



Bayerischer Bauernverband · Karolinenplatz 2 · 80333 München

Regierung von Oberbayern
80534 München

Ansprechpartner: Franz Sedlmeier
Telefon: 089 55873-402
Telefax: 089 55873-420
E-Mail: Franz.Sedlmeier@
BayerischerBauernVerband.de

Datum: 30.07.2020

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
24-18257-1-18

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
554 - Se/be

**Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen - Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich);
Einleitung des Raumordnungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Bayern gehen täglich eine Vielzahl an landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Überbauung oder Kompensationsmaßnahmen verloren. In den Jahren 2001 bis 2016 wurden im Landkreis Rosenheim 6.710,92 ha Landwirtschaftsfläche verbraucht, was 9,03 % der Nutzflächen im Landkreis entspricht. Gerade aber diese Flächen stellen zum einen die Einkommensgrundlage der Landwirte, aber auch Basis der Ernährungssicherung der bayerischen Bevölkerung dar. Deshalb ist eine äußerst sparsame Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen unumgänglich.

Zudem ist das im Grundgesetz verankerte Eigentumsrecht ein zentraler Grundpfeiler der Demokratie, der Gesellschaft und auch der Wirtschaft. Diesem Recht muss daher besondere Beachtung geschenkt werden, in dem Eigentumsbeschränkungen auf das absolut notwendige Maß reduziert werden.

.../2

Vor diesem Hintergrund nimmt der Bayerische Bauernverband als Träger öffentlicher Belange und als Interessenvertretung der bayerischen Landwirtschaft zu o. g. Vorhaben folgendermaßen Stellung:

Die Notwendigkeit von Infrastrukturmaßnahmen ist in Oberbayern aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens in einigen Bereichen zwar gegeben, aufgrund des massiven Flächenverbrauchs sind diese Maßnahmen dennoch kritisch zu begleiten. Für das o. g. Projekt bestehen erhebliche Bedenken.

1 Allgemeines zur Landwirtschaft im Raum Rosenheim

Etwa 2.800 Bauern bewirtschaften in der Region eine landwirtschaftliche Nutzfläche von 67.700 ha. Die durchschnittliche Betriebsgröße liegt bei rund 24 ha. Die Dörfer im Landkreis Rosenheim sind daher nach wie vor von bäuerlichen Familienbetrieben geprägt.

Um die Dimension und die Bedeutung dieses Projektes für unseren Landkreis zu verdeutlichen, möchten wir zum Einstieg eine Beispielsrechnung vorlegen.

Für eine oberirdische Trasse würden im Landkreis Rosenheim geschätzt 300 ha Fläche, inklusive Baustelleneinrichtung und Begleitbauwerke wie Brücken für abgeschnittene Wege und Straßen benötigt. In einer Landschaft mit Natur- und Landschaftsschutzgebieten, Auwäldern, Moorlandschaften, Gebirgslandschaften und Lebensräumen bedrohter Tier- und Pflanzenarten kann man überschlägig einen Kompensationsfaktor von drei annehmen. Kurzum, insgesamt werden hier mindestens 1.200 ha Land gebraucht.

Etwa 2.800 Bauern bewirtschaften in der Region eine landwirtschaftliche Nutzfläche von 67.700 ha. Die durchschnittliche Betriebsgröße liegt bei rund 24 ha. Dabei ist meist nicht einmal die Hälfte der Flächen im Eigenbesitz der Landwirte, die andere Hälfte ist gepachtet. Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 17. Oktober 2017 spricht man bei einem Abtretungsverlust von fünf Prozent der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebes bereits von Existenzbedrohung.

Unsere Bauernfamilien haben ihre Flächen meist nur über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren gepachtet, also nicht langfristig. Wir müssen also von einer durchschnittlichen Eigenfläche von 10 ha pro Landwirt ausgehen.

Damit ist bereits ein Flächenverlust von 0,5 ha existenzbedrohend für einen durchschnittlichen landwirtschaftlichen Betrieb im Landkreis Rosenheim.

Bei 1.200 ha Brenner-Flächenbedarf würde das im statistischen Umkehrschluss also bedeuten, dass 2.400 Bauern und damit 86 % der Landwirte in der Region durch den Bau des Brenner-Nordzulaufs in ihrer Existenz bedroht wären, wenn jeder im gleichen Umfang mit seinen Eigenflächen betroffen wäre. Übrig blieben nur 400 gesunde Betriebe im ganzen Landkreis.

Die Praxis ist weitaus härter als die Statistik. Nicht alle Landwirte werden betroffen sein, doch viele so stark, dass sie ihre Existenz komplett verlieren.

Bei einem derartig leichtsinnigen Umgang mit dem Schutzgut Fläche ist der Aspekt der nachhaltigen Flächeninanspruchnahme und der besonderen Bedeutung von unbebauten, unzersiedelten und unzerschnittenen Freiflächen für die ökologische Dimension einer nachhaltigen Entwicklung laut Bundestag 2017 nicht Rechnung getragen.

2 Zum Planungsauftrag

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Koalitionsvertrag der Bayerischen Staatsregierung, dass im Falle eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs eine maximale Anwohnerfreundlichkeit, d.h. Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch möglichst weitgehend unterirdische Streckenführung vorzusehen ist. Des Weiteren verweisen wir auf den Regionalplan der Region Südostoberbayern, der den Grundsatz enthält, dass beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf – soweit technisch machbar – eine Tunnellösung angestrebt werden soll. In keinster Weise berücksichtigen die aktuellen oberirdischen Trassenverläufe die Grundsätze des Regionalplans RP18. Dieser beschreibt, dass der attraktive Lebens- und Wirtschaftsraum für die Bevölkerung erhalten bleibt, landschaftliche Schönheit und Vielfalt erhalten bleiben und die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert, ggf. wiederhergestellt werden. Das reiche Kulturerbe muss bewahrt und das Heimatbewusstsein erhalten bleiben. Die Wirtschaftskraft in der Region soll insgesamt gesichert und in einzelnen Teilräumen gestärkt werden. Dies widerspricht sich bei den zahlreichen landwirtschaftlichen Familienbetrieben, die durch die oberirdischen Streckenabschnitte ihre Existenz verlieren. Die massiven Bauwerke an der engsten Stelle des Inntals oder der vierspurigen Streckenführung bei der oberirdischen Umfahrung von Ostermünchen sind nur zwei Beispiele, wo die Planung den Vorgaben ganz deutlich widerspricht.

Die Vorstellung, dass die neuen Gleise gleichzeitig eine Entlastung der bestehenden Infrastrukturmaßnahmen bringen, kann man aus der Erfahrung nur widersprechen. Bei zahlreichen Straßenbauprojekten in der Region hat sich gezeigt, dass neue Verkehrswege auch neuen Verkehr anziehen.

Um die Region Rosenheim daher bestmöglich zu schützen, muss die Planung den Vorgaben einer möglichst unterirdischen Streckenführung entsprechen, was bei keiner der vorliegenden Varianten in ausreichendem Umfang gegeben ist.

Die Varianten westlich von Rosenheim (Gelb, Türkis, Oliv) sind aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse in weiten Teilen nicht nachträglich durch die Verlegung in den Boden (Tunnel oder Trog) zum Schutz der Anlieger realisierbar. Zudem wurde oftmals ungenügend geprüft, ob eine unterirdische Trassenführung möglich ist. Die westlichen Pläne enthalten daher bis auf die unvermeidbaren Meter an der österreichischen Grenze keine Tunnelabschnitte. Lediglich kostengünstige, oberirdische Linienführung mitsamt den einhergehenden großen Nachteilen für Mensch und Natur und den zerstörten landwirtschaftlichen Existenzen wurden in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

Oberirdische Trassen widersprechen ebenso dem Alpenplan LEP, da durch die immense Flächeninanspruchnahme die kleinstrukturierten Landwirtschaftsfamilien zur Aufgabe zwingen. Auch bringt die lange Bauzeit (10 bis 20 Jahre) eine massive Beeinträchtigung der Bewirtschaftung der Flächen im Umfeld der Streckenführung. Insbesondere die Erreichbarkeit der Felder wird stark beeinträchtigt. Somit ist wie im o. g. Alpenplan die land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung gefährdet.

3 Bodenschutz

Im Planungsraum liegen Moorböden entlang der gesamten Varianten. Besonders westlich des Inn liegen großflächige Moorböden, Areale, Filzen und entsprechende Naturschutzgebiete, welche durch drei von fünf Varianten durchschnitten werden.

Aufgrund der immensen Erd- und Materialbewegungen und das in oftmals moorigen oder wassergesättigten Gebieten, Torflandschaften und in Verbindung mit dem ohnehin schwierigen Verhältnissen des Rosenheimer Seetons weisen wir explizit auf den Schutzgut Boden hin. Wir bemängeln auch, dass lediglich für die Tunnelvarianten überschlägig die Aushub-, bzw. Ausbruchmengen angegeben wurden. Diese sind unserer Meinung nach jedoch aufgrund ihrer Beschaffenheit unproblematisch und wie auch in den Unterlagen erwähnt, beim Bau wiederverwenden. Die zu bewegenden Materialmengen der überwiegenden oberirdischen Varianten sind in keiner Weise erwähnt. Wir weisen darauf hin, dass auch der obere Mutterboden in vielen Bereichen aufgrund seiner Beschaffenheit problematisch zu lagern und zu entsorgen ist. Beispiele sind bei vergangenen Planungsverfahren zum Autobahnausbau A 8 deutlich geworden.

Wir fordern daher nachdrücklich bei allen Varianten den Bodenschutz zu beachten:

Bei einer Nutzung landwirtschaftlicher Flächen muss als wesentliche Maßgabe in der landesplanerischen Beurteilung der Bodenschutz eine zentrale Rolle einnehmen. Die gesetzlichen Vorgaben hierzu liefert das BBodSchG. Hier wird in § 4 deutlich dargelegt, dass jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten hat, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Zudem ist der Verursacher von Bodenveränderungen verpflichtet, den in Anspruch genommenen Boden so zu sanieren, dass keine Nachteile oder Belästigungen entstehen. Zusammen mit der in § 7 BBodSchG genannten Vorsorgepflicht sind dem Vorhabenträger umfangreiche Auflagen im Bereich des Bodenschutzes vorzugeben, um diese Anforderungen zu erfüllen. Zudem sind negative Auswirkungen des Bauwerkes auf umliegende landwirtschaftliche Flächen (z. B. durch Grundwasserabsenkung, Drainagen, Stauwirkung) zu vermeiden.

Zudem müssen unter Zugrundelegung der Vorgaben für die Sicherung der Bodenfruchtbarkeit und Leistungsfähigkeit des Bodens in § 17 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 BBodSchG entsprechende Vorgaben für die Bauausführung bei vorübergehender Inanspruchnahme abgeleitet werden.

3.1 Detaillierte Vorprüfung in den Planfeststellungsunterlagen

Um den Boden in seiner Fruchtbarkeit und Ertragsfähigkeit möglichst umfassend erhalten bzw. wiederherstellen zu können, sind detaillierte Untersuchungen notwendig. So muss bereits vorab kleinräumig überprüft werden, welche Bodenarten im Trassenbereich vorliegen und wie sich die Abfolge der einzelnen Schichten darstellt.

Der Bauablauf, die eingesetzten Maschinen und Geräte sowie eine eventuell notwendige Trennung der Bodenschichten müssen auf die jeweiligen Verhältnisse angepasst werden. Die Maschinenführer der Baufirmen sind zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen entsprechend zu schulen und regelmäßig auf die sich ändernden Bodenstrukturen hinzuweisen. Dies sollte durch eine unabhängige bodenkundliche Baubegleitung erfolgen.

Eine detaillierte Beschreibung hierzu ist in den Unterlagen zur Planfeststellung unabdingbar, um es den Trägern öffentlicher Belange, aber auch der Öffentlichkeit möglich zu machen, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Bodenschutz zu bewerten.

3.2 Baustraßen

Die Anlage der erforderlichen Baustraßen hat vor der Aufnahme von jeglichem Fahrverkehr zu erfolgen. Sie sind in einer ausreichend dimensionierten Stärke, mindestens jedoch von 0,50 m, auf einer Geotextilunterlage mit einer der Belastung entsprechender Reißfestigkeit, welche die Auflage nach beiden Seiten mindestens 0,50 m überragen muss, anzulegen.

3.3 Maschineneinsatz

Bei den Erdbau- und Transportmaßnahmen sind Maschinen bzw. Geräte mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischem Bodendruck einzusetzen.

Zur bodenschonenden Umsetzung des Projektes sind die eingesetzten Geräte mit möglichst breiten Platten und langen Laufwerken auszustatten.

Die Ausschreibung der Bauleistungen muss, unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse, Vorgaben des einzusetzenden Geräteparks zur Reduzierung des spezifischen Bodendruckes außerhalb von Baustraßen enthalten.

Der spezifische Bodendruck darf durch den Einsatz geeigneter Bereifung oder Raupenlaufwerken die Tragfähigkeit des Bodens nicht übersteigen.

Werden Radfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer 7,5 Tonnen außerhalb von Baustraßen eingesetzt (z. B. Tank-, Schüttgutfahrzeuge, Radlader) müssen großvolumige Radialreifen verwendet werden, die mit einem bodenschonenden Reifeninnendruck betrieben werden können.

3.4 Bauablauf

Die Gesamtbaumaßnahme ist in Abschnitte zu untergliedern, in denen alle durchzuführenden Arbeiten zeitnah abgeschlossen werden.

Grundsätzlich dürfen Erdbaumaßnahmen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Der Bauablauf ist so zu gestalten, dass die besonders bodenbeanspruchenden Arbeiten bei tragfähigen Bodenzuständen durchgeführt werden können. Die Arbeiten sind immer dann vergleichsweise bodenschonend zu bewerkstelligen, wenn der Austrocknungsgrad der Böden hoch ist.

Bei eingeschränkt tragfähigen Böden und in abflusslosen Senken eines stärker reliefierten Geländes sind temporäre Baustraßen durch geeignetes Material oder Baggermatratzen anzulegen.

Zudem müssen in diesen Bereichen Maßnahmen ergriffen werden, die eine kontrollierte und erosionsarme Ableitung des Oberflächenwassers sowie der mitgeführten Sedimente ermöglichen.

Damit soll vermieden werden, dass es einerseits zu unerwünschten Bodenverdichtungen kommt, andererseits muss gewährleistet sein, dass ungleichförmige Setzungenbewegungen nicht das spätere Oberflächenrelief negativ beeinträchtigen.

3.5 Rekultivierung

Vor Andeckung des humosen Oberbodens ist eine Lockerung zur Beseitigung entstandener Bodenverdichtungen durchzuführen. Grundsätzlich darf nicht tiefer als nötig gelockert werden, da ansonsten gewachsene Bodenstrukturen ebenfalls nachhaltig gestört werden.

Die Lockerungsarbeiten dürfen nur bei trockenen Bodenverhältnissen durchgeführt werden. Hierbei muss innerhalb der Lockerungszone der Wassergehalt bei bindigen Böden im Bereich oder unterhalb der Ausrollgrenze liegen.

Landwirtschaftliche Rekultivierungsmaßnahmen müssen unmittelbar nach dem Auftrag des humosen Oberbodens beginnen. Der Auftrag des humosen Oberbodens hat mittels Hydraulikbagger zu erfolgen.

3.6 Kontrolle der Auflagen

Des Weiteren ist im Bayerischen Bodenschutzgesetz geregelt, dass gemäß Art. 5 Abs. 1 schädliche Bodenveränderungen der Überwachung durch die zuständige Behörde unterliegen. Im vorliegenden Fall muss somit die Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde unabhängige Sachverständige mit der Kontrolle der Bodenschutzauflagen beauftragen.

Diese müssen auch mit den entsprechenden Vollmachten ausgestattet sein, um einen Bau-stopp, beispielsweise bei nasser Witterung, anzuordnen und sollten zudem als neutraler An-sprechpartner für die Landwirte und Grundstücksbesitzer vor Ort zur Verfügung stehen, um auftretend Probleme bei der Bauausführung zu klären

Es sind ohnehin abschnittsweise landwirtschaftliche Koordinatoren bereitzustellen, die über die Erreichbarkeit der Flächen informieren und die Landwirte als Ansprechpartner bereit stehen.

4 Bürgerbeteiligung und Planungsunterlagen

In den Unterlagen ist unter 2.1 des Erläuterungsberichtes vermerkt, dass die Bevölkerung Vorschläge einbringen konnte. Es wurden wirklich sinnvolle Vorschläge gemacht, mit denen die Rosenheimer leben könnten, allerdings wurde ihnen vorab nicht mitgeteilt, dass viele Vorschläge gar nicht zur Diskussion kommen. So ist erst in dem Erläuterungsbericht unter 2.1 erklärt, dass ein Vorschlag keine grundsätzlich neue Linienführung sein kann, sondern nur eine Anpassung einer bereits vorliegenden Grobtrasse. Dies ist aus unserer Sicht Irreführung und hat nichts mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu tun.

Insgesamt ist der beschriebene Planungsraum aufgrund der Topographie, Bodenverhältnis, Enge des Inntals bestehender Infrastruktur und der vielen erhaltenswerter und geschützter Naturräume von vorne herein viel zu eng gesetzt worden.

Der Erläuterungsbericht ist unser Erachtens in vielen Bereichen ungenügend, um sich ein realistisches Bild von der Landschaft in Rosenheim zu machen. So sind unter 3.2.3.5 „Freizeit und Erholung“ nur zwei Einrichtungen genannt. In Wirklichkeit sind es Hunderte in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Trassen. Zudem fehlt im folgenden Abschnitt 3.2.3.6 „Tourismus“ komplett der in Rosenheim bedeutende Tourismusbereich „Urlaub auf dem Bauernhof“ (UadB). Dieser muss vom Vorhabenträger noch aufgenommen und durchleuchtet werden. Durch die dezentrale Lage der UadB-Betrieben ergeben sich immense Konflikte entlang der oberirdischen Varianten und den Beherbergungsbetrieben. Ebenso fehlen in dem Beschrieb der einzelnen Trassen unter den Aspekt „Kulturelle Erbe“ komplett unsere landschaftsprägende Bergwelt mitsamt seinen Almen und die Betrachtung der äußerst sensiblen Beziehung zwischen Talhöfe und deren Almbewirtschaftung. Bringen wir die Betriebe im Tal durch den massiven Flächenverlust der oberirdischen Varianten zur Aufgabe, werden die Almen nicht mehr im Sommer mit Jungtiere bestoßen. Dies führt dazu, dass die einzigartige Kulturlandschaft und der so wichtige Natur- und Erholungsraum nicht mehr gepflegt werden und sich die Wälder die Almwiesen zurückerobern.

Ein unbezahlbarer Schatz an Fauna und Flora ginge verloren. Wer denkt, dass es genügend Alternativen gibt um die Almen weiter zu bestoßen, muss nur nach Österreich schauen, welche teilweise unüberbrückbare Problematik damit verbunden ist. In Österreich gab und gibt es einen stetigen Betriebswechsel von kleinen Milchviehbetrieben hin zu Alternativen wie Mutterkühe. Somit kann der Landwirt einfacher einer zur existenzsichernden Nebenbeteiligung bzw. Haupterwerb nachgehen. Die Bestoßung der Almen mit diesen Mutterkühen führt dazu, dass es instinktgeführt immer mehr Angriffe von erwachsenen Rindern auf Wanderer gibt. In weiterer Folge werden immer weniger Almen erhalten.

5 Jagd

Die geplanten oberirdischen Trassenverläufe führen über bisher land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete und werden die gewohnten und gewachsenen Lebensräume des dort vorkommenden Nieder- und Hochwildes durchschneiden.

Der Durchtrennungseffekt der geplanten oberirdischen Grobtrassen wird besonders dadurch erhöht, dass der maßgebliche Trassenverlauf auf einem Böschungsdamm und somit mehrere Meter über dem normalen Bodenniveau der angrenzenden Umgebung geführt wird. Die Durchtrennung bewirkt zudem erhebliche Arrondierungs Nachteile, weil geschlossene Jagdgebiete durchtrennt werden.

Wir verweisen ebenso, dass aus Erfahrung die üblichen Röhreneinbauten als gedachter Wildwechsel nicht geeignet sind. Viele Wildarten scheuen diese langen und engen Röhren.

5.1 Jagdbetrieb

Es herrschen zurzeit überwiegend gute bis sehr gute Jagdbedingungen in Rosenheim. Die Reviere sind gut arrondiert und im Großen und Ganzen problemlos zu bejagen. Die Jagdnutzung auf den geplanten Flächen der Bahntrasse und deren Umgriff ist nicht mehr möglich. Mit dem Resultat, dass sich zum einen die jagdbare Fläche verringert, zum anderen die Qualität der betroffenen Reviere enorm leidet.

5.2 Jagdwertminderung

Wegen der zu erwartenden langen Bauzeit mit den einhergehenden Beeinträchtigungen, wie massiver Baustellenverkehr mit unvermeidlicher Unruhe in den betroffenen und angrenzenden Gebieten und dem anschließendem, regulärem Bahnbetrieb wird eine dramatische Jagdwertminderung zu erwarten sein.

Als wertmindernde Beeinträchtigung im Jagdbetrieb ergibt sich auch insbesondere ein Verlust an Deckungs- und Äsungsflächen sowie ein erhöhter Anfall von Fallwild. Dazu wird es zu Wildabwanderungen wegen durchschnittlicher Wildwechsel und Lebensraumveränderungen kommen.

Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund großflächiger Waldrodungen im Trassenverlauf mit den bekannten Nachfolgekalamitäten eine massive Verschlechterung der Wildlebensräume zu erwarten ist.

Weiter ist mit Einschränkungen bei der Schussabgabe und Behinderung bei der Durchführung von Treibjagden zu rechnen.

Durch die täglich prognostizierten hohen Zugzahlen könne in einem Sicherheitskorridor von 200 m beiderseits der Bahnlinie praktisch nicht mehr gejagt werden oder allenfalls unter stark erschwerten Bedingungen (z. B. Einschränkung der Schussrichtung), die Niederwildjagd ausgeübt werden.

Die wildlebenden Tiere in Rosenheim werden durch den Bau und Betrieb der Bahntrasse große Lebensräume verlieren.

Bei zukünftigen Neuverpachtungen müssen die betroffenen Jagdgenossenschaften mit erheblichen Abschlägen gegenüber dem üblichen marktgerechten Jagdpachtzins rechnen.

Zudem braucht das Wild dringend Ruhezeiten. Die Baustelle darf nicht 24 Stunden betrieben werden. Es müssen für das Wild mindestens 12 Stunden Ruhepausen täglich eingehalten werden um das Wild auch in der langen Bauzeit zu schonen.

6. Ersatzflächen

Wie eingangs schon beschrieben, ist unsere regionale Landwirtschaft sehr kleinstrukturiert. Es werden durch den massiven Flächenverbrauch überdurchschnittlich viele existenzbedrohende Betriebe Ersatzflächen einfordern, welche ihnen zu großen Teilen wohl auch rechtlich zustehen werden.

Wir halten es für nötig, dass ein Flächenmanagement für Ersatz und Tauschflächen eingeführt wird, die bei der Beurteilung einzelner Trassen berücksichtigt werden müssen. Der Vorhabenträger muss genügend Flächen vorab bereitstellen können. Ebenso müssen Flächen in öffentlicher Hand als Tausch und Ersatzflächen bereitgestellt werden. Aufgrund der Flächenknappheit im Landkreis Rosenheim ist es fast unmöglich, diese im freien Markt zu erwerben.

Die Landwirte laufen Gefahr, ihre Entschädigungen für den Verlust ihrer Eigentumsflächen auch noch stark versteuern zu müssen, da kein Ersatzland aufzutreiben ist. Geeignete Flächen in öffentlicher Hand (auch Gemeindeflächen) sollten daher als Tausch und Ersatzflächen angeboten werden.

Durch den großen Flächenverlust und der bestehenden Flächenknappheit sind stark steigende Grundstücks- und Pachtpreise zu erwarten.

7. Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen

Durch den Bau der oberirdischen Bahntrassen werden sehr viele landwirtschaftliche Flächen zerschnitten, zusammenhängende Flächen werden getrennt. Die Restflächen sind meistens nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Zudem müssen lange Umwege in Kauf genommen werden. Für die Restflächen bedeutet eine Zerschneidung zudem einen großen Wertverlust. Eine finanzielle Entschädigung dieser Durchschneidungsschäden ist für den Erhalt der betroffenen landwirtschaftlichen Familienbetriebe nicht ausreichend. Vielmehr müssen durch geeignete Maßnahmen wieder Flächenzuschnitte geschaffen werden, die rationell zu bewirtschaften sind.

8. Kompensation

Wie bereits erwähnt ist mit einem massiven Kompensationsbedarf für die oberirdischen Trassenvarianten zu rechnen. Der hierdurch entstehende Flächenbedarf in Form von Herausnahme der Nutzflächen aus der Bewirtschaftung darf keinesfalls zu Lasten des bereits betroffenen Gebietes gehen, da ansonsten massive negative Auswirkungen auf die Agrarstruktur entstehen werden.

Wir fordern daher die Möglichkeiten der Bayerischen Kompensationsverordnung zum sparsamen Umgang mit landwirtschaftlicher Nutzfläche vollumfänglich auszunutzen. So ist die erforderliche naturschutzfachliche Kompensation ausschließlich durch die Nutzung bestehender Ökokonten zu erbringen. Die Gleichstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in § 15 Abs. 2 BNatschG ist dies rechtskonform möglich. Ebenso gebietet § 15 Abs. 3 BNatschG die dieses Vorgehen, da eine Herausnahme von Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung zu vermeiden ist.

Um auch durch artenschutzrechtliche Kompensationsanforderungen keinen zusätzlichen Flächenverbrauch zu verursachen, sind diese, wo immer möglich, durch produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen mit institutioneller Sicherung zu erbringen.

Die Wirksamkeit und Akzeptanz solcher Maßnahmen wurde bereits bei mehreren Vorhaben in anderen Regierungsbezirken nachgewiesen.

9. Varianten

9.1. Variante Blau allgemein

Die Variante Blau ist nur mit der Verknüpfungsstelle Niederaudorf im Süden zu realisieren. Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf liegt jedoch an einer sehr sensiblen Stelle. An diesem Abschnitt beträgt die Breite des Tals zwischen Ruine Kirnstein und dem Inn lediglich 500 Meter. Es werden die einzigen Talflächen zur Einholung des Winterfutters zahlreicher kleinstrukturierter Bergbauernbetriebe rund um Niederaudorf durchschnitten und unwiederbringlich verbraucht. Auf die negativen Auswirkungen unserer Alpenkulturlandschaft durch die Zerstörung der Talbetriebe aufgrund des massiven Flächenverlustes wurde bereits in der Einleitung hingewiesen. Wir unterstützen daher den Antrag bzw. Vorschlag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040, die Verknüpfungsstelle in das in unmittelbarer Nähe zu den Bestandsgleisen gelegene Gebirgsmassiv zu verlegen. Wir verweisen explizit auch auf die in dem Antrag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 beschriebenen Vorteile für die Region in Form von Flächenverbrauch, Schallschutz, Anwohnerfreundlichkeit usw.

In den uns vorliegenden Unterlagen überquert die Neubaustrecke den Inn auf Höhe Niederaudorf mithilfe eines Brückenbauwerkes. Leider genau an der breitesten Stelle des Inns und an der einzigen Stelle, wo der Inn noch einen naturnahen Charakter besitzt sowie eine bekannte Vogelinsel beherbergt.

Weiter verläuft die Variante Blau auf weiten Teilen entlang sehr sensibler Natura 2000, Naturschutz- und Freizeitgebieten, bis sie in den Tunnel Ringfeld mündet und Stephanskirchen unterfährt. So werden vier Landschaftsschutzgebiete auf rund 17,7 und 19,9 km landschaftliches Vorbehaltsgebiet durchfahren. Auch der Neubeurer See wird dem Bau der Neubaustrecke zum Opfer fallen.

Wir verweisen hier noch einmal, dass die Variante Blau auch von Niederaudorf bis Tunnel Ringfeld massiv den Grundsätzen der Raumordnung widerspricht. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG sind die „*Entwicklungspotentiale zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schonen*“. Diesem Grundsatz wird die Trasse Blau in keiner Weise gerecht. Da auf den neu in Anspruch genommenen Flächen keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten mehr gegeben sind, wird somit gerade in diesem Bereich, in dem bereits jetzt die Ressource „Boden“ ein sehr knappes Gut darstellt, der Grundsatz der nachhaltigen Schonung nicht beachtet.

Zudem ist auch die Kulturlandschaft und somit auch die landwirtschaftliche Nutzung im Allgemeinen zu erhalten und zu schützen, wie § 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG vorgibt. In der vorliegenden Planung wird jedoch durch die Variante B2 eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, obwohl es eine kürzere und weniger beeinträchtigende Trasse, gebündelt an der Bestandsstrecke, gibt.

Ebenso wird genau durch die Abweichung von der möglichen Parallelführung zum Bestand dem Grundsatz der Raumentwicklung nach der Funktionsfähigkeit der Böden sowie der sparsamen und schonenden Inanspruchnahme von Naturgütern (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG) nicht nachgekommen.

Zudem werden insbesondere durch Durchschneidung der von Niederaudorf bis zum Tunnel Ringfeld viele Grundstücke neu in Anspruch genommen, was zwangsläufig zu einer Vielzahl von Betroffenen führt. Somit ist auch mit wesentlich mehr Einwendungen durch diese zu rechnen, was die nachfolgenden Verwaltungsverfahren mit Sicherheit weder erleichtern, noch beschleunigen wird.

Die nördliche, zweite Innüberquerung scheint uns ebenfalls als große naturschutzrechtliche Hürde. Wir fordern hier stark eine weitere Tunnellage der Neubaustrecke unter den Inn durch. Dies würde jedoch eine Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld aufgrund der Höhenlagen verhindern.

Wir fordern eine alternative Verknüpfungsstelle in der Variante Blau mit in den Abschnitt B1 aufzunehmen, welcher eine Untertunnelung des Inns ermöglicht. Die Verknüpfungsstelle Ostermünchen wird dabei explizit ausgeschlossen.

Aufgrund der genannten Problematiken ist die Variante Blau aus landwirtschaftlicher Sicht nicht umsetzbar und entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

9.1.1. Variante Blau B1

Die Länge der Neubautrasse wäre je nach Trassenverlauf ca. 39,2 – 44,2 km.

Davon ca. 12,7 km im Tunnel.

Im Falle der Variante Blau B1 werden alleine durch die Neubaustrecke zwischen 80 und 85 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (vor allem erhaltenswertes und geschütztes Grünland) und ca. 55 – 60 ha Wald, davon zwischen 30 und 35 ha Wald mit Schutzfunktion, zerstört.

Bau- und anlagebedingt werden durch die obertägige Trassenführung der Variante Blau ca. 150 – 165 ha Fläche in Anspruch genommen.

Dabei sind jedoch noch keine Begleitbauwerke wie Brückenbauwerke für abgeschnittene Straßen oder Wege berücksichtigt, welche erfahrungsgemäß auch noch einmal einen großen Anteil am Flächenverbrauch nach sich ziehen. Zudem kommen noch Baustelleneinrichtungen (Lagerflächen, Zu- und Abfahrten) welche durch die lange Bauzeit von ca. zwei Jahrzehnten für die umliegende Landwirtschaft entzogen werden. Ebenfalls sind noch keine Ausgleichsflächen berücksichtigt, die die hiesige Landwirtschaft zum großen Teil belastet werden.

Wir schätzen, dass sich der Flächenbedarf einschließlich der Ausgleichsflächen und der beschriebenen temporären Inanspruchnahme verdreifachen bis vierfachen.

9.1.2. Variante Blau B2

Im Falle der Variante Blau B2 wären es sogar 30 ha mehr an Flächenbedarf.

Die Variante Blau B2 ist für uns oberirdisch indiskutabel. Zudem widerspricht die vorgebrachte Trasse B2 massiv den Grundsätzen der Raumordnung. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG sind die *„Entwicklungspotentiale zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schonen“*. Diesem Grundsatz wird die Trasse B2 in keiner Weise gerecht, da auf den neu in Anspruch genommenen Flächen keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten mehr gegeben sind. Es wird somit gerade in diesem Bereich, in dem bereits jetzt die Ressource „Boden“ ein sehr knappes Gut darstellt, der Grundsatz der nachhaltigen Schonung nicht beachtet.

Zudem ist auch die Kulturlandschaft und somit auch die landwirtschaftliche Nutzung im Allgemeinen zu erhalten und zu schützen, wie § 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG vorgibt. In der vorliegenden Planung wird jedoch durch die Variante B2 eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, obwohl es eine kürzere und weniger beeinträchtigende Trasse, gebündelt an der Bestandsstrecke, gibt.

Ebenso wird genau durch die Abweichung von der möglichen Parallelführung zum Bestand dem Grundsatz der Raumentwicklung nach der Funktionsfähigkeit der Böden sowie der sparsamen und schonenden Inanspruchnahme von Naturgütern (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG) nicht nachgekommen.

Zudem werden insbesondere durch Durchschneidung der Fluren nördlich von Großkarolinenfeld viele Grundstücke neu in Anspruch genommen, was zwangsläufig zu einer Vielzahl von Betroffenen führt.

Somit ist auch mit wesentlich mehr Einwendungen durch diese zu rechnen, was die nachfolgenden Verwaltungsverfahren mit Sicherheit weder erleichtern, noch beschleunigen wird.

In Verbindung mit der Variante Blau B2 ist eine vierspurige Neubaustrecke, mitsamt Verknüpfungsstelle Aubenhausen, welche Ostermünchen umfährt, geplant. Dies kann und darf nicht sein. Allein diese Umfahrung würde viele Landwirtschaftsexistenzen zerstören. Wer sich ein persönliches Bild von der Region um Berg bei Ostermünchen macht, kann nicht verstehen, wie man hier eine oberirdische, vierspurige Neubaustrecke realisieren möchte. Dies ist Flächenverbrauch „par excellence“.

Leider sind in den Raumordnungsunterlagen keine vergleichbar detaillierten Auskünfte über den zusätzlichen Flächenverbrauch der Verknüpfungsstelle Ostermünchen gemacht worden, wie es im Süden mit der Verknüpfungsstelle Reischenhart und Breitmoos bei anderen Varianten der Fall war. Die Bahn suggeriert lediglich wieder, dass durch die Verlegung der Bestandsstrecke keine Neuversiegelung anfällt, da die Bestandsstrecke entsiegelt wird.

Wir verweisen hier wieder auf die Passage unter 3.3.4.4, wo die Bahn schwärmt, dass die freiwerdenden Flächen (Bestandslinie) und Gebäude (Bahnhöfe) zur gemeindlichen Entwicklung frei werden. Weiter ist uns die Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes nicht schlüssig. Dieser müsste über Berg bei Ostermünchen geschehen. Die Durchfahrtsstraße durch Berg ist viel zu eng um einen vermehrten Autoverkehr mitsamt Entgegnungsverkehr, geschweige einen Busverkehr zu stemmen. Es müsste also eine neue Infrastruktur geschaffen werden, wodurch der angepeilte zusätzliche Flächenverbrauch durch Haltestellen, P+R-Plätze, Zufahrten usw. von geschätzt 5 ha deutlich überschritten wird.

9.2. Variante Gelb

Länge der Neubaustrecke in Rosenheim je nach Trassenverlauf ca. 38,6 – 38,7 km, davon ca. 12,4 km im Tunnel.

Im Falle der Variante Gelb werden alleine durch die Neubaustrecke zwischen 90 und 95 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (vor allem erhaltenswertes und geschütztes Grünland) und ca. 60 – 65 ha Wald, davon zwischen 15 und 20 ha Wald mit Schutzfunktion, zerstört.

Bau- und anlagebedingt werden durch die obertägige Trassenführung der Variante Gelb ca. 195 – 210 ha Fläche in Anspruch genommen.

Dabei sind jedoch noch keine Begleitbauwerke wie Brückenbauwerke für abgeschnittene Straßen oder Wege berücksichtigt, welche erfahrungsgemäß auch noch einmal einen großen Anteil am Flächenverbrauch nach sich ziehen. Zudem kommen noch Baustelleneinrichtungen (Lagerflächen, Zu- und Abfahrten) welche durch die lange Bauzeit von ca. zwei Jahrzehnten für die umliegende Landwirtschaft entzogen werden. Ebenfalls sind noch keine Ausgleichsflächen berücksichtigt, die die hiesige Landwirtschaft stark belasten werden. Wir schätzen, dass sich der Flächenbedarf einschließlich der Ausgleichsflächen und der beschriebenen temporären Inanspruchnahme verdreifachen bis vierfachen.

Im südlichen Abschnitt verläuft die Variante Gelb „gebündelt“ entlang der Autobahn A8 bis zur Verknüpfungsstelle Reischenhart und weiter bis Höhe Raubling. Dabei muss die Neubaustrecke jedoch 40 Meter von der Autobahn entfernt bleiben. Bei diesem hohen Abstand kann in dem engen Inntal nicht von „Bündelung“ gesprochen werden. Wir fordern ein viel näheres Heranrücken, sodass die Trasse die Autobahn möglichst tangiert. Entlastet die Neubaustrecke die Autobahn wie versprochen, ist ein evtl. künftiger Autobahnausbau nicht nötig. Zudem kann die Autobahn im Katastrophenfall als Rettungsweg genutzt werden. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen und Sondererlaubnisse müssen hier auf den Weg gebracht werden.

Im weiterführenden, nördlichen Abschnitt werden großflächig Moorböden im Umfang von 60 bis 62 ha in Anspruch genommen.

Insbesondere in Höhe der Querung der A8 sowie des Mangfalltals und weiter nach Norden sind die Bodenverhältnisse so problematisch, dass keine unterirdischen Variantenmöglichkeiten laut Beschrieb in Frage kommen. Die Felder und Wälder sind jedoch aufgrund der Wassersättigung und des Untergrundes auch nicht für eine oberirdische Realisierung tragfähig genug. Der Bau würde das komplette Entwässerungssystem der Fluren beeinträchtigen und auch umliegende Felder unbrauchbar machen.

Die Bodenverhältnisse der Variante Gelb, insbesondere im Querungsbereich der A8 (Aisinger Filze, Wasserwiesen, Schlarbhofen und weiter nach Norden, Tattenhauser Moos) sind so ungünstig, dass die in der Einleitung genannten Bodenschutzmaßnahmen ungenügend bis gar nicht eingehalten werden können. Wie problematisch der Untergrund ist, zeigt sich an dem bis dato noch nicht erwähnten Beispiel des bereits in Betrieb befindlichen südlichen Abschnitts der Westtangente Rosenheim, welche 2015 in Betrieb genommen wurde und immer noch starke Setzungen zu beobachten sind. An einer nur 200 Meter entfernten Stelle, wo die Neubaustrasse die Autobahneinschleifung Rosenheim West tangiert, wurden beim Bau der Westtangente mehrere Baufahrzeuge, darunter eine Planiererraupe, versenkt und mussten mit schwerem Gerät geborgen werden. Dort wo es Havarien mit Baufahrzeugen gegeben hat kann man heute, erst fünf Jahre nach dem Bau Setzungen der Straße mit bloßem Auge erkennen. Diese wurden auch schon mehrmals ausgebessert, kommen jedoch immer wieder. Weiter ist eine Brücke der Westtangente über das FFH Gebiet der Kalten, ebenfalls nur wenige Meter weiter, schon während des Baues abgesunken. Die Pfeiler hielten auch einer hydraulischen Aufhebung der Brückendecke nicht stand. Die Brücke musste mit Spezialkränen gehoben und unterbaut werden. Die Tragfähigkeit des Bodens ist in weiten Teilabschnitten der Variante Gelb nicht ausreichend für eine Bahntrasse.

Mit der Variante Gelb wäre auch ein Verknüpfungsbauwerk über drei Ebenen im Bereich Reischenhart nötig. Alleine durch diese Verknüpfungsstelle würden für die Anlage von Rampen der Überwerfungsbauwerke 15 ha mehr als bei anderen Verknüpfungsstellen benötigt. Daher lehnen wir die Verknüpfungsstelle Reischenhart aufgrund des hohen Flächenverbrauches ab.

In den Regionalforen wurde auch schon eine Detailzeichnung der Autobahnquerung A8 vorgestellt. Hier ist nur eine Überquerung möglich, da ein Absenken der Trasse aufgrund der zahlreichen Bäche und Flüsse nicht möglich ist. Genau an der Stelle, wo die Neubaustrasse die A8 überqueren würde, ist jetzt eine Brücke der Staatsstraße 2010 über die Autobahn. Da links und rechts Waldgebiet und teils FFH Gebiet ist, kommt nur ein Abriss der bestehenden Brücke in Frage.

Die St 2010 würde dann unter die Autobahn mit einem Tunnelbauwerk verlegt und dies, wie beschrieben, in einem wassergesättigten Gebiet, was der Name „Wasserwiesen“ schon sagt. Die Unterführung müsste permanent mit aktiven Pumpen trocken gehalten werden, was sicher bei einigen Regenereignissen nicht mehr umsetzbar ist. Weiter würde in der Bauzeit von mehreren Jahren die Autobahn nur eingeschränkt und die Straße 2010 nicht befahrbar sein. Die St 2010 ist jedoch eine wichtige Verbindungsstraße der hiesigen Landwirte.

Eine akzeptable Umfahrung, die noch wirtschaftlich vertretbar wäre, gibt es nicht. Wir lehnen eine Überquerung der A8 an genau dieser Stelle daher strikt ab.

Zudem müssten innerhalb der beiden FFH Gebiete „Moore um Raubling“ und „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ Naturschutzflächen in Anspruch genommen werden, was eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach sich zieht. Vergleichbares gilt für das NSG „Kalten“.

Der immense Aushub bei der Variante Gelb ist durch die vielen Moorflächen besonders problematisch zu entsorgen.

Auf Höhe Großkarolinenfeld wird trotz besser werdender Bodenverhältnisse keine Untertunnelung in Erwägung gezogen. Wir betonen, dass jeder Meter Tunnel landwirtschaftliche Familienexistenzen erhalten und unsere Region Natur und Anwohner schützt. Wir fordern ein massives Nachbessern zur Untertunnelung der geplanten Neubaustrecke.

Aufgrund der genannten Problematiken entspricht die Variante Gelb nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

9.3. Variante Oliv

Länge der Neubaustrecke ca. 28,7 – 38,8 km. Davon 7,3 km im Tunnel.

Im Falle der Variante Oliv werden alleine durch die Neubaustrecke zwischen 95 und 100 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (vor allem erhaltenswertes und geschütztes Grünland) und ca. 85 ha Wald, davon zwischen 35 und 40 ha Wald mit Schutzfunktion, zerstört.

Bau- und anlagebedingt werden durch die obertägige Trassenführung der Variante Gelb ca. 180 – 195 ha Fläche in Anspruch genommen.

Dabei sind jedoch noch keine Begleitbauwerke wie Brückenbauwerke für abgeschnittene Straßen oder Wege berücksichtigt, welche erfahrungsgemäß auch noch einmal einen großen Anteil am Flächenverbrauch nach sich ziehen. Zudem kommen noch Baustelleneinrichtungen (Lagerflächen, Zu- und Abfahrten) welche durch die lange Bauzeit mind. zwei Jahrzehnten für die umliegende Landwirtschaft entzogen werden.

Ebenfalls sind noch keine Ausgleichsflächen berücksichtigt, die die hiesige Landwirtschaft stark belasten werden. Wir schätzen, dass sich der Flächenbedarf einschließlich der Ausgleichsflächen und der beschriebenen temporären Inanspruchnahme verdreifachen bis vierfachen.

Im südlichen Abschnitt verlaufen die beiden Varianten (O3 und O4) „gebündelt“ entlang der Autobahn A8 bis zur Verknüpfungsstelle Reischenhart und weiter bis Höhe Raubling. Dabei muss die Neubaustrecke jedoch 40 Meter von der Autobahn entfernt bleiben. Bei diesem hohen Abstand kann in dem engen Inntal nicht von „Bündelung“ gesprochen werden.

Wir fordern ein viel näheres Heranrücken, sodass die Trasse die Autobahn möglichst tangiert. Entlastet die Neubaustrecke die Autobahn wie versprochen, ist ein evtl. künftiger Autobahnausbau nicht nötig. Zudem kann die Autobahn im Katastrophenfall als Rettungsweg genutzt werden. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen und Sondererlaubnisse müssen hier auf den Weg gebracht werden.

Mit der Variante Oliv sind im Süden drei Verknüpfungsstellen möglich. Eine wäre das Verknüpfungsbauwerk über drei Ebenen im Bereich Reischenhart. Unter Annahme der Realisierung der VKN Reischenhart beträgt die bau- und anlagenbedingt in Anspruch genommene Fläche ca. 225– 240 ha. Dies wären 45 ha mehr an Flächenverbrauch alleine durch diese Variante Oliv mit der Verknüpfungsstelle Reischenhart. Daher lehnen wir die Verknüpfungsstelle Reischenhart aufgrund des hohen Flächenverbrauches kategorisch ab.

Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf liegt an einer sehr sensiblen Stelle. An diesem Abschnitt beträgt die Breite des Tals zwischen Ruine Kirnstein und dem Inn lediglich 500 Meter. Es werden die einzigen Talflächen zur Einholung des Winterfutters zahlreicher kleinstrukturierten Bergbauernbetriebe rund um Niederaudorf durchschnitten und unwiederbringlich verbraucht. Auf die negativen Auswirkungen unserer Alpenkulturlandschaft durch die Zerstörung der Talbetriebe aufgrund des massiven Flächenverlustes wurde bereits in der Einleitung hingewiesen. Wir unterstützen daher den Antrag bzw. Vorschlag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040, die Verknüpfungsstelle in das in unmittelbarer Nähe zu den Bestandsgleisen gelegene Gebirgsmassiv zu verlegen. Wir verweisen explizit auch auf die in dem Antrag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 beschriebenen Vorteile für die Region in Form von Flächenverbrauch, Lärmschutz, Anwohnerfreundlichkeit usw.

Weiter geht mit der Variante Oliv, Variante O3 und der Verknüpfungsstelle Breitmoos die Verlegung des Bahnhof Brannenburg und der Haltepunkt Flinsbach einher. Die Bahn suggeriert in den Raumordnungsunterlagen, dass durch die Beseitigung der Bestandsstrecke Fläche entsiegelt wird und es durch die Verlegung der Bestandsstrecke faktisch keine Neuversiegelung gibt. Gegensätzlich schwärmt die Bahn in anderen Passagen, dass die freiwerdenden Flächen (Bestandslinie) und Gebäude (Bahnhöfe) zur gemeindlichen Entwicklung frei werden. Dass es keine Neuversiegelung gibt, ist unseres Erachtens eine reine Schönrederei. Der Flächenverbrauch von rund 15 ha ist Fakt. Zusätzlich kommen noch Haltestellen, P+R-Plätze, Zufahrten usw. von geschätzt 5 ha. Dadurch ist beinahe die Fläche eines durchschnittlichen Betriebes in Rosenheim komplett verbraucht.

Dass die Bahn jedoch in keiner Weise auf die Landwirtschaft in Rosenheim Rücksicht nimmt, sondern unsere wertvollen Flächen rund um die neuen Haltestellen, als reine „Entwicklungsflächen“ sieht, ist ebenfalls in den Raumordnungsunterlagen unter 3.3.3.4 deutlich beschrieben. Im weiterführenden, nördlichen Abschnitt werden großflächig Moorböden in Anspruch genommen.

Insbesondere in Höhe der Querung der A8, sowie des Mangfalltals und weiter nach Norden, sind die Bodenverhältnisse sehr problematisch.

Die Felder und Wälder sind im Querungsbereich der A8 aufgrund der Wassersättigung und des Untergrundes auch nicht für eine oberirdische Realisierung tragfähig genug. Der Bau würde das komplette Entwässerungssystem der Fluren beeinträchtigen und auch umliegende Felder unbrauchbar machen.

Die Bodenverhältnisse der Variante Oliv, insbesondere im Querungsbereich der A8 (Aisinger Filze, Wasserwiesen, Schlarbhofen und weiter nach Norden, Tattenhauser Moos) sind so ungünstig, dass die in der Einleitung genannten Bodenschutzmaßnahmen ungenügend bis gar nicht eingehalten werden können. Wie problematisch der Untergrund ist zeigt sich an dem bis dato noch nicht erwähnten Beispiel des bereits in Betrieb befindlichen südlichen Abschnitts der „Westtangente Rosenheim“, welche 2015 in Betrieb genommen wurde und immer noch starke Setzungen zu beobachten sind. An einer nur 200 Meter entfernten Stelle, wo die Neubaustrecke Oliv die Autobahneinschleifung „Rosenheim West“ tangieren würde, wurden beim Bau der Westtangente mehrere Baufahrzeuge, darunter eine Planierdrape, versenkt und mussten mit schwerem Gerät geborgen werden. Dort wo es Havarien mit Baufahrzeugen gegeben hat, kann man heute, erst fünf Jahre nach Fertigstellung, Setzungen der Straße mit bloßem Auge erkennen. Diese wurden auch schon mehrmals ausgebessert, kommen jedoch immer wieder.

Weiter ist eine Brücke der Westtangente über das FFH Gebiet der Kalten, ebenfalls nur wenige Meter weiter, schon während des Erbauens abgesunken. Die Pfeiler hielten auch einer hydraulischen Aufhebung der Brückendecke nicht stand. Die Brücke musste mit Spezialkränen gehoben und unterbaut werden. Die Tragfähigkeit des Bodens ist in weiten Teilabschnitten der Variante Oliv nicht ausreichend für eine Bahntrasse.

In den Regionalforen wurde auch schon eine Detailzeichnung der Autobahnquerung A8 vorgestellt. Hier ist nur eine Überquerung möglich, da ein Absenken der Trasse aufgrund der zahlreichen Bäche und Flüsse nicht möglich ist. Genau an der Stelle, wo die Neubaustrecke die A8 überqueren würde, ist jetzt eine Brücke der Staatsstraße 2010 über die Autobahn. Da links und rechts Waldgebiet und teils FFH Gebiet ist, kommt laut Planer nur ein Abriss der bestehenden Brücke in Frage. Die St 2010 würde dann unter die Autobahn mit einem Tunnelbauwerk verlegt und dies, wie beschrieben, in einem wassergesättigten Gebiet, was der Name „Wasserwiesen“ schon sagt. Die Unterführung müsste permanent mit aktiven Pumpen trocken gehalten werden, was sicher bei einigen Regenereignissen nicht mehr umsetzbar ist. Weiter würde in der Bauzeit von mehreren Jahren die Autobahn nur eingeschränkt und die St 2010 nicht befahrbar sein. Die St 2010 ist jedoch eine wichtige Verbindungsstraße der hiesigen Landwirte. Eine akzeptable Umfahrung, die noch wirtschaftlich vertretbar wäre, gibt es nicht.

Wir lehnen eine Überquerung der A8 an genau dieser Stelle daher strikt ab.

Zudem müssten innerhalb der beiden FFH Gebiete „Moore um Raubling“ und „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ Naturschutzflächen in Anspruch genommen werden, was eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach sich zieht. Vergleichbares gilt für das NSG „Kalten“.

Der immense Aushub bei der Variante Oliv ist durch die vielen Moorflächen besonders problematisch zu entsorgen.

Auf Höhe Großkarolinenfeld wird trotz besser werdender Bodenverhältnisse keine Untertunnelung in Erwägung gezogen. Wir betonen, dass jeder Meter Tunnel landwirtschaftliche Familienexistenzen erhalten und unsere Region, Natur und Anwohner schützt.

Wir fordern ein massives Nachbessern zur Untertunnelung der geplanten Neubaustrecke.

Aufgrund der genannten Problematiken entspricht die Variante Oliv nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

9.4. Variante Türkis

Länge der Neubaustrecke ca. 42,0, davon 8,1 km im Tunnel.

Im Falle der Variante Türkis werden alleine durch die Neubaustrecke zwischen 125 und 130 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (vor allem erhaltenswertes und geschütztes Grünland) und ca. 75 – 80 ha Wald, davon zwischen 15 und 20 ha Wald mit Schutzfunktion zerstört.

Bau- und anlagebedingt werden durch die obertägige Trassenführung der Variante Türkis ca. 195 – 210 ha Fläche in Anspruch genommen.

Dabei sind jedoch noch keine Begleitbauwerke wie Brückenbauwerke für abgeschnittene Straßen oder Wege berücksichtigt, welche erfahrungsgemäß auch noch einmal einen großen Anteil am Flächenverbrauch nach sich ziehen. Zudem kommen noch Baustelleneinrichtungen (Lagerflächen, Zu- und Abfahrten) welche durch die lange Bauzeit von ein bis zwei Jahrzehnten für die umliegende Landwirtschaft entzogen werden. Ebenfalls sind noch keine Ausgleichsflächen berücksichtigt, die die hiesige Landwirtschaft zum großen Teil belastet werden. Wir schätzen, dass sich der Flächenbedarf einschließlich der Ausgleichsflächen und der beschriebenen temporären Inanspruchnahme verdreifachen bis vierfachen.

Im südlichen Abschnitt verläuft die Variante Türkis „gebündelt“ entlang der Autobahn A8 bis zur Verknüpfungsstelle Reischenhart und weiter bis Höhe Raubling. Dabei muss die Neubaustrecke jedoch 40 Meter von der Autobahn entfernt bleiben. Bei diesem hohen Abstand kann in dem engen Inntal nicht von „Bündelung“ gesprochen werden. Wir fordern ein viel näheres Heranrücken, sodass die Trasse die Autobahn möglichst tangiert. Entlastet die Neubaustrecke die Autobahn wie versprochen, ist ein evtl. künftiger Autobahnausbau nicht nötig. Zudem kann die Autobahn im Katastrophenfall als Rettungsweg genutzt werden. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen und Sondererlaubnisse müssen hier auf den Weg gebracht werden.

Mit der Variante Türkis sind im Süden zwei Verknüpfungsstellen möglich. Eine wäre das Verknüpfungsbauwerk über drei Ebenen im Bereich Reischenhart. Unter Annahme der Realisierung der VKN Reischenhart beträgt die bau- und anlagenbedingt in Anspruch genommene Fläche ca. 240 – 255 ha. Dies wären 45 ha mehr an Flächenverbrauch alleine durch diese Variante Türkis mit der Verknüpfungsstelle Reischenhart. Daher lehnen wir die Verknüpfungsstelle Reischenhart aufgrund des Flächenverbrauches kategorisch ab.

Weiter geht mit der Variante Türkis und der Verknüpfungsstelle Breitmoos die Verlegung des Bahnhofs Brannenburg und der Haltepunkt Flinsbach einher.

Die Bahn suggeriert in den Raumordnungsunterlagen 3.3.2.17, dass dadurch die Beseitigung der Bestandsstrecke Fläche entsiegelt wird und es durch die Verlegung der Bestandsstrecke faktisch keine Neuversiegelung gibt. In der Passage unter 3.3.2.4, nur 8 Seiten zuvor, schwärmt die Bahn noch, dass die freiwerdenden Flächen (Bestandslinie) und Gebäude (Bahnhöfe) zur gemeindlichen Entwicklung frei werden. Dass es keine Neuversiegelung gibt, ist unseres Erachtens eine reine Schönrederei. Der Flächenverbrauch von rund 15 ha ist Fakt. Zusätzlich kommen noch Haltestellen, P+R-Plätze, Zufahrten usw. von geschätzt 5 ha hinzu. Dadurch ist beinahe die Fläche eines durchschnittlichen Betriebes in Rosenheim komplett verbraucht. Dass die Bahn jedoch in keiner Weise auf die Landwirtschaft in Rosenheim Rücksicht nimmt, sondern unsere wertvollen Flächen rund um die neuen Haltestellen als reine „Entwicklungsflächen“ sieht, ist ebenfalls in dieser Passage deutlich beschrieben.

Im weiterführenden, nördlichen Abschnitt werden großflächig Moorböden in Anspruch genommen. Insbesondere in Höhe der Querung der A8, sowie des Mangfalltals und weiter nach Norden, sind die Bodenverhältnisse sehr problematisch. Genauere Angaben, ob eine unterirdische Verlegung der Schienen möglich ist, fehlen in den Raumordnungsunterlagen bei der Variante Türkis.

Die Felder und Wälder sind im Querungsbereich der A8 aufgrund der Wassersättigung und des Untergrundes auch nicht für eine oberirdische Realisierung tragfähig genug. Der Bau würde das komplette Entwässerungssystem der Fluren beeinträchtigen und auch umliegende Felder unbrauchbar machen.

Die Bodenverhältnisse der Variante Türkis, insbesondere im Querungsbereich der A8 (Aisinger Filze, Wasserwiesen, Schlarbhofen und weiter nach Norden, Tattenhauser Moos) sind so ungünstig, dass die in der Einleitung genannten Bodenschutzmaßnahmen ungenügend bis gar nicht eingehalten werden können. Wie problematisch der Untergrund ist, zeigt sich an dem bis dato noch nicht erwähnten Beispiel des bereits in Betrieb befindlichen südlichen Abschnitts der „Westtangente Rosenheim“, welche 2015 in Betrieb genommen wurde und immer noch starke Setzungen zu beobachten sind. An einer nur 200 Meter entfernten Stelle, wo die Neubaustrecke Türkis die Autobahneinschleifung „Rosenheim West“ tangieren würde, wurden beim Bau der Westtangente mehrere Baufahrzeuge, darunter eine Planierraupe, versenkt und mussten mit schwerem Gerät geborgen werden. Dort wo es Havarien mit Baufahrzeugen gegeben hat, kann man heute, erst fünf Jahre nach Fertigstellung Setzungen der Straße, mit bloßem Auge erkennen. Diese wurden auch schon mehrmals ausgebessert, kommen jedoch immer wieder.

Weiter ist eine Brücke der Westtangente über das FFH Gebiet der Kalten, ebenfalls nur wenige Meter weiter, schon während des Baues abgesunken. Die Pfeiler hielten auch einer hydraulischen Aufhebung der Brückendecke nicht stand. Die Brücke musste mit Spezialkränen gehoben und unterbaut werden. Die Tragfähigkeit des Bodens ist in weiten Teilabschnitten der Variante Türkis nicht ausreichend für eine Bahntrasse.

In den Regionalforen wurde auch schon eine Detailzeichnung der Autobahnquerung A8 vorgestellt. Hier ist nur eine Überquerung möglich, da ein Absenken der Trasse aufgrund der zahlreichen Bäche und Flüsse nicht möglich ist. Genau an der Stelle, wo die Neubautrasse die A8 überqueren würde, ist jetzt eine Brücke der Staatsstraße 2010 über die Autobahn. Da links und rechts Waldgebiet und teils FFH Gebiet ist, kommt laut Planer nur ein Abriss der bestehenden Brücke in Frage. Die St 2010 würde dann unter die Autobahn mit einem Tunnelbauwerk verlegt und dies wie beschrieben, in einem wassergesättigten Gebiet, was der Name „Wasserwiesen“ schon sagt. Die Unterführung müsste permanent mit aktiven Pumpen trocken gehalten werden, was sicher bei einigen Regenereignissen nicht mehr umsetzbar ist. Weiter würde in der Bauzeit von mehreren Jahren die Autobahn nur eingeschränkt und die St 2010 nicht befahrbar sein. Die St 2010 ist jedoch eine wichtige Verbindungsstraße der hiesigen Landwirte. Eine akzeptable Umfahrung, die noch wirtschaftlich vertretbar wäre, gibt es nicht.

Wir lehnen eine Überquerung der A8 an genau dieser Stelle daher strikt ab.

Zudem müssten innerhalb der beiden FFH Gebiete „Moore um Raubling“ und „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ Naturschutzflächen in Anspruch genommen werden, was eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach sich zieht. Vergleichbares gilt für das NSG „Kalten“.

Der immense Aushub bei der Variante Türkis, besonders durch die vielen Moorflächen, ist besonders problematisch zu entsorgen.

Im nördlichen Abschnitt ist ab Höhe Großkarolinenfeld bis zum Ende des Planungsraumes Ostermünchen in keiner Weise eine Bündelung der Verkehrswege erkennbar. Die Neubaustrecke tangiert nirgends die Bestandstrasse und verläuft willkürlich durch die Fluren. Somit sind zentrale Planungskriterien nicht erfüllt.

Daher widerspricht die vorgebrachte Variante Türkis im nördlichen Abschnitt massiv den Grundsätzen der Raumordnung. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG sind die *„Entwicklungspotentiale zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schonen“*.

Diesem Grundsatz wird die Variante Türkis in keiner Weise gerecht. Da auf den neu in Anspruch genommenen Flächen keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten mehr gegeben sind, wird somit gerade in diesem Bereich, in dem bereits jetzt die Ressource Boden ein sehr knappes Gut darstellt, der Grundsatz der nachhaltigen Schonung nicht beachtet.

Zudem ist auch die Kulturlandschaft und somit auch die landwirtschaftliche Nutzung im Allgemeinen zu erhalten und zu schützen, wie § 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG vorgibt. In der vorliegenden Planung wird jedoch durch die Variante Türkis eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, obwohl es eine kürzere und weniger beeinträchtigende Trasse, gebündelt an der Bestandsstrecke, gibt.

Ebenso wird genau durch die Abweichung von der möglichen Parallelführung zum Bestand dem Grundsatz der Raumentwicklung nach der Funktionsfähigkeit der Böden sowie der sparsamen und schonenden Inanspruchnahme von Naturgütern (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG) nicht nachgekommen.

Zudem werden insbesondere durch Durchschneidung der Fluren westlich von Großkarolinenfeld viele Grundstücke neu in Anspruch genommen, was zwangsläufig zu einer Vielzahl von Betroffenen führt. Somit ist auch mit wesentlich mehr Einwendungen durch diese zu rechnen, was die nachfolgenden Verwaltungsverfahren mit Sicherheit weder erleichtern, noch beschleunigen wird.

Weiter ist es für uns unverständlich, warum keine unterirdische Trassenführung geprüft wurde, obwohl dies die Bodenverhältnisse aus unserer Sicht in weiten Teilen der nördlichen Trassenführung ermöglichen.

Die Variante Türkis hat nicht umsonst den höchsten Flächenverbrauch. So müssen nicht nur im südlichen Abschnitt Bestandsgleise und Bahnhöfe/Haltstellen verlegt werden, sondern auch im Norden auf Höhe Ostermünchen mit der Verknüpfungsstelle Ostermünchen. Wer sich ein persönliches Bild von der Region um Berg bei Ostermünchen macht, kann nicht verstehen, wie man hier eine oberirdische, vierspürige Neubartrecke realisieren möchte. Dies ist Flächenverbrauch „par excellence“. Leider sind in den Raumordnungsunterlagen keine vergleichbar detaillierten Auskünfte über den zusätzlichen Flächenverbrauch der Verknüpfungsstelle Ostermünchen gemacht worden, wie es im Süden mit der Verknüpfungsstelle Reischenhart und Breitmoos der Fall war.

Die Bahn suggeriert lediglich wieder, dass durch die Verlegung der Bestandsstrecke keine Neuversiegelung anfällt, da die Bestandsstrecke entsiegelt wird.

Wir verweisen hier wieder auf die Passage unter 3.3.2.4, wo die Bahn schwärmt, dass die freierwerdenden Flächen (Bestandslinie) und Gebäude (Bahnhöfe) zur gemeindlichen Entwicklung frei werden. Weiter ist uns die Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes nicht schlüssig. Dieser müsste über Berg bei Ostermünchen geschehen. Die Durchfahrtsstraße durch Berg ist viel zu eng um einen vermehrten Autoverkehr mitsamt Entgegnungsverkehr, geschweige einen Busverkehr, zu stemmen. Es müsste also eine neue Infrastruktur geschaffen werden, wodurch der angepeilte zusätzliche Flächenverbrauch durch Haltestellen, P+R-Plätze, Zufahrten usw. von geschätzt 5 ha deutlich überschritten wird. Eine alternative Verknüpfungsstelle fehlt.

Aufgrund der genannten Problematiken entspricht die Variante Türkis aus landwirtschaftlicher Sicht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

9.5. Variante Violett

Länge der Neubaustrecke je nach Trassenverlauf ca. 38,0 – 43,4 km. Davon sind ca. 22,4 - 28 km im Tunnel.

Im Falle der Variante Violett, werden durch die Neubaustrecke im besten Fall nur zwischen 25 und 30 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 20 bis 25 ha Wald benötigt.

Forciert man die Varianten V1 und/oder V4, vervielfacht sich der Flächenverbrauch stark. Daher kommen diese beiden Variantenvorschläge für uns nicht in Frage. Erst wird ein großer Umweg um Rosenheim in unterirdischer Bauweise in Kauf genommen und dann würden die beiden oberirdischen Varianten V1 und V4 den Flächenverbrauchsvorteil wieder deutlich minimieren. Bau- und anlagebedingt werden bestenfalls (V2 und V3) durch die obertägige Trassenführung der Variante Violett nur ca. 45 bis 60 ha Fläche in Anspruch genommen.

Zudem werden nur geringfügig Begleitbauwerke wie Brückenbauwerke für abgeschnittene Straßen oder Wege benötigt, welche erfahrungsgemäß sonst noch einmal einen großen Anteil am Flächenverbrauch nach sich ziehen kann. Ebenso ist der Ausgleichsflächenbedarf bei einer unterirdischen Variante zu vernachlässigen.

Die Variante Violett (V2 und V3) ist die Variante mit dem längsten Tunnelanteil. Daher ist sie aus landwirtschaftlicher Sicht die Verträglichste. Jedoch benötigt diese Variante noch einige Verbesserungen.

Die Variante Violett ist nur mit der Verknüpfungsstelle Niederaudorf im Süden zu realisieren. Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf liegt jedoch an einer sehr sensiblen Stelle. An diesem Abschnitt beträgt die Breite des Tals zwischen Ruine Kirmstein und dem Inn lediglich 500 Meter. Es werden die einzigen Talflächen zur Einholung des Winterfutters zahlreicher kleinstrukturierter Bergbauernbetriebe rund um Niederaudorf durchschnitten und unwiederbringlich verbraucht. Auf die negativen Auswirkungen unserer Alpenkulturlandschaft durch die Zerstörung der Talbetriebe aufgrund des massiven Flächenverlustes wurde bereits in der Einleitung hingewiesen. Wir unterstützen daher den Antrag bzw. Vorschlag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040, die Verknüpfungsstelle in das in unmittelbarer Nähe zu den Bestandsgleisen gelegene Gebirgsmassiv zu verlegen. Wir verweisen explizit auch auf die in dem Antrag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 beschriebenen Vorteile für die Region in Form von Flächenverbrauch, Lärmschutz, Anwohnerfreundlichkeit usw.

In den uns vorliegenden Unterlagen überquert die Neubaustrecke den Inn auf Höhe Niederaudorf mithilfe eines Brückenbauwerkes. Leider genau an der breitesten Stelle des Inns und an der einzigen Stelle, wo der Inn noch einen naturnahen Charakter besitzt sowie eine bekannte Vogelinsel beherbergt.

Wir unterstellen der Bahn hier eine Verhinderungstaktik, um die einzige Variante, welche bisher überwiegend aufgrund des Bodenzustandes in Tunnelform zu realisieren ist, aus Kostengründen zu verhindern. Es darf und kann nicht sein, dass die bis dato geplante Innüberquerung ausschlaggebend für die komplette Variante ist. Falls diese aus Naturschutzgründen nicht realisierbar ist, muss die Variante Violett trotzdem weiter begutachtet werden und im Anschluss ggf. eine alternative Innüberquerung, wie beispielsweise den bereits erwähnten Vorschlag der Interessensgemeinschaft Inntal 2040, gefunden werden.

Der Tunnel Steinkirchen/Ringfeld (V2) ist zu erstellen. Dieser ist unverzichtbar. Die Variante V1 widerspricht den Grundsätzen der Raumordnung, vgl. V4 unten beschrieben.

Die nördliche, zweite Innüberquerung scheint uns ebenfalls als große naturschutzrechtliche Hürde. Wir fordern hier stark eine weitere Tunnellage der Neubaustrecke unter den Inn durch. Dies würde jedoch eine Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld aufgrund der Höhenlagen verhindern. Wir fordern eine alternative Verknüpfungsstelle in die Variante Violett mit dem Abschnitt V3 aufzunehmen, welcher eine Untertunnelung des Inns ermöglicht. Die Verknüpfungsstelle Ostermünchen wird dabei explizit ausgeschlossen. Die Variante Violett V4 ist für uns oberirdisch indiskutabel.

Zudem widerspricht die vorgebrachte Trasse V4 massiv den Grundsätzen der Raumordnung. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG sind die *„Entwicklungspotentiale zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schonen“*.

Diesem Grundsatz wird die die Trasse V4 in keiner Weise gerecht. Da auf den neu in Anspruch genommenen Flächen keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten mehr gegeben sind, wird somit gerade in diesem Bereich, in dem bereits jetzt die Ressource „Boden“ ein sehr knappes Gut darstellt, der Grundsatz der nachhaltigen Schonung nicht beachtet.

Zudem ist auch die Kulturlandschaft und somit auch die landwirtschaftliche Nutzung im Allgemeinen zu erhalten und zu schützen, wie § 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG vorgibt. In der vorliegenden Planung wird jedoch durch die Variante V4 eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, obwohl es eine kürzere und weniger beeinträchtigende Trasse, gebündelt an der Bestandsstrecke, gibt.

Ebenso wird genau durch die Abweichung von der möglichen Parallelführung zum Bestand dem Grundsatz der Raumentwicklung nach der Funktionsfähigkeit der Böden sowie der sparsamen und schonenden Inanspruchnahme von Naturgütern (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG) nicht nachgekommen.

Zudem werden insbesondere durch Durchschneidung der Fluren nördlich von Großkarolinenfeld viele Grundstücke neu in Anspruch genommen, was zwangsläufig zu einer Vielzahl von Betroffenen führt. Somit ist auch mit wesentlich mehr Einwendungen durch diese zu rechnen, was die nachfolgenden Verwaltungsverfahren mit Sicherheit weder erleichtern, noch beschleunigen wird.

Eine vierspurige Neubaustrecke, mitsamt Verknüpfungsstelle Aubenhausen, welche Ostermünchen umfährt, kann und darf nicht sein. Alleine diese Umfahrung würde viele landwirtschaftliche Existenzen zerstören. Wer sich ein persönliches Bild von der Region um Berg bei Ostermünchen macht, kann nicht verstehen, wie man hier eine oberirdische, vierspurige Neubaustrecke realisieren möchte. Dies ist Flächenverbrauch „par excellence“.

Leider sind in den Raumordnungsunterlagen keine vergleichbar detaillierten Auskünfte über den zusätzlichen Flächenverbrauch der Verknüpfungsstelle Ostermünchen gemacht worden, wie es im Süden mit der Verknüpfungsstelle Reischenhart und Breitmoos bei anderen Varianten der Fall war. Die Bahn suggeriert lediglich wieder, dass durch die Verlegung der Bestandsstrecke keine Neuversiegelung anfällt, da die Bestandsstrecke entsiegelt wird.

Wir verweisen hier wieder auf die Passage unter 3.3.5.4, wo die Bahn schwärmt, dass die freiwerdenden Flächen (Bestandslinie) und Gebäude (Bahnhöfe) zur gemeindlichen Entwicklung frei werden.

Weiter ist uns die Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes nicht schlüssig. Dieser müsste über Berg bei Ostermünchen geschehen. Die Durchfahrtsstraße durch Berg ist viel zu eng um einen vermehrten Autoverkehr mitsamt Entgegnungsverkehr, geschweige einen Busverkehr zu stemmen. Es müsste also eine neue Infrastruktur geschaffen werden, wodurch der angepeilte zusätzliche Flächenverbrauch durch Haltestellen, P+R-Plätze, Zufahrten usw. von geschätzt 5 ha deutlich überschritten wird.

Aufgrund der genannten Problematiken entspricht die Variante Violett aus landwirtschaftlicher Sicht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

10. Fazit

Der Brenner ist der meistfrequentierte Alpenübergang und verbindet Österreich mit Italien. Über den Brenner fahren mehr Lkw als über die anderen sechs Alpenübergänge in Frankreich und der Schweiz zusammen. Die bereits vorhandene Infrastruktur zentriert sich somit im Raum Rosenheim und wird gebündelt ins Inntal geführt. Die Flächeninanspruchnahme für Straßen (Autobahnen A8, A93, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen), Bahnlinien (München - Rosenheim, Salzburg – Rosenheim, Kiefersfelden - Rosenheim, Mühldorf – Rosenheim, Holzkirchen – Rosenheim und Rohrdorf – Rosenheim), Strom- Gas. Ölleitungen (TAL) führen dazu, dass kein Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse bleibt.

Zudem herrscht ein immenser Flächendruck, da Rosenheim eine hohe Zuzugsdruckregion ist. Wohnungs- und Gewerbebaumaßnahmen nehmen stetig auf hohem Niveau zu.

Die überwiegenden oberirdischen Trassenverläufe gefährden unsere landwirtschaftlichen Existenzen in Rosenheim in einer noch nie dagewesenen und völlig inakzeptablen Dimension.

Keine der Planvarianten kann aus landwirtschaftlicher Sicht den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen.

Für die Überarbeitung der Varianten zu raumverträglichen Alternativen steht der Bauernverband, wie auch in den vergangenen Jahren, konstruktiv bereit. Leider wurden unsere Anregungen im Vorfeld zu wenig beachtet.

Wir warnen vor übereilten Beschlüssen zu diesem Projekt. Hier geht es um weit mehr als einem Neubau einer Bahnstrecke, hier wird über die Lebensgrundlagen einer Vielzahl von Menschen und Tiere entschieden.

Freundliche Grüße
i. A.



Franz Sedlmeier
Referent