

Stellungnahme der Gemeinde Brannenburg zum Raumordnungsverfahren (Entwurf Stand: 10.7.2020) Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Brannenburg hat vom 24.06.2020 bis 24.07.2020 die Unterlagen zum o.g. Raumordnungsverfahren öffentlich ausgelegt. Zum o.g. Verfahren geben wir als Gemeinde Brannenburg **folgende Stellungnahme nach Trassenvarianten getrennt ab: Wird noch aufgeteilt!**

Die Gemeinde Brannenburg steht einer Verkehrsverlagerung des Lkw-Schwerverkehrs von der vielbefahrenen Autobahn A 93 auf die Schiene durchwegs positiv gegenüber. Eine tatsächliche Entlastung wäre für die gesamte Region „Bayerisches südliches Inntal“ sehr erstrebenswert.

Dabei müssen aber die gemeindlichen Strukturen und Belange berücksichtigt werden.

1. Anpassung der Infrastrukturen:

Oliv O3 und Türkis: Verlegung des Bahnhofs

Im engen Inntal sind schon heute viele Verkehrswege auf wenig Fläche gebündelt. Neben der zweigleisigen Bestandstrecke der Bahn befinden sich die Bundesstraße B15, die in die Staatsstraße St 2363 übergeht, die 4-spurige Autobahn A93 und viele weitere Straßen und landwirtschaftliche Wege. Während sich die bestehende Bahnstrecke mit ihren kleinen Kurvenradien noch einigermaßen in die Landschaft einfügt, würde der Neubau einer Hochleistungsstrasse mit den entsprechend größeren Kurvenradien und den dazugehörigen Überwerfungsbauwerken eine fast vollständige Veränderung der bestehenden Infrastruktur bedeuten.

Dabei wäre die mit Abstand größte Veränderung mit der Verlegung des Bahnhofs Brannenburg verbunden. Neben der enormen Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch den Trassenbau, würden weitere Hektar benötigt, um den Bahnhof mit dazugehörigem Parkplatz zu bauen. Dabei müsste der Parkplatz deutlich größer geplant werden, als der bestehende, da der verlegte Bahnhof zu Fuß gar nicht mehr und mit dem Fahrrad deutlich schwieriger zu erreichen wäre. Die Zufahrtswege zum verlegten Bahnhof würden zusätzlich Fläche benötigen und weiter zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen beitragen. Durch die neue Lage des Bahnhofs würde der PKW- und Busverkehr im Ort deutlich zunehmen. Für die Schülerinnen und Schüler, die das Brannenburg Schulzentrum besuchen, müssten auf Kosten der Gemeinden zusätzlich

Schulbusse eingesetzt werden, um den Weg vom Bahnhof zur Schule, den sie bisher zu Fuß zurücklegen, zu überbrücken. Zudem besteht die Gefahr, dass die Bahn durch die Verlegung des Bahnhofs so sehr an Attraktivität verliert, dass noch mehr Menschen gleich mit dem Auto an ihr Ziel fahren. Gerade für die vielen Pendler, die aus unserem Raum in Richtung München zur Arbeit pendeln, ist eine schnelle, zuverlässige und leicht erreichbare Anbindung notwendig. Viele Pendler haben sich als Wohnort Brannenburg ausgesucht, weil durch die Bahnanbindung eine gute Verbindung zum Arbeitsplatz gegeben ist. Ein von der Bahn angedachter Pendelverkehr vom und zum Bahnhof würde das Problem nicht lösen, da sich durch zusätzliche Warte- und Fahrzeiten der Weg zur Arbeit deutlich verlängert.

Der Siedlungsbereich „Tiefenbach“ wird durch die Trasse tangiert. Hier werden bei einer voraussichtlichen Breite von 20 m (ohne Verknüpfungsstelle) und Abstand von 40 m zur Autobahn Wohngrundstücke (Tiefenbach 2) und eine Gemeindestraße berührt. Der Siedlungsbereich würde in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse liegen. Eine Grundinanspruchnahme in diesem Bereich ist unakzeptabel.

Im weiteren Verlauf berührt die Trasse „Gelb“ im Gemeindeteil Wiesenhausen die Staatsstraße 2363 auf einer Länge von 500 m. Diese Straße sowie der daneben verlaufende Fuß- und Radweg müssten großräumig verlegt werden, da dort auch Siedlungsgebiete anschließen.

Im touristischen Bereich macht die Bahn Werbung dafür, mit dem Zug in die Berge zum Bergwandern oder in den Urlaub zu fahren. Durch die Verlegung des Bahnhofs verliert diese Möglichkeit, umweltbewusst seinen Urlaub bzw. seine Freizeit zu gestalten, ihre Attraktivität. Damit würde die Gefahr einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs deutlich steigen.

2. Bauzeit und Bauabwicklung:

2.1. Gelb, Türkis, Oliv

Bei einer geplanten Bauzeit von etwa 10 Jahren für die geplante Trasse ist die Gemeinde Brannenburg einer erheblichen Belastung durch den Baubetrieb ausgesetzt.

Es müssen Baustelleneinrichtungsflächen und Baulagerflächen in großem Umfang geschaffen werden. Außerdem sind Baustraßen zur Erschließung und Versorgung erforderlich.

Wie groß dieser Flächenbedarf ist, wissen wir z.B. von der Strecke Ulm-Wendlingen. Im dicht besiedelten Gemeindegebiet können wir uns eine solche zusätzliche, wenn auch zeitlich begrenzte, Flächennutzung nicht vorstellen.

Des Weiteren sehen wir durch die Belastung mit schweren Fahrzeugen das Straßennetz im Gemeindegebiet in Gefahr. Hier ist für alle Straßen, die für eine baustellenbedingte Nutzung in Anspruch genommen werden müssen, in

jedem Fall eine Zustandsbeweissicherung durchzuführen. Eintretende Schäden müssen unverzüglich instandgesetzt werden.

Während der Bauphase ist die AVV Baulärm - Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm so einzuhalten, dass für die angrenzenden besiedelten Gebiete keine schädlichen Umwelteinwirkungen nach § 3 BImSchG vorliegt.

Um ggf. eintretende Einwirkungen durch die baustellenbedingten Erschütterungen nachvollziehen zu können, sind umfassende Beweissicherungen aller angrenzenden Gebäude durchzuführen. Etwaige Schäden sind in vollem Umfang zu entschädigen. Die Kosten für die Dokumentation und die Begutachtung sind zu tragen.

Genauso ist der Bekämpfung von Staubemissionen Rechnung zu tragen. Wie auch im Erläuterungsbericht erwähnt, können „bauzeitliche Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung im Nahbereich [...] nicht vollständig ausgeschlossen werden“ [Erläuterungsbericht S.298]. Darunter sind nicht nur die Belastungen aus Bautätigkeiten, sondern auch die durch Zwischenlagern für Boden- und Baumaterialien ein nicht zu unterschätzender Faktor, wie eine Studie der Stadt Düsseldorf belegt. Die zulässigen Tagesgrenzwerte (39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 05.08.2010 (BGBl. I S. 1065)) sind unbedingt einzuhalten, um die Gesundheit der Bevölkerung nicht zu belasten. Hierbei sei insbesondere erwähnt, dass die Gemeinde Brannenburg ein staatlich anerkannter Luftkurort ist!

2.2. Blau

Die geplante Trasse tangiert das Gemeindegebiet Brannenburg nur im Osten.

Für den Baustellenbereich, der im Gemeindegebiet liegt, sind analog zur gelben, türkisen und oliven Trasse Folgendes einzuwenden:

Flächennutzungen für die Baustelleneinrichtungsflächen im Gemeindegebiet sind aufgrund der Besiedelung in diesem Bereich nicht vorstellbar. Für alle Straßen, die für eine baustellenbedingte Nutzung in Anspruch genommen werden müssen, ist eine Zustandsbeweissicherung durchzuführen. Eintretende Schäden müssen unverzüglich instandgesetzt werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Baulärm, Erschütterungen und Staubemissionen sind zu vermeiden, um die Bevölkerung nicht zu belasten. Auch hier müssen umfassende Beweissicherungen erfolgen. Hierbei sei insbesondere erwähnt, dass die Gemeinde Brannenburg ein staatlich anerkannter Luftkurort ist!

2.3. Violett

Die geplante Trasse tangiert das Gemeindegebiet Brannenburg nicht.

Allerdings sind aufgrund der Ausführung als Tunnel mehrere Millionen Kubikmeter Aushub zu erwarten. Flächennutzungen für die Zwischenlagerung dieses Aushubs, die zur Beprobung des Bodenmaterials notwendig sind, sehen wir kritisch. Eine Rodung von Waldflächen kommt für die Gemeinde ebenso wenig in Frage wie die Inanspruchnahme dringend benötigter Flächen für die Landwirtschaft oder ökologisch hochwertiger Flächen. Auch die durch die Zwischenlagerung hervorgerufenen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baulärm und Staubemissionen sind zu vermeiden, um die Bevölkerung nicht zu belasten. Brandenburg ist ein staatlich anerkannter Luftkurort.

3. Lärm und weitere Immissionen:

3.1. Gelb, Türkis, Oliv

Laut Lärmschutzgutachten ergeben sich bei allen 3 Varianten Betroffenheiten für die Gemeindeteile Tiefenbach, Griebenbach, Schwaig, Eiblwies, Steg und Gmain, die Kolonie Linden-/ Tannen-/ Erlenweg und insbesondere der Bereich Wiesenhausen, der mit einem Abstand von weniger als 50m besonders betroffen ist. Wir sehen hierbei vor allem kritisch, dass sich auch die Schalleinwirkungen aus der Bestandsstrecke, der ST 2363 und der BAB A93 auswirken.

Im Rahmen der gemeindlichen Vorsorgepflicht bestehen wir auf die Einhaltung der Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in vollem Umfang.

Die gesetzlichen Ruhezeiten und Bestimmungen zum Schutz der Bürger*innen sind ausnahmslos einzuhalten.

Der im Anhang Erläuterungsbericht Lärm Süd gelb, bzw. türkis, bzw. oliv angegebene Korridor von 1 km ist nicht ausreichend. Durch die Tallage wird die Schallausbreitung verstärkt. Dieser Tallage kann in einem ebenen 3D-Modell, wie es hier angewandt wurde, nicht Rechnung getragen werden. Aus jahrzehntelanger Erfahrung mit der Autobahn wissen wir, dass diese Lärmemission deutlich weiter zu hören ist, speziell in den Nachtstunden.

An der Messstelle Rosenheim weisen in den Nachtstunden die Züge einen Lärmpegel zwischen 80-90 dB(A) auf.

3.2. Blau

Laut Lärmschutzgutachten ergeben sich für diese Trasse Betroffenheiten von 6 ha Wohnbaufläche im östlichen Gemeindegebiet.

Im Rahmen der gemeindlichen Vorsorgepflicht bestehen wir auf die Einhaltung der Vorgaben im Bundes-Immissionsschutzgesetz in vollem Umfang.

Die gesetzlichen Ruhezeiten und Bestimmungen zum Schutz der Bürger*innen sind ausnahmslos einzuhalten.

Der im Anhang „Erläuterungsbericht Lärm Süd blau“ angegebene Korridor von 1 km ist nicht ausreichend. Durch die Tallage wird die Schallausbreitung verstärkt. Aus jahrzehntelanger Erfahrung mit der Autobahn wissen wir, dass diese Lärmemission deutlich weiter zu hören ist, speziell in den Nachtstunden.

An der Messstelle Rosenheim weisen in den Nachtstunden die Züge einen Lärmpegel zwischen 80-90 dB(A) auf.

4. Raumentwicklung/Bebauungspläne:

Oliv, Türkis und Gelb: Verlegung der Bestandsstrecke

Im bayerischen Landesentwicklungsplan vom 01.01.2020 ist festgelegt: Bei Konflikten zwischen Raumordnungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlage droht. Diese wesentliche Beeinträchtigung der Lebensgrundlage droht den Bürgern von Brannenburg durch Lärm- und Umweltbelastungen sowie durch den Wegfall von Touristen, die einen erheblichen Wirtschaftsfaktor unseres (noch) schönen Voralpenlandes darstellen.

Die Varianten Gelb, Türkis und Oliv mit allen Untervarianten stehen auch deutlich im Widerspruch zum Regionalplan Süd-Ostoberbayern (RP18) und missachten zahlreich die darin festgelegten Zielen und Grundsätze.

Durch den Neubau eines dritten und vierten Gleises werden landwirtschaftliche Flächen nicht nur durchschnitten und in nicht mehr nutzbare Teile getrennt, sondern insgesamt große Mengen an landwirtschaftlicher Fläche verbraucht. Zusätzliche landwirtschaftliche Flächen können im Inntal nicht generiert werden. Die Gefahr ist groß, dass große Teile der Landwirtschaft nicht weiter betrieben werden können. Dies hat erheblich negative Folgen für die gesamte Kulturlandschaft im Inntal.

Ein im Raumordnungsverfahren gleichwertiger Tausch von verlegter Strecke zu freiwerdender Strecke, die im Flächenverbrauch so gesehen wird, als würde es sich 1:1 aufheben, geht völlig an der Realität vorbei. Eine aufgelassene Bahnstrecke, die durch den Ort führt, kann nicht mit einer Neubaustrecke, die landwirtschaftliche Flächen durchschneidet, gleichgesetzt werden. Die freiwerdende Fläche kann keinesfalls landwirtschaftlich genutzt werden – ganz abgesehen von der befürchteten Belastung der Böden.

Eine angedachte Entwicklungsmöglichkeiten am neuen Haltepunkt ist nicht vorhanden, da dadurch noch mehr landwirtschaftliche Flächen zerstört würden. Der Weiterbetrieb mehrerer landwirtschaftlicher Betriebe wäre dadurch ernsthaft gefährdet.

Zudem befindet sich die Kläranlage, die für die Orte Brannenburg, Nußdorf und Flintsbach zuständig ist, im Bereich der Neubautrassen. Die Kläranlage ist über die

Jahre immer auf dem neuesten Stand gehalten worden und in einem sehr guten Zustand. Trotzdem ist durch sich ändernde Gesetze davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit die Kläranlage durch eine vierte Reinigungsstufe erweitert werden muss. Die Erweiterungsflächen für die Kläranlage müssen unbedingt freigehalten werden.

5. Freizeit und Erholung:

Durch Hochwasser-, Überschwemmungsgebiete und die hydrogeologischen Voraussetzungen ist eine erhöhte Bahntrassenanlage zu befürchten. Dadurch sind stärkere Lärmbelastungen für das gesamte Gebiet zu erwarten. Durch die Zerstörung des Landschaftsbildes sind massive Rückgänge des Tourismus nicht zu vermeiden, was auch zum Verlust einiger Existenzgrundlagen der Bürgerinnen und Bürgern führen wird (z.B. Ferien auf dem Bauernhof). Diese Branchen können in der gesamten Region keine geeigneten Beschäftigungsverhältnisse mehr finden.

Es besteht das Risiko des Verlustes des Segelflugplatzes Tiefenbach wegen Einschränkungen im Start- und Landebereich durch die neugeplanten Trassen.

Zudem besteht die Gefahr, dass bei Verlust der landwirtschaftlichen Flächen im Gebiet Breitmoos/Tiefenbach die Betriebe nicht mehr ertragsfähig sind. Dadurch würden auch die almwirtschaftlichen Weideflächen nicht mehr bewirtschaftet. Massive Einschränkungen für den Tourismus wegen Verwilderung der Flächen auf den Bergen und Wäldern wäre die tragische Konsequenz.

6. Siedlungsgebiete/Industrie- und Gewerbeflächen:

6.1. Abwasser/Kläranlage

In der geplanten Trassenführung liegt das Hauptpumpwerk Tiefenbach (inkl. der notwendigen Zu- und Ableitungen). Das gesamte Abwasser der Gemeinde Nußdorf am Inn wird durch dieses Pumpwerk zur Kläranlage Brannenburg gepumpt.

Zusätzlich zum Abwasser der Gemeinde Nußdorf erfolgt auch die Entwässerung der Ortsteile Tiefenbach von Brannenburg und Flintsbach am Inn und des Gewerbebetriebs Dettendorfer durch o.g. Pumpwerk.

Dieses Pumpwerk müsste ggf. umgesetzt werden, dabei ist die Aufrechterhaltung des Betriebs unumgänglich.

Neben dem Hauptpumpwerk liegen in der Trassenführung auch die Pumpwerke für die Rasthof-WC-Anlagen Autobahn und Auweg. Auch diese müssten unter Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit verlegt werden.

Durch das geplante Baufeld der Trasse wird der Ablaufkanal der Kläranlage zum Inn, DN700SB (700 mm Durchmesser Stahlbeton), im Freispiegel gequert. Dieser

Kanal ist oberflächennah verlegt und müsste voraussichtlich neu verlegt werden. Hierzu ist ein zusätzliches Ablaufhebewerk zum Inn erforderlich. Dies bedeutet massive Kostenmehrung für den Abwasserzweckverband und damit auch für die Gemeinden Brannenburg, Flintsbach und Nußdorf, da bisher das Gefälle auf natürlichen Weg zum Inn führt und kein Hebewerk erforderlich ist.

Das Kläranlagengelände ist für eine zukünftige Erweiterung zwingend notwendig. Durch die Einführung der 4. Reinigungsstufe durch das Bayerische Ministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz für die Abwasserbeseitigung, ist eine Baumaßnahme unmittelbar an die bestehende Anlage unausweichlich. Der derzeitige Wertstoffhof wird aufgrund dieser geänderten Gesetzeslage verlegt werden, da andernfalls nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht.

Bei einer möglichen Verlegung der bestehenden Bahnstrecke aufgrund der Verknüpfungsstelle Breitmoos muss das Hauptpumpwerk Fischbach Fl. Nr. 813/1 Gemarkung Fischbach zwingend bestehen bleiben.

Die Druckleitung des Pumpwerks führt unter dem Bestandsgleis zum Hauptsammler in der Kufsteiner Straße. Außerdem liegt die Hauptsammelleitung DN 250 STZ vom Gletschergartenweg zum Hauptpumpwerk direkt neben der Bestandsstrecke. Sollte es hier zu Bauarbeiten kommen, muss die Leistungsfähigkeit unter allen Umständen aufrechterhalten werden.

Während der gesamten Bauzeit muss die Sicherstellung der Betriebswasserversorgung der Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Brannenburg/Flintsbach gewährleistet werden.

6.2. TAL

Die Querung der TAL (Transalpine Ölleitung) ist mit besonderen Gefahren verbunden. Durch die Pflicht, die TAL 10 Meter von Bebauung freizuhalten, ist die Trassenführung der neuen Gleise zusätzlich eingeschränkt.

7. Tourismus:

Bei einer Verknüpfungsstelle Breitmoos würde die Bahnstreckeverlegung zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen im Bereich Tourismus führen. Gäste, die mit der Bahn anreisen, können jetzt alles fußläufig erreichen. Bei einer Verlegung wäre dies nicht mehr möglich. Z.B. könnte der Fußweg vom Bahnhof zur Unterkunft zu lang sein und Ausflugsfahrten mit dem Zug (z.B. mit dem „Bayernticket“) von diesen Gästen in die Umgebung wegfallen, was zu einer Reduzierung des Urlaubserlebnisses führt. Der verlängerte Fußweg vom neuen Bahnhof zum Talbahnhof der Wendelstein-Zahnradbahn (älteste Zahnradbahn Deutschlands) dürfte für die meisten Bahnfahrer/Wanderer zu lang sein.

Die Schadstoffbelastung für den Luftkurort Brannenburg wird deutlich ansteigen.

Erheblicher Attraktivitätsverlust für Ferienwohnungen und den gesamten Ort durch die zusätzliche Lärmbelastung ist zu erwarten. Da sich der Schall trichterförmig ausbreitet, werden die höher gelegenen Gebiete, die derzeit nicht vom Schallschutz berücksichtigt sind, stark belastet.

8. Schutzgebiete:

Durch die Vielzahl der bereits vorhandenen Infrastrukturen (Autobahn A93, Inntalstausee, Eisenbahn, Öl-Pipeline, zwei Staatsstraßen, überirdische Hochspannungsleitung) ist das Inntal bereits jetzt an seiner Belastungsgrenze angelangt. Deshalb verträgt unser Lebensraum keine zusätzliche Neubaustrecke.

Die geplante Trasse liegt in vollem Umfang im Landschaftsschutzgebiet „Inntal-Süd Nr. LSG 00595.01“. Gemäß der 6. Verordnung des Landkreises Rosenheim über das LSG „Inntal-Süd“ vom 10.04.2013 steht unter §4 folgendes:

Verbote: „Im Landschaftsschutzgebiet sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem Schutzzweck (§3) zuwiderlaufen.“

Ein Bauvorhaben dieser Art ist somit im Landschaftsschutzgebiet nicht zulässig!

Des Weiteren werden auch Biotopflächen am Kirchbach und nördlich der Kläranlage durch den Bau und Betrieb der Eisenbahnstrecke unwiederbringlich zerstört. Besonders sensibel sind die Moorflächen im nördlichen Bereich von Brannenburg (Abdecker-, Brandfilze und Schnepfenluck). Die besondere Bodenbeschaffenheit (Moorboden) im Gebiet „Breitmoos“ bedingt eine spezielle Flora und Fauna. Diese spezielle Tier- und Pflanzenwelt wird durch die Durchquerung mit der geplanten Trasse gefährdet.

9. Tier- und Pflanzenlebensräume:

Im Bereich der geplanten Trassen leben schützenswerte und geschützte Tiere wie z.B. Fledermäuse, insbesondere die „Kleine Hufeisennase“, Biber, Zauneidechsen, Schlingnattern, Rotmilane, Baumfalken, Mäusebussarde, Grün- und Buntspechte, Sommergoldhähnchen, Rauchschwalben, usw. Die geplante Trasse zerstört den Lebensraum unserer heimischen Tiere. Die bau- und betriebsbedingte Tötung von Tieren ist nicht hinnehmbar.

Durch den Bau werden verschiedene geschützte Orchideenarten wie z.B. Helmknabenkraut, Waldvögelein, Nestwurz, Fuchsknabenkraut, Sumpfständelwurz und großes Zweiblatt gefährdet.

Die geplante Trasse entlang der Autobahn durchschneidet viele Hecken und kleinere Waldgebiete, welche als Lebensraum vieler Tiere dienen. Außerdem wird durch die Rodung die bereits jetzt schon vorhandene Windschneise verbreitert und verstärkt. Dies bedingt eine klimatische Veränderung mit unabsehbaren Folgen auf die Tier- und Pflanzenwelt.

10. Grund- und Bergwasser, Löschwasser:

10.1. Grund- und Bergwasser

Die enormen hydrogeologischen Auswirkungen, welche für das gesamte Gebiet zu erwarten sind, können im Detail kaum abgeschätzt werden.

Der Bereich Tiefenbach/Breitmoos ist ein Mooregebiet, in dem keinerlei stabiler Untergrund vorhanden ist. Dies hat auch bei privaten Bauvorhaben immer wieder zu Problemen geführt.

Im gesamten Bereich Breitmoos ist der Grundwasserspiegel sehr hoch (ca. 80 cm unter der Geländeoberfläche) und müsste bei Bauvorhaben ggf. abgesenkt werden. Durch die Absenkung sind nicht nur die landwirtschaftlichen Flächen und Biotope im Umfeld betroffen, auch könnten durch Absetzungen des Geländes Schäden an Gebäuden, am Kanalsystem und am bestehenden Verkehrsnetz die Folge sein.

Die Geländestruktur und die Ablafrichtung des Grundwassers hat sich nicht nur im Bereich Breitmoos, sondern im kompletten Gemeindegebiet Brannenburg - bis in die Berge - über Jahrhunderte zum tiefergelegenen Inn ausgerichtet. Ein Eingriff in diesen natürlichen Grundwasserfluss kann massive Auswirkungen für die höher gelegenen Flächen, Gebäude usw. haben. Ein Rückstau muss zwingend vermieden werden. Da gerade durch unsere Berge eine hohe Menge an Regenwasser durch die Bäche Richtung Breitmoos/Tiefenbach getragen wird, weisen wir auf das Risiko hin, dass ein Eingriff in dieses natürliche System verheerende Auswirkungen hat.

10.2. Löschwasser

Die Sicherung der Löschwasserversorgung in den Bereichen Schwaig, Gmain am Inn und Steg muss gewährleistet sein. Die Löschwasserversorgung in diesen Bereichen wird durch Löschwasserzisternen aus Grundwasserbrunnen sichergestellt. Eine Veränderung des Grundwasserspiegels gefährdet die Sicherheit von Personen und Tieren.

11. Trinkwasser:

Die bestehenden Trinkwasserleitungen müssen zur Versorgung der Bevölkerung intakt bleiben, sowohl während der Bauzeit als auch bei bestehender Trasse.

Für den Hauptbrunnen im Wasserschutzgebiet Erlach darf es zu keinerlei Einschränkungen oder Beeinträchtigungen kommen.

Um die Wasserversorgung der Tiere zu gewährleisten, ist es schon während der Bauzeit unumgänglich, die Wasserleitungen von Brannenburg bis nach Steg, Gmain am Inn, Schwaig, Eiblwies und Wiesenhausen zu vergrößern. Es besteht die Gefahr, dass bei einer Absenkung des Grundwassers die hauseigenen Brunnen der dortigen Anwohner nicht mehr funktionieren und die landwirtschaftlichen

Betriebe ihre Tiere nicht mehr mit Wasser versorgen können. Diesem Risiko dürfen Mensch und Tier auf keinen Fall ausgesetzt werden.

12. Oberflächenwasser:

Die Verknüpfungsstelle Breitmoos ist geplant im Überschwemmungsgebiet, im hochwassergefährdeten Bereich und im Vorranggebiet für Hochwasserschutz. Das Überschwemmungsgebiet Tiefenbach/Breitmoos ist für die Gemeinde von immenser Bedeutung, da die Bäche Mooseckergraben, Griesenbach und Kirchbach bei Regen und Schneeschmelze das Oberflächenwasser des gesamten Gemeindegebiets zum Inn tragen. Durch die dortigen Retentionsflächen konnten bisher Überschwemmungskatastrophen weitestgehend vermieden werden.

Auch die Entwässerungsgräben der landwirtschaftlichen Nutzflächen laufen Richtung Inn und werden durch die Trasse abgeschnitten. Eine Umleitung der Entwässerungsgräben bzw. Untertunnelung der Trasse ist zwingend erforderlich, da das Oberflächenwasser der höher gelegenen Flächen die Fließrichtung nicht ändern wird.

Ein Rückstau des Altwassers vom Inn ist im unteren Bereich von Tiefenbach/Breitmoos immer wieder möglich, wodurch sich der Grundwasserspiegel weiter erhöht.

Sowohl der Hawaiiisee als auch die Naturbiotope Gmainerweiher und Eiblwiesersee werden durch Grundwasserabsenkung oder -umleitung zerstört.

13. Orts- und Landschaftsbild:

Varianten Gelb, Türkis, Oliv O3 und O4

Die geplanten Trassen werden abgelehnt. Sie verlaufen direkt durch das Landschaftsschutzgebiet Inntal Süd. Die Gefahr der Zerstörung des Gebiets ist groß, ein solcher Eingriff in das Landschaftsbild wirkt sich äußerst negativ aus, zumal eine Zerschneidung des Geländes auf einer Breite von 100 m und die großen Brückenbauwerke auch visuell eine sehr starke Belastung darstellen.

Die Kultur- und Naturlandschaft rund um Brannenburg setzt sich aus vielen kleinen, verstreut liegenden Wald- und Grünflächen zusammen. Durch die Trassen wird das Landschaftsbild unwiederbringlich zerstört.

Die Region Brannenburg bietet abwechslungsreiche (Fern-) Radwege, wie zum Beispiel den Innradweg an. Dieser wird durch die Trasse unterbrochen und zerstört.

Der von den Einheimischen und dem Tourismus geschätzte Voralpenraum mit den Bergen – und dem freien Blick darauf – ist bei einem Bau der Trassen nicht mehr gegeben. Auch wird der Ausblick von unseren schönen Bergen, wie zum Beispiel dem Wendelstein, vollkommen entstellt.

Die in der Trasse Gelb ausgewiesene Verknüpfungsstelle Reischenhart mit den geplanten 3 Ebenen wird trotz einer in die Erde abgesenkten Ebene zu einem die Landschaft dominierenden Bauwerk. Mit den geplanten Rampen, Überwerfungen und Brücken sowie den hierfür benötigten Flächen und Höhenveränderungen verändert sich das Landschaftsbild dramatisch.

Die Verknüpfungsstelle Breitmoos/Tiefenbach, Trasse Türkis und Oliv O3, mit einer Gesamtlänge von 7 km, einer Breite von 40 m und einer Höhe von ca. 7 m zerstört die Landschaft. Das Risiko, dass das Inntal bei Brannenburg durch diese Verknüpfungsstelle seinen Charme verliert, ist groß. Der Verlust einer schönen Landschaft droht. Ferner ist die Verlegung des Bahnhofes aus der Ortsmitte heraus mit der Gefahr verbunden, dass eine Zersiedelung der Landschaft beginnt. (siehe Regionalplan 18)

Die Pflege unserer Kulturlandschaft ist ebenfalls nicht mehr möglich. Die an der Trasse lebenden Landwirte verlieren ihren Grund und Boden und damit ihre Existenzgrundlage und betreiben die Landwirtschaft nicht weiter. Die zur Landwirtschaft zugehörige Almwirtschaft wird dann auch aufgegeben, die Almwiesen verbuschen und verwalden.

Die Almwirtschaft bewirkt durch ihre unterschiedlich genutzten Almweiden das charakteristische, strukturreiche Landschaftsmosaik der alpinen Kulturlandschaft. Vor allem die Nutzungsvielfalt und die Kleinräumigkeit führen zur Vielfalt und zu den regionalen Unterschieden der Almen. So ergibt sich durch die Almbewirtschaftung ein häufiger Wechsel zwischen offenen und geschlossenen Flächen mit allen Übergangsbereichen. Dieses Nebeneinander unterschiedlich naturnaher Flächen auf engstem Raum ist aus ökologischer Sicht sehr wertvoll und Voraussetzung für eine hohe Biodiversität. So führt eine standortgemäße „traditionelle“ Kulturlandschaft auf den Almen vor allem in der subalpinen Stufe zu einer außerordentlich hohen Lebensraum-, Struktur- und Standortvielfalt, welche wiederum eine hohe Artenvielfalt gewährleisten. Unzureichende Weidepflege und Nutzungsaufgabe sind dann Entwicklungen, die diese Biodiversität aufs Äußerste gefährden.

Bei einem Bau der Trassen Gelb, Türkis, Oliv O3 und O4 ist der Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild so massiv, dass jede Trasse als nicht raumverträglich angesehen werden muss.

14. Boden:

Entlang des geplanten Trassenverlaufs im Bereich der Gemeinde Brannenburg befindet sich durchgehend Moorboden (Torf). Das Klimaschutzprogramm Bayern 2050 - Moore - weist im Planungsraum verschiedene Moorflächen aus. Als CO₂-Speicher besitzen Moorflächen eine besonders große Bedeutung für den Klimaschutz.

Bauwerke, die auf Moorboden errichtet werden, haben ein sehr hohes Setzungsrisiko. Im Planungsbereich der Gemeinde Brannenburg liegt der Grundwasserstand teilweise bei nur 80 cm unter der Geländeoberkante. Es ist eine Entwässerung der Moorböden erforderlich, um den Untergrund zu stabilisieren. Torf speichert 20mal so viel Kohlenstoff wie Mineralboden. Wird der Torfboden zerstört (entwässert), werden Kohlendioxid, Lachgas und andere Treibhausgase frei. Nur intakte Moore leisten einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Hochwasserschutz. Außerdem erfordern die vorhandene Bodenbeschaffenheit im Planungsraum (Moorboden) im großen Maße Bodenaustausch bzw. Baugrundverbesserungen, um einen standfesten Untergrund zu erhalten und Baugrundrisiken zu verkleinern. Dadurch entstehen gigantische Aushubmengen. Für die Aushubzwischenlagerung bzw. Aushubentsorgung werden gewaltige Deponieflächen gebraucht. Die Bodenverdichtung durch die Baustraßen und Lagerflächen sowie die zwangsläufige Errichtung von Deponien verursachen auf Jahrzehnte einen unabsehbaren Schaden an unseren heimischen Böden.

15. Land- und Forstwirtschaft (auch Bergwald), Almwirtschaft:

Varianten Gelb, Türkis, Oliv O3 und O4

Die Trassenverläufe beanspruchen bis zu 130 ha Nutzland und verlaufen durch das Landschaftsschutzgebiet Inntal Süd. Dieses Gebiet wird vollständig durch die Landwirtschaft genutzt, auch das darin liegende Moorgebiet, welches als natürlicher CO₂-Speicher dient. Im engen Inntal stehen bereits heute sehr wenig landwirtschaftliche Flächen zur Verfügung. Durch die Trasse und die fehlenden Kompensationsflächen wird den einheimischen Landwirten die Betriebsgrundlage entzogen. Das Risiko ist hoch, dass die Landwirte ihre Existenzgrundlage verlieren und den Betrieb aufgeben müssen.

Im Gemeindegebiet sind aktuell 24 landwirtschaftliche Haupterwerbs-Familienbetriebe tätig. Die durchschnittliche Größe eines Betriebs im LKR Rosenheim beträgt ca. 23,3 ha. Die jahrhundertealte Tradition der Acker- und Grünlandstandorte für die Landwirtschaft ist von besonderer Bedeutung.

Eine große Bedeutung für die Landwirtschaft hat darüber hinaus die landwirtschaftliche Nutzfläche aufgrund der neuen Gülleverordnung: Je kleiner die Fläche, desto weniger Viehbestand, somit weniger Einkünfte, keine Überlebenschance für die Landwirtschaft. Aufgrund der Verhältnisse vor Ort ist es auch nicht möglich, bei einem Flurneuerungsverfahren verlorene Flächen so hoffnah zu kompensieren oder zerschnittene Gebiete wieder zusammenzulegen. Bezahlbare Ausgleichsflächen sind nicht vorhanden. Viele Bauernhöfe müssten aufgegeben werden.

Die Trassenplanungen zerstören die Existenz direkt auf der Trasse liegender Familienbetriebe.

Die vorhandenen landwirtschaftlichen Pachtflächen werden noch weniger, die Pachtpreise steigen. Es kann dann keine kostendeckende Landwirtschaft mehr betrieben werden.

Viele Landwirte haben sich ein zweites Standbein aufgebaut. In unserem Gemeindebereich bieten 9 landwirtschaftliche Betriebe Urlaub auf dem Bauernhof an. Weiter werden Direktvermarktungen ab Hof betrieben. Aufgrund der Trassenplanung wird die Gegend mit wichtigen Bauwerken wie den Verknüpfungsstellen ruiniert, der Lärmpegel durch die Züge steigt weiter, die Urlauber bleiben aus. Die Zufahrten zu den Hofläden sind über lange Zeit nicht oder nur schwer erreichbar. Damit wird der Direktvermarktung die Grundlage entzogen.

Die Absenkung des Grundwasserspiegels durch den Trassenbau bedeutet eine Gefährdung der Ertragsfähigkeit der Böden – nicht nur in der Nähe der Trassen, sondern weiterreichend. Die Wasserversorgung der Tiere ist nicht mehr gewährleistet, viele Höfe haben eigene Brunnen zur Viehtränke.

Eine Beeinträchtigung der Entwässerung liegt ebenfalls vor.

Der Boden wird bei Baumaßnahmen und im Bereich der Bauzufahrten stark verdichtet und ist danach nicht mehr nutzbar, eine Wertminderung der Böden ist unvermeidbar.

Durch den vorgeschriebenen Abstand zwischen der Neubautrasse und der Autobahn A 93 von 40 Metern geht viel landwirtschaftlicher Nutzgrund verloren, die Fläche zwischen Autobahn und Trasse kann nicht mehr genutzt werden. Es besteht das Risiko, dass durch die Zerschneidung der Fläche eine attraktive und kostendeckende landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich ist.

Das Risiko ist hoch, dass auch ein dauerhafter Verlust von Eigen- und Gemeinschaftsjagden droht. Das an das Eigentum gekoppelte Recht geht mit der Aufgabe der Landwirtschaft verloren.

Unsere 17 Almbauern verlieren Nutzflächen für die Gewinnung der Winter-Futtermittel. Die zur Landwirtschaft zugehörige Almwirtschaft muss dann auch aufgegeben werden. Dies hat zur Folge, dass die Almwiesen ohne die Bewirtschaftung verbuschen und verwalden.

Beim Neubau der Trassenvariante Türkis und Oliv O3 werden für die vier Gleise eine Fläche von ca. 40 ha benötigt. Die alte, dann nicht mehr benötigte Gleisstrecke mit ca. 15 ha kann nicht als Ausgleich verwendet werden. Die alte Gleisstrecke ist belastet mit Unkrautvernichtern, Schwermetallen und Schlacke von Dampf- und Dieselloks und stellt damit ein nicht unerhebliches Risiko für Mensch und Tier im Falle einer Bewirtschaftung dar.

Die Verknüpfungsstelle Reischenhart beansprucht zusätzliche landwirtschaftliche Nutzfläche von mindestens 15 ha. Die im Ortsteil Wiesenhausen und Sonnenholz

betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe werden durch die Trassenführung eingekesselt. Die Gefahr ist groß, dass diese keine Möglichkeit mehr haben, die Landwirtschaft, die Direktvermarktung sowie die Vermietung von Ferienunterkünften fortzuführen. Die Erreichbarkeit ist eingeschränkt, die Urlauber und Kunden bleiben aus.

Die Verknüpfungsstelle Breitmoos/Tiefenbach mit einer Gesamtlänge von 7 km, einer Breite von 40 m und einer Höhe von ca. 7 m benötigt weitere landwirtschaftliche Flächen.

Die im Gemeindegebiet liegenden Wirtschaftswege zwischen den Ortsteilen Degerndorf, Griesenbach, Tiefenbach, Wiesenhausen, Schwaig, Eiblwies, Steg, Gmain am Inn und Reischenhart werden durch die Trassenverläufe zerschnitten. Eine durchgehende Befahrung der Straßen ist für die Bewirtschaftung der umliegenden Felder dringend erforderlich. Es besteht ansonsten die Gefahr, dass das Erntegut verdirbt.

16. Flächenverbrauch:

Varianten Gelb, Türkis, Oliv O3 und O4

Der Trassenvorschlag Variante Gelb benötigt an der geplanten Verknüpfungsstelle Reischenhart zusätzlich 15 ha Nutzfläche, der Vorschlag zur Variante Türkis und Oliv O3 benötigt an der geplanten Verknüpfungsstelle Breitmoos/Tiefenbach ebenfalls weitere 15 ha Fläche, die im engen Inntal bzw. im Gemeindegebiet nicht vorhanden ist.

Der zusätzliche Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen für Abraum- und Baumaterial während der langen Bauzeit der entsprechenden Trassen kann nicht gedeckt werden. Das Risiko ist hoch, dass dann in unserem Gemeindebereich die landwirtschaftlichen Nutzflächen zerstört werden.

Der Boden wird durch die Baumaßnahmen und im Bereich der Bauzufahrten stark verdichtet und ist danach nicht mehr nutzbar. Die Fläche ist verloren.

Beim Neubau der Trasse Variante Türkis und Oliv O3 werden für die vier Gleise eine Fläche von ca. 40 ha benötigt. Die alte, dann nicht mehr benötigte Gleisstrecke mit ca. 15 ha kann nicht als Ausgleich verwendet werden, sie ist belastet mit Unkrautvernichtungsmittel, Schwermetallen und Schlacke von alten Dampf- und Dieselloks und dauerhaft verseucht.

Bei einer Verlegung des Bahnhofes Brannenburg wird ein deutlich größerer Flächenbedarf für mehr Parkplätze und Zufahrtsstraßen notwendig. Diese Flächen stehen nicht zur Verfügung.

Die Gemeinde Brannenburg liegt im Speckgürtel Münchens und ist damit ein attraktives Wohngebiet für alle Pendler. Es sind jetzt schon nicht mehr genügend

Flächen für den Bau von Wohnungen vorhanden. Die Trassenplanungen mit den entsprechenden Varianten verschärfen diese Thematik noch mehr.

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr auf unter 30 ha pro Tag zu verringern. Die Bayerische Staatsregierung bekennt sich im Koalitionsvertrag, den Flächenverbrauch auf 5 Hektar pro Tag im Landesplanungsgesetz zu verankern.

Der Bau einer der vorgeschlagenen Trassen steht im krassen Gegensatz zu den Zielen der Bayerischen Staatsregierung und der Bundesregierung. Bei allen Trassenvorschlägen werden jeweils bis zu 255 ha Fläche versiegelt.

17. Kulturelles Erbe:

Die Bahnstrecke Rosenheim-Kufstein wurde 1858 eröffnet. Um den Bahnhof herum entwickelte sich der untere Ortsteil. Auch wenn das Bahnhofsgebäude heute von verschiedenen Dienstleistern genutzt wird, prägt es nach wie vor das Ortsbild an der Bahnhofstraße und dem Bahnhofsvorplatz. Ursprünglich startete sogar an diesem Bahnhof die Zahnradbahn (älteste Zahnradbahn Deutschlands) auf den Wendelstein. Dies macht die touristische Bedeutung deutlich. Heute kann man auf der ehemaligen Trasse der Wendelsteinbahn zu Fuß vom Bahnhof zur Talstation der Wendelsteinbahn gelangen. Eine Verlegung des Bahnhofs würde die gewachsene Struktur Brannenburgs grundlegend verändern.

Die Agrikultur, die Kulturlandschaft und die landwirtschaftlichen Betriebe mit ihren geschichtsträchtigen Höfen prägen unsere Gemeinde. Beim Bau der Trassen müssten viele landwirtschaftliche Betriebe weichen. Somit ist die Gefahr gegeben, dass sich der Charakter unseres Raumes vollkommen verändert. Zudem besteht das Risiko der Zersiedelung und Verstädterung.

Die Varianten Gelb, Türkis und Oliv mit allen Untervarianten stehen auch deutlich im Widerspruch zum Regionalplan Süd-Ostoberbayern (RP18) und missachten zahlreich die darin festgelegten Zielen und Grundsätze.

Aus den genannten Gründen halten wir die Varianten Gelb, Türkis und Oliv mit allen Untervarianten für **nicht raumverträglich!**