

Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren Brenner-Nordzulauf

Projektnummer 2-009-V03 vom 29.05.2020

Betroffene Planungsvariante(n) (wenn nicht zutreffend, ggf. streichen)

GELB OLIV TÜRKIS BLAU VIOLETT

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im oben genannten Raumordnungsverfahren wende ich mich mit Nachdruck **gegen den oberirdischen Neubau** der oben genannten Varianten für den Nordzulauf des Brenner-Basistunnel.

Obwohl das enge Inntal mit der Vielzahl der bereits vorhandenen Infrastrukturen (Autobahn A93, Innstautufen, Eisenbahn, Transalpine Öl-Pipeline, zwei Staatsstraßen, überirdische Hochspannungsleitungen) bereits jetzt an seiner Belastungsgrenze angelangt ist, soll diese enge Landschaft mit einer zusätzlichen oberirdischen Schienenhochleistungstrasse, meist im Landschaftsschutzgebiet, belastet werden.

Entgegen der politischen Zusagen auf weitestgehende Untertunnelung der Neubaustrecke (z.B. wie der Tiroler Standard = 85% Tunnelanteil) sind die im oben genannten Raumordnungsverfahren vorgelegten Grobtrassen vielerorts ausschließlich oberirdisch geplant.

Gemeindegebiete und Tunnelkilometer im Detail:

	GELB	OLIV	TÜRKIS	BLAU	VIOLETT
Raubling	0 km	0 km	0 km	nicht betroffen	nicht betroffen
Brannenburg	0 km	0 km	0 km	nicht betroffen	nicht betroffen
Flintsbach	ca. 2,5 km	0 km	0 km	0 km	0 km
Oberaudorf	ca. 6,2 km	ca. 5,1 km	ca. 6,6 km	ca. 5,1 km	ca. 5,1 km
Kiefersfelden	ca. 3,3 km	ca. 2,3 km	ca. 3,3 km	ca. 2,3 km	ca. 2,3 km
Rohrdorf	nicht betroffen	nicht betroffen	nicht betroffen	0 km	ca. 1,5 km (V2)
Neubeuern	nicht betroffen	nicht betroffen	nicht betroffen	0 km	nicht betroffen
Nusdorf/Inn	nicht betroffen	nicht betroffen	nicht betroffen	0 km	ca. 4 km

Zusätzlich wird auch noch eine ausschließlich oberirdische Verknüpfungsstelle **REISCHENHART** oder **BREITMOOS** (Brannenburg&Flintsbach) oder **NIEDERAUDORF** zum Schaden diesem sensiblen Lebensraum aufgeladen.

Die 2gleisige oberirdische Neubautrasse, erforderliche zusätzliche Brückenbauwerke, die Verknüpfungsstelle, notwendige Überwerfungsbauwerke (über 7m Höhe), ggf. zusätzliche Überholgleise, ggf. neue Bahnhöfe sowie die Schaffung von Zufahrtsstraßen, KFZ-Parkplätzen(P+R) und ggf. neuen Zu-/Abfahrtsrampen für die Autobahn führen zu einer Existenz gefährdeten Vernichtung von landwirtschaftlicher Nutzfläche, zum großen Teil im Landschaftsschutzgebiet.

Ein weiterer Faktor ist die zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung über die Gemeinde- und Staatsgrenzen hinaus. Aufgrund der Lage im hochwassergefährdeten Bereich, der Nähe zum Inn und diversen Gewässern mit hohem Grundwasser, ist ein erhöhtes oberirdisches Gleisbett anzunehmen. In einem engem Tal, wie hier dem Inntal, hat dies weitreichende Auswirkungen auf die Schallausbreitung im gesamten Talboden und insbesondere auf die erhöhten Randbereiche.

Des Weiteren haben sich auch die politischen Gemeinden (Gemeinderat) im gesamten Inntal in mehreren Resolutionen eindeutig **gegen eine oberirdische Bauweise ausgesprochen** und spiegeln damit zusätzlich den aktiven Wunsch der Bürgerschaft wieder.

Eine Verwirklichung dieses neuen oberirdischen zusätzlichen Verkehrsweg im Inntal würde in der Bevölkerung erheblichen Wut und Widerstand zum Nachteil des gesamten Projekts verursachen.

Bitte dies auch in ihren Betrachtungen ausreichend zu würdigen.

>> Weiter auf Seite 2 >>

Die oberirdische Bauweise der genannten Grobtrassen **steht im Widerspruch zum Regionalplan Süd-Ostoberbayern (RP18) und missachtet** diesen mindestens in folgenden Zielen und Grundsätzen:

Teil A I „Die Region Südostoberbayern ist in ihrer Gesamtheit und in ihren Teilräumen nachhaltig zu entwickeln, so dass•die landschaftliche Schönheit und Vielfalt erhalten und die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert, ggf. wiederhergestellt werden...“

→ Die oberirdische Bauweise zerstört aktiv Lebensgrundlagen und vernichtet die Landschaft.

Teil A II 6.5 „Die Land- und Forstwirtschaft soll in ihren Funktionen besonders zur Bewahrung der Identität der Region leistungsfähig erhalten und gestärkt werden.“

→ Durch die oberirdische Bauweise wird landwirtschaftlicher Nutzgrund aktiv vernichtet.

Teil B I „Leitbild: ... Die charakteristischen Landschaften der Region sollen unter besonderer Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und der ökologischen Belastbarkeit des Naturhaushalts 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...“

→ Der Neubau vernichtet land- und forstwirtschaftlichen Boden bis hin zur Existenzgefährdung.

Teil B I 2 „Erhaltung und Gestaltung von Natur und Landschaft...“

Ökologisch schutzwürdige Flächen, insbesondere Auwaldbereiche, ..., Uferzonen und Feuchtgebiete, das Landschaftsbild prägende Elemente sowie Überschwemmungsgebiete sollen grundsätzlich von Bebauung freigehalten werden.“

→ Genau durch diese Gebiete sind die oberirdischen Neubautrassen geplant.

Teil B II 8 „. Hochwasser....gefährdete Bereiche sollen von einer Bebauung freigehalten werden.“

→ Hochwasser ist im Bereich der Neubautrassen unvermeidlich.

Teil B III 2.1 „Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen soll sich auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränken und möglichst auf Böden niedriger Bonität gelenkt werden“

→ Durch die oberirdische Bauweise wird landwirtschaftlicher Nutzgrund aktiv vernichtet.

Teil B VII 1.5 „Bei der Planung und Verwirklichung von Maßnahmen zum Ausbau der Straßen und Schieneninfrastruktur in der Region müssen.... dem Schutz der betroffenen Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen ein besonderer Stellenwert eingeräumt werden ...“

→ Eine zusätzliche oberirdische Lärmquelle wird installiert

Teil B VII 3.1 „Bei Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf soll – soweit technisch machbar – eine Tunnellösung angestrebt werden.“

→ Wird von keiner Neubaumaßnahme berücksichtigt & dazu die oberirdische Verknüpfungsstelle.

Somit ergeben sich aus der vorgelegten Planung der DB-Netz AG nicht nur eine massive Zerstörung der gewachsenen ländlichen Struktur im Inntal, sondern auch gravierende Missachtungen und Widersprüche zum gültigen Regionalplan 18 für Südostoberbayern.

<p>An Regierung von Oberbayern Sachgebiet 24.1 RoV Brenner-Nordzulauf Maximilianstr.39</p> <p>80538 München</p> <p>Mail: beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de Fax: 089 2176-402806</p>	<p>Von</p> <p>Datum <input style="width: 50px;" type="text"/>.Juli 2020</p> <p>Name <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/></p> <p>Straße <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/></p> <p>PLZ Ort <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/></p> <p>E-Mail <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/></p> <p>FAX <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/></p>
---	--

Mit freundlichen Grüßen

.....Bei E-Mail auch ohne Unterschrift gültig

Unterschrift

Widerspruch: Ich bin nicht damit einverstanden, dass die Regierung von Oberbayern meine Stellungnahme mit den enthaltenen persönlichen Daten an den Vorhabensträger übermittelt und spreche hiermit ausdrücklich meinen Anonymisierungswunsch aus.