

**Vorlage
für die nächste Sitzung des Unterausschusses, des Kreisausschusses und
des Kreistages**

Landratsamt Rosenheim
Abteilung 4

Rosenheim, den 15.07.2020

**Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland / Österreich);
Stellungnahme des Landkreises Rosenheim zum Raumordnungsverfahren**

I. Sachverhalt

Die DB Netz AG als Vorhabensträgerin plant den Brenner-Nordzulauf und hat hierfür die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Das Projekt des Brenner-Nordzulaufs liegt als Teil des transeuropäischen Skandinavien - Mittelmeer - Korridors auf der Achse München - Verona und ist Bestandteil der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel.

Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Die Planungen des Vorhabenträgers umfassen fünf Grobtrassen für eine zweigleisige Neubaustrecke mit jeweiligen Verknüpfungsstellen mit der vorhandenen Bestandsstrecke nördlich und südlich der Stadt Rosenheim.

Die Planungen, die diesem Raumordnungsverfahren zugrunde liegen, basieren auf den Arbeiten und Ergebnissen des seit 2015 laufenden „Trassenauswahlverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung“.

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde überprüft das Vorhaben gemäß Art. 24 und 25 Landesplanungsgesetz i.V.m. § 15 Raumordnungsgesetz auf seine Raumverträglichkeit.

Der Landkreis Rosenheim hat als Beteiligter von einem erheblich überörtlichen raumbedeutsamen Vorhaben die Möglichkeit bis zum 24. Juli 2020 eine Stellungnahme abzugeben.

II. Stellungnahme der Verwaltung

Die DB Netz AG als Verfahrensträgerin hat im Zuge des Raumordnungsverfahrens fünf Grobtrassen mit verschiedenen Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim geplant. Alle fünf Grobtrassen und insbesondere die in oberirdischer Lage geplanten Verknüpfungsstellen stellen einen erheblichen Eingriff für den Raum und die Umwelt im Landkreis Rosenheim dar.

Die negativen Auswirkungen auf den Raum und die Umwelt im Landkreis Rosenheim betreffen beispielsweise:

- Bevölkerung, Nutzung (insbesondere auch Tourismus), Siedlung und Infrastruktur

- Boden
- Flächenverbrauch (bis zu 240 ha -ohne Ausgleichsmaßnahmen-, insbesondere Landwirtschaft)
- Landschaftsbild
- Tiere und Pflanzen
- Schutzgebiete
- Gewässer und Grundwasser

Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt sind in diesem Planungsstadium des Raumordnungsverfahrens noch nicht zu beurteilen. Dennoch ist absehbar, dass diese Maßnahmen zu einer weiteren erheblichen Flächeninanspruchnahme, insbesondere im Bereich unserer landwirtschaftlichen Betriebe, mit massiven negativen Auswirkungen führen würden.

III. Beschlussvorschlag

1. Der Umweltausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss folgenden Beschluss:

Der Planungsraum für die fünf Grobtrassen ist im Landkreis Rosenheim aufgrund Topografie, Siedlungsdichte, Natur, Landschaft, Landwirtschaft, Tourismus und der bereits vorhandenen Infrastruktur besonders anspruchsvoll und empfindlich.

Der Brenner ist der meistfrequentierte Alpenübergang und verbindet Österreich mit Italien. Knapp 2,5 Millionen Lkw passierten den Brenner 2018, 7,4 Prozent mehr als im Jahr davor. Im Sommerreiseverkehr kommt eine Million Pkw dazu – allerdings monatlich. Über den Brenner fahren mehr Lkw als über die anderen sechs Alpenübergänge in Frankreich und der Schweiz zusammen. Der nördliche Zulauf führt durch den Landkreis Rosenheim in das besonders eng geschnittene Inntal.

Die bereits vorhandene Infrastruktur zentriert sich somit im Raum Rosenheim und wird gebündelt ins Inntal geführt. Die Flächeninanspruchnahme durch

- Straßen (Autobahnen A8, A93, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen),
- Bahnlinien (München – Rosenheim, Salzburg – Rosenheim, Kiefersfelden – Rosenheim, Mühldorf – Rosenheim, Holzkirchen – Rosenheim),
- Strom-, Gas- und Ölleitungen (TAL),

führt dazu, dass kein Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse bleibt.

Zudem liegen im Planungsraum eine Vielzahl von Schutzgebieten wie FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Wasserschutzgebiete. Die biologische Vielfalt mit besonderem Artenschutz der Tier- und Pflanzenwelt ist sehr groß. Daher führen 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 ist 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 hat im Landkreis Rosenheim für den Tourismus einen hohen Stellenwert. Durch weitgehende oberirdische Trassenverläufe wird das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt und führt zu einer Entwertung sowohl der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung als auch der Attraktivität des Tourismus.

Der Landkreis Rosenheim ist daher von allen im Raumordnungsverfahren geplanten Grobtrassen massiv betroffen. Die negativen Auswirkungen insbesondere auf die Menschen und die Natur des Landkreises Rosenheim sind erheblich.

Vor einer Realisierung des Brenner-Nordzulaufs im Landkreis Rosenheim ist deshalb der Bedarf durch den Vorhabensträger zweifelsfrei nachzuweisen.

Alle bisherigen fünf Trassen werden vom Landkreis Rosenheim aufgrund schwerwiegender raumordnerischer Defizite abgelehnt.

Unabhängig davon fordert der Landkreis Rosenheim vom Vorhabensträger, wegen der oben dargestellten besonderen Betroffenheit, erhebliche Verbesserungsmaßnahmen bei allen fünf Grobtrassen und Verknüpfungsstellen, um den Belangen der Menschen, der Natur und der Betriebe (insbesondere auch landwirtschaftlicher und touristischer Betriebe) Rechnung zu tragen.

Die Kernpunkte unserer Forderungen sind:

- Überall wo es möglich ist, einen unterirdischen Streckenverlauf zu planen;
- Überprüfung der Möglichkeit einer unterirdischen Lage der Verknüpfungsstellen;
- Bei eventuell noch verbleibenden oberirdischen Trassenabschnitten einen optimalen Lärmschutz (u.a. Tieflagen in Trogbauwerken, Lärmschutzanlagen) der über das gesetzliche Maß hinausgeht;
- Minimierung des Flächenbedarfs für den Bau, aber auch insbesondere für die notwendigen Ausgleichsflächen durch Flächeninanspruchnahme auch außerhalb des Eingriffs und damit des Landkreises Rosenheim sowie Ausschöpfung der Möglichkeit eines finanziellen Abgeltens des Ausgleichsbedarfs.
- **Die Auswirkungen während der Bauzeit – insbesondere die Materialbelieferungen der Baustelle sowie die Beseitigung des Aushubs und Abraums – auf die o.g. Schutzgüter sind besonders zu berücksichtigen. Von Seiten der Deutschen Bahn ist ein flächen- und ressourcenschonendes Konzept zum Abraummanagement des anfallenden Abraumes aus Erdbewegungen und Tunnelbohrungen vorzulegen, welches insbesondere landwirtschaftliche Flächen vermeidet und möglichst umweltschonend unter Vermeidung von Langstreckenverkehren ist.**

Wir begründen unsere Forderungen mit den oben dargestellten Besonderheiten unserer Region und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Aussagen der Bayerischen Staatsregierung, im Falle eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs eine maximale Anwohnerfreundlichkeit, d. h. Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch möglichst weitgehend unterirdische Streckenführung vorzusehen.

Deshalb schließen wir uns den Ausführungen **des bayerischen** Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder an, wonach der Landkreis Rosenheim nicht nur irgendeine, sondern die bestmögliche Lösung für die Region bekommen soll.

Des Weiteren verweisen wir auf den Regionalplan der Region Südostoberbayern, der den Grundsatz enthält, dass beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf -soweit technisch machbar- eine Tunnellösung angestrebt werden soll.

Darüber hinaus muss die durch den Brenner-Nordzulauf angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Weiterführung der Züge über den für die Region bedeutsamen und bereits bestehenden Knotenpunkt Rosenheim (inklusive Nah- und Fernverkehr, eingebunden in den „Deutschlandtakt“) hinaus eingebettet sein.

In diesem Sinne hält der Landkreis Rosenheim auch die Prüfung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Bestandsstrecke für zwingend erforderlich, auch wenn dies derzeit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist.

Im Übrigen weisen wir die Regierung von Oberbayern darauf hin, dass die Unterlagen zum vorliegenden Raumordnungsverfahren derzeit zahlreiche fachliche Mängel und Defizite aufweisen – auf den Antrag der Kreistagsfraktion der FW Rosenheim darf insoweit verwiesen werden – und bitten um Prüfung, ob das Raumordnungsverfahren nicht deshalb zu stoppen ist, bis diese Defizite ausgeräumt worden sind.

Abschließend bitten wir um Prüfung, ob der Abschluss des Raumordnungsverfahrens nicht so lange aufzuschieben ist, bis auch der weitere Streckenverlauf von Ostermünchen über Grafing bis München soweit planerisch abgeklärt ist, dass der Trassenverlauf zum Gegenstand eines weiteren Raumordnungsverfahrens werden kann.

2. Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss:

Der Planungsraum entlang von Inn und Mangfall hat im Landkreis Rosenheim für den Tourismus einen hohen Stellenwert. Durch weitgehende oberirdische Trassenverläufe wird das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt und führt zu einer Entwertung sowohl der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung als auch der Attraktivität des Tourismus.

Der Landkreis Rosenheim ist daher von allen im Raumordnungsverfahren geplanten Grobtrassen massiv betroffen. Die negativen Auswirkungen insbesondere auf die Menschen und die Natur des Landkreises Rosenheim sind erheblich.

Vor einer Realisierung des Brenner-Nordzulaufs im Landkreis Rosenheim ist deshalb der Bedarf durch den Vorhabensträger zweifelsfrei nachzuweisen.

Alle bisherigen fünf Trassen werden vom Landkreis Rosenheim aufgrund schwerwiegender raumordnerischer Defizite abgelehnt.

Unabhängig davon fordert der Landkreis Rosenheim vom Vorhabensträger, wegen der oben dargestellten besonderen Betroffenheit, erhebliche Verbesserungsmaßnahmen bei allen fünf Grobtrassen und Verknüpfungsstellen, um den Belangen der Menschen, der Natur und der Betriebe (insbesondere auch landwirtschaftlicher und touristischer Betriebe) Rechnung zu tragen.

Die Kernpunkte unserer Forderungen sind:

- Überall wo es möglich ist, einen unterirdischen Streckenverlauf zu planen;
- Überprüfung der Möglichkeit einer unterirdischen Lage der Verknüpfungsstellen;

- Bei eventuell noch verbleibenden oberirdischen Trassenabschnitten einen optimalen Lärmschutz (u.a. Tief lagen in Trogbauwerken, Lärmschutzanlagen) der über das gesetzliche Maß hinausgeht;
- Minimierung des Flächenbedarfs für den Bau, aber auch insbesondere für die notwendigen Ausgleichsflächen durch Flächeninanspruchnahme auch außerhalb des Eingriffs und damit des Landkreises Rosenheim sowie Ausschöpfung der Möglichkeit eines finanziellen Abgeltens des Ausgleichsbedarfs.
- Die Auswirkungen während der Bauzeit – insbesondere die Materialbelieferungen der Baustelle sowie die Beseitigung des Aushubs und Abraums – auf die o.g. Schutzgüter sind besonders zu berücksichtigen. Von Seiten der Deutschen Bahn ist ein flächen- und ressourcenschonendes Konzept zum Abraummanagement des anfallenden Abraumes aus Erdbewegungen und Tunnelbohrungen vorzulegen, welches insbesondere landwirtschaftliche Flächen vermeidet und möglichst umweltschonend unter Vermeidung von Langstreckenverkehren ist.

Wir begründen unsere Forderungen mit den oben dargestellten Besonderheiten unserer Region und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Aussagen der Bayerischen Staatsregierung, im Falle eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs eine maximale Anwohnerfreundlichkeit, d. h. Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch möglichst weitgehend unterirdische Streckenführung vorzusehen. Deshalb schließen wir uns den Ausführungen des bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder an, wonach der Landkreis Rosenheim nicht nur irgendeine, sondern die bestmögliche Lösung für die Region bekommen soll.

Des Weiteren verweisen wir auf den Regionalplan der Region Südostoberbayern, der den Grundsatz enthält, dass beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf -soweit technisch machbar- eine Tunnellösung angestrebt werden soll.

Darüber hinaus muss die durch den Brenner-Nordzulauf angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Weiterführung der Züge über den für die Region bedeutsamen und bereits bestehenden Knotenpunkt Rosenheim (inklusive Nah- und Fernverkehr, eingebunden in den „Deutschlandtakt“) hinaus eingebettet sein. In diesem Sinne hält der Landkreis Rosenheim auch die Prüfung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Bestandsstrecke für zwingend erforderlich, auch wenn dies derzeit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist.

Im Übrigen weisen wir die Regierung von Oberbayern darauf hin, dass die Unterlagen zum vorliegenden Raumordnungsverfahren derzeit zahlreiche fachliche Mängel und Defizite aufweisen – auf den Antrag der Kreistagsfraktion der FW Rosenheim darf insoweit verwiesen werden – und bitten um Prüfung, ob das Raumordnungsverfahren nicht deshalb zu stoppen ist, bis diese Defizite ausgeräumt worden sind.

Abschließend bitten wir um Prüfung, ob der Abschluss des Raumordnungsverfahrens nicht so lange aufzuschieben ist, bis auch der weitere Streckenverlauf von Ostermünchen über Grafing bis München soweit planerisch abgeklärt ist, dass der Trassenverlauf zum Gegenstand eines weiteren Raumordnungsverfahrens werden kann.

3. Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

Der Planungsraum für die fünf Grobtrassen ist im Landkreis Rosenheim aufgrund Topografie, Siedlungsdichte, Natur, Landschaft, Landwirtschaft, Tourismus und der bereits vorhandenen Infrastruktur besonders anspruchsvoll und empfindlich.

Der Brenner ist der meistfrequentierte Alpenübergang und verbindet Österreich mit Italien. Knapp 2,5 Millionen Lkw passierten den Brenner 2018, 7,4 Prozent mehr als im Jahr davor. Im Sommerreiseverkehr kommt eine Million Pkw dazu – allerdings monatlich. Über den Brenner fahren mehr Lkw als über die anderen sechs Alpenübergänge in Frankreich und der Schweiz zusammen. Der nördliche Zulauf führt durch den Landkreis Rosenheim in das besonders eng geschnittene Inntal.

Die bereits vorhandene Infrastruktur zentriert sich somit im Raum Rosenheim und wird gebündelt ins Inntal geführt. Die Flächeninanspruchnahme durch

- Straßen (Autobahnen A8, A93, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen),
- Bahnlinien (München – Rosenheim, Salzburg – Rosenheim, Kiefersfelden – Rosenheim, Mühldorf – Rosenheim, Holzkirchen – Rosenheim),
- Strom-, Gas- und Ölleitungen (TAL),

führt dazu, dass kein Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse bleibt.

Zudem liegen im Planungsraum eine Vielzahl von Schutzgebieten wie FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Wasserschutzgebiete. Die biologische Vielfalt mit besonderem Artenschutz der Tier- und Pflanzenwelt ist sehr groß. Daher führen 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 ist 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 hat im Landkreis Rosenheim für den Tourismus einen hohen Stellenwert. Durch weitgehende oberirdische Trassenverläufe wird das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt und führt zu einer Entwertung sowohl der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung als auch der Attraktivität des Tourismus.

Der Landkreis Rosenheim ist daher von allen im Raumordnungsverfahren geplanten Grobtrassen massiv betroffen. Die negativen Auswirkungen insbesondere auf die Menschen und die Natur des Landkreises Rosenheim sind erheblich.

Vor einer Realisierung des Brenner-Nordzulaufs im Landkreis Rosenheim ist deshalb der Bedarf durch den Vorhabensträger zweifelsfrei nachzuweisen.

Alle bisherigen fünf Trassen werden vom Landkreis Rosenheim aufgrund schwerwiegender raumordnerischer Defizite abgelehnt.

Unabhängig davon fordert der Landkreis Rosenheim vom Vorhabensträger, wegen der oben dargestellten besonderen Betroffenheit, erhebliche Verbesserungsmaßnahmen bei allen fünf Grobtrassen und Verknüpfungsstellen, um den Belangen der Menschen, der Natur und der Betriebe (insbesondere auch landwirtschaftlicher und touristischer Betriebe) Rechnung zu tragen.

Die Kernpunkte unserer Forderungen sind:

- Überall wo es möglich ist, einen unterirdischen Streckenverlauf zu planen;

- Überprüfung der Möglichkeit einer unterirdischen Lage der Verknüpfungsstellen;
- Bei eventuell noch verbleibenden oberirdischen Trassenabschnitten einen optimalen Lärmschutz (u.a. Tiefanlagen in Trogbauwerken, Lärmschutzanlagen) der über das gesetzliche Maß hinausgeht;
- Minimierung des Flächenbedarfs für den Bau, aber auch insbesondere für die notwendigen Ausgleichsflächen durch Flächeninanspruchnahme auch außerhalb des Eingriffs und damit des Landkreises Rosenheim sowie Ausschöpfung der Möglichkeit eines finanziellen Abgeltens des Ausgleichsbedarfs.
- Die Auswirkungen während der Bauzeit – insbesondere die Materialbelieferungen der Baustelle sowie die Beseitigung des Aushubs und Abraums – auf die o.g. Schutzgüter sind besonders zu berücksichtigen. Von Seiten der Deutschen Bahn ist ein flächen- und ressourcenschonendes Konzept zum Abraummanagement des anfallenden Abraumes aus Erdbewegungen und Tunnelbohrungen vorzulegen, welches insbesondere landwirtschaftliche Flächen vermeidet und möglichst umweltschonend unter Vermeidung von Langstreckenverkehren ist.

Wir begründen unsere Forderungen mit den oben dargestellten Besonderheiten unserer Region und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Aussagen der Bayerischen Staatsregierung, im Falle eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs eine maximale Anwohnerfreundlichkeit, d. h. Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch möglichst weitgehend unterirdische Streckenführung vorzusehen. Deshalb schließen wir uns den Ausführungen des bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder an, wonach der Landkreis Rosenheim nicht nur irgendeine, sondern die bestmögliche Lösung für die Region bekommen soll.

Des Weiteren verweisen wir auf den Regionalplan der Region Südostoberbayern, der den Grundsatz enthält, dass beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf -soweit technisch machbar- eine Tunnellösung angestrebt werden soll.

Darüber hinaus muss die durch den Brenner-Nordzulauf angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Weiterführung der Züge über den für die Region bedeutsamen und bereits bestehenden Knotenpunkt Rosenheim (inklusive Nah- und Fernverkehr, eingebunden in den „Deutschlandtakt“) hinaus eingebettet sein. In diesem Sinne hält der Landkreis Rosenheim auch die Prüfung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Bestandsstrecke für zwingend erforderlich, auch wenn dies derzeit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist.

Im Übrigen weisen wir die Regierung von Oberbayern darauf hin, dass die Unterlagen zum vorliegenden Raumordnungsverfahren derzeit zahlreiche fachliche Mängel und Defizite aufweisen – auf den Antrag der Kreistagsfraktion der FW Rosenheim darf insoweit verwiesen werden – und bitten um Prüfung, ob das Raumordnungsverfahren nicht deshalb zu stoppen ist, bis diese Defizite ausgeräumt worden sind.

Abschließend bitten wir um Prüfung, ob der Abschluss des Raumordnungsverfahrens nicht so lange aufzuschieben ist, bis auch der weitere Streckenverlauf von Ostermünchen über Grafing bis München soweit planerisch abgeklärt ist, dass der Trassenverlauf zum Gegenstand eines weiteren Raumordnungsverfahrens werden kann.



Kreistagsfraktion der FW Rosenheim- Land

Fraktionsvorsitzender Josef Lausch

Petzenbichl 1,

83109 Großkarolinenfeld

Großkarolinenfeld, den 11.Juli 2020

Sehr geehrter Herr Landrat Lederer,

sehr geehrte Kreistagskolleginnen und -kollegen,

zur Sondersitzung des Kreistages am Mittwoch, den 15.Juli 2020 stellt die Kreistagsfraktion der FREIEN WÄHLER folgenden Antrag an den Umweltausschuss, den Kreisausschuss und den Kreistag zum Tagesordnungspunkt Brenner-Nordzulauf:

Der Kreistag des Landkreises Rosenheim fordert die Regierung von Oberbayern auf, das Raumordnungsverfahren zum Brenner – Nordzulauf für den Bereich Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden bis auf weiteres zu stoppen.

Begründung:

Das Raumordnungsverfahren zum Brenner – Nordzulauf für den Bereich Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden dürfte laut Bundesverkehrswegplan als Planungsvorstufe nicht durchgeführt werden. Dieser weist ausdrücklich darauf hin, dass erst bei einer Überlastung einer Bestandsstrecke von min.110% Planungsmaßnahmen gestartet werden dürfen! Dieser Bedarfsnachweis wurde bis dato vom Bundesverkehrsministerium nicht erbracht, darauf wird auch explizit in den Fraktionsunterlagen des Landratsamtes hingewiesen. Zählungen an der Bestandsstrecke (vor dem Lock down) ergaben eine Auslastung der Bestandsstrecke von maximal 66%. Erst wenn der Bedarfsnachweis erbracht worden ist, darf das Raumordnungsverfahren wieder reaktiviert werden. Auch legt der BVWP größten Wert auf die Formel Erhalt vor Neubau!

Außerdem weist das Raumordnungsverfahren zahlreiche fachliche Mängel, viele lückenhafte Angaben und unklare Definitionen auf.

Dazu einige Beispiele:

- Die Dimensionen der erforderlichen Brückenbauwerke der eventuellen Verknüpfungspunkte sind nicht genau dokumentiert, es fehlen zum Teil auch die Höhenangaben.
- Bei den Lärmemissionen ist oft nur eine Angabe > 45 Dezibel angegeben, eine konkrete Definierung der Lärmbelastung der Anwohner fehlt gänzlich.

- Bei vier Trassen werden die betroffenen Ortschaften, Weiler und Einöden bzgl. der Lärmemissionen namentlich aufgeführt, bei der türkisen Trasse fehlen etliche betroffene Weiler und Einöden. Offensichtlich wurde hier nachlässig gearbeitet.

- Im Bereich Großkarolinenfeld –Nord ist die Karte gelb gepunktet, d.h. schwierige Bodenverhältnisse. Was bedeutet das genau, ist hier ein Tunnel demzufolge unmöglich?

- Der weitere Verlauf der Trasse Violett/Blau nach der Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld ist nicht im Raumordnungsverfahren dargestellt, dies ist ein klarer Verfahrensfehler.

Der massive Einfluss auf die die Trinkwasserversorgung der Kommunen wird im Raumordnungsverfahren erwähnt, aber es wird nicht beschrieben, wie dies verhindert werden kann

Der Artenschutz wird im Raumordnungsverfahren kaum behandelt. Die DB will für alle Trassen „Ausnahmegenehmigungen“, beschreibt aber nicht, wie sie den Verlust von wertvollen Flächen mit ausgewiesener Artenvielfalt ausgleichen will.

- So lange der Bereich Tuntenhausen- München Ost nicht auch im Raumordnungsverfahren erfasst wird, ist das vorhandene Raumordnungsverfahren nur Stückwerk und Verschwendung von Steuergeldern. Mit dem Raumordnungsverfahren Tuntenhausen- München Ost könnten sich andere Perspektiven ergeben, die das laufende Raumordnungsverfahren grundsätzlich zur Makulatur werden lassen könnten.

-.....

Um unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern stichhaltige Möglichkeiten für ihre Einwendungen zu geben, sollten die Vorgaben unserer Meinung nach schon vollständig sein. Wir bitten daher ein klares Zeichen gegen die Zerstörung unserer Heimat zu setzen und unserem Antrag zuzustimmen.

Zusätzliche Anmerkung:

Wir bitten darum unseren Antrag vor dem Antrag der Verwaltung zu behandeln, da wir unseren Antrag als weitergehend betrachten.

Herzlichen Dank!

Mit freundlichen Grüßen,

für die Fraktion der FREIEN WÄHLER:

Josef Lausch

Fraktionsvorsitzender