

23.Juli 2020

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

Absender:
Bürgerinitiative Nordzulauf Kolbermoor
Ralf Exler / Vorstand
Bodenseestr. 27
83059 Kolbermoor

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

die „Bürgerinitiative Nordzulauf Kolbermoor“ vertritt über 1500 Bürger aus den Städten Kolbermoor und Bad Aibling. Zu den Mitgliedern zählen unter anderem auch die Schön Klinik in Bad Aibling sowie der Siedlungsverein Kolbermoor e.V.

Wir nehmen im Namen unserer Mitglieder wie folgt zum Raumordnungsverfahren Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen - Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich) Stellung.

Unsere Betroffenheit

Die geplanten Trassenvarianten stellen eine irreversible Zerstörung unseres Naturraums, unserer Landschaft und unserer Naherholungsgebiete dar. Unsere Wohn- und Lebensqualität und die unserer Kinder wird dauerhaft verschlechtert, Flora und Fauna in Mooren, Naturschutzgebieten, Biotopen und FFH-Gebieten werden unwiederbringlich zerstört.

Durch die Varianten Oliv, Gelb und Türkis, speziell im Bereich Kolbermoor und Bad Aibling sind unsere Mitglieder und Bürger durch erhöhte Lärmbelastung, Zerstörung der Umwelt und des Landschaftsbildes betroffen.

Das Mangfalltal ist der am dichtesten besiedelte Raum im gesamten Landkreis Rosenheim, weshalb das geplante Vorhaben mit dem damit verbundenen Lärm und den Erschütterungen eine gewaltige Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität sehr vieler Bürger darstellt.

Die vorgelegten Unterlagen sind nicht vollständig, es liegt beispielsweise kein Erschütterungsgutachten vor. Außerdem fehlt der DB Netze als Vorhabensträger bis heute die Kenntnis über die genaue Beschaffenheit des Bodens als Tragschicht der geplanten Hochleistungsbahnstrecke.



Als Vertreter der Stadt Kolbermoor im Regionalforum Rosenheim Süd musste ich in der Diskussion mit den Planern feststellen, dass der DB Netze die genaue Bodenbeschaffenheit des Seetons im Bereich westlich von Rosenheim nicht bekannt ist und nach eigenen Aussagen erst noch untersucht werden muss.

Siehe hierzu die Anlage 1, Seiten 5/6:

„...Auf Nachfrage zu einer möglichen Überquerung der A 8 bei Wasserwiesen erläutert Martin Eckert, dass eine Tiefgründung im Seeton technisch schwierig ist. Aktuell gehe man davon aus, dass im Bereich der Querung der A 8 bei Wasserwiesen technische Lösungsmöglichkeiten bestehen. Dies müsse in der weiteren Planung jedoch untersucht werden.

- Martin Eckert ergänzt, dass der Seeton ein schwieriger Baugrund ist.
- Martin Eckert sagt, dass die Art der Gründung (Flach- oder Tiefgründung) grundsätzlich abhängig vom Baugrund ist. Für eine Entscheidung über die Flach- oder Tiefgründung in den folgenden Planungsphasen werde der Baugrund auch entsprechend vertieft untersucht.
- Ein Mitglied weist darauf hin, dass im Seeton der Köperschall sehr stark übertragen wird...“

Wir befürchten, dass die Regierung von Oberbayern auf Grundlage dieser unvollständigen Unterlagen nicht in der Lage ist, alle Raumwiderstände richtig beurteilen zu können und damit Spätfolgen für Natur und Bürger zu vermeiden bzw. notwendige Auflagen zu fordern.

Petition und Bestandsstrecke als Planungsvariante

Wir, die Bürgerinitiativen im Inntal und dem Kreis Rosenheim, haben an den deutschen Bundestag eine Petition zur Aufnahme der Bestandsstrecke in die Planung zum Brenner Nordzulauf eingebracht:

PETITIONSTEXT:

Petition ID 96263

Der Deutsche Bundestag möge beschließen, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf im BVWP 2030 zu erweitern und die Projektbeschreibung entsprechend anzupassen. Von Grafing bis Kiefersfelden darf nicht ausschließlich eine zusätzliche Neubautrasse geplant werden. Ergänzend muss auch der bedarfsgerechte Ausbau des Bestandsgleises mit Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen nach Neubaustandard geplant und als mögliche Alternative in die Entscheidung für eine Zulaufstrecke einbezogen werden.

BEGRÜNDUNG:

Bereits im Vorwort zum Bundesverkehrswegeplan 2030 kann man lesen, es gelte das Prinzip, Erhalt gehe vor Neubau.

Dennoch wird für das Projekt Brenner-Nordzulauf im Abschnitt zwischen Grafing und der Landesgrenze D/A bei Kiefersfelden ausschließlich eine zusätzliche Neubautrasse parallel zum existierenden Bestandsgleis geplant, obwohl dieses laut Auskunft des BMVI noch nicht ausgelastet ist und auch bis 2030 nicht mit einer Überlastung zu rechnen ist.

Eine unabhängige Untersuchung der Kapazität auf der Bestandsstrecke zeigt, dass diese veraltet ist und in ihrem Zustand nicht dem heute üblichen Standard einer zweigleisigen Trasse entspricht. Durch



vergleichsweise einfache und preiswerte Modernisierungsmaßnahmen kann die Kapazität des Bestandsgleises kurzfristig noch um weitere 15% gesteigert werden.

Ein anderes Gutachten zeigt mit möglichen Ausbauvarianten und Ergänzungen der Bestandstrasse, dass der mit der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels realistisch zu erwartende Verkehrszuwachs auch neben einer deutlichen Zunahme des regionalen Nahverkehrs auf der Bestandsstrecke zweifelsfrei zu bewältigen ist. Der Ausbau des Bestandsgleises hätte somit keinerlei negative Auswirkungen auf das Nahverkehrsangebot in der Region und böte den Anwohnern den maximal möglichen Emissionsschutz nach Neubaustandard.

Der für den Neubau eines zusätzlichen 3. und 4. Gleises erforderliche Nachweis des Bedarfs ist bis heute nicht erfolgt. Er soll laut einer Fußnote im Bundesverkehrswegeplan „nachgereicht“ werden. Auch die im zwischen Österreich und Deutschland 2012 geschlossenen Staatsvertrag geforderte erneute Überprüfung des Bedarfs alle 5 Jahre erfolgte bisher nicht. Stattdessen wurden vom BMVI nur Szenarien Studien bis 2050 erstellt, die einen 4-gleisigen Ausbau rechtfertigen sollen. Diese vorgestellten Szenarien sind jedoch widersprüchlich und höchst umstritten.

Aber nicht nur der fehlende Bedarfsnachweis für die laufende Planung sorgt für Unverständnis. Auch die Auslegung der Neubautrasse für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h, obwohl diese laut Aussagen der DB Netz AG für 80% langsame Güterzüge und 20% schneller Personenfernverkehr geplant wird, ist nicht nachvollziehbar.

Während sich eine „normale“ Bahntrasse noch relativ gut in die Landschaft einbetten lässt, kann ein Schienenbauwerk für diese Geschwindigkeiten mit riesigen Kurvenradien und gewaltigen Überbrückungsbauwerken auf Landschaft und Natur nur noch wenig Rücksicht nehmen.

Der dicht besiedelte Landkreis Rosenheim ist insbesondere in der engen Tallage des Inns bereits stark durch Infrastruktur belastet. Eine zusätzliche Neubautrasse dieser Dimension würde sich massiv negativ auf die wichtigen Bereiche Tourismus und Landwirtschaft, sowie den Erhalt wertvollster FFH-Schutzgebiete in der Region auswirken. Zweifelsohne ist eine vernünftige Lösung des Verkehrsproblems im Inntal dringend nötig und längst überfällig. Der bedarfsgerechte Ausbau der Bestandstrasse wäre hierzu ein wichtiger Schritt.

Die Petition erhielt über 30.000 Unterschriften und wurde bis heute noch nicht im deutschen Bundestag behandelt. Dies steht lt. Aussage von Frau Daniela Ludwig MdB noch aus. Wir sind daher der Überzeugung, dass in dem laufendem ROV nicht alle möglichen Varianten durch den Vorhabensträger vorgestellt und bewertet werden. Wir fordern den Stopp des ROV bis zu einer Entscheidung des deutschen Bundestages und ggf. eine Durchführung des ROVs unter neuen Rahmenbedingungen.

Lärm

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 mit aufwändigen Lärmschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass es zu einem zugbedingten Lärmpegel kommt, der weit über die derzeitigen Werte unserer Region hinausgeht.

Lärmbelastungen im Schlaf müssen 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.



Zusätzlich wird bei der Planung nicht die **EU-Umgebungslärmrichtlinie** (siehe Anlage 3 oder <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie>) berücksichtigt. Durch die ungerechtfertigte Privilegierung des Schienenverkehrslärms wird den betroffenen Menschen mittels Schienenbonus und dem Prinzip des besonders überwachten Gleis (BÜG) doppelt so viel Lärm zugemutet als zulässig. Wir fordern, dass eine mögliche Neubautrasse den Lärmschutz mit aktiven Maßnahmen ohne Anwendung des Schienenbonus und des „Besonders überwachten Gleises“ sicherstellt, um die menschliche Gesundheit zu gewährleisten, und zwar entsprechend der Definition der WHO. Das Umweltbundesamt (UBA) hat in Untersuchungen nachgewiesen, dass das BÜG (Besonders überwachtes Gleis) für Güterzüge allenfalls eine Lärminderung von 1 bis 1,5 dB(A) bringt und daher empfohlen, das BÜG wegen erwiesener Geringfügigkeit als aktive Schallschutzmaßnahme nicht mehr länger in Ansatz zu bringen. Dieser Empfehlung des UBA schließen wir uns an und verlangen die Streichung des BÜG aus den Planungsunterlagen.

Zerschneidungswirkung, Erholung & Freizeit

Drei der geplanten Trassen des Brenner Nordzulaufs verlaufen westlich von Rosenheim durch das Gemeindegebiet von Kolbermoor und Bad Aibling. Speziell das Stadtgebiet von Kolbermoor wird durch diese Trassen in Nord-Süd-Richtung zerschnitten. Bereits die im Bau befindliche Westtangente Rosenheim (B15a) durch den Aicher Park führt in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet Kolbermoor. Damit würde das verhältnismäßig kleine Stadtgebiet von Kolbermoor zwei Mal durch parallellaufende stark frequentierte Verkehrsstrassen zerschnitten. Zwischen der Autobahnausfahrt Rosenheim West und Kolbermoor beträgt die Entfernung dieser beiden Trassen wenige Metern bis maximal 3.3 km.

Durch diese Zerschneidung lässt sich das Gebiet in Ost West Richtung nur noch durch zu planende Trassendurchlässe wie Brücken oder Tunnel queren.

Beide Trassen erhöhen 24 Stunden an sieben Tage die Woche die Lärmbelastung deutlich und belasten damit unabhängig von der Windrichtung die in diesem Gebiet lebenden Menschen und Tiere.

Diese in sehr kurzem Abstand verlaufende, parallele Zerschneidung durch zwei verschiedene hoch frequentierte Verkehrsstrassen ist durch die entstehenden Einschränkungen für Bürger und Umwelt nicht raumverträglich. Außerdem erfolgt hiermit eine komplette Zerstörung des Landschaftsbildes.

Darüber hinaus verlaufen die geplanten Trassen durch wertvolle Naturschutzräume entlang der Mangfall und des Mangfall-Kanals, welche auch überregional der Bevölkerung und dem Tourismus als Naherholungsflächen dienen. Freizeitgestaltungsmöglichkeiten und Erholungsbereiche werden erheblich beeinträchtigt und teilweise zerstört.



Zerschneidung des Sozialen Gesellschaftsraum Kolbermoor-Bad Aibling

Zwischen den Gemeinden Bad Aibling und Kolbermoor liegt einfließender Bebauungsübergang vor, der auch eine starke soziale Vernetzung der Bürger beider Gemeinden bewirkt. So gehen die meisten Kolbermoorer Kinder in Bad Aibling auf weiterführende Schulen. Krankenhaus, Landratsamt und andere Einrichtungen Bad Aiblings werden von Kolbermoorer genutzt. Eine Zerschneidung der Landschaft zwischen diesen beiden Gemeinden, insbesondere in der langen Bauphase hat erhebliche Nachteile für alle Bewohner beider Kommunen. Freundeskreise insbesondere der Kinder sind überwiegend gemeindeübergreifend. Eltern konnten bis jetzt ihre Kinder allein zu Freunden Fahrrad fahren lassen. Dies wird weder in der Bauphase noch nach der Fertigstellung mehr möglich sein. Es ist zu erwarten, dass das Gesellschaftsleben und die Bildung von Freundschaften stark erschwert oder sogar verhindert wird.

Brückenbauwerk auf sensiblem Untergrund Seeton

Bei der letzten Sitzung des „Dialog Forums Rosenheim Süd“ teilte die DB Netze mit, eine Unterquerung der A8 würde nicht mehr weiterverfolgt. Siehe dazu Anlage 1 Seite 27:

Fazit für die Trassenauswahl:

- Variante Unterquerung BAB A8 bei Wasserwiesen drängt sich wegen erheblicher Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Überquerung BAB A8 wird weiterverfolgt.

Im Gegensatz dazu suggerieren die vorgelegten Karten dem Betrachter eine ebenerdige Gleisführung.

Im Bereich Kolbermoor und Bad Aibling überqueren die geplanten Varianten die Autobahn A8, die Staatstraße ST2078 sowie die Mangfall. Nach der Querung der Mangfall in Richtung München müssen die Strecken nach Lohholz um 17m ansteigen. Laut BVWP 2025 wird die Strecke für eine Geschwindigkeit von 230 km/h und für 740m lange Güterzüge ausgelegt. Bei den resultierenden Planungsvoraussetzungen, insbesondere der maximalen Gefälle/Steigungsvorgabe von 1,25 % und der dabei notwendigen Querungen, ist entweder ein Landschaftsbild zerstörendes durchgehendes hohes Brückenbauwerk 17m über Kolbermoor oder ein entsprechend ansteigender Bahndamm zu errichten.



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

Die Gesamtkosten für diese Neubautrasse sind aufgrund des problematischen Baugrundes nicht abschätzbar.

Ebenso wie bei der im Bau befindlichen Westtangente B15a sind unplanmäßige, steigende Kosten für die Bauwerke der Neubautrasse zu erwarten. Das Großprojekt und dessen unkalkulierbare Kosten übersteigt dabei die Dimensionen der Westtangente um ein Vielfaches.

Seeton wird in Verbindung mit Sauerstoff aufgrund seines hohen Anteils an organischen Substanzen zu einem entsorgungspflichtigen Material, für das es in Bayern keine Lagestätten mehr gibt. Durch die zahlreichen Brückenpfeiler müssen sehr große Mengen Seeton zur Entsorgung über weite Strecken in andere Bundesländer verbracht werden.

Die riesigen Mengen an erforderlichem Beton und die Entsorgung des Seetons lassen für die Strecke keine CO₂ relevanten Vorteile (CO₂-Bilanz) erwarten. Außerdem erhöht der Seeton im Untergrund den baulichen Aufwand der oberirdischen Gleisanlage unverhältnismäßig. Dies gilt in Hinblick auf Kosten, Bauzeit, CO₂-Bilanz und Umweltverträglichkeit, die Planung in diesem Raum ist daher abzulehnen.

Weiter Informationen zu dem Untergrund Seeton:

Siehe hierzu folgende Links:

https://www.this-magazin.de/artikel/tis_Seeton_Boden_mit_unangenehmen_Eigenschaften_1312120.html

<https://www.ssf-ing.de/newsdetail/article/bauen-in-schwierigem-untergrund.html>

„Der Seeton ist in den oberen, hier für das Bauvorhaben relevanten Bereichen unterkonsolidiert, d. h. er hat noch keine Überdeckung erfahren, die zu einer Verdichtung und Entwässerung führten. Das führt zu den typischen bodenmechanischen Problemen des Seetons: Geringe Tragfähigkeit, hohes Setzungspotential durch Entwässerung und vor allem extreme Anfälligkeit gegen dynamische Beanspruchung, z. B. durch Vibration während der Verdichtungsarbeiten und dem Einrütteln von Spundwänden.“

Aus https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Stadtplanungsamt/174_04_Teil_1_Geotechnischer_Bericht_vom_18-02-2019.pdf

<http://raubling.de/component/phocadownload/category/11-bebauung.html?download=67:baugrundgutachten-redenfelden-ost-iii>

„Der Neubau der Aicherparkbrücke in Rosenheim, als Teil des neuen Autobahnzubringers, stellte die Beteiligten vor einige Herausforderungen. Der Untergrund im Baugebiet, das Kolbermoor, das aus Seeton bis zu einer Tiefe von 80 Metern besteht, erschwert den Bau der Brückenkonstruktion enorm.“

Aus <https://www.beuthauser.de/6944-baugrundverbesserung-spezialprojekt-firma-menard-in-rosenheim>



- Die Varianten Oliv, Gelb und Türkis durchqueren Seetonboden und Flächen der Filze von Harthausen, Pang und Aising. Der setzungsempfindliche Seetonboden war die Ursache für den Baustopp der Westtangente Rosenheim/Aicherparkbrücke mit Neuplanung und Verzögerungen von mehreren Jahren sowie Kostensteigerungen. Lt. Bayernatlas Rubrik Umwelt/Ingenieurgeologische Karte sind die Flächen der Harthausener Filze, der Panger Filze und der Aisinger Filze wie folgt beschrieben:

| Digitale Ingenieurgeologische Karte von Bayern 1:25.000 (dIGK25) (Digitale Ingenieurgeologische Karte von Bayern 1:25.000 (dIGK25)) | |
|---|---|
| Kurzname des Baugrundtyps | L,o |
| Baugrundtyp | Organische und biogene Lockergesteine |
| Beispiele für Gesteine | Torf, Anmoor |
| Mögliche Bodengruppen | OH, OT, OK, HZ, HN, F |
| Mittlere Tragfähigkeit | sehr gering |
| Allgemeiner Baugrundhinweis | setzungsempfindlich, oft betonangreifendes Wasser, oft hoher Grundwasserstand, besondere Gründungsmaßnahmen erforderlich, meist eingeschränkt befahrbar |

Diese Bodenstrukturen sind für bauliche Anlagen höchst ungeeignet und bedingen trotz eines sehr hohen und damit kostenintensiven baulichen Ertüchtigungsaufwands ein hohes Restrisiko von Schadensanfälligkeit und Folgekosten.



- Auszug aus Merkblatt „Umgang mit humusreichen und organischen Bodenmaterial“ Bayerisches Landesamt für Umwelt Stand 04/2016 Pkt. 6 (siehe Anlage 2):

6 Umgang mit humusreichem und organischem Bodenmaterial

6.1 Vermeidung

6.1.1 Alternative Standorte; Meidung humusreicher und organischer Böden

Die Weichen, ob humusreiches oder organisches Bodenmaterial anfällt, werden bereits in der vorbereitenden Bauleitplanung gestellt. Die Gemeinden haben hier die Möglichkeit, humusreiche oder organische Böden von der Nutzung als Bauflächen auszunehmen. Im Hinblick auf die sehr wichtigen Funktionen im Naturhaushalt, unter anderem als Lebensraum für seltene Pflanzen und Tiere sowie als Kohlenstoffsenke für klimaschädliche Gase, wird empfohlen, organische Böden im Abwägungsverfahren dahingehend zu würdigen, dass sie vor baulicher Nutzung zu bewahren sind und den im Umweltbericht nach Anlage 1 Nr. 2 d und § 2 Abs. 4 BauGB erkundeten Planungsalternativen Vorrang gegeben wird. Zudem ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass organische Böden oftmals in einem grundwassersensiblen Bereich liegen und schlechte Baugrundeigenschaften aufweisen.

Um weiterhin eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung sicherzustellen, bietet § 5 BauGB die Darstellung als Flächen für Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen von Boden, Natur und Landschaft im Flächennutzungsplan als Art der Bodennutzung an.

6.1.2 Bodenmanagement und Reduzierung des Bodenaushubs

Es wird angeraten, frühzeitig, das heißt möglichst lange vor dem Baubeginn, ein Bodenmanagement in die Planung einzubeziehen, um für die Aufgaben relevante Umweltinformationen des geplanten Baugebietes einzuholen und den unvermeidbar anfallenden Aushub zu prognostizieren. Weiterhin den anfallenden Bodenaushub so weit wie möglich vor Ort wieder einzubauen, Kontakt mit den in Frage kommenden verwertenden Betrieben (wie Landwirten, Erdenwerken, Kompostplätzen oder Erwerbsgärtnereien) aufzunehmen und eine umweltgerechte und zulässige Verwertung vertraglich sicherzustellen.

Für Gemeinden empfiehlt es sich, die chemische und physikalische Beschaffenheit der Böden im Gemeindegebiet möglichst detailliert (Humusgehalt, Bodenart, Grobbodenanteil, pH-Wert, Arsen, Schwermetalle und organische Verbindungen) bereits in der vorbereitenden Bauleitplanung zu erfassen und mit einem umwelt- und sachgerechtem Entsorgungskonzept in Vorleistung zu gehen. Dies ist vorteilhaft für den Vorhabensträger, da möglichen Investoren dann bereits Informationen zum Baugrund und der Verwertungseignung des Bodenaushubs vorliegen. Die hierfür notwendige Probenahmestrategie sollte durch einen bodenkundlich geschulten Probenehmer nach der DIN ISO 10381-1:2002 (Anleitung zur Aufstellung von Probenahmeprogrammen) und DIN ISO 10381-4:2003 (Anleitung für das Vorgehen bei der Untersuchung von natürlichen, naturnahen und Kulturstandorten) für die Gewinnung repräsentativer Proben aus der Fläche aufgestellt und umgesetzt werden.

Eingriffe sollten auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt werden, um das Volumen des ausgehobenen Bodens zu reduzieren. Hier kann die Wahl des Gründungsverfahrens zur Reduzierung des Aushubvolumens beitragen. Gerade bei organischen Böden ist ein alternatives, schonendes Gründungsverfahren zu bevorzugen.



- Auszug aus Merkblatt „Umgang mit humusreichen und organischen Bodenmaterial“ Bayerisches Landesamt für Umwelt Stand 04/2016 Anhang 4 Rechtliche Grundlagen, Pkt. 6 Naturschutzrechtliche Regelungen:

Intakte Moore speichern Wasser und geben es verlangsamt ab.

Aufgrund ihres hohen Angebotes an im Boden gebundenen Wassers und der dadurch gegebenen eingeschränkten oder unmöglichen Nutzung sind naturnahe Moore, sog. organische Böden, von hohem ökologischem Wert. Sie sind je nach Nutzungsintensität **Standorte hoch bedrohter Tier- und Pflanzenarten bzw. geschützter Lebensgemeinschaften** der Hoch-, Übergangs- und Niedermoorlandschaften.

Aus diesem Grund sind naturnahe Moorlebensräume und Feuchtgebiete nach § 30 BNatSchG und Art. 23 des Bayerischen Naturschutzgesetzes als „gesetzlich geschützte Biotope“ geschützt und dürfen ohne Erlaubnis der Unteren Naturschutzbehörde nicht nachteilig verändert werden.

Organische Böden speichern Kohlenstoff, bei Entwässerung und Nutzung setzen sie jedoch große Mengen klimaschädlicher Gase (insbes. Kohlendioxid) frei, da die Umlagerung und Belüftung der organischen Substanz die mikrobiologischen Abbauprozesse des Kohlenstoffs ermöglicht.

Jegliche Eingriffe in gewachsene organische Böden sind aus der Sicht des Klimaschutzes, der hier eng mit dem Lebensraumschutz dieser Feuchtbiotope zusammenhängt, zu vermeiden, zu minimieren bzw. anfallender Torf- oder Moorboden möglichst klimaschonend und qualifiziert wieder einzubauen.

Zerstörung des Landschaftsbildes

Wie bereits unter dem Punkt „Zerschneidungswirkung...“ ausgeführt, wird das Landschaftsbild durch die beiden hohen und markanten Brückenbauwerke der Westtangente und der geplanten Bahnstrecke erheblich und unwiederbringlich zerstört. Die „Hangkante“ von Bad Aibling, geschaffen durch die Mangfall in frühen Zeiten, ist ein wichtiges Erkennungsmerkmal unserer Landschaft. Die geplante Bahntrasse müsste aus der Flussebene der Mangfall kommend die Hangkante erklimmen, was ein Brückenbauwerk zur Folge hat, welches diesen Teil des Mangfalltales deutlich dominieren wird. Dieses wird optisch heftig in Konflikt stehen zum Gherburgwald, der sich an die Kurklinik Gherburg oberhalb der Hangkante anschließt. Ein solcher Anblick ist unvereinbar mit einer Kurstadt und dem Erholungsgebiet von Urlaubern und Bürgern der Region.

Umweltschutz und FFH Schutzgebiete

Das geplante Vorhaben stellt einen nicht mehr zu korrigierendem Einschnitt in die Umwelt dar. So werden verschiedene Vogelarten, insbesondere Eulen, in den hiesigen Mooren und Filzen neu angesiedelte Birkhühner, sowie verschiedene Fledermausarten verschwinden. Die Abholzung von stadtnahen Wäldern wird vielen seltenen Pflanzen



und Tieren den Schutzraum zerstören und die Luftverschmutzung in der Region erhöhen.

Die von der Vorhabenträgerin vorgestellten Trassenvarianten Oliv, Gelb und Türkis kreuzen oder beeinträchtigen nach derzeitigem Planungsstand das FFH-Gebiet Nr. 8138-301.02 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ und damit NATURA-2000-Gebiete (FFH- und SPA-Gebiete) die grundsätzlich als Lebensraum für geschützte Arten zur Verfügung stehen sollen. Allein die Inanspruchnahme von derartigen Schutzgebieten ist ein Zeichen dafür, dass dem Vorhaben Raumansprüche entgegenstehen.

Neben den NATURA-2000-Gebieten werden außerdem im südlichen Stadtgebiet der Stadt Kolbermoor zahlreiche biotopkartierte (geschützte Flächen nach Art. 13d und 13e BayNatSchG) Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete sowie Waldgebiete durchkreuzt.

Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten. Die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für wildlebende Pflanzen und Tiere ist Voraussetzung für den Erhalt der Biodiversität, sowie der genetischen Vielfalt und des genetischen Potenzials der wildlebenden Arten. Um diesen Arten einen Wechsel ihrer verschiedenen Habitate sowie einen Austausch nicht nur innerhalb, sondern auch zwischen diesen Lebensräumen zu gewährleisten, sind der Erhalt und die Wiederherstellung der Wanderkorridore zu Land, zu Wasser und in der Luft von besonderer Bedeutung. Künstliche Barrieren wie Verkehrs- und Energieinfrastruktur können von manchen Arten nicht überwunden werden und haben einen trennenden Effekt.

In diesen naturschutzfachlich sensiblen Gebieten führen die geplanten Bahntrassen zu massiven Eingriffen in die Lebensräume von geschützten Tier- und Pflanzenarten.

Neben den Naherholungsgebieten Wald und Moor für Bewohner im dicht besiedelten Mangfalltal sowie den Biotopen sind auch wichtige Naturschutzzonen betroffen:

- Das FFH-Gebiet DE8138-372 „Moore um Raubling“ wird westlich von Raubling randlich auf ca. 50 m Länge tangiert.
- Das FFH-Gebiet DE8138-371 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ wird auf ca. 250 m Länge im westlichen Randbereich gequert.
- Das NSG „Kalten“ (Lage innerhalb des FFH-Gebiets „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“) wird nördlich der BAB A8 auf ca. 150 m Länge gequert.
- Das Landschaftsschutzgebiet „Hochrunstfilze“ wird auf rund 100 m Länge berührt.
- Großflächige Inanspruchnahme (ca. 40-45 ha) von Moorböden (Niedermoor und Erdniedermoor sowie Hochmoor und Erdhochmoor) innerhalb der Hochmoore Abdeckerfilze, Obere Rohretfilze, Tännelholz, Aisinger Filze, Willinger Filze.
- Ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet wird zentral in Summe auf rund 11 km Länge durchfahren.
- Zudem kreuzen die Varianten Oliv, Gelb und Türkis die kartierten Biotope 8138-0058 Harthäuser Filze.

Nach **§23 (2) 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** sind „alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten.“



Eine Zerschneidung der genannten Biotopflächen, landschaftlichen Vorbehaltsgebiete, Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete durch die Trassenvarianten Oliv, Gelb und Türkis widerspricht in den Punkten 7.1 ff Natur und Landschaft den Grundsätzen des Bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP) vom 01.01.2020:

Zu 7.1.1 (B) Natur und Landschaft sind unverzichtbare Lebensgrundlage und dienen darüber hinaus der Erholung des Menschen. Der Schutz von Natur und Landschaft, einschließlich regionaltypischer Landschaftsbilder, sowie deren nachhaltige Nutzungsfähigkeit sind deshalb von öffentlichem Interesse. Kommenden Generationen sollen die natürlichen Lebensgrundlagen in insgesamt mindestens gleichwertiger Qualität erhalten bleiben. Dazu gehört auch, beeinträchtigte Natur- und Landschaftsräume so zu entwickeln, dass sie ihre Funktion als Lebensgrundlage und als Erholungsraum wieder erfüllen können.

Zu 7.1.3 (B) „Der Erhalt unbebauter Landschaftsteile ist wichtig, insbesondere im Hinblick auf die vielfältigen Funktionen für das Klima, den Wasserhaushalt, die Biodiversität sowie für die land- und forstwirtschaftliche Produktion. Der Vermeidung ihrer Versiegelung und Zerschneidung kommt –auch im Interesse der nachfolgenden Generationen – große Bedeutung zu. Die Bündelung von Infrastruktureinrichtungen (Verkehrswege, Energieleitungen etc.) verringert die Zerschneidung der Landschaft in immer kleinere Restflächen. Durch sinnvoll abgestimmte Mehrfachnutzungen werden weniger Flächen beansprucht; störungsarme Räume können so erhalten werden. Die Zerschneidung von Ökosystemen, insbesondere durch eine nicht gebündelt geführte Bandinfrastruktur, führt zu immer stärkerer Verinselung von Lebensräumen und damit vor allem zu Störungen von ökologisch-funktionalen Verflechtungen. Insbesondere werden Populationen wildlebender Arten getrennt, was zu einer Reduzierung der genetischen Vielfalt innerhalb der jeweiligen Art führen kann.“

Im Raumordnungsverfahren muss der Erhalt und der Schutz dieser existierenden Naturlandschaften (Biotope, landschaftliche Vorbehaltsgebiete, Naturschutz- und FFH-Gebiete) berücksichtigt werden. Gesetze und Grundsätze aus dem Bayerischen Landesentwicklungsprogramm müssen auf dieses ROV angewandt werden.

Die Bedeutung der Hochmoore als CO²-Speicher sind zweifelsfrei bewiesen und in der heutigen Zeit ausnahmslos zu schützen.

Weiterhin werden fünf Fließgewässer gequert, zwei Vorranggebiete Hochwasserschutz (Kaltenbach, Mangfall), ein hochwassergefährdeter Bereich (Mangfall) sowie ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet (Mangfall). Auch der geplante Hochwasserschutz „Unteres Mangfalltal“ wird gekreuzt. Diese Baumaßnahmen bergen das Risiko, diese Gewässer temporär zu verschmutzen sowie im Hochwasserfall (zuletzt 2013, hundertjähriges Hochwasser der Mangfall) instabil zu werden.

Wiederansiedlung der Bachmuschel

„Noch Anfang des 20. Jahrhunderts war die Bachmuschel die häufigste Süßwassermuschel in Europa. Vielfach wird berichtet, man habe die Muscheln zu Tausenden aus den Bächen geholt und sie an Schweine verfüttert.

Heute ist das Bild ein anderes: 90% des deutschlandweiten Bestandes ist in den letzten Jahrzehnten verschwunden. Aus diesen Gründen wird diese Art in der Roten Liste der gefährdeten Tier- und Pflanzenarten Deutschlands und Bayerns als „vom Aussterben bedroht“ geführt und ihr Lebensraum ist europaweit durch einen Eintrag in Anhang II und IV der FFH-Richtlinie geschützt.

Der Bestand in der Murn wurde 2011 auf 1.000 Tiere geschätzt – eine gesunde Population umfasst jedoch mindestens 10.000 Tiere.



Bayernweit zählen die Gewässerverschmutzung, der Bisam als Fraßfeind der Muschel, naturunverträgliche Gewässerunterhaltungsmaßnahmen sowie der Ausbau und die Veränderung der Gewässerstruktur zu den ausschlaggebenden Gefährdungsursachen. Eine genaue Aussage ist hier jedoch schwierig, da manche Gefährdungsfaktoren die Bachmuschel nur indirekt betreffen.

„Bachmuschelschutz ist Gewässerschutz!“ So formuliert es Dr. Bernhard Gum von der Fischereifachberatung Oberbayern, der lange auch als Leiter der Muschelkoordinationsstelle Bayern an der TU München tätig war. Für eine gesunde Bachmuschelpopulation braucht es einen gesunden Fischbestand. Für diesen wiederum sind u.a. Laichplätze mit grabbarem Untergrund (Kies und Sand), Versteckmöglichkeiten sowie die Durchwanderbarkeit entscheidend. Für gute Versteckmöglichkeiten ist z.B. ein gesunder Ufer-Gehölzsaum geeignet, der auch nur unter bestimmten Bedingungen entsteht.

Für den Schutz, die Erhaltung und die Wiederausbreitung der Bachmuschel ist somit ein kompliziertes Geflecht an Lebensraumbedingungen erforderlich. Ideal für die Bachmuschel sind Gewässer mit abwechslungsreichen Ufern, gering belasteter Gewässerqualität, gesundem Fischbestand, hoher Strukturvielfalt sowie kiesig-sandigem, durchströmtem, aber stabilem (wenig Verlagerung) Substrat mit ausreichender Sauerstoffversorgung.“

Quelle: <https://www.landkreis-rosenheim.de/projekt-bachmuschel/>

2018 gelang es Egidius Schulz die seltene, vom Aussterben bedrohte Bachmuschel mit Wasser der Dettendorfer Kalten in seinen Weihern nachzuzüchten. Die Weiher befinden sich an der Stelle, wo die geplanten Trassen Oliv, Gelb und Türkis die A8 kreuzen (Gemeindegebiet Kolbermoor). Herr Schulz plant eine Umwelt-DNA-Probe im Kaltenwasser zu machen, mit der Vermutung darin DNA der Bachmuschel zu finden. Siehe Anlage 4 und 5 Flyer „Die Bachmuschel“.

Gewässerschutz steht im Widerspruch zu den Planungen der Vorhabenträgerin und stellt einen weiteren Grund dar das ROV in diesen Gebieten negativ zu bewerten.

Wasser, Trinkwasserschutzgebiete

Die geplanten alternativen Trassen westlich von Rosenheim berühren Trinkwasserschutzgebiete. Durch den massiven Eingriff in die Seetonschichten ist nicht absehbar, welche geologische Veränderungen sich ergeben und welchen Einfluss diese auf die Trinkwasserqualität haben. Insbesondere sind die durch diesen geotektonischen Eingriff möglichen Auswirkungen bei Starkregenperioden und Überschwemmungen im Bereich der Mangfall nicht vorhersehbar.

Die Ressource Grundwasser muss im Interesse einer flächendeckenden Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit hochwertigem Wasser auch in Zukunft erhalten werden. Dabei kommt der Schutzfunktion der Böden und der darunter liegenden Schichten als Puffer und Filter für das Grundwasser eine besondere Bedeutung zu.



Grundwasser in tieferen Grundwasserstockwerken (Tiefengrundwasser) ist vor nachteiligen Veränderungen durch menschliche Aktivitäten besonders gut geschützt, erneuert sich nur langsam und ist auf Grund seines hohen Alters zumeist noch von natürlicher Reinheit. Es stellt deshalb eine „eiserne Reserve“ für die Versorgung der Bevölkerung in besonderen Not- und Krisenfällen dar. Bei jedem Eingriff in Tiefengrundwasser – auch bei nachhaltiger Nutzung – besteht ein besonderes Risiko nachteiliger irreversibler Veränderungen. Vorhaben, die mit Gefahren für das Tiefengrundwasser verbunden sind, wie tiefgreifender Rohstoffabbau, tiefe Bohrungen, Verpressungen müssen daher vermieden werden.

Tiefengrundwasser soll solchen Zwecken vorbehalten bleiben, für die Wasser von besonderer Reinheit oder von hoher Temperatur erforderlich ist (z.B. Heilwasser, Mineralwasser, Thermalwasser einschließlich der Nutzung von Tiefengeothermie). Dabei sind besonders strenge Maßstäbe an eine sparsame Nutzung anzulegen. Zur Schonung von Tiefengrundwasser sollen deshalb bereits genutzte, aber belastete Grundwasservorkommen nicht aufgegeben, sondern – soweit wirtschaftlich zumutbar – saniert werden. (vgl. 7.2.2 (B) LEP)

Die öffentliche Wasserversorgung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (vgl. § 50 WHG) und eine hervorgehobene Pflichtaufgabe der Gemeinden (vgl. Art. 57 BayGO). Sie soll auch weiterhin in der Verantwortung und Entscheidungshoheit der Gemeinden bleiben. Die kommunale Hoheit und Entscheidungsfreiheit über die Organisation der Wasserversorgung garantiert Nachhaltigkeit, Versorgungssicherheit, Erhaltung der Infrastrukturen und Ressourcenschutz (vgl. 7.2.3 (B) LEP)

Durch die beabsichtigten Trassen werden mehrere Oberflächengewässer in einzelnen Qualitätskomponenten durch Ihre geplante, oberirdische Querung beeinträchtigt. So werden hauptsächlich die biologischen Qualitätskomponenten Hydromorphologie, Fischfauna, Makrozoobenthos und die Durchgängigkeit der Gewässer tangiert. Dies ist bereits am Beispiel der Querung durch die B15a Westtangente zu erkennen, deren Auswirkungen allein durch die flächenhafte Inanspruchnahme und die Veränderung der Morphologie vielfältig auf die verschiedenen biologischen Qualitätskomponenten negativ einwirken. Diese Beeinträchtigungen werden im Einzelfall eine Verschlechterung des Zustands darstellen.

Angesichts der Vielzahl der zu querenden Gewässer ist das Vorhaben nur unter Inanspruchnahme von Ausnahmen des Verschlechterungsverbotes realisierbar. Die ist klar abzulehnen.

Anmerkung zu der Bauphase:

Während der Bauarbeiten werden massive Grundwasserabsenkungen notwendig mit entsprechenden Folgen für Gebäude, Fauna und Wasserversorgung. Darüber hinaus muss davon ausgegangen werden, dass derart gegründete Trassen mit tiefliegender Fundamentsohle die Grundwasserströme beeinträchtigen werden.



Kulturlandschaft Alpenraum

Im Alpenraum sollen die Wälder und ihre Schutzfunktionen sowie die Pflege der Kulturlandschaft insbesondere durch die Land- und Forstwirtschaft gesichert werden. Der Alpenraum soll so nachhaltig entwickelt, geordnet und gesichert werden, dass die Vielfalt, Eigenart und Schönheit seiner Landschaften sowie die natürliche Vielfalt seiner wildlebenden Tier- und Pflanzenarten durch Sicherung und Entwicklung ihrer Lebensräume und deren Vernetzung erhalten bleiben. Der Alpenraum, der durch die Kulisse des Alpenplans (vgl. 2.3.3) umfasst wird, ist eine einzigartige Natur-, Kultur- und Erholungslandschaft. Tourismus und Freizeitaktivitäten sind hier besonders ausgeprägt. Der Alpenraum soll vor einer ungeordneten Zulassung von Verkehrsvorhaben geschützt werden. Mit dem Alpenplan besteht ein bewährtes Instrument, das die ökologischen Schutzzwecke, die biologische Vielfalt, berechnete touristische Ansprüche und die notwendige Abwehr von Naturgefahren zu einem angemessenen Ausgleich bringt. Der Alpenplan dient auch der Umsetzung der Internationalen Alpenkonvention, die mit der Ratifizierung in Deutschland am 18.12.2001 in Kraft getreten ist.

Wald, Jagd

Eine Jagdausübung in den Revieren wird durch den Bau aller Trassen erheblich erschwert. Das jagdbare Wild und andere Tierarten werden durch die Verlärmung, Zerstörung und Zerschneidung ihrer angestammten Lebensräume dezimiert. Traditionelle Wildwechsel werden unmöglich gemacht und somit Populationen zersplittert.

Folgende weiteren Einschränkungen und Verschlechterungen gehen mit dem Bau der Bahntrassen für Jäger, Waldbesitzer und Pächter im Sinne von intakten Wäldern einher:

- Verlust von Grundfläche, Trennung zusammenhängender Waldflächen.
- Verlust von Fläche für nachwachsende Rohstoffe/Brennmaterial.
- Verlust von Fläche für die Lieferung von Baumaterial.
- Verlust von Jagdrevier.
- Verlust von Wald mit den natürlichen Funktionen Klimaausgleich, Lebensraum für Tiere und Pflanzen (Waldnutzer).
- Verlust von Gebieten für die Naherholung (Waldnutzer).
- Trennung traditioneller Wildwechsel, notwendige Wildbrücken werden den Verlust nie gleichwertig ersetzen können.
- Verlust von Wild durch Kollision.
- Zerstörung alter Fuchs-/Dachsbaue (können weit über hundert Jahre alt sein).
- Beeinträchtigung des Wertes der Jagdpachten.



Landwirtschaft

Die geplanten Trassen zerschneiden im erheblichen Umfang bislang zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen. Neben der Festlegung des Landesentwicklungsplan Bayern berührt dies gleichzeitig grundlegende ortsplanerische Grundsätze der Gemeinden Kolbermoor und Bad Aibling. Es wird angestrebt, die noch vorhandenen Reste der bäuerlichen Kultur und der lokalen Landwirtschaft auf dem Gemeindegebiet zu erhalten.

Die von den Trassen betroffenen Flächen sind die einzigen Gemeindegebiete, die einer landwirtschaftlichen Nutzung noch zur Verfügung stehen. Durch die Zerschneidung tritt eine erhebliche Entwertung auf, es ist damit zu rechnen, dass in Zukunft keine Landwirtschaft mehr im Stadtgebiet Kolbermoor betrieben wird und die damit verbundene, einstmals die Stadt prägende Kultur endgültig verschwindet.

Durch den Bau der Bahntrasse erleiden viele Betriebe einen Verlust von landwirtschaftlichen Flächen und damit erhebliche Betriebserschwernisse. Eine Existenzgefährdung ist vielfach nicht ausgeschlossen.

Durch den Wegfall von Nebeneinkünften, wie Ferien auf dem Bauernhof, erleiden viele landwirtschaftliche Betriebe einen weiteren erheblichen finanziellen Schaden.

Für die Landwirte gehen z.T. Hof nahe Flächen verloren. Zusätzlich zum direkten Flächenverbrauch der Bahntrasse kommen noch die notwendigen Kompensationsflächen hinzu, die der Landwirtschaft entzogen werden und somit die Betriebsgrundlage der einheimischen Landwirte erheblich verringern. Es ist zu bedenken, dass im betroffenen Gebiet bereits heute sehr wenige landwirtschaftliche Flächen zur Verfügung stehen, die ggf. als Ersatzflächen in Betracht kommen.

Ausgleichsflächen

Bei der oberirdischen Trassenführung z.B. der Variante Oliv, Gelb und Türkis sollen 20 - 25 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche (v.a. Grünland) und 45 - 50 ha Wald (davon Wald mit Schutzfunktion nach Waldfunktionskarte gemäß Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft 2018 v.a. im Bereich der Hochmoore) vernichtet werden. Zwar sieht ein Entwicklungsziel vor, in engem räumlichem und funktionalem Zusammenhang diese Abbaufächen wieder auszugleichen. Dies ist jedoch im Bereich Schlarbhofen, Lohholz und Inntal durch Filze, Wald und dichte Besiedlung nicht möglich und somit der faktische Tod der bäuerlichen Existenzen und Betrieben.

Auch eine Ausgleichsfläche für Hochmoore ist aus CO²-Sicht nicht möglich.



Wohnwerte

Die Immobilien speziell innerhalb der Lärmkorridore der betroffenen Gemeinden werden sehr stark entwertet, wovon auch die private Alters- und Pflegevorsorge der Eigentümer betroffen ist.

Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung unseres Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG.

Es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

Eingeschränkte Stadtentwicklung

Die Region ist als Teil des Metropolregion München gekennzeichnet von hoher baulicher Nachverdichtung, teurem Bauland und hoher Nachfrage nach Wohnraum. Diese Trasse würde wertvollen Baugrund vernichten, bisherige Bebauungen im Wert sinken.

Ein weitere sinnvolle Stadtentwicklung für den dringend benötigten Wohnraum ist durch die beiden zerschneidenden Trassen der Westtangente B15a im Osten und dem Brenner Nordzulauf im Westen nicht mehr möglich. Innerhalb der stark ausgeprägten Lärmkorridore lasse sich keine weiteren Wohnbaugebiete ausweisen.



Gesundheitsbetriebe und Kliniken

Die Region und ihre Bewohner leben vom Gesundheitstourismus. Der Landkreis Rosenheim bietet höchste medizinische Kompetenz und Europas höchste Klinikbettendichte mit umfangreichen Therapie- und Rehabilitations-Angeboten. Die Gesundheitskompetenz in der Region wird gefährdet durch Luftschadstoffbelastung und Lärmbelastung während der Bauzeit und während des Betriebs sowie der Zerstörung der intakten Natur.

Natürliche Heilmittel wie Moor und Thermalwasser wie auch gesunde Luft haben folgende Kurorte und Thermen hervorgebracht, die von den Trassenvarianten betroffen sind:

- Luftkurorte Brannenburg, Kiefersfelden, Oberaudorf
- Anerkannte Erholungsorte: Flintsbach, Neubeuern, Nussdorf, Samerberg, Frasdorf
- Kurort: Bad Feilnbach, Bad Aibling
- Therme Bad Aibling und Chiemgau Thermen Bad Endorf

Die Schön Klinik Bad Aibling Harthausen ist von der Trassenvariante Oliv, Gelb und Türkis unmittelbar betroffen (ca. 300-400 Meter). Der privatwirtschaftliche Klinikkonzern ist mit 874 000 000€ Gesamtleistung (2018) ein wichtiger Player im Gesundheitsmarkt und hat soeben eine Gebäudeerweiterung am Standort Bad Aibling abgeschlossen. Er bietet eine Tagesklinik, ein med. Versorgungszentrum, eine Rehaklinik und eine Akutklinik. Die Schön Klinik Bad Aibling Harthausen ist eines der größten neurologischen und orthopädischen Fachzentren Deutschlands mit breitem und zugleich hochspezialisiertem Behandlungsangebot. Mit dem im Mai 2019 eröffneten Neubau verfügt die Fachklinik über 441 Betten und behandelt mit ihren 1.200 Mitarbeitern rund 10.700 stationäre und ambulante Patienten pro Jahr. Standortnachteile wie eine oberirdische Bahntrasse mit langjähriger Bauzeit wird sehr negative Auswirkungen auf Erholungswert und Patientenzahl der Klinik haben.

Die betroffenen Gesundheitsbetriebe und Kliniken werden durch den Bau des Brenner Nordzulaufes in dieser Region wirtschaftlich gefährdet.

Der Bau einer Schnellbahnstrecke mit ihrer massiven Zerschneidungswirkung im östlichen Naherholungsbereich von Bad Aibling, hinter dem Zweitgrößten Hotel von Bad Aibling mit ca. 200 Betten im 4-Sterne Bereich und in Nachbarschaft zu zwei Schön-Kliniken hat einen massiv negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität in dieser Gegend.

Zitat aus dem Stadtentwicklungsplan von 2000: „Zwischen der Ghersburg und Harthausen entsteht in enger Anbindung an die Altstadt ein Kurgebiet in der Ausprägung eines Landschaftsparks, dass vor allem durch ein konsequentes Wegesystem und die konzeptorientierte Zuordnung von wenigen zusätzlichen Beherbergungsbetrieben eine ablesbare kurortgemäße Struktur erhält“.

Diese Aufgaben hat die Stadt inzwischen umgesetzt und genau diese Wege und Routen werden von Bürgern, Gästen und Patienten sehr stark frequentiert.



Schlusssatz der Stellungnahme

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

Im Raumordnungsverfahren beantragen wir neben den fünf eingereichten Grobtrassen, die Ertüchtigung und den Ausbau der Bestandsstrecke München Kiefersfelden zu prüfen, wie in der Studie des Planungsbüros Viereggs und Rössler 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.

Im Zuge des Raumordnungsverfahrens bitte wir Sie, die vorgenannten Punkte in Bezug auf die Raumverträglichkeit zu prüfen und in Ihre Bewertung einfließen zu lassen.

Weiter beantragen wir, das ROV bis zu einer Entscheidung des deutschen Bundestages bzgl. der erwähnten Petition auszusetzen.

Mit freundlichen Grüßen






Kolbermoor, den 23.07.2020

Ralf Exler
Vorstand der Bürgerinitiative
Nordzulauf Kolbermoor

Peter Kloo
Schirmherr der Bürgerinitiative und
Bürgermeister Stadt Kolbermoor

Mitglieder des Vorstandes der Bürgerinitiative Nordzulauf Kolbermoor

Anlagen werden nur digital per Mail übermittelt.

-  Anlage 1 - 2020-06-25_protokoll_gemeindeforum_rosenheim_sued.pdf
-  Anlage 2 - 201604-LfU-Merkblatt-Entsorgung-humusreiches-Bodenmaterial.pdf
-  Anlage 3 CELEX_32002L0049_DE_TXT.pdf
-  Anlage 4 Bachmuschel-Flyer-außen.pdf
-  Anlage 5 Bachmuschel-Flyer-innen.pdf