

Anhörung zum Brenner-Nordzulauf

1.) Verknüpfungsstelle Kirnstein

Die oberirdisch geplante Verknüpfungsstelle Kirnstein befindet sich in einem räumlich sehr stark begrenzten Abschnitt des Inntals (siehe Anlage 1, Übersichtslageplan Inntal mit Trasse und Baustelleneinrichtungsflächen). Bereits im Bestand ist der schmale Talstreifen in hohem Maße durch Infrastruktur belastet (vierspurige Autobahn, Staatsstraße, 110 kV-Hochspannungsleitung, mehrere 20 kV-Leitungen, Ölpipeline, Gaspipeline, zweigleisige Bahnstrecke, Deichanlage Innkraftwerk).

Die geplante Trasse beansprucht in diesem Abschnitt, welcher mit rd. 500 m Breite der engste Bereich im gesamten Inntal ist, eine Fläche von rd. 40 ha. Darüber hinaus werden für die Dauer der Baumaßnahme weitere ca. 40 ha für Baustelleneinrichtungsflächen benötigt. Das bedeutet, dass im betreffenden Abschnitt nahezu 80 ha bzw. etwa 30 % der Fläche des vorhandenen Talbodens westlich des Inns - also auf deutscher Seite - beansprucht werden (siehe Anlage 1).

Der Landwirtschaft wird damit die wirtschaftliche Grundlage entzogen. Dies wird zwangsläufig die Aufgabe zahlreicher landwirtschaftlicher Familienbetriebe zur Folge haben. Die betroffenen Betriebe bewirtschaften seit Generationen das größte zusammenhängende Almgebiet Deutschlands, welches dadurch wiederum in seiner Existenz gefährdet wird.

Darüber hinaus kommt es sowohl während der Bauphase als auch während des späteren Betriebs zu einer massiven Belastung für die Anwohner. Insbesondere während der Bauzeit (8-10 Jahre) ergibt sich durch Schuttberge, Staub, Lärm und durch die intensive Bautätigkeit auf engstem Raum eine nicht hinnehmbare Belastung für Mensch und Natur.

Die Landschaft wird in Bezug auf Naherholung und Tourismus erheblich geschädigt und es kommt aufgrund der engen Tallage dauerhaft zu einem starken Anstieg der Lärmbelastung (Amphitheater-Effekt). Darüber hinaus zerschneidet die geplante Trasse Biotop-Verbünde im engen naturnahen Talraum des Inns und beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet Inntal Süd sowie mehrere gesetzlich geschützte Biotope.

Aus den o.g. Gründen muss die Verknüpfungsstelle Kirnstein in bergmännischer Ausführung in den Wildbarren verlegt werden.

Entsprechend der vorliegenden aktuellen Studie der „Bergmeister innovative & responsible engineering“ (Österreich), „HBI Haerter AG“ (Schweiz) und „Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen STUVA e. V.“ (Deutschland) ist die Umsetzung einer unterirdischen Verknüpfungsstelle grundsätzlich möglich und genehmigungsfähig.

Für den Fall, dass die Forderung nach einer Verlegung der Verknüpfungsstelle Kirnstein in den Wildbarren abgewiesen wird, müssen dann die Bestandsgleise im Bereich der Verknüpfungsstelle in westlicher und die Neubaugleise in östlicher Richtung nebeneinander angeordnet werden, um den enormen Flächenbedarf zu reduzieren.

2.) Überholbahnhof bei Lauterbach

Bei Lauterbach (Gemeinde Rohrdorf) ist ein Überholbahnhof mit einem Flächenverbrauch von ca. 8 ha geplant (siehe Anlage 2, Lageplan Überholbahnhof Lauterbach).

Da es bei einer oberirdischen Trassenführung zu einer nicht hinnehmbaren Zerschneidung der Landschaft und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Lebensraum von Mensch und Natur (zwei Flachlandbiotope) sowie möglicherweise auch zu schadhaften Auswirkungen für die Landwirtschaft und den Tourismus kommt, wird ein **durchgehender Tunnel von Kirnstein bis zur Innleiten** gefordert.

Sofern die Forderung eines durchgehenden Tunnels nicht erfüllt wird, ist die **Länge des Überholbahnhofs zu minimieren**.

3.) Innunterquerung nördlich von Rosenheim

Die aktuell oberirdisch geplante Trasse mit enorm hohen Dammschüttungen / Einschnitten sowie großen Brückenkonstruktionen und einer Flächeninanspruchnahme von ca. 66 ha führt zu einer massiven Durchschneidung des Raums nördlich von Rosenheim (siehe Anlage 3, Lageplan Trasse nördlich von Rosenheim). Damit kommt es zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Naherholungsgebiete, zu einer Vernichtung von landwirtschaftlichem Nutzgrund und somit insgesamt zu einer erheblichen Abwertung und Schädigung der Region.

Insbesondere das Inntal unmittelbar nördlich von Rosenheim wird mit der aktuellen Trassenplanung auf seiner gesamten Breite von ca. 4,3 km durch bis zu ca. 13 m hohe Brückenbauwerke und bis zu ca. 11 m hohe Dammschüttungen durchtrennt. Hierbei werden neben dem Inn auch eine Bundesstraße, eine Bahnlinie sowie weitere Straßen, Wege und Bäche

oberirdisch gequert. Es ist zu befürchten, dass der dadurch entstehende Flächenbedarf landwirtschaftliche Betriebe, die seit Jahrhunderten bestehen, gefährdet und die mächtigen Trassenbauwerke das Kleinklima im Inntal beeinflusst.

Die oberirdische Trasse beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet Inntal Nord, die Innauen und Leitenwälder (FFH-Gebiete Natura 2000) sowie auch die nordöstlich von Rosenheim liegenden hydrologisch zusammenhängenden Feuchtlebensräume mit Mooren und Seen.

Mit der aktuellen Planung kommt es zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Naherholungsgebiete und somit insgesamt zu einer erheblichen Abwertung und Schädigung der Region.

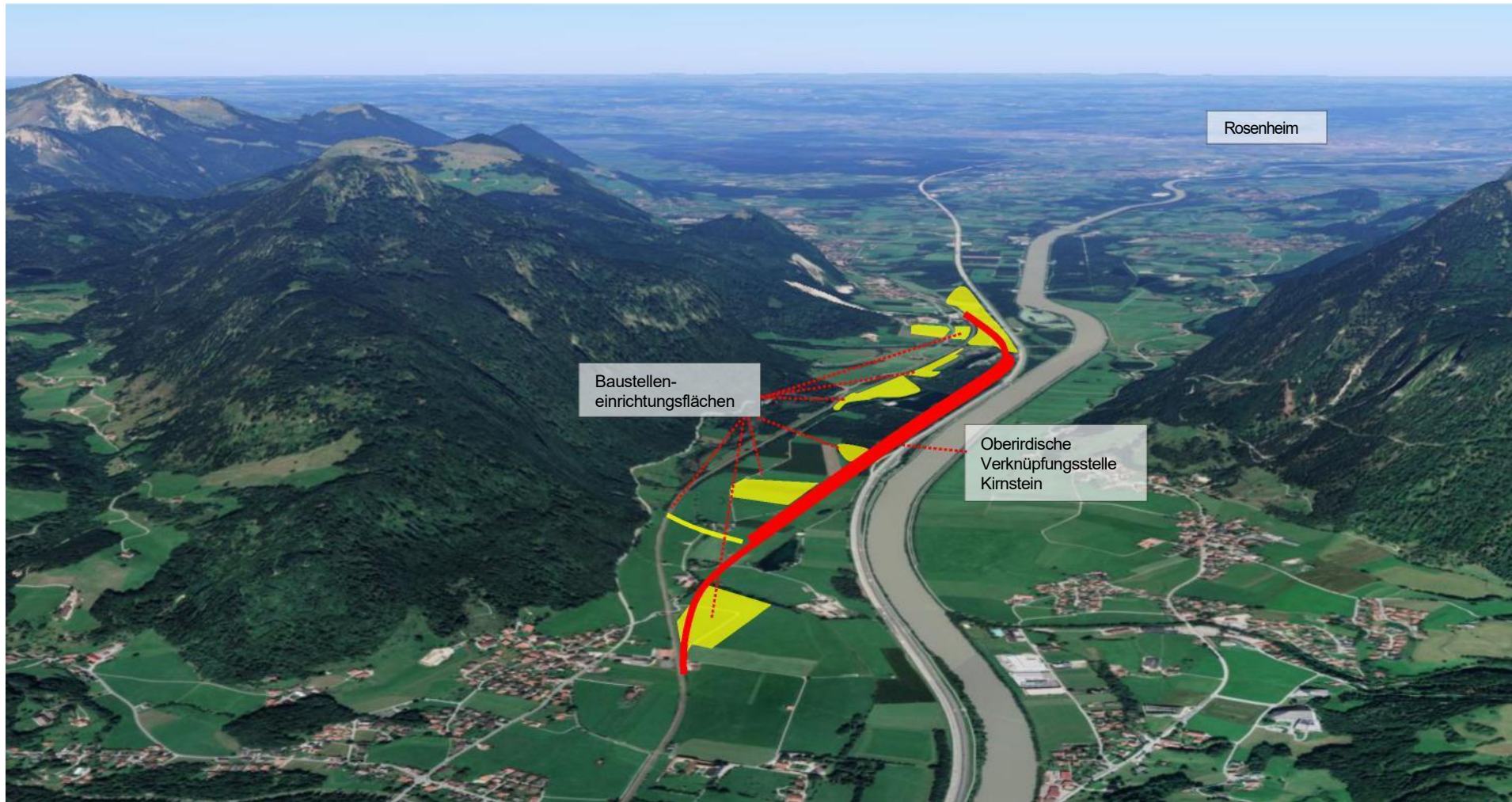
In Bereich nördlich von Rosenheim muss daher die Trasse weitestgehend in Tunneln und Trogbauwerken geführt werden. Eine Möglichkeit dazu wird z.B. in der Trassenvariante „Orange“ aufgezeigt. Diese ist auf Durchführbarkeit zu überprüfen. Sollte sie nicht in Betracht kommen, sind Trassenalternativen zu ermitteln, die eine Innunterquerung nördlich von Rosenheim ermöglichen.

4.) Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen

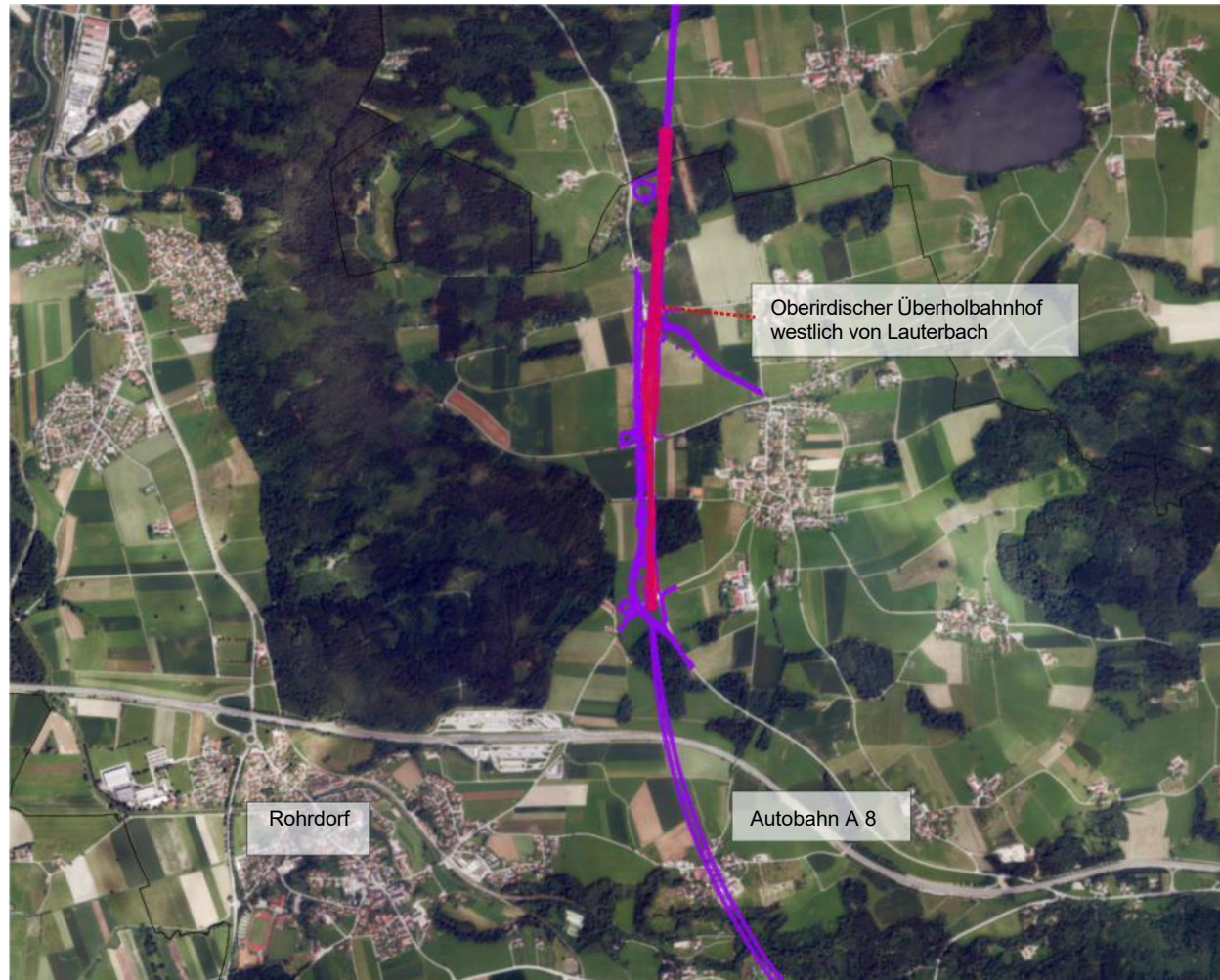
Die Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen grenzt unmittelbar an die bestehende Wohnbebauung am Ortsrand von Ostermünchen (siehe Anlage 4, Übersicht Trasse nordwestlich von Rosenheim).

Um die Belastung für die Anwohner zu reduzieren, muss die Verknüpfungsstelle, soweit als planerisch möglich, nach Norden verschoben werden.

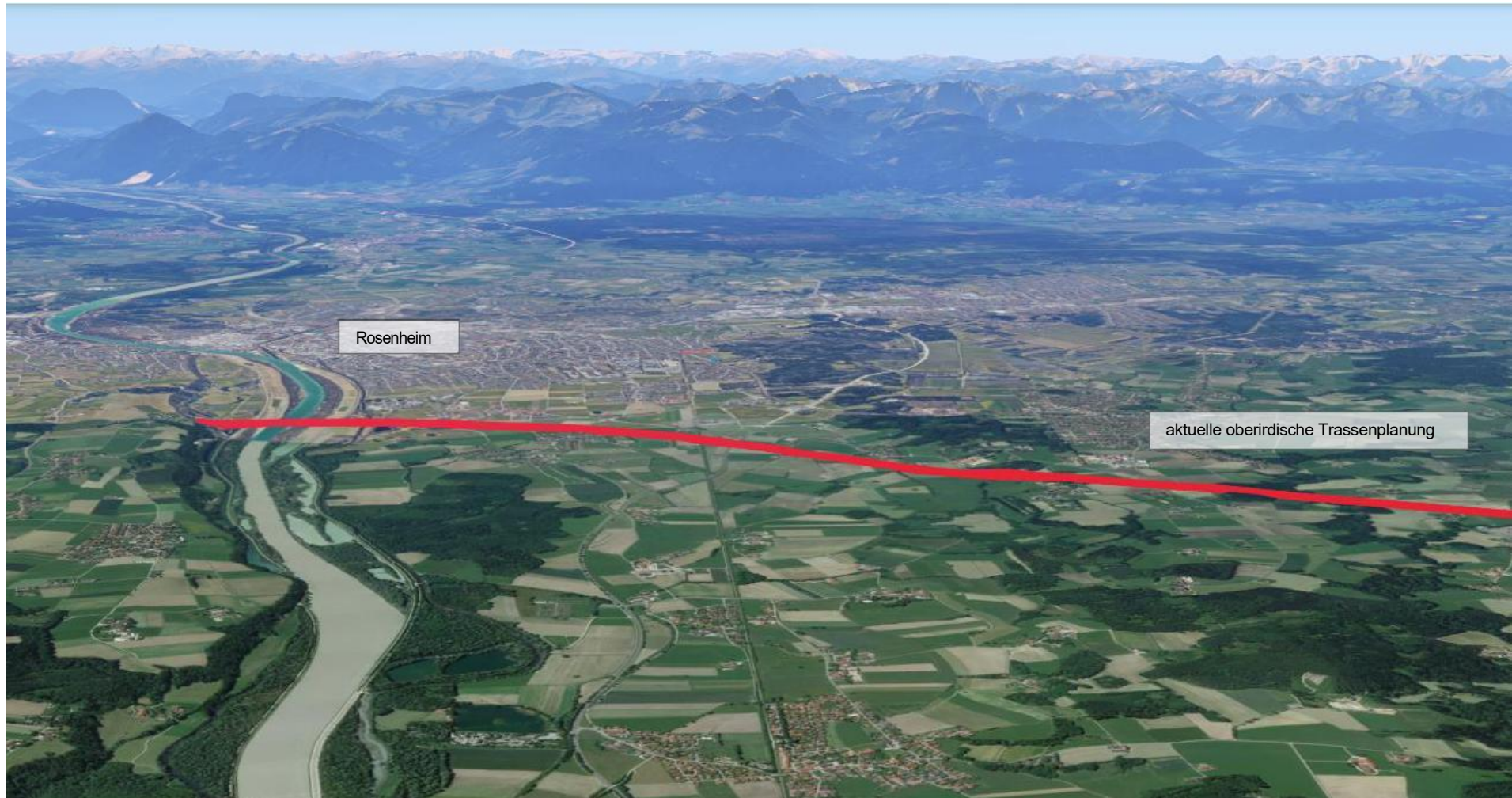
ANLAGE 1: Übersichtslageplan Inntal mit Trasse und Baustelleneinrichtungsflächen



ANLAGE 2: Lageplan Überholbahnhof bei Lauterbach (Gemeinde Rohrdorf)



ANLAGE 3: Übersicht Trasse nördlich von Rosenheim



ANLAGE 4: Übersicht Trasse nordwestlich von Rosenheim

