

Regierung von Oberbayern Sachgebiet 24.1-Raumordnung
Landes und Regionalplanung in den Regionen Oberland
und Südostbayern
Maximilianstr.39
80538 München

Dr. Matthias Kraus, Dr. Matthias Schuh

Regierungsdirektor

Telefon-Nr.: +49 (89) 2176-2806

Fax-Nr.: +49 (89) 2176-402806

Zimmer-Nr.: 4421

[E-Mail beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de](mailto:beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de)

Neubeuern den 14.6.20

Stellungnahme im Raumordnungsverfahren Brennernordzulauf

Ich wohne in Neubeuern mit einem Abstand von 430m zur geplanten Variante Blau.

1. Sinn und Zweck sowie Vorteile für die Region

Die Grundlagen der Planung wie Bedarf, volkswirtschaftlicher Nutzen, und verkehrslenkende Wirkung des Projektes sind nicht plausibel. Eine sinnvolle landesplanerische Beurteilung ist nicht möglich. Solange die Grundlagen nicht gegeben sind sollte das Raumordnungsverfahren gestoppt und auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

2. Landesentwicklungsprogramm Bayern und Regionalplan Südostbayern.

Das Projekt passt nicht zu den Leitbildern des Landesentwicklungsprogramm Bayern und des Regionalplans Südostbayern und steht somit den Grundsätzen der dort festgelegten Raumplanung entgegen. Aufgrund der Leitbilder der genannten Raumplanungen ist das Projekt aus meiner Sicht nicht raumverträglich.

3. Gesundheitsschäden durch Bahnlärm

Durch den zu erwartenden Bahnlärm wird meine und die Gesundheit meiner Familie sowie die Lebensqualität beschädigt.

4. Gesundheitsschäden durch Verlust der Naherholung

Durch die Neubautrasse Variante Blau wird das Naherholungsgebiet welches direkt vor meiner Haustür liegt völlig zerstört. Wieder verschlechtert sich meine Gesundheit und Lebensqualität.

5. Zerstörung des Naturraums Inntal

Das Projekt berücksichtigt nicht die Besonderheiten des Naturraums Inntal. Aus meiner Sicht ist das Projekt nicht raumverträglich.

6. Beeinträchtigung des Wohnraumes

Es entsteht ein großer Verlust der Wohnqualität und des Immobilienwertes. Durch den Wertverlust wird meine Altersversorgung gefährdet.

7. Die Ziele der Vorhabenträgerin (DB Netz AG) können auch durch Alternativen erreicht werden.

Sowohl der Ausbau der Bestandsstrecke als auch die kürzere Zulaufstrecke über Garmisch Partenkirchen wären geeignet die Ziele der Vorhabenträgerin zu erreichen.

Geringer Flächenverbrauch und ein geringerer Kapitaleinsatz sind zwei von vielen Vorteilen der Alternativen. Ich beantrage hier die Unterlagen zu vervollständigen.

8. Gefährdung des Trinkwasserschutzbereiches

Durch die Trassenvariante Blau wird das Trinkwasserschutzbereich der Gemeinde Neubeuern und damit die ortsnahe regionale Wasserversorgung gefährdet.

zu 1.: Sinn und Zweck sowie Vorteile für die Region

Ich beziehe mich auf die allgemeinverständliche nichttechnische Zusammenfassung der DB Netze Abs. 1.1 Anlasszweck und Rechtsgrundlagen.

Hier wird von einer möglichen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gesprochen. Aufgrund der heutigen Kapazität der Bestandsstrecke wäre diese Verlagerung schon seit über 10 Jahren möglich gewesen. Das Erreichen dieses Zieles ist nicht abhängig von einer neuen Infrastruktur sondern vielmehr von politischen Maßnahmen den Lkw Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hier wurde in der letzten Dekade eklatant versagt. Zum derzeitigen Zeitpunkt erscheint das Ziel der Verkehrsverlagerung nicht möglich.

Argumentiert wird mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Tatsächlich zeigt sich dass der Schienenpersonenfernverkehr und Nahverkehr gefördert werden soll. Daher benötigt man eine Trasse mit 230 km/h. Schon heute wissen wir, dass auf den deutschen Hochleistungsstrecken kaum Schienengüterverkehr stattfindet. Der Schienengüterverkehr wird somit auch in Zukunft auf der Bestandsstrecke abgebildet werden. Für die Region bedeutet eine neue Trasse eine zusätzliche Verkehrsbelastung und sonst nichts.

In Verbindung mit dem Brennernordzulauf besteht noch kein schlüssiges Verkehrskonzept. Weiterhin fehlen wirksame Maßnahmen den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den Güterverkehr über den Alpenbogen vernünftig zu verteilen und zu lenken. Ohne entsprechende Verkehrskonzepte und politische Maßnahmen sind neue Infrastrukturen wirkungslos. Vorteile für die Region sind aus den Antragsunterlagen nicht erkennbar.

Die Grundlagen der Projektplanung sind fragwürdig. Wesentliche Daten der aktuellen Bedarfsbegründung entsprechen nicht der heutigen Realität. Die Planung beruht auf zum Teil grob fehlerhaften Prognosen und Szenarienstudien. So werden bei der Annahme der zukünftigen Verkehrsaufkommen die Zahlen mit haarsträubenden Argumenten hochgerechnet um einen Bedarf zu rechtfertigen. Der technologische Fortschritt ist nicht ausreichend berücksichtigt.

Das Projekt 2-009-V03ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (Kufstein) dürfte in dieser Form nicht im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan des BSWAG stehen. Derzeit steht das Projekt im vordringlichen Bedarf (VB)

Zu den VB- und VB-E-Vorhaben heißt es im BVWP:“.....ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen“. Erstaunlicher Weise zeigen die Szenarien das auch nach der Eröffnung des Brenner Basistunnels eine ausreichende Kapazität auf der Bestandsstrecke besteht

Das Projekt wurde **ohne plausiblen Bedarfsnachweis** in den BVWP aufgenommen. Wie im Abschnitt 5.2 Methodenhandbuch zum BVWP 2030 <http://www.suedumfahrung->

jetzt.de/wp-content/uploads/2016/04/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf) gefordert besteht auf der Strecke München Rosenheim Kufstein **keine Engpassituation**.

Die Nennleistungsfähigkeit der Bestandsstrecke ist weit entfernt von den geforderten 110 % Auslastung. Derzeit wird eine mögliche Auslastung der Strecke seitens der DB Netz AG mit 320 Zügen (incl. Bahnhöfe) und 360 Zügen auf der Freistrecke pro Tag angegeben. (Protokoll Gemeindeforum Nord 23.9.19 <https://www.brennernordzulauf.eu/gf-nord-1.html>)

Im Jahr 2019 sind bisher durchschnittlich 160 Züge pro Tag gefahren. (eigene Messungen der Bürgerinitiativen). Somit ist die Strecke gerademal zu **50% ausgelastet**. Dass kein Engpass vorliegt, bestätigt auch das Gutachten „Güter auf die Schiene Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“ der KCW GmbH Berlin.

(https://www.verkehrsrundschau.de/fm/3576/2019_05_06_bericht_klima_plus_programm_fuer_mehr_gueter_auf_der_schiene.pdf)

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ein Fundament des BVWP entspricht nicht der realen Entwicklung. Vergleicht man die realen Zahlen der Schienengüterverkehrsentwicklung aus dem statistischen Bundesamt mit der Verkehrsverflechtungsprognose so zeigt sich, dass die Transportleistung in Millionen Tonnenkilometern bei weitem nicht so ansteigt wie prognostiziert.

Auch die bayerische Staatsregierung vertreten durch Dr. Florian Herrmann (Staatsminister), bestätigt im Schreiben vom 22.10.2019 (http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/Staatskanzlei_Antwortschreiben_Herr-Riedrich.pdf) dass die Szenarienstudie 2050 der Bundesregierung (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile) einen Bedarf nicht eindeutig nachweisen kann. Ist eine Erforderlichkeit nicht vorhanden, wird die Staatsregierung dem Ausbau des Brennernordzulaufes nicht zustimmen. Eine erneute Überprüfung des Bedarfs ist notwendig.

Bei genauer Betrachtung der Szenarienstudie ist auch nach der Eröffnung des Brennerbasistunnels kein Engpass zu erwarten. (Anmerkungen zur Szenarienstudie Prof. Dr. Roland Feindor <http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/Anmerkungen-zur-Trimodestudie.pdf>). Dies wird auch von der DB Netz AG so bestätigt. Damit ist die Kapazität der Bestandsstrecke über das Jahr 2030 hinaus ausreichend.

Das Projekt steht **ohne Nutzen Kosten Analyse** im Bundesverkehrswegeplan. Die Nutzen Kosten Analyse ist jedoch laut Methodenhandbuch ein entscheidendes Bewertungskriterium um in den BVWP insbesondere in den vordringlichen Bedarf aufgenommen zu werden. Hierzu ist ein hohes positives Nutzen Kosten Verhältnis > 1 notwendig.

Laut Trimode und Intraplan Consult GmbH, beides Berater des Bundesverkehrsministeriums, zeigt eine Studie mit Stand 30.8.2017 http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/PD_Planfall009b.pdf dass, das Projekt ein Nutzen Kosten Verhältnis von 0,8 aufweist. Somit fehlt der volkswirtschaftliche Nutzen.

zu 2.: Das Landesentwicklungsprogramm und der Regionalplan Südostbayern werden ignoriert.

<http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/regionalplan/>

Das Projekt steht im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018.

Im Punkt 4.3 des Landesentwicklungsprogramm Bayern soll das Schienenwegenetz erhalten und bedarfsgerecht weiter entwickelt werden. Im vorliegenden Projekt wird gegen diesen Punkt verstoßen, da es weder um Erhalt noch um bedarfsgerechten Ausbau geht. Obwohl der Brennernordzulauf schon sehr lange thematisiert wird und bereits 2012 ein Staatsvertrag abgeschlossen wurde, findet ein so „bedeutendes Projekt“ keine Erwähnung im Landesentwicklungsprogramm und im letzten Bericht darüber.

Das Projekt steht im Widerspruch zu den Leitbildern des Regionalplans Südostoberbayern. Beispielhaft dafür sind die Kapitel B I Natur und Landschaft, B VII Verkehr und Nachrichtenwesen sowie B III Land und Forstwirtschaft. Der Regionalplan schlägt auch für den Brennernordzulauf eine Tunnellösung vor. Damit entspricht die Variante Blaut nicht den Forderungen aus dem Regionalplan.

B I Natur und Landschaft

„Die natürlichen Lebensgrundlagen der Region sollen zum Schutz einer gesunden Umwelt, eines funktionsfähigen Naturhaushaltes sowie der Tier- und Pflanzenwelt dauerhaft gesichert werden. Alle Nutzungsansprüche an die natürlichen Lebensgrundlagen sollen auf eine nachhaltige Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes abgestimmt werden. Die charakteristischen Landschaften der Region sollen unter besonderer Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und der ökologischen Belastbarkeit des Naturhaushaltes erhalten und pfleglich genutzt werden. Die traditionellen bäuerlichen Kultur- und Siedlungslandschaften sollen behutsam weiterentwickelt werden; dabei soll eine ökologisch verträgliche und nachhaltige land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung erhalten bleiben.“

B VII Verkehr und Nachrichtenwesen Regionalplan Südostoberbayern (Änderung Kap. B VII 1 - 5.4, 6 in Kraft getreten am 28.10.2017, Kap. B VII 5.5, 7 in Kraft getreten am 05.12.2001)

„Die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr sollen in allen Teilräumen der Region leistungsfähig erhalten und nachhaltig entwickelt werden. Bei dieser Entwicklung sind:

- den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Gewerbe Rechnung zu tragen,
- eine Verkehrsvermeidung und -verminderung anzustreben,
- die verschiedenen Verkehrsträger zu verknüpfen,
- die Freiflächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten,
- die Kulturlandschaft zu erhalten und
- eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen.“

Es bleibt festzuhalten dass der Verkehr durch die neue Infrastruktur zunehmen wird. In den Unterlagen besteht keine Klarheit darüber ob Verladeterminals im Inntal gebaut werden



müssen oder nicht. Möglicherweise erhalten Speditionen im Inntal einen eigenen Zugang zum Schienennetz. Falls Verladestationen oder einzelne Zugänge durch Speditionen zum Schienennetz geplant werden wird insbesondere auf den Zubringerstraßen zu den Stationen der Schwerverkehr zunehmen. Dies gilt es bei der Raumordnung zu berücksichtigen. Ich empfehle eine Ergänzung der Planungsunterlagen. Ebenso zeigt sich in den Unterlagen kein Hinweis inwieweit Verkehrsträger miteinander verknüpft sind. So wurde kein Wort darüber verloren wie es mit dem Ausbau der Bundesautobahnen A 93 und A8 weitergeht. Dies ist meines Erachtens ebenfalls bei der Raumordnung zu berücksichtigen insbesondere bei einem sehr engen Planungsraum wie im Inntal.

B III Landwirtschaft

Den landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen wie aus der Karte des Regionalplanes zu entnehmen ist, droht durch die geplante Trassenvariante Blau, ein sehr starker Flächenverlust und Flächenzerteilung. Die Folge ist die Existenzbedrohung der Landwirtschaft in der Region sowie ein ausgeprägter Verlust der Kulturlandschaft.

Regionalplan Südostoberbayern Karte landschaftliche Vorbehaltsgebiete Stand 01.07.02

zu 3.: Gesundheitsschäden durch Bahnlärm

Die geplante Trassenvariante Blau, des Brennernordzulaufes wird in 430 m von meinem Haus entfernt verlaufen. Ich befürchte für mich und meine Familie von dem Lärm krank zu werden. Bei dieser Entfernung ist Lärm als Krankheitsursache bereits nachgewiesen worden. Ich befürchte eine starke Beeinträchtigung meiner Gesundheit und sehe mein Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit verletzt. Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm, insbesondere Dauerlärm wie im vorliegenden Fall bei einer Bahntrasse, gesundheitliche Langzeitschäden verursacht. Besonders der nächtliche Lärm führt bei mir dazu, dass die Tiefschlafphasen abnehmen werden und die Schlafzeit kürzer wird. Außer den gesundheitlichen Beeinträchtigungen befürchte ich, dass sich meine Leistungsfähigkeit am Tage verringern wird, was zur Beeinträchtigung meiner Arbeit führen kann. Dadurch geht mir viel Lebensqualität verloren. Ich fürchte um meine Arbeitsstelle. Welchen finanziellen Ausgleich kann ich durch einen lärmbedingten Arbeitsplatzverlust erwarten? Neben dem durch Lärm gestörten Nachtschlaf sinkt auch der Erholungswert der Landschaft. Erholsame abendliche Spaziergänge oder sportliche Betätigungen werden ebenfalls durch den Bahnlärm gestört und verlieren an Reiz und vor allem an Wirkung. Balkon, Terrasse und Garten verlieren durch den Lärm jeglichen Erholungswert.

Die schalltechnische Stellungnahme von Möhler und Partner Ingenieur AG in den Verfahrensunterlagen zeigt insbesondere eine besonders hohe Belastung mit Bahnlärm durch die Variante Blau in Höhe Neubeuern. Hierzu verweise ich auf die Tab. 6 in der nachgewiesen wird das 97 ha der Wohnfläche im Gemeindegebiet von Neubeuern nachts mit einem höheren Schallpegel von >45 dB belastet ist. Dies hängt auch mit dem geringen Abstand der Bahntrasse von weniger als 100 m (an einigen Stellen) zusammen. Die Ingenieure rechnen mit umfangreichen Schallschutzmaßnahmen. Wie sich das auf das Landschaftsbild auswirkt kann man sicher gut vorstellen. Daher ist diese Trasse im Bereich

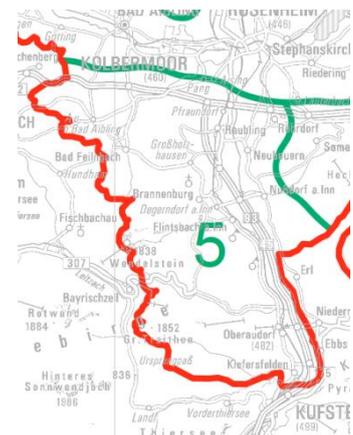
Neubeuern Raum unverträglich. Unter dem Punkt 4.4 niedrige Schallschutzwand wird ausgeführt, dass auf der vorliegenden Bahnstrecke nur ein Einsatz von niedrigen Schallschutzwänden in einer Höhe von 55 cm(Schienenoberkante) möglich ist da sonst überbreite Güter nicht transportiert werden können. Diese Aussage ist etwas verwirrend wenn man die zu erwartenden Lärmpegel betrachtet. Schloss und Ortskern in Neubeuern gehören zu den landschaftsprägenden Bau und Bodendenkmälern. Die erhöhte Lage des Schlosses und des Ortskern verhindert sinnvolle Schallschutzmaßnahmen, es sei denn man möchte die Charakteristik der Landschaft völlig aufgeben. Aus diesem Grunde ist die Variante Blau in diesem Abschnitt auch Raum unverträglich.

zu 4.: Verlust der Naherholung und Freizeit und Tourismus

Im direkten Umfeld der Variante Blau liegen im Bereich Neubeuern zwei Freizeit- und Erholungseinrichtungen (Sonderbaufläche Erholung; Ufer des Badesees, Eisstockplatz mit Haus) gemäß Flächennutzungsplan. Der Neubeurer See mit seinen Erholung und Freizeitmöglichkeiten wird der Neubaustrecke weichen müssen. Zig Tausende Besucher aus Deutschland wie aus Österreich und die Anwohner werden in ihrer Lebensqualität eingeschränkt. Der Neubauabschnitt quert eine Vielzahl Rad- und Wanderwege wie Jakobsweg Böhmen-Bayern-Tirol, Europäischer Fernwanderweg E4, Innradweg, Maximiliansweg, Voralpiner Jakobsweg, Bodensee-Königssee-Radweg, Radl-Achter. Durch den Verlust des Erholungswertes unserer Gegend werden sich viele Stammgäste unserer Hotel- und Gastbetriebe anders orientieren und neue Domizile suchen. Im schlimmsten Fall müssen einige der Betriebe schließen, was natürlich die Attraktivität unserer Erholungs- und Ferienregion einschränkt und damit die Lebensqualität beeinträchtigt.

Die Neubautrasse Variante Blau zieht durch ein Naturschutzgebiet und tangiert im Bereich Neubeuern ein FFH DE 8238-371 Gebiet. Ich gehe oft in den Innauen, am Inndamm und im FFH Gebiet bei Altenmarkt im 3-4 km Umkreis meines Wohnortes spazieren. Dabei genieße ich die Ruhe und kann mich gut erholen. Im Lärmpegel einer Güterzugtrasse kann ich mich nicht erholen. Mein Naherholungsgebiet würde durch den Lärm des Brennernordzulaufes praktisch völlig zerstört. Der Erholungswert ginge verloren. Durch den Abrieb bei den Bremsen der Güterbahnwaggons erwarte ich eine erhöhte Feinstaubbelastung. Ich komme aber hier her, um die reine Luft und Kulturlandschaft zu genießen. Dieses wird in Zukunft nicht mehr möglich sein. Unsere Region ist nach Raumordnungsplanung ein vorhalte Gebiet für Freizeit und Tourismus. Eine Bahntrasse insbesondere in Höhe Neubeuern würde den landesplanerischen Grundsätzen widersprechen.

Regionalplan Südostoberbayern Karte Gebiete für Tourismus und Erholung Stand 18.04.02



zu 5.: Raumwiderstand Naturraum Inntal.

Im Raumordnungsverfahren müssen die Besonderheiten des Inntals wie sie beim Landesamt für Umwelt Bayern(LFU) dokumentiert sind besondere Berücksichtigung finden. Das LFU stuft das Inntal in seiner Gesamtheit als einen Schwerpunktraum für den Erhalt der biologischen

Vielfalt in Bayern ein. In seinem südlichsten Abschnitt zwischen Kiefersfelden und Flintsbach bzw. Neubeuern stellt sich das bayerische Inntal als alpiner Talraum dar. Die besondere Bedeutung des Raums ergibt sich aus seiner Funktion als Naturraum- und länderübergreifende Verbundachse. Als Bausteine dieses noch weitgehend funktionsfähigen Biotopverbunds fungieren primär die Relikte der naturnahen Flusslandschaft wie etwa schotterreiche Auen, Weich- und Hartholz-Auwälder, Brennen, Altwasser, Röhrichte und Quellbereiche. Die Auelebensräume stehen häufig in Kontakt mit den Laubmischwäldern der steilen Innleiten, wodurch die Lebensraumvielfalt zusätzlich erhöht wird. All diese Lebensräume erhalten ihre besondere Qualität durch den relativ geringen Nutzungseinfluss des Menschen. Darüber hinaus sind die Moore des Rosenheimer Beckens besonders wertvoll für den Erhalt der Vielfalt an Lebensräumen und Arten in Bayern. Hier wachsen hochspezialisierte Pflanzenarten wie Sonnentau und Wasserschlauch. Bäuerliche Nutzungsformen wie z. B. Streumahd und Torfstechen haben zur Differenzierung der Lebensräume und zur Entstehung artenreicher Lebensgemeinschaften beigetragen. Insbesondere die verschiedenen Typen von Feucht- und Nasswiesen, zu denen auch die spät im Jahr gemähten Streuwiesenzähnen, sind wichtige, aber immer seltener werdende Lebensräume bedrohter Arten. Dazu gehören typische Pflanzenarten wie der stengellose Enzian, die Mehlprimel oder die Trollblume oder seltene Wiesenbrüter wie die Bekassine oder der Große Brachvogel.“

Hinsichtlich der Bewertung des Landesamtes für Umwelt Bayern für die Region Inntal ist aus meiner Sicht die Variante Blau nicht raumverträglich.

https://www.lfu.bayern.de/natur/kulturlandschaft/entwurf_gliederung/doc/57_inntal.pdf

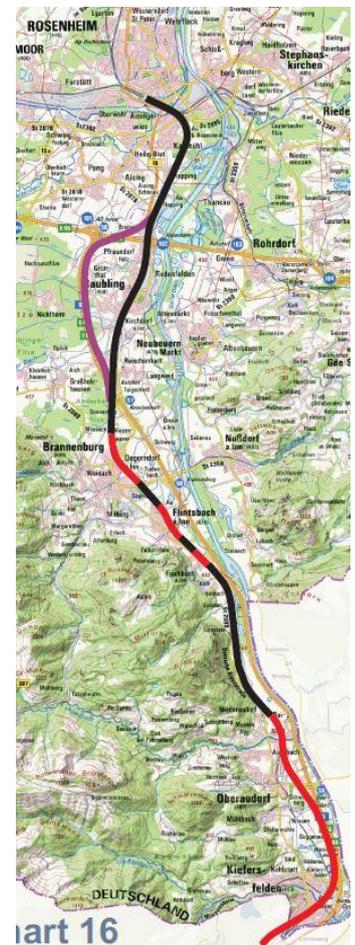
zu 6.: Beeinträchtigung des Wohnraumes

Der reale Lärm, den der Verkehr auf der Vorzugstrasse verursachen wird, führt zu einer Wertminderung meines Hauses, das in 430 m zur Vorzugstrasse liegt. Nach dem Bau der neuen Bahntrasse erwarte ich eine Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität und einen Wertverfall meiner Immobilie. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung meines Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG. Somit sind mit dem Bau des Brennernordzulaufes konkrete wirtschaftliche Nachteile für mich verbunden. Es handelt sich lediglich 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. Im Fall des Baus des Brennernordzulaufes beantrage ich für meine oben genannten Immobilien im Planfeststellungsbeschluss sowohl die Gewährung passiven Schallschutzes als auch die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung für den Wertverlust. Diese Immobilie ist meine private Alters- und Pflegevorsorge. Sie wird durch die Bahntrasse entwertet.

Zu 7.: Die Ziele der Vorhabenträgerin (DB Netz AG) können auch durch Alternativen erreicht werden.

Im Raumordnungsverfahren beantrage ich zu den 5 Vorzugstrassen der DB Netz AG zwei weitere alternative Trassenführungen zu überprüfen. Möglicherweise ist eine dieser Varianten raumverträglicher als die vom Vorhabenträger favorisierten Varianten.

Zum einen handelt es sich hier um die Variante Ertüchtigung und Ausbau der Bestandsstrecke München Kiefersfelden wie in der Studie von Vieregge und Rössler vorgeschlagen. Dies würde auch dem Grundsatz des Bundesverkehrswegeplanes "Erhalt vor Neubau" entsprechen. Die Bestandsstrecke hat auch die Voraussetzungen die Kapazität zum Brennerzulauf zu sichern und den Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern. Zum anderen ist zu prüfen ob der Nordzulauf zum Brennerbasistunnel mit der Trassenführung München Eschenlohe Garmisch Innsbruck also der beschriebenen Nordzulauf aus dem EG Tunnelprojekt eine geeignete Variante wäre.



zu 8.:Gefährdung des Trinkwasserschutzgebietes

Die Gemeinde Neubeuern sorgt durch ihre Trinkwasserbrunnen für die regionale Wasserversorgung der eigenen Gemeinde, zum Teil auch von Nachbargemeinden. Aufgrund des Verlaufes der Variante Blau werden die Trinkwasserschutzzonen verletzt. Durch die Variante Blau sehe ich die Trinkwasserversorgung in Gefahr. Daher ist diese Variante nicht raumverträglich und verstößt gegen den raumplanerischen Grundsatz der ortsnahen Infrastrukturgewährleistung. Als Bürger der Gemeinde Neubeuern, würden im Falle einer Neuorganisation der Wasserversorgung in Zukunft erhebliche Kosten auf mich zukommen.

Schlussbemerkung

Mit Hinweis auf die dargelegten Gründe behalte ich mir vor, im weiteren Verfahren mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln gegen dieses nicht bedarfsgerechte volkswirtschaftlich unsinnige und schlecht geplante Projekt vorzugehen.

Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf.

neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubringen. Ich beantrage außerdem Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im Raumordnungsverfahren.

Ich wünsche mir eine sachgerechte Berücksichtigung aller Belange und eine unabhängige Abwägung des Projektes ohne politische Einflüsse auf den Raumordnungsprozess.

Die Planung und ein ROV sollten erst dann begonnen werden nachdem die Voraussetzungen erfüllt sind.

Quellennachweis

1. . <http://www.suedumfahrung-jetzt.de/wp-content/uploads/2016/04/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf>
2. Protokoll Gemeindeforum Nord 23.9.19 <https://www.brennernordzulauf.eu/gf-nord-1.html>
3. „ Güter auf die Schiene Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“ der KCW GmbH Berlin
https://www.verkehrsrundschau.de/fm/3576/2019_05_06_bericht_klima_plus_programm_fuer_mehr_gueter_auf_der_schiene.pdf
4. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile
5. Anmerkungen zur Szenariestudie Prof. Dr. Roland Feindor <http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/Anmerkungen-zur-Trimodestudie.pdf>
6. Trimode http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/PD_Planfall009b.pdf
7. Verkehrsbericht Tirol
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB_2018_web_final.pdf?fbclid=IwAR2ET6zGt6kyX_VkwoFIaQvb-0wE-OGVBIHbRgLT7PvWJ0qprSJZ-T6u4DQ
8. http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/VR_Ausbau-Bestand_19_Brennernordzulauf_.pdf
9. http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/EG-Tunnelprojekt_03-1.pdf
10. Schreiben vom 22.10.2019 (http://www.buergerforum-inntal.de/wp-content/uploads/2019/10/Staatskanzlei_Antwortschreiben_Herr-Riedrich.pdf)