

Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich); Stellungnahme der Gemeinde Flintsbach a.Inn

Die DB Netz AG als Vorhabensträgerin plant den Brenner-Nordzulauf und hat hierfür die Unterlagen für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens vorgelegt. 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 verfahrensgegenständliche Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankert und als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Das vorliegende Raumordnungsverfahren umfasst als Gegenstand das Ausbauvorhaben der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel durch zwei zusätzliche Neubaugleise im Landkreis Rosenheim zwischen einer Verknüpfung im Gebiet der Gemeinde Tuntenhausen/Großkarolinenfeld und der Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich).

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

Die Gemeinde Flintsbach a.Inn hat als Beteiligte von einem erheblich überörtlichen raumbedeutsamen Vorhaben die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

Die vorliegende Planung, die fünf Grobtrassen umfasst, hat für die Gemeinde Flintsbach a.Inn existenzielle Bedeutung. Es handelt sich um ein Jahrhundertbauwerk, das sowohl die Lebensqualität der Bevölkerung, als auch die ortsplanerische Entwicklung der Gemeinde und ihrer Infrastruktur nachhaltig über Generationen beeinträchtigen wird.

Die Gemeinde Flintsbach a.Inn ist von allen fünf Trassenvarianten massiv betroffen.

Die vorliegenden Trassenvarianten betreffen die Gemeinde Flintsbach a.Inn in verschiedenster Intensität.

Variante VIOLETT/BLAU

Streckenverlauf: Für die Anordnung der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ wird die Bestandsstrecke zwischen Niederaudorf und Fischbach a.Inn zur Autobahn verlegt. Weiter Richtung Norden quert die Neubautrasse östlich von Einöden die BAB A93 und wechselt anschließend auf die Ostseite des Inns.

Diese Varianten sind für die Gemeinde Flintsbach a.Inn mit folgenden wesentlichen Konflikten verbunden:

Für die Variante Violett/Blau sind Kreuzungen mit der BAB A93, mit der Staatsstraße 2089 sowie mit Hauptstromtrassen und der TAL herzustellen. Bestehende Infrastrukturen wie die Autobahn, der Inn, Straßen, Rad-, Wander- und Forstwege sowie der Campingplatz im Ortsteil Einöden werden gequert und somit durchschnitten. Durch den Wegfall der

Bestandsstrecke würde der Betriebsrampe der Fa. Südbayerisches Portland-Zementwerk Gebr. Wiesböck & Co.GmbH für den Abtransport der Gesteinsmassen aus dem Steinbruch die notwendige Gleisanbindung fehlen.

Extrem hohe Lärmschutzwände und -wälle sowie ein Überwerfungsbauwerk bei der VKN Kirnstein zerstören das Landschaftsbild.

Die geplante Brücke über den Inn quert die sogenannte Vogelinsel. Diese Insel wurde beim Bau der Staustufe Nußdorf a.Inn u.a. für den ökologischen Ausgleich angelegt. Die benötigten Pfeiler für das Brückenbauwerk zerstören den sensiblen Bereich der Vogelinsel. Durch die Querung des Inns verlieren Vögel Ruhe- und Fortpflanzungsstätten. Die Querung von Lebensräumen führt auch zu akustischen und optischen Störeinwirkungen, die sowohl während der Bauzeit als auch dem Betrieb auftreten werden, was zu einer Abwanderung der Vogelarten führt. Nicht nur die Lebensräume der Vögel, sondern auch der Lebensraum von seltenen bzw. geschützten Tieren und Pflanzen wird beeinträchtigt oder sogar zerstört.

Flächenmäßig stark betroffen sind auch die Innauen. Diese dienen als Retentionsfläche und werden im Falle eines Hochwasserabflusses als Überflutungsfläche genutzt. Bei der Beeinträchtigung des Husarengrabens ist der Abfluss der Seen gefährdet.

Bei einer geplanten Bauzeit von ca. 10 Jahren ist die Gemeinde Flintsbach a.Inn einer erheblichen Belastung durch den Baustellenbetrieb ausgesetzt. Zum bestehenden Durchgangsverkehr durch die Ortschaft, die auch dem Ausweichverkehr von der Autobahn dient, kommt der Baustellenverkehr hinzu. Die vorhandenen Straßen werden durch die schweren Baumaschinen stark belastet, zusätzliche Baustraßen werden ggf. benötigt. Darüber hinaus werden Flächen für Baustelleneinrichtungen erforderlich, was eine langfristige Entnahme größerer Flächen aus z.B. der landwirtschaftlichen Nutzung zur Folge hat und eine hohe Bodenverdichtung mit sich bringt.

Während der Bauphase wird die Bevölkerung mit Lärm, Staub, Schmutz und Vibrationen durch baustellenbedingte Erschütterungen stark belastet. Es fallen mehrere Millionen Kubikmeter Bauaushub an, die zwischengelagert und entsorgt werden müssen. Nicht auszuschließen ist dabei, dass es sich teilweise um kontaminiertes Material handeln wird. In der Bauzeit wird die Bevölkerung durch die höhere Auslastung der Bestandsstrecke der Bahn einem stärkeren Lärm ausgesetzt werden.

Flintsbach a.Inn wird durch die prachtvolle Bergwelt der Alpen, Brauchtum und Kultur geprägt. Mit ihren Naherholungsgebieten, deren Verlust unersetzbar ist, bietet es sowohl Einheimischen als auch Touristen Möglichkeiten zur Erholung und Freizeitgestaltung. Im weiteren Umfeld der Bestandsverlegung der VKN Niederaudorf-BAB liegt das Geotop „Gletscherschliff bei Fischbach“, das einen großräumig freigelegten Gletscherschliff als Hinterlassenschaft des eiszeitlichen Inntal-Gletschers zeigt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Burgruine Kirnstein zu nennen, die sich am Osthang des Wildbarrens befindet.

Der Tourismus hat in der Gemeinde Flintsbach a.Inn einen nicht unerheblichen Stellenwert. Dies betrifft sowohl den Urlaubs- als auch den Tagestourismus sowie den Durchreiseverkehr. Durch die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Lärm- und Schadstoffbelastungen ist ein massiver Rückgang zu erwarten. Nicht nur das Hotel- und Gaststättengewerbe wird diese Einschnitte spüren, sondern auch private Zimmervermietungen (z.B. Urlaub auf den Bauernhof) werden ihre Existenzgrundlage verlieren.

Beim Rückbau der Bestandsstrecke wäre der Ortsteil Einöden betroffen. Darüber hinaus stellt sich in diesem Zusammenhang grundsätzlich die Frage, was mit der aufgelassenen Bestandsstrecke passieren wird.

Die Variante Violett/Blau führt an dem Trinkwasserschutzgebiet der Gemeinde Flintsbach a.Inn vorbei. Aufgrund der komplexen hydrogeologischen Gegebenheiten ist das TWSG als sensibel hinsichtlich der Auswirkungen auf die Trinkwasserqualität zu betrachten. Die Trinkwasserqualität und damit die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung darf keinesfalls und zu keiner Zeit beeinträchtigt bzw. gefährdet werden.

Auch sind Änderungen des Grund- und Bergwasserspiegels im Bereich der Tunnelbauwerke zu befürchten.

Ein weiterer sensibler Bereich ist die Land- und Forstwirtschaft. Durch die Neubaustrecke werden in großem Umfang Flächen der Land- und Forstwirtschaft in Anspruch genommen. Durch die Baumaßnahme wird auch die Qualität der Böden leiden. Die Nutzung von Feldern wird eingeschränkt; Felder werden zerschnitten und überbaut. Die Felder werden von Straßen und Wirtschaftswegen abgeschnitten. Die kleinparzellige Struktur der landwirtschaftlichen Betriebe erfordert einen größeren Umwegeverkehr. Dadurch ist die Erreichbarkeit der Bewirtschaftungsflächen mit einem höheren Zeitaufwand verbunden. Aufgrund der Flächenentnahmen aus der Landwirtschaft haben die Landwirte mit massiven Einbußen zu rechnen. Durch die steigende Nachfrage nach Flächen für die Baumaßnahme werden Pacht- und Grundstückspreise steigen.

Bau- und anlagebedingt entsteht ein massiver Flächenverbrauch. Dieser extreme Eingriff in die Natur verpflichtet den Bauherrn für die betroffenen Flächen einen Ausgleich zu schaffen. Die Gemeinde Flintsbach a.Inn fordert, dass diese Ausgleichsflächen aufgrund der Flächenknappheit in der beengten Tallage nicht im Gemeindebereich Flintsbach a.Inn sichergestellt werden.

Variante OLIV:

Streckenverlauf: Im Falle der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ wird die Bestandsstrecke zwischen Niederaudorf und Fischbach a.Inn zur Autobahn verlegt. Weiter Richtung Norden wird die Neubaustrecke durchgehend mit der BAB A93 gebündelt. Im Falle der Verknüpfungsstelle „Breitmoos“ wird die Bestandsstrecke zwischen Einöden und der BAB A93 Anschlussstelle Reischenhart einschließlich des Bahnhofes Brannenburg und des Haltepunkts Flintsbach a.Inn in Richtung Autobahn verlegt.

Ergänzend zu den Ausführungen zur Variante Violett/Blau, die vollumfänglich auch für diese Variante zutreffen, ist die Variante OLIV zusätzlich mit folgenden Konflikten verbunden:

Für die Verknüpfungsstelle Breitmoos muss die Bestandsstrecke auf einer Länge von ca. 7,5 km einschließlich des Bahnhofes Brannenburg und des Haltepunkts Flintsbach a.Inn verlegt werden. Derzeit ist der Haltepunkt nahe am Ortskern gelegen und zu Fuß erreichbar. Mit der VKN Breitmoos ist der Neubau/Verlagerung des Haltepunkts Flintsbach a.Inn an die äußere Grenze der Gemeinde geplant. Dadurch wäre der Haltepunkt fußläufig nicht mehr in einer zumutbaren Zeitspanne erreichbar und der öffentliche Personennahverkehr erschwert. Damit, wie auch von der Politik gefordert, der öffentliche Personennahverkehr genutzt werden kann, müssen die Haltestellen mit dem Rad oder zu Fuß gut erreichbar sein.

Aber auch im Bereich Tourismus wird sich die Bahnverlegung negativ auswirken. Gäste, die mit der Bahn anreisen, können jetzt Ausflugsziele wie z.B. den Petersberg oder die Hohe Asten zu Fuß erreichen. Bei einer Verlegung wäre dies nicht mehr möglich. Der öffentliche Nahverkehr würde aufgrund der weiteren Entfernung des Bahnhofes unattraktiv, weil er auch nicht mehr so schnell erreichbar wäre. Verknüpfungsstelle, notwendige Überwerfungsbauwerke (über 7 m Höhe), ggf. zusätzliche Überholgleise, neue Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie die Schaffung von Zufahrtsstraßen und Kfz-Parkplätzen (P+R) führen zu einer massiven und unwiederbringlichen Vernichtung von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Landschaftsschutzgebiet. Dieser vermehrte Flächenverbrauch bringt auch einen erhöhten Bedarf an Ausgleichsflächen mit sich.

Nicht mehr genutzte und benötigte Bauwerke (bestehender Haltepunkt, Bahnunterführungen) müssten zurückgebaut werden.

Bei dieser Variante müsste die Autobahneinfahrt BAB A93 AS Brannenburg angepasst werden und eine Verlegung der Rastanlage wäre ggf. erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Zuge bereits ein Ausbau der BAB A93 auf 6 + 2 Fahrstreifen in die Planungen der neuen Brückenbauwerke erfolgen muss. Dies trifft auch auf eine Vielzahl weiterer Autobahnbrückenbauwerke im Gemeindegebiet zu. Die landwirtschaftlichen Flächen, die zwischen Autobahn und Neubaustrecken liegen, können nicht mehr bewirtschaftet werden.

Der Hawaiersee müsste zugeschüttet oder überbaut werden.

In der geplanten Trassenführung liegt im Gemeindegebiet Brannenburg das Hauptpumpwerk Tiefenbach inklusive der notwendigen Zu- und Ableitungen. Durch dieses Pumpwerk erfolgt auch die Entwässerung der Gemeinde Flintsbach a.Inn und des Gewerbebetriebes Dettendorfer. Dieses Pumpwerk müsste ggf. umgesetzt werden, dabei ist die Aufrechterhaltung des Betriebes unumgänglich. Gleiches gilt für die Pumpwerke für die Rasthof-WC-Anlagen Autobahn und den Auweg. Die Sicherstellung der Betriebswasserversorgung der Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Brannenburg/Flintsbach a.Inn muss gewährleistet sein.

Die Variante OLIV bringt aufgrund des größeren Aufwands eine längere Bauzeit mit sich. Der Rückbau der Bestandsstrecke würde ein größeres Siedlungsgebiet betreffen.

Weil eine Tunnellösung in weiten Teilen nicht geplant ist, ist die Lärmbelastung für die Bevölkerung wesentlich extremer.

Im Hinblick auf die Raumentwicklung sind weder die Verbandskläranlage noch einzelne landwirtschaftliche Gebäude in diesem Bereich erweiterbar.

Besonders beeinträchtigt werden die Ortsteile Tiefenbach und Au. Der Speditionsbetrieb Dettendorfer muss während der Bauzeit Einschränkungen hinnehmen. Dies führt zu erheblichen Umwegen des Schwerverkehrs.

Die Variante stellt grundsätzlich eine Belastung für den touristisch geprägten Ort dar, der dadurch an Attraktivität verlieren wird. Durch die direkte Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des FFH-Gebiets können erhebliche Beeinträchtigungen der Gebiete in ihren, für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, nicht ausgeschlossen werden.

Grund- und Bergwasserspiegeländerungen im Bereich der Tunnelbauwerke sind nicht auszuschließen. Die Variante OLIV führt am TWSG Flintsbach a.Inn vorbei und streift in der weiteren Trassenführung das Vorranggebiet Wasserversorgung Flintsbach a.Inn. Die Trinkwasserschutzgebiete und ihre Planungs- und Vorranggebiete sind aufgrund der komplexen hydrogeologischen Gegebenheiten (nördliches Kalkalpin, Alluvionen auf

Rosenheimer Seeton) als sensibel hinsichtlich der Auswirkungen auf die Trinkwasserqualität zu betrachten.

Im Falle der VKN Breitmoos kommt es durch die VKN selbst zu verstärkten Eingriffen in den Hawaiersee. Im Falle der VKN Niederaudorf kann es zu einem starken Eingriff in ein Stillgewässer (Kirnstener See) kommen. Darüber hinaus wird durch die mit der VKN verbundenen Bestandsstreckenumlegung ein Nebengewässer des Inns gequert. Durch die Baumaßnahmen werden hochwassergefährdete Bereiche gekreuzt. In diesem hochwassergefährdeten Bereich müssen Autobahnzufahrten neugestaltet und VKN neu errichtet werden. Bei dieser Variante wird das Landschaftsschutzgebiet „Inntal-Süd“ und landwirtschaftliches Vorbehaltsgebiet durchfahren. Durch die Baumaßnahme gehen wertvolle Auwald-, Acker- und Weideflächen verloren. Fischerei und Jagd werden beeinträchtigt.

Die VKN Niederaudorf-BAB, bzw. die damit verbundene Bestandsstreckenumlegung, liegt überwiegend gebündelt mit der Autobahn. Die Höhenentwicklung der VKN erfolgt im Bereich der Überwerfungsbauwerke auf zwei Ebenen, wobei mindestens eine Ebene über Gelände sichtbar sein wird. Über die gesamte Länge des Gemeindegebietes werden sich zusätzlich zur Autobahn vier Gleise erstrecken. Die Gefahr, dass ein weiteres Gleis hinzukommt, birgt einen noch größeren Flächenverbrauch.

Variante GELB

Streckenverlauf: Der Tunnel endet bei Falkenstein mit einem Tunnelportal in Einschnittslage. Die Neubaustrecke wird danach an die Oberfläche geführt. Weiter Richtung Norden wird die Neubaustrecke mit der BAB A93 gebündelt, wobei sich dabei die gleichen Raumwiderstände ergeben wie bei der Variante Oliv West.

Die Variante GELB ist mit zusätzlichen wesentlichen Konflikten verbunden:

Für die Variante Gelb sind Kreuzungen mit der Staatsstraße, Hochspannungstrasse, Gasleitung und der TAL herzustellen.

Die bestehende Bahnstrecke muss unterquert, Feld- und Wanderwege erneuert und Bäche überbaut werden. Autobahnein- und ausfahrten sowie die Rastanlage sind betroffen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Zuge bereits ein Ausbau der BAB A93 auf 6 + 2 Fahrstreifen in die Planungen der neuen Brückenbauwerke erfolgen muss. Es sind komplett neue Brückenbauwerke erforderlich; nicht mehr genutzte Bauwerke (Bahnunterführungen) müssen beseitigt werden.

Der Bau des Tunnellein-/ausgangs ist mit einer massiven Bautätigkeit verbunden. Anwohner werden durch die Erschütterungen beim Bau des Tunnels und nach Fertigstellung des Tunnels durch den sogenannten „Knalleffekt“ bei der Ausfahrt des Zuges aus der Tunnelöffnung extrem belastet.

Die Variante Gelb bringt, wie die übrigen vier Varianten, erhebliche Eingriffe in die Naherholungsgebiete für Einheimische und Touristen mit sich. Das Landschaftsschutzgebiet und die wertvolle Aulandschaft werden beeinträchtigt. Natürliche Lebensräume und Rückzugsgebiete (z.B. Au) für Tiere werden betroffen. Der natürliche Wildwechsel wird eingeschränkt und der Fischbestand beeinflusst. Grund- und Bergwasserspiegeländerungen im Bereich der Tunnelbauwerke sind nicht

auszuschließen, vor allem in dem sensiblen Bereich Wildbarren-Kirnstein. Auch bei dieser Variante werden das TWSG und das Vorranggebiet Wasserversorgung Flintsbach a.Inn beeinträchtigt. Hochwasserproblematik könnte im Bereich des Sportplatzes, Maigrabens und des Ortsteils Tiefenbach auftreten.

Durch das Tunnelbauwerk wird das Orts- und Landschaftsbild massiv verändert. Rettungstollen und weitere Infrastrukturmaßnahmen erfordern zusätzliche Flächen. Durch die Querung wird das Landschaftsbild weiter zerschnitten, was massiv aus der „Bergsicht“ zur Geltung kommen wird. Eine offene Bauweise birgt einen massiveren Flächenverbrauch.

Variante TÜRKIS:

Streckenverlauf: Nach Tunnellage taucht die Neubaustrecke bei Kirnstein östlich neben der Bahnstrecke wieder an die Oberfläche auf. Oberirdisch parallel zur Bestandsstrecke verlaufend trennt sich die Neubaustrecke bei Einöden von dieser, um anschließend der BAB A93 zu folgen. Im Falle der VKN „Breitmoos“ wird die Bestandsstrecke zwischen Einöden und der BAB A93-Anschlussstelle Reischenhart einschließlich des Bahnhofs Brannenburg und des Haltepunkts Flintsbach a.Inn in Richtung Autobahn verlegt.

Die Variante TÜRKIS ist mit folgenden wesentlichen Konflikten verbunden:

Für die Variante Türkis müssen die Staatsstraße und die Hochspannungstrasse gekreuzt, Gasleitung und TAL teilweise überbaut oder verlegt, sowie die BAB A93 AS Brannenburg angepasst werden.

Für die VKN Breitmoos muss die Bestandsstrecke auf einer Länge von ca. 7,5 km einschließlich des Bahnhofs Brannenburg und des Haltepunkts Flintsbach verlegt werden. Dies ist, wie bei der Variante OLIV bereits ausgeführt, keinesfalls hinnehmbar. Die Verlegung der Bahnhöfe steht auch im Widerspruch zum Regionalplan Süd-Ostoberbayern (RP18). Der öffentliche Personennahverkehr soll als integriertes Verkehrsnetz ausgebaut und fortentwickelt werden und nicht durch die Entfernung des Bahnhofes von der Ortschaft erschwert werden. Eine Verlegung der Bahnhöfe in die Dorfrandbereiche ist keine Verbesserung. Auch der zusätzliche Flächenverbrauch ist nicht umweltgerecht.

Die Gleisstrecke würde zwischen Kirnstein und Hafnach vierspurig verlaufen. Die Ortsteile Kirnstein, Zankel, Hafnach, Einöden, Fischbach a.Inn, der Bereich Hawaïsee und diverse Weiler wären am stärksten betroffen. Bestehende Querungen würden überbaut; Bergbäche, Unterführungen, Wander- und Radwege wären betroffen. Landwirtschaftliche Flächen und Wasserentnahmestellen wären nicht mehr erreichbar.

Aufgrund der erforderlichen Umbauarbeiten der Autobahnezufahrt wird der Verkehr durch den Ort zunehmen. Massive Immissionen belasten die Bevölkerung nicht nur während der Bauarbeiten, sondern auch nach Fertigstellung des Projekts. Einhausungen verstärken den Lärm durch die Übertragung des Schalls.

Der als Badensee genutzte Hawaïsee wird randlich in Anspruch genommen.

Im direkten Umfeld der Variante Türkis liegt das Naturdenkmal Gletscherschliff bei Fischbach a.Inn.

Betroffen von dieser Baumaßnahme, wie auch bei der Variante Oliv, werden auch die Autobahneinfahrt Brannenburg, die Behelfseinfahrt bei Einöden, der Parkplatz der

Rastanlage, der Verladeplatz des Steinbruchs sowie der auch von Flintsbacher Bürgern frequentierte Wertstoffhof und die Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Brannenburg, dem die Gemeinde Flintsbach a.Inn angehört, sein.

Die Variante Türkis stellt grundsätzlich, wie alle Varianten, in der touristisch stark geprägten Gemeinde eine Belastung dar. Im Falle der VKN Breitmoos werden zusätzlich zahlreiche Tier- und Pflanzenlebensräume der Biotopkartierung Bayern in Folge der Bestandsverlegung zerstört. Im näheren Umfeld der Variante Türkis liegen Flächen des Ökoflächenkatasters. Im direkten Umfeld dieser Variante liegen Waldflächen mit besonderer Bedeutung als Lebensraum, besonders zwischen Laar und Falkenstein im Bereich der Innauen. Im Bereich der Talfluren verläuft die Variante durch fast vollständig gesättigte Aquifere der Talalluvionen und Terrassenschotter, welche hydrologisch sensibel sind. Im Falle der VKN Breitmoos befindet sich das geplante Bauwerk in einem Bereich mit Seetonablagerungen, welcher hinsichtlich der Errichtung von Bauwerken im Zusammenhang mit Bahnanlagen und somit dauerhaften Eingriffen sensibel ist. Auch hier ist das TWSG und Vorranggebiet Wasserversorgung Flintsbach a.Inn betroffen.

Zwischen Niederaudorf und Kirnstein kann es zu Problemen bei den Retentionsflächen kommen. Altwasser, die wertvolle Feuchtgebiete sind und seltene und schutzwürdige Biotope mit stark gefährdeten Tier- und Pflanzenarten enthalten, werden in Mitleidenschaft gezogen.

Diese Variante an der engsten Stelle des Inntals (vergleichbar mit einer „Sanduhr“) mit zwei Hauptstraßen, der BAB A93, zwei Bestandsgleisen, zwei Neubaugleisen, der TAL, Gasleitung, 110 kV, mehreren 20 kV-Stromleitungen und dem aufgestauten Inn stellt den massivsten Eingriff für Flintsbach a.Inn dar, der auch den größten Flächenverbrauch fordert.

Wie auch bei der Variante OLIV muss Wohnbebauung „weichen“.

Immobilien unterliegen, wie bei den übrigen Varianten auch, einem immensen Wertverlust.

Fazit:

Die Gemeinde Flintsbach a.Inn hat größte Befürchtungen, dass es vor allem durch die oberirdischen Verknüpfungsstellen und die daraus resultierenden Überschneidungen der Bahnlinien zu erheblichen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild kommt. Außerdem werden durch die vorgelegten Bahntrassen enorme Zerschneidungen der intensiv genutzten Flächen und Infrastruktureinrichtungen für Tourismus, Sport, Erholung, Landwirtschaft, Wohnbebauung, Flora und Fauna billigend in Kauf genommen. Die negativen Auswirkungen für die Menschen und die Natur sind erheblich, insbesondere da sich alle fünf Trassenvarianten im Landschaftsschutzgebiet Inntal Süd befinden.

Die vorgelegten Bahntrassen können derzeit zu keiner raumverträglichen Lösung führen. In den Planunterlagen fehlen entscheidende Eckpunkte wie Höhenschnitte der Bahntrassen, Lärmschutzwände, Überschussmassen durch Erdbewegungen, etc. die eine enorme Auswirkung auf die Ziele der Raumordnung darstellen.

Die Gemeinde Flintsbach a.Inn liegt in der engsten Stelle des Inntals. Aufgrund dieser engen Tallage ist die Gemeinde durch Straßen (BAB A93, Staatsstraße 2089), Bahnlinie (Kiefersfelden-Rosenheim) sowie Öl-, Gas- und Stromleitungen, ohnehin stark belastet. Durch einen zusätzlichen Flächenbedarf hätte die Gemeinde auch keine Möglichkeit mehr, sich weiter zu entwickeln. Das bedeutet, dass aufgrund der Enge und der geologischen

Gegebenheiten **kein** Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse mit oberirdischen Verknüpfungsstellen bleibt. Die Gemeinde Flintsbach a.Inn wird durch **alle** geplanten Trassen umfassend belastet und für viele nachfolgende Generationen beeinflusst. Nur eine durchgehende Tunnellösung im Boden oder im Berg, wie im Regionalplan 18 festgelegt, kann diese Einwirkungen auf das enge Inntal mindern und stellt die **einzigste** vorstellbare Lösungsmöglichkeit für die Gemeinde Flintsbach a.Inn dar!

Sollte eine Neubautrasse erforderlich sein, kommt aus unserer Sicht nur die Variante Violett mit Untertunnelung des Inns in Frage. Die technische Machbarkeit einer Untertunnelung des Inns wurde bereits bei den bestehenden Trassen in Österreich mehrfach erfolgreich nachgewiesen.

Diese Trassenführung hätte nicht nur die geringste Gesamtauswirkung für die Gemeinde Flintsbach a.Inn, sondern würde auch die Auswirkungen auf das übrige Inntal reduzieren.