

Raumordnungsverfahren zum Verkehrsgroßprojekt  
Brennernordzulauf

## BUND Naturschutz und Brennerdialog e.V. sehen keine raumverträgliche Trasse!

BUND Naturschutz in Bayern (BN) und Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. lehnen alle fünf vorliegenden Trassenvarianten („Gelb“, „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“) entschieden ab. Auf Grund der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Eingriffe in Biotope, Schutzgebiete und in die Landschaft kann nach Ansicht beider Organisationen keine der Trassen von der Regierung von Oberbayern aus landesplanerischer Sicht positiv bewertet werden.

*„Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Landwirtschaft und Erholung treten bei den Varianten zwar in unterschiedlichem Ausmaß auf, sind aber insgesamt bei jeder der Varianten so gravierend, dass der Neubau der Bahntrasse nicht vertretbar ist“*, erläutert Richard Mergner, Landesvorsitzender des BUND Naturschutz. *„Die Ertüchtigung des Bestandes muss in die Alternativen-Prüfung aufgenommen werden und der notwendige Anschluss an den Güter-Ostkorridor (Landshut-Mühldorf-Freilassing) muss zwingend Berücksichtigung finden“*, fordert Mergner weiter.

Thomas Riedrich, Vorsitzender des Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. stellt nochmal klar: *„Die Bürgerinitiativen sind nicht gegen den Brenner-Nordzulauf, sondern gegen eine überflüssige, zusätzliche Neubautrasse. Wir haben bereits eine funktionierende Zulaufstrecke zum Brenner, die bei weitem noch nicht ausgelastet ist. Diese Bestandstrasse muss modernisiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden, dann kann sie den theoretischen Bedarf von 400 Zügen bewältigen und ebenfalls attraktive Reisegeschwindigkeiten für den Personenverkehr bieten. Dabei ist maximal möglicher Schutz nach Neubaustandard für die Anwohner zu realisieren.“*

Als Umwelt- und Naturschutzverband befürwortet der BN zwar den Ausbau der Bahn, auch um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, sieht aber im Fall des Projekts „Nordzulauf“ enorme Kosten, gravierende Eingriffe in die Landschaft und Risiken für Mensch und Natur. Zudem ist unklar, welche Anreize es für Logistikunternehmen geben soll, ihre Güter auf die Schiene zu bringen. Deshalb



**Brennerdialog Rosenheimer  
Land e.V.**

Kuglmoosstraße 31  
83071 Stephanskirchen  
[vorstand@brennerdialog.de](mailto:vorstand@brennerdialog.de)  
[www.brennerdialog.de](http://www.brennerdialog.de)

**Landesfachgeschäftsstelle  
München**

Pettenkofenstr. 10a  
80336 München  
Tel. 089/54 82 98-63  
Fax 089/54 82 98-18  
[fa@bund-naturschutz.de](mailto:fa@bund-naturschutz.de)  
[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de)

München,  
23. Juli 2020  
PM 49/20/LFG-München  
Verkehr

fordert der BN ein schlüssiges Gesamtkonzept für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Der Verlust von Flächen in der geplanten Größenordnung wie bei allen fünf Grobtrassen bedeutet einen erheblichen Eingriff in die Fortpflanzungs- und Lebensräume (z.T. streng geschützter) heimischer Tier- und Pflanzenarten, einen Eingriff in die Grundwasserneubildung und den Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen. So sind bei allen Varianten neben Landschaftsschutzgebieten und Landschaftsvorbehaltsflächen auch Fauna-Flora-Habitat-Gebiete betroffen, sowie die Überbauung biotopkartierter Flächen. Weiter sind im Bereich aller Varianten zwischen 14 (Blau) und 22 (violett) Trinkwasserschutzgebiete betroffen, obwohl noch keine tiefgehenden Untersuchungen stattgefunden haben.

Die massiven Eingriffe und der dauerhafte Flächenverbrauch müssen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Der BN fordert, dass die Ausgleichsmaßnahmen möglichst ortsnah erfolgen. „Es kann nicht sein, dass die Bürger die Belastung durch Bau und Betrieb zu tragen haben, aber aufwertende Ausgleichsmaßnahmen ortsfremd erfolgen“, äußert sich **Peter Kasperczyk, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Rosenheim**. Es ist zu befürchten, dass im Zuge des Streckenbaus erheblich größere Beeinträchtigungen entstehen werden und sich die Ziele des naturschutzfachlichen Ausgleichskonzepts in ihrer Gesamtheit nicht wie prognostiziert umsetzen lassen und einstellen werden. Die Umsetzbarkeit des Ausgleichs-Gesamtkonzepts wird daher vom BN in Frage gestellt.

Obwohl es nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens (ROV) ist, sieht der BN falsche Vorgaben im Bundesverkehrswegeplan, wie die Planung der Strecke als Hochgeschwindigkeitstrasse und fordert hier ein Umsteuern durch den Bundesregierung.

Nicht nachvollziehbar ist, aus BN-Sicht eine Aufteilung des gesamten Projekts und die jetzige Betrachtung im ROV lediglich bis zur Gemeinde Tuntenhausen/Großkarolinenfeld. Bei diesem Vorgehen stellt sich die Frage nach der Rechtssicherheit des Verfahrens.

Wir fordern eine Betrachtung der Auswirkungen für die gesamte Neubaustrecke von Grafing bis zur Landesgrenze.

Für Rückfragen:

Annemarie Räder

Regionalreferentin Oberbayern

Tel.: 089/54830114

[annemarie.raeder@bund-naturschutz.de](mailto:annemarie.raeder@bund-naturschutz.de)



**Brennerdialog Rosenheimer  
Land e.V.**

Kuglmoosstraße 31  
83071 Stephanskirchen  
[vorstand@brennerdialog.de](mailto:vorstand@brennerdialog.de)  
[www.brennerdialog.de](http://www.brennerdialog.de)

**Landesfachgeschäftsstelle  
München**

Pettenkofenstr. 10a  
80336 München  
Tel. 089/54 82 98-63  
Fax 089/54 82 98-18  
[fa@bund-naturschutz.de](mailto:fa@bund-naturschutz.de)  
[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de)

München,  
23. Juli 2020  
PM 49/20/LFG-München  
Verkehr