von Grobtrassen (*Siehe Folie 17 mit dem Beispiel aus dem Trassenauswahlverfahren im österreichischen Streckenabschnitt des Brenner-Nordzulaufs „Verknüpfung Schafteuau – Knoten*

Radfeld“). Unter Berücksichtigung der Kriterien des Kriterienkatalogs und ggf. aus Gründen der Geologie werden die Grobtrassen abgeschichtet und optimiert, sodass letztlich weniger Trassen zur vertieften Planung im nächsten Bearbeitungsschritt (Siehe Folie 18 mit dem Beispiel aus dem Trassenauswahlverfahren im österreichischen Streckenabschnitt des Brenner-Nordzulaufs „Verknüpfung Schafstau – Knoten Radfeld“) übrigbleiben. Diese vertieft geplanten Trassen werden dann am Ende im Detail anhand der Kriterien des Kriterienkatalogs einzeln hinsichtlich der Erfüllung der Ziele bewertet.

Siehe Folie 19 in der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak erklärt weiter: In den Bereichen „Verkehr und Technik“ und „Raum und Umwelt“ werden die Bewertungen der Trassen in normierte Bewertungen umgerechnet.

Siehe Folie 20 und 21 in der beigefügten Präsentation

Erst nachdem die zur vertieften Planung ausgewählten Trassen im Detail geplant sind, die Bewertung vorliegt und Trassen sowie Bewertung in den Gremien diskutiert wurden, werden die bis dahin verschlossenen Umschläge mit den Gewichtungsbögen geöffnet und die Auswirkungen verschiedener Gewichtungen betrachtet. Dazu werden die Gewichtungen gruppiert (d.h.: es werden z.B. die Gewichtungen aller BI-InteressenvertreterInnen, aller LandwirtInnen, aller WirtschaftsvertreterInnen zusammengefasst) und analysiert, wie sich die Reihung verändert, wenn die Gewichtung der verschiedenen Gruppen herangezogen wird. Am Ende wird auf dieser Grundlage eine Vorschlagstrasse ausgewählt und entsprechend an die Entscheidungsgremien eine Empfehlung ausgesprochen.

Siehe Folie 22 und 23 in der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak erläutert, dass es für das neue Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ eine Nachgewichtung dieses Hauptkriteriums braucht.

Zu Folie 24 und 25 in der beiliegenden Präsentation

Horst Wessiak erklärt: Die Gewichtung geht von 1 (unwichtig) bis 9 (wichtig). Die Gewichtung soll nicht anhand der Bewertung der Trassenvorschläge vorgenommen werden, sondern unabhängig davon. Daher müssen die **Gewichtungen (Nachgewichtung des Hauptkriteriums „Fläche“)** noch vor der Veröffentlichung der ersten Entwürfe von Grobtrassen **bis 16. Juni 2018 (Poststempel) zurückgesendet** werden.

Zu Folie 26 in der beiliegenden Präsentation

Zum noch nicht abgeschlossenen Kriterienkatalog für den EPR erläutert Horst Wessiak, dass die Hauptkriterien identisch wie im Kriterienkatalog des GPR sind, da sie den Schutzgütern der UVP-Gesetze entsprechen. Das Hauptkriterium „Fläche“ ist auch im Kriterienkatalog für den EPR ergänzt worden. Da die Hauptkriterien in beiden Planungsräumen gleichgeblieben sind, gewichten die am Regionalforum teilnehmenden regionalen Vertreter die schon 2016 gewichteten Hauptkriterien nicht noch einmal. Daher steht nur die Nachgewichtung des Hauptkriteriums „Fläche“ aus.

Diskussion/Fragen:

Wir haben den Flächenverbrauch bisher nicht ignoriert, sondern er hat einen Aspekt bei der Gewichtung der Trassen gespielt. Wie gehen wir damit um?

- Bisher wurde der Flächenverbrauch als Aspekt mit Auswirkungen auf andere Themen betrachtet. Mit dem UVP-Schutzgut und dem Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ wird das Ziel abgebildet, den Flächenverbrauch (d.h. die Versiegelung unversiegelter Flächen) insgesamt zu minimieren. Beispielsweise spielt der Flächenverbrauch beim Hauptkriterium 2-7 „Boden, Land- und Forstwirtschaft“ auch eine Rolle, aber nur bezüglich der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen, die in Anspruch genommen werden. Beim Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ geht es aber um die gesamte verbrauchte bzw. versiegelte Fläche.
- Am Beispiel eines Tunnelbaus kann der Unterschied verdeutlicht werden: Ein Tunnel hätte in der Betriebsphase kaum Flächenverbrauch, jedoch gegebenenfalls in der Bauphase temporäre Auswirkungen auf den Flächenverbrauch nach Bodentypen (Teilkriterium 2-7-1).

Wie wirkt es sich auf die Bewertung beim Hauptkriterium 2-10 „Fläche“ aus, wenn Flächen für Kompensationsmaßnahmen genutzt werden?

- Wenn eine landwirtschaftliche Fläche für eine Kompensationsmaßnahme in Anspruch genommen wird, dann stellt das keinen „Verbrauch“ im Sinne des neuen Hauptkriteriums dar, da die Fläche unversiegelt bleibt. Ebenso gehen Flächen nicht mit ein, die durch den Trassenbau zwar einer anderen Nutzung zugeführt aber nicht versiegelt werden (z.B. Böschungsfächen).

Welche Ergänzungen wurden im EPR an den Teilkriterien und Indikatoren gemacht?

- Beispielsweise wurde der Tourismus aus dem Teilkriterium 2-1-3 „Freizeit und Erholung“ herausgelöst und als eigenes Teilkriterium 2-3-3 „Tourismus“ aufgenommen. Beim Teilkriterium 2-5-3 „Oberflächenwasser“ wurde ein neuer Indikator „Ausmaß von Gewässerverrohrungen“ eingefügt - ein Aspekt, der ursprünglich unter „Ausmaß von Gewässerverlegungen“ subsumiert war, da größere Gewässerverrohrungen sehr selten vorkommen.
- Darüber hinaus gab es weitere Ergänzungsvorschläge. Diese können in den Unterlagen zu den jeweiligen sechsten Sitzungen der Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd nachgelesen werden, die auf der Projekthomepage <https://www.brennernordzulauf.eu/gemeindeforen.html> zu finden sind.

Was hat es mit dem neuen Indikator im EPR zum Teilkriterium 2-3-2 „Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen“ auf sich, der lautet: „Zugang zu verladender Industrie“? Wie kommt die verladende Industrie zur Strecke?

- Der Indikator bildet die Möglichkeit für Gewerbe und Industrie ab, Zugang zur Neubaustrecke zu bekommen. Die Neubaustrecke wird keinen Gleisanschluss direkt zu Verladestationen haben, aber es könnte ggf. an der Bestandsstrecke (projektunabhängig) neue Anschlüsse/Verlademöglichkeiten geben.
- Man geht davon aus, dass alle 20 km entlang der Brennerachse Verknüpfungsstellen zwischen Bestand und Neubaustrecke eingerichtet werden. Je nach konkreter Lage der Verknüpfungsstellen könnte sich mit dem neuen Indikator im Kriterienkatalog des EPR bei den verschiedenen Trassenvarianten eine unterschiedliche Bewertung

ergeben. Es könnte jedoch auch sein, dass alle Varianten in Bezug auf diesen Indikator sehr ähnlich oder gleich bewertet werden.

Es sollte in den Grundlagenpräsentationen zum Projekt explizit ergänzt werden, dass es an der Neubaustrecke und im Bereiche der Verknüpfungsstellen keine Verladestationen gibt!

Wenn die Korridore festgelegt werden, dann braucht es doch ein Konzept um die Fortsetzung des Brenner-Nordzulaufs Richtung Norden zu kennen? Was wird das Verkehrskonzept enthalten? Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in dieses Planungsverfahren vor dem Hintergrund eingestiegen sind, dass nach Darstellung der DB der Knoten München überlastet ist und daher für zukünftigen (Güter-) Verkehr völlig ungeeignet wäre. Es wurde gesagt, dass man im Verlauf der Planungen Möglichkeiten eruiere, den Güterverkehr um München herumzuleiten. Jetzt geht eine Planung für 400 Züge direkt durch München – welches Konzept steckt dahinter?

- Laut BVWP ist festgelegt, dass der Brenner-Nordzulauf in Richtung München neu- bzw. ausgebaut wird. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Planungsziele im Projekt Brenner-Nordzulauf.
- Die Ausbaustrecke ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim ist im aktuellen BVWP im potentiellen Bedarf gelistet (Projektnummer 2-039-V01) und wird nach Kenntnis der Projektleitung derzeit noch durch den Bund bewertet. Die DB hat im Zusammenhang mit der genannten Ausbaustrecke aktuell keinen Planungsauftrag.

Wird die Strecke sowohl für Güter- als auch für Personenverkehr genutzt?

- Ja, auf der gesamten Brennerachse wird es Mischverkehr geben. Rund 80% der Züge auf der Neubaustrecke werden Güterzüge sein, 20% der Züge sollen schnelle Personenfernverkehrszüge sein. Sowohl der Nahverkehr als auch ein Teil des Güterverkehrs werden auf dem Bestand bleiben.

4. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm (Stefan Eder)

Siehe Folie 29 bis 39 in der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder (Ingenieurgesellschaft IPBN) berichtet zum Erkundungsprogramm: Bis 2017 wurden die geologischen Bestandsdaten erhoben. Es gab bereits einige Veranstaltungen zur Geophysik, die jeweils gut besucht waren. Die Geophysikuntersuchungen sind derzeit zu etwa 30-40% abgeschlossen und laufen weiter. Auf den Folien 31 bis 33 in der beigefügten Präsentation sind die geologischen Daten sowie Informationen, wo Bohrungen bereits abgeschlossen sind, noch laufen oder in Planung sind, zu sehen. In Neubeuern haben bisher keine Bohrungen stattgefunden. Insgesamt wurden bei keiner Bohrung Ergebnisse gefunden, die einen Tunnel ausschließen würden. Ein Tunnel würde jedoch massiv ins Grundwasser eingreifen.

Diskussion/ Fragen:

Halten Sie den Erkundungsstand für ausreichend, um schon Grobtrassen zu entwickeln und zu zeigen?

- Die Grobtrassenentwürfe werden auf der Grundlage möglichst niedriger Raumwiderstände entwickelt und stellen geometrisch (Kurvenradien und Längsneigung) und topographisch mögliche grobe Trassen in den Korridoren dar.

- Ende des Jahres 2018 wird im GPR das Erkundungsprogramm abgeschlossen. Im EPR wird im Herbst 2018 mit den Erkundungen begonnen. Am 18. Juni 2018 werden nun erste Entwürfe der Grobtrassen vorgestellt. Darauf aufbauend startet der Diskussionsprozess in den Gremien zur Trassenauswahl. Die Erkenntnisse aus den Erkundungsprogrammen werden in die vertiefte Trassenplanung und -bewertung einfließen.
- Für die Grobtrassierung reicht die Datenlage aus.

Gibt es eine Grobtrasse, die als Tunnel unter den gesamten beiden Planungsbereichen durchführt?

- Nein.

5. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 40 in der beiliegenden Präsentation.

- Am 18. Juni 2018 besteht bei einer Planausstellung für die Mitglieder aller Gemeindeforen und des Regionalforums Gelegenheit, sich über die Korridore und Grobtrassen zu informieren. Parallel dazu werden die politischen Vertreter und die Öffentlichkeit informiert.

Nachträglicher Hinweis: Die Planausstellung findet am 18. Juni 2018 von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr in Rosenheim statt. Eine Einladung wurde per E-Mail versendet.

- Ab 18. Juni finden mehrere Termine zur Information der Öffentlichkeit statt.
- Die zehnte Sitzung des Regionalforums findet am 26. Juni, 14:00 bis 17:00 Uhr in Rosenheim statt.

Exkurs: Projekthintergründe

Siehe Folien 41 und 42 in der beiliegenden Präsentation

Auf der Projekthomepage findet man unter <http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf> eine Präsentation mit ausführlichen Informationen zu den Projekthintergründen.

Der Brennerbasistunnel soll 2027 in Betrieb gehen. Bis dahin soll auf der Zulaufstrecke das *European Train Control System 2 (ETCS 2)* umgesetzt sein. Bis 2032 wird die Neubaustrecke im Abschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld realisiert. Der gemeinsame und der erweiterte Planungsraum sollen dann bis 2038 fertiggestellt sein.

Diskussion

In der Presse ist immer wieder davon die Rede, dass sich beim Schienengüterverkehr in den nächsten Jahren eine Steigerung um 40% einstellen wird. Diese Zahl wird oft im Zusammenhang mit dem Brenner genannt, es handelt sich jedoch um eine allgemeine Prognose. Die Bedarfsanalyse für den Brenner-Nordzulauf steht nach wie vor aus. Die Behauptungen zum Bedarf sind damit bisher Spekulationen – es gibt keine Grundlage dafür, zu behaupten, dass der Schienenverkehr am Brenner steigt. Ich kritisiere, dass Mitarbeiter der DB diese Meinung in der Presse darstellen. Es muss klargestellt werden, dass die Zunahme nicht belegt ist.

- In der angeführten Präsentation zu den Projekthintergründen sind alle Zahlen entsprechend eingeordnet und es ist verdeutlicht, welche Zahlen sich auf den Brenner beziehen.

Wann ist der Brenner-Südzulauf fertig?

- Zur Fertigstellung des Nord- und des Südzulauf gibt es regelmäßig Abstimmungen im Rahmen der Brenner Corridor Platform (BCP). Für den ersten Abschnitt Franzensfeste - Waidbruck des Brenner-Südzulaufs wurden in Italien bereits Beschlüsse getroffen und es wurde mit Vorarbeiten zum Bau begonnen. Es wurde von italienischer Seite mehrfach bestätigt, dass der Abschnitt mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels fertiggestellt sein soll.

Ausgabe der Gewichtungsbögen

Die Gewichtungsbögen zur Nachgewichtung des Hauptkriteriums Fläche werden gegen Unterschrift und mit frankiertem Rückumschlag an die regionalen Vertreter ausgegeben und können **bis 16. Juni 2018 (Poststempel) an die Moderation, z.Hd. Sabine Volgger** gesendet werden.

Die nicht anwesenden regionalen Vertreter erhalten ihre Gewichtungsbögen per Post.

II. Teil (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)

Begrüßung:

Die Projektleitung begrüßt die Teilnehmenden im Namen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der neunten Sitzung des Regionalforums. Manuel Gotthalseder stellt einige neue Teilnehmende vor:

- Christian Tradler, den Projektleiter für den Erweiterten Planungsraum (EPR) bei der DB Netz AG,
- Franz Lindemair aus dem Bereich Großprojektkommunikation bei der Deutschen Bahn AG,
- Horst Wessiak und Eva Böss, die als Expertenteam die Erarbeitung der Beurteilungsmethode unterstützten
- und die Planer Martin Eckert, Stefan Eder und Dr. Wieland Steigner von der Ingenieursgemeinschaft IPBN.

Die Moderatorin Sabine Volgger (wikopreventk) stellt außerdem Ralf Eggert und Rebecca Ruhfaß von der IFOK GmbH vor. Die IFOK GmbH ist auf Kommunikation bei Beteiligungsverfahren spezialisiert und hat die Moderation für die Gremien im EPR übernommen. Die planungsraumübergreifenden Gremien, wie das Regionalforum, werden nun von wikopreventk und der IFOK GmbH gemeinsam moderiert.

Die Projektleitung stellt Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG), den Projektleiter für den österreichischen Teil des Brenner-Nordzulaufs, vor und erklärt, dass die ÖBB und die DB im GPR gemeinsam an der Trassenentwicklung arbeiten und zusammen die Forenstruktur entwickelt haben. Das Regionalforum wurde zu dieser Sitzung um die BürgermeisterInnen aus dem EPR erweitert. Die regionalen Vertreter repräsentieren bereits auch das Gebiet des EPR.

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung vor. Schwerpunkt dieses zweiten Sitzungsteils ist die Aktualisierung der Geschäftsordnung. Außerdem wurde vereinbart, dass Diskussionspunkte zu den im ersten Teil der Sitzung präsentierten Inhalten, die auch für BürgermeisterInnen von Interesse sind, mit in den zweiten Sitzungsteil genommen werden können.

6. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung (Moderation)

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der achten Sitzung des Regionalforums vor, und es werden auch mündlich keine Anmerkungen gemacht. Die Mitglieder stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Das finale Protokoll wird demnach in Kürze auf der Projekthomepage www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

7. Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum (Horst Wessiak)

Horst Wessiak erklärt, dass die Geschäftsordnung für das Regionalforum aufgrund der Erweiterung um den EPR und aufgrund von aktuellen Entwicklungen im Projekt angepasst

werden sollte. Er stellt dazu die Vorschläge vor, die das Expertenteam in Abstimmung mit der Projektleitung und der Moderation entwickelt hat. (Siehe zu den einzelnen Änderungen die aktualisierte Geschäftsordnung mit Stand vom 17. Mai 2018, in welcher die Änderungen im Änderungsmodus sichtbar sind.)

Zu den Änderungen erläutert er:

- Die folgende Änderung auf S. 1
Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030, Zitat: „Maßnahmentitel: ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) Beschreibung der Maßnahme): 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A. *) Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.“*
 wurde aufgrund des im Gemeindeforum Rosenheim Süd geäußerten Hinweises zu dessen Geschäftsordnung aufgenommen, dass der BVWP falsch zitiert worden sei. Der Hinweis war mit dem Wunsch verbunden, die Bezeichnung „Westumfahrung Rosenheim“ aufzunehmen. Dem soll nun auch in der Geschäftsordnung des Regionalforums unter Einbezug der einschränkenden Fußnote aus dem BVWP entsprochen werden.
- Der Wegfall des Beobachterstatus der Stadt Rosenheim (S. 4) ist dadurch begründet, dass die Stadt Rosenheim nun durch die Oberbürgermeisterin als Mitglied (ebenfalls S. 4) vertreten wird.
- Die Möglichkeit, die Sitzung in zwei Teile zu teilen (S. 4) wurde aufgrund des Beschlusses aus der achten Sitzung eingeführt.
- Alle anderen Änderungen sind redaktioneller Art, ergeben sich aus der Erweiterung des Regionalforums auf den EPR oder aus dem Fortschreiten des Projekts.

Diskussion/ Fragen:

Was ist der Unterschied zwischen einer „2-gleisigen NBS“ und „2 zusätzlichen Gleisen“, wie es in der Maßnahmenbeschreibung für die verschiedenen Abschnitte formuliert ist?

- Zwei zusätzliche Gleise könnten theoretisch direkt am Bestand geführt werden.
- Es ist wichtig, hier die Fußnote zu beachten, dass sich die Planungen noch ändern können. Aus einer „2-gleisigen NBS“ könnten im Laufe der fortschreitenden Planung „2 zusätzliche Gleise“ werden und umgekehrt.

Warum soll hier Westumfahrung aufgenommen werden? Wird damit eine Ostumfahrung ausgeschlossen?

- Die Maßnahmenbeschreibung enthebt die DB nicht der Pflicht, alle möglichen sich aufdrängenden Varianten zwischen einem Punkt A und einem Punkt B zu untersuchen. Dazu gehört beim Brenner-Nordzulauf auch eine Ostumfahrung Rosenheims.
- Die Maßnahmenbeschreibung wurde als Zitat inklusive der Formulierung „Westumfahrung Rosenheim“ übernommen.

Ralf Eggert fragt, ob es weitere Fragen oder Anregungen zur Geschäftsordnung gibt. Dies ist nicht der Fall. Die Geschäftsordnung wird mit den vorgestellten Änderungen verabschiedet.

8. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 46 in der beiliegenden Präsentation.

- Am 18. Juni 2018 besteht bei einer Planausstellung für die Mitglieder aller Gemeindeforen und des Regionalforums Gelegenheit, sich über die Korridore und Grobtrassen zu informieren. Parallel dazu werden die politischen Vertreter und die Öffentlichkeit informiert.

Nachträglicher Hinweis: Die Planausstellung findet am 18. Juni 2018 von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr in Rosenheim statt. Eine Einladung wurde per E-Mail versendet.

- Ab 18. Juni finden mehrere Termine zur Information der Öffentlichkeit statt.
- Die zehnte Sitzung des Regionalforums findet am 26. Juni, 14:00 bis 17:00 Uhr in Rosenheim statt.

Diskussion:

Ergebnis einer Erkundungsbohrung könnte sein, dass in einem bestimmten Bereich z.B. eine unterirdische Lösung nicht möglich ist. Warum werden die ersten Entwürfe von Grobtrassen präsentiert, bevor die Erkundungsbohrungen abgeschlossen sind?

- Im EPR wird derzeit davon ausgegangen, dass die Grobtrassen technisch möglich sind. Die Geologie im EPR ist kleinräumig wechselhaft – es gibt jedoch keine Gebirge wie im GPR. Die Bohrungen dienen dazu, Details zu ermitteln – nicht wie im GPR der Klärung grundsätzlicher Fragen.
- Im GPR gibt es an einigen Stellen noch keine Kenntnis über tieferliegende Gesteinsschichten. Ziel ist, einen einheitlichen Informationsstand über das ganze Planungsgebiet zu erreichen.
- Die ersten Entwürfe von Grobtrassen sind keine Vorfestlegung, sondern erste geometrisch mögliche Linien, die in die Korridore gelegt werden. Für diesen ersten Schritt sind die Daten aus den Erkundungen nicht zwingend notwendig. Die Grobtrassen werden dann immer weiter optimiert, wenn neue Erkenntnisse vorliegen.

Haben die Gemeinden im GPR an der Entwicklung der Korridore und Grobtrassen bereits mitgewirkt?

- Nein, auch die Gemeinden im GPR erfahren erst am 18. Juni 2018, wo die Korridore und ersten Entwürfe von Grobtrassen liegen.
- Die Grobtrassenentwürfe, die am 18. Juni 2018 präsentiert werden, sind der Startpunkt der Diskussion. Sie werden in den Gremien diskutiert. Alle Anregungen der Mitglieder werden dann berücksichtigt.

Machen wir mit der frühen Präsentation der Korridore und Grobtrassen nicht den gleichen Fehler, wie schon bei den Korridoren im Jahre 2016? Wenn jetzt Grobtrassen geplant werden, die später verworfen werden, warum wird dann nicht zuerst weitergeplant und erst dann die Bevölkerung informiert? Ist es nicht sinnvoller, zuerst Erkenntnisse zu sammeln und dann nur das vorzustellen, was wirklich in Frage kommt?

- Ein Mitglied äußert die Hoffnung, dass die Gremienmitglieder durch ihre Mitarbeit in den Gremien einen Einfluss auf die Trassenauswahl ausüben können. Das Mitglied erinnert daran, dass öffentlich und auch von vielen Gremienmitgliedern gefordert wurde, dass frühzeitig informiert wird. Es sei gut, dass die Mitglieder nun die ersten Grobtrassenentwürfe bekommen und diskutieren können.

Kann es sein, dass ein Korridor wegfällt und dort keine Grobtrasse verläuft? Ist es möglich, dass außerhalb der Korridore Grobtrassen verlaufen?

- Es wird versucht, in jeden Korridor eine Grobtrasse zu legen, wenn das geometrisch möglich ist. Eine Grobtrasse, die außerhalb eines Korridors verläuft, würde ggf. auf größere Raumwiderstände treffen. Es kann dafür aber Lösungen geben. Beispielsweise könnte theoretisch ein Siedlungsgebiet untertunnelt werden.

Ursprünglich wurde gesagt, dass ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Projektes gegeben sein muss, damit es realisiert wird. Jetzt gibt es eine Zeitschiene für die Realisierung und außerdem eine Festlegung aus Brüssel, dass die Zulaufstrecken auf den selben technischen Stand gesetzt werden. Ist damit die Anforderung weggefallen, dass der Nutzen des Projektes gegeben sein muss? Es sollte in der Presse klar kommuniziert werden, was bereits finanziert ist. Wenn nicht feststeht, ob überhaupt realisiert wird, dann muss das deutlich gemacht werden.

- Nein, die Anforderung, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis gegeben sein muss, ist nicht weggefallen. Anschließend an den Dialog gibt es in Deutschland ein Raumordnungsverfahren. Dann gibt es eine Vorplanung. Nach der Trassenempfehlung wird die Deutsche Bundesregierung das Projekt und auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu bewerten. Dann obliegt es dem Deutschen Bundestag, zu entscheiden, wie weiter verfahren wird. Derzeit gilt für die DB als Feststellung des Bedarfs die gesetzliche Verankerung des Projektes durch den BVWP.
- In Österreich sind im Moment nur die Genehmigungsplanung und die Trassenauswahl finanziert. Auch dort ist die Realisierung (und deren Finanzierung) noch nicht beschlossen.
- Der Zeitplan nimmt nicht vorweg, dass die DB und die ÖBB unabhängig vom Nutzen-Kosten-Verhältnis und der jeweiligen Entscheidung auf Bundesebene eine Realisierung beschlossen hätten.
- Die Bahnen geben die Informationen differenziert und im Detail an die Presse weiter, haben aber keinen Einfluss darauf, was in der Presse erscheint.

Es fehlt eine 3D-Betrachtung. Bei der Planung muss mitgedacht werden, dass eine Trasse z.B. nur mit einer Troglösung gut ist. Kann es passieren, dass eine Trasse, die aus dem Gremium mit einem Trog vorgeschlagen wird, im Deutschen Bundestag dann ohne Trog angenommen wird?

- Die Trassen werden nach dem Kriterienkatalog bewertet. Dabei wird bereits miteinbezogen, an welcher Stelle z.B. ein Trog geplant wäre. Ohne den Trog würde sich die Bewertung entscheidend verändern.
- Die Entscheidung des Deutschen Bundestags kann durch die DB nicht vorweggenommen werden. Wenn der Bundestag jedoch entscheidet, dass der Trassenvorschlag zu teuer ist, dann müsste ein neuer Vorschlag erarbeitet werden.

- Die Bahnen sind parallel zum Beteiligungsprozess mit hochrangigen Vertretern der Bundespolitik in Deutschland und Österreich im Austausch.

Exkurs: Projekthintergründe

Siehe Folien 48 und 49 in der beiliegenden Präsentation

Auf der Projekthomepage findet man unter <http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf> eine Präsentation mit ausführlichen Informationen zu den Projekthintergründen.

Der Brennerbasistunnel soll 2027 in Betrieb gehen. Bis dahin soll auf der Zulaufstrecke das *European Train Control System 2* (ETCS 2) umgesetzt sein. Bis 2032 wird die Neubaustrecke im Abschnitt Schafteu-Knoten Radfeld realisiert. Der gemeinsame und erweiterte Planungsraum sollen dann bis 2038 komplett fertiggestellt sein.

Diskussion/Fragen:

Warum werden der Abschnitt Abschnitt Radfeld-Schafteu und die Abschnitte im GPR und EPR nicht parallel gebaut? Im Inntal sind jedes Wochenende die Autobahnen verstopft!

- Im EPR und GPR ist eine Realisierung bis 2032 nicht realistisch. Schon eine Realisierung bis 2038 ist sehr ambitioniert und erfordert eine zügige Planung.

Der Brenner-Südzulauf ist nach Informationen eines Mitglieds von Franzensfeste bis nach Bozen nur für 300 Züge geplant. Ist das noch aktuell? Warum wird dann in Österreich und Deutschland für 400 Züge geplant?

- Das endgültige, in den internationalen Gremien beschlossene Ausbauziel liegt bei 400 Zügen pro Tag am Querschnitt Brenner, d.h. auf dem Bestand und der Neubaustrecke (BBT) zusammen.

Ein Mitglied äußert: Die Diskussion über den Brenner-Nordzulauf wird auf der Differenz zwischen Ost und West ausgetragen. Aber der Umstand, dass der ansteigende LKW-Verkehr auch darauf zurückzuführen ist, dass der Übergang über den Brenner günstiger als andere Alpenüberquerungen ist, thematisieren wir zu wenig. Ich vermisse solidarische Wortmeldungen, dass dies ausgeglichen werden sollte. Wenn der Gotthard-Tunnel günstiger wäre, könnte das schon eine Reduktion des LKW-Verkehrs im Inntal um 30% herbeiführen.

- Ein anderes Mitglied äußert, dass die Gemeinden nicht die gleichen Interessen haben, weil einige Gemeinden bisher keine Schienen haben. Es sollte jedoch nicht über den Bedarf diskutiert werden, wenn dieser im Inntal so offensichtlich gegeben ist.

Abschluss /Ergebnisse:

Ralf Eggert hält abschließend die Ergebnisse der Sitzung fest:

- Das Protokoll der achten Sitzung wurde ohne Änderungen abgenommen.
- Die aktualisierte Geschäftsordnung wurde verabschiedet.
- Die regionalen Vertreter haben
 - Informationen zu Aktivitäten seit Herbst 2017 erhalten.
 - Informationen zur Weiterentwicklung des Kriterienkatalogs und zur Gewichtung des neuen Hauptkriteriums Fläche erhalten. Die Gewichtungsbögen zur Nachgewichtung des Hauptkriteriums Fläche wurden an die regionalen Vertreter ausgegeben und können bis 16. Juni 2018 (Poststempel) an Sabine Volgger gesendet werden.
 - Informationen zu den Ergebnissen aus dem geologischen Erkundungsprogramm erhalten.
- Alle Mitglieder haben
 - Informationen zu den Terminen im Juni zur Vorstellung der Korridore und Grobtrassen erhalten.
 - einige allgemeine Fragen zum Projekt und Fragen zur Beurteilungsmethode diskutiert.

Zusammengestellt am 30. Mai 2018

Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zum Regionalforum am 17. Mai 2018
- Aktualisierte Geschäftsordnung mit Stand vom 17. Mai 2018 (Änderungen im Änderungsmodus sichtbar)

9. REGIONALFORUM

17.05.2018, PARKHOTEL CROMBACH, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017**
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017

- ❖ Konstituierung der Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum
- ❖ Veranstaltungen
 - Intensive Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Tirol und dem bayerischen Bauernverband im Zusammenhang mit dem geologischen Erkundungsprogramm
 - Infotermine zum Erkundungsprogramm im November '17 zu den Bohrungen und März '18 zur Geophysik
 - Geplante Vorstellung zum Thema geologisches Erkundungsprogramm im Gemeinderat Neubeuern – wurde im Zuge der Gemeinderatssitzung leider abgesagt
 - Treffen mit Bürgerinitiativen
 - Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet
 - Gemeinsame Präsentation der Projekte auf der Brennerachse bei den TEN-T Days der EU-Kommission in Ljubljana



Planungsraum Verknüpfung Schafftenau–Knoten Radfeld – Status

Eckdaten und Termine

- Neubaustrecke zwischen Verknüpfung Schafftenau und Knoten Radfeld (zirka 20 km)
- $V= 230$ km/h, Mischverkehr
- Trassenauswahlverfahren wurde 2009 abgeschlossen – Vorschlagstrasse fixiert
- Weiterführung der Planung seit 2016
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Planungsraum Verknüpfung Schafte nau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

- Geologisches Erkundungsprogramm (> 50 Bohrungen, Bohrlänge ca. 2,2 km, 67 km Geophysikalische Profile) im Jänner 2018 gestartet
- Umweltuntersuchungen werden voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen
- Planungsaktivitäten für die Erstellung der UVE im Abschnitt VK Schafte nau–Knoten Radfeld laufen seit Herbst 2016
- Regionalforum und Abstimmung mit Gemeinden laufend
- Planausstellungen im Juni '18 vorgesehen



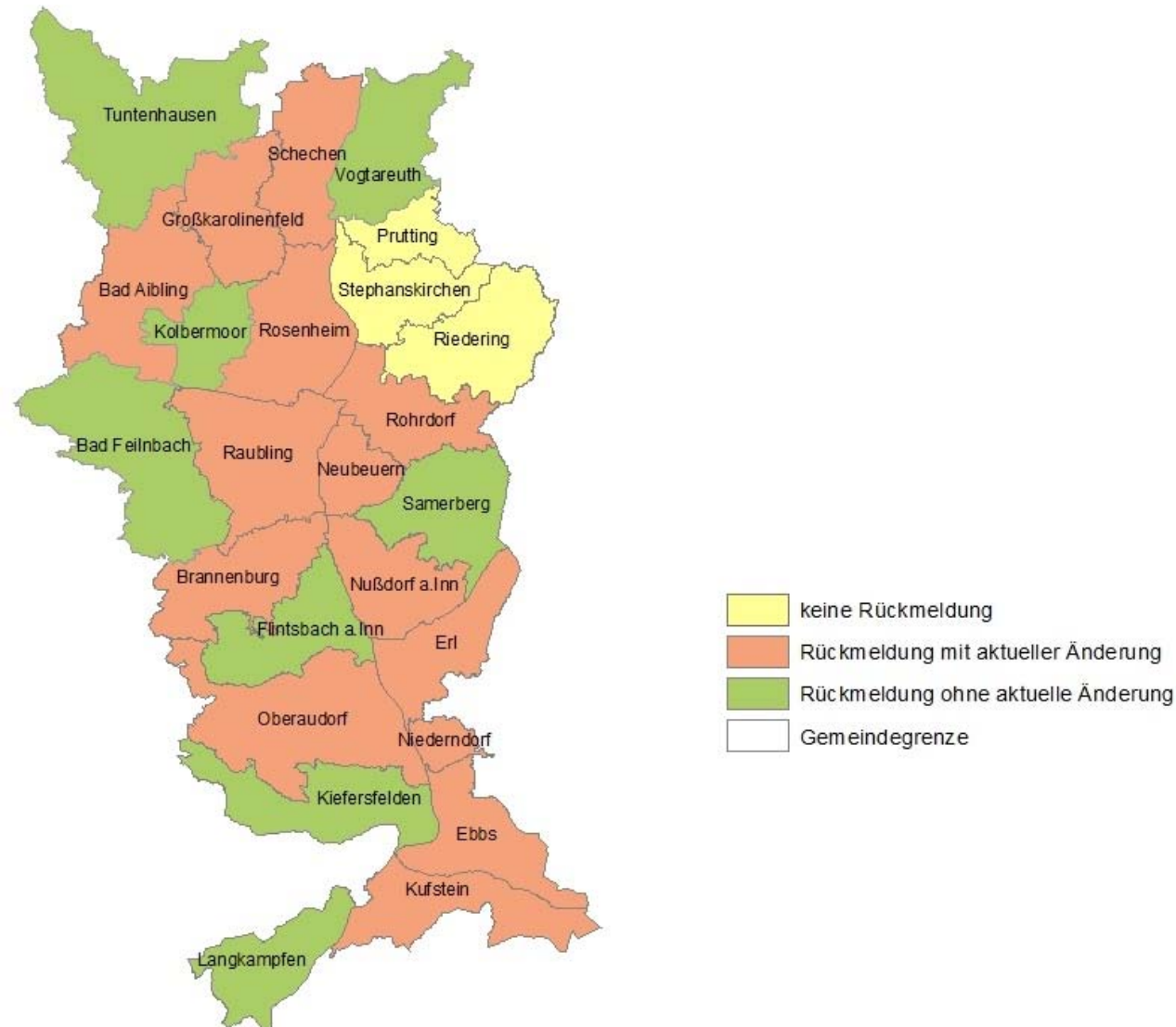
Erweiterter Planungsraum – Status

Beurteilungsmethode, Kriterienkatalog, Grundlagenaktualisierung

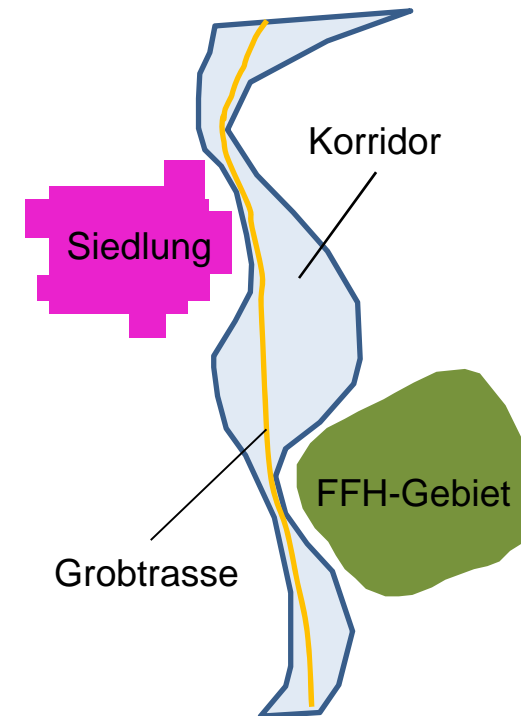
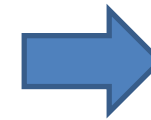
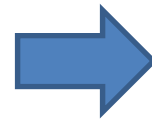
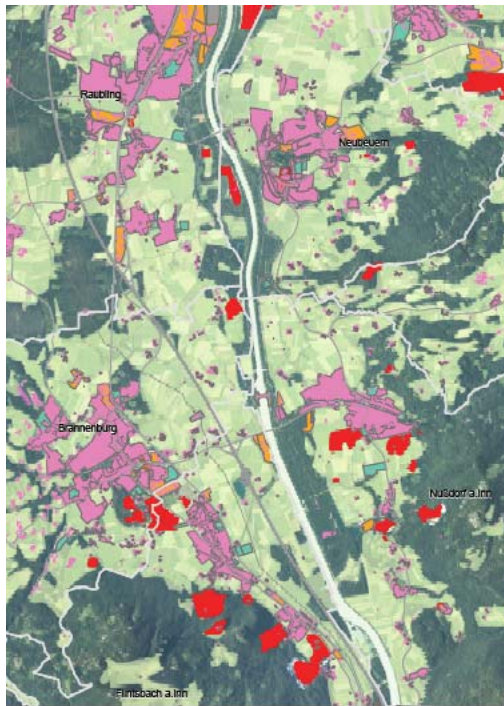
- ❖ Konstituierende Forensitzung der zwei Gemeindeforen
Rosenheim Nord und Rosenheim Süd am 08. November 2017
- ❖ 2. Forensitzung am 18. Dezember 2017 (GF Nord + Süd)
- ❖ 3. Forensitzung am 24. Januar 2018 (GF Nord + Süd)
- ❖ 4. Forensitzung am 14. bzw. 15. März (GF Nord + Süd)
- ❖ 5. Forensitzung am 11. bzw. 12. April (GF Nord + Süd)
- ❖ Derzeitiger Inhalt ist die (finale) Abstimmung des
Kriterienkatalogs im EPR
- ❖ Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet



Aktualisierung Grundlagen – Rückmeldungen Gemeinden



Weiterer Planungsablauf – Aktualisierung Korridore und Entwicklung Grobtrassen



Aktualisierung
Grundlagenkarten
Mensch & Natur

Aktualisierung
Raumwiderstandskarte

Aktualisierung Korridore und
Entwicklung Grobtrassen

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ **Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium**
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

- ❖ Ergänzung eines Hauptkriteriums aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.07.2017
- ❖ Hauptkriterium: Fläche
- ❖ Teilkriterium: Flächenverbrauch
- ❖ Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs
- ❖ Indikator: obertägiger Flächenverbrauch
 - während der Bauphase
 - während der Betriebsphase

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 Trassierungselemente (z.B. Bogenweichen, Gleisweichen, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, - Auswirkungen auf Autobahn, Hochspannungs Leitungsmast etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (z.B. RGV und Entwicklungslinien)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsteilen - 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 mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannen, Tunnel, Brücken usw.)	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung 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 Prognosebarkeit	
		1-4-2 Massendimension	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsensibilität - Bauteileneinrichtungsfächen	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 45dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Wohnung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Wohnung 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 Erholungsrichtungen 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
2-2-1 Siedlung (Wohnen)*			Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Schutzgebiete*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung	
2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung	
		2-4-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotential	
		2-4-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasserversorgungen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen	
2-5 Wasser		2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Geschiebeverlegungen - Ausmaß von Geschieberücklagen	
		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 - Zerschneidungsauswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftungsfähigkeit) - Inanspruchnahme von Wäldflächen	
	2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdorfsflächen		
	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 Durchströmung - 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. Ersatzsicherung	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 Realisierungsriskien	Minimierung	Risiken infolge - schwerer Grundränder - Geotiefenverläufe etc.	

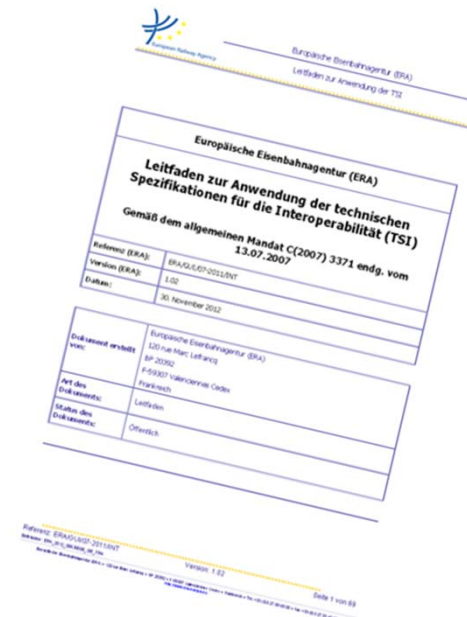
* Leistikriterium
** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



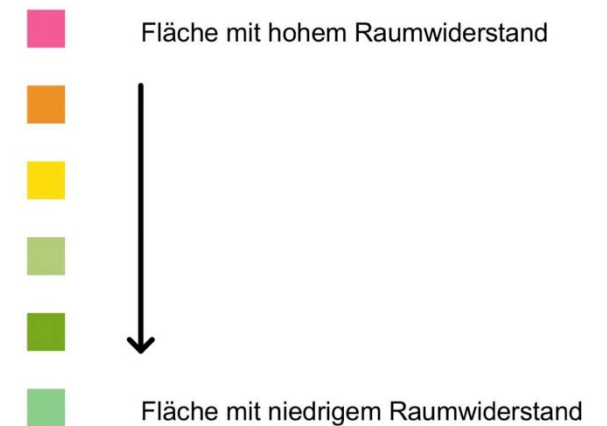
❖ **Kriterienkatalog** → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



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 des Ausbaus
	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 Auswirkungen
		1-3-2 Bauphasen	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1-3-3 Verfügbarkeit und Objektschutz	Maximierung Objektschutz
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse
		1-4-2 Messendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbeschaffung
1-4-3 Bauzeit und Bauentwicklung		Optimierung	
2 Mensch	2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Erhalten
		2-1-2 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung
	2-2 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-2-1 erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-2-2 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung
		2-2-3 Siedlung	Minimierung der Beeinträchtigung
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung

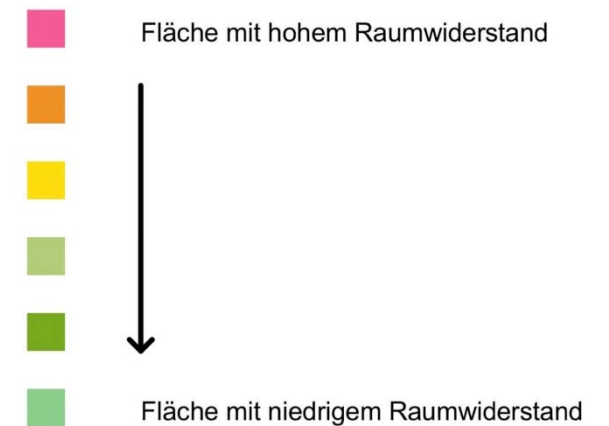
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



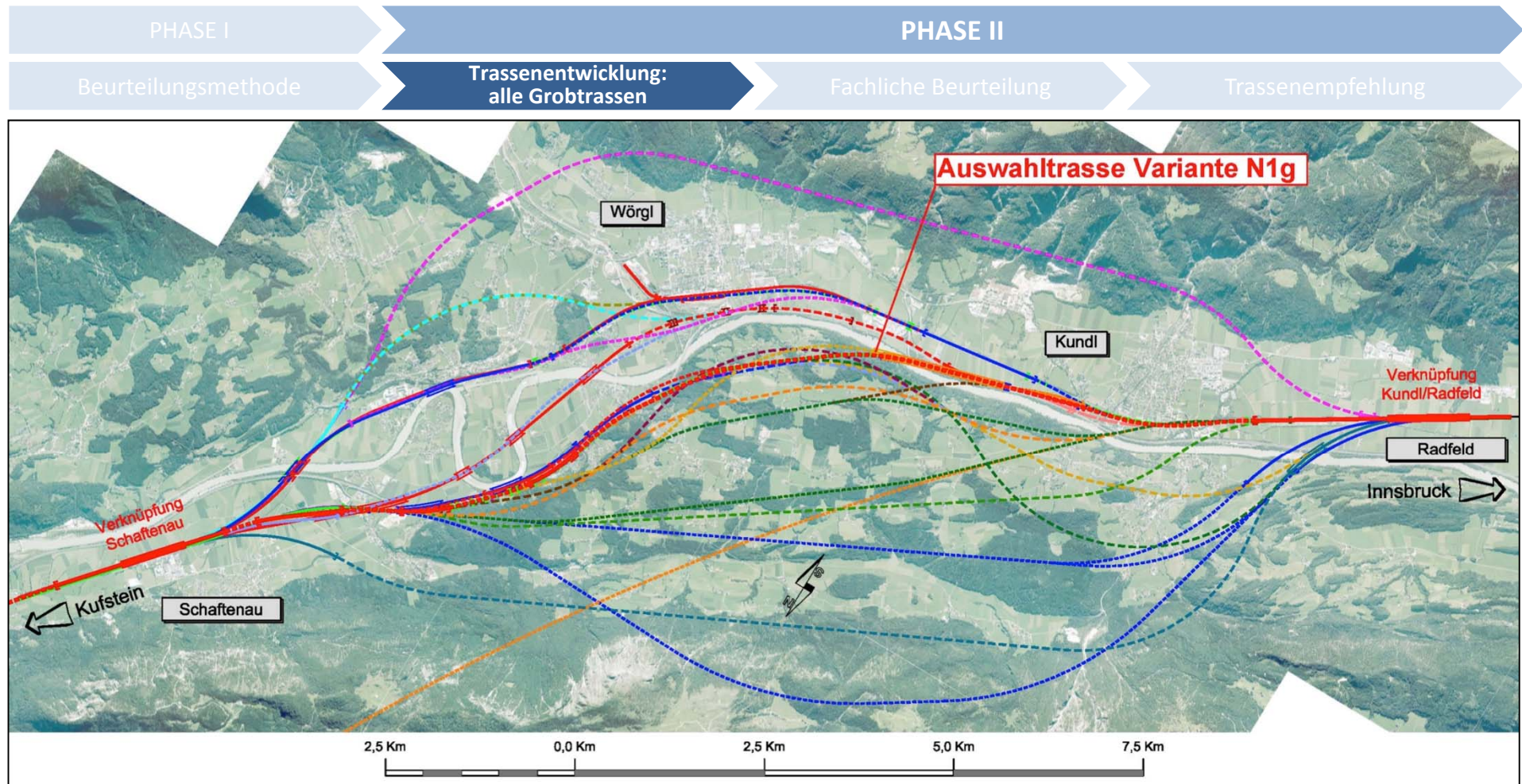
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



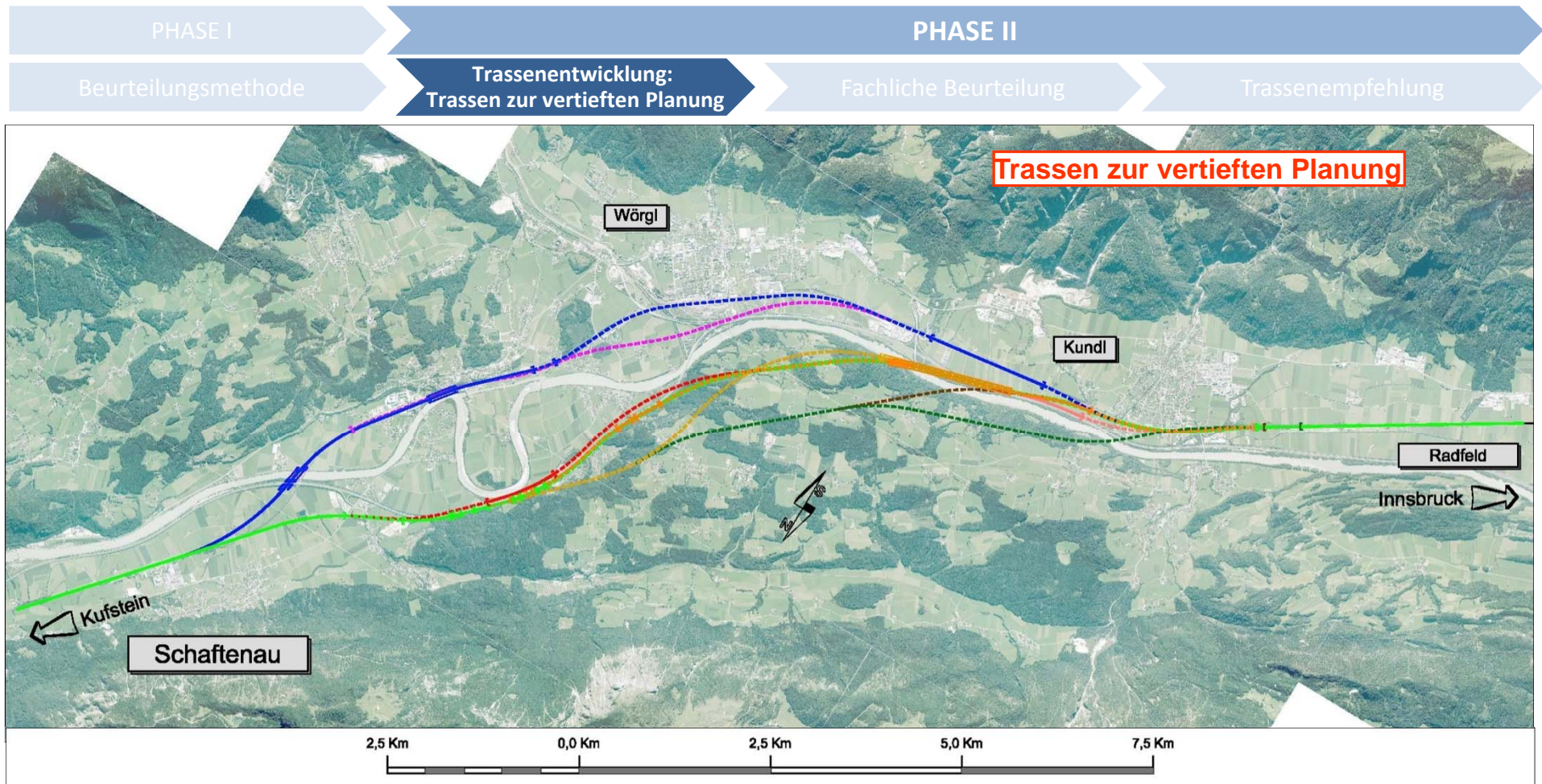
Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



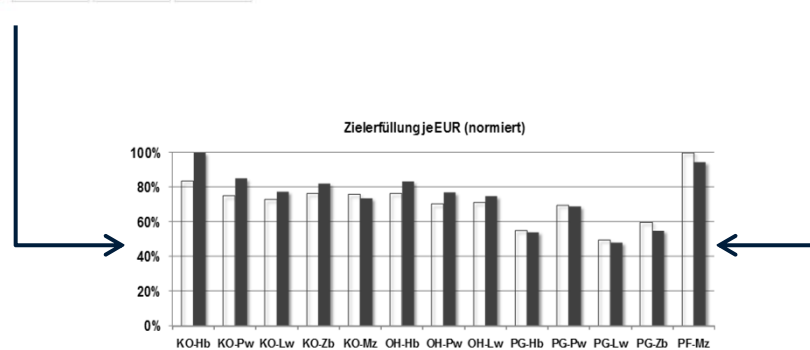
		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Bauabwicklung	2	5	4
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3			

Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

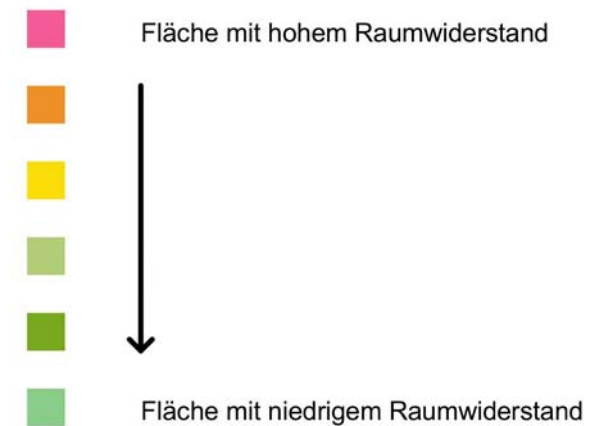


	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1		
	Bauschwelligkeit	2	5
	Kriterium V+T 3		4
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4
	Kriterium R+U 2		
	Kriterium R+U 3		5
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1		
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €
	Kriterium K+R 3		145 Mio. €



Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung **eines Hauptkriteriums** aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.07.2017

❖ **Hauptkriterium: Fläche**

❖ **Teilkriterium: Flächenverbrauch**

❖ **Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs**

❖ **Indikator: obertägiger Flächenverbrauch**

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren	
Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter*	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisachsen, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwurfsplänen)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsteilen - 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. Wännen, Tunnel, Brücken etc.)	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störungen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Verfügbarkeit - Verfügbarkeit ungünstig beeinflusst - gegenseitige Beeinträchtigung 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 Risikopotenziale und Prognoseicherheit	
		1-4-2 Massendimensionen	Anstreben einer nachhaltigen Materialbearbeitung	- Massenbilanz - Transportformeffizienz und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsempfindlichkeit - Bauweiseinrichtungsfächen	
	Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmdeckschicht, unabhängig von der Widmung - > 49dB(A) als Lärmdeckschicht, Widmung für Wohnen
			2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualität der Beurteilung von Erschütterungsbeurteilungen 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 Ziel und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenansprüche (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennwirkung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenansprüche (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	
2-5 Wasser		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung	
		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenziale	
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwassernutzungen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen	
		2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässervertiefungen	
		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 Wäldflächen	
	2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmitelverdrachtsflächen		
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 Belinderung 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. Restaurierung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern		
Kosten und Risiken	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	- obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase	
	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 - schwerer Gradenerwerb - Genehmigungsverfahren etc.	

* Teilkriterium

** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

Möglichkeit zur Gewichtung ergänztes Hauptkriterium im KK GPR

Ergänzt Hauptkriterium kann von den Mitgliedern des Gemeindeforums im GPR & des Regionalforums zusätzlich gewichtet werden

Brenner-Nordzulauf | gemeinsamer Planungsraum | Kriterienkatalog

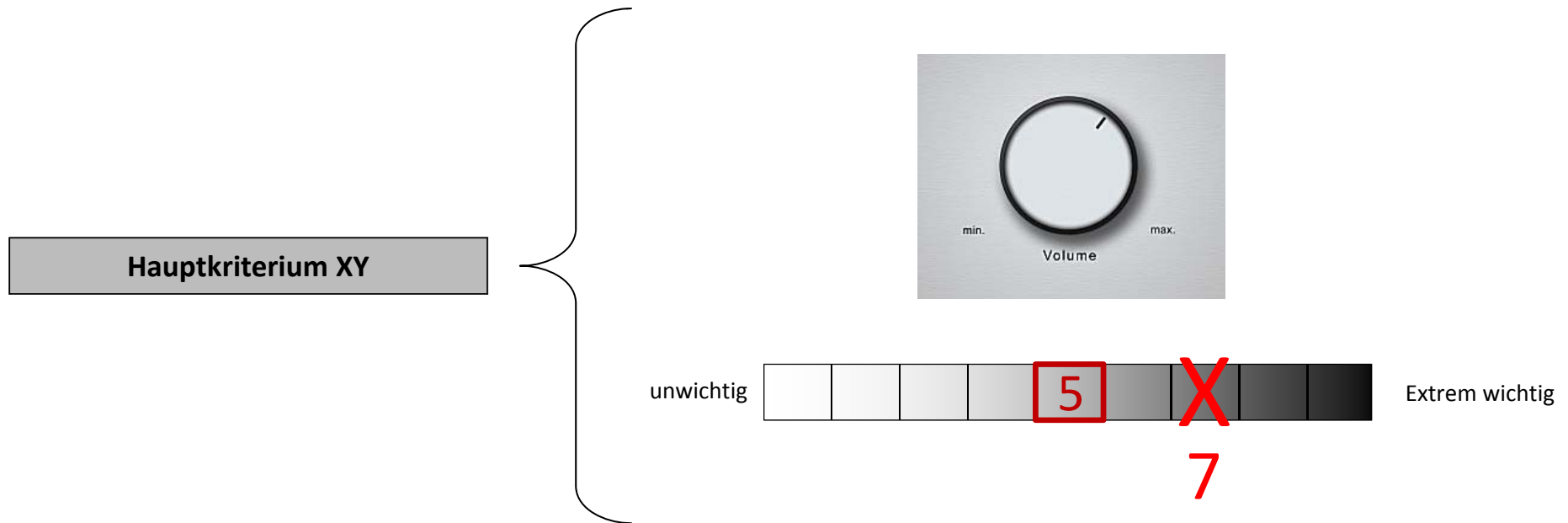
Stand: 17.4.2018

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase

** Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

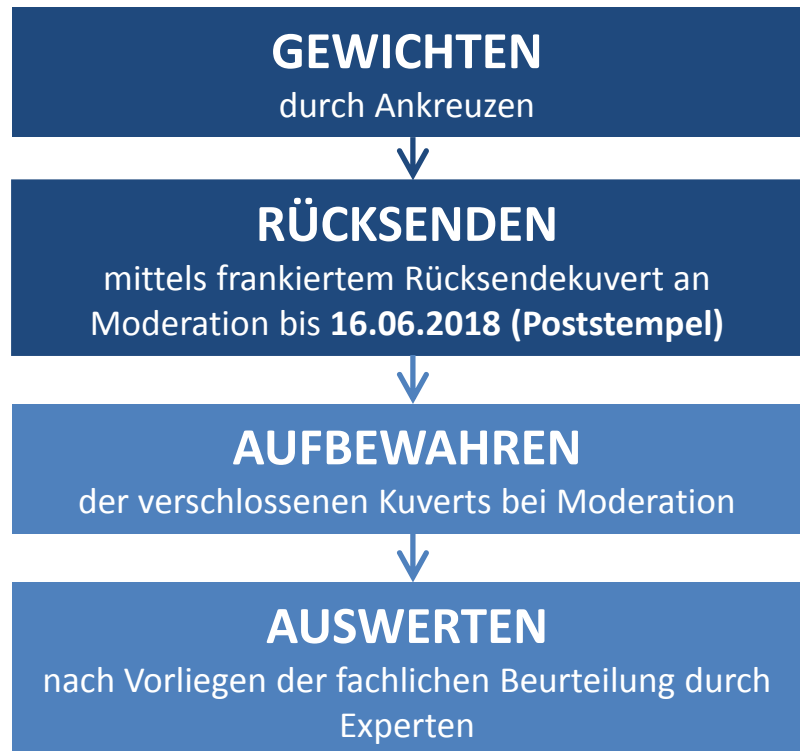
Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?



Gewichtung

Informationen zum Ablauf



BRENNER-NORDZULAUF
STADTINTEGRALPLANUNGSTRAUM

DB NETZE OBB
INFRA

NAME: _____

FORUM: _____

Gewichtung ergänztes Hauptkriterium
(Mai 2018)

Fläche unwichtig extrem wichtig

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

Kriterienkatalog EPR

- ❖ Hauptkriterien des EPR decken sich mit den Hauptkriterien des GPR
- ❖ In beiden wurde das gesetzlich auf Grund der Änderung des deutschen UVP-Gesetzes seit 28.07.2017 vorgeschriebene neue Schutzgut „Fläche“ als zusätzlichen Hauptkriterium 2-10 im Fachbereich „Raum & Umwelt“ ergänzt.
- ❖ Kriterienkatalog-V05 für 9. RF nur HK

Kriterienkatalog EPR

- ❖ Teilkriterien und Indikatoren wurden am 16.05.2018 in den GF Rosenheim Süd und Nord diskutiert.
- ❖ Da die Hauptkriterien außer Streit stehen ist die Gewichtung möglich.
- ❖ **Rücksendung der Gewichtungsbögen bis 16.06.2018 (Poststempel).**

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ **Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm**
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Geologisches Erkundungsprogramm - Erkundungsziele

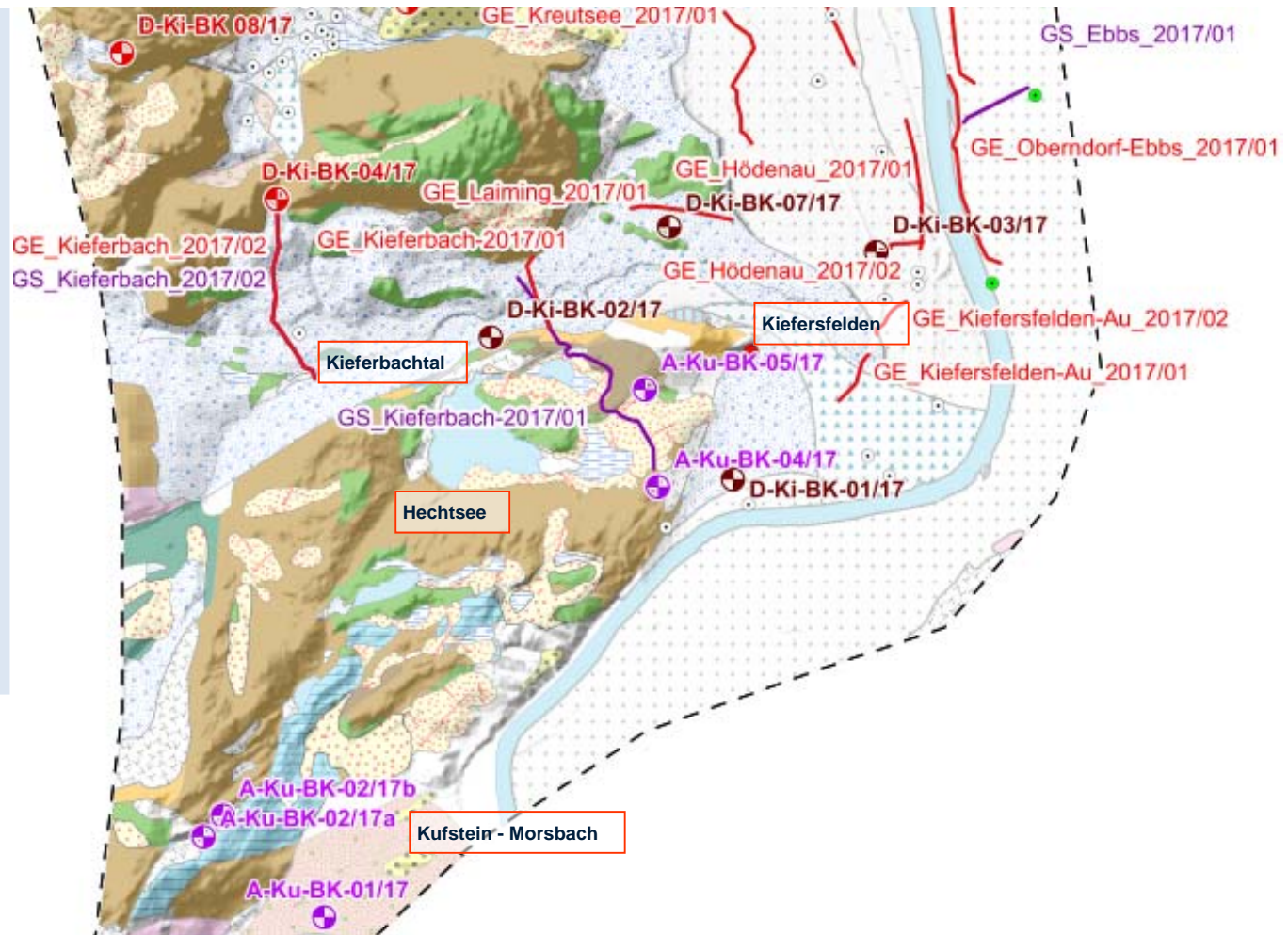
1. Ausbildung der Grund- und Bergwasserverhältnisse sowie Grundwasserstockwerke (z.B. Hechtsee, Pfrillsee, Längsee, Mühlauer Quellen, Haslachquellen, Blaue Quelle)
2. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
3. Abgrenzung von geologischen Strukturen im Festgestein; Identifizierung / Verifizierung von Störungszonen im Festgestein
4. Felsschwellen in der Talflur
5. Start Erkundungsprogramm im EPR 2018

Geologisches Erkundungsprogramm – Ablauf

- ❖ Bestandsdatenerhebung, geologische Kartierung und Erkundungsplanung bis Sommer 2017; anschließend Ausschreibung und Vergabe der Leistungen
- ❖ Bohrbeginn in Deutschland durch ARGE Abt-Geomechanik am 15.01.2018
- ❖ Bohrbeginn in Österreich durch Fa. HABAU am 22.01.2018
- ❖ Messbeginn Geophysik in Österreich und Deutschland durch Fa. DMT am 09.04.2018; Infoveranstaltungen zur Geophysik am 21. und 22.03.2018
- ❖ Stand Bohrungen – Anfang Mai rund 80% abgeschlossen
- ❖ Stand Geophysik – Anfang Mai rund 30% abgeschlossen

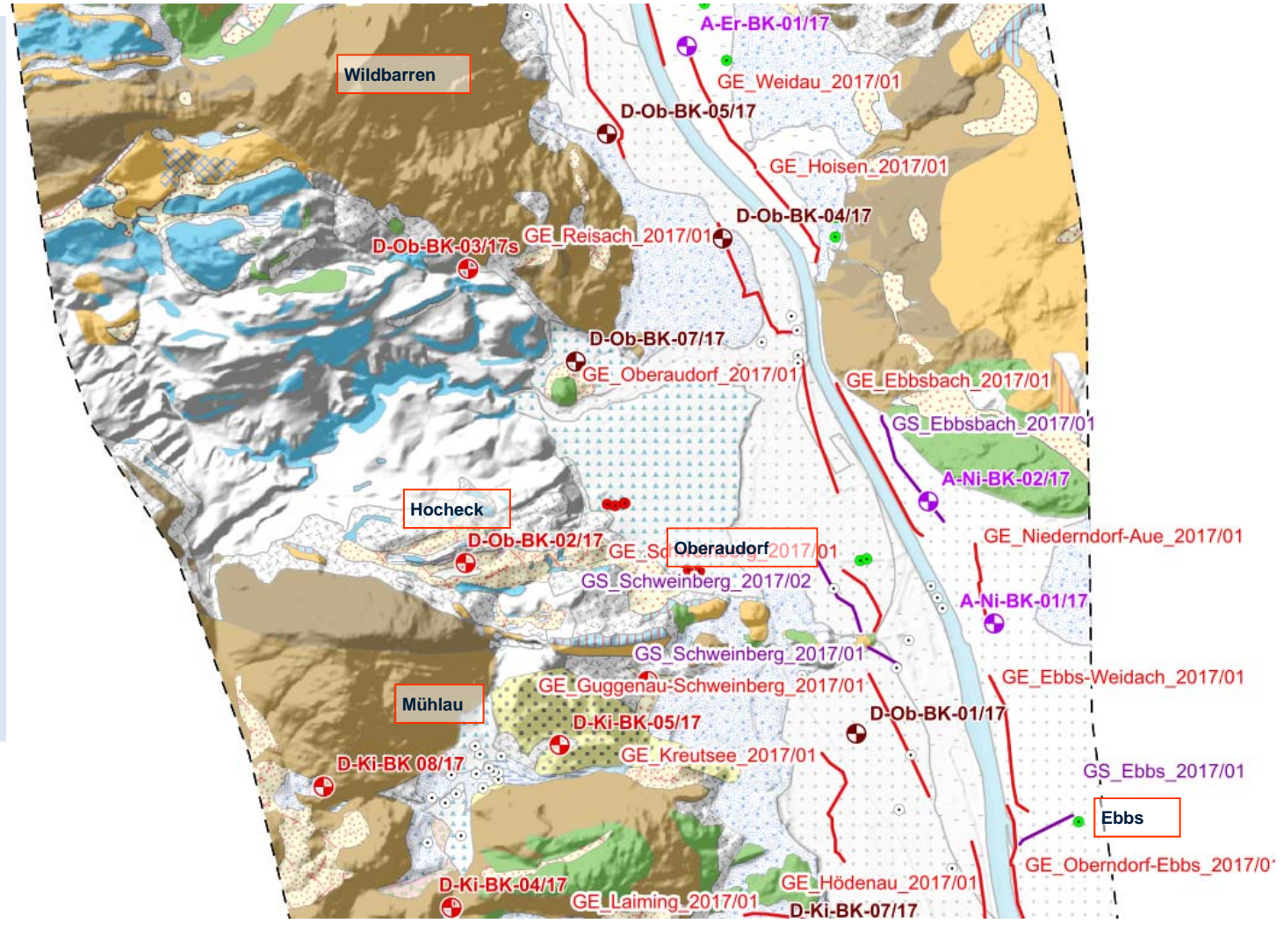
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau (Ku-01)
- ❖ Störungszone Kieferbach (Ki-02)
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01 etc.)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur (Fli-04)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



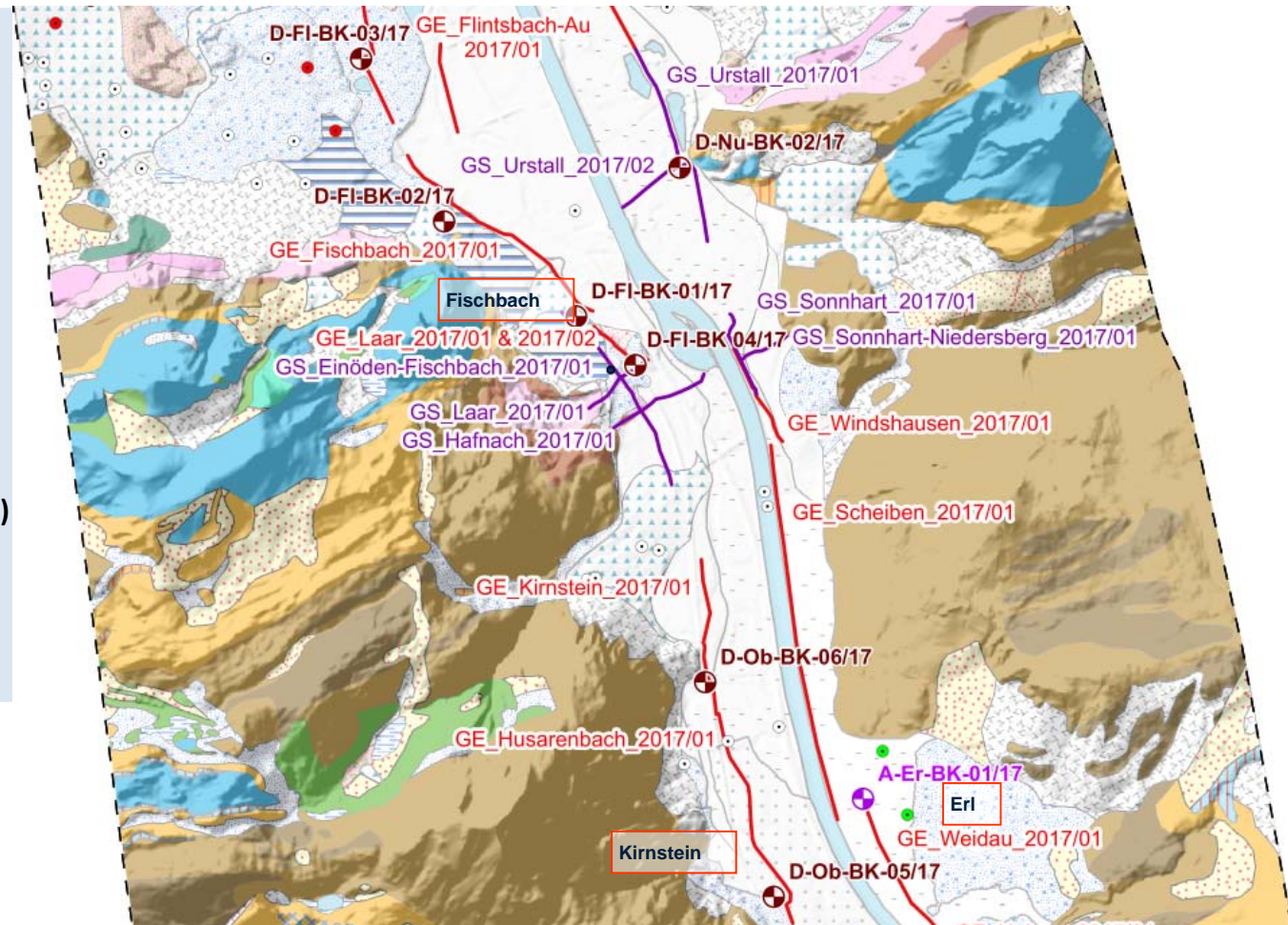
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau (Ku-01)
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?) und Hydrogeologie Haslacher Quellen (Ob-02, Ob-03)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (Ob-04, Ob-05)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Seetone der Talflur



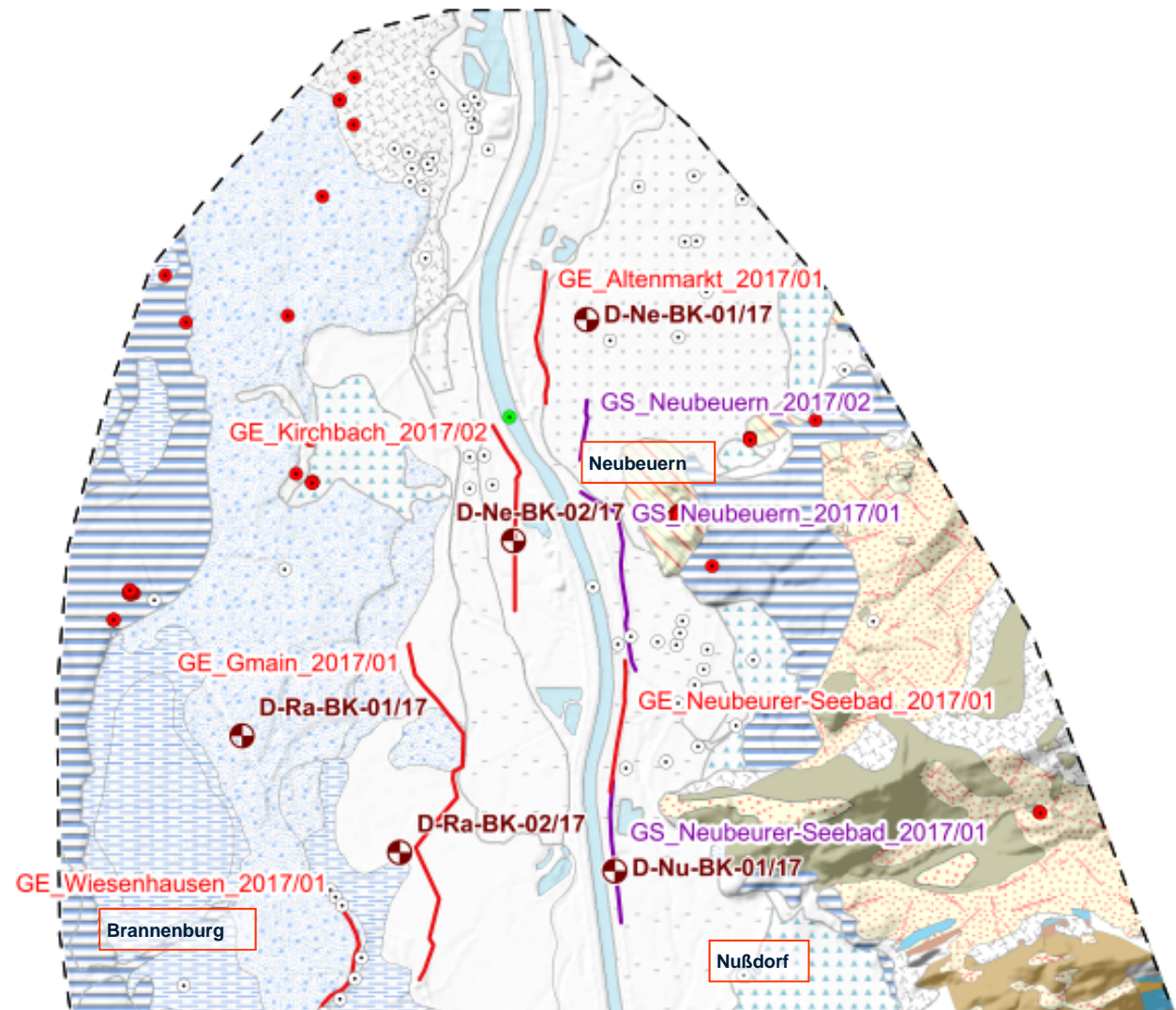
Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Aufbau d. Talflur bis 40 m z.B. (Ki-01, FI-01)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ **Aufbau d. Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01, FI-01)**
- ❖ **Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)**



Bohrkerne Talflur

- sandige Kiese und Sande
- Siltige Tone (Rosenheimer Seeton)

D-Ob-BK 05/17



Bohrkerne Festgestein

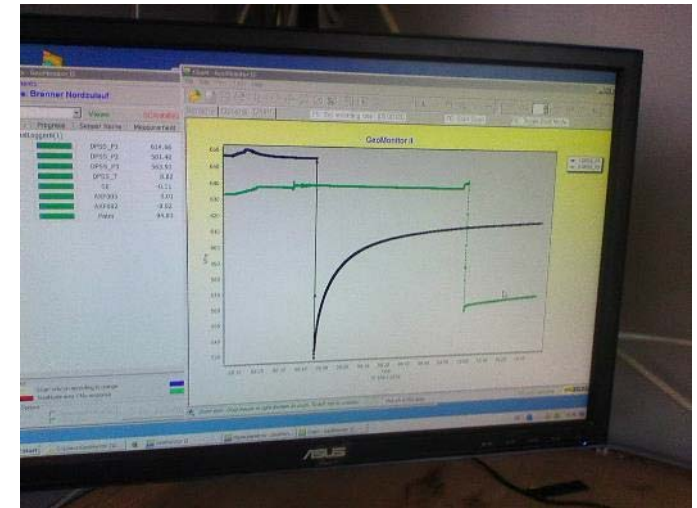
- Kalke, Kieselkalke
- Mergel, Tonstein
- Konglomerate, Sandsteine

D-Ob-BK 05/17



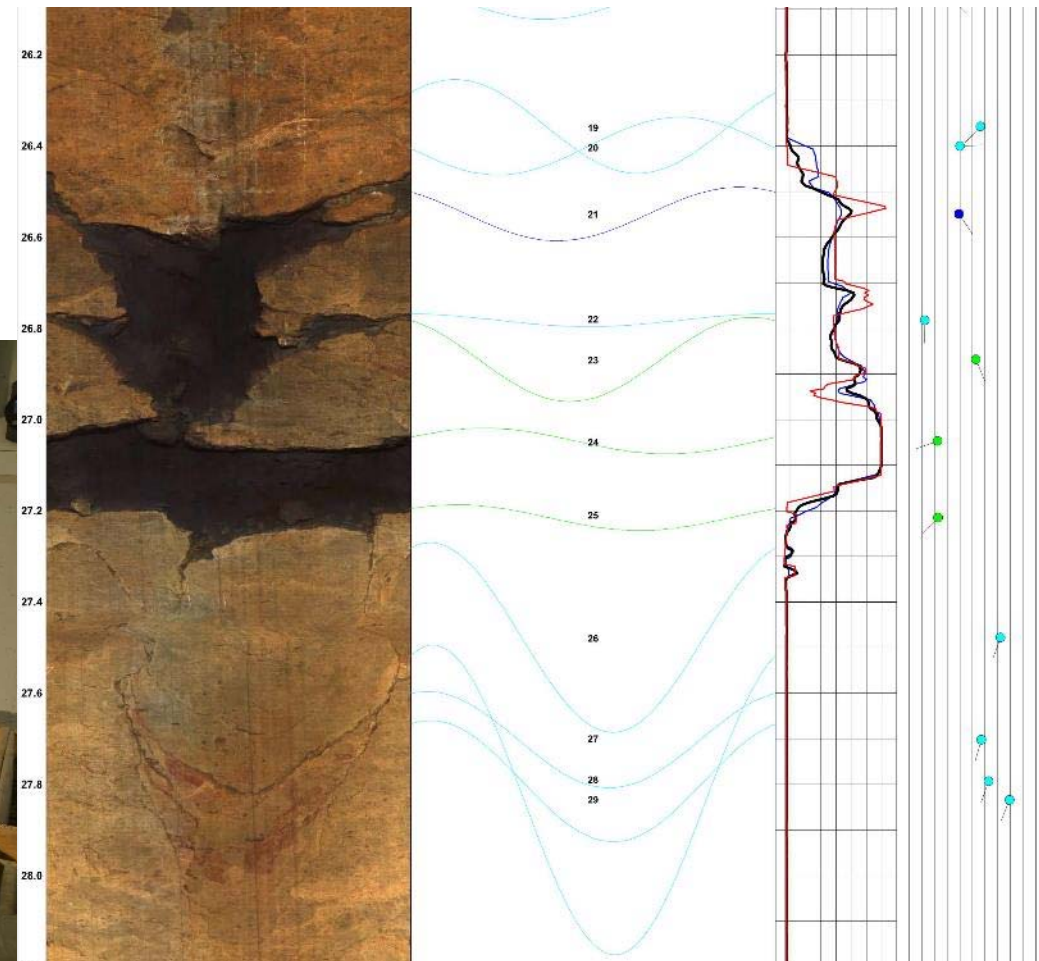
Geotechnische & Hydrogeologische Versuche

- Bohrlochaufweitung
- Pegelpumpversuch Hydropackertests



Bohrkernaufnahme & Auswertung

- Laufend während Erkundungen
- Bohrkernaufnahme
- Auswertung und Integration der Messergebnisse



Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick und nächste Termine**

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

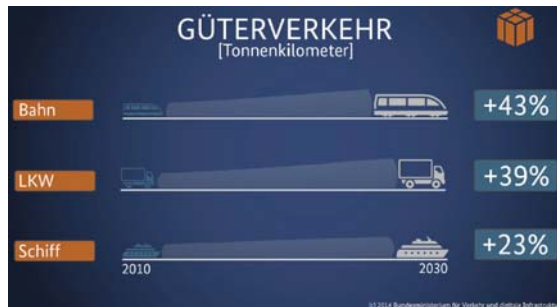
Ausblick und nächste Termine

- ❖ Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen am 18. Juni nachmittags für **alle Mitglieder der Foren GPR+EPR**, nachfolgend Start der **Diskussion in den jeweiligen Foren** zu den ersten Grobtrassenentwürfen
- ❖ **Information der Öffentlichkeit** mit Planausstellungen zum Brenner-Nordzulauf inkl. Grobtrassen im Zeitraum Ende Juni bis Mitte Juli in mehreren Terminen in den Gemeinden der beiden Planungsräume, Vorbereitungen erfolgen in Abstimmung mit den Gemeinden
- ❖ Nächste Forenrunde Regionalforum: **Dienstag 26.06., 14.00-17.00 Uhr, voraussichtlich Rosenheim**

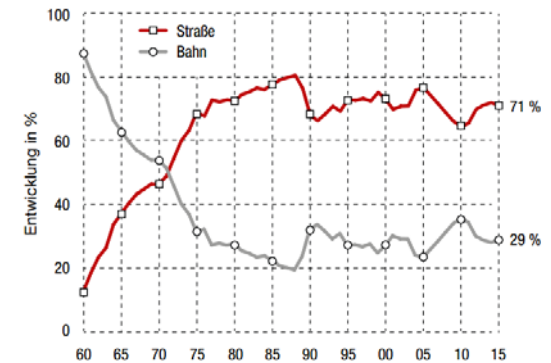
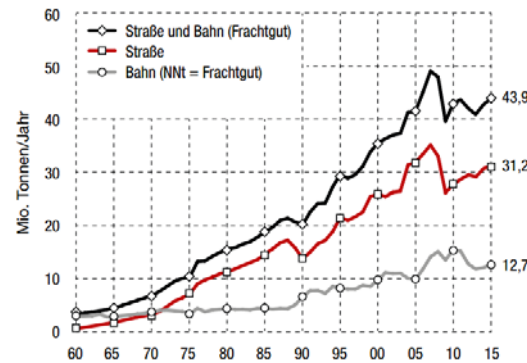
Exkurs Projekthintergründe

❖ Eine ausführliche Präsentation zum Thema Projekthintergründe – Zahlen, Daten, Fakten finden sie auf unserer Projekthomepage

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehr Brenner 1960-2015



Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
Szenariestudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050						

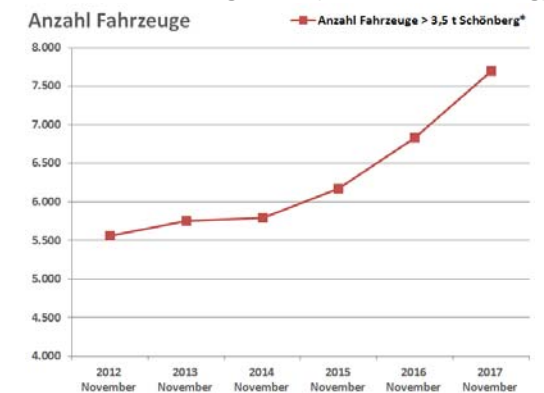
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall [BF] für Trassenauswahlverfahren
BF Neubaustrecke	40	-	220	-	260	
	92	69	323	-	484	„Auslegungsfall“ BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

Betriebsprogramm Bemessungsfall

400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

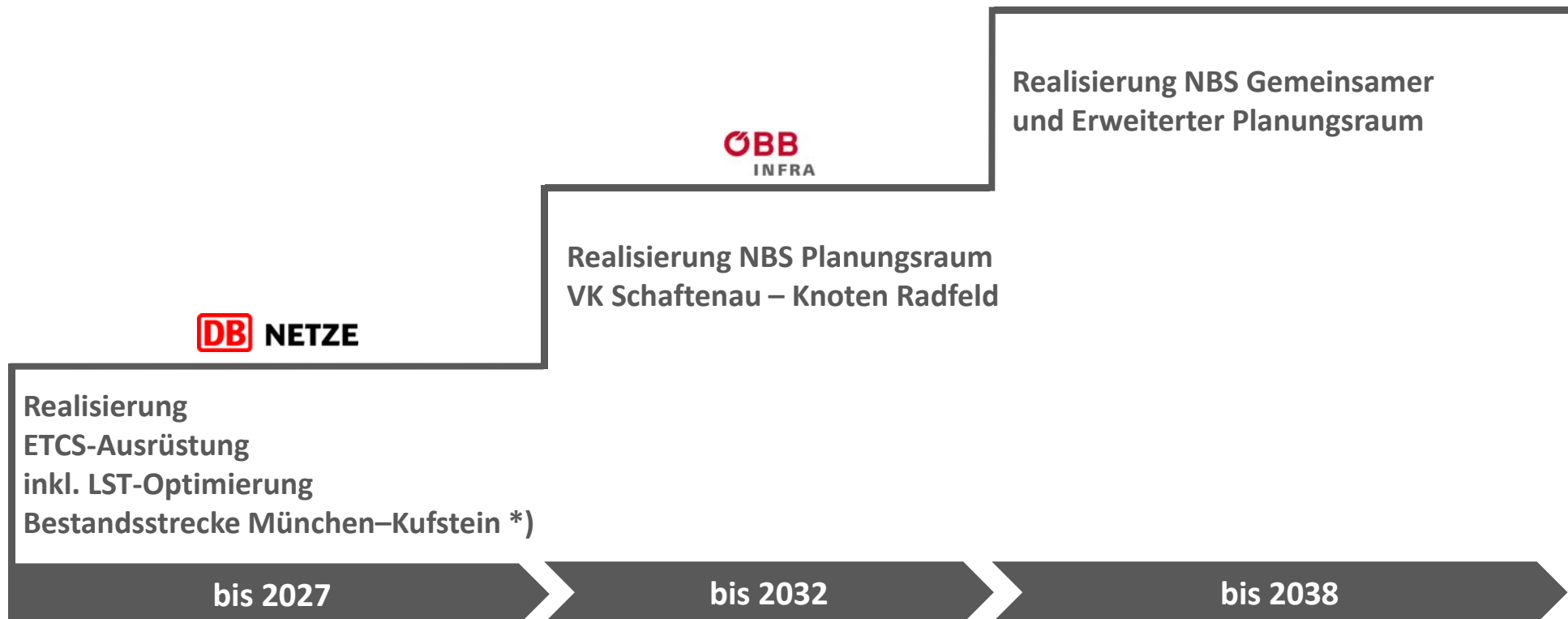
- Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- Nahverkehr
 - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr
 - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des BVWP

Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg)



Der Brennerbasistunnel geht 2027 in Betrieb, der Brenner-Nordzulauf rund 10 Jahre später – was passiert im Inntal in diesem Zeitraum?

Die stufenweise Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab

*) Finanzierung noch in Klärung

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick und nächste Termine**

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 9. Sitzung

Teil I

- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog & Gewichtung neues Hauptkriterium
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

Teil II

- ❖ **Aktualisierung Geschäftsordnung Regionalforum**
- ❖ Ausblick & nächste Termine

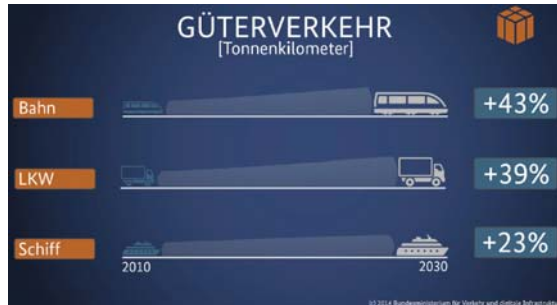
Ausblick und nächste Termine

- ❖ Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen am 18. Juni nachmittags für **alle Mitglieder der Foren GPR+EPR**, nachfolgend Start der **Diskussion in den jeweiligen Foren** zu den ersten Grobtrassenentwürfen
- ❖ **Information der Öffentlichkeit** mit Planausstellungen zum Brenner-Nordzulauf inkl. Grobtrassen im Zeitraum Ende Juni bis Mitte Juli in mehreren Terminen in den Gemeinden der beiden Planungsräume, Vorbereitungen erfolgen in Abstimmung mit den Gemeinden
- ❖ Nächste Forenrunde Regionalforum: **Dienstag 26.06., 14.00-17.00 Uhr, voraussichtlich in Rosenheim**

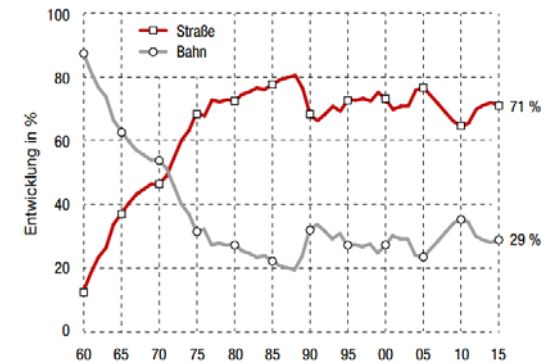
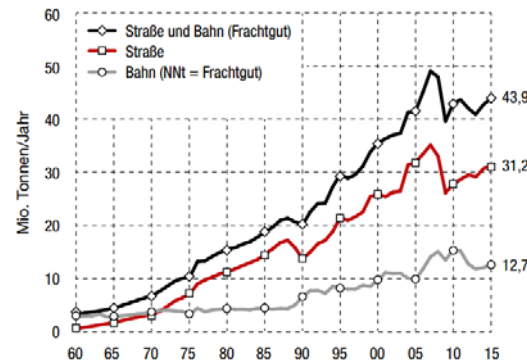
Exkurs Projekthintergründe

❖ Eine ausführliche Präsentation zum Thema Projekthintergründe – Zahlen, Daten, Fakten finden sie auf unserer Projekthomepage

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehr Brenner 1960-2015



Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
Szenariestudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050						

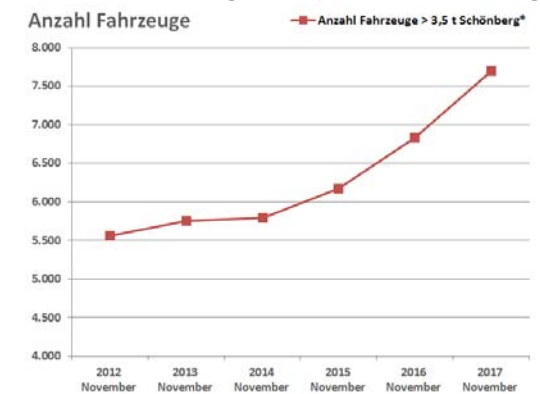
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall [BF] für Trassenauswahlverfahren
BF Neubaustrecke	40	-	220	-	260	
	92	69	323	-	484	„Auslegungsfall“ BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

Betriebsprogramm Bemessungsfall

400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

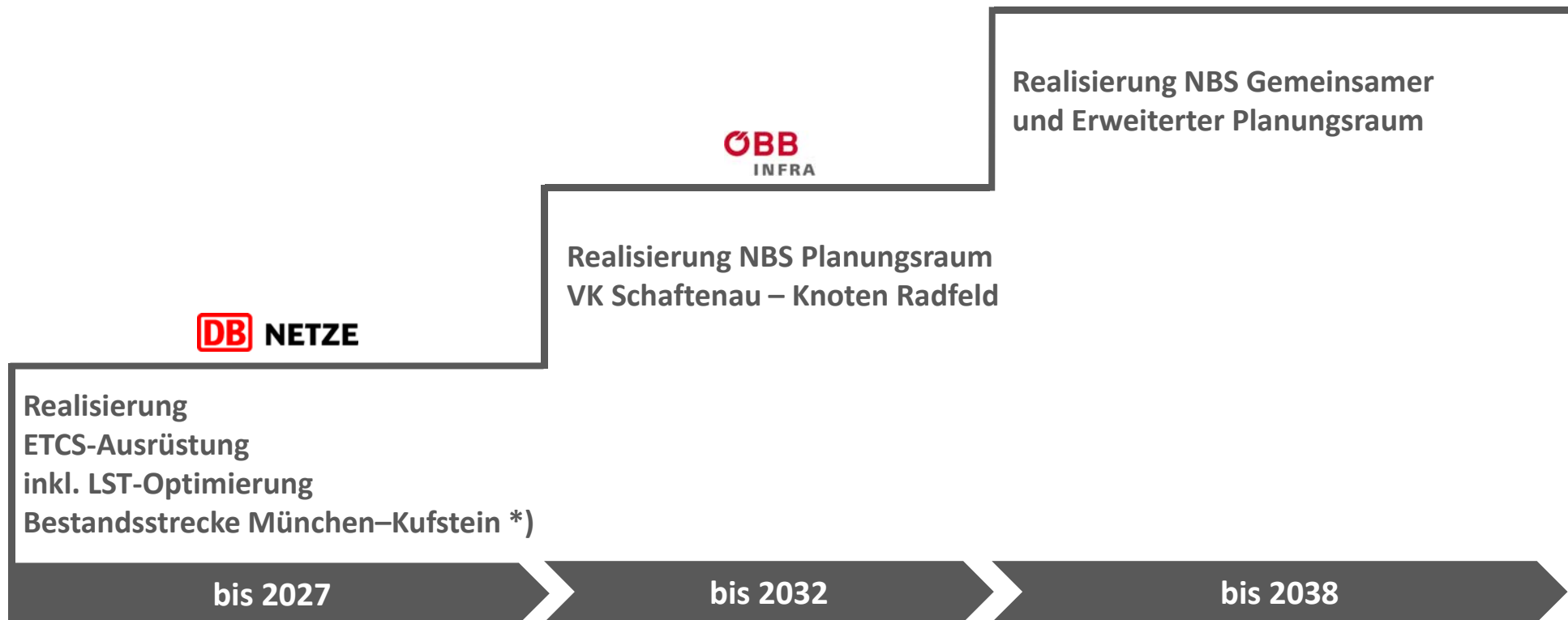
- Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- Nahverkehr
 - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr
 - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des BVWP

Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg)



Der Brennerbasistunnel geht 2027 in Betrieb, der Brenner-Nordzulauf rund 10 Jahre später – was passiert im Inntal in diesem Zeitraum?

Die stufenweise Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



**) Finanzierung noch in Klärung*

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Geschäftsordnung für das erweiterte Regionalforum (Stand 17. Mai 2018)

1. Grundlagen:

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

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

~~Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030, in dem für die Streckenabschnitte Craifing - Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld - Brannenburg und Brannenburg - Grenze D/A (- Kufstein) eine zweigleisige Neubaustrecke festgelegt ist. Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030 Zitat: „: Maßnahmenentwurf: ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein), Beschreibung der Maßnahme*): 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld - Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg - Kiefersfelden - Grenze D/A. *) Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.“~~

Die dazu notwendigen Planungen haben nach dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als ob es keine Staatsgrenze gäbe. ~~Dazu wurde ein gemeinsamer Planungsraum definiert, der im Norden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke beginnt und im Süden mit der schon im Trassenauswahlverfahren des anschließenden österreichischen Streckenabschnitts Schafteinau - Kundl/Radfeld zwischen den beiden Strecken vorgesehenen Verknüpfungsstelle in Schafteinau endet.~~

Es wurden dazu zwei Planungsräume definiert:

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

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Unterstrichen

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Nicht Fett, Unterstrichen, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Fett, Unterstrichen, Schriftfarbe: Automatisch, Hochgestellt

Formatiert: Schriftart: Fett, Unterstrichen, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Unterstrichen, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Kursiv, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, 11 Pt., Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: 9 Pt., Kursiv

Formatiert: Schriftart: (Standard) Book Antiqua, Kursiv, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: 9 Pt., Kursiv

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

geplanten Neubaustrecke nördlich von Rosenheim im Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen und endet im Süden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“.

Die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG haben sich ursprünglich im gemeinsamen Planungsraum entschlossen, ~~im gemeinsamen Planungsraum~~ vor Beginn von Rechtsverfahren eine Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Trassenauswahlprozesses durchzuführen.

In diesem Trassenauswahlprozess ist vorgesehen, ~~in diesem Planungsprozess ist vorgesehen,~~ die betroffenen Gemeinden und die Öffentlichkeit in ähnlicher Art wie schon beim Trassenauswahlverfahren im südlich anschließenden österreichischen Streckenabschnitt einzubeziehen, wobei unterschiedliche Stufen der Beteiligung vorgesehen werden:

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

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

- ~~vier~~ Gemeindeforen
- ~~ein~~ Regionalforum
- ~~ein regionaler~~ Regionaler Projektbeirat

und wird vom Lenkungskreis (besetzt mit Vertretern des deutschen BMVI, des österreichischen BMVIT, der DB AG, der DB Netz AG, der ÖBB Infrastruktur AG, des Freistaates Bayern und des Landes Tirol), der auf Grund des Vertrags von Rosenheim eingesetzt wurde, begleitet und gesteuert.

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

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

Dazu ist auch das im Gemeinsamen Planungsraum eingerichtete Regionalforum um die Vertreter der im Erweiterten Planungsraum hinzugekommenen Gemeinden zu erweitern.

Rahmenbedingungen für die Gremien sind:

- Der Zeitrahmen für den Trassenentwicklungs- und -auswahlprozess bis voraussichtlich Jahresbeginn 2020 und die daraus sich ergebende Notwendigkeit und Häufigkeit der Zusammenkünfte
- Klare Regelungen der Zusammenarbeit

- Professionelle Vor- und Nachbereitung, insbesondere Visualisierung (Pläne, Präsentationen, schriftliche Unterlagen für den Teilnehmerkreis) und Protokollierung
- Informationsvermittlung durch die beauftragten Experten und Planer der beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Information über die Ergebnisse der Sitzungen des Lenkungskreises durch die Projektleitung DB-ÖBB
- Leitung und Protokollführung durch ~~einen~~ externe Moderatoren

2. Aufgaben:

Das Regionalforum (RF) beschäftigt sich aus der Sicht der vom Brenner-Nordzulauf ~~im~~ gemeinsamen in beiden Planungsraum-Planungsräumen berührten Region von der Festlegung der Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens, über die Trassensuche und -entwicklung bis zur Trassenempfehlung, die dann Grundlage der Trassenauswahl sein wird, in gesamtlicher Betrachtungsweise.

Für das Regionalforum gelten alle drei unterschiedlichen Stufen der Beteiligung:

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

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Phasen:

- Phase I: Erarbeitung der Bewertungsmethode
- Phase II: Trassenentwicklung und -planung, fachliche Beurteilung und Trassenempfehlung

In beiden Planungsphasen haben die Mitglieder die Möglichkeit auf Grund ihrer örtlichen und regionalen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Experten und Planern des Projektteams DB-ÖBB ihre Anliegen, Bedürfnisse und Vorschläge frühzeitig in das Projekt einzubringen und zu erörtern.

Formatiert: Einzug: Links: 0,63 cm

Für das RF ergeben sich beim Trassenauswahlverfahren ~~im~~ gemeinsamen in beiden Planungsraum-Planungsräumen neben dem Informationsaustausch folgende Aufgaben:

- Phase I
 - Vereinbarung der Geschäftsordnung
 - Konsultation zur Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens, das von der Expertengruppe ETW entwickelt wird
 - Mitwirkung bei der Formulierung der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur und bei der Erarbeitung der entsprechenden Kriterien und Indikatoren, die im Trassenauswahlverfahren herangezogen werden sollen
 - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeindeforen
- Phase II
 - Kooperation/Mitwirkung bei der Erarbeitung der Trassenvorschläge des Streckenplaners
 - Vorschlagsrecht für alternative Trassenvorschläge
 - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeindeforen
 - Fallweise Ausarbeitung von Empfehlungen im Laufe des Trassenauswahlverfahrens
 - Mitwirkung bei der Erarbeitung der Trassenempfehlung am Ende des Trassenauswahlverfahrens

3. Zusammensetzung des Regionalforums:

Das Regionalforum setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Süd 1

- Maximal 4 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Süd 2
- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Nord 1
- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Nord 2
- Maximal 5 Bürgermeister aus den zum Landkreis Rosenheim gehörenden Gemeinden des Gemeindeforums Rosenheim Süd und zusätzlich die Oberbürgermeisterin der kreisfreien Stadt Rosenheim
- Maximal 6 Bürgermeister aus den Gemeinden des Gemeindeforums Rosenheim Nord
- 1 Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung
- 1 Vertreter des Landratsamtes Rosenheim
- 1 Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Kufstein
- 1 Vertreter der Industrie- und Handelskammer IHK
- 1 Vertreter der Wirtschaftskammer Tirol
- 1 Vertreter der Arbeiterkammer Tirol
- 1 Vertreter der Landeslandwirtschaftskammer Tirol
- 1 Vertreter des Bayerischen Bauernverbands Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim
- 1 Vertreter des BUND Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe Rosenheim
- 1 Vertreter der Landesumweltanwaltschaft Tirol
- 1 Vertreter der Inntalgemeinschaft e.V.
- 1 Vertreter von ProBahn e.V.
- Projektleitung DB-ÖBB

Als Beobachter

- 1 Vertreter der Stadt Rosenheim
- 1 Vertreter der Regierung von Oberbayern

Zur zeitlichen Entlastung der Mitglieder des Regionalforums, die zudem auch Mitglieder eines Gemeindeforums sind, wird im Zuge der Erweiterung des Regionalforums auf beide Planungsräume Folgendes festgelegt:

Die Moderatoren für den Gemeinsamen Planungsraum und den Erweiterten Planungsraum stimmen sich untereinander und mit der Projektleitung DB-ÖBB darüber ab, ob alle Mitglieder des Gemeindeforums während der gesamten Sitzung anwesend sein müssen. Für den Fall, dass im Regionalforum Inhalte wiederholt werden, die bereits in den vorher stattgefundenen Gemeindeforen bereits vorgestellt, diskutiert und verarbeitet wurden, wird die Sitzung von der Moderation auf zwei Teile aufgeteilt:

- Teil 1: Inhalte, die bereits in den Gemeindeforen vorgestellt, diskutiert und verarbeitet wurden (regionale Vertreter).
- Teil 2: übergreifende regionale Diskussion dieser Inhalte (regionale Vertreter & Bürgermeister).

In der Einladung durch die Moderation wird auf die Sitzungsteilung hingewiesen.

4. Einladung, Leitung und Protokollierung:

Die Einladung der Mitglieder zu den Sitzungen des RF erfolgt dem Projektfortschritt entsprechend durch die Projektleitung DB-ÖBB. ~~Aufgrund der Erfahrungen bei anderen Projekten werden voraussichtlich in der Phase I vier und in Phase II bis zu acht Sitzungen erforderlich sein.~~ Der jeweiligen Einladung, die nach vorhergehender

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Standard, Block, Abstand Vor: 3 Pt., Aufgezählt + Ebene: 1 + Ausgerichtet an: 0,63 cm + Einzug bei: 1,27 cm

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua

Formatiert: Textkörper-Einzug 2, Block, Einzug: Links: 0,63 cm, Keine Silbentrennung

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Nicht unterstrichen

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Nicht Durchgestrichen

Formatiert: Textkörper-Einzug 2, Block, Einzug: Links: 0,63 cm, Abstand Vor: 6 Pt., Keine Silbentrennung

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch, Deutsch (Deutschland)

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Standard, Block, Abstand Vor: 3 Pt., Aufgezählt + Ebene: 1 + Ausgerichtet an: 0,63 cm + Einzug bei: 1,27 cm

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua, Schriftfarbe: Automatisch

Formatiert: Textkörper-Einzug 2, Block, Einzug: Links: 0,63 cm, Abstand Vor: 6 Pt., Keine Silbentrennung

Formatiert: Einzug: Links: 0,63 cm, Abstand Vor: 6 Pt.

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

Die Sitzungen werden von einem Moderatoren geleitet und protokolliert. Das Protokoll wird jedem Mitglied des RF innerhalb einer angemessenen Frist zugesandt.

Innerhalb von 21 Tagen ab elektronischem Versand des Protokolls können alle Mitglieder des Regionalforums bezüglich Richtigkeit und Vollständigkeit schriftliche Stellungnahmen an den Moderator senden, die in der nächstfolgenden Sitzung behandelt werden.

5. Moderation, Prozessbegleitung und schriftliche Dokumentation:

Der gesamte Arbeitsprozess des RF wird durch den die von der Projektleitung DB-ÖBB eigens für diese Aufgabe für den gemeinsamen und den erweiterten Planungsraum bestellten externen Moderatoren geleitet. Die Moderatoren~~er~~ nimmt nehmen folgende Aufgaben wahr:

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

6. Mitwirkung des Regionalforums beim Planungsprozess in Phase II:

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

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

Schritt 1

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

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

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

Schritt 2

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

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

7. Kommunikation mit den Medien

Die Kommunikation der Arbeit des Regionalforums nach außen und mit den Medien erfolgt durch das Projektteam DB-ÖBB zusammen mit ~~dem~~den Moderatoren und in Abstimmung mit dem Regionalforum.

8. Beendigung der Arbeit im Regionalforum:

Die Tätigkeit des Regionalforums endet nach Erarbeitung der Trassenempfehlung mit der Bekanntgabe der Vorschlagstrasse durch das Projektteam DB - ÖBB. Eine frühere Auflösung bzw. Verlängerung der Aktivitäten kann gemeinsam vereinbart werden.

9. Historie dieser Geschäftsordnung

Ein 1. Vorschlag dieser Geschäftsordnung wurde vom Projektteam DB-ÖBB ~~beim~~bei der ~~konstituierenden Sitzung~~Treffen am 9.11.2015 in Kufstein vorgestellt und dort diskutiert.

Die dabei vereinbarten Änderungen wurden in der ~~vorliegenden~~ endgültigen ~~2.~~ Fassung für den GPR eingearbeitet.

~~Diese wurde am 9.11.2015 bei der konstituierenden Sitzung vereinbart.~~

Aufgrund der Ausweitung des Beteiligungsprozesses auf den Erweiterten Planungsraum wurde die am 9.11.2015 beschlossene Geschäftsordnung des Regionalforums angepaßt, in der Sitzung am 17.5.2018 vorgestellt und diskutiert.

Die dabei vereinbarten Änderungen wurden in der endgültigen Fassung der Geschäftsordnung des Regionalforums für beide Planungsräume eingearbeitet.

Diese wurde im Zuge der Sitzung am 17.5.2018 endgültig vereinbart.

Anlage: Teilnehmerkreis des Regionalforums, Stand 17.5.2018

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Schriftart: Book Antiqua

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Nicht Hervorheben

Titel	Vorname	Name	Funktion
	Georg	Aicher-Hechenberger	Bürgermeister Erl
	Rainer	Auer	Bürgermeister Stephanskirchen
	Gabriele	Bauer	Oberbürgermeisterin Rosenheim
Dr.	Elmar	Berkold	Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung
	Wolfgang	Berthaler	Landrat Rosenheim
	Georg	Dudek	Vertreter INN TAL Gemeinschaft e.V.
	Andreas	Ehrenstrasser	Bürgermeister Langkampfen
	Bernd	Fessler	Bürgermeister Großkarolinenfeld
	Hajo	Gruber	Bürgermeister Kiefersfelden
	Josef	Häusler	Bürgermeister Riedering
	Georg	Huber	Bürgermeister Samerberg
	Olaf	Kalsperger	Bürgermeister Raubling
	Peter	Kasperczyk	BUND Kreisgruppe Rosenheim
	Peter	Kloo	Bürgermeister Kolbermoor
	Rudolf	Leitmannstetter	Bürgermeister Vogtareuth
	Hans	Loy	Bürgermeister Prutting
	Hans	Nowak	Bürgermeister Neubeuern
	Sepp	Oberauer	Bürgermeister Nußdorf
HR Dr. iur	Christoph	Platzgummer	Bezirkshauptmann Kufstein
	Günther	Polz	ProBahn Kreisgruppe Rosenheim
	Christian	Praxl	Bürgermeister Rohrdorf
	Josef	Ritzer	Bürgermeister Ebbs
	Florian	Salzburger	Arbeiterkammer Tirol
	Patrick	Schoenauer	Wirtschaftskammer Tirol
	Felix	Schwaller	Bürgermeister Bad Aibling
	Josef	Steingraber	Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim
	Walter	Tschon	Vertreter Landesumweltanwalt Tirol
	Gerhard	Wieland	IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik
	Hubert	Wildgruber	Bürgermeister Oberaudorf
	Helmut	Cybulska	Stadt Rosenheim (als Beobachter)
Dr.	Matthias	Kraus	Regierung von Oberbayern
	Hans	Holzmeier	Bürgermeister Schechen
	Matthias	Jokisch	Bürgermeister Brannenburg
	Martin	Krumschnabel	Bürgermeister Kufstein
	Josef	Lanzinger	Landwirtschaftskammer Tirol, Bezirksstelle Kufstein
	Stefan	Lederwascher	Bürgermeister Flintsbach
	Christian	Ritzer	Bürgermeister Niederndorf
	Anton	Wallner	Bürgermeister Bad Feilnbach
	Georg	Weigl	Bürgermeister Tuntenhausen