

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet: 24.1
Raumordnung Landes und Regionalplanung
in der Region Oberland und Südostbayern
Maximilianstraße 39
80538 München

Absender

.....
Vor- und Nachname

.....
Straße und Hausnummer

.....
PLZ und Ortsangabe

Im Juli 2020

Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren (ROV)
Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen - Gemeinde Kiefersfelden
(Staatsgrenze Deutschland/Österreich)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin durch die geplanten Neubautrassen Varianten Oliv, Gelb und Türkis, speziell im Bereich Kolbermoor und Bad Aibling persönlich durch erhöhte Lärmbelastung, Zerstörung der Umwelt und des Landschaftsbildes betroffen.

Die geplanten Streckenführungen verursachen erhebliche Einschnitte und Veränderungen in der Landschaft sowie nicht hinnehmbare Verschlechterungen der Wohn- und Lebensqualitäten in Kolbermoor und Bad Aibling.

Aus der schalltechnischen Stellungnahme der Möhler+Partner Ingenieure AG vom April 2020 ist zu entnehmen, dass im Bereich zwischen Bad Aibling und Kolbermoor aufgrund der empfindlichen Nutzungen (Kliniken, Reha-Zentren) und der geringen Abstände zu den Wohnbebauungen aufwändige Schallschutzmaßnahmen ausgeführt werden müssen.

Auch nach aufwändigen Lärmschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass es zu einem zugbedingten Lärmpegel kommt, der weit über den derzeitigen Werten unserer Wohngegend hinausgeht. Die Lärmbelastung im Schlaf, etwa durch Bahnlärm, muss als besonders kritisch angesehen werden. Maximalpegel von 45 dB(A) und mehr können zu Aufwachreaktionen führen. So kann nächtlicher Lärm auch durch hohe Einzelpegel auf Dauer zu Gesundheitsgefährdungen führen.

Im Raumordnungsverfahren müssen der Erhalt und Schutz der existierenden Hochmoore im Bereich der Stadt Kolbermoor, sowie der Gemeinden südlich der BAB 8 besondere Berücksichtigung finden. Die Bayerische Staatsregierung, unter der Führung von MP Dr. Markus Söder, hat im „Masterplan Moore“, aus dem Jahr 2018, den Moorflächen in Bayern eine herausragende Rolle bei der Bekämpfung des Klimawandels zugestanden. Entsprechend werden durch staatliche Investitionen Moorflächen geschützt und renaturiert, um ein Austrocknen und damit die Emission von CO₂ zu verhindern. Die Varianten Gelb, Oliv und Türkis des Brennernordzulaufes führen über mehr als 10 Kilometer durch intakte Hochmoore, wie zum Beispiel die „Harthäuser Filze“. Dieses Hochmoor ist nicht nur ein wichtiger CO₂-Speicher, sondern auch Naherholungsgebiet für die Bürger Kolbermoors und Bad Aiblings. Es ist ein Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten. Entsprechend wird die „Harthäuser Filze“ auch als geschütztes Biotop gem. §30 BNatSchG in der Biotopkartierung Bayern geführt.

Die Trassenvarianten Gelb (G1/G2) und Oliv (O1/O2) würden direkt durch die „Harthäuser Filze“ führen und dieses Biotop aufgrund der gigantischen Ausmaße, speziell auch während der jahrelangen Bauphase, unwiederbringlich zerstören.

Die Karten suggerieren dem Betrachter eine ebenerdige Gleisführung. Bei den vorgegebenen Planungsvoraussetzungen, insbesondere der maximalen Gefälle/Steigungsvorgabe von 1,25 % und der dabei notwendigen Querungen der Mangfall, der Staatsstraße 2078 und der Bundesautobahn A8, ist entweder ein das Landschaftsbild zerstörendes durchgehendes hohes Brückenbauwerk oder ein Bahndamm mit einer Höhe bis zu 10 m zu errichten.

Die Errichtung dieser notwendigen Brücken- und Dammkonstruktion erfolgt auf einem für Großbauwerke sensiblen und wenig tragfähigem Seeton als Baugrund. Größere Setzungen im vorhandenen Erdreich sind zu erwarten. Diese Setzungen werden Einfluss auf die in der nahen und weiteren Umgebung befindlichen Gebäude haben. Setzungsschäden an der Bausubstanz bestehender Bauwerke sind nicht auszuschließen.

Die erforderlichen Gesamtkosten für diese Neubaustrecke aufgrund des problematischen Baugrundes sind heute überhaupt nicht abschätzbar. Kontinuierlich, stetig steigende Kosten für die Bauwerke der Neubaustrecke sind zu erwarten.

Die Ziele des Vorhabens können nachweislich auch durch ökonomisch wie ökologisch sinnvollere Alternativen erreicht werden!

Im Raumordnungsverfahren beantrage ich neben den fünf eingereichten Grobtrassen, die Ertüchtigung und den Ausbau der Bestandsstrecke „München-Kiefersfelden“ zu prüfen, wie in der Studie des Planungsbüros Viereggen-Rössler GmbH, vom 10.03.2020, vorgeschlagen. Dies entspricht dem Grundsatz des Bundesverkehrswegeplanes „Erhalt vor Neubau“. Die Bestandsstrecke hat auch die Voraussetzungen die Kapazität für den Brennerzulauf zu sichern und den Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Ich lehne daher die Planung der Neubaustrecken in dem Raumordnungsverfahren ab!

Mit freundlichen Grüßen

.....
Unterschrift