

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.

Drei der geplanten Trassen des Brenner-Nordzulaufs verlaufen westlich von Rosenheim durch Kolbermoor und Bad Aibling. Diese geplanten Trassen werden das Stadtgebiet von Kolbermoor und Bad Aibling in Nord-Süd-Richtung zerschneiden. Mit der, bereits im Bau befindlichen, Westtangente Rosenheim (B15a) durch den Aicherpark, wird das Stadtgebiet Kolbermoor damit zwei Mal in der gleichen Richtung zerschnitten. Zwischen der Autobahnausfahrt Rosenheim Süd bis Kolbermoor variiert die Entfernung, der beiden zerschneidenden Trassen, zwischen wenigen Metern bis ca. 3,3 km. Durch diese Zerschneidung lässt sich das Gebiet in Ost West Richtung nur noch durch geplante Trassendurchlässe wie Brücken oder Tunnel queren.

Beide Trassen tragen 24 Stunden sieben Tage die Woche zur deutlich erhöhten Lärmbelastung der dort wohnenden Bürger bei und belasten auch unabhängig von der Windrichtung die Menschen und Tiere in dem Gebiet zwischen beiden Trassen.

Diese doppelte, parallele Zerschneidung in sehr kurzem Abstand durch zwei verschiedene hoch frequentierte Verkehrsstrassen, ist durch die entstehenden Einschränkungen für Bürger und Umwelt nicht raumverträglich. Dadurch wird auch das Landschaftsbild erheblich verschlechtert.

Im Bereich Kolbermoor und Bad Aibling kreuzen die geplanten Varianten die Autobahn A8, die Staatstraße ST2078 sowie die Mangfall. Nach der Querung der Mangfall in Richtung München steigen die Strecken nach Lohholz um 17m Höhe an.

Laut BVWP 2025 wird die Strecke für eine Geschwindigkeit von 230 km/h und für 740m lange Güterzüge ausgelegt. Dadurch ist eine Steigung von max. 1,25% nicht zu überschreiten.

Zwischen A8 und Lohholz sind die Höhenunterschiede so hoch, dass die gesamte Strecke auf Brückenelementen ausgeführt werden muss. Durch den sehr schwierigen Untergrund aus Seeton werden die

Baumaßnahmen unverhältnismäßig aufwendig.

Seeton wird in Verbindung mit Sauerstoff aufgrund seiner hohen Anteile an organischen Substanzen zu einem entsorgungspflichtigen Material, für das es in Bayern keine Lagestätten mehr gibt. Durch das aufwendige Setzen der zahlreichen zu erwartenden Brückenpfeilern fallen sehr hohe Mengen an Seeton zur Entsorgung an, die weite Strecken in andere Bundesländer verbracht werden müssen. Durch die riesigen Mengen an erforderlichem Beton und die Entsorgung des Seetons sind für die Strecke keine CO<sub>2</sub> relevanten Vorteile (CO<sub>2</sub>-Bilanz) zu erwarten. Der Seeton im Untergrund erhöht den baulichen Aufwand der oberirdischen Gleisanlage unverhältnismäßig. Dies gilt sowohl in Hinblick auf Kosten als auch Bauzeit, CO<sub>2</sub>-Bilanz und Umweltverträglichkeit, die Planung ist daher in diesem Raum abzulehnen.

Das geplante Vorhaben stellt auch einen nicht mehr zu korrigierenden Einschnitt in die Umwelt dar. So werden verschiedene Arten an Vögeln, insbesondere Eulen, die neu angesiedelten Birkhühner in den hiesigen Mooren und Filzen, sowie verschiedene Arten von Fledermäusen verschwinden. Die unnötige Abholzung von stadtnahen Wäldern wird vielen seltenen Pflanzen und Tieren den Schutz nehmen und für eine weitere Luftverschmutzung in der Region sorgen.

Die geplanten alternativen Trassen Gelb, Oliv und Türkis – westlich von Rosenheim – berühren Trinkwasserschutzgebiete. Durch den massiven Eingriff in die Seetonschichten ist nicht absehbar, welche geologische Veränderungen sich hier ergeben. Welchen Einfluss diese auf die Trinkwasserqualität haben, kann nicht beurteilt werden. Auch sind die durch diesen geotektonischen Eingriff mögliche Auswirkungen bei Starkregenperioden und Überschwemmungen im Bereich der Mangfall nicht vorhersehbar.

Die Ziele der DB Netz AG 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 Vieregg-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