

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	3. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	28.01.2016, 14:00 – 16:00 Uhr
Ort:	Flintsbach
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>Josef Ritzer (Bürgermeister, Gemeinde Ebbs) Martin Krumschnabl (Bürgermeister Kufstein) Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf) Hajo Gruber (Bürgermeister, Gemeinde Kiefersfelden) Matthias Jokisch (Bürgermeister, Gemeinde Brannenburg) Sepp Oberauer (Bürgermeister, Gemeinde Nussdorf) Olaf Kalsperger (Bürgermeister, Gemeinde Raubling) Stefan Lederwascher (Bürgermeister, Gemeinde Flintsbach) Wolfgang Berthaler (Landrat Rosenheim) Gerhard Kippes (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim) Elmar Berktold (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Sabine Lehmann (Vertreterin der IHK München) Peter Kasperczyk (Vertreter BUND Naturschutz, Kreisgruppe Rosenheim) Georg Dudek (Vertreter Inntal Gemeinschaft e.V.) Günther Polz (Vertreter ProBahn, Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim) Walter Tschon (Vertreter Landesumweltanwaltschaft Tirol) Verena Weiler (Vertreterin der Wirtschaftskammer Tirol) Andreas Waldner (Vertreter der Landwirtschaftskammer Tirol) Susanne Müller (DB Netz AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Michael-Ernst Schmidt (DB Netz AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Pellizzari (ÖBB Infrastruktur AG) Stephan Tischler (ETW) Horst Wessiak (ETW) Sabine Volgger (wikopreventk) Marina Unterberger (wikopreventk)</p>
Beobachter (ohne Titel)	Matthias Kraus (Vertreter der Regierung von Oberbayern)

Agenda:

1. Begrüßung und Einleitung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 2. Sitzung
 3. Allgemeine Informationen
 4. Kriterienkatalog – aktueller Stand
 - 4.1. Neues Teilkriterium „Trinkwasser“
 - 4.2. Überblick Indikatoren und weitere Hinweise
 - 4.3. Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren
 5. Einführung in das Thema „Gewichtung“
 6. Weiteres Vorgehen und Termine
 7. Abschluss
-

1. Begrüßung und Einleitung

Stefan Lederwascher, Bürgermeister der Gemeinde Flintsbach, begrüßt die Mitglieder des Regionalforums zur dritten Sitzung und die Moderatorin führt in die Sitzung ein.

Als Sitzungsunterlage liegt ein Ausdruck der Präsentation vor. Der Kriterienkatalog samt dem zusätzlichen Tabellenblatt „Hinweise für den Streckenplaner“ (Version 10, 14.01.2016) wurde den TeilnehmerInnen vorab zugesandt bzw. eine neue Fassung zum zusätzlichen Tabellenblatt verteilt.

Einige Ausdrücke des Kriterienkatalogs lagen aus.

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

Aus diesem Gremium sind keine Rückmeldungen zum Protokoll eingegangen.

3. Allgemeine Informationen (Torsten Gruber)

Siehe Folien 4 und 5 der beiliegenden Präsentation.

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

4. Kriterienkatalog – aktueller Stand (Stephan Tischler)

Herr Tischler gibt zu Protokoll, dass bei der Übermittlung eine Rückmeldung der Gemeinde Raubling irrtümlich nicht an ETW weitergeleitet wurde. Die deshalb in der versandten Fassung noch ausstehende Rückmeldung der Gemeinde Raubling ist nunmehr im Tabellenblatt „Hinweise für den Streckenplaner“ mit Stand 27.1.2016 ergänzt. Diese ergänzte Fassung wird analog verteilt. Es wird bei den Hinweisen für den Streckenplaner zu 2-1-3. folgendes ergänzt „... u.a. Gemeinde Raubling“, damit nicht der Eindruck entsteht, es hätten

andere Gemeinden keine Rückmeldungen gemacht. Es wird festgehalten, dass nicht jede Gemeinde ihre spezifischen Hinweise schicken soll, da der Streckenplaner jede Gemeinde ohnedies aufsuchen wird, um die Grundlagen zu erheben. Jede Gemeinde kann dem Streckenplaner alle spezifischen Hinweise mitgeben.

4.1. Neues Teilkriterium „Trinkwasser“

Siehe Folien 6 bis 7 der beiliegenden Präsentation.

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

- Landrat Wolfgang Berthaler weist darauf hin, dass *Trinkwasser* eine überregionale Angelegenheit und damit auch in der Verantwortung des Landratsamtes bzw. des Wasserwirtschaftsamtes ist. Diese sollen daher bei der Grundlagenbeschaffung auch kontaktiert werden.

4.2. Überblick Indikatoren und weitere Hinweise

Siehe Kriterienkatalog Stand 14.01.2016

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

Diskussion:

- Werden die Emissionen durch Schädlingsbekämpfungsmittel zur Freihaltung der Trasse im Teilkriterium 2-8-1 *Schadstoffemissionen* berücksichtigt?
 - Nein, hier werden nur Schadstoffemissionen in der Bauphase erfasst. Emissionen, die durch Schädlingsbekämpfungsmittel verursacht werden, zählen zu den betriebsbedingten Schadstoffemissionen. Diese werden bei allen Trassenvarianten ähnlich sein und sind somit für den Trassenvergleich nicht maßgeblich und daher hier auch nicht berücksichtigt.
- Wenn die Trasse in der Nähe eines Wasserschutzgebietes geführt wird, dann haben die Schädlingsbekämpfungsmittel möglicherweise Auswirkungen.
 - Darauf gilt es bei der Streckenplanung jedenfalls Rücksicht zu nehmen, und daher sind allfällige Auswirkungen beim Hauptkriterium *Wasser* zu berücksichtigen.

- Wird es entsprechende Steigungsbereiche im Streckenabschnitt geben, sodass durch den Bremsabrieb die Feinstaubbelastung steigt?
 - Es wird im Planungsabschnitt wahrscheinlich nur wenige Steigungstrecken geben, sodass der durch Bremsen entstehende Abrieb eher gering sein wird. Die höchste Feinstaubbelastung besteht während der Bauzeit.
- Was sind Beispiele für außerordentliche Betriebskosten?
 - Wenn beispielsweise ein Tunnel mit einem Tiefpunkt gebaut wird, können Kosten zum Abpumpen des anfallenden Wassers anfallen. Solche Pumpkosten fallen dann unter außerordentliche Betriebskosten. Die „normalen“ Betriebskosten sind bei allen Varianten annähernd gleich, sodass sie für den Variantenvergleich nicht maßgeblich und daher auch nicht berücksichtigt sind.
- Der Kriterienkatalog soll Umstände und Gegebenheiten erfassen, wo ungleiche Bedingungen bei den unterschiedlichen Trassenvarianten vorliegen.

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

4.3. Weitere Anwendungsbeispiele von ausgewählten Indikatoren (Horst Wessiak)

Siehe Folien 9 bis 16 der beiliegenden Präsentation

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

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

- Indikator 1 - *Massenbilanz*

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

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

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

Massenbilanz ist die Differenz aus Abtragsmassen und Auftragsmassen.

- Indikator 2 – *Transporterfordernisse und Logistik*

Dies ist sowohl ein quantitativer als auch ein qualitativer Indikator. Zuerst geht es hier darum, quantitativ zu ermitteln wie hoch die abzutransportierenden Restmassen (Massenbilanz abzüglich der z.B. für die Herstellung von Betonzuschlagstoffen auf Grund der Wiederverwertbarkeit des Materials wiederverwertbaren Massen) sind. Dann geht es darum qualitativ zu beurteilen welche Transportmöglichkeiten und -wege zur Verfügung stehen. Prinzipiell gilt: Je hochrangiger ein verfügbarer

Verkehrsträger ist, desto besser fällt die Bewertung aus, da die Beeinträchtigungen von Mensch und Natur dabei geringer gehalten werden. Die qualitative Unterscheidung sieht zwei Kategorien vor: Eisenbahn als hochrangiger Verkehrsträger oder Straße, wobei Straße noch unterteilt wird in Landesstraße/Bundesstraße und in Autobahn als hochrangiger Verkehrsträger.

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

- Zusammenführung der Indikatoren zur Beurteilung des Teilkriteriums
Die Bewertung des Teilkriteriums erfolgt über die Berechnung des arithmetischen Mittels der Punktezahl der beiden Indikatoren, wobei die Bewertung im von ETW definierten Leitindikator – in diesem Fall ist dies der Indikator 1, die Massenbilanz - ausschlaggebend für die Auf- oder Abrundung des Ergebnisses ist. Wenn der Wert des Leitindikators höher ist als das arithmetische Mittel der beiden Indikatoren wird aufgerundet und wenn er niedriger ist, abgerundet.
- Hauptkriterium *Bauausführung*
Aus den Bewertungspunkten der drei Teilkriterien 1-4-1 *Baugrundverhältnisse*, 1-4-2 *Massendisposition* und 1-4-3 *Bauzeit und Bauabwicklung* wird das arithmetische Mittel berechnet. Das Leitkriterium – in diesem Fall ist dies das Teilkriterium 1-4-1 *Baugrundverhältnisse* - entscheidet über eine Auf- bzw. Abrundung des arithmetischen Mittels.

Diskussion:

- Wie erfolgt die Bewertung der Hauptkriterien?
 - Anhand der Indikatoren werden die Werte der Teilkriterien berechnet und die Werte der Teilkriterien werden wiederum zur Berechnung der Werte der Hauptkriterien herangezogen.
- Es gibt auf Folie 16 beim Hauptkriterium „Betriebsführung“ 2 Varianten, die mit 4 gleich bewertet sind.
Wird immer die beste Variante mit 5 und die schlechteste mit 1 bewertet?
 - In der Regel wird immer die beste Variante mit 5 und die schlechteste mit 1 bewertet.
Nur dann, wenn der Unterschied zwischen der besten und der schlechtesten zu klein ist, werden je nach Zielerfüllung gleich gute, gleich mittlere oder gleich schlechte Bewertungen vergeben. Z.B. würden beim Teilkriterium 1-2-1 „Leistungsfähigkeit“, wenn alle Varianten die Mindestanforderung erfüllen, diese alle gleich gut mit 5 bewertet werden.
 - Beim angeführten, fiktiven Beispiel ergibt sich für das Hauptkriterium 1-4 *Bauausführung* auch bei zwei von drei Varianten die Bewertung mit 4
Zuerst ermittelt der Streckenplaner die Bewertung der Indikatoren und damit die Bewertung der Teilkriterien, welche wiederum die Basis für die Bewertung

des Hauptkriteriums sind. (Siehe Folie 9 bis 14.) Es ist ein Zufall, dass beim angeführten fiktiven Beispiel bei zwei Varianten sich die Bewertung des Hauptkriteriums aus der Zusammenfassung der Bewertung der Teilkriterien durch die Mittelwertbildung rechnerisch mit 4 ergibt (Siehe Folie 15). Das kann aber auch in der Realität passieren, dann sind die beiden Varianten hier bei diesem Hauptkriterium eben gleich gut, wenngleich sie sich in den Teilkriterien doch etwas unterscheiden.

- Wird beim Teilkriterium 2-1-1 *Lärm* beim Wohngebiet die aktuelle Bevölkerungszahl berücksichtigt?
 - Nein, beim Indikator 2 *Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel >45dB(A) nachts* wird die Fläche des beschallten gewidmeten Wohngebiets – dazu zählt auch noch nicht bebautes aber schon gewidmetes Wohngebiet – gemessen.
- Eine hypothetische Annahme: Eine Trassenvariante A führt durch ein kleineres Wohngebiet, das jetzt dicht besiedelt ist und wird damit als weniger belastet bewertet. Eine andere Trassenvariante B führt durch ein Wohngebiet, das jetzt weniger dicht besiedelt ist, aber größer ist als bei Variante A, und wird damit als stärker belastet bewertet. Damit würde Variante A mit einer derzeit höheren Bevölkerungszahl als weniger belastet bewertet werden als Variante B mit einer derzeit niedrigeren Bevölkerungszahl, aber dem Potential künftig wegen der größeren gewidmeten Fläche zu wachsen. Wie kann dieser Aspekt in der Bewertung berücksichtigt werden?
 - Dazu müsste eine Bevölkerungsprognose und auch eine Prognose der Bebauung der gewidmeten Flächen, die in jeder Gemeinde unterschiedlich sein kann, erstellt werden.

Man muss hier etwas generalisieren und dem trägt die Flächenermittlung des gewidmeten Wohngebiets, die sich bei allen bisherigen Projekten gut bewährt hat, Rechnung. Es wäre aber denkbar und möglich, dann, wenn die Trassenvarianten am Tisch liegen und dieser hypothetische Fall wirklich eintreten sollte, bei der Bewertung des Lärms den Indikator 2 noch anzupassen.

5. Einführung in die Gewichtung (Stephan Tischler)

Siehe Folien 18 bis 23 der beiliegenden Präsentation.

Durch die Gewichtung können die VertreterInnen in den Foren ihre Werthaltungen zu den Hauptkriterien einbringen. Die Gewichtung selbst erfolgt mithilfe des sogenannten Reglermodells. Das Reglermodell funktioniert nach dem Prinzip des Lautstärkereglers, wobei die Stufen von 1 bis 9 reichen (1 – unwichtig; 5 – neutral; 9 – extrem wichtig). Das Reglermodell mit fünf Stufen wurde schon oft angewendet und hat sich bewährt. Die Ausweitung auf nunmehr neun Stufen soll eine noch differenziertere Gewichtung ermöglichen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Diskussion:

- Wird die Gewichtung in der nächsten Sitzung vorgenommen?
 - Die TeilnehmerInnen erhalten gemeinsam mit dem Protokoll der dritten Sitzung des Regionalforums die aktuelle Version des Kriterienkataloges übermittelt. Bis zur nächsten Runde im März besteht dann die Möglichkeit, weitere Fragen an die Moderationsadresse zu stellen. Die Gewichtungsbögen werden im März ausgeteilt und können von den TeilnehmerInnen mit nach Hause genommen werden. Die Gewichtungsbögen müssen dann innerhalb einer noch festzulegenden Frist abgegeben werden.
- Auf Folie 21 der Präsentation werden die ungleiche und die gleiche Gewichtung gegenüber gestellt. Welche der beiden Methoden wird nun angewandt?
 - Die Darstellung auf Folie 21 dient der Veranschaulichung, wie sich die Gewichtung der Foren-TeilnehmerInnen auf die Bewertung der Hauptkriterien auswirken könnte.
- Wenn jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer gewichtet hat, was passiert dann mit den Ergebnissen?
 - Die Gewichtungsbögen werden im Rahmen der nächsten Forenrunde im März ausgeteilt und müssen bis zu einer festgelegten Frist ausgefüllt retourniert werden. Die ausgefüllten Gewichtungsbögen werden von einer neutralen Stelle solange verwahrt, bis der Streckenplaner die fachliche Beurteilung abgeschlossen hat.

Insgesamt werden am Ende ca. 80 -100 Einzelgewichtungen vorliegen. Bei der Auswertung sollen die unterschiedlichen Werthaltungen der Gemeinden, aber auch unterschiedlicher Gruppen - wie z.B. jener der Bürgermeister oder der

InteressensvertreterInnen - sichtbar bleiben bzw. sichtbar gemacht werden. Wenn z.B. eine Gewichtung extreme Positionen aufweist, kann ihre Wirkung auf die Variantenbewertung auch im Einzelnen geprüft werden. Die Werthaltungen einzelner Gruppen sollen zum Tragen kommen und so kann man sich an die beste Variante herantasten. Diesen Vorgang nennt man Sensitivitätsanalyse. Die verschiedenen Ergebnisse aus der Gruppenbildung der Gewichtungen werden in den Foren präsentiert.

- Kann man die Gewichtung so manipulieren, dass für einen bestimmten Streckenabschnitt ein Tunnel als einzige Variante herauskommt oder scheidet diese Gewichtungen dann als extreme Gewichtung aus?
 - Extreme Gewichtungen werden als Einzelgewichtungen bei der Sensitivitätsanalyse berücksichtigt. Das Aufzeigen extremer Gewichtungen soll die ihnen zugrunde liegenden Werthaltungen sichtbar machen.
- Erfolgen die Gewichtungen anonym?
 - Nein, es wird dokumentiert, wer wie gewichtet, da das Bilden von Gruppen für die Sensitivitätsanalyse nur bei voller Transparenz möglich ist.
- Wenn sich eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer nicht dazu in der Lage fühlt, die Kriterien im Fachbereich *Verkehr und Technik* zu gewichten, wie soll sie/er dann vorgehen?
 - Indem der Regler bei den jeweiligen Hauptkriterien auf der Stufe 5 belassen wird, wird das Hauptkriterium als neutral gewichtet.
- Bei einzelnen Hauptkriterien werden durchaus komplexe Inhalte behandelt. Wenn nun die TeilnehmerInnen der Foren als Nicht-ExpertInnen diese beurteilen, kann dann überhaupt das richtige Ergebnis herauskommen?
 - Ja, weil die TeilnehmerInnen ExpertInnen für ihre jeweilige Gemeinde oder ihren Interessensbereich sind und die damit verbundenen Bedürfnisse kennen.
- Erhalten die Foren-TeilnehmerInnen zu ihren jeweiligen Gemeinden Informationen aus der Grundlagendatenerhebung?
 - Die Informationen, welche der Streckenplaner sammelt, werden den Foren vorgestellt, sodass die TeilnehmerInnen die Möglichkeit haben, Fragen an den Streckenplaner zu richten und eventuelle Zweifel oder Ergänzungen kundzutun.
- Inwiefern unterscheidet sich das aktuelle Verfahren von jenem im Unterinntal?
 - Im Abschnitt Kundl/Radfeld - Schaftenau gab es nur ein Forum, das gewichtet hat, und daher waren auch weniger Personen beteiligt. Die Gruppen, die dort Gewichtungen abgeben konnten, waren Bürgermeister, ÖBB, Amt der Tiroler Landesregierung und ASFINAG. Die Mitglieder dieser Gruppen haben sich innerhalb ihrer Gruppe abgestimmt und am Ende eine einzige gemeinsame Gewichtung abgegeben. Da es aber beim Verfahren im gemeinsamen Planungsraum zum Brenner Nordzulauf ca. 80 - 100 TeilnehmerInnen in den unterschiedlichen Foren gibt, ist es wichtig, Einzelgewichtungen zu berücksichtigen und das Bilden von Gruppen erst im Nachhinein vorzunehmen.
- Werden die Fachbereiche zueinander gewichtet?

- Grundsätzlich bleiben die Ergebnisse der Gewichtungen der Hauptkriterien im jeweiligen Fachbereich für sich stehen. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden die Gewichtungen der Fachbereiche untereinander variiert, um damit die Stabilität des Ergebnisses überprüfen zu können.

6. Weiteres Vorgehen und Termine

Siehe Folien 25 bis 28 der beiliegenden Präsentation.

Medieninformation (Torsten Gruber)

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

Diskussion:

- Das Regionalforum regt an, in die Presseaussendung folgende Informationen mitaufzunehmen:
 - Der Streckenplaner wird über den Sommer die unterschiedlichen Varianten für den Standort einer Verknüpfungsstelle prüfen.
 - Weitere Vorgangsweise beim Planungsverfahren bzw. Erläuterung der weiteren Vorgehensweise
 - Diese Informationen werden in die Pressemitteilung mitaufgenommen.
 - Die Pressemitteilung wird den Mitgliedern der Foren zeitnah zur Veröffentlichung übermittelt und zusätzlich auf der Website zum Brennergordzulauf veröffentlicht.
- Wann gibt es die Ergebnisse zur Machbarkeitsuntersuchung Lärm für die Bestandsstrecke?
 - Das Informations- und Kommunikationskonzept dazu befindet sich derzeit noch zur Abstimmung beim BMVI und beim ressortzuständigen Minister. Dieses sollte in den kommenden Wochen an die Gemeinden ergehen.
- Wann bekommt die Gemeinde den Entwurf der Machbarkeitsuntersuchung Lärm präsentiert?
 - Der Entwurf soll den Gemeinden jedenfalls vorgestellt und mit ihnen diskutiert werden. Die Projektleitung hofft, dass die Information dazu im Februar erfolgt. Wenn der Minister selbst dabei ist, kann es auch später werden. Die Entscheidung über das wann und wie liegt aber beim Ministerium.

Exkursion nach Jenbach/Stans am 16.02. 2016 (Martin Pellizzari)

Programm:

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

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

Termine (Sabine Volgger)

- Exkursion am 16.02. 2016, 14 bis ca.17 Uhr, Treffpunkt Bahnhof Jenbach; Anmeldung bis 10.02. an projektinformation@oebb.at
- 4. Sitzung des Regionalforums, 16.03. 2016, 16:15 Uhr, FH Kufstein

7. Abschluss

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

Zusammengestellt am 03.02. 2016

Marina Unterberger

Anlagen:

- Präsentation RF vom 28.01. 2016
- Anwesenheitsliste
- Kriterienkatalog (Version 11, Stand 28.1.2016) bestehend aus dem Kriterienkatalog mit den vereinbarten Indikatoren und dem Kriterienkatalog mit den Hinweisen für den Streckenplaner
- Dokument der Gemeinde Samerberg „Kriterienkatalog Datum 21.12.2015“ mit dem mit Stand 20.1.2016 eingetragenen Status der Berücksichtigung




REGIONALFORUM
28.1.2016, „ALTE POST“ (GEMEINDE FLINTSBACH AM INN)





BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzwerk winterbetrieb (TEN-W)



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM


Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung

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

REGIONALFORUM – 3. SITZUNG 28.1.2016
ETW // Experten Tischler - Wesslak

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzwerk winterbetrieb (TEN-W)



2

Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung

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

Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung

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

Allgemeine Informationen

Streckenplanung

- ❖ Auftrag erteilt an Arbeitsgemeinschaft

ILF / Schüßler-Plan / Baader Konzept

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

Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung

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

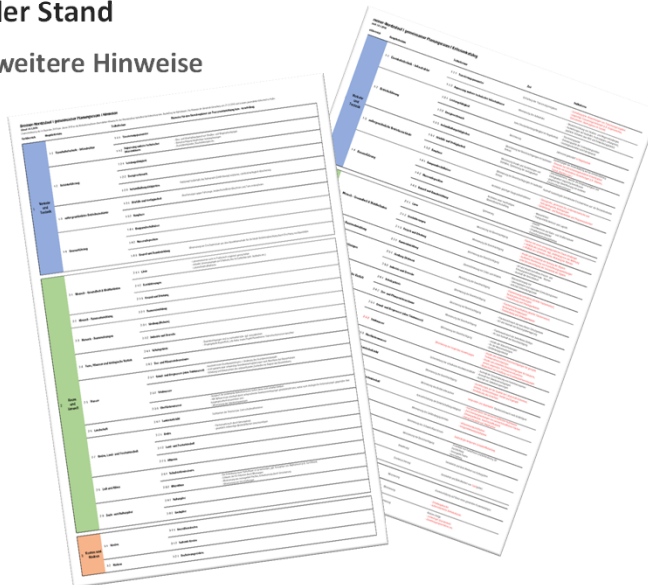
Kriterienkatalog – aktueller Stand

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

Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotential
	2-5-2 Trinkwasser	Minimierung der möglichen Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl und mögliche Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und mögliche Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Mögliche Ersatzwasserversorgungen
	2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	<ul style="list-style-type: none"> - Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen

Kriterienkatalog – aktueller Stand

Überblick Indikatoren und weitere Hinweise



Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

❖ Fiktives Bewertungsbeispiel zum Hauptkriterium „Bauausführung“

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

Anwendungsbeispiel

Von den Indikatoren zur Beurteilung des Hauptkriteriums

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

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

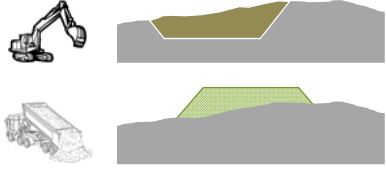
Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“

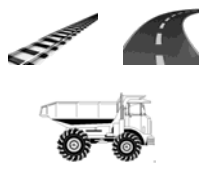
❖ Teilkriterium > Indikatoren

Teilkriterium
Massendisposition


Indikator 1
Massenbilanz



Indikator 2
Transporterfordernisse und Logistik



REGIONALFORUM – 3. SITZUNG 28.1.2016
ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transportsystemisches Verkehrsnetz (TEN-T)  11

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Anwendungsbeispiel

Teilkriterium „Massendisposition“

❖ Indikator 1: Massenbilanz

Variante 1

+ 0,5 Mio. m³

- 1,4 Mio. m³

- 0,9 Mio. m³

3

Variante 2

+ 0,4 Mio. m³

- 0,8 Mio. m³

- 0,4 Mio. m³

5

Variante 3


+ 0,2 Mio. m³

- 1,9 Mio. m³

- 1,7 Mio. m³

1

REGIONALFORUM – 3. SITZUNG 28.1.2016
ETW // Experten Tischler - Wesslák

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transportsystemisches Verkehrsnetz (TEN-T)  12

Anwendungsbeispiel**Teilkriterium „Massendisposition“**

❖ Indikator 2: Transporterfordernis und Logistik

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

Anwendungsbeispiel**Teilkriterium „Massendisposition“**

❖ Zusammenführung Indikatoren > Beurteilung Teilkriterium

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

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

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

Anwendungsbeispiel

Hauptkriterium „Bauausführung“

❖ Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse*	4	2	4
	Massendisposition	4	5	1
	Bauzeit und Bauabwicklung	5	5	3
		4	4	3

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

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

Anwendungsbeispiel

Fachbereich Verkehr und Technik

❖ Zusammenführung Teilkriterien > Beurteilung Hauptkriterium

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

Zusammenfassung Kriterienkatalog und Indikatoren

Version 14.1.2016 (V10)

Kriterium	Indikator	Einheit	Skala	Wichtung
1.1. Umwelt- und Klimaschutz	1.1.1. Energieeffizienz	kWh/km	1-5	10%
	1.1.2. Erneuerbare Energien	%	1-5	10%
	1.1.3. CO ₂ -Emissionen	t/km	1-5	10%
	1.1.4. Lärm	dB(A)	1-5	10%
	1.1.5. Luftqualität	µg/m ³	1-5	10%
	1.1.6. Wasser	l/km	1-5	10%
	1.1.7. Boden	kg/km	1-5	10%
	1.1.8. Landschaft	km ²	1-5	10%
	1.1.9. Natur	km ²	1-5	10%
	1.1.10. Kultur	km ²	1-5	10%
2.1. Wirtschaftlichkeit	2.1.1. Baukosten	€/km	1-5	10%
	2.1.2. Betriebskosten	€/km	1-5	10%
	2.1.3. Energiekosten	€/km	1-5	10%
	2.1.4. Wasserkosten	€/km	1-5	10%
	2.1.5. Instandhaltungskosten	€/km	1-5	10%
	2.1.6. Sonstige Kosten	€/km	1-5	10%
	2.1.7. Gesamtkosten	€/km	1-5	10%
	2.1.8. Lebensdauer	Jahre	1-5	10%
	2.1.9. Flexibilität	km ²	1-5	10%
	2.1.10. Erweiterbarkeit	km ²	1-5	10%
3.1. Soziale Aspekte	3.1.1. Bevölkerungsdichte	Einwohner/km ²	1-5	10%
	3.1.2. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.3. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.4. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.5. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.6. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.7. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.8. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.9. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%
	3.1.10. Arbeitsplätze	km ²	1-5	10%

Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung


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

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

Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

Hauptkriterium XY



unwichtig

Extrem wichtig

5

X

7

■ REGIONALFORUM – 3. SITZUNG 28.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzwerke von tomorrow (TEN-T) 19

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

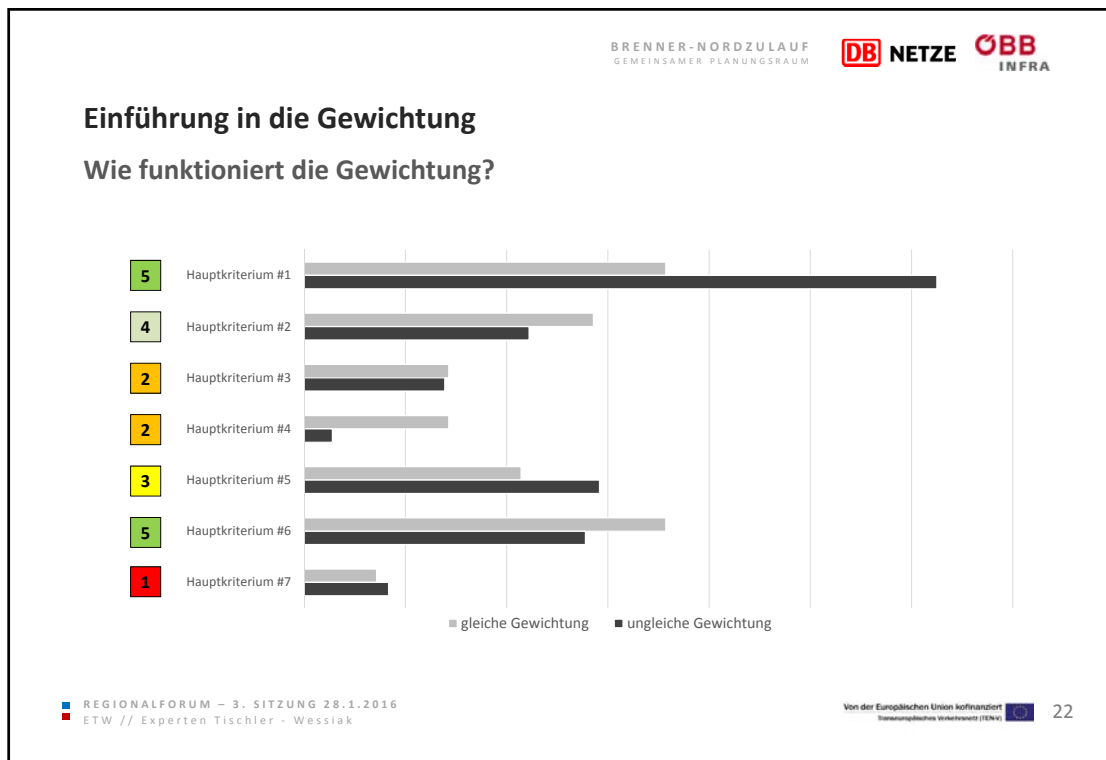
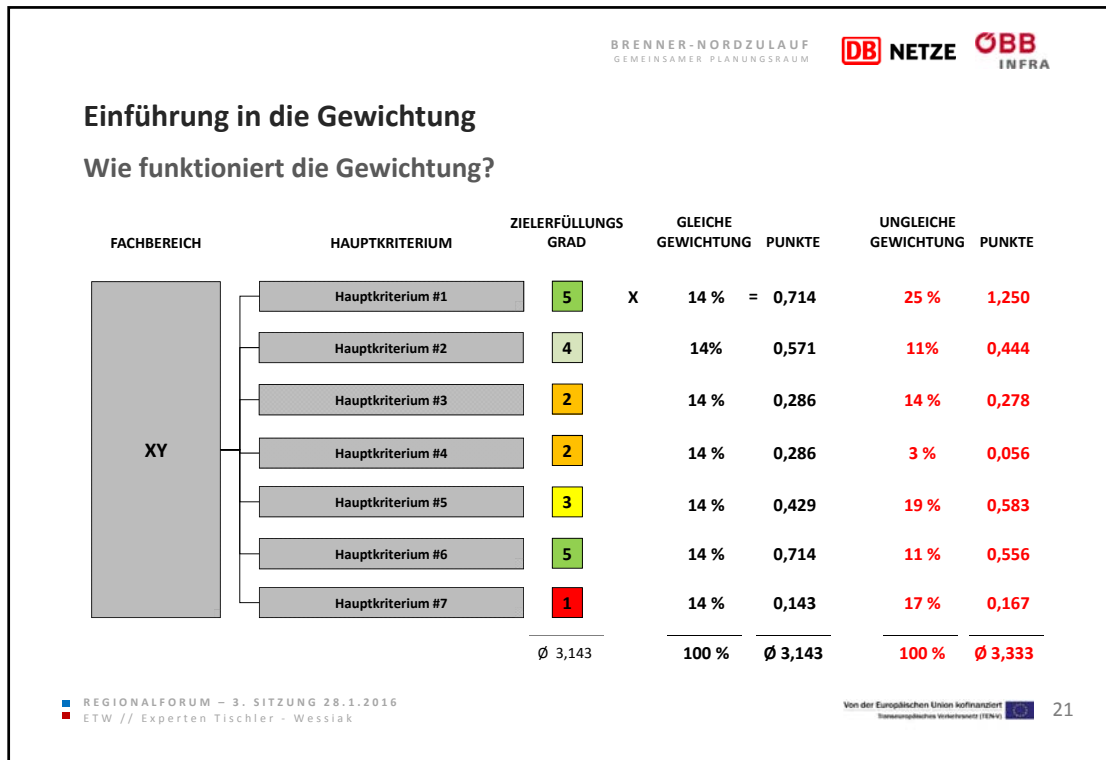
Einführung in die Gewichtung

Wie funktioniert die Gewichtung?

FACHBEREICH	HAUPTKRITERIUM	GEWICHTUNG		
XY	Hauptkriterium #1	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	9	25 %
	Hauptkriterium #2	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #3	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	5	14 %
	Hauptkriterium #4	unwichtig <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	1	3 %
	Hauptkriterium #5	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	7	19 %
	Hauptkriterium #6	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	4	11 %
	Hauptkriterium #7	unwichtig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Extrem wichtig	6	17 %
			36	100 %

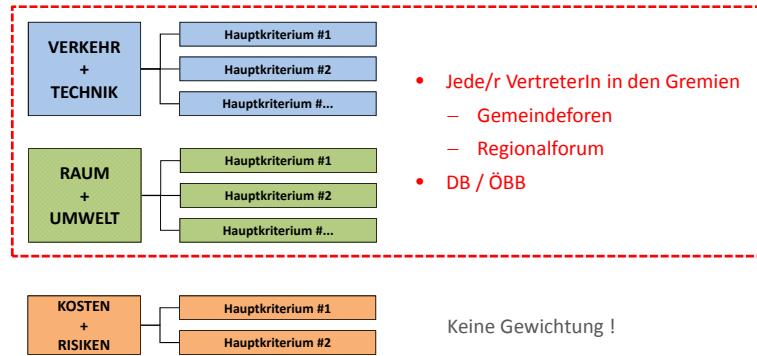
■ REGIONALFORUM – 3. SITZUNG 28.1.2016
■ ETW // Experten Tischler - Wessiak

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transennetzwerke von tomorrow (TEN-T) 20



Einführung in die Gewichtung

Wer gewichtet?



Einführung in die Gewichtung

Wann wird gewichtet?

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

Regionalforum

Tagesordnung 3. Sitzung

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

Weiteres Vorgehen und Termine

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

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

Weiteres Vorgehen und Termine

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

4. Forenrunde

- ❖ Termin: **16. März 2016, 16:15 Uhr**
- ❖ Ort: **FH Kufstein**
- ❖ Themenschwerpunkte:
 - Erläuterung zum Umgang mit Gewichtungen („Sensitivitätsanalyse“)
 - Entwurf Betriebsprogramm
 - Weiteres Vorgehen



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !



BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transennetzwerke winterhart (TEN-W) 