

Anhang
zur landesplanerischen Beurteilung für das Vorhaben
„Brenner-Nordzulauf für den
Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen -
Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“

Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Beteiligung

I. Allgemeine Hinweise

Die im Zuge des Raumordnungsverfahrens erbetenen Stellungnahmen sollten sich im Rahmen der von den Beteiligten jeweils wahrzunehmenden Belange halten sowie zur Bekanntgabe zu berücksichtigender Planungen und Interessen dienen. Die Stellungnahmen sollten zur Klärung der grundsätzlichen Frage beitragen, ob die fünf zur Prüfung vorgelegten Grobtrassenvarianten für den Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich) den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen, ob bzw. welche grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung sprechen und durch welche Maßgaben sie ggf. ausgeräumt werden können.

Die zum Teil umfangreichen Äußerungen zu verkehrspolitischen Aspekten, zu Fragen des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, zu gewählten technischen Konzepten und zukünftigen technologischen Entwicklungen können nicht wiedergegeben werden. Das gleiche gilt für die Wiedergabe von Hinweisen und Auflagen zu technischen Detailfragen, sicherheitstechnischen Aspekten in der Bau- und Betriebsphase der Trasse sowie zu Entschädigungs- und Enteignungsfragen. Diese Themen sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens und ihre Berücksichtigung bleibt den nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Daher hat die höhere Landesplanungsbehörde der Vorhabenträgerin jeweils Kopien der eingegangenen Stellungnahmen zur Kenntnisnahme übermittelt.

Die Vorhabenträgerin DB Netz AG hat im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens ein umfangreiches Trassenauswahlverfahren durchgeführt, in dem bereits zahlreiche denkbare Varianten in mehreren Arbeitsschritten systematisch abgeschichtet und aus dem weiteren Planungsprozess ausgeschieden wurden. Das Raumordnungsverfahren ist grundsätzlich vorhabenbezogen. Das bedeutet, dass Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung das Vorhaben in der Form ist, wie es sich aus den von der DB Netz AG als Trägerin des Vorhabens eingereichten Unterlagen ergibt. Daher wird bei der Darstellung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens auf die zum Teil sehr umfangreichen Ausführungen von einzelnen Beteiligten zu Alternativlösungen verzichtet. Dies gilt ebenso für die Auswahl des Umgriffs des Planungsraums (Abschnittsbildung) und den Ablauf des Trassenauswahlverfahrens.

II. Regionaler Planungsverband, Landkreise und Kommunen

Der Regionale Planungsverband Südostoberbayern hat mit Schreiben vom 30.07.2020 Stellung genommen. Bezugnehmend auf die Stellungnahme der Regionsbeauftragten für die Region Südostoberbayern wird ausgeführt, dass das Vorhaben im Ergebnis grundsätzlich dazu geeignet erscheine, einen Beitrag zur Sicherung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Schiene zu leisten und ebenso dem Regionalplanziel B VII 3.1 (Verbesserung und Kapazitätserhöhung der Strecke Rosenheim – Kiefersfelden/Kufstein) entspreche. Hierbei komme der Umsetzung einer Tunnellösung (vgl. B VII 3.1 G) und der Führung der Strecke abseits von Siedlungen (vgl. B VII 1.5 G) eine besondere Bedeutung zu. Neben den verkehrlichen Belangen seien aus regionalplanerischer Sicht die Belange Natur und Landschaft, Wasser, Landwirtschaft, Siedlungsentwicklung/Lärmschutz sowie Rohstoffabbau hervorzuheben und in der Abwägung zu berücksichtigen sowie ggf. in Abstimmung mit den Fachbehörden Rechnung zu tragen. Hinsichtlich der Belange zum Rohstoffabbau stünden ggf. die Trassenvarianten Blau und Violett dem Regionalplanziel B V 6.2.1 entgegen. Ob eine ausnahmsweise Vereinbarkeit (vgl. Begründung des Regionalplans) vorliegen könnte, müsste im weiteren detaillierteren Planungsprozess geprüft werden. Den Belangen des Trinkwasserschutzes ist hinsichtlich des Vorranggebiets zur Wasserversorgung (Trassenvariante Gelb) in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim Rechnung zu tragen.

Der Landkreis Ebersberg fordert mit Schreiben vom 23.07.2020, dass im Rahmen eines neuen, den gesamten Raum Kiefersfelden-Trudering umfassenden Raumordnungsverfahrens auf den Erhalt der Attraktivität der S-Bahn und den Lärmschutz geachtet werden solle. Zudem müssten diesem Verfahren stimmige Verkehrsprognosen zugrunde liegen. Der Landkreis fordert ferner, dass mit dem Bau der Lärmschutzmaßnahmen aus München kommend Richtung Rosenheim begonnen und die weitere Planung und der Ausbau des sogenannten Ostkorridors (Rosenheim, Mühldorf, Landshut, Regensburg) vorangetrieben werden sollen.

Der Landkreis Rosenheim lehnt in der Kreistagssitzung vom 15.07.2020 alle Varianten des Brenner-Nordzulaufs ab. Der Landkreis Rosenheim führt aus, dass er von allen im Raumordnungsverfahren geplanten Grobtrassen massiv betroffen sei. Die negativen Auswirkungen insbesondere auf Mensch und Natur im Landkreis Rosenheim seien erheblich. Im Einzelnen wendet der Landkreis gegen das Vorhaben ein, dass kein Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse bestehe aufgrund der bereits vorhandenen Infrastrukturen wie Straßen, Bahnlinien oder Stromtrassen. Zudem läge im Planungsraum eine Vielzahl an Schutzgebieten wie FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Wasserschutzgebiete. Die biologische Vielfalt mit besonderem Artenschutz der Tier- und Pflanzenwelt sei sehr groß. Daher führten die fünf Grobtrassen bei der Berücksichtigung dieses einzigartigen Naturraumes zu einer besonderen Betroffenheit der Bevölkerung, der Flora und Fauna, des Tourismus sowie der Landwirtschaft im Planungsraum. Die Landwirtschaft sei nicht nur von der reinen Flächeninanspruchnahme für den Bau, sondern auch von den in diesem Stadium noch gar nicht absehbaren Ausgleichsflächen massiv betroffen. Dies würde zu einer Existenzgefährdung zahlreicher landwirtschaftlicher Familienbetriebe führen. Der Planungsraum entlang von Inn und Mangfall habe im Landkreis Rosenheim für den Tourismus einen hohen Stellenwert. Durch weitgehende oberirdische Trassenverläufe werde das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt und führte zu einer Entwertung sowohl der Lebens-

qualität der einheimischen Bevölkerung als auch der Attraktivität des Tourismus. Der Landkreis fordert im Falle eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs eine maximale Anwohnerfreundlichkeit, d. h. Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch möglichst weitgehend unterirdische Streckenführung vorzusehen. Der Stellungnahme des Landkreises Rosenheim ist eine Stellungnahme der Kreistagsfraktion FW Rosenheim beigelegt.

Die Stadt Rosenheim nimmt mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung. Die Stadt Rosenheim sieht in den Trassenvarianten Violett und Blau erhebliche Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung. Die Trassen hätten im Bereich zwischen Stephanskirchen – Langenpfunzen – Großkarolinenfeld eine trennende Wirkung zwischen und innerhalb der Ortsteile. Für die Bevölkerung und landwirtschaftlichen Betriebe gingen bei Realisierung dieser Varianten wichtige Verbindungen in den Agrar-, Natur- und Landschaftsraum verloren. Dies gelte ungeachtet des Umstandes, dass ein Teil des östlichen Trassenverlaufs als Tunnel geplant sei. Hinzu komme, dass die siedlungsräumliche Zerschneidung in erheblichem Maße mit einer starken Lärmbeeinträchtigung für die dort lebende Bevölkerung verbunden sein werde. Außerdem werde hierdurch eine sinnvolle strukturelle Weiterentwicklung der im Norden gelegenen Stadtgebiete durch Wohnbebauung, landwirtschaftliche Flächen, gewerbliche Nutzung und infrastrukturelle Belange langfristig unterbunden. Schließlich sei auch der Flächenverbrauch des östlichen Trassenverlaufs als unverhältnismäßig hoch einzustufen. Die Stadt Rosenheim wendet weiterhin ein, dass die Zerschneidung und Trennung der Ortsteile dazu führte, dass eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur in diesen Bereichen nicht entwickelt werden könne. Dies sei insbesondere für Einzel- und Kleinstunternehmen sowie für kleine und mittelständische Unternehmen ein erheblicher Nachteil. Auch der Tourismus sei für die Stadt Rosenheim ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der durch die Zerstörung des Landschaftsbildes beeinträchtigt werde. So komme es u. a. zu einer Zerschneidung der Auenlandschaft des Inns mit negativen Auswirkungen auf die angrenzenden Auwaldflächen durch großflächige Verschlechterung der Bodengegebenheiten. Ebenfalls mit den Trassenvarianten Violett und Blau einhergehen würde die Zerschneidung des bestehenden Landschaftsschutzgebietes Innauen Nord. Insgesamt gesehen, hält die Stadt Rosenheim fest, dass die Trassenvarianten Violett und Blau einen erheblichen Verlust an Tier- und Pflanzenlebensräumen sowie Flächen aus der Artenschutzkartierung mit sich brächten. Auch würden unverbaute Fließgewässer, hochwassergefährdete Bereiche an den Innauen, das Wasserschutzgebiet Mühlal und Bodendenkmäler beeinträchtigt werden. Außerdem führe die bereits bestehende Vorbelastung mit bestehenden Verkehrsinfrastrukturen zu einer unangemessenen Konzentration der Verkehrsträger (zweimalige Querung der bestehenden Bahnstrecken sowie Querung der Neubautrasse der B15) und damit zu einer unangemessenen Verdichtung von Verkehren. Auch dieser Umstand habe eine erhebliche Verletzung des Landschaftsbildes zur Folge. Der geplante Trassenabschnitt Blau im Bereich von der vorgesehenen Innquerung südlich von Nußdorf am Inn bis zum Verlauf nördlich von Neubeuern, der unmittelbar am rechten Innufer entlangführen würde, habe besonders gravierende Auswirkungen auf Landschaft und Ökologie. Der Wert der Inntalandschaft in diesem Gebiet finde insbesondere im Landschaftsschutzplan Inntal Süd Ausdruck. Nicht zufällig seien seine Ufer als Naherholungsgebiet für Fahrradfahrer wie Spaziergänger erschlossen. Besonders bedenklich sei die durch den Verlauf entlang des Inns bedingte Nähe zu Hochwasserschutzanlagen und hochwassergefährdetem Bereich, sowie die signifikante Querung mehrerer Vorranggebiete Hochwasserschutz. Hinsichtlich der Trassenvariante Oliv wendet

die Stadt Rosenheim ein, dass die Stapelung der Verkehre im Zuge der Querung der Staatsstraße 2010 sowie der lange Verschneidungsbereich zur A 93 zu einer Verletzung des Landschaftsbildes führe. Hinzu kämen etliche negative Auswirkungen im Hinblick auf die ökologischen Funktionen des Raums. So müsste bei dieser Variante eine Querung der Kaltenaue mit schwierigen Voraussetzungen der Boden- und Bodenwasserverhältnisse realisiert werden. Weiterhin würden sich nachteilige Auswirkungen auf die Flora und Fauna im Naturschutzgebiet Kalten ergeben. Daneben müsste das FFH-Gebiet Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue durchquert werden, womit eine dauerhafte Zerschneidung eines großflächigen, im Bestand zusammenhängenden, überregional bedeutsamen Landschaftsraums einherginge. Die Stadt Rosenheim wendet zudem ein, dass allen Neubautrassen das Risiko immanent sei, dass bestimmte Schnellverbindungszüge im Personenfernverkehr zukünftig an Rosenheim vorbeigeführt würden.

Die Gemeinde Aßling hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und begrüßt grundsätzlich die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Bedenken hat die Gemeinde mit Blick auf die steigende Belastung durch Bahnlärm und Störungen im Nahverkehr. Weiter bestehen Zweifel aufgrund der Zweigleisigkeit ab dem Bahnhof Grafing.

Die Stadt Bad Aibling hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass sie die Trassenvarianten Gelb, Türkis und Oliv ablehne. Die Stadt sieht ihr Prädikat „Heilbad“ als gefährdet an, da sie als Kurstadt besonders strenge Lärmwerte und Auflagen in puncto Lufthygiene einzuhalten habe. Der Gesundheitssektor, speziell der Kurbetrieb, sowie der Tourismus hätten für die Stadt Bad Aibling eine erhebliche wirtschaftliche Relevanz. Der Bau einer Schnellbahnstrecke mit ihrer massiven Zerschneidungswirkung im östlichen Naherholungsbereich von Bad Aibling hätte einen massiv negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Es drohen ein Einbruch bei den Gäste- und Übernachtungszahlen, der sehr viele Arbeitsplätze gefährden könne. Die Stadt macht insbesondere geltend, dass die geplanten Trassen in räumlicher Nähe zu einem der bedeutendsten Beherbergungsbetriebe der Stadt, mehreren lärmsensiblen Klinikeinrichtungen sowie bedeutenden Freizeiteinrichtungen verliefen. Auch das Landschaftsbild werde erheblich beeinträchtigt und Landschaftsflächen zerstört. Daneben macht die Stadt auf die Bedeutung der umgebenden Moore für eine Kurstadt aufmerksam, wie z.B. Harthäuser Filze, Kellermoos und Tattenhäuser Moos. Durch die geplanten Trassen würden diese in erheblicher Länge, insbesondere durch eine befürchtete Entwässerung, unbrauchbar gemacht. Die Moor- und Feuchtgebiete lägen teilweise in FFH- bzw. Naturschutzgebieten, die unangetastet bleiben müssten. Moore seien auch bedeutende CO₂-Speicher, die für den Klimaschutz höchste Priorität besäßen. Das Vorhaben habe auch negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Neben der erheblichen Inanspruchnahme und der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen spiele die Landwirtschaft auch eine wichtige Rolle in Verbindung mit Bad Aibling als Tourismus- und Freizeitregion. Diese lebe von der umgebenden Kulturlandschaft, die gefährdet würde, wenn den Landwirten die Existenzgrundlage entzogen würde. Das finanzielle Standbein „Ferien auf dem Bauernhof“ sei gefährdet. Eine zusätzliche Belastung entstünde für die Landwirte durch die lange Bauzeit, in der Straßen, Wege und Brücken nicht mehr wie gewohnt passierbar und große Umwege in Kauf zu nehmen wären. Zudem seien die meisten Bauwerke oberirdisch geplant, wodurch nicht nur immense Bauflächen in Anspruch genommen (bis zu 350 ha), sondern in der Folge auch Ausgleichsflächen von bis zu 1.000 ha im gesamten

Landkreis benötigt würden. Da die Stadt Bad Aibling direkt an der Mangfall in einem hochwassergefährdeten Gebiet liege, sei in der Vergangenheit viel in den Hochwasserschutz an der Mangfall investiert worden. Die naturnahe Sanierung der Mangfalldeiche habe zu einem attraktiven Naherholungsbereich geführt und zu einer beliebten Fahrradstrecke zwischen Feldkirchen-Westerham und Rosenheim. Ausgleichsmaßnahmen für die technische Sanierung der Deiche hätten insbesondere in den Auwaldrelikten (Deichrückverlegungen und Bachverlegungen in den Auwald) eine stark verbesserte Biotopqualität bewirkt. Eine Bahntrasse, verbunden mit einem großen Brückenbauwerk an dieser Stelle, würde diese Bemühungen konterkarieren. Zudem wandle die Stadt gegenwärtig den Komplex des ehemaligen Klinikums Harthausen in ein Wohngebiet um. Insbesondere die Variante Türkis würde in geringem Abstand an diesem neuen Wohngebiet vorbeiführen und dessen Wohnqualität erheblich beeinträchtigen, sei es durch Lärm, oder durch massive Lärmschutzwände. Der Stellungnahme der Stadt Bad Aibling sind eine Reihe von Anlagen beigefügt, u.a. eine Übersicht der betroffenen Kur- und Freizeiteinrichtungen und Stellungnahmen aus dem Kreis der Öffentlichkeit.

Die Gemeinde Brannenburg hat mit Schreiben vom 21.07.2020 Stellung genommen. Gegen das Vorhaben wendet sie ein, dass der Neubau einer Hochleistungsstrasse mit den entsprechend großen Kurvenradien und den dazugehörigen Überwerfungsbauwerken eine fast vollständige Veränderung der bestehenden Infrastruktur bedeute. Sehr kritisch sieht die Gemeinde die Verlegung des Bahnhofs Brannenburg. Neben der enormen Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch den Trassenbau, würden weitere Hektar benötigt, um den Bahnhof mit dazugehörigem Parkplatz zu bauen. Die Zufahrtswege zum verlegten Bahnhof würden zusätzlich Fläche benötigen und weiter zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen beitragen. Zudem bestünde die Gefahr, dass die Nutzung der Bahn durch die Verlegung des Bahnhofs an Attraktivität verliere und vermehrt das Auto benutzt werde. Bei einer Verknüpfungsstelle Breitmoos würde die Bahnhofsverlegung zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen im Bereich Tourismus führen. Gäste, die mit der Bahn anreisen, könnten derzeit das Ortsgebiet fußläufig erreichen. Weiter führt die Gemeinde gegen das Vorhaben die Verlärmung der betroffenen Gemeindeteile an. Kritisch sieht die Gemeinde dabei vor allem, dass sich auch die Schalleinwirkungen aus der Bestandsstrecke, der St 2363 und der BAB A 93 auswirken würden. Zudem sei ein erheblicher Attraktivitätsverlust für Ferienwohnungen und den gesamten Ort durch die zusätzliche Lärmbelastung zu erwarten. Der Bau der Neubaustrecke stelle einen massiven Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild dar. Insbesondere werde die mögliche Verknüpfungsstelle Reischenhart mit den geplanten 3 Ebenen trotz einer in die Erde abgesenkten Ebene zu einem die Landschaft dominierenden Bauwerk. Mit den geplanten Rampen, Überwerfungsbauwerken und Brücken sowie den hierfür benötigten Flächen und Höhenveränderungen verändere sich das Landschaftsbild dramatisch. Durch die Zerstörung des Landschaftsbildes seien massive Rückgänge des Tourismus nicht zu vermeiden, was auch zum Verlust einiger Existenzgrundlagen der Bürgerinnen und Bürgern führen könnte (z.B. Ferien auf dem Bauernhof). Die Gemeinde führt weiter aus, dass die geplanten westlichen Trassenverläufe in vollem Umfang im Landschaftsschutzgebiet „Inntal- Süd“ lägen. Die Gefahr der Zerstörung dieses Gebiets sei groß. Besonders sensibel seien auch die Moorflächen im nördlichen Bereich von Brannenburg (Abdecker-, Brandfilze und Schnepfenluck). Die besondere Bodenbeschaffenheit (Moorboden) im Gebiet Breitmoos bedinge eine spezielle Flora und Fauna. Diese spezielle Tier- und Pflan-

zenwelt werde durch die Durchquerung mit der geplanten Trasse gefährdet. Insbesondere lebten im Bereich der geplanten Trassen schützenswerte und geschützte Tiere wie z.B. die „Kleine Hufeisennase“. Durch den Neubau eines dritten und vierten Gleises würden landwirtschaftliche Flächen nicht nur durchschnitten und in nicht mehr nutzbare Teile getrennt, sondern insgesamt große Mengen an landwirtschaftlicher Fläche verbraucht. Das Risiko sei hoch, dass Landwirte ihre Existenzgrundlage verlören und den Betrieb aufgeben müssten. Dadurch würden auch die almwirtschaftlichen Weideflächen nicht mehr bewirtschaftet werden können. Das hätte auch für die gesamte Kulturlandschaft im Inntal negative Folgen. Massive weitere Einschränkungen für den Tourismus wegen Verwilderung Almflächen und Wäldern wären die tragische Konsequenz. Weiter wird eingewandt, dass im gesamten Bereich Breitmoos der Grundwasserspiegel sehr hoch sei und deshalb ggf. abgesenkt werden müsste. Durch die Absenkung seien nicht nur die landwirtschaftlichen Flächen und Biotope im Umfeld betroffen, auch könnten durch Setzungen des Geländes Schäden an Gebäuden, am Kanalsystem und am bestehenden Verkehrsnetz die Folge sein. Auch sei zu bedenken, dass die Verknüpfungsstelle Breitmoos im Überschwemmungsgebiet, im hochwassergefährdeten Bereich und im Vorranggebiet für Hochwasserschutz geplant werde. Das Überschwemmungsgebiet Tiefenbach/Breitmoos sei für die Gemeinde von immenser Bedeutung, da die Bäche Mooseckergraben, Grießenbach und Kirchbach bei Regen und Schneeschmelze das Oberflächenwasser des gesamten Gemeindegebiets zum Inn tragen würden. Durch die dortigen Retentionsflächen hätten bisher Überschwemmungskatastrophen weitestgehend vermieden werden können.

Die Gemeinde Flintsbach am Inn hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass sie aufgrund der Enge und der topographischen Tallage keine Möglichkeit für eine oberirdische Neubautrassen mit oberirdischen Verknüpfungsstellen sehe. Nach ihrer Auffassung könne nur eine durchgehende Tunnellösung Einwirkungen auf das enge Inntal mindern. Sollte eine Neubautrassen erforderlich sein, komme aus Sicht der Gemeinde nur die Variante Violett mit Untertunnelung des Inns in Frage, denn die geplante Innquerung im Bereich der sog. Vogelinsel sehe sie kritisch. Die benötigten Pfeiler für das Brückenbauwerk würden den sensiblen Bereich der Vogelinsel zerstören. Durch die Querung des Inns verlören Vögel Ruhe- und Fortpflanzungsstätten. Nicht nur die Lebensräume der Vögel, sondern auch der Lebensraum von seltenen bzw. geschützten Tieren und Pflanzen würde beeinträchtigt oder sogar zerstört. Flächenmäßig stark betroffen seien auch die Innauen. Diese dienten als Retentionsfläche und würden im Falle eines Hochwasserabflusses als Überflutungsfläche genutzt. Die Gemeinde führt aus, sie sei bereits stark durch Straßen (BAB A 93, St 2089), Bahnlinie (Kiefersfelden-Rosenheim) sowie Öl-, Gas- und Stromleitungen belastet. Ein zusätzlicher Flächenbedarf verhindere eine weitere Entwicklung der Gemeinde. Die Realisierung der Verknüpfungsstelle Breitmoos bedeute einen Neubau bzw. die Verlagerung des Haltepunkts Flintsbach a. Inn an die äußere Grenze der Gemeinde. Die fußläufige Erreichbarkeit ginge verloren, der öffentliche Nahverkehr könnte an Attraktivität verlieren. Darüber hinaus stelle sich in diesem Zusammenhang grundsätzlich die Frage, was mit der aufgelassenen Bestandsstrecke passiere. Die Gemeinde führt weiter aus, dass sie erhebliche Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild vor allem durch die oberirdischen Verknüpfungsstellen und die daraus resultierenden Überschneidungen der Bahnlinien befürchte. Mit ihren Naherholungsgebieten biete die Gemeinde sowohl Einheimischen als auch Touristen Möglichkeiten zur Erholung und Freizeitgestaltung. Der Tourismus habe in der Gemeinde

Flintsbach a. Inn einen erheblichen Stellenwert. Durch die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Lärm- und Schadstoffbelastungen sei ein massiver Rückgang zu erwarten. Verknüpfungsstellen, notwendige Überwerfungsbauwerke, ggf. zusätzliche Überholgleise, neue Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie die Schaffung von Zufahrtsstraßen und P+R-Parkplätzen führten zu einer massiven und unwiederbringlichen Vernichtung von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen. Aufgrund der Flächenentnahmen aus der Landwirtschaft hätten die Landwirte mit massiven Einbußen zu rechnen. Durch die Baumaßnahme würde auch die Qualität der Böden leiden. Die Nutzung von Feldern werde eingeschränkt; Felder würden zerschnitten, überbaut und von Straßen und Wirtschaftswegen abgeschnitten. Die klein parzellierte Struktur der landwirtschaftlichen Betriebe erfordere einen größeren Umwegeverkehr. Dadurch sei die Erreichbarkeit der Bewirtschaftungsflächen mit einem höheren Zeitaufwand verbunden.

Die Stadt Grafing bei München hat mit Schreiben vom 02.07.2020 Stellung genommen und kritisiert, dass im ROV nur ein Teilabschnitt des Vorhabens, Nr. 7, „ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze DA (-Kufstein)“ im vordringlichen Bedarf des Bundeschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) geprüft werde, wohingegen für die anderen Teilabschnitte, die „NBS Grafing-Tuntenhausen/Großkarolinenfeld“ sowie der ABS Trudering-Grafing-Rosenheim-Kiefersfelden“, derzeit noch keine Vorplanungen vorlägen. Die Auswirkungen der im Raumordnungsverfahren geprüften NBS Tuntenhausen-Kiefersfelden seien aber nicht auf diesen Teilabschnitt beschränkt. Einerseits würde dies bereits eine Vorentscheidung für den Landkreis Ebersberg bedeuten. Andererseits belasteten die durch die Neubaustrecke entstehenden Kapazitätserweiterungen zwangsläufig auch die anschließenden Streckenabschnitte und davon sei auch das Gemeindegebiet der Stadt Grafing betroffen.

Die Gemeinde Großkarolinenfeld hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen. Die Gemeinde äußert insbesondere starke Bedenken gegenüber den Trassenvarianten Blau und Violett, in denen die Trassenplanung an der Verknüpfungsstelle auf Höhe des bestehenden Bahnhofs der Gemeinde enden solle. Kritisch wird insbesondere gesehen, dass ein erforderliches zusätzliches Überwerfungsbauwerk Richtung Westen nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens sei. Grundsätzlich stelle eine Verknüpfungsstelle im Ort mit Bauwerk und zusätzlichen Gleisen eine erhebliche Belastung für die direkten Anwohner dar, ebenso für den Tierschutz und das Landschaftsbild. Es drohe ein Verlust von Lebensqualität, insbesondere auch durch Lärm und Erschütterungen sowie Gesundheitsgefährdungen und flächendeckende Wertminderungen. Die Bauphase hätte auch erhebliche Auswirkungen sowohl auf den Individualverkehr, wobei die im Bau befindliche Westtangente berücksichtigt werden müsste. Aber auch auf den ÖPNV, der von vielen Bürgern genutzt werde. Durch den Bau befürchtet die Gemeinde eine Trennung der historisch gewachsenen Gemeinde und dadurch Erschwerungen im täglichen Leben der Bürger, insbesondere wenn Querungsmöglichkeiten wegfallen würden. Die Gemeinde sieht sich auch in ihrer Planungshoheit und ihren Gestaltungsmöglichkeiten beschränkt. Problematisch sieht die Gemeinde ferner, dass die Planung mit der Verknüpfungsstelle ende und sich daher sämtliche Statistiken und Ermittlungen der raumbedeutsamen Belange nur bis zu diesem Punkt erstrecken würden. Auswirkungen auf die Gemeinde hätte aber auch der bereits jetzt schon absehbare weitere Streckenverlauf Richtung der Gemeinde Tuntenhausen, insbesondere in puncto Lärm und Flä-

chenverbrauch. Der weitere Verlauf der Strecke sollte daher bereits Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens sein. Weiter bemängelt die Gemeinde, dass auch der weitere Verlauf der Trassen Gelb und Oliv ab der Verknüpfungsstelle Riederbach sowie der weitere Verlauf der Trassen Blau und Violett ab der Verknüpfungsstelle Aubenhausen, und die jeweils nördlichen Überwurfungsbauwerke nicht ins ROV mit einbezogen worden seien. Weiter führt die Gemeinde aus, dass der Prüfungsbereich bis Grafing zu erweitern wäre, um alle raumbedeutsamen Belange in die Entscheidungsfindung miteinbeziehen zu können. Schließlich weist die Gemeinde auch auf den Grundsatz des Regionalplans der Region Südostoberbayern hin, wonach für den Brenner-Nordzulauf eine Tunnellösung angestrebt werden solle. Dies solle in der landesplanerischen Beurteilung als Vorgabe für den Planungsträger formuliert werden. Die Gemeinde meint, dass derzeit diese Vorgabe in der Planung keine Berücksichtigung finde. Tunnellösungen seien im gesamten Planungsraum derzeit nur dort vorgesehen, wo es sich aufgrund der Topographie zwingend ergebe. Die Vorgabe im Regionalplan sei jedoch weiter gefasst. Weiter vermisst die Gemeinde ein für die Region verträgliches Konzept für die wohl umfangreichen Bodenaustauschmaßnahmen während der Baumaßnahme sowie die Beseitigung des Abraums aus Tunnelbohrungen, welches nicht nur die entsprechenden Flächen zur Aufbringung erfasse, sondern auch die Verkehrswege aufzeige, die hierfür nötig seien. Gleiches gelte für die erforderlichen Ausgleichsflächen. Grundsätzlich führt die Gemeinde zu allen Trassenvarianten aus, dass in den Verfahrensunterlagen teilweise die bauplanungsrechtlichen Bereiche nicht zutreffend erfasst seien, was insbesondere Auswirkungen auf die Bewertung des Schallschutzes habe. Ebenso würden alle Varianten große Teile der landwirtschaftlichen Flächen durchschneiden, was existenzbedrohende Auswirkungen haben könne. Die Gemeinde sieht aufgrund des hohen Flächenverbrauchs insbesondere die Varianten Türkis, Blau und Violett kritisch. Dammbauwerke aufgrund der Höhenunterschiede riefen zusätzliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild hervor. Die Trassen hätten negative Auswirkungen auf Freizeit und Erholung, da Radwege, Naherholungsgebiete, aber auch die Wohnqualität in den privaten Gärten seien betroffen. Die Gemeinde sieht auch die Probleme von Lärm, Staub und Erschütterungen während der Bauzeit bei den Ortschaften, die innerhalb des Korridors gelegen seien. Die Trassen würden den Charakter der Orte und des ländlichen Raumes verändern, insbesondere die Verknüpfungsstellen Riederbach und Ostermünchen hätten erhebliche negative Auswirkungen auf die betroffenen umliegenden Weiler, wie Aschach, Krabichl, Jarezöd oder Hilperting. Der Stellungnahme der Gemeinde Großkarolinenfeld sind eine Reihe von Anlagen beigelegt, u.a. verschiedene Stellungnahmen und Lagepläne.

Die Gemeinde Kiefersfelden hat mit Schreiben vom 17.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass die Planung der Eisenbahnzulaufstrecke zum Brennerbasistunnel eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen für Kiefersfelden und das gesamte Inntal darstelle. Grundsätzlich begrüße die Gemeinde die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Da alle fünf im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Trassenvarianten die Gemeinde Kiefersfelden im Tunnel unterführen, könne sie sich im Rahmen ihrer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren darauf beschränken auszuführen, dass die Planung so erfolgen müsse, dass keinerlei Auswirkungen auf die oberirdische Bebauung (Erschütterung/Lärm) und die Trink- und Grundwassersituation erfolgen dürften. Ansonsten schließt sich die Gemeinde den grundsätzlichen Forderungen des Landkreises Rosenheim zur Gesamtplanung an.

Der Markt Kirchseeon hat mit Schreiben vom 15.07.2020 Stellung genommen und bemängelt, dass nur ein Teilabschnitt des Vorhabens „ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (-Kufstein)“ in das Raumordnungsverfahren einbezogen wurde. Ferner weist er darauf hin, dass mit einem Bau der Neubaustrecken Fakten und Präjudizen geschaffen würden, die zu einer massiven Mehrbelastung der Bevölkerung im Raum Grafing – Trudering und damit der Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde Kirchseeon führten. Es wird daher um ein neues, den gesamten Raum Kiefersfelden – Trudering umfassendes ROV gebeten. Eine Planung müsste bereits jetzt stattfinden, da andernfalls die bestehenden S-Bahngleise für die Züge verwendet werden müssten. Auch weist die Marktgemeinde auf die bereits derzeit bestehende hohe Lärmbelastung hin.

Die Stadt Kolbermoor hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass sie die vorliegende Planung ablehne. Das Mangfalltal sei der am dichtesten besiedelte Raum im gesamten Landkreis Rosenheim, sodass der Bau der Neubaustrecke einen enormen Eingriff und eine gewaltige Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität darstelle und Lärm und Erschütterungen mit sich bringe. Insbesondere das untere Mangfalltal mit den Orten Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling, Kolbermoor und Rosenheim stelle einen Siedlungsraum dar, der intensive Verflechtungen (Schulen und Bildungseinrichtungen, Kultur und Wirtschaft, Freizeit und Erholung) aufweise. Die geplanten Trassen würden diesen Verflechtungsraum extrem durchschneiden und trennen und eine nachhaltige Raumentwicklung im unteren Mangfalltal verhindern. Die Stadt führt aus, dass die Trassen nach dem derzeitigen Planungsstand massiv in den Naturhaushalt und die Landschaft eingriffen, was die Lebensräume von geschützten Tier- und Pflanzenarten gefährde. Es würden FFH-Gebiete, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete sowie Waldgebiete durchkreuzt und beeinträchtigt. Der oberirdische Trassenverlauf bedeute Dammbauten, die sowohl eine große Gefahr für das Überleben von Reptilien- und Amphibienarten darstellten als auch aufgrund des entsprechenden Schutzstreifens zur Zerschneidung führten. Auch das Landschaftsbild erfahre eine neue negative Prägung und werde deutlich beeinträchtigt, insbesondere sei der Alpenraum als eine einzigartige Natur-, Kultur- und Erholungslandschaft zu schützen. Dadurch würden auch Freizeitgestaltungsmöglichkeiten und Erholungsbereiche erheblich beeinträchtigt und zerstört. Daneben sei zu beachten, dass die Stadt Kolbermoor direkt an der Mangfall in einem hochwassergefährdeten Gebiet liege. Die geplanten Trassen würden durch Hochwasserschutzgebiete führen und damit die Investitionen in den Hochwasserschutz der letzten Jahrzehnte konterkarieren. Insbesondere führten die Trassenvarianten Türkis, Gelb und Oliv im Bereich der Aiblinger-Au quer durch Hochwasserretentionsflächen. Eine Trassenführung in Hochlage würde die Wirksamkeit des Hochwasserschutzes massiv beeinträchtigen. Ein wirkungsgleicher Ausgleich des verlorenen Retentionsvolumens sei aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich. Es seien auch negative Auswirkungen auf die Wasserversorgung und das Grundwasser zu befürchten, insbesondere Eingriffe in bestehende Versorgungsleitungen. Die Stadt erwartet durch das Vorhaben erhebliche negative Effekte auf den Verkehr, wie Verkehrsverlagerungen auf den bestehenden Straßennetzen, Lärmbelastung und Rückstaus. Das vorhandene Straßennetz sei bereits derzeit an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur während der Bauphase über mehrere Jahre würde das Verkehrsnetz völlig überlasten und die regionale Wirtschaft zum Erliegen bringen. Die Stadt erarbeite derzeit ein Radverkehrskonzept und sieht bereits umgesetzte als auch geplante Maßnahmen durch die Planungen der

Bahn empfindlich beeinträchtigt bzw. sogar verhindert. Dieser Umstand bedeute einen weiteren massiven Einschnitt in die Belange der Stadt Kolbermoor. Die geplanten Trassen würden im erheblichen Umfang bislang zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen zerschneiden. Die von den Trassen betroffenen Flächen seien die einzigen Gebiete, die einer landwirtschaftlichen Nutzung noch zur Verfügung stünden. Durch die Zerschneidung trete eine erhebliche Entwertung auf, so dass damit zu rechnen sei, dass in Zukunft keine Landwirtschaft mehr im Stadtgebiet Kolbermoor betrieben werde und die damit verbundene, einstmals die Stadt prägende Kultur endgültig verschwinde. Auch benötigte Flächen für Zwischenlagerungen von Aushub und Einbaumaterial würden zu einer unverträglichen Inanspruchnahme der ohnehin knappen landwirtschaftlichen Produktionsflächen führen.

Die Landeshauptstadt München hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und fordert, eine Ausweitung des Betrachtungsraumes im ROV vorzunehmen, um einseitige Vorfestlegungen zu verhindern und Möglichkeiten für eine weitere Zugänglichkeit zum Brenner-Nordzulauf unter Umfahrung des Bahnknotens München zu eröffnen. Der Gesamtumgriff (gemeinsamer und erweiterter Planungsraum) des gegenständlichen ROV wird aus Sicht der Landeshauptstadt München als zu gering angesehen. Der Bereich für die Trassenfindung sollte mindestens auf den Raum westlich von Grafing und östlich von Salzburg erweitert werden, da der auf den Raum Tuntenhausen-Rosenheim begrenzte Umgriff ein umfassendes Raumfindungskonzept verhindere und die Möglichkeiten für weitere Trassen stark einschränke. Zudem würde mit diesem begrenzten Raum eine Trassenvorfestlegung zur Führung des Schienengüterverkehrs ausschließlich über die Strecke durch München erfolgen. Der zugrunde gelegte Kriterienkatalog sei daher anzupassen und die Grobtrassen seien in einem wesentlich weiteren räumlichen Umgriff zu suchen. Nur dadurch könne gewährleistet werden, dass es nicht von vorneherein eine Vorfestlegung auf die Strecke München-Rosenheim gebe, sondern dass auch Güterverkehrsstrassen aus/in Richtung Regensburg/Mühldorf/Passau mitberücksichtigt werden könnten. Grundsätzlich verfolge die Stadt das Ziel, den Bahnknoten München vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten und die bestehenden Güterverkehrsstrecken für den Personenverkehr nutzbar zu machen.

Der Markt Neubeuern lehnt mit Schreiben vom 07.07.2020 die Trassenvariante Blau ab, da deren oberirdische Führung das Ortsgebiet und viele Funktionsflächen zerschneiden würde. Die Marktgemeinde betont allgemein, dass für das Planungsvorhaben des Brenner-Nordzulaufs die rechtlichen Voraussetzungen fehlten und für die Zulaufstrecke vor Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) weder eine Ermittlung des Bedarfs noch der Wirtschaftlichkeit vorgenommen worden sei. Es wäre aber vor der Planung einer zusätzlichen Trasse zu überprüfen gewesen, ob die Vorhabenträgerin nicht schon durch die Ertüchtigung der vorhandenen Bahnstrecke zwischen Kiefersfelden und Tuntenhausen ihre Planungsziele erreichen hätte können. Der Markt führt aus, dass er auf seinem Gemeindegebiet drei Trinkwasserbrunnen betreibe und damit die Versorgung der Gemeinde selbst aber auch benachbarter Gemeinden gewährleiste. Die Variante Blau würde das gemeindliche Wasserschutzgebiet queren. Es stehe zu befürchten, dass Bau und Betrieb der Trasse Blau erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper hätten. Die Gemeinde sieht auch ihre Pläne zur Erweiterung der Kläranlage und zur Verlagerung des Wertstoffhofes als gefährdet an. Dies seien aber notwendige Projekte, um das städtebauliche Entwicklungspotenzial auf der kleinen Gesamtgemeindefläche zu nutzen. Der Bau der Trasse bedeute daher einen

Eingriff in die Planungshoheit der Marktgemeinde. Weiter befänden sich große Teile des Neubeurer Gemeindegebiets im Landschaftsschutzgebiet Inntal-Süd. Dieser Bereich entlang des Inns und nach Nordosten hin zeichne sich durch landschaftliche Unberührtheit aus; überörtliche Verkehrsinfrastruktur fände sich darin nicht. Auch würden entlang des Inns und in den zahlreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen häufig streng geschützte Fledermaus- und Vogelarten gesichtet. Die vorgesehene Trassenvariante würde fast vollständig durch dieses Landschaftsschutzgebiet verlaufen und dieses beeinträchtigen. Die Marktgemeinde sieht auch das Erholungsgebiet „Neubeurer See“ und seine eigene touristische Marke „Kulturdorf Neubeuern“ in Gefahr. Das Erholungsgebiet Neubeurer See habe überregionale Bedeutung. Tagesgäste aus den umliegenden Gemeinden, der Region Rosenheim, aber auch aus dem benachbarten Tirol würden dieses Erholungsgebiet regelmäßig besuchen. Die vorgesehene Trassenführung würde den Wert des Neubeurer Sees wesentlich einschränken und die getätigten kommunalen Investitionen und Anstrengungen völlig entwerten. Als Tourismusgemeinde würde vor allem auch die Bauzeit der Zulaufstrecke die Attraktivität des Orts enorm schwächen und damit etliche Betriebe im Ort vor Probleme stellen. Ebenfalls spielten eine Vielzahl von Rad- und Wanderwegen touristisch eine bedeutende Rolle (bspw. Innrادweg, Schifflautwanderweg), welche durch die Trassenvariante Blau in ihrer Attraktivität und auch in ihrem Bestand beeinträchtigt würden. Die Gemeinde führt weiter aus, dass die geplante Trasse im erheblichen Umfang bislang zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen zerschneide. Die von der Trasse betroffenen Flächen seien im Wesentlichen die einzigen Gebiete, die einer landwirtschaftlichen Nutzung noch zur Verfügung stünden. Durch die Zerschneidung und die Notwendigkeit von Ausgleichsflächen für den Bau der Trasse trete eine erhebliche Entwertung dieser Flächen auf, so dass damit zu rechnen sei, dass in Zukunft viele landwirtschaftliche Betriebe zur Aufgabe gezwungen seien. Ein prägendes Element der Gemeinde, das derzeit rund die Hälfte des Gemeindegebiets einnehme, würde somit immer weiter aus dem Ortsbild fallen.

Die Gemeinde Nußdorf am Inn lehnt mit Schreiben vom 21.07.2020 die Trassenvariante Blau gänzlich und im Fall der Trassenvariante Violett eine oberirdische Querung des Inns ab. Im Einzelnen führt die Gemeinde aus, dass durch die Unterquerung des Trinkwasserschutzgebietes durch die Trassenvariante Violett die Gefahr bestünde, dass Quellen versiegten und auf Dauer nicht mehr nutzbar seien. Weiter würde die Trassenvariante Blau durch das Landschaftsschutzgebiet Inntal-Süd, welches landschaftlich unberührt sei und als Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten diene, verlaufen. Auch gefährde die Trassenvariante Blau die Hochwasserschutzmaßnahmen der Gemeinde, da die vorgesehene Überquerung des Steinbachs im Bereich der Überschwemmungsmulde die Retentionsräume durchtrenne. Die Gemeinde befürchtet weiter eine massive Einschränkung des Wertes des Erholungsgebietes Nußdorfer Innauen, welches als FFH-Fläche ausgewiesen sei. Dieses habe überregionale Funktion; Tagesgäste besuchten dieses Erholungsgebiet aus den umliegenden Gemeinden und der Region Rosenheim. Insbesondere die oberirdische Querung des Inns wird unter mehreren Gesichtspunkten kritisch gesehen. Zum einen werde die sog. Vogelinsel überquert, welche den verschiedensten Vogelarten als Brutstätte und Lebensraum diene. Durch die Überquerung mit einer Brücke werde der Lebensraum der Vögel stark beeinflusst und würde im schlimmsten Fall zur Abwanderung einiger Vogelarten führen. Aber auch aus landschaftlichen Gründen sei die Inn-Überquerung grundsätzlich abzulehnen. Denn sie befinde sich im Landschaftsschutzgebiet Inntal-Süd und am Beginn der FFH-Fläche Nußdorfer

Innauen in einem hoch sensiblen Bereich des Inntals. Auch schädige eine Brücke quer durch die Engstelle des Inntales, mit einer Oberkante Schallschutz von ca. 20 m über dem Talboden das Landschaftsbild für die nächsten Jahrhunderte. Die Trasse Blau zerschneide eine siedlungsstrukturell gliedernde Freifläche zwischen dem Baugebiet am Inn und dem Baugebiet Mitterweidach, deren geplante Erweiterungsbereiche von den Emissionen der Trassenführung belastet würden. Auch der Bereich der Land- und Forstwirtschaft werde durch beide Trassenvarianten betroffen. Zum einen würde die Landschaft zerschnitten, wodurch die land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung gefährdet sei. Zum anderen gefährde die Entnahme dieser Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung die Existenz der Landwirte. Die Landwirtschaft in der Gemeinde sei geprägt von der Milchwirtschaft, die diese Flächen dringend zur Futtermittelherzeugung benötige. Der dafür geeignete Boden stehe im Inntal nur in begrenzten Mengen zur Verfügung. Aber nicht nur die oberirdischen Trassen beanspruchten die landwirtschaftlichen Flächen, sondern auch für den ökologischen Ausgleich müssten noch zusätzlich Flächen zur Verfügung gestellt werden. In der Summe führe dieser Flächenverbrauch zur Stilllegung landwirtschaftlicher Betriebe. Das gefährde auch die Almwirtschaft. Wenn nicht genügend Weidetiere zur Bestockung der Almweiden vorhanden seien, verbuschten diese; ein Verlust der wertvollen Kulturlandschaft sei unvermeidlich. Für die Gemeinde Nußdorf bedeute dies den Verlust eines wesentlichen Bestandteiles ihres Erscheinungsbildes. Die Gemeinde führt weiter aus, dass das Landschaftsbild für den Fremdenverkehr sowie für die Naherholung von größter Bedeutung sei.

Die Gemeinde Oberaudorf, vertreten durch die Verfahrensbevollmächtigte Dolde Mayen & Partner, hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass die von den Trassenvarianten Türkis, Oliv, Blau und Violett ausgehenden raumbedeutsamen Auswirkungen auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf zu unzumutbaren Beeinträchtigungen führten. Gegen die Inanspruchnahme der Innauen nördlich von Niederaudorf durch die Trassenvarianten Türkis, Oliv, Blau und Violett bestünden erhebliche Bedenken, aufgrund von erheblichen Eingriffen in Biotope und Waldflächen. Dem Vorhaben stünden daher Belange des Landschaftsschutzes entgegen. Der schützenswerte Charakter des Gebiets als Flusslandschaft und bäuerliche Kulturlandschaft ginge durch o.g. Varianten verloren. Dies werde durch die Realisierung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB, die zentral im Landschaftsschutzgebiet errichtet würde, verstärkt. Folge wäre auch eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Erholungswerts der Innauen. Die Beeinträchtigung ergebe sich nicht nur daraus, dass ein erheblicher Teil der Innauen direkt für das Vorhaben in Anspruch genommen würde, sondern auch aus dem von dem Vorhaben ausgehenden Lärm und der Störung von Blickachsen, selbst wenn es bereits Vorbelastungen durch die randlich der Innauen verlaufende Autobahn und die bestehende Bahnlinie gebe. Nach Auffassung der Gemeinde führten die genannten Trassenvarianten weiter zu unverträglichen städtebaulichen Beeinträchtigungen, wie einer weiteren Verlärmung der dem Wohnen dienenden Gebiete, aber auch durch nachteilige Auswirkungen auf Ortsbild und Denkmäler, insbesondere durch die Errichtung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB. Zudem werde die Vorbelastung der Gemeinde durch Verkehrslärmmissionen genauso wenig berücksichtigt wie die Schallreflexionen an den Berghängen. Auch die Belange der Landwirtschaft wären erheblich negativ tangiert. Das Vorhaben benötige umfangreiche landwirtschaftliche Flächen, deren Verlust wäre für die örtlichen Landwirte, die wegen der Enge des Tals über keine Ausweichmöglichkeiten verfügten und schon heute das Problem hätten, ausreichend Futter für die Kühe zu beschaffen,

existenzgefährdend. Diese Problematik würde noch verschärft durch die Inanspruchnahme weiterer landwirtschaftlicher Flächen als naturschutzrechtliche Kompensationsflächen. Negative Folgeerscheinungen für den Natur- und Alpenraum wären die Folge. Die Gemeinde führt zusammenfassend aus, dass die genannten Auswirkungen auf Natur und Landschaft, das Ortsbild, den Denkmalschutz, die Naherholung und die Landwirtschaft sowie die mit den Varianten Türkis, Oliv, Blau und Violett verbundenen Lärmbeeinträchtigungen massive negative Folgewirkungen für den Tourismus, der den mit Abstand wichtigsten Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde Oberaudorf bilde, hätten. Nach Ansicht der Gemeinde könnten zwar die dargelegten Beeinträchtigungen auf ihrem Gemeindegebiet durch die Tunnellösung der Variante Gelb vermieden werden. Dennoch spreche sie sich nachdrücklich auch gegen die Variante Gelb aus. Denn durch sie würden die gravierenden nachteiligen Auswirkungen nur auf die Nachbargemeinde Flintsbach a. Inn verlagert werden. Abschließend führt die Gemeinde eine aus ihrer Sicht vorzugswürdige Trassenvariante auf, die vorsieht die Neubautrasse und die Bestandsstrecke auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf vollständig in Tunnellage zu führen und die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ in Richtung Westen in das Gebirgsmassiv zu verlagern. Der Stellungnahme der Gemeinde Oberaudorf ist zudem eine Stellungnahme zur Betroffenheit der Natur- und Schutzgüter im Gemeindegebiet beigelegt.

Die Gemeinde Prutting beanstandet mit Schreiben vom 23.07.2020, dass sich die Planungen erheblich auf die weitere Entwicklung der Gemeinde auswirken würden und die nachhaltige Entwicklung der Gemeinde im ländlichen Raum völlig konterkariert werde. Das Vorhaben insgesamt, aber insbesondere die Trasse Violett werde daher abgelehnt. Zunächst stellt die Gemeinde den Bedarf für das Projekt in Frage. Weiter befürchtet sie, dass zukünftig eine nachhaltige Siedlungsentwicklung der Gemeinde Prutting nicht mehr möglich sei. Zudem sei mit Erschwernissen im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge, insbesondere bei der kommunalen Wasserversorgung zu rechnen, da das Vorhaben nachhaltig das Grundwasser und damit die Trinkwasserversorgung von Prutting aber auch der benachbarten Gemeinden beeinträchtige. Die Gemeinde befürchtet weiter die Gefährdung und nachhaltige Verschlechterung der einzigartigen und besonders zu schützenden Natur. Es seien verschiedene, sehr hochwertige FFH-Gebiete, wie die Moore und Seen nordöstlich von Rosenheim oder das Simsseegebiet betroffen. Auch seien mit dem Vorhaben insbesondere während der Bauzeit erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen in der Nähe der betroffenen Siedlungsbereiche verbunden. Hinzu kämen aus gemeindlicher Sicht nicht unerhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen. Auch sieht die Gemeinde ihre Ortsfeuerwehr weder personell noch materiell ausgerüstet und in der Lage, den Brandschutz zu gewährleisten.

Die Gemeinde Raubling, vertreten durch die Verfahrensbevollmächtigten Labbé & Partner, hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass die Gemeinde mit Ausnahme der Varianten Blau und Violett von allen anderen Varianten betroffen sei. Dies gelte insbesondere für die Verknüpfungsstelle Reischenhart sowie das angrenzende FFH-Gebiet „Moore um Raubling“. Zunächst wird die fehlende Bedarfsprüfung gerügt. Unabhängig davon sei die Gemeinde Raubling bei den das Gemeindegebiet betreffenden Varianten Gelb, Türkis und Oliv die am stärksten betroffene Gemeinde im Inntal. Dies gelte insbesondere für die Themenbereiche Lärm und Flächenverbrauch. Sofern eine Realisierung der in den Raumordnungsunterlagen dargestellten Trassenvarianten Gelb, Oliv oder Türkis weiterverfolgt werden sollte, könne dies nur unter Wegfall der Verknüpfungsstelle Reischenhart

geschehen. Darüber hinaus sei aus Gründen der Schonung des Landschaftsbildes und insbesondere des Lärmschutzes die Trasse in Tieflage zu führen. Die Gemeinde Raubling sieht insbesondere die Verknüpfungsstelle Reischenhart sehr kritisch. Zunächst bezieht sie sich auf die Stellungnahme von Prof. Hohnecker, die ausführt, dass die verkehrstechnischen Voraussetzungen für eine Verknüpfungsstelle zwischen Rosenheim und der Staatsgrenze nicht vorlägen. Die Verknüpfungsstelle sei verkehrstechnisch wirkungslos und führe zu unverhältnismäßigen Nachteilen für die Gemeinde Raubling, insbesondere in Bezug auf Flächenverbrauch, Landschaftsbild und Lärmbelastung. Weiter hätte ein so groß angelegtes Überwerfungsbauwerk mit drei Ebenen (Neubaustrecke, Bestandsstreckengleis, Verbindungsgleise) eines eigenen ROVs bedurft. Auch würde die Verknüpfungsstelle in Reischenhart an der denkbar ungünstigsten Stelle zwischen Rosenheim und Kufstein liegen, da Verknüpfungsstellen im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderten. Dies sei gerade im Bereich Reischenhart nicht der Fall. Erforderlich seien daher aufwendige Rampen- und Brückenbauwerke über die Bestandsstrecke, sodass infolge der aufwendigen Bauweise der Weichenbereich eine Ausdehnung von ca. 1,5 km Länge umfasse. Die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten würden durch die Verknüpfungsstelle massiv und unverhältnismäßig eingeschränkt. Auch bedeute die Realisierung der Verknüpfungsstelle Reischenhart eine noch zusätzliche Erhöhung der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

Die Gemeinde Riedering hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und lehnt die Trassenvarianten Blau und Violett V1 ab. Zur Trassenuntervariante V2 könne sie mangels ausreichender Unterlagen keine Aussage treffen. Die Gemeinde wendet ein, dass die bisher intakte Raumstruktur in ihrer Gemeinde in jeder Hinsicht zerstört werde und ihr eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung notwendiger Siedlungsräume nicht mehr möglich sei. Insbesondere würde durch das Vorhaben der Ortsteil Niedermoosen dauerhaft vom Hauptort abgetrennt. Dies widerspreche der Siedlungspolitik der Gemeinde der letzten Jahre. Ortsbereiche, welche derart einschneidend abgetrennt würden, verlören dadurch ihr typisches Gepräge und damit die Möglichkeit, einer ihrem Charakter entsprechende Weiterentwicklung durch städtebaulich-planerische Instrumente zu erfahren. Weiter führt die Gemeinde aus, dass durch den Bau der geplanten Trassen große Teile schützenswerter Freiflächen für immer unwiederbringlich zerstört würden. Zu den betroffenen Flächen zählten u.a. der Bereich des Naturschutzgebiets am West- und Südufer des Simssees sowie kleinere Teile ganz im Südwesten im noch weitgehend intakten Naturraum des Röthbaches am Ostrand der Lauterbacher/Rohrdorfer Filze. Auch vermisst die Gemeinde Ausführungen in den Verfahrensunterlagen dazu, wie die zu erwartenden Umweltauswirkungen vermieden bzw. minimiert werden könnten bzw. wie der Ausgleichsbedarf bewältigt werden solle. Die Auswirkungen auf Landschaftsbild und Naturhaushalt seien daher aufgrund fehlender Angaben nicht prüfbar. Die Gemeinde stellt klar, dass sie freiwillig keine Ausgleichsflächen für dieses Projekt zur Verfügung stellen werde. Schließlich bewertet die Gemeinde die durch das Projekt bedingte Lärmentwicklung auch auf Natur und Tierwelt als negativ. Sie führt weiter an, dass durch die Abtrennung des Ortsteils Niedermoosen eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur im dortigen Bereich nicht mehr entwickelt werden könne. Dies sei ganz besonders für die in der Gemeinde ansässigen Kleinunternehmen mit erheblichen Standortnachteilen verbunden. In gleicher Weise betroffen sei durch die negativen Auswirkungen auch die Land- und Forstwirtschaft. Die Größe des Projekts bewirke, dass den

Betrieben, insbesondere kleinbäuerlichen Familienbetrieben, die für ihre Existenz unabdingbar erforderlichen Flächen entzogen würden. Gerade aber die Landwirte seien es unter anderem auch, die für eine gewisse wirtschaftliche Basis im Bereich Tourismus sorgten, beispielsweise mit Angeboten wie Urlaub auf dem Bauernhof.

Die Gemeinde Rohrdorf hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und lehnt die Varianten Blau und Violett ab. Die Gemeinde führt aus, dass der Bau und Betrieb einer Hochgeschwindigkeitstrasse eine Lärmentwicklung bedeute, die zu schwerwiegenden Schäden an der Gesundheit der Anwohner führen könne. Mit Verwirklichung der Trasse und der langen Baustellenphase würden Erweiterungsmöglichkeiten für Industrie und Gewerbe beschnitten und geplante Neubaugebiete an Attraktivität einbüßen. Die Gemeinde befürchtet für ihre zukünftige Entwicklung statt Zuzug und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit Rezession. Damit stünden auch viele Arbeits- und Ausbildungsplätze auf dem Spiel. Der derzeitige Druck auf dem Wohnungsmarkt würde aber dennoch bestehen bleiben, da geeignete Flächen für Wohn- und Gewerbebebauung noch seltener würden. Von großer Bedeutung für die Gemeinde sei im Falle einer Tunnellösung auch die Frage nach den Rettungsmöglichkeiten, da die Freiwilligen Feuerwehren der Umgebung in keiner Weise für die Bergung im Tunnel ausgestattet und ausgebildet seien. Mit dem Bau der Trassenvariante Blau durch die Rohrdorfer Filze würde ein zusammenhängendes Moor-, Wald- und Jagdgebiet zerschnitten. Die Rohrdorfer Filze seien nicht nur als Lebensraum für viele auch seltene bzw. vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten bedeutsam, sondern auch als Wasser- und Kohlenstoffdioxid-speicher. Ebenso wichtig seien die Filze für die Naherholung. Die kulturhistorische Bedeutung des Torf- und Tonabbaugebietes Rohrdorfer/Lauterbacher Filze würde in den Planungsunterlagen keine Erwähnung finden. Eine weitere Innbrücke im Norden Rosenheims (Variante Blau und Violett) würde durch ihre Pfeiler einen Rückstau des Inns bewirken und vor allem bei Hochwasser den Abfluss von Mangfall, Sims und Rohrdorfer Achen behindern. Damit stiege die Hochwassergefahr in Rosenheim, Stephanskirchen und Rohrdorf an. Ferner wendet die Gemeinde ein, dass durch Tunnelbohrungen die Trinkwasserversorgung der Gemeinde gefährdet werde. Mit dem Bau einer Trasse östlich des Inns würden große Teile der Landschaft, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden konnten, zerschnitten, verbraucht oder versiegelt. Es drohe Existenzgefährdung für die Landwirte. Neben dem Flächenverlust führe auch der Einsatz von Herbiziden entlang der Strecke zu Insektensterben und damit Ernteverlusten. Folge der Flächenversiegelung sei daneben die Hochwassergefahr. Die gesamte Kulturlandschaft, die von Äckern, Weiden und Streuobstwiesen geprägt ist, verlöre ihre Grundlage. Die lange Baustellenphase würde zu großen Behinderungen für die Landwirtschaft durch den Umwegeverkehr führen. Die Gemeinde führt ferner aus, dass die Zerschneidung der Landschaft und ein großes Brückenbauwerk (Variante Blau, Autobahnüberquerung) das Landschafts- und Ortsbild dauerhaft und irreversibel zerstören würde. Dadurch würde die große Anziehungskraft für Naherholung und Touristen wegfallen mit negativen Folgen für das Gastgewerbe und auch viele Landwirte, die im Nebenerwerb von Pensionsgästen lebten. Zudem fehlen der nachgewiesene Bedarf und eine Überprüfung der Ertüchtigung der Bestandsstrecke. Der Stellungnahme der Gemeinde Rohrdorf ist ein Faunabericht zum Artenvorkommen in den Rohrdorfer Filzen beigelegt.

Die Gemeinde Samerberg hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und stellt einen erheblichen Eingriff durch alle fünf Grobtrassen in den Raum und die Umwelt im Landkreis Rosenheim fest. Sie lehnt daher alle vorliegenden Trassenvorschläge ab. Die negativen Auswirkungen insbesondere auf Menschen und Natur der Region seien erheblich und nicht hinnehmbar. Die Gemeinde lehnt insbesondere die Variante Violett ab, da diese ihr Gemeindegebiet und ihr Wassergewinnungsgebiet untertunnele. Die Trasse sei nicht konform mit den Schutzanforderungen des gemeindlichen Trinkwassers. Baumaßnahmen und Bauwerke im Einzugs- und Schutzgebiet von Quellen würden eine potentielle Gefährdung für die Qualität und die Quantität des Quellwasservorkommens darstellen, da die Quellen das oberflächennahe quartäre Grundwasser nutzen. Die Gemeinde führt weiter an, dass die negativen Belästigungen und Beeinträchtigungen während einer möglichen Bauphase und einer späteren Betriebsphase erheblich seien. Der Verlust der Planungshoheit und der Flächennutzung im Umfeld der Trasse sei für die Gemeinde nicht hinnehmbar und würde die Entwicklung und den Erhalt des Samerbergs und seiner Erholungsfunktion für die gesamte Region nachhaltig beschädigen. Allgemein sieht die Gemeinde aufgrund der bereits vorhandenen Infrastruktur, die sich im Raum Rosenheim zentriert und gebündelt ins Inntal führe, keinen Spielraum mehr für eine verträgliche oberirdische Neubautrassen. Zudem läge im Planungsraum eine Vielzahl von Schutzgebieten wie FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Wasserschutzgebiete. Die biologische Vielfalt mit besonderem Artenschutz der Tier- und Pflanzenwelt sei sehr groß. Daher führten die fünf Grobtrassen bei der Berücksichtigung dieses einzigartigen Naturraumes zu einer besonderen Betroffenheit der Bevölkerung, der Flora und Fauna, des Tourismus sowie der Landwirtschaft im Planungsraum. Die Landwirtschaft sei nicht nur von der reinen Flächeninanspruchnahme für den Bau, sondern auch von den in diesem Stadium noch gar nicht absehbaren Ausgleichsflächen massiv betroffen. Dies würde zu einer Existenzgefährdung zahlreicher landwirtschaftlicher Familienbetriebe führen. Durch weitgehende oberirdische Trassenverläufe werde das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt und führe zu einer Entwertung sowohl der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung als auch der Attraktivität des Tourismus. Darüber hinaus fehle ein konkreter Bedarfsnachweis. Der Stellungnahme der Gemeinde Samerberg ist eine hydrogeologische Bewertung des Tunnels Steinkirchen beigelegt.

Die Gemeinde Schechen hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und sieht sich durch die Trassenvariante Violett in beiden Untervarianten erheblich betroffen. Einige der von der Trassenführung betroffenen Gemeindeteile seien bereits durch die bestehende Infrastruktur erheblich vorbelastet. Insbesondere sei die weitere Siedlungsentwicklung der Ortsteile Pfaffenhofen und Deutelhausen durch die Trassenführung deutlich eingeschränkt, die im Übrigen auch eine siedlungsstrukturelle Trennungswirkung entfalte. Durch den Bau und Betrieb einer Hochgeschwindigkeitstrasse sieht die Gemeinde die Lebensqualität und Gesundheit der Bürger massiv gefährdet. Ferner würden große Teile einer intakten Natur- und Kulturlandschaft unwiderruflich vernichtet. Die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Flächen sowie eine nachhaltige Siedlungsentwicklung der Gemeinde Schechen würde künftig eingeschränkt bzw. sei im geplanten Trassenbereich nicht mehr möglich. Die Gemeinde führt allgemein gegen das Vorhaben die unzuverlässigen Prognosen, die fehlende Anbindung ländlicher Räume an den Fernverkehr und den drohenden Bedeutungsverlust der Stadt Rosenheim an. Weiter weist sie auf die Problematik von Seeton als sensibler Bodenschicht hin, die zu erhöhten baulichen Investitionskosten führe. Die Gemeinde befürchtet weiter ei-

nen negativen Einfluss auf ihren kommunalen Haushalt durch mögliche erhöhte Ausgaben bei der Feuerwehr zur Bewältigung von Unfällen auf der neuen Trasse. Auch eine möglicherweise notwendige Verlegung oder Beeinträchtigung des unterirdischen Erdgasspeichers „Inzenham West“ würde einen erheblichen finanziellen Schaden bedeuten. Auch drohten Verluste, wenn im Gemeindeeigentum stehende Gebäude nicht mehr benutzt werden könnten. Die Gemeinde hebt besonders die herausragende Bedeutung des FFH-Gebietes „Innauen und Leitenwälder“ für die weiträumige Vernetzung zwischen Alpen und Donau als auch für die Anbindung an benachbarte, kleinere FFH-Gebiete heraus. Die Gemeinde ist der Auffassung, dass die Tatsache, dass das FFH-Gebiet in den Kartenwerken weniger als 100 m nördlich der geplanten Trasse ende, nicht von der Berücksichtigung dieses schützenswerten Gebiets entbinde. Flora und Fauna würden keine Rücksicht auf formelle Grenzen nehmen. Der Naturraum der geplanten Trasse unterscheide sich nicht vom tatsächlich ausgewiesenen FFH-Gebiet.

Die Gemeinde Söchtenau hat mit Schreiben vom 09.07.2020 Stellung genommen und lehnt das Vorhaben aufgrund der als unzumutbar eingeschätzten Bauzeiten, der umfangreichen Eingriffe in die Natur, des Risikos für die Trinkwasserversorgungen im Landkreis Rosenheim, vor allem hinsichtlich der Irreversibilität, und des Risikos für das FFH-Gebiet „Moore und Seen nordöstlich Rosenheim“ mit europaweit einzigartigen Moorflächen insgesamt ab. Die Gemeinde befürchtet eine negative Veränderung für das gewohnte Leben im gesamten Landkreis. Zwar sei das Gebiet der Gemeinde Söchtenau direkt von keiner Trasse betroffen, jedoch befürchte die Gemeinde durch die Nähe zur Variante Violett mit dem Tunnel Ringelfeld auch für ihren Teil des FFH-Gebietes „Moore und Seen nordöstlich Rosenheim“ Beeinträchtigungen. Ein weiteres großes Risiko sieht die Gemeinde dadurch, dass die Trinkwasserbrunnen der Gemeinden Prutting und Vogtareuth direkt an der Tunnelstrecke lägen. Das Risiko der negativen Beeinträchtigung dieser Brunnen durch eventuell notwendiges, künstliches Absenken des Grundwasserstandes oder einer lokalen Grundwasserverunreinigung, wäre für die Wasserversorgungen der beiden Nachbargemeinden nicht hinnehmbar. Zudem wird der fehlende Bedarfsnachweis bemängelt.

Die Gemeinde Stephanskirchen äußert sich mit Schreiben vom 10.07.2020 ablehnend zu den Trassenvarianten Blau und Violett und wendet zu Beginn den fehlenden Bedarf sowie die unzuverlässigen Verkehrsprognosen ein. Insbesondere sieht die Gemeinde ihre Siedlungsentwicklungspolitik der letzten Jahre konterkariert. Sie habe bewusst nur eine moderate Entwicklung der Siedlungsschwerpunkte zugelassen, um den freien Landschaftsraum dauerhaft als weitgehend unbelastet und naturnah zu erhalten. Die zurückhaltende Baulandausweisung der Gemeinde könnte nun möglicherweise zu einer weit größeren Umweltzerstörung durch das geplante Eisenbahnprojekt führen. Die Gemeinde erwartet negative Auswirkungen auf Naturschutz und Landschaftsbild, da der Trassenverlauf unter anderem FFH-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete im Bereich der Innauen und des Simsseegebiets tangiere. Diese Gebiete dienten auch als Naherholungsflächen. Diese Nutzung zur Naherholung stehe nach Ansicht der Gemeinde in Zukunft aber in Frage. Weiter seien nach Auffassung der Gemeinde die Auswirkungen auf bestehende Wohn- und Gewerbebauten durch die Tunnelunterquerung nicht abschätzbar. Sie erwarte aber Erschütterungen, die langfristige Schäden an den Gebäuden zur Folge haben könnten. Im Bereich der beiden Tunnelportale seien erhebliche Beeinträchtigungen für die Ortsteile Innleiten bzw. Eitzing zu befürchten. Gerade

der Ortsteil Innleiten sei bisher unbelastet von Schallimmissionen, so dass sich der Trassenverlauf hier besonders negativ auswirken werde. Die sich in der Nähe der Tunnelportale der Varianten Blau und Violett befindenden denkmalgeschützten Anwesen seien nach Ansicht der Gemeinde erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Gerade historische Gebäude seien gegenüber Erschütterungen oft besonders empfindlich, so dass hier mit negativen Auswirkungen auf die Bausubstanz zu rechnen sei. Insbesondere das Schloss Innleiten sei hier besonders gefährdet, wie auch ein vom Eigentümer des Anwesens in Auftrag gegebenes Gutachten zeige. Zur Betroffenheit von Grund- und Trinkwasser wendet die Gemeinde ein, dass zwar kein vorhandenes oder geplantes Wasserschutzgebiet direkt tangiert werde, dennoch könnten sich erhebliche Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet des Wasserversorgungsverbands Obernburg, die Brunnen der St. Leonhardsquelle sowie das geplante Wasserschutzgebiet ergeben, da der geplante Tunnel sowohl zu einem Absenken, wie auch zu einem Aufstauen des Grundwasserleiters führen könne. Problematisch sieht die Gemeinde, dass die örtlichen Feuerwehren für Unfälle/Notfälle im Bereich der Tunnelstrecke nicht entsprechend ausgerüstet seien. Die Gemeinde rechnet durch die Baumaßnahme mit einem immensen Flächenverbrauch nicht nur durch die fertiggestellte Trasse, sondern vor allem auch während der Bauzeit. Auch eine offene Tunnelbauweise bedeute enorme Eingriffe in die Landschaft und ebenso enorme Flächeninanspruchnahme. Der Stellungnahme der Gemeinde ist eine hydrogeologische Stellungnahme zur möglichen Betroffenheit von Grundwassernutzungen sowie eine geotechnische Stellungnahme zum Bereich Innleiten beigefügt.

Die Gemeinde Tuntenhausen hat mit Schreiben vom 10.07.2020 ablehnend Stellung genommen zu den Trassenvarianten, die ihr Gemeindegebiet tangieren sowie zu den möglichen Verknüpfungsstellen Aubenhausen und Ostermünchen. Die geplante Trasse zerschneide im erheblichen Umfang bislang zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen, die ausschließlich durch die Eigentümer landwirtschaftlich genutzt würden. Durch die Zerschneidung der Grundstücke trete eine erhebliche Entwertung auf, so dass damit zu rechnen sei, dass in Zukunft keine Landwirtschaft mehr betrieben werde und die damit verbundene landwirtschaftliche Kultur in diesem Bereich endgültig verschwinde. Weiter seien in betroffenen Bereichen auch umfangreiche Drainagemaßnahmen auf den landwirtschaftlichen Flächen durchgeführt worden, die durch die Baumaßnahme erheblich beschädigt würden und der entstehende Schaden großflächige Auswirkungen hätte. Zusätzlich würden die vorhandenen Vorfluter ihre Funktionalität verlieren. Die Belange der Wasserversorgung in Ostermünchen und Umgebung seien durch den Bau einer neuen Trasse massiv tangiert. In den letzten Jahren sei der Hochwasserschutz für Ostermünchen umfangreich ausgebaut worden. Die gebauten Rückhaltebecken seien in ihrer Funktion zum Schutz vor Hochwasser unverzichtbar. Hinzu komme, betont die Gemeinde, dass das Versorgungsnetz mit Haupt- und Nebenleitungen südlich der derzeitigen Bahnstrecke weitestgehend zerstört würde. Die Gemeinde betont weiter, dass die Neubaustrecke und insbesondere die geplante Verknüpfungsstelle in Ostermünchen das Gemeindegebiet und die Bevölkerung in einem Maße voneinander trennen werde, wie es die Bestandsstrecke in den vergangenen Jahrzehnten nie vermochte. Außerdem stelle die kürzlich in Tuntenhausen renovierte Basilika ein herausragendes Kulturdenkmal und einen traditionellen Wallfahrtsort dar. Jegliche geplante Baumaßnahme sei in der Gemeinde in den vergangenen Jahren dahingehend geprüft worden, ob der freie Blick auf die Basilika gewahrt bleibe. Wohingegen die Neubaustrecke die Szenerie der Landschaft beherrschen und die Aussicht auf die Alpenkette vom Chiemgau bis zur Zugspit-

ze zerstören würde. Durch die geplanten Maßnahmen käme es zu einer Neuzerschneidung einer bisher visuell wenig vorbelasteten Landschaft. Im Weiteren Umfeld der Variantenabschnitte lägen rund 70 ha Fläche, welche der Naherholung diene und daher eine Einschränkung des Freizeitwertes bedeute. Im Gemeindeteil Stetten würden die Sportanlagen mittig durchfahren. Diese Sportplätze stellten jedoch einen wesentlichen Teil der sozialen Infrastruktur im östlichen Gemeindegebiet dar. Weiter seien die Belastung mit Lärm, CO₂-Emissionen und Baustellenverkehr während der jahrelangen Bauzeit den Anwohnern nicht zumutbar, insbesondere auch vor dem Hintergrund eines möglichen Rückbaus der Bestandsstrecke in Ostermünchen. Eine Baumaßnahme in dieser Größenordnung würde auch die intakte, soziale nachbarschaftlich-familiäre und bäuerlich geprägte Dorfstruktur zerstören. Die Gemeinde führt aus, dass die Beeinträchtigungen durch den Bau einer unterirdischen Neubautrasse wesentlich reduziert würden. Zudem dürfe der bestehende Bahnhof Ostermünchen nicht verlegt werden. Durch Ertüchtigung und Ausbau der Bestandsstrecke wäre die Verlagerung des fußläufig erreichbaren Bahnhofs Ostermünchen vermeidbar. Die Verknüpfungsstellen wären aufgrund der enorm kurzen Abstände und dem damit verbundenen zusätzlichen Flächenverbrauch zu überdenken. Ebenso bemängelt die Gemeinde, dass der weitere Planungsbereich bis Grafing nicht einbezogen wurde.

Die Gemeinde Vaterstetten fordert mit Schreiben vom 24.07.2020 in einem neuen, den gesamten Raum Kiefersfelden-Trudering umfassenden Raumordnungsverfahrens die Belange der Gemeinden im Landkreis Ebersberg zu berücksichtigen. Mit dem Bau der im derzeitigen ROV zu prüfenden Neubautrassen würden Fakten und Präjudizen geschaffen, die zu einer massiven Mehrbelastung der Bevölkerung an der Bahnstrecke zwischen Grafing und Trudering führen und sich damit auch auf die Gemeinde Vaterstetten auswirken würden.

Die Gemeinde Vogtareuth hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und lehnt die Trassenvariante Violett ab. Grundsätzlich bringt die Gemeinde gegen das Vorhaben vor, dass alle Varianten landwirtschaftliche Flächen, Siedlungen, Denkmäler sowie den für Menschen, Flora und Fauna wertvollen Lebensraum und insbesondere Natur- und FFH-Schutzgebiete sowie die Landschaft allgemein zerschneide, bedrohe und beeinträchtige. Im Einzelnen führt die Gemeinde gegen das Vorhaben an, dass die Umsetzung der Variante Violett im Bereich des Tunnels Ringelfeld eine Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes sowie eine Gefährdung der örtlichen Trinkwasserversorgung bedeute, insbesondere im Hinblick auf die sich im Aufbau befindliche neue Trinkwasserversorgung der Gemeinden Vogtareuth, Prutting und Stephanskirchen. Weiter wendet die Gemeinde ein, dass die Variante Violett das gesamte Gebiet massiv beeinträchtige und ggf. eine irreversible Zerstörung von Mooren, Seen und Waldflächen bedeute. Eine Beeinträchtigung von Mooren sei gerade im Hinblick auf die CO₂-Problematik nicht hinnehmbar. Die Gemeinde befürchtet eine Gefährdung bzw. Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, wie den „Innauen und Leitenwäldern“ oder dem „Südufer des Simssees“, angesichts der Dimensionen der für das Tunnelportal in Innleiten und die Innbrücke notwendigen mehrjährigen Baustellen. Besonders kritisch sieht die Gemeinde den Tunnel Ringelfeld. Sie verweist dazu auf Ungenauigkeiten bzw. die Fehlerhaftigkeit der Unterlagen als auch die Probleme, die in der Vergangenheit Tunnelbauten mit sich gebracht hätten. Negative Auswirkungen auf Siedlungen, Landwirtschaft, Betriebe, Fremdenverkehr, Landschaft und Mobilität hätte auch unabhängig von der Bauweise die durch den Trassenbau verursachte trennende Wirkung im Landkreis Rosenheim. Weiter

wendet die Gemeinde den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen ein, der die betriebliche Existenz der betroffenen Landwirte auf Dauer gefährde. Die Portalbaustellen beanspruchten weitere Flächen, die ebenfalls auf Jahre hinaus unbrauchbar sein würden. Landwirtschaftliche Betriebe würden außerdem durch Einschränkungen der weiteren betrieblichen Standbeine wie Ferien auf dem Bauernhof oder Photovoltaik-Anlagen betroffen. Die Eigenart der Landschaft, das Landschaftserlebnis und das Landschaftsbild würden unzumutbar beeinträchtigt. Die Trasse verursache Unterbrechungen von Sichtbeziehungen, Barriere- und Trennwirkungen sowie geänderte und verlängerte Wegebeziehungen. Grundsätzlich bemängelt die Gemeinde unvollständige Unterlagen, insbesondere im Hinblick auf mögliche Sprengungen und Erschütterungen ein. Der Stellungnahme der Gemeinde sind umfangreiche Lagepläne sowie Fachgutachten beigelegt.

Die Gemeinden Rohrdorf, Riedering, Stephanskirchen, Prutting und Schechen, vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Günther, haben mit Schreiben vom 24.07.2020 eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Sie führen aus, dass bereits fraglich sei, ob die Trassenvarianten Violett und Blau überhaupt aufgrund der längeren Trassenstrecke und einer überwiegend geplanten Tunnelführung mit den Projektzielen in Einklang stünden. Die Gemeinden beanstanden allgemein die Verfahrensunterlagen und im Besonderen fehlende Studien oder Sondergutachten. Entgegen den gesetzlichen Anforderungen hätte es insbesondere einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedurft. Es wird ausgeführt, dass das Vorhaben mit Blick auf die Ziele einer nachhaltigen, ressourcen- und klimaschützenden Raumentwicklung abzulehnen sei, da zum einen nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Realisierung zu erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser und damit auf die kommunale Trinkwasserversorgung führen könne. Zum anderen stehe der Erhalt der Wälder und Moore als natürliche Speicher für Kohlendioxid in Frage. Das FFH-Gebiet „Moore und Seen nordöstlich Rosenheim“ stelle eine naturschutzfachlich sehr hochwertige Verbundachse insbesondere aus Seen, Mooren und Waldflächen dar. Auch das FFH-Gebiet „Innauen und Leitenwälder“ könnte durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden, welches die Innauen sowie die seitlichen, oft steilen Talhänge zum Inntal umschließe. Durch den Tunnel Ringelfeld und insbesondere durch die geplante Brücke über den Inn und das Tunnelportal in Innleiten könnte dieses FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt werden. Auch das FFH-Gebiet „Rotter Forst und Rott“, der größte unzerschnittene Waldkomplex des Innvorlands könnte durch Eingriffe in den Grundwasserhaushalt erheblich beeinträchtigt werden. Weiter ließen die möglichen Tunnelportale massive Bauwerke erahnen, die im Widerspruch zur Freiraumstruktur des LEP und Regionalplans stünden. Auch führten diese zu unzumutbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit. Die Gemeinden betonen, dass sie sämtlich in der Vergangenheit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entsprochen hätten, so dass die ausgewiesenen Siedlungsbereiche sich flächensparend entwickelt hätten und im Einklang mit dem ländlichen Raum stünden. Die Realisierung eines derartigen flächenverbrauchenden Infrastrukturvorhabens im ländlichen Raum zerstöre die nachhaltige Siedlungsentwicklung. Es wird ausgeführt, dass das geplante Vorhaben unter dem Aspekt Verkehr dem Ziel 4.1.1. zur Raumentwicklung völlig widerspreche, da nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen auch durch attraktive Nahverkehrsangebote charakterisiert würden. Weiter werde das NBS/ABS Projekt München-Rosenheim-Kiefersfelden - Grenze D/A (Kufstein) zum einen im LEP nicht genannt. Zum anderen gehe es bei dem Neubauvorhaben Brenner-Nordzulauf weder um den Erhalt eines leistungsfähigen Bestandes noch werde eine vorhandene Verkehrsinfra-

struktur nachhaltig ergänzt. Vielmehr habe das Vorhaben Brenner-Nordzulauf für die Region aus infrastruktureller Sicht keinen Mehrwert. Es diene allein dem überregionalen (Güter) Transitverkehr. Auch vor dem Hintergrund der in den Gemeindegebieten nachhaltig und schonend entwickelten einzigartigen Kulturlandschaft, sei das Vorhaben aufgrund des erheblichen Flächenverbrauchs wertvoller landwirtschaftlicher Flächen abzulehnen. Insbesondere mit Blick auf die Knappheit landwirtschaftlicher Flächen und die Kleinräumigkeit der Agrarstruktur in den Gemeinden bedürfe es der Vermeidung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Weiter seien die Kommunen durch die Planung in ihrer Wahrnehmung der öffentlichen Trinkwasserversorgung beeinträchtigt. In den Gemeindegebieten befänden sich diverse Brunnen und Trinkwasserschutzgebiete, so dass sich die Gemeinden auch auf den Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung berufen könnten.

Die Gemeinde Ebbs in Tirol/Österreich erklärt mit Schreiben vom 16.07.2020, dass sie das Projekt grundsätzlich begrüße, aber aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung ausschließlich eine Tunnellösung befürworte. Ferner weist sie auf entsprechenden Lärmschutz und sparsamen Bodenverbrauch hin.

Die Gemeinde Erl in Tirol/Österreich erklärt mit Schreiben vom 29.06.2020, dass sie die Varianten Gelb und Türkis befürworte aufgrund der Tunnellösung im Süden. Die Varianten, die die Verknüpfungsstelle Niederaudorf bedingen, lehnt sie jedoch mit Blick auf die Lärmbelastung für die angrenzenden Wohngebiete ab.

III. Fachstellen und -behörden, Verbände, Vereine und sonstige Träger öffentlicher Belange

Das Luftamt Südbayern – Sachgebiet 25 der Regierung von Oberbayern hat mit Schreiben vom 08.06.2020 Stellung genommen und erklärt, dass luftverkehrsrechtliche Belange den Trassenvarianten nicht entgegenstünden. Im Umfeld der Linienführung der Trassenvarianten lägen die Segelfluggelände Brannenburg und Antesberg. Diese würden aber nicht beeinflusst.

Das Bergamt Südbayern – Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern hat mit Schreiben vom 08.07.2020 Stellung genommen und teilt mit, dass gegen das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Es sei aber aus bergbaulicher Sicht zu beachten, dass die Linienführung der Trassenvariante Violett/Blau-Nord den im Planungsraum befindlichen Erdgasspeicher Inzenham West (Gemeinde Schechen) mit den dazugehörigen Sondenplätzen und die Trasse Türkis-Nord den im Planungsraum befindlichen Erdgasspeicher Schmidhausen (Gemeinde Tuntenhausen) mit den dazugehörigen Sondenplätzen berühre. Es handle sich in beiden Fällen um Störfallanlagen, zu denen entsprechende Sicherheitsabstände einzuhalten seien. Auf den neben den Trassen liegenden Sondenplätzen befänden sich in der Regel mehrere Erdgasbohrungen. Jede dieser Bohrungen habe festgelegte Sicherheitskreise mit verschiedenen Beschränkungen. Dies sei bei der Planung der an die Störfallanlagen heranrückenden Bahntrasse zu berücksichtigen. Weiter weist das Bergamt darauf hin, dass es die Aufsicht über die Durchführung von Maßnahmen gewerblicher Unternehmer zum Zweck der Herstellung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nichtoffener Bauweise unter Tage errichtet werden, ausübe. Geplante Arbeiten der vorgenannten Art müssten dem Bergamt daher rechtzeitig vor ihrer Aufnahme angezeigt werden.

Das Sachgebiet 31.1 Straßen- und Brückenbau der Regierung von Oberbayern hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 30.07.2020 Stellung genommen. Es schließt sich inhaltlich der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Rosenheim an. Es befürwortet ebenfalls eine Trassenvariante, die keine umfangreichen Verlegungen von Bundesstraßen nach sich ziehen würde. Es verweist darauf, dass es aufgrund der bisher nur vorliegenden Grobtrassierungen eines engen Abstimmungsbedarfs zwischen der Vorhabenträgerin und dem Staatlichen Bauamt als Vertreter der Straßenbaulastträger für Bundes- und Staatsstraßen für die weiteren Detailplanungen bedürfe.

Das Sachgebiet 34.2 der Regierung von Oberbayern – Städtebau hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 03.08.2020 Stellung genommen und weist darauf hin, dass das Orts- und Landschaftsbild des Inntals im westlichen Bereich durch die BAB A 93 auch als Erholungsraum bereits erheblich vorbelastet sei, sodass eine Belastung der östlichen Innseite vermieden werden sollte. Auf der Ostseite des Inns würden die Trassen Blau und Violett in einem Landschaftsbild geführt, welches noch weitgehend unberührt von Verkehrsbauwerken sei. Die Querung des Inntals durch die Trassenvarianten Blau und Violett, die aufgrund der Querung der bestehenden Bahntrasse und des Inns nur in Dammlage möglich seien, würde das dortige Landschaftsbild und damit auch die Landschaft als Ort der Erholung erheblich beeinträchtigen. In der Gesamtschau der Trassenvarianten zeige sich, dass insbesondere die Untervariante B2/V4 das Landschaftsbild aufgrund des Reliefs und der

Landschaftsgliederung stark beeinträchtigt. Eine gravierende Beeinträchtigung des bislang ungestörten Orts- und Landschaftsbildes, insbesondere im gesamten westlichen Bereich von Neubeuern werde durch die Trasse Blau bzw. die offen geführte Untervariante V1 erzeugt. Im Bereich der südlichen Innquerung stelle sich eine oberbayerische Bilderbuchlandschaft dar, deren Orts- und Landschaftsbild durch die Trassenbauwerke zerschnitten, gestört und beeinträchtigt würde. Zu den Verknüpfungsstellen (VKN) wird ausgeführt, dass im Bereich der VKN Ostermünchen, Aubenhausen und Riederbach die Trasse immer ein Fremdkörper bleiben werde und das Landschaftsbild und damit auch die Landschaft als Ort der Erholung erheblich beeinträchtigt würden, denn dieser Bereich sei von Offenheit geprägt. Auch handle es sich dort um unebenes Gelände, sodass die geplante Trasse teils in Einschnitten, teils auf Dammlage geführt werden müsse. Im Abschnitt zwischen VKN Reischenhart bis Falkenstein bzw. VKN Niederaudorf würde durch alle Trassenvarianten mit Ausnahme von Gelb das Landschaftsbild, das von der Deutschen Alpenstraße aus zu sehen sei beeinträchtigt.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern – Technischer Umweltschutz nimmt mit Schreiben vom 21.07.2020 Stellung und führt aus, dass aus Sicht des Immissionsschutzes unter Berücksichtigung von Maßgaben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplanten fünf Trassen mit Untervarianten in der beantragten Form bestünden.

Aus lärmschutzfachlicher Sicht führt SG 50 im Einzelnen aus, dass alle fünf geplanten Trassen für den Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen - Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich) in der vorgelegten Form grundsätzlich möglich seien. Dies gelte auch, wenn sich nach den Ergebnissen der schalltechnischen Stellungnahme der Vorhabenträgerin die Varianten stark unterschiedlich auf die Schallsituation auswirken könnten und Trassen mit weitgehenden Tunnellösungen in bebauten Bereichen zu bevorzugen seien. Voraussetzung hierfür sei, dass im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung der konkreten Planung ausreichend dimensionierte Maßnahmen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen vorgesehen werden. Hierbei seien vorrangig aktive Maßnahmen zu wählen. Hierzu sei aus fachlicher Sicht ein qualifiziertes Schallgutachten einzuholen. Als generelle Schallminderungstechnik regt der Technische Umweltschutz im gesamten Streckenverlauf aller fünf Varianten das „besonders überwachte Gleis“ an. Zudem dürfe die Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben nicht weiter erhöht werden. Soweit möglich sollte eine Verminderung der bestehenden Lärmbelastung angestrebt werden.

Weiterhin führt der Technische Umweltschutz aus, dass - soweit erforderlich - ausreichend dimensionierte Maßnahmen zum Schutz vor unzulässigen Einwirkungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall vorzusehen seien.

Aus Sicht der Luftreinhaltung bestehe Einverständnis. In puncto Lichtimmissionen und Störfallverordnung bestünden keine Einwände.

Weiter könne davon ausgegangen werden, dass durch die betriebsbedingten elektrischen und elektromagnetischen Felder keine unzulässigen Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Im weiteren Verfahren müsse dies anhand entsprechender Fachgutachten nachgewiesen werden.

Die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 und 55.1 der Regierung von Oberbayern) hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 19.08.2020 Stellung genommen. Sie führt zusammenfassend aus, dass alle Trassen aus Sicht des Naturschutzes ein erhebliches Konfliktpotential aufwiesen, wobei sich das Ausmaß der Betroffenheit einzelner Naturschutzbelange je nach Trasse unterscheiden. Die höhere Naturschutzbehörde (hNB) kommt zu dem Ergebnis, dass die Trassenvarianten Blau, Oliv und Türkis eine hohe naturschutzfachliche Betroffenheit bedeuten würden, wohingegen sich die Trassenalternativen Violett und Gelb als verhältnismäßig günstig darstellten.

Im Einzelnen wird für die Variante Blau ausgeführt, dass für insgesamt vier FFH-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen von Schutzgütern aktuell nicht ausgeschlossen werden könnten. Insbesondere für das FFH-Gebiet „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“ seien angesichts des direkten und über weite Strecken grenznahen Verlaufes erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich. Auch hinsichtlich biotopkartierter Flächen, deren Großteil gesetzlich geschützt ist, zeichne sich eine sehr starke Betroffenheit ab. Aus naturschutzfachlicher Sicht besonders nachteilig sei auch der Verlauf im Bereich der Innaue als landesweit bedeutsamer Biotopverbundachse. Durch die Trassenführung parallel zum Inn könnten angrenzende Biotopstrukturen und Zuläufe abgetrennt und deren Funktion beeinträchtigt werden. Die zweimalige Querung des Inns und ein hohes artenschutzrechtliches Konfliktpotential stellten weitere Problempunkte der Variante dar. Gerade die südliche Innquerung bei Fischbach a. Inn stelle sich als sehr problematisch dar, da sich dort eine naturschutzfachlich bedeutende Verlandungszone befinde, die Vogelinsel. Diese sei im Zuge des Staustufenbaus Nußdorf gezielt angelegt worden und habe nun eine hohe Bedeutung für die Vogelwelt. Dieser Lebensraum würde durch den Bau und Betrieb sehr stark entwertet und wäre für viele Arten nicht oder nicht im derzeitigen Umfang besiedelbar. Die Querung des Inns gerade an dieser Stelle sei daher v.a. aus artenschutzrechtlicher Sicht sehr kritisch zu sehen. Zudem müsse an dieser Stelle eine besonders lange Strecke über den Inn überspannt werden. Abschließend führt die hNB aus, dass die Untervariante B2, die nördlich an Großkarolinenfeld vorbeiführte, zu einer erheblichen Neuzerschneidung der Landschaft führen würde.

Zur Variante Violett wird zusammenfassend ausgeführt, dass die Bewertung der Naturverträglichkeit aufgrund des größten Tunnelanteils in hohem Maße davon abhängen würde, wie diese in der Praxis realisiert würde. Würden Tunnelstrecken in großem Umfang in offener Bauweise hergestellt, wären umfangreiche Auswirkungen auch oberirdisch zu erwarten. Daher sei gerade für die Variante Violett die Einschätzung noch mit Unsicherheiten behaftet. Als kritische Punkte werden die beiden Querungen des Inns, insbesondere im Hinblick auf die südliche Querung im Bereich der Vogelinsel sowie im Falle von Untervariante V4 im Bereich nördlich Großkarolinenfeld eine erhebliche Neuzerschneidung der Landschaft gesehen. Dagegen sei das FFH-Gebiet „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“ nur kleinräumig tangiert und auch sonst seien Landschaftsschutzgebiete, aber insbesondere das LSG „Inntal Süd“ erheblich, jedoch biotopkartierte Flächen und Moorböden eher gering betroffen.

Für die westlich des Inns verlaufenden Trassen (Oliv, Gelb, Türkis) wird ausgeführt, dass diese im nördlichen Verlauf zum Teil durch Moore geführt würden oder diese zumindest randlich tangierten. Dabei handle es sich bei den meisten der Moore allerdings nicht um

Schutzgebiete und natürliche Moore. Vielmehr seien diese aus Sicht des Moorschutzes meist geschädigt und wiesen dort auch keine Biotopstrukturen auf. Als Schutzgebiet betroffen sei das FFH-Gebiet „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“, welches auf einer Länge von rd. 250 m gequert werde. Es bestehe eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für erhebliche Beeinträchtigungen von Schutzgütern. Die Querung betreffe dort gleichermaßen das NSG „Kalten“. Das FFH-Gebiet Moore um Raubling werde dagegen randlich tangiert. Hier verlaufe die Trasse allerdings in weiten Teilen bereits im Moorkörper, so dass v.a. auch Störungen des Wasserhaushaltes in das Gebiet hineinwirken könnten.

Im Trassenverlauf der Variante Oliv befänden sich zwei Landschaftsschutzgebiete. Das „Inntal Süd“ sei dabei stark betroffen. Die Trassenvariante komme mit rund 10 km Länge auf Moorböden zu liegen und stelle eine sehr hohe Beanspruchung dar. Als kritische Themen werden seitens der hNB ferner eine mögliche Betroffenheit des Naturdenkmals Gletscherschliff bei Fischbach sowie die Querung der Mangfall betont. Nach Ansicht der hNB entspreche die Beurteilung der Trasse Türkis weitgehend der Variante Oliv. Im Unterschied dazu ergebe sich eine etwas reduzierte Betroffenheit von Landschaftsschutzgebieten und Moorböden. Sie weist jedoch darauf hin, dass nördlich des Tunnelportals die Trasse über einen größeren südlich von Kirnstein liegenden Biotopkomplex verlaufe, der in der Folge geschädigt würde. Problempunkte seien bei der Variante Gelb die sehr hohe Beanspruchung von Moorböden und die erforderliche Querung der Mangfall. Insgesamt entfielen durch den längeren Tunnel Jochstein, insbesondere im südlichen Planungsraum die Betroffenheiten.

Das Sachgebiet 52 – Wasserwirtschaft hat mit Schreiben vom 02.07.2020 Stellung zum Bereich Trinkwasser genommen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des WWA RO verwiesen. Grundsätzlich könne das SG 52 auf Basis der bisher vorhandenen Kartendarstellungen der verschiedenen Varianten keine Aussagen zu genauen Maßangaben wie bzgl. der Lagegenauigkeit in oder an wasserwirtschaftlich relevanten Bauwerken, Bereichen oder Gebieten (wie bspw. Wasserversorgung, Hochwasserschutz, Gewässerquerungen etc.) treffen, dies wäre erst im Rahmen der Planfeststellung mit entsprechender Datengrundlage möglich. Genauso seien für die Varianten zum jetzigen Planungsstand, aber auch vor allem hinsichtlich weiterer möglicher künftiger Entwicklung von wasserwirtschaftlich relevanten Gebieten (z.B. Trinkwasserversorgung, Hochwasserschutz), keine endgültigen Aussagen zu der Betroffenheit der einzelnen Varianten möglich.

Das Sachgebiet 60 der Regierung von Oberbayern – Agrarstruktur und Umweltlange in der Landwirtschaft hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 06.08.2020 Stellung genommen und führt aus, dass aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht eine Variante zu bevorzugen sei, die den geringsten direkten als auch indirekten Flächenverbrauch (durch naturschutzrechtlichen und waldrechtlichen Ausgleichsbedarf) aufweise und möglichst Flächenzerschneidungen, insbesondere in Gebieten mit einem hohen Weideanteil (oft in Verbindung mit ökologischen Landbau) vermeide. Dies bedinge eine Trassenwahl mit einem maximalen Anteil an untertägigen Verlauf und größtmöglicher Bündelung mit vorhandener Infrastruktur.

Die Stadt und der Landkreis Rosenheim zählten zu den viehintensiveren Gebieten in Bayern. Der Landkreis Rosenheim sei der viehintensivste Landkreis in ganz Oberbayern. Der domi-

nierende Betriebszweig Milchviehhaltung brauche zwingend die Futterfläche für die Tiere vor Ort. Diese landwirtschaftlichen Betriebe seien daher im besonderen Maße auf die Verfügbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen für die Futterwirtschaft, aber auch zur umweltgerechten Ausbringung des anfallenden Dungs angewiesen. Zudem würden im Planungsgebiet im Vergleich zu den meisten anderen Gebieten in Bayern ein sehr großer Anteil der Betriebe noch im Haupterwerb wirtschaften und sei daher im hohen Maße wirtschaftlich von einer entwicklungsfähigen Landwirtschaft abhängig. Für den im südlichen Bereich des Landkreises besonders wichtigen Erwerbszweig Urlaub auf dem Bauernhof sei ein das Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigender Trassenverlauf zu wählen.

Kritisch sieht die Fachbehörde die Frage der Folgenutzung nach Verlegung der Bestandsstrecke. Diese Bestandsstreckenteile seien in der Vergangenheit einer intensiven Behandlung mit Pflanzenschutzmitteln ausgesetzt gewesen. Aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht erscheine es angesichts der damit verbundenen Schadstoffproblematik nicht sinnvoll, diese aufgegebenen Bestandsstreckenteile wieder zu rekultivieren. Die Flächen der aufgegebenen Bestandsstrecken sollten aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht für einen naturschutzfachlichen Biotop-Verbund im Rahmen notwendiger Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden. Ein derartiger Biotop-Verbund würde sich in bestehende landwirtschaftliche Schlagflächen einfügen und nicht wie im Falle einer Neuschaffung eines Biotop-Verbundes zur Aufteilung/Verkleinerung von landwirtschaftlichen Schlägen führen.

Bei den westlichen Trassenverläufen wird besonders im Bereich der Gemeinde Flintsbach a. Inn kritisch gesehen, dass zwar mit einem geringen absoluten Flächenverlust für die Gemeinde zu rechnen sei, dieser sich jedoch aufgrund der lokalen Strukturen gravierend auswirken könne. Der zu erwartende Verlust von landwirtschaftlich genutzter Fläche bedeute auf die Gemeinde gesehen einen anteiligen Verlust, für den bezogen auf einen Haupterwerbsbetrieb eine Existenzgefährdung zu vermuten sei. Dies dürfte in dieser Gemeinde bei mehreren Betrieben der Fall sein. Auch für den Bau der Verknüpfungsstelle Reischenhart werde laut Erläuterungsbericht eine erhöhte Flächeninanspruchnahme veranschlagt. Aufgrund des bereits erhöhten Viehbesatzes bewirke dort ein Flächenverlust besondere negative Folgen auf die Bewirtschaftung und v.a. auf die Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe. Aufgrund des bereits erhöhten Viehbesatzes habe auch in der Gemeinde Tuntenhausen ein Flächenverlust besondere negative Folgen auf die Bewirtschaftung und v.a. auf die Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe. Im Gemeindegebiet von Oberaudorf wiege der Flächenverlust besonders schwer, da ab Tunnelausgang landwirtschaftliche Nutzfläche, darunter auch knapp vorhandene Ackerfläche, zerschnitten werde. Eine flächensparende bzw. unterirdische Ausführung der VKN Niederaudorf sollte aus Gründen einer größtmöglichen Flächenschonung angestrebt werden. Im Bereich des östlichen Trassenverlaufs wird die mögliche Verknüpfungsstelle Aubenhausen kritisch gesehen.

Das Landratsamt Rosenheim hat mit Schreiben vom 22.07.2020 als Fachbehörde Stellung genommen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht führt es für Trassenvariante Blau aus, dass diese Variante sehr kritisch zu sehen sei. Insbesondere die erhebliche Betroffenheit des FFH-Gebiets Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf, die Beeinträchtigung der Lebens-

räume im Biotopverbund am Inn (Auwaldreste, Offenlandlebensräume), die Querung der Vogelinsel sowie die Querung der Rohrdorfer/Lauterbacher Filze, die Querung der Sims und die Betroffenheit des NSG „Südufer Simssee“, des FFH-Gebiets Simsseegebiet sowie die Querung des Inns im Bereich der Leitenwälder nördlich von Rosenheim sprächen gegen diese Variante. Durch die Untervariante Blau B2 komme es zu einer Neuzerschneidung des Orts- und Landschaftsbildes und einer teilweisen Betroffenheit von Biotopen auf einer Länge von 23 km.

Die Variante Violett sei aus naturschutzfachlicher Sicht zum derzeitigen Planungsstand schwer einzuschätzen. Insbesondere sei nicht bekannt, wie ein derartig dimensioniertes Tunnelbauwerk Auswirkungen auf die Lebensräume an der Erdoberfläche habe. Die Querung der Vogelinsel am Inn, die Querung der Sims im Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Schutz des Simssees und seiner Umgebung“ und die Betroffenheit des NSG „Südufer Simssee“ und des FFH-Gebietes 8139-371 Simsseegebiet sowie die Querung des Inns im Bereich der Leitenwälder nördlich von Rosenheim seien aus Gründen des Natur- und Artenschutzes als sehr kritisch zu werten. Soweit sich Variante Blau und Violett überschneiden, gelte das für Variante Blau o.g.

Aus Sicht des Naturschutzes wird die Trassenvariante Oliv als sehr problematisch beurteilt. Zur Begründung wird ausgeführt, dass diese im Bereich der Hochrunstfilze einen der größten und bedeutendsten Moorkomplexe Bayerns und Süddeutschlands tangiere. Dort hätten sich sehr seltene und vom Aussterben bedrohte Tierarten etabliert, die sehr großflächige Arealansprüche hätten. Darüber hinaus würden überregional bedeutsame Feuchtgebiete mit Auwald und Altwasserbereichen und weitere Moorkomplexe bei Großkarolinenfeld durch die Querung stark beeinträchtigt. Der Erhalt und die Wiederherstellung intakter Moor- und Feuchtgebiete sei auch für den Klimaschutz von großer Bedeutung. Eine gravierende Störung des Wasserhaushalts in den Moor- und Feuchtgebieten sei über die unmittelbare Inanspruchnahme hinaus zu befürchten.

Die naturschutzfachliche Beurteilung der Trassenvarianten Gelb und Türkis entspreche in weiten Teilen derjenigen der Trasse Oliv. Zusätzlich seien bei der Variante Türkis artenreiche, gesetzlich geschützte Niedermoor- und Übergangsmoorlebensräume südlich von Kirnstein im Gemeindegebiet Oberaudorf mit Vorkommen streng geschützter Arten betroffen. Aufgrund der langen Entwicklungszeit seien Eingriffe in die betroffenen, gesetzlich geschützten Moorlebensräume nicht ausgleichbar.

Aus wasserrechtlicher Sicht sei die Variante Blau die kritischste Trasse. Sie verlaufe zwischen Inndamm und Wasserschutzgebiet der Wasserversorgung des Marktes Neubeuern, sodass in diesem Bereich Beeinträchtigungen sowohl des Inndamms als auch der Wasserversorgung zu befürchten seien.

Aus Sicht des Immissionsschutzes sei die Variante Violett die lärmtechnisch beste Variante, da sie keine sensiblen Bereiche tangiere und im Tunnel geführt würde, gefolgt von der Variante Blau.

Aus Sicht der unteren Bauaufsichtsbehörde sei, soweit ihr bekannt, kein größerer oder wichtiger baulicher Entwicklungsbereich einer der betroffenen Gemeinden von einer der Trassenvarianten betroffen. Die potenziell betroffenen Flächen seien überwiegend bereits durch die Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms für eine Bauleitplanung der Gemeinden eingeschränkt oder nicht entwickelbar. Die Varianten Violett und Blau hätten nach ihrer Einschätzung zwar von der Anzahl her weniger Berührungspunkte mit größeren Siedlungskörpern, dafür würden diese berührten Bereiche jedoch stärker betroffen erscheinen und wären zudem eher noch siedlungsstrategisch ausbaubar.

Das Amt der Tiroler Landesregierung äußert sich mit Schreiben vom 02.07.2020 zu den grenzüberschreitenden Auswirkungen, insbesondere zu Lärmemissionen. Sie wirft Fragen zur Methodik des von der Vorhabenträgerin angewandten Abschätzverfahrens der Lärmmissionen auf. Insbesondere bestehe Aufklärungsbedarf hinsichtlich der Unterschiede bei den zugrunde gelegten Emissionswerten im Raumordnungsverfahren und den Planungen der ÖBB zum viergleisigen Ausbau Schafotenau – Knoten Radfeld auf österreichischem Staatsgebiet. Das Amt der Tiroler Landesregierung lehnt eine weitere Belastung des Siedlungsbereichs der Gemeinde Erl ab, die bereits durch Autobahn und die Eisenbahnstrecke beeinträchtigt sei. Zudem wird auf die über den derzeitigen Bestand hinausgehenden Siedlungserweiterungsbereiche der Gemeinde Erl hingewiesen.

Das Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (ADB)V Rosenheim hat mit Schreiben vom 29.05.2020 Stellung genommen und erklärt, dass die vom ADBV Rosenheim wachsenden Interessen durch die Planung nicht berührt würden. Es bestünden daher keine Einwendungen gegen die Planungen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg (AELF) hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 06.08.2020 Stellung genommen und kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der großen Bedeutung des Waldes für die Region, unter Beachtung der Ziele des Regionalplans sowie der Vorschriften des BayWaldG, der Trasse mit der geringsten Inanspruchnahme von Wald der Vorrang einzuräumen sei. Der Waldverlust falle bei den Varianten V2/V3 bzw. V2/V4 sehr gering aus. Diese beiden Varianten beträfen auch Natura 2000-Gebiete nur auf kleiner Fläche. Auch Schutzwald werde von der Planung nur in geringem Umfang bei den Varianten Blau (westlich von Riedlberg und nördliches Tunnelportal an der Innleite) und Violett (nördliches Tunnelportal an der Innleite) berührt. Am problematischsten sei aus waldrechtlicher Sicht die Trassenvariante Oliv. Zum einen sei die schiefe Waldflächeninanspruchnahme sehr groß, aber auch die Inanspruchnahme von Wald mit besonderen Funktionen nach Art. 6 BayWaldG. Zum anderen würden wichtige Natura 2000-Gebiete durchschnitten und große Teile der übrigen betroffenen Wälder seien hochwertige Moor- und Moorrandwälder.

Das AELF führt weiter aus, dass ein großflächiger Waldverlust im öffentlichen Interesse und zum Wohl der Allgemeinheit zu vermeiden sei. Je nach Trassenvariante würde eine erhebliche Waldfläche in Anspruch genommen. Überwiegend handle es sich dabei um Moorränder (westliche Trassenverläufe), Auwälder des Inns (östliche Trassenverläufe), sonstige meist fichtenreiche Nadel-Laubholzmischwälder und kleine Flächen Bergmischwald (beide Trassen

im Bereich der Tunnelportale). Auch würden alle Trassen in unterschiedlichem Umfang Landschaftsschutzgebiete und zum Teil auch Naturschutzgebiete durchschneiden.

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 18.06.2020 Stellung genommen und erklärt, dass mit den vorliegenden Planentwürfen aus planerischer Sicht Einverständnis bestehe, sofern die in bisherigen Vorabstimmungen vereinbarten Randbedingungen, insbesondere der Abstandsregelungen, berücksichtigt würden. Weitere Bedingungen beträfen die Vermeidung von bauzeitlichen Verkehrseinschränkungen. Die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Autobahnen müsse zu jeder Zeit gegeben sein. Weiterhin solle vermieden werden, dass Flächen für Autobahnparkplätze, insbesondere des Parkplatzes Breitmoos, durch das Projekt verloren gehen. Andernfalls wäre für Ersatz zu sorgen. Grundsätzlich bevorzuge die Autobahndirektion die Varianten, die keine geringe und sehr nahe Parallelführung oder Kreuzungen mit der BAB A 93 aufweisen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass neben den bereits im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin aufgeführten drei als landschaftsprägend gekennzeichneten Denkmälern Wallfahrtskirche Leonhardspfunden, Burgruine Falkenstein und Schloss und Ensemble Neubeuern noch weitere betroffene Denkmäler einen besonderen Landschaftsbezug aufwiesen, der Berücksichtigung verlange. Dabei handle es sich unter anderem um die Filialkirche St. Leonhard in Hilperting (Gemeinde Großkarolinenfeld), Gut Innleiten und das Anwesen Krottenhausmühle (beide Stephanskirchen), sowie St. Leonhard Nußdorf am Inn. Zudem weise jede der Trassenvarianten ein direkt betroffenes derzeit bekanntes Bodendenkmal auf. Aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege stelle nach derzeitigem Kenntnisstand die Innquerung und der Tunnel bei Innleiten/Krottenhausmühle den Streckenabschnitt mit den meisten Problemen dar. Das BLfD übermittelt Auszüge aus den Denkmallisten sowie Kartendarstellungen in einer Korridorbreite von 250 m für die einzelnen Trassen zu Bau- und Bodendenkmälern.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen. Das LfU gibt aus Sicht des Immissionsschutzes (Verkehrslärmschutz) Empfehlungen zur Berechnung des Beurteilungspegels ab, u.a. zur maximal zulässigen Zuglänge, zu Geräuschen, die von Tunnelportalen abgestrahlt werden und der Untersuchung der Gesamtbelastung von mehreren Verkehrslärmquellen. Weiter empfiehlt es, den Schienenbonus in Verbindung mit der 24. BImSchV nicht anzuwenden.

Aus deponietechnischer Sicht seien die Varianten zu bevorzugen, bei denen möglichst geringe Auswirkungen auf die Deponien zu besorgen seien und eine Beeinflussung hinsichtlich der Sicherheit der betroffenen Deponien ohne weitere Maßnahmen ausgeschlossen werden könne.

Weiter regt das LfU die Berücksichtigung der Standorte einschließlich der zugehörigen Zustrombereiche der Grundwassermessstellen aus der staatlichen Überwachung im Raumordnungsverfahren mit Blick auf mögliche Betroffenheiten bzw. unmittelbare Einwirkungen an.

Unter dem Gesichtspunkt der Rohstoffgeologie wird die Variante Gelb westlich von Fischbach abgelehnt. Ebenso der Trassenverlauf der Variante Blau nordwestlich von Stephanskir-

chen, nördlich von Rohrdorf und südlich von Nußdorf. Variante Violett wird nordwestlich von Stephanskirchen, im Bereich Rohrdorf und Überfilzen abgelehnt, da sich dort Steinbrüche, Vorranggebiete Kies und Sand sowie Vorbehaltsgebiete befinden.

Das LfU führt weiter aus, dass sich zwischen den Verknüpfungsstellen Breitmoos und Niederaudorf-BAB das im Geotopkataster Bayern erfasste Geotop Nr. 187R004 („Gletscherschliff bei Fischbach“) befinde. Das Objekt stehe als Naturdenkmal unter besonderem Schutz. Ferner trage es das Gütesiegel „Bayerns schönste Geotope“. Bei Realisierung der Trassenvarianten Blau, Oliv O3 oder Türkis könne eine Zustimmung des Geotopschutzes nur erteilt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Bestands und des geowissenschaftlichen Werts des Objekts ausgeschlossen werden könne.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat mit Schreiben vom 22.06.2020 Stellung genommen und erklärt, dass durch die Planung Belange der Bundeswehr nicht berührt würden. Es bestünden daher keine Einwände. Die geplanten Trassen lägen alle außerhalb von militärisch genutzten Liegenschaften und Schutzbereichen.

Der Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 29.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass das Vorhaben grundsätzlich zu Beeinträchtigungen von aquatischen Lebensräumen und zur Einschränkung von Fischereirechten führen werde. Die Erheblichkeit des Eingriffs hänge dabei maßgeblich von der Wahl der Variante ab. Entlang der einzelnen Varianten müssten mehrere Gewässer mit Brückenbauwerken überquert werden. Die Variante Violett sei aus fischereifachlicher Sicht die zu favorisierende Variante. Die Variante Blau überquere mit der Sims ein Bachmuschelgewässer, welches bei einer Umsetzung besonders betrachtet werden müsste. Kritisch zu sehen sei aus fischereifachlicher Sicht die Verkleinerung bzw. komplette Verfüllung von Baggerseen entlang der einzelnen Trassen.

Der Kreisheimatpfleger des Landkreises Rosenheim im Bereich der Baudenkmalpflege hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass aus Sicht der Kreisheimatpflege kein starrer Bezugsraum hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung der einzelnen Elemente gewählt werden könne. Es müsse immer der landschaftsprägende Bezug des zu schützenden Kulturelements in Gesamtschau mit den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die neuen Infrastrukturelemente inkl. ihrer technischen Nebenanlagen in Betracht gezogen werden. Daher könnten auch weiter entfernt gelegene Objekte durchaus erheblich beeinträchtigt werden. Neben den bereits im Erläuterungsbericht als landschaftsprägend aufgeführten Denkmälern seien daher weitere als landschaftsprägend zu wertende Objekte zu berücksichtigen, wie die katholische Expositur- und Wallfahrtskirche St. Peter in Madron (Flintsbach a. Inn). Er weist vorsorglich darauf hin, dass sich auch in den als Tunnel gekennzeichneten Abschnitten wichtige Denkmäler, teils mit kulturlandschaftsprägender Wirkung befänden (z.B. kath. Filial- und Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Kirchwald, Nußdorf a. Inn). Eingriffe in die Topografie sowie Bauwerke wie ein Tunnelportal könnten das Erleben der Kulturlandschaft Inntal empfindlich stören.

Die Ortsheimatpflegerin Michaela Firmkäs der Gemeinde Nußdorf a. Inn wendet mit Schreiben vom 12.07.2020 die zusätzliche Verkehrsbelastung für das Inntal, den fehlenden Bedarf sowie die Beeinträchtigung von Landschaftsschutz- und Naherholungsgebieten ein. Weiter führt sie die Zerschneidung der Landschaft, die Wertminderung der Grundstücke sowie Lärmbelastung und befürchtete Gesundheitsschäden für die betroffene Bevölkerung an.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und hat aus straßenplanerischer Sicht keine Einwände gegen die vorliegenden Grobtrassentwürfe, sofern bei Eingriffen in das Straßennetz der Bundes- und Staatsstraßen die straßenplanerischen Vorgaben eingehalten würden. Wesentliche Planungsgrundlagen, wie der einzuhaltende Abstand zwischen den Verkehrswegen im Bereich von Parallelführungen, seien zu beachten. Weitere Bedingungen beträfen die Vermeidung von bauzeitlichen Verkehrseinschränkungen. Die Verkehrsabwicklung der betroffenen Straßenabschnitte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Sicherheit seien jederzeit von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten. Grundsätzlich würden aus straßenplanerischer Sicht Varianten bevorzugt, die keine umfangreicheren Verlegungen von Bestandsstraßen aufwiesen bzw. die auf Ebene der Bedarfsplanung festgelegten Straßenbauprojekte weiterhin ermöglichten. Aufgrund des im bisherigen Planungsstand ungenauen Maßstabes werde eine detaillierte Abstimmung in den nachfolgenden Planungsschritten stattfinden müssen. Der Straßenbaulasträger sei im Zuge der weiteren Planungsschritte frühzeitig zu beteiligen.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim (WWA RO) hat mit Schreiben vom 06.07.2020 Stellung genommen und erklärt, dass bei sämtlichen Trassenvarianten die Gefahr erheblicher Auswirkungen auf Trinkwasserversorgungen oder Grund- und Bergwasservorkommen oder hydrogeologisch sensible Gebiete bestehe. Jedoch sei eine realistische wasserwirtschaftliche Priorisierung bzw. Würdigung auf der jetzigen Planungsebene ohne vertiefte Untersuchungen kaum möglich. Insbesondere bei den westlichen Tunnelvarianten sei beispielsweise die Höhenlage der Tunnel im Verhältnis zum jeweiligen Grundwasserleiter, aus dem die Wasserversorgung gespeist werde, elementare Bewertungsgrundlage.

Das WWA RO sieht zwei wasserwirtschaftlich besonders problematische Stellen an der Engstelle der Variante Blau im Bereich Neubeuern und beim Tunnel Laiming bei der Variante Oliv. Die bestehende Wasserversorgung der Gemeinde Neubeuern habe sich beim vor wenigen Jahren abgeschlossenen Wasserschutzgebietsverfahren als einzige noch realisierbare Wasserversorgung im Gemeindegebiet herauskristallisiert und sei damit kaum ersetzbar. Aufgrund der sehr beengten Verhältnisse in Neubeuern mit der östlichen Trassenbegrenzung durch dieses sensible Wasserschutzgebiet mit sehr geringen Grundwasserflurabständen und der unmittelbaren westlichen Begrenzung durch die Hochwasserschutzanlagen des Inns und der angrenzenden Ortschaft Neubeuern sei dort mit erheblichen Problemen zu rechnen. Der Tunnel Laiming sei im Gemeindegebiet Oberaudorf auf einer erheblichen Länge im Talgrund des Inntals projektiert. Dort sei sowohl mit stark durchlässigen Kiesen aber auch mit Seeton zu rechnen. In diesem Abschnitt seien aber auch der Auerbach und Teile des Siedlungsbereiches zu unterqueren. Da sich aus den vorgelegten Unterlagen der Vorhabenträgerin sehr komplexe geologische Verhältnisse ablesen ließen, sei aus Sicht des WWA in diesem Bereich mit erheblichen Problemen zu rechnen.

Ansonsten gebe es keine grundsätzlichen wasserwirtschaftlichen Hinderungsgründe die pauschal gegen eine Trasse sprechen würden. Die projektierten Trassen kollidierten nicht mit eigenen wasserwirtschaftlichen Planungen des WWA RO. Lediglich bei der Trasse Blau könnte es zu Konflikten mit einem geplanten Hochwasserrückhaltebecken der Gemeinden Riedering und Rohrdorf kommen.

Die Bayerischen Staatsforsten haben mit Schreiben vom 06.07.2020 Stellung genommen und erklärt, dass sie die grundlegenden Ziele des Projekts mittragen würden. Dies gelte für alle Trassenabschnitte, die unterirdisch in Tunneln unterhalb von Staatswald verliefen. Im Ergebnis werde die Variante Violett bevorzugt und die Variante Oliv strikt abgelehnt, da von dieser Streckenplanung in hohem Ausmaß Staatswald betroffen sei. Sie betonen, dass die Variante Oliv den Staatswalddistrikt „Panger Filze“ als bisher geschlossenes und zusammenhängendes Waldgebiet massiv durchschneide. Die betroffenen Waldflächen stockten auf Moorstandorten und seien naturschutzfachlich als sensibel zu werten. Auf Teilflächen seien bereits Moorrenaturierungsmaßnahmen durchgeführt worden und für weitere rd. 112 ha bestünden bereits relativ weit fortgeschrittene Planungen im Rahmen des Moorrenaturierungsprogramms der Bayerischen Staatsforsten. Aufgrund der durchschneidenden Bahntrasse seien erhebliche Bewirtschaftungerschwernisse zu erwarten, u.a. Einschränkungen der Waldpflege und Verlust an Produktionsfläche. Aus forstbetrieblicher Sicht vorstellbar sei der Streckenverlauf Oliv durch den nordöstlichen Teil des Staatswalddistriktes „Kollerfilze“, da dieser verhältnismäßig kurz sei. Nördlich und südlich anschließend verlaufe die Variante Oliv jedoch über weite Strecken durch weitgehend zusammenhängende, geschlossene Waldflächen mit der Folge einer massiven Durchschneidung. Zu unterstützen sei die Bündelung der Verkehrsachsen durch den parallelen Verlauf zur A93. Um eine Beeinträchtigung bzw. eine Zerstörung durch Zerschneidung zu minimieren, befürworten die Bayerischen Staatsforsten auf diesen Flächen einen Trassenverlauf am östlichen Rand der „Kirnstener Au“ sowie einen Trassenverlauf entlang der bestehenden Autobahntrasse im Staatswald „Zankeler Au“. Es wird darauf hingewiesen, dass eine besondere und naturschutzfachlich wertvolle Verzahnung mit den Feuchtbiotopen außerhalb des Staatswaldes nördlich der „Zankeler Au“ bestehe, welche im Flussbereich des Inns liegen. Ggf. sollte hier eine unterirdische Inn-Querung zum Schutz der Biotope in Erwägung gezogen werden.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. lehnt mit Schreiben vom 24.07.2020 alle Trassenvarianten ab und begründet dies zusammenfassend mit erheblichen negativen Folgen für Natur, Landschaft und Siedlungsstruktur. Der zu erwartende Verlust von Flächen bedeute einen erheblichen Eingriff in die Fortpflanzungs- und Lebensräume (z.T. streng geschützter) heimischer Tier- und Pflanzenarten, einen Eingriff in die Grundwassemeubildung sowie den Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen und natürlicher Kohlenstoffspeicher. Versiegelte Fläche könne kein Wasser mehr speichern, was die Hochwasserproblematik verstärke. FFH-Gebiete, Naturschutz-, Landschaftsschutz- und Trinkwasserschutzgebiete sowie Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile würden beeinträchtigt. Außerdem gingen durch Überbauung und Neuverlärnung wertvolle Erholungsflächen verloren und das durch die voralpine Kultur- und Naturlandschaft geprägte Landschaftsbild werde erheblich beeinträchtigt. Dies hätte noch nicht absehbare Auswirkungen auf den wirtschaftlich bedeutsamen Tourismus. Insbesondere der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche – auch während der Bauphase – sei für den Erhalt einer nachhaltigen, naturverträglichen kleinbäuerlichen Land-

wirtschaft nicht hinnehmbar. Schwierige Untergründe würden sehr lange, belastende Bauzeiten und hohe Risiken verursachen.

Der Deutsche Alpenverein hat im Beteiligungsverfahren keine Stellungnahme abgegeben. Er erklärt mit Schreiben vom 10.08.2020, dass diese Nichtäußerung nicht bedeute, dass Einverständnis mit einer der fünf Trassenvarianten des Brenner-Nordzulaufs bestehe.

Der Landesbund für Vogelschutz hat mit Schreiben vom 06.08.2020 Stellung genommen. Es bestünden schwerwiegende Bedenken gegen das Vorhaben, er lehne alle Trassenverläufe bei dem momentanen Sachstand ab. Er führt aus, dass alle Trassenvarianten erhebliche Eingriffe sowohl in Natur und Landschaft als auch für die örtliche Bevölkerung darstellten, mitunter im Hinblick auf das Landschaftsbild und die Erholung. Es sei von einer erheblichen Beeinträchtigung von Schutzgütern auszugehen, insbesondere durch Eingriffe in FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie geschützte Biotop. Die Zerschneidung von Lebensräumen würde zur verstärkten Verinselung führen mit der Folge, dass sich der Erhaltungszustand von Populationen, wie beispielsweise der Fledermaus, weiter verschlechtern oder sogar Arten aus der Region verschwinden würden. Der Inn und Teile des Rosenheimer Beckens stellten eine wichtige Route für den Vogelzug durch die Alpen dar. Zugvögel, aber auch Fledermausarten hätten ein erhöhtes Kollisionsrisiko, welches sich durch die Nähe zu Schutzgebieten erhöhe. Weiter könnten sich die Trassen negativ auf den Wasserhaushalt insbesondere der Moor- und Feuchtbereiche auswirken. Der Verbrauch an Fläche mit Bodenzerstörung sowie die Lärmbelastung sei bei einer Neutrassierung besonders hoch und erheblich.

Der Landesfischereiverband Bayern führt mit Schreiben vom 24.07.2020 aus, dass hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser am ehesten Variante Gelb in der Untervariante G2 als Trassenverlauf geeignet erscheine. Der Verband weist auf die tangierten Natura 2000-Gebiete sowie die räumliche Nähe zu Oberflächengewässern als wesentliche Konfliktpunkten hin. Weiter gibt er Empfehlungen für wasserbauliche Maßnahmen, wie die Umlegung von Fließgewässern und die Querung von Gewässern.

Der Landesverband für Höhlen- und Karstforschung weist in seiner Stellungnahme vom 19.07.2020 auf einige geologische Besonderheiten und Geotope hin, die durch die neuen Bahntrassen möglichst nicht beeinträchtigt werden sollten, sei es durch eine entsprechende Trassenvariante oder eine angepasste, geotopschonende Bauausführung.

Der Verein für Landschaftspflege und Artenschutz in Bayern e.V. (VLAB) hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und stellt fest, dass alle Varianten zu schweren, in Teilen nicht ausgleichbaren Schäden im Landschafts-, Natur- und Wasserhaushalt der Region führten. Der VLAB führt aus, dass vorrangig ein Ausbau der bereits vorhandenen Bahnstrecke ohne Zeitdruck und ergebnisoffen durch ein Gremium unabhängiger Experten geprüft werden sollte. Er bezweifelt auch, dass es tatsächlich gelingen werde, wesentliche Teile des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern, da hierzu schlüssige Konzepte und Aussagen der DB und des Bundesverkehrsministeriums fehlten. Weiter konterkariere das Vorhaben die Pläne des Bundes und der Länder in Zukunft auf E-Mobilität bzw. Wasserstoffantriebe zu setzen.

Der Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. weist mit Schreiben vom 24.07.2020 auf den umfangreichen Flächenverbrauch, die Zerschneidung der Landschaft sowie die Zerstörung geschützter Biotope, des Waldes, des Landschaftsbildes und insbesondere von landwirtschaftlichen Flächen der kleinbäuerlichen Landwirtschaft hin. Des Weiteren sei die Beeinträchtigung und Zerstörung des Lebensraumes geschützter und schützenswerter Tier- und Pflanzenarten, von Filzen und Niedermooren sowie von Wasserschutzgebieten zu beanstanden. Außerdem sei die Beeinträchtigung der Siedlungsentwicklung sowie der Verlust von Naherholungsgebieten und die Schädigung des lokalen Tourismus sowie die dauerhafte Beeinträchtigung der Gesundheit der lokalen Bevölkerung zu berücksichtigen.

Der VCD (Verkehrsclub Deutschland) Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und gibt an, dass am ehesten eine modifizierte Variante „gelb“ in Betracht komme. Im mittleren Bereich der Variante solle aus Naturschutzgründen und für eine gradlinigere Ausführung mehr Tunnelführung eingesetzt werden. Die Varianten blau und violett widersprechen am stärksten den Vorstellungen des Vereins und würden demnach ausscheiden.

Darüber hinaus weist der VCD Bayern e.V. darauf hin, dass grundlegendes Ziel einer ökologischen Mobilitätspolitik zunächst die Vermeidung von Verkehren sei. Um für die künftigen Verkehrsströme Richtung Brenner über ausreichende Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die umweltfreundliche Schiene zu verfügen, sieht der Verein den Neubau einer zweigleisigen Bahnstrecke im Abschnitt Rosenheim – Kufstein als notwendig an. Es solle angestrebt werden, für die Neubaustrecke einen möglichst hohen Tunnelanteil zu realisieren. Die neue Trasse solle maximal mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h geplant sein, da dies eine landschaftsgerechtere Planung ermögliche. Es sei eine Planung zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Landshut – Rosenheim anzugehen, um den Güterverkehr um das überlastete Stadtgebiet von München herumzuführen.

Die freiwerdenden Kapazitäten sollten aus Sicht des VCD Bayern e.V. genutzt werden, um auf den Strecken im Raum Rosenheim nach Grafing, Holzkirchen, Kufstein und Wasserburg einen S-Bahn-ähnlichen Halbstundentakt einzurichten. Sinnvoll sei ebenso die Einführung eines Halbstundentaktes im Regionalexpressverkehr zwischen München und Rosenheim. Mit dem Fahrzeitgewinn durch die Beschleunigung der Strecke sollte es laut VCD Bayern e.V. außerdem möglich sein, stündliche Fernzüge Richtung Brenner über Rosenheim zu führen.

Weiterhin seien bei der Planung die Interessen der Bürger vor allem hinsichtlich des Lärmschutzes über das gesetzliche Maß hinaus zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten den Bürgern die Vorteile des umweltfreundlichen Bahnverkehrs stärker vermittelt werden. Es solle eine Kommunikationskampagne gestartet werden.

Der VCD-Kreisverband Freising e.V. hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und befürwortet einen deutlichen Ausbau der Schiene, sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr und sieht der Fertigstellung des Brennerbasistunnels positiv entgegen. Darüber hinaus regt der Verein an, das derzeitige Verfahren zum Brenner-Nordzulauf etwas zurück zu stellen, um mit Hochdruck an einer Interimslösung arbeiten zu können. Es bestehe die

dringende Notwendigkeit bis zur Eröffnung des Brennerbasistunnels 2028/2030 die Kapazitäten kurzfristig so zu erweitern, dass der Brenner-Nordzulauf auf deutscher Seite seine Funktion als Zubringer erfüllen kann. Der VCD-Kreisverband Freising spricht sich weiterhin für eine Entlastung des Raumes München aus. Dabei sei, neben dringend notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in München selbst, eine großräumige Umfahrung – und damit Entlastung – über den sogenannten „Güter-Ostkorridor“ (Trasse Regensburg-Landshut-Mühldorf-Rosenheim) denkbar. Diese Trasse müsse allerdings entsprechend ausgebaut und elektrifiziert werden. Dies sähe der Verein als wesentlich sinnvoller an, als die Planungen für eine B15neu voranzutreiben, die dem Ansatz, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, entgegenstehe.

Der Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV) hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und bemängelt die fehlende Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Weiterhin führt der Verein an, dass ein „abschnittsweises Raumordnungsverfahren“ aus seiner Sicht unzulässig sei. Zudem kritisiert der VUV die unzureichenden Verfahrensunterlagen sowie eine unzureichende Verfahrensbeteiligung.

Der Almwirtschaftliche Verein Oberbayern schließt sich mit Schreiben vom 30.07.2020 der Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbands an. Aus almwirtschaftlicher Sicht weist er noch auf die negativen Folgen eines weiteren Flächenverlustes und der weiteren Zerschneidung sowohl für die Existenz der kleinstrukturierten landwirtschaftlichen Betriebe als auch für den Tourismus hin. Auch die lange Bauzeit bedeute eine massive Beeinträchtigung der Bewirtschaftung der Flächen im Umfeld der Streckenführung.

Der Bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 30.07.2020 Stellung genommen und lehnt das Vorhaben aus landwirtschaftlicher Sicht ab. Gegen die Planvarianten wendet er den massiven Flächenverbrauch, insbesondere durch den hohen Kompensationsbedarf, ein, der eine Existenzgefährdung einer Vielzahl von Landwirten bedeute. Aber auch die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen bedeute einen großen Wertverlust. Dies habe auch negative Auswirkungen auf die Alpenkulturlandschaft. Er weist nachdrücklich darauf hin, den Bodenschutz zu beachten. Um den Boden in seiner Fruchtbarkeit und Ertragsfähigkeit möglichst umfassend zu erhalten, seien detaillierte Untersuchungen notwendig. Auch würden die geplanten oberirdischen Trassenverläufe die Lebensräume des Nieder- und Hochwildes durchschneiden und so zu Durchtrennungseffekten führen. Dies bedeute Jagdwertminderung. Als kritische Punkte sieht der Bauernverband bei den östlichen Trassenverläufen Blau und Violett insbesondere die Verknüpfungsstelle Niederaudorf, die Innquerungen, insbesondere im Bereich der Vogelinsel, den Verlauf entlang sehr sensibler Naturschutz- und Freizeitgebiete sowie die vierspurige Neubaustrecke bei Ostermünchen. Gegen die westlichen Trassenverläufe wendet er insbesondere die Querung der A8 und des Mangfalltals, die Verknüpfungsstelle Reischenhart und die großflächige Inanspruchnahme von Moorböden sowie den sehr hohen Flächenverbrauch der Variante Türkis ein.

Der Bayerische Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V. hat mit Schreiben vom 16.07.2020 Stellung genommen. Er sieht drei Steinbrüche durch die Trassen beeinträchtigt. In der Trassenvariante Gelb westlich von Fischbach wird die Trasse abgelehnt bzw. eine Verschiebung der Trasse für notwendig erachtet, da dort ein bedeutender Steinbruch für die

Zementherstellung liege und ein Konflikt mit dem Vorranggebiet 417 F 1 des Regionalplans Südostoberbayern bestehe. Abgelehnt wird auch die Trasse im Bereich bei Überfilzen (Violett), da die Sprengungen in dem benachbarten Steinbruch die Trasse beeinträchtigen würde. Die Trasse sollte zudem mit dem Unternehmer des Steinbruchs in Rohrdorf abgestimmt werden, um Beeinträchtigungen zu vermeiden. Abgelehnt werden die Trassenabschnitte der Varianten Blau bzw. Violett in den Bereichen der regionalplanerischen Vorranggebiete Kies und Sand 443 K 1, 436 K 1 und des Vorbehaltgebietes 427 K 1.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern hat mit Schreiben vom 22.07.2020 Stellung genommen und begrüßt das Gesamtvorhaben. Sie befürwortet die festgelegten Ziele wie die Schaffung einer zukunfts-, leistungs- und konkurrenzfähigen Schieneninfrastruktur durch Qualitätsverbesserung und Kapazitätserhöhung, sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene. Die Handwerkskammer sieht darüber hinaus durch das Projekt die Möglichkeit zur Schaffung weiterer Entwicklungsmöglichkeiten im nationalen und internationalen Schienenfernverkehr (Angebotsverdichtung, attraktivere Fahrtzeiten und Taktungen). Durch die Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Schiene ließen sich außerdem freie Kapazitäten für Liefer- und Leistungsverkehr im Straßenverkehr zugunsten des Handwerks schaffen.

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK) unterstreicht in ihrer Stellungnahme vom 15.07.2020, dass die bayerische Wirtschaft den Kapazitätsausbau des Brenner-Nordzulaufes fordere. So habe sich die Kammer in der Vergangenheit mehrfach in aller Deutlichkeit für einen viergleisigen Gesamtausbau von Grafing nach Kiefersfelden ausgesprochen. Sie betont die hohe ökonomische und verkehrspolitische Bedeutung des gesamteuropäischen Nord- Süd-Korridors für Deutschland und die Europäische Union insgesamt. Weiterhin würde sich die verkehrspolitisch gewollte Güterverlagerung auf die Bahn nur mit einer leistungsfähigen und modernen, zweigleisigen Hochgeschwindigkeitstrasse, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr realisieren lassen.

Die IHK begrüßt zudem ausdrücklich, dass jede der fünf vorgelegten Trassenvarianten die Stadt Rosenheim nicht vom überregionalen Bahnverkehr abhängen. Aufgrund von zunehmenden Verkehrsbeschränkungen auf der Inntalautobahn in Österreich, müsse der Brenner Nordzulauf sobald wie möglich realisiert werden, um der bayerischen Wirtschaft eine Alternative auf der Schiene zum Versand von Exportgütern an die norditalienischen Industriezentren und adriatischen Seehäfen zu bieten. Auch müsse ein Engpass zwischen der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels und der Fertigstellung des Brenner-Nordzulaufs durch diverse kapazitätssteigernde Maßnahmen auf der Bestandsstrecke soweit wie möglich überbrückt werden.

Ein umfangreicher Lärmschutz und eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes seien äußerst wichtig. Hinzu komme eine möglichst geringe Belastung durch die zu erwartende, mehrjährige Bautätigkeit. Keine der auszuwählenden Trassen dürfe einer bahnbetrieblichen Einschränkung unterliegen. Die IHK votiert nicht konkret für eine der fünf Trassen, es würden jedoch viele Argumente für eine autobahnahe Streckenführung mit einem möglichst hohen Anteil an Trog- und Tunnellagen sprechen. Der Stellungnahme ist ein Positionspapier der IHK für München und Oberbayern zum Schieneninfrastrukturprojekt

„Brenner-Nordzulauf“ vom 27. März 2019 sowie eine BIHK-Broschüre zum Brenner Nordzulauf vom März 2019 beigelegt.

Der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V. hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und begrüßt grundsätzlich die Erhöhung der Streckenkapazität auf vier Gleise. Darüber hinaus bewertet der Verband bezogen auf die von ihm vertretenen Belange die Trassen Blau und Violett unter folgenden Maßgaben als raumverträglich: Es sei eine durchgängig zweigleisige Verbindungskurve im Bereich Stephanskirchen zwischen Süden und Osten vorzuhalten. Ferner müsse eine perspektivisch zweigleisige Verbindungskurve zwischen der Neubaustrecke aus östlicher Richtung mit der Bahnstrecke Rosenheim-Mühldorf in beide Richtungen offengehalten werden. Weiterhin sei die Erschließungswirkung des Bahnhofs Ostermünchen zu erhalten und eine ausreichende Dimensionierung der Verknüpfungsstelle zu gewährleisten, um im Zielzustand keine Einschränkungen des Zugverkehrs vorzusehen.

Die Trassen Türkis, Gelb und Oliv bewertet der Verband hingegen als nicht raumverträglich, da diese Varianten die Nutzung eines signifikanten Teils der Neubaustrecke für den innerösterreichischen Verkehr (Salzburg – Innsbruck über das deutsche Inntal) unmöglich mache und dadurch dauerhaft eine ansonsten mögliche Lärmentlastung von Rosenheim sowie des südlich davon gelegenen Inntals verhindert würde. Darüber hinaus sei die Verknüpfungsstelle Breitmoos für sich genommen nicht raumverträglich, da sie die Erschließung von Brannenburg und Flintsbach wesentlich verschlechtere.

Der Tourismus Oberbayern München e.V. hat mit Schreiben vom 05.06.2020 Stellung genommen und befürwortet das Ausbauprojekt der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel. Durch die zu erwartende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene werde die Erlebnisqualität im bayerischen Inntal aufgewertet. Bad Aibling und Bad Feilnbach seien besonders starke Tourismusräume sowie überregional bedeutsame Moorheilbäder. Die Simsseeregion sei eine touristisch starke Seenregion. Das Inntal mit Brannenburg, Oberaudorf und Kiefersfelden konzentriere sich auf den alpinen Winter- und Sommertourismus. Der Verein weist jedoch darauf hin, dass der Eingriff in Natur und Landschaft möglichst gering bleiben und zusätzliche Lärmemissionen und sonstige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden werden sollten. Daher werde eine möglichst unterirdische Trassenführung befürwortet.

Der Abwasserzweckverband Prien- und Achental hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und schließt sich vollumfänglich der Stellungnahme der Gemeinde Rohrdorf vom 24.07.2020 sowie der gemeinsamen Stellungnahme der Gemeinden Prutting, Riedering, Rohrdorf, Schechen und Stephanskirchen mit den entsprechenden Einwendungen an.

Der gemeinnützige Verein für Wasserversorgung Sitz Obernburg führt mit Schreiben vom 01.06.2020 aus, dass sich seine Quelle nur ca. einen Kilometer nördlich des Verlaufs der Trassen Violett und Blau befände. Der Verein befürchtet daher eine Veränderung der Grundwasserströmungen und Grundwasserqualität seiner Quelle durch den Tunnelbau und den späteren Tunnelbetrieb selbst und hat seiner Stellungnahme eine Begründung der Grundwasserströmungsverhältnisse sowie verschiedene Karten beigelegt.

Die Rosenheimer Verkehrsgesellschaft mbH hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und erklärt, dass jedwede Planung einer Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel nicht zu einer Verschlechterung der Anbindung von Stadt und Landkreis Rosenheim im Schienenpersonennahverkehr allgemein und insbesondere bei der Pendlerbeziehung Rosenheim-München führen dürfe.

Die Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG wenden mit Schreiben vom 23.07.2020 ein, dass der Trassenverlauf der Trassenvarianten Violett und Blau erhebliche Auswirkungen auf den Boden haben werde. Insbesondere die geplante Trassenführung in Einschnitten und Untertunnelungen führe zu einem erheblichen Eingriff in die das Grundwasser überdeckenden Bodenschichten mit der Folge, dass die Qualität des Grundwassers und damit die Nutzung der Quellen, insbesondere im Wasserschutzgebiet Mühlal/Moosen, stark beeinträchtigt würde. Weiter führen die Stadtwerke aus, dass die Verwirklichung der Trassenvarianten Violett und Blau mit ihren Eingriffen in die Deckschichten über dem Grundwasser zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Grundwasserqualität und damit der Nutzungsmöglichkeit des Brunnens Buchwald führen werde.

Die Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG (Netzplanung) haben mit Schreiben vom 29.05.2020 Stellung genommen und erklärt, dass keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planungen bestünden. Inwieweit Versorgungsleitungen von der geplanten Trasse betroffen seien, ließe sich erst anhand von Detailplänen klären. Die Stadtwerke gingen davon aus, dass die Kosten für notwendige Umliegungen von Leitungen vom Bauherren getragen würden.

Die Stadtwerke Rosenheim Netze GmbH nehmen mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung und führen aus, dass sie durch den Bau der Trassen erhebliche negative Einflüsse auf die Versorgungsinfrastruktur und die Sicherheit des Deponiebetriebs durch die massiven unter- und oberirdischen Eingriffe erwarteten. Sie äußern ihre Bedenken im Hinblick auf die Wassergewinnung, die Wasserversorgung, die Gasversorgung und den Deponiebetrieb.

Die VERBUND Innkraftwerke GmbH betreibt im Bereich des Vorhabens Wasserkraftanlagen und schildert mit Schreiben vom 20.07.2020 die aus ihrer Sicht zu berücksichtigenden Aspekte bei der Auswahl der Varianten sowie der anschließenden Detailplanung. Sie schlägt Maßgaben für Planung und Umsetzung im Bereich der Innquerungen und im unmittelbaren Nahbereich der Ufer vor und weist auch auf Berührungspunkte im Um- bzw. Hinterland hin.

Die Verbund Innwerk AG betreibt im Bereich des Vorhabens Wasserkraftanlagen und schildert mit Schreiben vom 20.07.2020 die aus ihrer Sicht zu berücksichtigenden Aspekte bei der Auswahl der Varianten sowie der anschließenden Detailplanung. Sie schlägt Maßgaben für Planung und Umsetzung im Bereich der Innquerungen und im unmittelbaren Nahbereich der Ufer vor und weist auch auf Berührungspunkte im Um- bzw. Hinterland hin.

Der Wasserbeschaffungsverband Degerndorf hat mit Schreiben vom 10.07.2020 Stellung genommen und weist darauf hin, dass die Versorgung der Wasserabnehmer mit Trink- und Brauchwasser während der gesamten Bauphase stets sichergestellt bleiben müsse. Bei dem

geplanten Bauvorhaben sei darauf zu achten, dass alle Wasserleitungen im Versorgungsgebiet zugänglich bleiben müssten und nicht überbaut bzw. überpflanzt werden dürften.

Der Wasserbeschaffungsverband Ostermünchen und Umgebung (WBV) lehnt das geplante Vorhaben ab. Er führt zur Begründung aus, dass die Trinkwasserversorgung im Bereich des WBV durch die Verlegung der Bestandsstrecke und den Neubau zweier zusätzlicher Gleiskörper plus Bau einer Verknüpfungsstelle massiv beeinflusst werde. Diese Beeinträchtigungen würden während der mehrjährigen Bauphase bestehen bleiben. Über die Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet könne derzeit, aufgrund des noch laufenden Verfahrens, noch keine abschließende Feststellung getroffen werden. Befürchtungen bestünden dahingehend, dass die langjährige Bauzeit mit unvorhersehbaren Änderungen in der Planung und Ausführung negative Einflüsse (in Bezug auf Qualität und Menge) auf die Trinkwasserversorgung im Bereich des WBV haben könnte.

Der Zweckverband zur Abwasserbeseitigung Brannenburg und Flintsbach a. Inn weist mit Schreiben vom 22.07.2020 darauf hin, dass in der geplanten Trassenführung von ihm betriebene Hauptpumpwerke inkl. der notwendigen Zu- und Ableitungen, Pumpwerke sowie der Ablaufkanal der Kläranlage lägen. Es könnten daher Verlegungen notwendig werden. Der Zweckverband betont, dass die Leistungsfähigkeit aufrechterhalten werden müsse. Zudem wird auf den künftigen Erweiterungsbedarf der Kläranlage verwiesen.

Der Verkehrsverein Nußdorf hat mit Schreiben vom 20.07.2020 Stellung genommen und spricht sich für eine Trassenführung im Tunnel aus. Der Verein begründet diese Aussage mit dem Tourismus, der in der Region Chiemsee-Alpenland einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstelle (Umsätze, Arbeitsplätze, Steuereinnahmen). Das Landschaftsbild stehe dabei in Gästebefragungen an erster Stelle zur Auswahl des Zielortes. Dieses würde laut Verkehrsverein Nußdorf während der Bauphase stark beeinträchtigt und das Inntal würde, insbesondere durch die Trassen Blau und Violett, stark zerschnitten.

Der Verein „NaturFreunde Deutschlands Ortsgruppe Kolbermoor e.V.“, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden, lehnt den Bau der Trassenvarianten Gelb, Oliv und Türkis ab und wendet mit Schreiben vom 21.07.2020 die Veränderung und Zerstörung von Naherholungsgebieten, Wäldern, Mooren, Biotopen und Naturschutzzonen westlich Kolbermoors ein. Insbesondere der Trassenverlauf durch die Harthäuser Filze als intaktes Hochmoor wird kritisiert. Weiter wird die Kreuzung von Hochwasserschutz- und Überschwemmungsgebieten, die Zerstörung des Lebensraumes von (seltenen) Tier- und Pflanzenarten sowie die Lärmbelastung und der fehlende Bedarf bemängelt.

Der Wasser- und Bodenverband Aschach wendet mit Schreiben vom 20.07.2020 die Zerschneidung von Drainagen, den Flächenverbrauch, das Abschneiden von Ortsteilen, die Belastung des Wegenetzes und die geländespezifischen Besonderheiten ein. Weiter drückt er seine Unterstützung für einen alternativen Vorschlag zur Trassenführung im Südwesten von Großkarolinenfeld aus.

Der Wasser- und Bodenverband Ostermünchen-Tuntenhausen wendet mit Schreiben vom 23.07.2020 ein, dass der Nordzulauf das vorhandene Drainagensystem der landwirtschaftli-

chen Flächen zerstören würde. Funktionsfähige Gräben würden überbaut werden. Außerdem würden dadurch Flächen geschädigt werden, die nicht direkt von der Bebauung betroffen seien, da das Wasser nicht mehr abfließen könne.

Die Schutzgemeinschaft Hofstätter und Rinser See nimmt mit Schreiben vom 11.07.2020 zu den Varianten Violett und Blau Stellung, die das FFH-Gebiet Moore und Seen nordöstlich von Rosenheim tangieren würden. Die Schutzgemeinschaft bemängelt in Bezug auf die Thematik Wasserhaushalt und Trinkwasser die Ungenauigkeit und Fehlerhaftigkeit der Unterlagen, fehlende Untersuchungen, die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts und die Gefährdung der Trinkwasserversorgung, insbesondere der Trinkwasserbrunnen der Stadtwerke Rosenheim am Hofstätter See, von Wasservorranggebieten, der Quellen im Innhang und der Hochbehälter der Stadtwerke Rosenheim. Außerdem nimmt sie Stellung zur Beeinträchtigung von Natur und Umwelt und führt die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, Mooren und Seen an. Weiter äußert sie sich zu den Risiken eines Tunnelbaus u.a. auf Wohneigentum und Sicherheit. Abschließend führt sie noch ihre Einwendungen in Bezug auf das Gesamtvorhaben auf, wie die Auswirkungen auf die Landschaft und das Landschaftsbild. Der Stellungnahme der Schutzgemeinschaft sind eine Reihe von Anlagen beigefügt, u.a. hydrologische, geologische und naturschutzfachliche Untersuchungen und Gutachten.

Der Wasser- und Bodenverband Tattenhausen hat mit Schreiben vom 08.07.2020 Stellung genommen und führt aus, dass jede Trasse aufgrund der Zerstörung vieler Dränagen und Wasserabläufe einen groben Eingriff in das kultivierte Ökosystem dieses Gebietes mit sich bringe.

Der Gewerbeverband Kolbermoor bekundet mit Schreiben vom 17.07.2020 seine Unterstützung für das Projekt Brenner-Nordzulauf, weist aber auf die Notwendigkeit der Akzeptanz durch die Bevölkerung hin. Er schlägt daher die Gründung eines wissenschaftlichen Projektteams zur Realisierung von Synergien vor.

Die Jagdgenossenschaft Pang hat mit Schreiben vom 21.07.2020 Stellung genommen und lehnt die Trassenführung durch ihr intaktes Jagdgebiet ab. Sie führt aus, dass die Jagdnutzung gemindert werde aufgrund des Verlustes an Deckungs- und Äsungsflächen sowie eines erhöhten Anfalles von Fallwild. Es drohe die Verschlechterung der Jagdreviere. Die geplanten Grobtrassenvarianten Oliv, Gelb und Türkis bewirkten einen Durchtrennungseffekt, der besonders noch durch einen möglichen Trassenverlauf auf einem Böschungsdamm verstärkt werde. Es drohten weiterhin erhebliche Arrondierungs Nachteile. Weiter weist die Jagdgenossenschaft darauf hin, dass sich die üblichen Röhreneinbauten als gedachter Wildwechsel in der Vergangenheit nicht als geeignet erwiesen haben, da das Rehwild diese langen und engen Röhren scheue.

Der Fischereiverein Inntal e.V. weist in seiner Stellungnahme auf die konkreten Belastungen des geplanten Brenner-Nordzulaufs für die Umwelt und den Verkehr im Inntal hin. Er verweist zunächst auf die bereits aktuelle Verkehrsbelastung im Inntal. Er wendet gegen das Vorhaben die Auswirkungen auf die Tierwelt im Inntal und die Auswirkungen auf die Wasserqualität und Fischvorkommen in heimischen Gewässern ein.

Der GTEV Immergrün Kolbermoor e.V. lehnt mit Schreiben vom 23.07.2020 das Gesamtvorhaben und insbesondere die Trassenvarianten Oliv, Gelb und Türkis ab. Als Alternativen werden die kürzere Zulaufstrecke über Innsbruck-Garmisch oder die Ertüchtigung der Bestandsstrecke vorgebracht. Der Verein wendet ein, dass das Vorhaben zu erhöhter Lärmbelastung bereits während der Bauphase und einer Zerstörung der Umwelt sowie des Landschaftsbilds führe. Weiter bemängelt er die Abkoppelung Rosenheims, den hohen Flächenverbrauch, die Schädigung der Land- und Forstwirtschaft, die Gefährdung seltener Tier- und Pflanzenarten, Gesundheitsschäden, insbesondere durch erhöhte Feinstaubbelastung sowie die Zerstörung und Zerschneidung von FFH- und Naturschutzgebieten. Er weist weiterhin auf die Problematik des Seeton-Untergrunds hin.

Die bayernets GmbH erhebt mit Schreiben vom 23.07.2020 Einwendungen gegen das Vorhaben, da die Lage der von ihr betriebenen Gastransportleitungen und Anlagen samt Auflagen weder textlich noch plangrafisch in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargestellt seien. Die entsprechenden Daten seien jedoch im Jahr 2016 der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt worden. Die bayernets GmbH bevorzugt nach Gegenüberstellung und Bewertung der einzelnen Trassen die Trassenvariante Gelb.

Die Bayernwerk Netz GmbH erklärt mit Schreiben vom 22.07.2020, dass sie keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Projekt habe.

Die Deutsche Telekom GmbH, vertreten durch die Deutsche Telekom Technik GmbH, erklärt mit Schreiben vom 03.07.2020, dass sie derzeit keine Einwände gegen das Projekt habe.

Die Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH (TAL) erklärt mit Schreiben vom 23.07.2020, dass alle fünf Grobtrassenvarianten den Verlauf der von ihr betriebenen Mineralölfemleitung Triest-Ingolstadt TAL-IG 40“ mit parallel verlegtem Steuerkabel ein oder mehrmals kreuzten. Die meisten Querungspunkte bzw. auch Bereiche mit Parallelführung ergäben sich bei den Varianten Gelb und Oliv. Unabhängig von der Anzahl der Querungen gäbe die TAL derjenigen Variante mit den geringsten Einwirkungen im Hinblick auf zusätzliche Beanspruchung (bezogen auf den Aufwand zum Schutz der Mineralölfemleitung im Falle einer Kreuzung) den Vorzug.

Der Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. (LBS) hat mit Schreiben vom 17.07.2020 Stellung genommen und spricht sich für einen viergleisigen Hochgeschwindigkeitsneu- und -ausbau aus, wobei verkehrs- und volkswirtschaftliche Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwiegen seien. Der Verein setze sich seit langem für eine stärkere Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene ein. Dies gelte besonders für den alpenquerenden Verkehr. In diesem Zusammenhang komme dem Brenner als wichtigsten und verkehrsreichsten Alpenübergang eine besondere Bedeutung zu. Eine Verlagerung scheiterte laut LBS bisher insbesondere an zu geringen Kapazitäten sowie an fehlender Zuverlässigkeit dieses Verkehrsträgers. Auch spiele die Schnelligkeit eine Rolle. Der LBS setzt sich für eine dringliche Umsetzung des viergleisigen Ausbaus ein und spricht sich zusätzlich für eine möglichst weitreichende Ertüchtigung der Bestandsstrecke aus, um Engpässe in den Jahren zwischen der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels bis zur Fertigstellung des Brenner-Nordzulaufes zu vermeiden.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. hat mit Schreiben vom 24.07.2020 Stellung genommen und unterstreicht die besondere Bedeutung des gesamten Verkehrsprojekts für die europäisch intendierte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Dies könne laut NEE e.V. nur gelingen, wenn notwendige zusätzliche Kapazitäten geschaffen und Engstellen beseitigt würden. Durch den Brenner Basistunnel und die dazugehörigen Zulaufstrecken gelänge deren Entschärfung. Im Speziellen weist der Verein in Bezug auf den für lange und schwere Güterzüge wichtigen Parameter der Streckenlängsneigung auf die Notwendigkeit einheitlicher Planungsparameter der Zulaufstrecken und des Brenner-Basistunnels hin.

Die TenneT TSO GmbH hat mit Schreiben vom 09.06.2020 Stellung genommen und erklärt, dass im Bereich des Vorhabens keine Anlagen von ihr vorhanden seien. Belange des Unternehmens würden daher durch die Planung nicht berührt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. – Landesgruppe Bayern hat mit Schreiben vom 23.07.2020 Stellung genommen und spricht sich für das Vorhaben aus. Ein Votum für eine der Varianten gebe der VDV nicht ab, da aus dessen Sicht die entsprechenden verkehrlichen Ziele mit jeder der vorliegenden Varianten erreichbar seien. Zur Erreichung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sei der erhebliche Kapazitätsausbau insbesondere durch den Bau von zusätzlichen Streckengleisen, möglichst trassiert für höhere Geschwindigkeiten, erforderlich. Das Vorhaben sei geeignet und erforderlich, um diese Ziele zu erreichen. Es schaffe Kapazitäten für alle betroffenen Verkehrsrelationen, entlaste den Eisenbahnknoten Rosenheim von Durchgangsverkehr und schaffe auf diese Weise Möglichkeiten für zusätzliche und attraktivere Angebote im Personen- und Güterverkehr.

Die Wirtschaftskammer Tirol erklärte mit Schreiben vom 24.07.2020, dass keine Einwände zu den beschriebenen fünf Varianten der Trassenführung bestünden.

IV. Sonstige Äußerungen

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat die Verfahrensunterlagen auf der Website der Regierung von Oberbayern zur Einsicht bereitgestellt. Zudem hatte sie die beteiligten Gemeinden gebeten, die Unterlagen öffentlich auszulegen, über die Auslegung zu berichten und die vorgebrachten Äußerungen der höheren Landesplanungsbehörde zuzuleiten.

Aus dem Kreis der Öffentlichkeit wurde eine Vielzahl von Äußerungen auch direkt per Post, E-Mail oder Fax an die Regierung von Oberbayern geschickt bzw. dort persönlich abgegeben. Die höhere Landesplanungsbehörde hat die eingegangenen Äußerungen aus der Öffentlichkeit ausgewertet. Eine Vielzahl von Äußerungen aus der Öffentlichkeit wurde mittels verschiedener vorformulierter Mustervorlagen oder einer Zusammenstellung unterschiedlicher Bausteine aus verschiedenen Musterstellungen übermittelt, so dass sich zahlreiche Stellungnahmen inhaltlich (in Teilen) wiederholen.

Die nachfolgende, thematisch gegliederte Aufbereitung der Äußerungen aus der Öffentlichkeit umfasst im Wesentlichen eine summarische Darstellung der zentralen Inhalte der Stellungnahmen sowie der für die Raumverträglichkeitsprüfung relevanten Gesichtspunkte. Dies hat zur Folge, dass inhaltliche Schwerpunkte des Beteiligungsverfahrens wiedergegeben werden, nicht jedoch sämtliche aufgeworfenen Einzelaspekte. Daneben erstrecken sich die zusammengefassten Äußerungen teilweise auch auf Inhalte, die nicht den Gegenstand des vorliegenden Raumordnungsverfahrens betreffen oder in diesem Verfahren nicht geprüft werden konnten, aber ggf. in den nachfolgenden Verfahrensschritten Berücksichtigung finden können.

Gleichwertigkeit und Nachhaltigkeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgebracht, dass in der heutigen Zeit, in der Natur- und Landschaftsschutz einen sehr hohen Stellenwert habe, der Mensch im Einklang mit Natur und Umwelt leben sollte. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben sei weder zeitgemäß, noch nachhaltig und nicht im Sinne der Bayerischen Verfassung, in der die Liebe zur bayerischen Heimat grundlegend verankert sei. Daneben stehe das Vorhaben in Hinsicht auf Gleichwertigkeit und Nachhaltigkeit im Widerspruch u.a. zum Regionalplan Region Südostoberbayern, zum Grundgesetz (Art. 20a), zur Bayerischen Verfassung (Art. 141 ff.), zum Bundesnaturschutzgesetz sowie zum Landesplanungsgesetz. Es wird die unwiderrufliche Zerstörung der Natur und Inanspruchnahme von Flächen für nachfolgende Generationen bemängelt. Die Eingriffe seien in Anbetracht des § 1 II Ziffer 1 ROG im Hinblick auf die Zerstörung der Landschaft und die hohen Kosten gegenüber künftigen Generationen nicht verantwortbar. Das Projekt widerspreche zudem der Biodiversitätsstrategie und den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland.

Ressourcenverbrauch und Flächensparen

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde eine Vielzahl von Bedenken hinsichtlich Ressourcenverbrauch und Flächeninanspruchnahme geäußert. Es wird die immense Flächeninanspruchnahme durch den Bau und Betrieb der Trasse sowie die benötigten Ausgleichsflächen, durch die Verknüpfungsstellen, Bewirtschaftungsstraßen, Rettungswege und -tunnel, Notausstiege, Entlüftungsanlagen und durch die Verlegung der Bestandsstrecke bean-

standet. Es würden Flächen beansprucht, die bisher aus Tierschutz- und Flächenspargründen freigehalten worden wären. Die Flächeninanspruchnahme würde durch die einschlägigen Abstandsregelungen zwischen Verkehrsinfrastrukturen noch zusätzlich gesteigert. Während der Bauphase käme es zu zusätzlicher Flächeninanspruchnahme für einzurichtende Baustellen, die insbesondere bei Moorböden zu Schäden durch Verdichtung und Verunreinigung führten. Weiter würden Lagerflächen für Abraum aus Erd- und Tunnelbohrungen sehr viel Platz benötigen. Ein Tunnelbau widerspreche EU-Verordnung Nr. 135/2013, wonach das transeuropäische Verkehrsnetz in ressourcenschonender Bauweise zu verwirklichen sei.

Bei den in Anspruch genommenen Flächen handle es sich zu einem großen Anteil um landwirtschaftliche Nutzflächen. Daneben würden ohnehin knappe Wohn- und Bauflächen weiter dezimiert, eine sinnvolle Siedlungsentwicklung beschränkt und Möglichkeiten einer gewerblichen Weiterentwicklung gemindert. Außerdem käme es zu Verlusten von (Wald-)Flächen für nachwachsende Rohstoffe, Brenn- und Baumaterial.

Es wird des Weiteren kritisiert, dass keine Angaben zum Flächenverbrauch durch die Verlegung der Bestandsstrecke und der jeweiligen Bahnhöfe vorgenommen worden wären. Weiter führe das Verlegen der Bahnhöfe dazu, dass am neuen Standort mehr Parkplätze benötigt würden, was wiederum Versiegelung bedeute.

In Bezug auf die Flächeninanspruchnahme der verschiedenen Trassen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung die Einschätzung vertreten, dass die östlichen Trassenvarianten Blau und Violett den höchsten Flächenverbrauch aufweisen würden. Die Trasse Blau verlaufe weit überwiegend oberirdisch und widerspreche damit dem Regionalplan Region 18, der eine Tunnellösung vorsehe. Bei den westlichen Trassen seien zusätzliche Flächen aufgrund der Verknüpfungsstellen Reischenhart und Breitmoos erforderlich.

Klimaschutz

In Bezug auf die Belange des Klimaschutzes wurde eingewandt, dass angesichts des fortschreitenden Klimawandels schonend mit vorhandenen Ressourcen umgegangen werden müsse, da nachfolgende Generationen mit den Folgen einer verschwenderischen Lebensweise konfrontiert seien.

Insbesondere die Tunnelabschnitte würden eine negative Ökobilanz aufweisen, da der Tunnelbau überproportional viel Sand, Zement, Beton, Stahl etc. erfordere, große Mengen Abraum produziere und höhere Betriebskosten zur Folge habe. Der ökologische Fußabdruck sei insbesondere durch den Zementbedarf derart hoch, dass Tunnelbauten mehrere Jahrzehnte klimafreundliche Vollast-Nutzung benötigten, um die Ökobilanz wieder auszugleichen. Beim Bau des Tunnels Ringelfeld fielen mehrere Hunderttausend Kubikmeter Abraum an, für die es in der näheren Umgebung kaum Ablage- bzw. Auffüllmöglichkeiten gebe. Dies würde die Ökobilanz weiter verschlechtern. Emissionserhöhungen durch den Bau der Trasse müssten in die Gesamtbilanz mit eingerechnet werden und von den positiven Effekten durch die Verlagerung von umweltschädlicheren Verkehrsträgern abgezogen werden. In der Summe wird festgestellt, dass die Neubautrasse eine negative CO₂-Bilanz hätte und der ökologische Fußabdruck nicht so gering sei, wie landläufig angenommen werde.

Der Untergrund Seeton erfordere einen erhöhten baulichen Aufwand und führe zu mehr CO₂-Ausstoß. Zudem wird vorgetragen, dass es keine Lagerstätte für Seeton in Bayern gebe. Entsorgungslager für diesen Aushub (Seeton) seien mehrere hundert Kilometer entfernt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des nördlichen Tunnelportals in Innleiten keinerlei Lagermöglichkeiten für den Abraum und das Bohrmaterial bestünden.

Die Zerstörung von intakten Moorflächen führe zu einer Freisetzung von großen Mengen an CO₂. Auch eine Zerstörung der Auwälder des Inntals würde sich negativ auf die CO₂-Bilanz auswirken. Zudem würden durch die Rodung von Wäldern bereits vorhandene Windschneisen verbreitert, was klimatische Veränderungen mit unabsehbaren Folgen für die Tier- und Pflanzenwelt habe.

Zudem beeinträchtige der Bau und Betrieb der Trasse das Mikroklima, da Grünlandflächen Kaltluft produzierten und der Inn als Ventilationsbahn zur Frischluftversorgung fungiere. Das Berg-Tal-Windsystem „Erler Wind“, welches das Risiko einer Inversionswetterlage mindere, da es durch Luftaustausch für ein besonderes Mesoklima im Inntal Sorge, minimiere Luftschadstoffe und bilde als Teil der klimatischen Gesamtheit die Lebensgrundlage für viele Tiere und Pflanzen. Durch den Trassenbau bestünde das Risiko unvorhersehbarer Folgen für die klimatischen Verhältnisse im Inntal. Ein verändertes Mesoklima habe Auswirkungen auf bedrohte Tier- und Pflanzenarten.

In Bezug auf die klimaschutzrelevanten Verkehrsverlagerungseffekte durch die Trasse wird festgestellt, dass mehr Verkehr mehr Abgase bedeute. Die Bahn werbe mit Ökostrom, sei aber weiter auf Kohle- und Atomstrom angewiesen. Im Gegensatz dazu würden LKWs demnächst mit Strom und Wasserstoff fahren, wodurch CO₂ eingespart würde. Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene sei per se kein klimaschonenderer Alpen transitverkehr. Denn es würden zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Das Phänomen der Verkehrszunahme infolge von Kapazitätserweiterung sei durch wissenschaftliche Studien belegt. Es sei keine Entlastung der Brennerautobahn zu erwarten.

Aus dem Kreis der Beteiligten wird schließlich auch die Frage nach der Herkunft der benötigten Energie zum Betrieb der Züge aufgeworfen. Um die gewünschte Nachhaltigkeit zu erreichen, müsse die Energie durch Sonne, Wind und Wasser produziert werden.

Raumstruktur und Alpenraum

Es wird darauf verwiesen, dass die ländlichen Räume die Hauptlast des Vorhabens zu tragen hätten, aber selbst nicht an das Fernverkehrsnetz angeschlossen und in der Konsequenz abgehängt würden.

Zudem wird die Forderung erhoben, den Alpenraum vor ungeordneter Erschließung durch Verkehrsvorhaben zu schützen. Der Alpenplan diene zum Ausgleich zwischen den verschiedenen Ansprüchen und zur Umsetzung der internationalen Alpenkonvention. Alpenzone C werde durch die Neubautrassen (v.a. Variante Violett, Blau und Oliv) tangiert. Der Lärm einer Hochgeschwindigkeitstrasse stelle eine Gefährdung der Alpenzone C dar. Der Raum des südlichen Inntals befinde sich in Zone A des Alpenplans und stelle einen Bereich mit erhöhter Schutzwürdigkeit dar.

Verkehr

Hinsichtlich der Belange des Verkehrs wurde aus der Öffentlichkeit geäußert, dass die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene aus ökologischen Gründen grundsätzlich sinnvoll sei. Weiterhin hätte die Entlastung der Bestandsstrecke positive Effekte, wie beispielsweise die Möglichkeit zur Stärkung des Nahverkehrs mit der Folge kürzerer Pendelzeiten oder weniger oft geschlossene Bahnschranken.

Das enge Inntal sei bereits durch eine Vielzahl von Infrastrukturen belastet wie die BAB A 93, zwei Staatsstraßen, die zweigleisige Bestandsstrecke, die transalpine ÖI-Pipeline, überirdische Hochspannungsleitungen, Wander- und Radwege, Strom- und Telekommunikationstrassen sowie die neue Westtangente der B 15.

Es wurde vorgebracht, dass während der Bauphase der Trasse mit jahrelangen starken Behinderungen und Einschränkungen zu rechnen sei. Dies betreffe zum einen die Schieneninfrastruktur. Hier müsse mit einer erheblichen Verschlechterung der Zuverlässigkeit gerechnet werden. Befürchtet werden vermehrte Zugausfälle, Verspätungen, die Verlängerung der Reise- und Umsteigezeiten sowie weitere baubedingte Verkehrseinschränkungen. Dies wäre nachteilig für Pendlerinnen und Pendler und führe zu Verkehrsverlagerungen und in der Folge zur weiteren Überlastung der regionalen Verkehrswege, vor allem Richtung Rosenheim. Die Verkehrsbelastung würde entgegen § 2 II Ziffer 3 ROG sogar erhöht.

Zum anderen beträfen die Einschränkungen auch die Straßeninfrastruktur. Der Baustellenverkehr führe zu einer hohen Belastung des lokalen Straßennetzes. Baustellen verursachten außerdem Umfahrungsverkehre. Schon jetzt komme es vor allem an Ski- und Sommerwochenenden zu Staus auf der BAB A 93 und zu Umgehungsverkehren über lokale Nebenrouten. Außerdem wird befürchtet, dass es zur baubedingten Kappung von Wegebeziehungen komme.

Zudem seien die Straßen in der Region zum Teil - auch wegen des Untergrundes - nicht für schwere Baustellenfahrzeuge oder den Bau von Brückenbauwerken geeignet. Dies müsse auch beim Bau von regionalen Verladestationen für Speditionen einberechnet werden. Die Steigerung des Verkehrs auf Zufahrtsstraßen von Verladestationen würde zudem zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für die Betriebsphase wird befürchtet, dass Zufahrtsstraßen und Feldwege mit der Folge durchtrennt würden, dass Flächen nicht mehr erschlossen seien. Es müssten zahlreiche kleinräumige Anpassungen, wie die Neugestaltung von Zufahrten von Betrieben vorgenommen werden, was schwierig und teuer sei. Es wird gefordert, dass das feingliedrige Wege- und Infrastrukturnetz einschließlich Gräben und Entwässerungsleitungen nach den Baumaßnahmen wiederhergestellt werde.

Das Vorhaben trage darüber hinaus nicht zu einer guten Anbindung ländlicher Räume an den Fernverkehr bei. Die Neubaustrecke habe keine Bahnhöfe für den Nahverkehr. Es wird vorgebracht, dass Rosenheim durch die Neubaustrecke von den internationalen Verkehren umfahren werde. Auch die Güterverkehrsanbindung über Mühldorf an den Ostkorridor sei nicht berücksichtigt worden.

Zahlreiche Stellungnahmen thematisieren die mit der Neubaustrecke verbundene Verlagerung einzelner Bahnhöfe. Es wird ein Verlust der Attraktivität des Angebots im Schienenverkehr vor allem für Pendler, Tagesausflügler und Touristen befürchtet. Bedenklich sei beispielsweise, dass bei einer Verlagerung der Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach a. Inn die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad nicht mehr gewährleistet sei, damit eine Steigerung des PKW-Verkehrs einhergehe und sich somit der Zugang zu umweltgerechter Mobilität verschlechtere. Dies betreffe nicht nur Pendler, deren Pendelzeiten sich durch die Verlagerung verlängern würden, sondern erschwere auch die Erreichbarkeit von touristischen Destinationen für Tages- und Urlaubsgäste.

Auch die Betroffenheit des örtlichen und überörtlichen Radwegenetzes durch das Vorhaben wird thematisiert. So sei beispielsweise der Radverkehr entlang der Inndämme während der Bauphase beeinträchtigt und eine Fahrradverbindung vom Bahnhof Flintsbach a. Inn über die BAB A 93 bei Reischenhart und Grünthal bis nach Rosenheim würde verhindert. (Fern-)Radwege würden bei Realisierung der Schnellbahntrasse beeinträchtigt und müssten verlegt werden.

Durch die Realisierung des Bauvorhabens bestünde das Risiko des Verlusts des Segelflughafens Brannenburg wegen Einschränkungen im Start und Landebereich.

Eine Neutrassierung im Bereich Ostermünchen-Brettschleipfen sei mit dem Grundsatz der Bündelung von Verkehrswegen nicht zu vereinen.

Gemeinden müssten Folgekosten für nötige Infrastrukturen wie Brückensanierungen tragen. Vor allem kleinere Kommunen würden durch zu deckende Unterhaltskosten für Brückenbauwerke erheblich belastet.

Immissionsschutz

Aus dem Kreis der Öffentlichkeit wurde in einer sehr großen Anzahl von Äußerungen zu den Belangen des Immissionsschutzes Stellung genommen und die von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen von Siedlungsbereichen und von Natur und Landschaft sowie weitere Immissionen wie Erschütterungen, Staub, Schadstoffeinträge etc. bemängelt:

Es wurde eingewandt, dass durch den Bau (infolge von Bohrungen, Bodengründungsarbeiten, Erdbewegungen, Umfahungsverkehren etc.) und insbesondere den Betrieb der Neubaustrecke mit einer hohen Lärmbelastung zu rechnen sei. Diese sei unvorhersehbar, da in den Verfahrensunterlagen keine zuverlässigen Angaben gemacht würden und es auch keine Erfahrungswerte aus anderen Großprojekten gebe. Dabei besäßen vor allem Güterzüge für Mensch und Tier ein hohes Belästigungspotenzial. Zudem würden die EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie strengere Grenzwerte der WHO nicht berücksichtigt. Mit Blick auf die Folgen der zusätzlichen Lärmbelastungen wird eingewandt, dass diese Gesundheitsschäden in Form von Konzentrations- und Schlafstörungen zur Folge hätten.

In einer Reihe von Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass der Planungsraum bereits stark durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf Autobahnen, Staatsstraßen und der B 15 mit entsprechenden Lärmimmissionen belastet sei. Hinzu käme, dass sich die Lärmbe-

lastung in Tallagen oder bei eng geführten Trassen wie z.B. der Autobahn- und der Neubausstrecke bzw. der Neubau- und Bestandsstrecke kumuliere. Dies sorgte für eine erheblich höhere Schalldruckbelastung. Die vorhandenen Steinbrüche und Berghänge im Inntal würden durch Reflexionen den Lärmpegel mittels des sogenannten Amphitheater-Effekts noch weiter verstärken. Es bestehe die Gefahr von Lärmkopplungseffekten. Diese Lärmentwicklungen seien in der schalltechnischen Stellungnahme nicht berücksichtigt.

Generell unterlägen die Werte der Lärmkorridore Schwankungen, z.B. durch unterschiedliche Wetterlagen. Im ungünstigsten Fall erhöhe sich die Lärmbelastung im Nahbereich der Trasse erheblich. Insbesondere Inversionswetterlagen würden zu einer erhöhten Schallausbreitung führen. Außerdem sei im Inntal damit zu rechnen, dass die vorherrschenden nördlichen Windrichtungen („Erler Wind“) den Schall, u.a. von der VKN Niederaudorf-BAB, durch das ganze Tal tragen würden.

Auch die Verknüpfungsstellen würden die Lärmbelastung erhöhen, da diese zu zusätzlichem Brems- und Beschleunigungslärm beim Weichenwechsel führen würden. Zudem sei durch die Überwerfungsbauwerke mit einer erhöhten Schallausbreitung zu rechnen.

Hervorgehoben wurde auch die Lärmentwicklung bei Tunneleinfahrten und Tunnelausfahrten, insbesondere durch den Tunnelknall an den Tunnelportalen. Auch entstehe auf freier Strecke ein Luftsoog mit starker Geräusentwicklung.

Aufgrund der Querung von hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen müsse die Neubautrasse viele hundert Meter auf Stelzen geführt werden, was mit einer enormen Lärmbelastung für die Umgebung einhergehe. Gerade in Tallage würde ein Bau auf Stelzen zu einer erhöhten Schallausbreitung führen und damit zu einer Verlärmung des gesamten Inntals. Es wird zudem eine Verschattung durch große Bauwerke befürchtet.

Weiterhin wurde eingebracht, dass die Schallreflexionen von Brückenbauwerken zu prüfen seien. Wasser übertrage Lärm stark, weswegen die Trassen Blau und Violett, die jeweils den Inn überqueren, ungünstig zu bewerten seien. Weiterhin würde der Körperschall der Züge durch den torfhaltigen Untergrund weitergeleitet und auf die Gebäude übertragen.

Darüber hinaus wurden in den Stellungnahmen eine Reihe von lärmsensiblen Bereichen identifiziert. Insbesondere im Bereich Bad Aibling und Kolbermoor seien eine Reihe von lärmempfindlichen Nutzungen (u.a. Reha-Zentren und Kliniken) ansässig. Zudem weise die geplante Trasse geringe Abstände zur Wohnbebauung auf, so dass aufwändige Schallschutzmaßnahmen notwendig seien. Auch die oberirdische Umfahrung des Immelbergs sei bei der Lärmentwicklung zu berücksichtigen. Die Trassenführung in Nähe der Einmündungsstelle der Westtangente Rosenheim und der BAB A 8 rufe eine zusätzliche starke Lärmbelastung hervor.

Bezogen auf Lärmschutzmaßnahmen wird kritisiert, dass aufgrund unterschiedlicher Höhenprofile der Landschaft, wie z.B. um Neubeuern, nicht zu erwarten sei, dass Lärmschutzmaßnahmen maßgebliche Erleichterung bringen können. Auch seien durch neue Lärmschutzwände an der Bestandsstrecke Züge in höheren Lagen deutlicher zu hören. Dieser Effekt

wird in Zukunft auch bei der Neubautrasse befürchtet. Auch das besonders überwachte Gleis bringe als Lärmschutzmaßnahme nur eine geringe Lärminderung, sodass dieses aus den Planunterlagen gestrichen werden sollte.

Zudem wird auf die auftretenden Erschütterungen hingewiesen, die sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase zu erwarten seien. Bedingt durch den vorherrschenden Untergrund (Seeton, torfhaltiger Untergrund, Flinzgestein) würden die Erschütterungen besonders stark übertragen. Erschütterungen träfen dabei in besonderem Maße Gewerbebetriebe, die auf eine hohe Präzision in der Fertigung angewiesen seien. In der Folge wird ein Verlust von Arbeitsplätzen befürchtet.

In einer Reihe von Stellungnahmen wird auf die Gefährdung von Denkmälern durch die auftretenden Immissionen hingewiesen. Dies betreffe u.a. die die Hauskapelle Neuwöhr (Markt Neubeuern), die durch Erschütterungen und Immissionen gefährdet sei. Ähnlich gelagerte Bedenken wurden für das denkmalgeschützte Schloss Innleiten vorgebracht, für das – bedingt durch die Nähe zur geplanten Trassenführung und den damit zu erwartenden Erschütterungen – erhebliche und unwiederbringliche Bauschäden zu erwarten seien. Hierzu wurden erschütterungstechnische Untersuchungen vorgelegt. Auch in Großkarolinenfeld seien nordöstlich der Bahnstrecke historische, denkmalgeschützte Gebäude situiert, die aufgrund der Bodenverhältnisse (Seeton) durch die Erschütterungen in ihrer Substanz gefährdet seien.

Daneben wird auf die derzeitige Erweiterung der Speicherleistungen des untertägigen Erdgasspeichers Inzenham-West (Gemeinde Schechen) hingewiesen. Es sei zu prüfen, ob durch die Erschütterungen, die beim Bau des Brenner-Nordzulaufs entstehen würden, Schäden an dem Gasspeicher auftreten können, die zu einer Gefahr für die Bevölkerung würden.

Schließlich wird auch die Beeinträchtigung von Beherbergungsbetrieben sowie Freizeit- und Sportanlagen durch die von der Trassenführung ausgehenden Immissionen wie Lärm und Erschütterungen aufgeworfen. Dies sei etwa im Bereich Bad Aibling und Kolbermoor sowie Lauterbach und den dortigen Tennisplätzen der Fall.

Zahlreiche Beteiligte erwarten durch die Umsetzung des Vorhabens eine erhöhte Luftverschmutzung. Durch den Bau der Neubautrasse sei eine hohe Feinstaubbelastung zu erwarten. Gleiches sei in der Betriebsphase durch den Bremsabrieb vor allem bei Güterwagons zu befürchten.

Weiterhin wird ausgeführt, dass durch den bau- und betriebsbedingten Eintrag von Schadstoffen wie Schwermetallen, Feinstaub, Bioziden, Glyphosat und Taumitteln Grund- und Oberflächengewässer beeinträchtigt würden und Gesundheitsschäden zu befürchten seien.

Es wird vorgebracht, dass die Bodensedimente der Innaltwässer über die Jahre Giftstoffe wie natürliches Arsen gebunden hätten, die nicht freigesetzt werden dürfen.

Bei Schotteruntergrund an den Gleisen könne es zudem zu sogenanntem Schotterflug kommen, der eine Gefährdung von trassennahen Siedlungsgebieten darstellen könne.

Siedlungsstruktur

Eine große Anzahl von Stellungnahmen beschäftigt sich mit den siedlungsstrukturellen Auswirkungen des Vorhabens und thematisiert insbesondere, dass der Planungsraum dicht besiedelt sei, sodass die weitere Flächeninanspruchnahme den Siedlungsdruck weiter erhöhe. Durch die Realisierung der Trasse werde eine ausgewogene städtebauliche Entwicklung der einzelnen Gemeinden im Planungsraum stark eingeschränkt. Es wird auf siedlungsstrukturelle Einschränkungen von Siedlungsgebieten durch eine siedlungsnahe Trassenführung hingewiesen.

Im Einzelnen wird ausgeführt, dass die geplante Trasse Freiflächen beanspruche, die für eine sinnvolle Weiterentwicklung der Städte, Märkte und Gemeinden in den Bereichen Wohnungsbau, Gewerbe und Infrastruktur nicht mehr zur Verfügung stünden. So gingen Flächen für die Ausweisung von Neubaugebieten mit der Folge verloren, dass sich die Wohnraumknappheit im Raum Rosenheim verschärfe. Insbesondere die Variante Blau stelle einen Verstoß gegen den Grundsatz dar, Trassen abseits der Siedlungen zu führen.

In den Stellungnahmen aus dem Kreis der Öffentlichkeit werden neben den Auswirkungen auf Wohnen und Gewerbe auch die Auswirkungen auf soziale Infrastrukturen, Einrichtungen des Gemeinbedarfs sowie dörfliche Gemeinschaften geltend gemacht. So seien Seniorenheime ebenso betroffen wie Waldkindergärten oder Sportplätze. Dabei stellten insbesondere Sportstätten einen wichtigen Lebensmittelpunkt für die ältere Generation oder für Kinder und Jugendliche dar. Der Verlust von Flächen für Sportstätten bedeute mangels Ausweichmöglichkeiten das Ende der betroffenen Vereine. Betroffen seien aber auch gemeindliche Klärwerke, was die Entwicklung der Gemeinden hemme.

Als weiterer Punkt wird die siedlungsstrukturell trennende Wirkung der Trasse genannt. Die trennende Wirkung zeige sich in der Zerschneidung von Gemeindegebieten und der Barriere-Wirkung, die Ortsteile von zentralen Versorgungseinrichtungen der jeweiligen Gemeinde abtrenne. Die Trennung einzelner Ortsteile würde den Austausch, die Kommunikation und den Gemeinschaftssinn erschweren. So werde das Gesellschaftsleben und die Freundschaftsbildung stark erschwert bzw. verhindert. Eine Gefährdung von Traditionen, Vereinen und des Zusammenlebens in der Dorfgemeinschaft wird vorgetragen. Unter anderem wird auf die Zerschneidung der Verbindungen zwischen Kolbermoor und Bad Aibling hingewiesen. Die Einrichtungen der Gemeinden Bad Aibling und Kolbermoor würden bisher gemeindeübergreifend genutzt, so dass auch Bekanntenkreise gemeindeübergreifend bestehen würden. Hinzu komme der fließende Bebauungsübergang. Die Trasse stelle einen Einschnitt in diese Strukturen und Verflechtungen dar.

Daneben werden Einwände gegen die Verknüpfungsstellen vorgetragen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des erheblichen Flächenbedarfs und unter Hinweis auf die Veränderungen des Charakters des Planungsraums als bäuerliche Kulturlandschaft.

In den Stellungnahmen kommen auch Bedenken in Hinblick auf eine mögliche unterirdische Trassenführung zum Ausdruck. Durch die Unterquerung von Siedlungsbereichen sowie gewerblichen und landwirtschaftlichen Anwesen seien die Auswirkungen auf Baustrukturen nicht abschätzbar. Tunnelportale würden teilweise mit zu geringem Abstand zu denkmalge-

geschützten Gebäuden geplant. Auch sei bei offener Tunnelbauweise von irreversiblen Eingriffen, Beeinträchtigungen und Schäden von Bebauung und Natur auszugehen.

In den Stellungnahmen wird weiter auf die Zerstörung des ländlichen Charakters und auf den Verlust der Wohnqualität, insbesondere die Erholungsqualität der Außenwohnbereiche sowie den Verlust der siedlungsnahen Erholungsgebiete verwiesen. Dazu wird auch auf den Verlust der regionalen Identität durch Schädigung des oberbayerischen Orts- und Landschaftsbilds verwiesen, was im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm Bayern stehe.

Erholung

In einer sehr großen Anzahl von Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Beeinträchtigung der Belange der Erholung und der Verlust der Erholungsqualität im Planungsraum durch die Trassenführung vorgebracht. So würden durch den Bau und Betrieb der Trasse sowie vorhabensbezogene Bauwerke wie Brücken oder Verknüpfungstellen die regionalen Naherholungsgebiete gefährdet bzw. zerstört, Erholungsinfrastrukturen beeinträchtigt sowie wichtige Fahrrad- und Wanderwege zerschnitten. Angesprochen wurden insbesondere die Erholungsgebiete des Neubeurer Sees, des Simssees, des Schindelberger Sees, des Inndamms bei Laar/Einöden, des Bereichs Kirnstein, des Bereichs zwischen Thann, Jarezöd, Hilperting und Tuntenhausen, des Kirnsteiner Sees, des Hawaii-Sees, des Pionier-Sees, des Reischenharter Sees sowie der Innauen. Die Neubautrasse würde zu einer direkten Minderung der Erholungsflächen führen. Zum anderen würde die Naherholung in diesen Bereichen durch optische und akustische Reize, die von der Trasse ausgingen, beeinträchtigt.

Zudem wäre die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete durch die Trassenführung oftmals erschwert. Die Querung der Mangfall durch die westlichen Trassenvarianten und des Inntals durch die östlichen Varianten beeinträchtigt Bereiche mit höchstem Erholungswert.

Es wird vielfach betont, dass Naherholungsmöglichkeiten als weiche Standortfaktoren für Arbeitgeber besonders wichtig seien, um Fachkräfte anzuwerben. Arbeitnehmer würden sich aufgrund der Beeinträchtigung von Naherholungsmöglichkeiten seltener für einen Arbeitsplatz in den Gemeinden des Planungsraums entscheiden.

Wirtschaftsstruktur

Zu den Belangen der gewerblichen Wirtschaft wird aus der Öffentlichkeit eingewandt, dass sich für die Region keine wirtschaftlichen Vorteile durch den Bau der Trasse ergäben, da entlang der Neubautrasse keine Haltestellen vorgesehen seien.

Von dem Vorhaben würden vor allem ausländische Bauunternehmen und Gewerbebetriebe profitieren, während regionale Wirtschaftsbetriebe in ihrem Bestand gefährdet und Entwicklungsperspektiven beeinträchtigt seien. So würden Erweiterungsmöglichkeiten für bestehende Firmen durch die Flächeninanspruchnahme der Trasse beschnitten. Dies sei etwa im Bereich des Gewerbegebiets der Gemeinde Nußdorf a. Inn der Fall, dessen geplanter Erweiterungsbereich durch die Trasse Blau betroffen wäre. Somit würden Entwicklungsmöglichkeiten für einheimische Gewerbetreibende mangels Alternativen eingeschränkt.

Die Bauphase führe zudem zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Betriebe, was die Arbeitsplätze gefährde. Außerdem würde die Belastung durch Lärm und Schmutz die Betriebe beeinträchtigen und infolgedessen eine Wertminderung der Gewerbeimmobilien eintreten.

Negative wirtschaftliche Auswirkungen seien daneben durch Verlegung der Bahnhöfe u.a. in Brannenburg, Flintsbach a. Inn und Ostermünchen zu erwarten, da dies zu einer verschlechterten Erreichbarkeit und längeren Fußwegen führe.

Bei den Trassen Blau, Oliv und Violett müssten die für das Oberzentrum Rosenheim bestimmten Züge ab der Verknüpfungsstelle Niederaudorf über die angeblich nicht ausreichend leistungsfähige Bestandsstrecke nach Rosenheim geführt werden, was die wirtschaftliche Entwicklung der Region erheblich beeinträchtigt.

Bodenschätze

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden von mehreren rohstoffgewinnenden bzw. rohstoffverarbeitenden Betrieben Einwendungen gegen verschiedene Trassenvarianten vorgebracht und gefordert, dass die von der Trassenführung betroffenen bzw. im Nahbereich tangierten Gewinnungsbetriebe/Steinbrüche in ihrem Bestand zu gewährleisten seien und die Erweiterung bestehender bzw. die Genehmigung neuer Abbaugelände auch künftig möglich sein müsse. Zudem werden negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit bestehender Betriebe geltend gemacht und die Inanspruchnahme von Rekultivierungsflächen bemängelt.

Tourismus

In Bezug auf die touristischen Belange wurde geäußert, dass der Tourismus in der Tourismusregion Chiemsee-Alpenland zu den wichtigsten Wirtschaftsbereichen gehöre, der durch den Bau und Betrieb der Trasse infolge einer geminderten touristischen Attraktivität der Region eine Beeinträchtigung und Gefährdung erfahre. Vielfach bemängelt wird der Attraktivitätsverlust der Seen, Weiher und Badeplätze der Region, u.a. des Neubeuener Sees, des Niederaudorfer Badesees, des Harthäuser Schwimmbads, des Maier Weihers, des Hochstraßeer Sees und des Thansauer Badesees. Neubeuern mit seinem touristisch beliebten und historischen Ortskern wäre aufgrund seiner erhöhten Lage besonders von Lärmbelastung betroffen und damit nur noch eingeschränkt touristisch attraktiv. Zudem seien Einbußen bei Kulturveranstaltungen zu befürchten. So seien Konzerte im Schloss Neubeuern infolge der lärmintensiven Trasse Blau evtl. nicht mehr möglich bzw. eingeschränkt.

Eine Minderung der touristischen Attraktivität der Region werde bereits während der Bauphase zu rückläufigen Übernachtungs- und Besuchszahlen führen. Ein Ausbleiben von Touristen würde auch das örtliche Gastgewerbe und Gastronomiebetriebe wirtschaftlich treffen. Eine Verlagerung der bestehenden Bahnhöfe aus den Ortszentren würde zudem dazu führen, dass Unterkünfte nicht mehr fußläufig erreichbar wären. Die Erreichbarkeit touristischer Betriebe würde sich durch den Bau und den Betrieb der Trasse jedoch nicht nur für Touristen, sondern auch für Mitarbeiter und weitere Kunden verschlechtern, so dass Arbeits- und Ausbildungsplätze im touristischen Bereich gefährdet seien.

Zudem wurde vorgebracht, dass die Trasse zahlreiche touristische Rad- und Wanderwege quere (Jakobsweg Böhmen-Bayern-Tirol, Europäischer Fernwanderweg E4, Inradweg, Ma-

ximiliansweg, voralpiner Jakobsweg, Bodensee-Königssee-Radweg, Radl-Achter, Via Julia, Via Romanica, Alpe-Adria-Radweg, Königsee-Bodensee-Radweg, Salinen-Radweg), deren Attraktivität und Erlebnischarakter durch die Trassenführung beeinträchtigt sei. Zudem seien insbesondere in der Bauphase Unterbrechungen von Wegebeziehungen zu befürchten.

Die Region lebe zudem vom Gesundheitstourismus und habe eine sehr hohe Klinikbetten-dichte mit umfangreichen Therapie- und Rehabilitationsangeboten. Der Gesundheitstourismus sei jedoch in besonderer Weise auf eine reizarme und ruhige Umgebung sowie einen hohen Erholungswert von Natur und Landschaft angewiesen und besonders sensibel gegenüber Schadstoff- und Lärmimmissionen. Damit bestünde eine wirtschaftliche Gefährdung der Gesundheitsbetriebe und Kliniken und in der Folge auch von zahlreichen Arbeitsplätzen in der Region. Insbesondere anerkannte Luftkurorte wie Brannenburg, Kiefersfelden und Oberaudorf seien betroffen sowie Kurorte wie Bad Feilnbach und Bad Aibling. Weiter betroffen seien anerkannten Erholungsorte wie Flintsbach, Neubeuern, Nußdorf und Samerberg. Diese Prädikate seien durch die von der Trassenführung ausgehenden Schadstoffimmissionen gefährdet. Auch die Themen in Bad Aibling und Bad Endorf seien betroffen.

Zudem wurde in einer großen Anzahl von Stellungnahmen auf die besondere Bedeutung des „Urlaubs auf dem Bauernhof“ als einer wichtigen Einnahmequelle von landwirtschaftlichen Betrieben verwiesen und die Angewiesenheit dieser Beherbergungsform auf eine intakte Landschaft und unberührte Natur.

Landwirtschaft

In einer Vielzahl von Stellungnahmen wurde zu den Belangen der Landwirtschaft und deren Beeinträchtigung durch die Neubaustrasse Stellung genommen. Durch das Vorhaben entstünde für landwirtschaftliche Betriebe ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden, so dass die Existenz vieler Landwirte bedroht und ein Höfesterben zu befürchten sei.

Durch die Trasse, temporäre Baustelleneinrichtungen, Entlüftungsanlagen von Tunneln, Ausgleichsflächen und Abraumhalden gingen fruchtbare Ackerböden und landwirtschaftliche Flächen, die ohnehin schon knapp seien, im und außerhalb des Planungsraums verloren. Es bestehe bereits ein hoher Druck auf bestehende Betriebsflächen durch andere Infrastrukturen, v.a. im Inntal, so dass Ersatzflächen kaum vorhanden seien. Infolge des hohen Flächenverbrauchs durch die Neubaustrasse würden die bereits sehr hohen Boden- und Pacht-preise noch weiter ansteigen mit der Folge steigender Preise für Verbraucher und eines geringeren Selbstversorgungsgrads. Die Möglichkeit der Betriebserweiterung würde bestehenden Betrieben und investitionswilligen Junglandwirten genommen. Zudem sei es nicht möglich im Rahmen eines Flurneuordnungsverfahrens verlorene Flächen hofnah zu kompensieren oder zerschnittene Gebiete wieder zusammenzulegen. Mit dem Bau der Trasse komme es zu einer Um- und Neuverteilung landwirtschaftlicher Flächen. Es wird vermutet, dass im Nebenerwerb geführte Betriebe dabei als eine Art Ausgleichsmasse für große hauptberufliche Betriebe fungieren könnten.

Es wird in diesem Kontext auch die Sorge vorgebracht, dass auch nicht direkt betroffene Landwirte gezwungen würden, Ausgleichsflächen bereit zu stellen. Allgemein wird darauf

verwiesen, dass Ausgleichsflächen für die Landwirte erhebliche Beeinträchtigungen bedeuten. So würden Anfahrtswege verlängert und die Flächenknappheit noch weiter verschärft.

Weiter käme es durch die Zerschneidung von Grundstücken zu einem erheblichen Mehraufwand in der Bewirtschaftung der Flächen. Verbleibende Restflächen würden wertlos, da sich ihre Bewirtschaftung nicht mehr lohne. Wirtschaftswege würden abgeschnitten und Umwege erforderlich werden. Die Betriebe würden von den Hauptorten abgeschnitten. Das erhöhte Verkehrsaufkommen während der Bauphase beeinträchtigt Erntearbeiten und verursache Mehrkosten und erhöhten Zeitaufwand. Durch die Trasse sei eine Zerschneidung der Drainagen zur Entwässerung der Felder zu befürchten, die damit nicht mehr zu bewirtschaften wären. Es würden irreparable Schäden des Meliorationssystems entstehen. Abraumhalden, Baustraßen und Baumaschinen würden zu Bodenverdichtung und Beschädigung der Böden durch Staunässe führen, was die Bodenfruchtbarkeit zerstöre. Eine Absenkung des Grundwasserspiegels gefährde die Ertragsfähigkeit der Böden. Außerdem sei die Wasserversorgung der Tiere gefährdet, wenn hofeigene Brunnen betroffen wären.

Das Inntal und insbesondere die Innauen erfüllten wegen ihrer ertragreichen Böden und der Knappheit landwirtschaftlicher Flächen eine wichtige Funktion für die Landwirtschaft. Es stelle sich die Frage nach der Aufrechterhaltung regional produzierter Lebensmittel, wenn wertvolle landwirtschaftliche Fläche zerstört werde.

Auch die Weidewirtschaft sei durch die Trasse betroffen. So könne durch verlängerte Wege zwischen Hof und Feld die Weidehaltung abnehmen bzw. der Weidegang durch die Zerschneidung unmöglich werden. Weiter fielen Flächen für den Weidebetrieb weg. Diese seien für den Bio-Status wichtig und Ersatzflächen lägen oftmals nicht in Hofnähe. Bio-Landwirte hätten keine Ausweichmöglichkeit und die Beschaffung von Futtermitteln wäre schwierig. Die Futterbergung könne durch die Bauphase der Trasse erschwert werden. Hoher Lärm in Stallnähe könne dazu führen, dass unter Tierschutzgesichtspunkten die Weiterführung des Betriebs in Frage gestellt werde. Der Lärm habe zudem negative Auswirkungen auf die Milchleistung und Gesundheit der Tiere. Außerdem bestünde auf den Weiden eine höhere Ausbruchsfahr aufgrund des Lärms und Staubs. Des Weiteren wird befürchtet, dass einzelne Gehöfte keinen zu Siedlungsgebieten vergleichbaren Schallschutz erhielten.

Weiter würden Emissionen in Form von Staub, Lärm und Geräuschen während der Bauzeit zu einer erschwerten Bewirtschaftung und Beeinträchtigung der Flächen führen. Die Kontaminierung von landwirtschaftlichen Flächen könne dazu führen, dass Flächen nicht vorschriftsmäßig nach der Düngeverordnung zu Grunde liegenden organischen Düngung gedüngt werden könnten. Nach biologischen Kriterien bewirtschaftete Flächen seien sehr empfindlich und langfristige Schäden durch die Baustellenphase nicht zu vermeiden. Zudem stelle das notwendige Betretungsbefugnis des Trassenbetreibers für Betriebe ein erhebliches Bewirtschaftungsdefizit dar.

Zudem wird befürchtet, dass das Pflanzenwachstum durch chemische Eingriffe entlang der Neubautrasse verhindert werde und eine Übertragung auf umliegende Felder und Wiesen nicht zu unterbinden sei. Weiter würden Schadstoffeinträge auf den Feldern über das Erntegut in das Futter der Tiere gelangen. So wird befürchtet, dass eine Beeinträchtigung der

Qualität der Produkte und deren Absatz entstehe. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass das Vieh durch das Futter, das in Trassennähe geerntet wird, durch Biozide geschädigt werde.

Es wird befürchtet, dass verschiedene Nebenerwerbsquellen landwirtschaftlicher Betriebe entfallen. Dies betreffe Photovoltaikanlagen, die durch Erschütterungen und Staubentwicklung in ihrer Funktion beeinträchtigt würden. Auch die Direktvermarktung sei aufgrund eingeschränkter Erreichbarkeit der Hofläden nur noch begrenzt möglich. Biogasanlagen wären durch Flächenverlust und durch Auflagen wegen der Nähe zur Bahntrasse bedroht. Daneben würde der wichtige Nebenerwerb durch Urlaub auf dem Bauernhof oder Ferienwohnungen wegfallen, da die Attraktivität und der Erholungswert der Landschaft in Mitleidenschaft gezogen würden.

Von der Trassenführung betroffene Imkereibetriebe befürchten, dass die geplante Hochgeschwindigkeitstrasse für die Insekten unüberwindbar sei. Es sei zudem durch Luftverwirbelungen mit täglichen Populationsverlusten zu rechnen. Zudem sei mit einem durch den Bau der Trasse ausgelösten Insektensterben zu rechnen, das zu Ernteverlusten führe.

Schließlich wird festgestellt, dass die regionale Identität einer bäuerlichen Kulturlandschaft bedroht sei, wenn das Fortbestehen traditioneller Bauernhöfe gefährdet sei. Gerade landwirtschaftliche Kleinbetriebe seien zum Erhalt der Kulturlandschaft notwendig. Auch der Erhalt und die Pflege der kulturlandschaftlich bedeutsamen Almen sei durch das Vorhaben beeinträchtigt, da die Almflächen ohne ausreichende Bestockung durch die Talbetriebe verbuschten.

Forstwirtschaft

Zur Betroffenheit forstwirtschaftlicher Belange wird ausgeführt, dass die Trassenführung in Waldgebieten zu einer Zerstörung von über Generationen gepflegten und bewirtschafteten forstwirtschaftlichen Flächen führe. Damit gehe auch die Zerstörung von Lebensräumen heimischer Tierarten einher. Durch den Flächenverlust für Wildtiere komme es zu Verbiss in wertvollen Auwäldern, was forstwirtschaftliche Schäden zur Folge habe. Daneben führe die Zerschneidung zusammenhängender Waldgebiete zu Betriebserschwernissen in der Forstwirtschaft.

Infolge der Trassenführung müsse mit großangelegten Rodungen von Wäldern sowie einer Beanspruchung von Auwäldern im Inntal gerechnet werden. Durch Rodungen sei sowohl Schutzwald als auch Wald mit Waldfunktionen, wie Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum, Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Wald mit besonderer Bedeutung für den lokalen Klima-, Immissions- und Lärmschutz und Lawinenschutzwald betroffen. Linienhafte Rodungen in zusammenhängenden Waldgebieten würden zu einer Schneisenbildung führen und instabile Waldränder entstehen lassen, an denen neue Angriffsflächen für Schädlinge wie Borkenkäfer entstünden.

Zudem gebe es in der Region kaum Ausgleichsflächen, so dass forstwirtschaftliche Flächen außerhalb des Planungsraums herangezogen werden könnten, in denen deren Nutzung ein-

geschränkt würde. Kompensationen für Rodungen seien aufgrund der durch Hitzesommer erschwerten Aufforstung nicht möglich.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass durch eine baubedingte Grundwasserabsenkung Waldbestände aufgrund der geringen Humusschicht in ihrem Bestand gefährdet seien.

Fischerei und Jagd

Bezüglich der Betroffenheit der Fischerei wurde vorgebracht, dass ein Absinken des Wasserstands in den durch Grundwasser gespeisten Seen die Fischereiausübung gefährde. Auch die Inanspruchnahme bzw. Querung zahlreicher Fließ- und Stillgewässer würde die Fischereiausübung in diesen Gewässern in Frage stellen.

Hinsichtlich der Jagd würden sich verschiedene Varianten durch die Zerschneidung von Jagdgebieten negativ auf die Taljagd auswirken, da das Wild in seiner Freizügigkeit eingeschränkt wäre. Dies wäre auch bei der Trennung der Waldgebiete von den Wiesengebieten durch die Trasse ein Problem, da das Äsen bzw. der Rückzug des Wilds unmöglich gemacht würden. Jagdbares Wild würde durch Verlärmung und Zerschneidung der Lebensräume dezimiert. Des Weiteren würde die Jagdausübung in den Revieren durch die Trasse erschwert. Schließlich würde auch der Wert der Jagdpacht gemindert und die Verpachtung und Bewirtschaftung von Jagdgebieten deutlich erschwert bzw. unmöglich gemacht.

Natur und Landschaft

In einer großen Anzahl der Stellungnahmen wird auf vielfältige Belange des Landschafts- und Naturschutzes verwiesen.

Dabei wird in einzelnen Stellungnahmen zunächst grundsätzliche Kritik an den Verfahrensunterlagen geübt. Die Verfahrensunterlagen stünden u.a. im Widerspruch zum Kriterienkatalog des Trassenauswahlverfahrens wie Punkt 2.6 „Minimierung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes“.

Allgemein streichen die eingegangenen Stellungnahmen die unterschiedlichen naturräumlichen Qualitäten des Planungsraums heraus und stellen fest, dass die Ökosysteme von Schutzgebieten sowohl durch eine oberirdische, als auch durch eine unterirdische Trassenführung gestört werden könnten. Im dicht besiedelten Inntal seien die wenigen Natur- und Landschaftsschutzgebiete dringend zu schützen und zu erhalten. Durch die Trassenvarianten Blau und Violett würden gem. Art. 3a BayNatschG direkt und benachbart ausgewiesene Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete sowie hoch schützenswerte Auwald- und Wasserlandschaften sehr natürlicher Ausprägung unwiederbringlich zerstört. Dem Inntal komme als Schwerpunktraum für den Erhalt biologischer Vielfalt in Bayern nach der Bewertung des Landesamts für Umwelt eine besondere Bedeutung zu.

Durch Rodung der stadtnahen Wälder würde vielen seltenen Pflanzen und Tieren Schutzräume genommen. Auf die Bedeutung der Auelebensräume in Kombination mit den Laubmischwäldern der steilen Innleiten für die Biodiversität wird hingewiesen.

Die vom Vorhaben ausgehende Lärmbelastung schade auch der Natur.

Beteiligte verweisen auf die Kollisionsnorm in LEP-Ziel 1.1.2, wonach bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen ist, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

Geltend gemacht werden zahlreiche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und -erlebnisses im Planungsraum. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Vielzahl von baulichen Anlagen (Brückenbauwerke, Verknüpfungsstellen, Überwurfungsbauwerke) sowie die Notwendigkeit, die Gleisanlagen in Teilabschnitten aufgeständert („auf Stelzen“) bzw. in Dammlage zu führen, verwiesen.

Hier käme es an vielen Stellen des Planungsraums und insbesondere im Inntal zu gravierenden Störungen der Sichtbeziehungen (u.a. auf die Alpenkette von Salzburg bis zur Zugspitze). Der besondere ästhetische Reiz der betroffenen Landschaften im Planungsraum wird wiederholt herausgestrichen. Die geplanten Trassen fügten sich in keiner Weise in die Umgebung ein.

Die große Bedeutung des alpinen Talraums des Inntals als Naturraum und länderübergreifende Verbundachse wird betont. Als besonders konfliktreich werden der Bereich bei Innleiten und die Vogelinsel beschrieben. Das Landschaftsbild im Bereich des Neubeurer Sees werde in unzumutbarer Weise beschädigt.

Bäuerliche Nutzungsformen wie z.B. Streumahd und Torfstechen hätten zur Differenzierung der Lebensräume und zur Entstehung artenreicher Lebensgemeinschaften beigetragen, die nun gefährdet seien. Durch Almbewirtschaftung ergebe sich ein häufiger Wechsel zwischen offenen und geschlossenen Flächen mit allen Übergangsbereichen, was aus ökologischer Sicht sehr wertvoll und Voraussetzung für hohe Biodiversität sei. Diese Kulturlandschaft beruhe vor allem auf der subalpinen Stufe außerordentlich hohe Lebensraum-, Struktur- und Standortvielfalt.

Auch auf die die Auswirkungen der Tunnelabschnitte wird hingewiesen. Tunnelbedingte Bauwerke (Lüftungseinrichtungen, Zugangsschächte, Notausstiege) wirkten sich auf das Landschaftsbild aus. Auf eine besondere Betroffenheit im Bereich von Tunnelportalen wird verwiesen. Bei bergmännischer Bauweise wären Entlüftungsanlagen sowie Notausstiege notwendig, die die Landschaft verunstalteten. Bei offener Bauweise der Tunnel sei von großen, irreversiblen Eingriffen, Beeinträchtigungen und Schäden für Bebauung und Natur auszugehen.

Die Untertunnelung sei ein ökologisch höchst bedenkliches Unterfangen und berge geologische Gefahren und hätte einen erheblichen Ressourcenverbrauch zur Folge.

Zerschneidung der (Kultur-)Landschaft

Der Bahntrasse komme eine starke Barriere- und Trennwirkung zu. Der Grüngürtel entlang des Inns sei eine überregionale „Lunge“, die nicht zerstört werden dürfe. Das Vorhaben zerschneide in allen Varianten wertvolle Landschaftsbestandteile wie Streuwiesen und seltene Auwälder. Im Bereich Bad Aibling/Kolbermoor bestehe durch die oberirdische Führung über

die Hangkante und die Querung des Mangfalltals eine besondere Zerschneidungswirkung aufgrund der optischen Dominanz und des Konflikts zum Ghersburgwald. Die Hangkante bei Bad Aibling sei ein wichtiges Erkennungsmerkmal der Landschaft.

Die Innquerung bei der Vogelinsel zerstöre ein wichtiges Biotop. Im schlimmsten Fall käme es zu einer Abwanderung einiger Vogelarten.

Trassen würden durch wertvolle Naturschutzräume entlang der Mangfall und des Mangfall-Kanals verlaufen.

Die im LEP geregelte "Erholungslandschaft Alpen" werde zerschnitten.

Das Vorhaben führe zu einer Trennung zusammenhängender Waldflächen.

Künstliche Barrieren wie Verkehrs- und Energieinfrastrukturen könnten von manchen Arten nicht überwunden werden und hätten einen trennenden Effekt. Die Zerschneidung von Lebensräumen und die Unterbindung des traditionellen Wildwechsels führe zu einer Zersplitterung und Gefährdung der Population. Wechselbeziehungen seien wichtig für die gemischte Vererbung und damit für die Gesunderhaltung der Wildtierbestände. Die Zerschneidung von Lebensräumen hätte die Unterbindung von Wanderbeziehungen (tageszeitlich, jahreszeitlich), die Isolation von Habitaten bzw. Populationen und damit einhergehend die Verminderung deren Überlebensfähigkeit einschließlich der Verminderung der genetischen Vielfalt innerhalb von Populationen zur Folge.

Die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Biotopen würde durch das Vorhaben erschwert bzw. unmöglich gemacht. Die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für wildlebende Pflanzen und Tiere sei 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.

Weiterhin verweisen zahlreiche Stellungnahmen auf die diversen Auswirkungen in der Bau-phase: Es würden Biotope und Grünflächen den Baustraßen zum Opfer fallen, da bisher keine Infrastruktur entlang der Trassen bestehe. Insbesondere bei der Verwirklichung von Abschnitten in offener Bauweise sei von großen, irreversiblen Eingriffen, Beeinträchtigungen und Schäden für Bebauung und Natur auszugehen. Die Ökosysteme bräuchten Jahre, um sich von den baubedingten Wirkungen zu erholen. Die Baustelle führe zu einem Diversitätsverlust und befördere das Eindringen nicht standortgemäßer invasiver Arten.

Auch für die Dauer der Bauzeit werden massive Einschränkungen für Wildtiere befürchtet. Es bestehe eine Tierwohlgefährdung durch Lärm und Staub.

Baugrund

Es wird auf das Problem einer fehlenden Tragfähigkeit des Untergrunds in Mooren und Filzen hingewiesen, was die Bebaubarkeit sehr erschwere. Die bestehenden geologischen Verhältnisse (insb. Seeton) machten Baumaßnahmen unverhältnismäßig aufwendig. Um instabilen Boden zu stabilisieren, müssten große Mengen Beton verpresst oder zahlreiche Brückenpfeiler im Boden verankert werden, was ökologisch wie ökonomisch nicht zu unterstützen sei. Unabsehbare geologische Veränderungen durch massive Eingriffe in die Seetonschichten seien zu befürchten.

Die Bodenstrukturen seien für bauliche Anlagen höchst ungeeignet und bedingten trotz eines sehr hohen und damit kostenintensiven baulichen Aufwands ein hohes Restrisiko von Schadensanfälligkeit und Folgekosten.

Zur Trassenführung

Die Variante Blau könne zwischen Niederaudorf und Eitzing fast nicht mehr auf Geländeneiveau laufen, u.a. wegen der Überquerung der Autobahn, des Thansauer Beckens und verschiedener zu schützender Bereiche. Dammschüttungen seien aber nicht realisierbar, da sich bei den Böden keine Konsolidierung der Bettungssohle einstelle. Die Gründung von Brückenpfeilern in Auwäldern und Altwässern sei ebenfalls schwierig. Für die Aufständigung in fließenden Böden und Mooren seien technisch nicht zielsicher planbare Spezialtiefbaugründungen notwendig.

Entlang der Trassen und Auffahrtsrampen zur BAB A 93 seien viele kleine Baumgruppen und Waldstücke mit reicher Baum- und Strauchvielfalt situiert, die verloren gingen. Waldflächen mit besonderer Bedeutung als Lebensraum, besonders zwischen Laar und Falkenstein im Bereich der Innauen lägen im direkten Umfeld der Trasse Türkis.

Zwischen Niederaudorf und Kirnstern könnte es zu Problemen bei den Retentionsflächen kommen.

Es wird die Zerstörung des ohnehin stark gefährdeten ökologischen Gleichgewichtes im Bereich zwischen Fischbach und Tiefenbach befürchtet.

Das Inntal sei aus geologischer Sicht extrem instabil. Es bestünde eine erhebliche Gefahr von Hangrutschen (letztmals 2018). Baumaßnahmen könnten das Erdbebenrisiko erhöhen. Bei den westlichen Varianten bestünde eine erhebliche Gefahr von sog. „landslides“ durch bauliche Eingriffe in die Erdschichten. Der Boden unterliege einem Thixotropieeffekt, wobei die höchste Gefahr im Hanggebiet zwischen Lohholz und Bad Aibling bestehe.

Das sensible Gebiet im Bereich des Steinbachs, im Mühlthal, zwischen Nußdorf und Samerberg, in dem es bereits mehrmals Murenabgänge gegeben habe, sei durch die Variante Violett gefährdet. Es bestehe ein Verstoß gegen den Regionalplan 18, wonach bauliche Eingriffe in besonders schutzwürdige Flächen zu vermeiden seien.

Die Verwirklichung des Vorhabens mache bisherige Bemühungen des Umweltschutzes hinfällig. Die bestehenden Qualitäten der Ökosysteme im schützenswerten Alpenvorland seien

die Leistung mehrerer Generationen. Es entstünde der Eindruck, es werde mit zweierlei Maß gemessen: Wo an der einen Stelle nicht mal das Fällen eines einzelnen Baumes zulässig sei, dürften hier ganze, teilweise bislang kaum berührte Landstriche scheinbar problemlos zerstört werden. Flächen, die bisher aus Tierschutz- und Flächenspargründen freigehalten wurden, würden nun beansprucht. Dies werde als ungerecht wahrgenommen.

Moore und Filze

Wälder, Moore und Moorflächen speziell südwestlich des Inntaldreiecks stellten ein einmaliges Ökosystem dar, dem durch die Trassenführung erheblicher Schaden oder Vernichtung drohe. Moore und Filze seien eine Art Naturwunder. Sie fungierten bei Regenfällen als Wasserspeicher und in regenarmen Zeiten als Wasserspender. Sie wirkten als ein natürlicher Regulator für das Wasser. Zudem böten sie Lebensräume für seltene Tier- und Pflanzenarten.

Für zahlreiche Stellen im Verlauf der Trassen wird auf naturschutzrechtlich geschützte Feuchtfelder, Stillgewässer und diverse Moorwälder hingewiesen, die durch die verschiedenen Varianten durchschnitten bzw. tangiert würden. Das Vorhaben führe zur Inanspruchnahme von verschiedenen Moorböden: Niedermoor, Erdniedermoor, Erdhochmoor, Hochmoor. Die Beteiligten verwiesen darauf, dass alle Arten der Torfmoose nach europäischen und deutschen Bestimmungen besonderen Schutz genießen würden.

Die Trassenvarianten Gelb, Oliv und Türkis führten über mehr als 10 km durch intakte Hochmoore, u.a. würde ein Naherholungsgebiet mit Vogelbeobachtungsstation und Lehrpfad durch diese Trassenvarianten zerstört. Die Variante Türkis zerstöre für das Wild essentielle Rückzugsgebiete in der Moorlandschaft zwischen Kolbermoor und Moos-Krabichl.

Durch Trassen und Baufahrzeuge würden bleibende Schäden an Filzen entstehen. Baumaßnahmen könnten zu Beeinträchtigungen, wie z.B. zu einer Störung des Wasserhaushalts in intakten Hochmooren, führen. Es käme zu einer Zerstörung von Wildlebensräumen und Habitaten schon während der Bauphase. Die Austrocknung der Moore könne zu Bodensackung und damit zu vertrocknendem Baumbestand führen. Folge seien Schädlingsbefall und Waldbrände. In einigen von den Beteiligten benannten Bereichen gefährdeten die Trassenvarianten bestehende und geplante Rekultivierungsflächen.

Schutzgebiete

Aus dem Kreis der Beteiligten wird vielfach auf die Betroffenheiten der zahlreichen naturschutzrechtlich besonders geschützten Gebiete innerhalb des Planungsraums hingewiesen.

Die Beteiligten machen für das LSG Inntal Süd mit den diversen Schutzgütern/Biotopflächen geltend, dass alle Trassenvarianten im Widerspruch zu den Bestimmungen der geltenden Landschaftsschutzgebietsverordnung stünden. Auch die Betroffenheit anderer Landschaftsschutzgebiete wird aufgezeigt.

Auch auf die diversen Naturschutzgebiete im Planungsraum, auf Natura-2000-Gebiete und auf ihre jeweilige direkte und indirekte Betroffenheit in den Trassenvarianten wird hingewiesen.

Es wird die Auffassung vertreten, dass Vorhaben, die zu einer Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes bzw. zu einer Verletzung der Erhaltungsziele führen können, auch dann unzulässig seien, wenn das Vorhaben außerhalb des betroffenen FFH-Gebietes umgesetzt werden sollte.

Es wird auf ein anhängiges gerichtliches Verfahren hingewiesen, in dessen Rahmen Herausnahmen und Nutzungsänderungen von Gebieten aus dem Landschaftsschutzgebiet überprüft werden. Da – wegen einer Vorlage beim EuGH – bisher noch keine Entscheidung über die geänderte LSG-Verordnung getroffen sei, solle das ROV ausgesetzt werden.

Das Vorhaben in der Variante Blau durchquere und tangiere das LSG (FFH), das als Ausgleichsfläche für den Ausbau der BAB A 8 eingeplant sei. Es verstoße gegen die Schutzgebietsverordnung, nach welcher die Lebensbedingungen für die typischen Tier- und Pflanzenarten mit ihren Lebensgemeinschaften erhalten und die Vielfalt und Schönheit des Landschaftsbildes bewahrt werden sollen.

Es sei von einer Verletzung von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie der EU bzw. von § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes auszugehen. In den Unterlagen der Vorhabenträgerin würden Beeinträchtigungen von FFH- und Naturschutzgebieten als „unwahrscheinlich“ eingestuft. Hierfür gäbe es keine aussagekräftigen Nachweise. Es sei im Raumordnungsverfahren aufzuzeigen, welche Ausnahmegenehmigungen/Abweichungsverfahren bei den einzelnen Varianten zwingend erforderlich sein würden. Die Voraussetzungen für eine Abweichung von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie seien nicht gegeben.

Auch auf die Betroffenheit von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten wird hingewiesen.

Ökologisch bedeutende Freiräume, Artenschutz

In zahlreichen Bereichen im Planungsraum erwarten die Beteiligten eine Beeinträchtigung und Zerstörung von Lebensräumen, Brutstätten, Nistplätzen, Höhlen, Bauten sowie von verschiedenen z.T. geschützten und seltenen Tier- und Pflanzenarten. Die Beteiligten legen mit ihren Stellungnahmen teilweise sehr detaillierte Auflistungen von betroffenen schützenswerten Arten und Landschaftstypen vor und kennzeichnen die als besonders betroffenen identifizierten Landschaftsbereiche, Gewässer und Standorte.

Die Wirkungen entstünden u.a. durch die Überbauung von Habitaten, die Verkleinerung von Habitaten (durch Zunahme von ungünstigen Randeffekten) und die Veränderung der Lebensraumqualitäten durch Störung und Emissionen (Lärm, Licht, stoffliche Einträge).

Es wird auf die diversen Vorkommen von geschützten Vogelarten und deren Lebensräume hingewiesen. Beispielsweise wurde vorgebracht, dass die Jagdgebiete der Felsenschwalbe, der Rauchschnalbe und des Mauerseglers mit sämtlichen Trassenvarianten an der Engstelle südlich von Brannenburg/Nußdorf kollidieren. Freiflächen im Inntal (insb. auch die sog. Vogelinsel) seien wichtige Sammelpunkte für Zugvögel, besonders Störche. Nachhaltige nachteilige Auswirkungen auf die Vogelwelt werden befürchtet, wie eine Beeinträchtigung des Zugverhaltens der Vögel, da sich besonders bei Zugvögeln keine Gewöhnungseffekte an technische Anlagen einstellen.

Beteiligte verweisen auf die Betroffenheit von Lebensräumen und Jagdrevieren verschiedener Arten von Fledermäusen durch das Vorhaben. Für Vogelarten, Fledermäuse wie auch Insekten werden insbesondere auch betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens geltend gemacht, z.B. Vogelschlag durch Zugkollisionen.

Es werden massive Einschränkungen für Wildtiere durch Lärm und Staub befürchtet. Auch wird befürchtet, dass sich Wildtiere, wie Greifvögel nicht mehr ansiedeln würden oder der Wildwechsel beeinträchtigt würde. Wildwechsel sei aber wichtig für die Gesunderhaltung der Wildtierbestände.

Auch Amphibien (u.a. stark gefährdete Gelbbauchunken, Kammmolche, Springfrösche, Zauneidechsen) wären von den Vorhaben betroffen, sowie Insekten (z.B. Alpenbockkäfer, Bienen) und Schmetterlingsarten (u.a. sei – so ein Beispiel – die Population des Scharlachkäfers wohl geschlossen entlang der Innstauseen in Auenwäldern verbreitet, nicht nur im Auwald bei Neubeuern/Altenmarkt, wie aus den Planunterlagen hervorgeht). Die Verluste von Wald- und Wiesenflächen würden das Insektensterben verstärken.

Im Plangebiet gäbe es Vorkommen von Pflanzenarten, die auf der Roten Liste der vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten stünden, wobei eine besondere Häufung von schützenswerten Pflanzenarten in den Mooren des Rosenheimer Beckens auftrete. Es werden ein Biodiversitätsverlust und das Eindringen nicht standortmäßiger Arten durch die Verwirklichung der Trassen befürchtet.

Durch das Vorhaben würden Verknüpfungen von Biotopen und Naturflächen verhindert. Teilweise fordern die Beteiligten für den Erhalt von Lebensraumnetzen den Bau von Grünbrücken und Unterführungen, wobei andere Beteiligte anmerken, dass solche Maßnahmen nicht geeignet seien, um die Verluste zu ersetzen.

Infrastrukturflächen müssten durch Schutzeinrichtungen wie Zäune gesichert werden, um Kollisionen mit Tierarten zu vermeiden. Es bestehe zudem die Befürchtung, dass im Falle einer Havarie Flora und Fauna der Moore und der Innauwälder unwiederbringlich geschädigt werden könnten.

Durch Schneisenbildung erhalten Wind und Borkenkäfer neue Angriffsflächen. Die Zerstörung von bedeutenden und 50 Jahre alten Windschutzhecken in Neubeuern sei zu befürchten.

Luft/Klima

Unter Hinweis auf LEP 1.3.1 und den Masterplan Moore wird darauf verwiesen, dass die Verwirklichung des Vorhabens Moorflächen (wie beispielsweise die Rohrdorfer Filze, Harthauser Filze etc.) beanspruche, die CO₂ bänden und daher dem Klimaschutz dienten. Aber auch andere Böden mit hohem Humusgehalt seien CO₂-Senken, die es im Hinblick auf den Klimawandel zu erhalten gelte. Auch Waldflächen, die durch das Vorhaben verloren gingen, könnten nicht mehr als CO₂-Senke wirken.

Vorhabenbedingte Rodungen würden vorhandene Windschneisen verbreitern und führten zu klimatischen Veränderungen. Der natürliche Windschutz von Hecken und kleinen Wäldern ginge durch den Bau verloren.

Die benötigten Betonmengen für Tunnel- und Brückenbauwerke trügen zu einem erheblichen CO₂-Ausstoß bei. Es wurde gefordert, die mit der Baumaßnahme verbundenen Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Freisetzung von Treibhausgasen aus Moorflächen zu bilanzieren. Es würden Schätzungen bestehen, dass die CO₂-Bilanz nicht vor 40 Jahren positiv sei.

Die Verschlechterung der Luftqualität wird befürchtet.

Kolbermoor sei bereits stark durch Verkehr vorbelastet. Durch Realisierung der Varianten Türkis/Gelb/Oliv werde die einzige noch verbleibende „grüne Lunge“ zerstört.

Ausgleichsflächen

Auch die durch das Vorhaben bedingten Ausgleichsflächen werden vielfach thematisiert. Im Innbecken sei die Schaffung von Ausgleichsflächen nicht möglich. Ausgleichsflächen seien bloß weiterer Flächenverbrauch, weil auch hier zuvor unberührter Raum angetastet werde. Zudem seien Ausgleichsflächen für Hochmoore aus CO₂-Sicht nicht möglich.

Denkmalpflege

Von den Beteiligten wird wiederholt auf die Betroffenheit verschiedener landschaftsprägender Baudenkmäler und Ensembles (u.a. Neubeurer Schloss, Ortskern von Neubeuern, denkmalgeschütztes Kloster Reisach, Schloss Urfahrn, Dorf Niederaudorf, Schloss Innleiten, Basilika Mariä Himmelfahrt Tuntenhausen) verwiesen, die durch die Trassenführung oder die baulichen Anlagen der Verknüpfungsstellen gestört würden.

Die Trassenvarianten Gelb, Oliv, Türkis gefährdeten den sogenannten Gletschergarten. Das Naturdenkmal - Geotop „Gletscherschliff bei Fischbach“ werde unerreichbar.

In den Stellungnahmen finden sich auch Aussagen zu möglichen betroffenen Bodendenkmälern in der Region. Es wird darauf hingewiesen, dass gem. Art. 6 II Nr. 6 S. 2 BayLpIG im Rahmen der Raumordnung historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten seien. Durch Erdarbeiten würden kulturhistorische Flächen gefährdet und unwiederbringlich zerstört. Entsprechend den Vorgaben des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes müssten vor Baubeginn der Trasse die Areale einer zeit- und kostenaufwendigen Untersuchung unterzogen werden, um wertvolle Relikte zu bergen und sie zu archivieren. Im näheren sowie weiteren Umfeld von Langenpfunzen - Bad Leonhardspfunzen befänden sich Römerstraßen bzw. werde man im Laufe der Bauarbeiten auf Fundstätten aus der Römerzeit stoßen. Das Bodendenkmal einer Siedlung aus der römischen Kaiserzeit läge im Trassenverlauf der Trassenvariante Violett V3.

Wasserwirtschaft

Eine große Anzahl von Stellungnahmen verweist auf vielfältige Belange der Wasserwirtschaft.

In Bezug auf Trassenabschnitte in Tunnellage wird ausgeführt, dass in diesen Bereichen der Wasserhaushalt gestört und die Versorgung mit Trinkwasser gefährdet sei. Tunnelbauwerke hätten Auswirkungen auf unterirdische Grundwasserströme, so dass ein hohes wasserrechtliches Genehmigungsrisiko bestehe. Grund- und Bergwasserspiegeländerungen im Bereich der Tunnelbauwerke seien nicht auszuschließen; angeführt wird hier etwa der sensible Bereich Wildbarren-Kimstein und das Kieferbachtal. Sensibel sei auch der Bereich bei Innleiten, der fast ausschließlich durch Quellen aus den „Leiten“ gespeist werde. Es sei hier davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahmen die Grundwasserverläufe nachhaltig gestört und unterbrochen würden mit der Folge, dass auch Biotopflächen und Lebensräume geschützter Tiere zerstört würden.

Vielfach wird auf die Bedeutung der regionalen Moor- und Filzflächen als natürliche Retentionsräume verwiesen. Auch die Innauen fungierten als Wasserspeicher. Im Bereich der Talfluren verliefen die Trassenvarianten durch fast vollständig gesättigte Aquifere der Talalluvionen und Terrassenschotter, welche hydrologisch und hydrogeologisch sensibel seien.

Grundwasser

Vielfach wird die Gefährdung des Grundwassers vorgetragen, etwa durch die erforderlichen Erdbewegungen in der Bauphase, die unterirdische Wasserläufe zerstörten und das Grundwasser gefährdeten. Eingriffe in den natürlichen Grundwasserabfluss könnten massive Auswirkungen haben. Zudem wird eine massive Gefährdung der ohnehin schwindenden Grundwasserreserven befürchtet.

Es werden Grundwasserspiegeländerungen über die natürliche Schwankungsbreite hinaus befürchtet, u.a. ein Anstieg des Grundwasserpegels. Dies habe zur Folge, dass Keller vollliegen und Grundwasserwärmepumpen ausfallen könnten. Das Absinken des Grundwasserpegels führe zu nicht kalkulierbaren Schäden an Gebäuden, insbesondere auch denkmalgeschützten Gebäuden, Kanalsystemen und dem Verkehrsnetz und könne im Übrigen gravierende Auswirkungen auf naturschutzfachlich bedeutsame Gebiete und landwirtschaftliche Nutzflächen sowie die Wasserversorgung der Almen haben. Die Fruchtbarkeit der Felder werde beschädigt, so dass Ernteauffälle befürchtet werden. Im südlichen Inntal liege der Grundwasserstand teilweise weniger als einen Meter unter der Geländeoberkante.

Auf die Gefahr von Verunreinigungen des Grundwassers wird hingewiesen. Die DB werde für die Freihaltung des Gleiskörpers Pestizide, die dann ins Grundwasser gelangen könnten. Ebenso würden der Feinstaub der Bremsen und der sonstige Abrieb über das Oberflächenwasser zu Eintragungen ins Grundwasser führen. Eine weitere Verschmutzung sei durch Unfälle von Güterzügen mit Gefahrguttransporten oder Tunnelbaumaßnahmen zu befürchten. Auch gelangten die Pestizide zur Freihaltung des Gleiskörpers durch Grund- und Oberflächenwasser in nahegelegene Naturschutzgebiete und zerstörten Tier- und Pflanzenwelt. Außerdem seien Auswirkungen auf Gemüsebeete, Obstbäume und -sträucher zu erwarten.

Zudem wird auf die Gefährdung von Tiefengrundwasser verwiesen. Vorhaben, die mit Gefahren für das Tiefengrundwasser verbunden seien, müssten vermieden werden. Tiefengrundwasser müsste besonders geschützt werden. Es sollten deshalb bereits genutzte, aber

belastete Grundwasservorkommen nicht aufgegeben, sondern – soweit wirtschaftlich zumutbar – saniert werden.

Oberflächengewässer

Auch die Auswirkungen auf Seen und Fließgewässer werden vielfach thematisiert. Der Schutz und Erhalt des Neubeurer Sees wird in sehr vielen Stellungnahmen betont. Die Führung der Trasse Blau in der Engstelle zwischen Inn sowie Neubeurer See und Wasserschutzgebiet führe zu einer unverhältnismäßigen Belastung von Flora und Fauna in diesem Bereich. Zudem würden die Oberflächengewässer die von der Trasse ausgehenden Belastungen aufnehmen müssen. Auch eine Reihe weiterer Oberflächengewässer werden durch die Trassenführung direkt (Verfüllung bzw. Überbauung) bzw. im Nahbereich durch Immissionen (v.a. Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt. Dazu werden u.a. der Hawaiiisee, der Schindlberger See bei Oberaudorf, der Kieferbach oder die Naturbiotope Gmainerweiher und Eiblwiesersee, der Kirnstener See, der Rinser See und der Hofstätter See angeführt.

Mehrere Oberflächengewässer würden in einzelnen Qualitätskomponenten (Hydromorphologie, Fischfauna, Makrozoobenthos, Durchgängigkeit der Gewässer) durch die geplante oberirdische Querung beeinflusst.

Hochwasserschutz

Die Beteiligten äußern sich auch zu den Belangen des Hochwasserschutzes und weisen auf die Gefährdung von Hochwasserschutzanlagen und die Erhöhung des Hochwasserrisikos durch die geplante Trassenführung hin.

So seien etwa mögliche Auswirkungen von Starkregenperioden oder Überschwemmungen bei Eingriffen in den Seeton nicht vorhersehbar. Die bereits ergriffenen Hochwasserschutzmaßnahmen der verschiedenen Gemeinden und die bisher erzielten Effekte durch das Tieferlegen der Inn-Sohle würden konterkariert. Das Vorhaben verstoße gegen den Grundsatz des Landesentwicklungsprogramms Bayern, wonach von Naturgefahren besonders gefährdete Bereiche von Bebauung freizuhalten seien.

In den Stellungnahmen wird der Zweifel zum Ausdruck gebracht, dass erhöhte Niederschläge durch den Klimawandel für das Vorhaben berücksichtigt wurden.

Grundsätzlich wird zum Hochwasserschutz ausgeführt, dass im Gleisbett ein Oberbau aus Beton nicht in Frage komme, weil sonst Niederschläge nicht mehr versickern könnten. Schotterbetten könnten Überschwemmungen besser vorbeugen, seien aber aufgrund des Schotterflugs problematisch. Durch zusätzliche Versiegelung und Verdichtung entstehe in jedem Fall mehr schnelles Oberflächenwasser, was die Gefahr durch Hochwasser erhöhe. Die Hochwassergefahr erhöhe sich während der Bauzeit, da Hochwasserschutzmaßnahmen noch fehlten. Bei Realisierung der Trasse in einer Hochwasserschutzzone dürfte es in der Betriebsphase immer wieder zu erheblichen Einschränkungen durch Überschwemmung und Erosion kommen. Die Bahntrasse beeinflusse die Speicherkapazität der Innauen negativ und beschleunige dadurch den Oberflächenabfluss mit schneller und höher steigenden Pegeln am Inn.

Daneben werden eine Reihe von räumlichen Konfliktbereichen genannt. So werde das Überschwemmungsgebiet Röthbach durch die Trassenvariante Blau/Violett zerschnitten. Diese Varianten führten mitten durch den Retentionsraum der Thansauer/Lauterbacher Filze. Die natürlichen Hochwasserspeicher würden zerstört. Der Ortsteil Thansau sei in der entsprechenden Grundlagenkarte Wasser lediglich als „Vorranggebiet für Hochwasserschutz“ dargestellt, jedoch seien weite Teile von Thansau bei den Hochwässern 2005, 2013 und 2014 betroffen gewesen. Der Bau einer weiteren Brücke bei Stephanskirchen würde die Hochwasser- und Überflutungsgefahr in Thansau und Rosenheim durch Rückstau erhöhen. Von der Gemeinde Rohrdorf seien Hochwasserschutzmaßnahmen für Thansau ergriffen worden. Diese würden durch die Trassenvarianten hinfällig. In der Region gebe es keine Elementarschadenversicherung, sodass Anwohner für Hochwasserschäden selbst aufkommen müssten. Die Variante Blau verlaufe durch den Retentionsraum der Rohrdorfer Filze, die als natürliche Wasserspeicher von großer Bedeutung für den Hochwasserschutz seien. Durch die Zerstörung von torfhaltigen Böden gingen Wasserspeicherkapazitäten verloren. Dies gelte auch für Wald- und Filzböden sowie für die Altwasserarme des Inns.

Bei einer Trassenführung im Bereich des Inndamms am östlichen Inn-Ufer müsse sichergestellt werden, dass der Damm im Falle eines Unglücks keinen Schaden davontrage. Bestehende Hochwasserschutzdämme würden während der Bauphase zeitweise abgetragen und während dem Betrieb möglicherweise beschädigt.

Die geplanten Regenrückhaltungen nördlich der BAB A 8 für den Ausbau der BAB A 8 seien ebenfalls betroffen. Es wird der Vorschlag gemacht, dass die Baumaßnahmen gemeinsam betrachtet und im Hinblick auf notwendige Hochwasserschutzmaßnahmen bewertet werden sollten. An der Querung Neubaustrecke – BAB A 8 – Staatsstraße 2010 müsse die Staatsstraße 2010 verlegt und unter der BAB A 8 durchgeführt werden. An dieser Stelle sei in regelmäßigen Abständen mit Überflutungen durch den Kaltenbach zu rechnen. Wenn es zu einem Hochwasser bei Kolbermoor käme, würde der Boden im Bereich der Überführung der BAB A 8 bis vor Lohholz aufgeweicht werden. Dies könne zu Schäden an den Verankerungen der aufgeständerten Zugtrasse führen. Womöglich führe dies zur zeitweisen Einstellung des Zugverkehrs während der Reparaturmaßnahmen.

Kritisch wird in den Stellungnahmen auch die Querung des Überschwemmungsgebiets Mangfall sowie des geplanten Hochwasserschutzes „unteres Mangfalltal“ gesehen.

Die Verknüpfungsstelle Breitmoos sei im hochwassergefährdeten Bereich und Vorranggebiet für Hochwasserschutz geplant. Das Überschwemmungsgebiet Tiefenbach/Breitenmoos sei für die Gemeinden Brannenburg und Flintsbach enorm wichtig, da Bäche bei Niederschlag und Schneeschmelze das Oberflächenwasser zum Inn trügen. Durch Retentionsflächen seien Überschwemmungskatastrophen bisher weitestgehend vermieden worden. Auch die Funktion von kleinen Überschwemmungsgebieten im Bereich Tiefenbach werde durch die Trassen gefährdet.

Der Steinbach in Nußdorf sei überschwemmungsgefährdet. Deshalb würden aktuell aufwendige Bachumbauten vorgenommen. Durch den Trassenbau komme es zur Bodenverdichtung und dadurch zu weniger Versickerungsmöglichkeiten. Zudem sei ein Rückstau bei

ansteigendem Pegel des Steinbachs möglich. Es drohe Gefahr für Haus und Hof und die Aufnahme in eine Hochwassergefahrenzone. Dies habe Mehrkosten für die Anwohner (z.B. Versicherungskosten, Tank-Aufschwemmschutz) zur Folge.

Trinkwasser

In einer Reihe von Stellungnahmen wird auf die Betroffenheit von Wasserschutzgebieten und Quellschutzgebieten verwiesen, die von der Trasse unter- bzw. durchquert oder im Nahbereich tangiert werden. Genannt werden unter anderem die Wasserschutzgebiete am Samenberg, in Riedering, bei Weiching, das Trinkwasserschutzgebiet Bad Aibling, das Wasserschutzgebiet Neubeuern, das Wasserschutzgebiet des Wasserversorgungsverbands Obernburg oder das Quellschutzgebiet um Bad Leonhardspfunzen.

In den Stellungnahmen wird die Zerstörung von Trinkwasser gegen das Vorhaben angebracht. Bei der Veränderung der Grundwasserfließverhältnisse könne es zu einer Mobilisierung von Schadstoffen und einer Schadstoffverfrachtung kommen. Es wird befürchtet, dass zum Auffüllen von Baugruben belastetes Erdreich oder sonstiges kontaminiertes Material verwendet werde. Eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Trinkwasserqualität durch den Eingriff in den Seeton sei nicht möglich.

Es wird vorgebracht, dass die öffentliche Wasserversorgung gemäß § 50 WHG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und gemäß Art. 57 BayGO eine hervorgehobene Pflichtaufgabe der Gemeinden sei. Sie solle auch weiterhin in der Verantwortung und Entscheidungshoheit der Gemeinden verbleiben. Die kommunale Hoheit und Entscheidungsfreiheit über die Organisation der Wasserversorgung garantiere Nachhaltigkeit, Versorgungssicherheit, Erhaltung der Infrastrukturen und Ressourcenschutz. In diesem Zusammenhang wird auf die Begründung zu LEP 7.2.3 verwiesen.

Über einen Zweckverband Fernwasser zu beziehen, würde gegen den Grundsatz der ortsnahen Infrastrukturgewährleistung verstoßen und eine Abhängigkeit der Gemeinde zu anderen Wasserversorgern bedeuten.

Die westlich von Rosenheim verlaufenden Trassenvarianten Gelb, Oliv und Türkis berührten Trinkwasserschutzgebiete. Die Variante Blau gefährde das aufgrund von zu geringen Grundwasserflurabständen einzig mögliche Wasserschutzgebiet in Neubeuern. Die Variante Violett bedrohe drei Tiefbrunnen am Schwarzenfeld zur Trinkwasserversorgung. Es bestehen Bedenken aufgrund der Trassennähe zum Trinkwasserschutzgebiet in Rohrdorf.

Die Trinkwasserbrunnen der Gemeinden Prutting, Stephanskirchen, Vogtareuth sowie ein Brunnen der Stadtwerke Rosenheim am Hofstätter See wären betroffen. Außerdem wäre der Hochbehälter der Stadtwerke Rosenheim im Stephanskirchener Ortsteil Kreuth betroffen. Die künstliche Absenkung des Grundwasserspiegels für Bauarbeiten hätte unabsehbare Folgen für die Trinkwasserbrunnen.

Die Stadt Rosenheim hätte in den letzten Jahren insbesondere bei Starkregenereignissen das Trinkwasser aufgrund Verunreinigungen chloren müssen. Zusätzliche Störungen des Grundwasserflusses durch Tunnellösungen seien zu erwarten.

Der Tunnel Ringelfeld könne die Grundwasserfließrichtung beeinflussen. Davon betroffen wären der Brunnen Odenwald, Quellen der St. Leonhardsquelle und des Wasserversorgungsverbandes Obernburg und das dazugehörige Wasserschutzgebiet, sowie weitere Quellen im Bereich des Nordportals.

Funktionsfähigkeit von Infrastrukturen

Die Beteiligten tragen vor, dass Strom- und Breitbandversorgung und Telekommunikationsanlagen nicht beeinträchtigt werden dürften. Daneben seien kommunale Abwasserentsorgungsanlagen/Kläranlagen, Pumpwerke sowie Ver- und Entsorgungsleitungen von der Trassenführung betroffen. Bei bestehenden Kläranlagen müssten infolge der Trasse Rohrleitungen verlegt werden. Daneben seien notwendige Erweiterungen von Kläranlagen in Gefahr. Die westlichen Trassenvarianten kreuzten das Hauptpumpwerk Tiefenbach inklusive der notwendigen Zu- und Ableitungen. Durch dieses Pumpwerk erfolge die Entwässerung der Gemeinde Flintsbach a. Inn und des Gewerbebetriebes Dettendorfer. Dieses Pumpwerk müsste ggf. umgesetzt werden, dabei sei die Aufrechterhaltung des Betriebes unumgänglich. Gleiches gelte für die Pumpwerke für die Rasthof-WC-Anlagen und den Auweg. Die Sicherstellung der Betriebswasserversorgung der Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Branenburg/Flintsbach a. Inn müsse gewährleistet sein.

Der Verlauf der Gashochdruckleitung der Fa. Bayerngas sei in den Planunterlagen nicht ersichtlich.

Querungen und Erschütterungen beim Bau der Trasse stellten ein erhebliches Risiko hinsichtlich Ökologie und auch der Versorgungssicherheit dar. Setzungen im Untergrund könnten sich auf die „Transalpine Ölleitung TAL“ auswirken, welche in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse Oliv liege. Die Umweltschäden wären verheerend.