

ROV Brennernordzulauf

Textbausteine:

Thema: **Waldbesitzer, Waldnutzer, Jägerschaft, Ökologie**

- Eine Jagdausübung in den Revieren ist erheblich erschwert. Das jagdbare Wild und andere Tierarten werden durch die Verlärmung, Zerstörung und Zerschneidung ihrer angestammten Lebensräume dezimiert.
- Neben dem großflächigen Verlust von Lebensräumen, ist die Zerschneidung von Habitaten und Lebensraumnetzen durch lineare Verkehrsinfrastrukturen (Bau und Betrieb) eine der bedeutsamsten Ursachen für die Gefährdung von Arten und deren Populationen.
- Traditionelle Wildwechsel werden unmöglich gemacht und somit Populationen zersplittert. Die Infrastrukturflächen müssen durch Schutzeinrichtungen (Zäune o.ä.) aufwendig gesichert werden. Unfälle mit Wild werden provoziert.
- Die Zerschneidung von Lebensräumen hat die Isolation von Habitaten bzw. Populationen und damit einhergehend die Verminderung von deren Überlebensfähigkeit einschließlich der Verminderung der genetischen Vielfalt innerhalb von Populationen zur Folge.
- Die Zerschneidung von Lebensräumen hat die Unterbindung von Wanderbeziehungen (tageszeitlich, jahreszeitlich) und von Fernwanderwegen.
- Die Zerschneidung der Lebensräume unterbindet die Vektorfunktion und Lebensraumgestaltungsfunktion von Arten und hat die Erhöhung der Mortalität durch Verkehrstod zur Folge.
- Die Zerschneidung durch Eisenbahninfrastruktur hat die Überbauung von Habitaten, die Verkleinerung dergleichen (durch Zunahme von ungünstigen Randeffekten) und die Veränderung der Lebensraumqualitäten durch Störung und Emissionen (Lärm, Licht, stoffliche Einträge) zur Folge.
- Gerade in den Naturräumen rund um Rosenheim werden viele auch klimaschutzrelevante Feuchtlebensräume dadurch zerschnitten. Neben den Mooren finden sich dort auch Streuwiesen und seltene Auwälder.
- Im Umfeld der geplanten Trassen wurden viele für den Artenschutz relevante Tierarten identifiziert. Über 80 Arten, davon viele aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie, sowie europäische Vogelarten sind massiv von Bau und Betrieb einer hochfrequentierten Bahnstrecke gefährdet.
- Im unmittelbaren und näheren Bereich der geplanten Trassen finden sich unzählige Biotopflächen und damit die Lebensräume von Tieren und Pflanzen, die massiv bedroht sind. Als artenschutzrelevant sind zwei Pflanzenarten, die im Umfeld der Trassen vorkommen.

- Bei den weiteren Planungen beantrage ich die Einbindung von technischen Bauwerken, z.B. Grünbrücken oder Unterführungen, mit denen bei erfolgreicher Einbindung in das landschaftliche Umfeld Lebensraumnetze erhalten werden können.
- In der Gegend um Rosenheim wurden die Stammbeckenmoore mit einer Größe von etwa 600 Hektar renaturiert. Hierfür wurden in den letzten Jahrzehnten nicht unerhebliche Steuermittel und unzähliger Personaleinsatz durch die Forstbehörden investiert. Baumaßnahmen im Umfeld dieser Moorflächen haben schädliche Auswirkungen auf deren Schutz in jeglicher Hinsicht.
- Durch die Zerschneidung der gewachsenen Naherholungsflächen im Bereich der geplanten Trassen geht diese Funktion für die Bevölkerung und den Tourismus verloren.
- Der biologischen Vielfalt im Planungsraum wird durch die Zahl von Schutzgebieten Rechnung getragen. Es befinden sich hier auch Waldflächen mit besonderer Bedeutung. Durch den Bau und Betrieb einer HGT wird deren Existenz dauerhaft massiv gefährdet.
- Im Planungsraum leben hunderte von wertvollen Schmetterlings- und Insektenarten, deren Lebensraum durch eine HGT massiv eingeschränkt und deren Bestand gefährdet wird. Das ist in der heutigen Umweltdiskussion nicht hinnehmbar.
- Das bayerische Inntal bietet kaum Möglichkeiten für die Ausweisung von Ausgleichsflächen, die durch den Bahnbau erbracht werden müssen. Dadurch können auch forstwirtschaftliche Flächen außerhalb des Planungsraums betroffen sein, deren Nutzung dadurch eingeschränkt wird.

Thema: **Verkehrsverlagerungen**

- Um eine Entlastung der Bevölkerung durch die Verlagerung des Lkw-Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene (RoLa) zu erhalten, bedarf es leistungsfähiger Verladeterminals. Diese sind nicht Inhalt der bisherigen Planung. Somit ist das Projekt auch nicht als ausgereift ansehbar.
- Es könnten schon heute vorhandene Zugtrassenkapazitäten für eine Verkehrsverlagerung genutzt werden. Eine Umsetzung der bereits seit Langem beschlossenen Verlagerung ist durch die Politik nicht erkennbar und findet definitiv nicht statt.
- Eine Verkehrsverlagerung z.B. durch die Rollende Landstraße wird durch die Politik (PM Bundestag vom 09.06.20) als nicht wirtschaftlich bezeichnet. Ohne eine Verlagerung entsteht aber keine Entlastung, die das Projekt Brenner-Nordzulauf rechtfertigt.
- Das Konzept „Rollende Landstraße“ muss durch politische Maßnahmen konkurrenzfähig zum Transport auf der Straße werden. Ohne entsprechende politische Bestimmungen ist ein Schienenverkehrsprojekt dieses Ausmaßes nicht erforderlich.
- Durch die Baumaßnahmen und den damit entstehenden Schwerverkehr werden die vorhandenen Straßenverbindungen schwer geschädigt. Zu dem entsteht eine

Lärm- und Luftbeeinträchtigung, die ein normales Leben im engen Inntal nicht mehr ermöglicht.

- Durch den zunehmenden Schwerverkehr und die Einrichtung von jahrelangen Baustellen wird auch der ortsübliche Verkehrsfluss und die Verkehrsverbindungen stark beeinträchtigt.
- Baustellenbedingt sind jahrelange Verkehrsumleitungen für die Bevölkerung unumgänglich. Die Lebensbedingungen der Bevölkerung sowie die gesetzliche gesicherte Versorgung ist dadurch stark beeinträchtigt und gefährdet.
- Umweltfreundliche Verkehrswege im Inntal werden unterbrochen oder unattraktiv gemacht.

Thema: **Allgemeine Einspruchsgründe**

- Für eine fundierte Planung liegen bisher keine verwendbaren Zugprognosezahlen vor. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist dafür zeitlich nicht ausreichend. Ich beantrage deshalb, die Verkehrsprognosen zu überprüfen.
- Der Wohnwert und die gesamte Lebensqualität werden sehr stark sinken. Die Aufenthaltsqualität im Freien wird in einem breiten Korridor längs der Trasse verloren gehen.
- Ich wende mich insgesamt gegen das Vorhaben, da hierdurch mein Recht auf Leben, körperliche Unversehrtheit § 2, Abs. 2 GG und Eigentum § 14 Abs. 1 GG verletzt wird. Meine Grundrechte stellen höherrangiges Recht dar, als die ausschließlich nur wirtschaftlichen Belange auf Seiten der Vorhabensträgerin.
- Das Vorhaben verstößt gegen § 20a GG: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“
- Durch die Auswirkungen einer Hochgeschwindigkeitstrasse wird der heutige Marktwert der regionalen Immobilien stark beschädigt.
- Durch die ungerechtfertigte Privilegierung des Schienenverkehrslärms wird den davon betroffenen Menschen mittels Schienenbonus und besonders überwachtem Gleis (BüG) doppelt so viel Lärm zugemutet als nötig. Dagegen protestiere ich und verlange, dass der sog. Schienenbonus für hochbelastete Güterstrecken nicht weiter in Anwendung gebracht werden darf.
- Die Streichung der Lärmprivilegien „Schienenbonus“ und „BüG“ darf aber keineswegs passive Lärmschutzmaßnahmen zur Folge haben. Auf solche Maßnahmen ist vollständig zu verzichten, um zum Schutz meines Rechtsguts „Eigentum“ die Immobilienwerte zu erhalten.

- Zum Schutz meines Rechtsguts „Lebensqualität“ ist insbesondere das Wohnumfeld aktiv vor Zuglärm zu schützen. Es dürfen nicht die Menschen eingesperrt werden, sondern der Zuglärm muss eingesperrt werden.
- Es darf nicht sein, dass ich bei passivem Schallschutz die laufenden Kosten der erforderlichen Lüftungseinrichtungen (Stromkosten, jährlicher Filterwechsel) zukünftig zu tragen habe, ganz zu schweigen von den Kosten, die durch eine notwendige Erneuerung der Schallschutzfenster einmal entstehen würden.
- Die Diskussion über Feinstaubbelastungen und deren Beeinflussung auf die Gesundheit ist in aller Munde. Durch das hohe Aufkommen an Zügen ist, bedingt durch den Abrieb von Bremsen, Schienen und Radlaufflächen, ein deutlicher Anstieg an Feinstäuben und damit eine Beeinträchtigung der Gesundheit zu erwarten.
- Die freiwillige Feuerwehr unseres Ortes setzt sich aus engagierten Bürger*innen zusammen, die sich neben ihrer beruflichen Tätigkeit dem Allgemeinwohl verdient machen. Ich befürchte, dass die sicherheitsrelevanten Herausforderungen zu einer Überforderung der freiwilligen Feuerwehren führen und sie dieser Herausforderung nicht gerecht werden können.
- Im bayerischen Inntal gibt es aktuell 7 Verkehrswege, die auf engstem Raum nebeneinander laufen. Eine weitere Verkehrsachse ist daher für Mensch und Natur nicht mehr verträglich.
- Die vorhandenen Eisenbahnübergänge im Alpenraum haben schon heute eine deutliche höhere Kapazität, als die erwarteten Zahlen in der Zukunft prognostizieren. Ich verlange eine gleichmäßige Verkehrsverteilung durch politische Maßnahmen.
- Um die Transportkapazitäten im Alpenraum gleichmäßiger zu verteilen, verlange ich die Einführung der schon lange diskutierten Alpentransitbörse.
- Die DB Netze hat in ihrer Bestandsstreckenuntersuchung festgestellt, dass eine Ausweitung der Kapazität der Strecke Rosenheim-Kufstein mit technischen Maßnahmen (UP1) bis zu 360 Zügen im wirtschaftlichen Betriebsbereich möglich ist. Eine Verlagerung des restlichen Bedarfs auf andere Strecken muss machbar sein.
- Die Umsetzung des Projektes Brenner-Nordzulauf in der geplanten Ausführung widerspricht in mehreren Punkten der Alpenkonvention, die auch von Deutschland ratifiziert wurde.
- Bei Bauvorhaben dieser Dimensionen werden unvorstellbare Mengen an Zement notwendig. Für die Herstellung 1 Tonne Zement werden etwa 800 kg CO² freigesetzt. Dies steht in keinem vertretbaren Verhältnis zur Einsparung durch Verkehrsverlagerung.
- Studien haben ergeben, dass höchstens 1/3 des heute fahrenden Lkw-Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert werden könnte. Dies wäre mit den vorhandenen Schienenkapazitäten bereits jetzt möglich. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke würde deshalb ausreichen.

Thema: **Standssicherheit von Gebäuden und Bauwerken**

- Ich fordere, dass im Falle von Baumaßnahmen für die unmittelbar betroffenen Gebäude, Bauwerke und Straßen eine detaillierte Beweissicherung des Bestandes erfolgt und bei jeglichen Schäden der Eigentümer vollumfänglich entschädigt wird.
- Beschädigungen von Gebäuden und Bauwerken (z.B. durch Vibrationen) müssen auch nach einer Inbetriebnahme einer eventuellen Bahnstrecke dauerhaft beobachtet und entschädigt werden.
- Ich beantrage, dass sich die Planungsbehörde bzw. die Vorhabensträgerin zur vollständigen finanziellen Ersatzleistung aller meiner bereits jetzt eingetretenen eigentumsrechtlichen Nachteile verpflichtet.

Thema: **Wohngegend/bevorzugte Wohnlage/Wertverlust**

- Ich habe eine Ferienwohnung, die ich für kommerzielle Vermietung nutze. Ich befürchte wirtschaftliche Einbußen bis hin zum totalen Wirtschaftsausfall. Während der Bauphase ist wird die Urlaubsregion bayerisches Inntal nicht mehr zu vermarkten sein. Wer ersetzt mir diesen Schaden?"
- Als Geldanlage habe ich eine Immobilie im Umfeld der geplanten Bahntrasse. Durch die zu erwartenden Belastungen sinkt der Mietwert und somit mein wirtschaftlicher Ertrag, der zur Finanzierung notwendig ist. Wer kommt für die Differenz auf?
- Ich habe zur Alterssicherung eine Immobilie im Umfeld der geplanten Bahntrasse erworben. Durch den Bau und Betrieb derselbigen fällt der Wert meiner Immobilie.
- Durch den langen Bauzeitraum und den späteren Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung sinkt der Marktwert für Verkauf und Vermietung. Wer kommt für diesen wirtschaftlichen Schaden auf?

Thema: **Schlussbemerkungen**

- Ich fordere, dass die Neubautrasse den Lärmschutz der Bevölkerung ausschließlich mit aktiven Maßnahmen ohne Anwendung des Schienenbonus und des besonders überwachten Gleises sicherstellt, um den Anforderungen an die menschliche Gesundheit, entsprechend der Definition der WHO, zu genügen.
- Nach alledem halte ich die Variante gelb, türkis, oliv, blau, violett für nicht raumverträglich.
- In den Unterlagen ist der Planfall 0 als Maximalbelastung der Bestandstrasse definiert. Bei einem Vergleich mit den verschiedenen Trassenvarianten muss bei diesen ebenfalls die Maximalbelastung angesetzt werden und keines Falls ein nicht nachvollziehbarer Prognosewert.

Thema: **Hinweis auf juristische Mittel**

- Ich behalte mir vor, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Klage gegen das Projekt zu erheben.
- Ich werde im weiteren Verfahren alle mir zur Verfügung stehenden juristischen Mittel ausschöpfen, um mich gegen die Überbauung meiner Flächen zu wehren.
- Mit Hinweis auf die dargelegten Gründe behalte ich mir vor, im weiteren Verfahren mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln gegen dieses unverantwortliche Eisenbahnprojekt vorzugehen.