

Regierung von Oberbayern  
Sachgebiet 24.1  
Maximilianstr. 39  
80538 München

Vorab per E-Mail:  
**beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de**

**Büro Stuttgart**  
GENO Haus  
Heilbronner Straße 41  
D-70191 Stuttgart  
Fon (0711) 601 701-0  
Fax (0711) 601 701-99

Prof. Dr. Klaus-Peter Dolde  
Dr. Rainard Menke  
Dr. Andrea Vetter  
Dr. Winfried Porsch  
Dr. Tina Bergmann  
Dr. Bernd Schieferdecker  
Dr. Moritz Lange  
Dr. Matthias Hangst  
Dr. Maria Marquard

---

**Büro Bonn**  
Rheinauen Carré  
Mildred-Scheel-Straße 1  
D-53175 Bonn  
Fon (0228) 323 002-0  
Fax (0228) 323 002-99

Prof. Dr. Thomas Mayen  
Dr. Frank Hölscher  
Dr. Markus Deutsch  
Dr. Barbara Stamm  
Dr. Christian Stelter

Kontaktdaten:  
(0711) 601 701-60  
lange@doldemayen.de

Unser Zeichen:  
ML 20/00276

Datum:  
23. Juli 2020

**Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)**

**Az: 24.1-8257-1-18**

**Gemeinde Oberaudorf**

**Stellungnahme im Raumordnungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir die Gemeinde Oberaudorf vertreten, Vollmachtenurkunde fügen wir bei.

Namens und im Auftrag der Gemeinde Oberaudorf nehmen wir zu dem Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“ wie folgt Stellung:

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>Bestandsstrecke und Neubauvorhaben .....</b>	<b>5</b>
<b>III.</b>	<b>Raumunverträglichkeit der Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ .....</b>	<b>8</b>
1.	Umweltauswirkungen .....	8
a)	Tier- und Pflanzenlebensräume .....	9
b)	Landschaftsbild .....	11
2.	Städtebauliche Auswirkungen .....	13
a)	Lärm .....	13
b)	Ortsbild und Denkmale .....	14
c)	Naherholung .....	15
d)	Kommunale Kläranlage .....	16
3.	Landwirtschaft .....	17
4.	Tourismus .....	18
5.	Bauzeit .....	20
<b>IV.</b>	<b>Raumunverträglichkeit der Variante „Gelb“ .....</b>	<b>20</b>
<b>V.</b>	<b>Vorzugswürdige Trassenvariante .....</b>	<b>21</b>
1.	Alternativenprüfung im Raumordnungsverfahren .....	21
2.	Trassenvariante .....	22
a)	Neuer Streckenabschnitt .....	22
b)	Entfallender Streckenabschnitt .....	25
3.	Sicherheit der Trassenvariante .....	25
4.	Vorteile der Trassenvariante .....	27

## I. Ausgangslage

Die Gemeinde Oberaudorf hat 5.249 Einwohner (Stand: 31.03.2020) und bildet zusammen mit Kiefersfelden ein (Doppel-)Grundzentrum (Regionalplan Südostoberbayern, A III 1.1 (Z)). Nach dem Landesentwicklungsprogramm (LEP, Ziff. 2.2.3 (Z) i.V.m. Anhang 2) gehört die Gemeinde Oberaudorf zum „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“. Dabei handelt es sich um Teilräume mit wirtschaftsstrukturellen oder sozioökonomischen Nachteilen oder Teilräume, in denen eine nachteilige Entwicklung zu befürchten ist. Diese Teilräume sind vorrangig zu entwickeln (LEP, Ziff. 2.2.4 (Z)).

Das Gemeindegebiet von Oberaudorf umfasst eine Fläche von über 59,29 km<sup>2</sup>. Im Osten wird das Gemeindegebiet durch den Inn begrenzt. Die Nord-, West- und Südgrenze des Gemeindegebiets zieht sich ungefähr über die Berggebiete von Wildbarren, Wildalpjoch, Sudelfeld, Kleiner und Großer Traithen, Brunnstein und Hocheck. Oberaudorf liegt im Alpenraum. Nach dem LEP soll der Alpenraum nachhaltig entwickelt, geordnet und gesichert werden, sodass die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft sowie die natürliche Vielfalt seiner wild lebenden Tier- und Pflanzenarten durch Sicherung und Entwicklung ihrer Lebensräume und deren Vernetzungen erhalten bleiben. Die Funktion des Alpenraums als länderübergreifender Lebens-, Erholungs-, Wirtschafts- und Verkehrsraum soll unter Wahrung seiner Bedeutung als Natur- und Kulturraum von europäischer Bedeutung wahrgenommen werden können (LEP, Ziff. 2.3.1 (G)).

Das Gebiet der Gemeinde Oberaudorf ist durch unterschiedliche geographische Eigenschaften gekennzeichnet. Der gesamte Westteil des Gemeindegebiets wird durch das Mangfallgebirge geprägt, in dem sich neben kleineren Weilern vor allem verstreut liegende Hofstellen finden. Im Osten des Gemeindegebiets befindet sich das Inntal, das wegen der guten Erschließung den Siedlungsschwerpunkt von Oberaudorf bildet. Hier liegen die beiden Hauptorte Ober- und Niederaudorf und weitere kleinere Ortsteile, die einen hohen Durchgrünungsgrad und teils denkmalgeschützte Bausubstanz aufweisen. In einigen Teilen dominieren alte Streuobstwiesen das Bild. Regionale und überörtliche Wander- und Radwege ziehen sich durch das Inntal und haben Anschluss an die Berggebiete im Westen.

Die freien Flächen des Inntals werden wegen ihrer guten Ertragsklasse hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt, beherbergen aber auch hochwertige Biotopstrukturen.

Dies gilt auch für den nördlich von Niederaudorf gelegenen Teil der Innauen, in denen die angedachten Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ einen oberirdischen Verlauf des Brenner-Nordzulaufs und – im Fall der Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ – die Errichtung einer Verknüpfungsstelle mit einem massiven Flächenbedarf vorsehen. Die nördlichen Innauen liegen an der engsten Stelle des Inntals, an der das Tal teilweise weniger als 1 km breit ist. Die dort bereits vorhandene große Zahl linearer Infrastrukturen – die Autobahn A 93, die Staatsstraße St 2089, die bestehende Bahnlinie, die Deutsche Transalpine Ölleitung und eine Gashochdruckleitung – führt schon heute zu einer erheblichen Belastung der Innauen und der Gemeinde Oberaudorf. Diese Belastung würde sich durch die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ und die damit verbundene Zerschneidungswirkung und Beeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm noch einmal dramatisch verschärfen.

Die (Bio-)Landwirte in der Gemeinde Oberaudorf leisten neben der Aufgabe der Lebensmittelversorgung einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der traditionellen Kulturlandschaft in Oberaudorf. Ihre Situation ist allerdings bereits heute von den ungünstigen Produktionsbedingungen im bergigen Land einerseits und wachsenden Nutzungskonflikten durch die Siedlungsentwicklung im Inntal geprägt. Die Gemeinde Oberaudorf hat sich daher zum Ziel gesetzt, die bestehenden landwirtschaftlichen Flächen zu sichern und hierzu die ertragreichen Flächen, die sich u.a. in den Innauen bei Niederaudorf befinden, im Flächennutzungsplan als Vorrangflächen für die Landwirtschaft dargestellt. Die Inanspruchnahme dieser Flächen durch die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ wäre für die Landwirte existenzgefährdend.

Der staatlich anerkannten Luftkurort Oberaudorf ist der älteste und einer der bedeutendsten Fremdenverkehrsorte im Bayerischen Inntal. Mit mehr als 200.000 Gästeübernachtungen pro Jahr ist der Tourismus der mit Abstand wichtigste

Wirtschaftsfaktor in Oberaudorf. Oberaudorf befindet sich in dem im Regionalplan Südostoberbayern (B VI 4) ausgewiesenen Gebiet für Tourismus und Erholung „Oberinntal“. In diesem Gebiet soll das erreichte Niveau an Einrichtungen und Dienstleistungen zumindest erhalten und qualitativ ausgebaut werden. Das Angebot vor allem an Betten, der gemeindlichen Tourismusinfrastruktur und im Naherholungsverkehr soll verbessert und maßvoll erweitert werden. Im Nahbereich Kiefersfelden/Oberaudorf sollen weitere Erholungseinrichtungen geschaffen und am Wendelstein die bestehenden Erholungseinrichtungen gesichert werden (B VI 4.5 (G)).

Die Bedeutung des Tourismus für die Wirtschaftsstruktur von Oberaudorf spiegelt sich in der großen Zahl an Beherbergungsbetrieben wieder. Allein die ca. 34 vorhandenen Beherbergungsbetriebe mit zehn oder mehr Gästebetten bieten mehr als 1.650 Betten an. Zusätzlich gibt es in Oberaudorf 104 Beherbergungsbetriebe mit weniger als zehn Betten, die insgesamt 350 Betten anbieten. Die wichtige Rolle des Tourismus kommt auch in dem großen Angebot an Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben (ca. 50 Schank- und Speisewirtschaften) zum Ausdruck. Prägend für die Wirtschaftsstruktur von Oberaudorf ist auch der hohe Anteil an Handwerksbetrieben, insbesondere des Bau- und Ausbauhandwerks, deren Aufträge sich zu einem großen Teil aus der Erhaltung und Weiterentwicklung der touristischen Angebote generieren. Die mit den Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualität der Gemeinde Oberaudorf würden sich auf die Wirtschaftsfaktoren der Gemeinde negativ auswirken und damit die verschiedenen Gruppen schwerwiegend beeinträchtigen.

## **II. Bestandsstrecke und Neubauvorhaben**

Die Bestandsstrecke 5702 verläuft als zweigleisige Hauptbahn zwischen Rosenheim und der deutsch-/österreichischen Staatsgrenze bis Kufstein. Auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf verläuft sie von Norden kommend zunächst am westlichen Rand der Innauen und weitgehend parallel zur Staatsstraße St 2089, passiert Niederaudorf auf der östlichen Seite, führt zwischen den Ortsteilen Auerbach, Reisach, Hoffeld und Thal hindurch, quert den Auerbach und führt im

weiteren Verlauf durch den Bebauungszusammenhang von Oberaudorf mit dem dortigen Bahnhof Oberaudorf.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, zu Anbindung des Brenner Basistunnels im Norden und Süden Zulaufstrecken zu realisieren. Das Projekt Brenner-Nordzulauf wurde mit dem Maßnahmentitel „ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)“ in der Kategorie „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf“ als laufende Nr. 7 in den Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestellt und ist dort wie folgt beschrieben: „Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld,  $V_{\max}$  230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg,  $V_{\max}$  230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A“. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist das Vorhaben in Abschnitt 2 (Neue Vorhaben) Unterabschnitt 2 (Vordringlicher Bedarf) unter der laufenden Nr. 7 aufgeführt.

Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist der Raum von Großkarolinenfeld/Tuntenhausen bis zur Staatsgrenze bei Kiefersfelden. Die Vorhabenträgerin plant dort für den Brenner-Nordzulauf eine zweigleisige Neubaustrecke, auf der als Mischverkehrsstrecke internationale Fernverkehrszüge mit bis zu 230 km/h und vor allem Güterzüge verkehren sollen. Sie hat fünf durchgehende Grobtrassen („Gelb“, „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“) zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens gemacht. Bei der Planung ist sie von folgenden Parameter ausgegangen (Erläuterungsbericht, S. 18):

- Trassierungsgeschwindigkeit  $v_e = 230$  km/h
- Mindestradius: 2.850 m (Regelwert)
- Maximale Längsneigung: Mischverkehr: 12,5 ‰
- Minimaler Ausrundungshalbmesser: 21.160 m (Regelwert), 25.000 m (Maximalwert)
- Streckenklasse: D4
- Streckenstandard: M230
- Streckenbelastung:  $\geq 50.000$  Lt/d
- Gleisabstand: 4,5 m (Freie Strecke)
- Gemäß EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ sind bei

langen (ab 1.000 m Länge) und sehr langen Tunneln getrennte Tunnelröhren erforderlich.

- Keine Personenverkehrsstationen (Haltestellen oder Bahnhöfe mit Bahnsteigen) an der Neubaustrecke.

Als Bezugsgröße im Raumordnungsverfahren hat die Vorhabenträgerin einen Bemessungsfall von 400 Zügen pro Tag am Grenzquerschnitt bei Kiefersfelden/Kufstein festgelegt. Diese 400 Züge pro Tag sollen die Summe beider Richtungen der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke bilden. Auf der Bestandsstrecke sollen weiterhin der gesamte Nahverkehr sowie ein Teil des Fern- und Güterverkehrs geführt werden. Zur Verknüpfung von Neubau- und Bestandsstrecke sollen die beiden Strecken in regelmäßigen Abständen von ca. 20-25 km zusammengeführt werden, um einen Wechsel zwischen den Strecken zu ermöglichen und die Strecken künftig als viergleisige Schieneninfrastruktur zu nutzen. Hierzu sind nördlich und südlich von Rosenheim zwei Verknüpfungsstellen vorgesehen.

Die eingebrachten Trassenvarianten verlaufen sämtlich durch das Gebiet der Gemeinde Oberaudorf:

- Die Variante „Gelb“ wird auf dem Gemeindegebiet vollständig in einem Tunnel geführt, der westlich des Inntals durch die Ausläufer des Mangfallgebirges verläuft.
- Die Variante „Türkis“ verläuft von Süden kommend zunächst in Tunnellage westlich an den Hauptsiedlungsgebieten Ober- und Niederaudorf vorbei. Auf Höhe des Weilers Stölzer taucht die Trasse östlich neben der Bestandsstrecke an die Oberfläche auf und verläuft anschließend in der Trasse der Bestandsstrecke.
- Die Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ verlaufen von Süden kommend zunächst in Tunnellage östlich des Hauptsiedlungsgebiets der Gemeinde Oberaudorf, kreuzen – weiterhin in Tunnellage – die Bestandsstrecke auf Höhe des Auerbachs und werden nördlich von Niederaudorf zwischen dem Weiler Einfang und dem nördlichen Ufer des Schindlberger Sees an

die Oberfläche geführt. Im weiteren Verlauf durchschneiden die Trassenvarianten die Innauen, damit sich dann – bei Variante „Oliv“ potentiell, bei den Varianten „Blau“ und „Violett“ zwingend – westlich der Autobahn A 93 die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ mit einer Länge von ca. 1,2-1,6 km und einer Breite von ca. 30-40 m anschließt. Zur Errichtung der Verknüpfungsstelle wird die Bestandsstrecke zwischen Niederaudorf und Fischbach am Inn zur Autobahn verlegt. Im Fall der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ wird die Neubautrasse in einem Trogbauwerk an die Oberfläche geführt.

### **III. Raumunverträglichkeit der Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“**

Im Raumordnungsverfahren wird das Vorhaben auf seine Raumverträglichkeit überprüft. Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten, einschließlich der überörtlich raumbedeutsamen Belange des Umweltschutzes, zu prüfen. Insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft (Art. 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 LplG).

Die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ sind nicht raumverträglich. Ihre raumbedeutsamen Auswirkungen führen auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf zu unzumutbaren Beeinträchtigungen. Hierzu verweisen wir auch auf die von der Arbeitsgruppe für Landnutzungsplanung erstellte „Fachliche Stellungnahme zur Betroffenheit der Natur- und Schutzgüter in der Gemeinde Oberaudorf“ vom 16.07.2020, die wir dieser Stellungnahme als **Anlage 1** beifügen.

#### **1. Umweltauswirkungen**

Gegen die Inanspruchnahme der Innauen nördlich von Niederaudorf durch die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ bestehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken.



## a) Tier- und Pflanzenlebensräume

Alle genannten Varianten nehmen wertvolle Tier- und Pflanzenlebensräume in Anspruch:

- aa) Die Trassenvariante „Türkis“ wäre mit erheblichen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotop verbunden.

In den Innauen südlich von Kirnstein befinden sich zwischen der Staatsstraße St 2089 und der Bestandsstrecke 5702 (ehemaliger Altarm des Inns) großflächige Feuchtgebietskomplexe, für die der gesetzliche Biotopschutz nach § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG gilt. Dort hat sich ein artenreiches Mosaik aus Verlandungs- und Freiwasserzonen, Großseggenrieden und Röhricht-Gesellschaften, naturnahen mesophilen Gebüsch und Rohbodenstandorten entwickelt. Diese stellen insbesondere für Amphibien und Insekten, aber auch für andere geschützte Arten (Biber, Bachneunauge, Schwarzspecht, Grünspecht, Bachamsel, Eisvogel, Moorente) einen strukturreichen Lebensraum dar und weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Eingriffen auf, die zu einer Entwässerung und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Artenzusammensetzung führen können. Unmittelbar östlich der Bestandsstrecke 5702 verläuft zudem der Husarenbach mit artenreicher naturnaher Begleitvegetation, der mehrere Stillgewässer zwischen Bahnlinie und Inndamm verbindet. Die artenreiche Ufervegetation ist in weiten Teilen dem Schutz nach § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG unterstellt.

Würde die Bestandsstrecke entsprechend der Variante „Türkis“ um zwei Gleise erweitert, so würden die Biotop zumindest teilweise zerstört. Durch weitere, in den eingereichten Unterlagen nicht dargestellte vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahmen (z.B. für Zuwegungen, Baustelleneinrichtungen, Arbeits- und Lagerflächen, Rettungsflächen am Tunnelportal) und Entwässerungsmaßnahmen würden zudem voraussichtlich in erheblichem

Umfang auch Biotopflächen beeinträchtigt oder zerstört werden, die sich nicht direkt im Vorhabenbereich befinden.

- bb) Im Fall der Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ blieben die genannten Biotopflächen weitgehend verschont. Allerdings drohen diese Varianten die im Trassenbereich gelegene historische „Husarenlinde“, die als Naturdenkmal (§ 28 BNatSchG) geschützt ist, in Mitleidenschaft zu ziehen oder zu zerstören.

Die Trassenvarianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ würden zudem eine Waldfläche am nördlichen Rand des Gemeindegebiets von Oberaudorf in Anspruch nehmen. Nach dem Waldfunktionsplan hat die betroffene Waldfläche Bedeutung als Lebensraum und für den lokalen Klima-, Immissions- und Lärmschutz. Der Regionalplan Südostoberbayern verlangt in B III 3.1 (Z), die Waldflächen in der Region in ihrem Bestand zu erhalten und so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktionen bestmöglich erfüllen können. Bei Inanspruchnahme von Waldflächen ist zur nachhaltigen Sicherung ihrer Funktionen und zur Verbesserung des ökologischen Gesamthaushalts gleichwertiger Ersatz zu schaffen. Mit diesem Ziel stünde die Inanspruchnahme der Waldfläche für den Brenner-Nordzulauf, durch die die Biotopfunktion und die abschirmende Wirkung der Waldfläche erheblich beeinträchtigt würden, nicht in Einklang. Der abschirmenden Wirkung des Waldes kommt wegen der von der Autobahn A 93 ausgehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen große Bedeutung zu. Dass die Waldfunktionen ersetzt werden könnten, ist nicht ersichtlich.

Wegen des groben Maßstabs, der im Raumordnungsverfahren zugrunde liegt, muss zudem damit gerechnet werden, dass sich im weiteren Planungsverfahren die Notwendigkeit ergibt, das Tunnelportal und die Verknüpfungsstelle nach Süden zu verschieben. Dies erscheint schon deshalb naheliegend, weil nach der bestehenden Planung zur Errichtung der Verknüpfungsstelle

„Niederaudorf-BAB“ offenbar direkt und schwerwiegend in den nördlich der Gemeindegrenze von Oberaudorf gelegenen Kirnstener See mit seiner teilweise nach §§ 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG geschützten Ufervegetation (Großröhrichte) eingegriffen werden soll (zur Variante „Oliv“ s. Erläuterungsbericht, S. 141). Schon eine nur vergleichsweise geringfügige Verschiebung der Verknüpfungsstelle nach Süden hätte eine erhebliche Beeinträchtigung des Schindlberger Sees zur Folge. Der Schindlberger See erfüllt nicht nur eine wichtige Funktion für die Naherholung und als touristisches Angebot, sondern bildet im Winter mit seinen heimischen Ufergehölzen einen wichtigen Lebensraum für Standvögel und ein Trittsteinbiotop für Zugvögel.

Die räumlichen Verhältnisse in den Innauen sind so eng, dass sie die Errichtung des Tunnelportals und der Verknüpfungsstelle nicht ohne Eingriffe in den Kirnstener oder den Schindlberger See erlauben. Schon hieran wird deutlich, dass die beabsichtigte Trassenführung durch die Innauen unter Umweltgesichtspunkten nicht raumverträglich ist (s. auch Regionalplan Südostoberbayern, B I 2 Abs. 2 (Z), der verlangt, landschaftsprägende Bestandteile wie unverbaute Fließ- und naturnahe Stillgewässer zu erhalten und, soweit möglich, wiederherzustellen).

#### **b) Landschaftsbild**

Den genannten Trassenvarianten, insbesondere den Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“, stehen zudem Belange des Landschaftsschutzes entgegen:

Die Innauen nördlich von Niederaudorf sind landschaftlich besonders schützenswert. Sie sind Teil des im Regionalplan Südostoberbayern (B I 3.1 (Z) und 3.1.3 (Z)) dargestellten landschaftlichen Vorbehaltsgebiets „Inntal von Kiefersfelden bis Rosenheim“. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu. Die Leistungsfähigkeit des

Naturhaushalts und das Landschaftsbild sollen in landschaftlichen Vorbehaltsgebieten nachhaltig gesichert werden. Die Charakteristik der Landschaft und ihrer Teilbereiche soll erhalten werden. Größere Eingriffe in das Landschaftsgefüge sollen vermieden werden, wenn sie die ökologische Bilanz deutlich verschlechtern.

Die Innauen befinden sich zudem in dem Landschaftsschutzgebiet „Inntal Süd“, das nach § 1 der Schutzgebietsverordnung dem Schutz des Flusslaufs des Inns mit dem Talraum und seinen Auen dient. Zweck des Landschaftsschutzgebiets ist es nach § 3 der Schutzgebietsverordnung, 1. die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu gewährleisten, insbesondere die Auwälder und Altwässer sowie die Lebensbedingungen der daran angepassten typischen Tier- und Pflanzenarten mit ihren Lebensgemeinschaften zu erhalten, zu fördern und wiederherzustellen, 2. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes zu bewahren, insbesondere den Charakter einer Flusslandschaft zu stärken sowie die bäuerliche Kulturlandschaft zu erhalten, 3. die Funktionsfähigkeit des Wasserhaushalts zu bewahren und zu optimieren, um auch die Durchgängigkeit des Inns und seiner Nebengewässer sowie den Wasserrückhalt in den Flächen zu fördern, und 4. die für die Erholung bedeutsamen Landschaftsteile bei größtmöglicher Rücksichtnahme auf Natur und Landschaft für die Allgemeinheit zu sichern und zu bewahren sowie den Erholungsverkehr zu lenken.

Die genannten Trassenvarianten sind mit den Vorgaben des Regionalplans zum Landschaftsschutz und dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets „Inntal Süd“ nicht vereinbar. Dies gilt in besonderem Maß für die Trassenvarianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“, die anders als die Variante „Türkis“ nicht im Randbereich des Landschaftsschutzgebiets verlaufen, sondern dieses diagonal durchschneiden und mit der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ zudem einen erheblichen Flächenbedarf haben. Der schützenswerte Charakter des Gebiets als Flusslandschaft und bäuerliche Kulturlandschaft ginge durch diese Varianten verloren. Die teilweise Bündelung der

Verknüpfungsstelle mit der Autobahn A 93, auf die im Erläuterungsbericht (s. etwa S. 143) verwiesen wird, relativiert den Eingriff angesichts des massiven Flächenbedarfs der Verknüpfungsstelle und der optischen Verschiedenheit der Infrastrukturen kaum. Dies gilt umso mehr, als die Bündelung nicht durchgehalten wird, sondern beabsichtigt ist, die Verknüpfungsstelle – einschließlich Tunnelportal und Trogbauwerk – in weiten Teilen ungebündelt auf freiem Feld zu errichten.

## **2. Städtebauliche Auswirkungen**

Die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ führen zu unverträglichen städtebaulichen Beeinträchtigungen für die Gemeinde Oberaudorf.

### **a) Lärm**

Die genannten Varianten würden zu einer weiteren Verlärmung der dem Wohnen dienenden Gebiete in den nördlichen Oberaudorfer Ortsteilen führen.

Welches Ausmaß die Belastung nach Verwirklichung der Varianten haben wird, lässt sich den eingereichten Unterlagen nicht entnehmen. Die als Anhang 3 des Erläuterungsberichts vorgelegte Schallimmissionsprognose ist äußerst schematisch und gibt keinen belastbaren Eindruck von der Betroffenheit der Gemeinde Oberaudorf. Dass die Gemeinde Oberaudorf durch die Verkehrslärmimmissionen, die von der Autobahn A 93 ausgehen, bereits stark vorbelastet ist, findet in der Schallimmissionsprognose keine Erwähnung. Auch den Umstand, dass es durch Schallreflexionen an den Berghängen zu einer Verstärkung der Schallimmissionen und zu Beeinträchtigungen auch in größerer Entfernung kommen wird, blendet die Schallimmissionsprognose bewusst aus. Den in der Schallimmissionsprognose enthaltenen Angaben zu den „potenziell betroffenen Wohnbauflächen bzw. gemischten Bauflächen im Pegelbereich > 45 dB(A) nachts“ (in Oberaudorf bei Variante „Türkis“ 1 ha, bei den Varianten „Oliv“, „Blau“ und

„Violett“ jeweils 3 ha) fehlt es daher an Aussagekraft. Bezieht man die Vorbelastung durch die Autobahn und die im engen Inntal zu erwartenden Schallreflexionen ein, ist davon auszugehen, dass die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ erheblich größere Flächen – insbesondere in Niederaudorf – bis an die Zumutbarkeitsgrenze oder darüber hinaus belasten würden.

Demgegenüber betrifft der in der Schallimmissionsprognose mehrfach enthaltene Hinweis darauf, dass es durch die mit der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ verbundene Verlegung der Bestandstrasse für Streusiedlungen zwischen dem Tunnelportal und Fischbach zu Entlastungswirkungen komme, nur einen Randpunkt, dem für die Raumverträglichkeit der Trassen kein entscheidendes Gewicht zukommt. Auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf würde von der Verlegung der Bestandstrasse nur ein einzelnes Gehöft profitieren; im Gegenzug würde der Weiler westlich des Schindelberger Sees durch das Vorhaben stärker als bisher belastet.

#### **b) Ortsbild und Denkmale**

Durch die Errichtung des Brenner-Nordzulaufs, insbesondere die Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ und die Verknüpfungsstelle mit ihrem massiven Flächenbedarf, würde die nördliche Ortseingangssituation von Oberaudorf, die durch die grünen Innauen geprägt ist, technisch überformt und dadurch nachhaltig beeinträchtigt.

Diese Beeinträchtigung wirkt sich auch auf das schützenswerte Ortsbild des Ortsteils Niederaudorf aus, der wegen seines vorbildlichen dörflichen Charakters bereits als schönstes Dorf Bayerns und Deutschlands ausgezeichnet wurde. Eine hohe Beeinträchtigung droht insbesondere für das Ensemble, das sich aus den herausragenden Baudenkmalern Schloss Urfahrn und Kloster Reisach sowie dem Dorf Niederaudorf zusammensetzt. Die umliegenden grünen Wiesen sowie die Obst- und Bauerngärten sind für dieses Ensemble prägend.

Die Gemeinde Oberaudorf hat in diesem Bereich deshalb schon bisher grünordnerische Maßnahmen ergriffen. Im Flächennutzungsplan (S. 88 f.) hat sie sich u.a. zum Ziel gesetzt, die historischen Grünstrukturen um das Schlossensemble Urfahn wiederherzustellen. Diese Bemühungen würden durch die Inanspruchnahme der umliegenden Flächen für den Brenner-Nordzulauf und die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ konterkariert, zumal aus den oben (III.1.a)bb)) genannten Gründen damit gerechnet werden muss, dass im Fall der Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ das Tunnelportal und die Verknüpfungsstelle im Zuge der weiteren Planungen noch nach Süden verschoben werden, was eine Verschärfung der Beeinträchtigungen zur Folge hätte.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass in der Gemeinde Oberaudorf neben kirchenhistorischen Bauwerken noch zahlreiche Gebäude aus dem 18./19. Jahrhundert vorhanden sind. Nach der amtlichen Denkmalliste (Stand: 30.06.2020) beherbergt die Gemeinde Oberaudorf weit mehr als 100 schützenswerte Baudenkmäler, die sich teilweise in nur sehr geringer Entfernung zu den Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ befinden. Es steht zu befürchten, dass die Denkmäler insbesondere durch Erschütterungen während der Bauzeit, aber auch während des Betriebs der Eisenbahnstrecke, Schaden nehmen. Die als Denkmäler geschützten Gebäude weisen zum Teil eine einfache Gründung auf. Die Standsicherheit der zum Teil sehr alten Gebäude ist nicht mit der Standsicherheit von modernen Gebäuden vergleichbar. Die mit den Baumaßnahmen und dem Betrieb verbundenen Erschütterungen können damit zu dem unwiederbringlichen Verlust von historischer Bausubstanz führen.

### **c) Naherholung**

Die außerhalb des Siedlungsbereichs gelegenen Flächen im Inntal erfüllen eine herausragende Funktion für die naturverträgliche Naherho-

lung. Freizeit und Erholung sind nicht nur für die ortsansässige Bevölkerung von wichtiger Bedeutung, sondern auch für die Urlauber und Erholungssuchenden. Die Innauen, die für die genannten Trassenvarianten in Anspruch genommen würden, bieten mit den vorhandenen Rad- und Wanderwegen und dem beliebten Badeplatz am Schindlberger See eine wichtige Erholungsinfrastruktur. Die Erholungseignung steht dabei in enger Verbindung mit der attraktiven Natur- und Kulturlandschaft. Die Gemeinde Oberaudorf hat sich – entsprechend den einschlägigen Vorgaben im Regionalplan Südostoberbayern (Kap. B VI) – zum Ziel gesetzt, dieses Angebot unter Berücksichtigung von Natur und Landschaft zu erhalten und weiterzuentwickeln (Flächennutzungsplan der Gemeinde Oberaudorf, S. 26, 86).

Durch die genannten Trassenvarianten, insbesondere durch die Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ und die Verknüpfungsstelle, die zentral im Landschaftsschutzgebiet errichtet würde, käme es zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Erholungswerts der Innauen. Die Beeinträchtigung ergibt sich nicht nur daraus, dass ein erheblicher Teil der Innauen direkt für das Vorhaben in Anspruch genommen würde und dadurch als Erholungsraum verloren ginge, sondern auch aus dem von dem Vorhaben ausgehenden Lärm und der Störung von Blickachsen, selbst wenn es bereits Vorbelastungen durch die randlich der Innauen verlaufende Autobahn und die bestehende Bahnlinie gibt.

#### **d) Kommunale Kläranlage**

Nordöstlich des Ortsteils Niederaudorf am Husarenweg befindet sich die Kläranlage der Gemeinde Oberaudorf. Die Kläranlage wird derzeit aufwändig saniert. Durch die Trassenvarianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ würde die Kanalanbindung der Kläranlage voraussichtlich unterbrochen und müsste verlegt werden.



### 3. Landwirtschaft

Die genannten Trassenvarianten würden auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft in Oberaudorf führen.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf befinden sich ca. 50 landwirtschaftliche Betriebe, die vorwiegend als kleinbäuerliche Familienbetriebe geführt werden. Der Schwerpunkt der Produktion liegt traditionell in der Milchwirtschaft. In Niederaudorf gibt es einen gentechnikfreien Ochsenaufzuchtbetrieb. Der Tourismus (Urlaub auf dem Bauernhof) bietet vielen Landwirten ein wichtiges Zusatzeinkommen. Die Topografie der Gemeinde Oberaudorf und die damit verbundenen klimatischen Bedingungen im Gemeindegebiet erlauben nur auf wenigen Flächen eine intensivere landwirtschaftliche Landnutzung. Diese beschränken sich vor allem auf das Inntal. In den Tallagen lassen die guten Böden sowie die ebenen Flächen einen verstärkten Maschineneinsatz zu. Die Innauen haben daher eine ausgesprochen wichtige Bedeutung für die Landwirtschaft.

Wegen des starken Siedlungsdrucks im Inntal drohen die hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen verlorenzugehen. Als Reaktion hierauf hat die Gemeinde Oberaudorf die landwirtschaftlichen Flächen im Inntal, auf denen aufgrund der günstigen Ertragsbedingungen die fachgerechte landwirtschaftliche Nutzung erhalten und gefördert werden soll, im Flächennutzungsplan als „Vorrangflächen für die Landwirtschaft“ dargestellt. Auf diesen Flächen soll die fachgerechte Landwirtschaft Priorität haben. Dies entspricht den einschlägigen Grundsätzen der Raumordnung, die u.a. verlangen, die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft nachhaltig zu erhalten und zu sichern, um die Region mit hochwertigen Nahrungsmitteln zu versorgen und die Kulturlandschaft zu pflegen, und die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für raumbedeutsame Maßnahmen auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken (Regionalplan Südostoberbayern, B III 1 (G) und 2.1 (G)).

Die umfangreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen, die für die Trassenvarianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ und die Verknüpfungsstelle

„Niederaudorf-BAB“ in Anspruch genommen würden, sind im Flächennutzungsplan als Vorrangflächen für die Landwirtschaft dargestellt. Ihr Verlust wäre für die örtlichen Landwirte, die wegen der Enge des Tals über keine Ausweichmöglichkeiten verfügen und schon heute das Problem haben, ausreichend Futter für die Kühe zu beschaffen, existenzgefährdend. Diese Problematik würde noch verschärft, wenn – was zu erwarten ist – weitere landwirtschaftliche Flächen trassennah als naturschutzrechtliche Kompensationsflächen in Anspruch genommen würden.

Müssten die betreffenden Landwirte ihre Betriebe aufgeben, hätte dies erhebliche negative Folgewirkungen für den Naturraum in der Gemeinde Oberaudorf. Die Landwirte sind nicht nur im Tal tätig, sondern bewirtschaften – auch wenn dies wegen der bergigen Topografie und der ungünstigen Bodenbedingungen beschwerlich ist und z.T. Handarbeit erfordert – eine Vielzahl von Flächen im Almgebiet und haben dadurch eine traditionelle Kulturlandschaft geprägt. Müssten die Landwirte durch den Verlust ihrer ertragreichsten Böden infolge des Brenner-Nordzulaufs ihre Betriebe aufgeben, so würde daher auch das im Regionalplan Südostoberbayern (B I 2.6 Abs. 2 (Z)) verankerte Ziel verfehlt, die aus landeskultureller und ökologischer Sicht bedeutsame Almwirtschaft zu erhalten und die Almen einer nachhaltigen, dauerhaft umweltgerechten landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten.

#### **4. Tourismus**

Die genannten Auswirkungen auf Natur und Landschaft, das Ortsbild, den Denkmalschutz, die Naherholung und die Landwirtschaft sowie die mit den Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ verbundenen Lärmbeeinträchtigungen hätten massive negative Folgewirkungen für den Tourismus, der den mit Abstand wichtigsten Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde Oberaudorf bildet.

Die Attraktivität des anerkannten Luftkurorts Oberaudorf für den Tourismus fußt auf der Schönheit der Landschaft und des Ortsbilds sowie den hochwertigen Freizeitangeboten wie z.B. dem Schindlberger See und den Rad-

und Wanderwegen im Inntal. Wegen der besonderen Bedeutung des Tourismus und der Erholung für die Region verlangt der Regionalplan Südostoberbayern zurecht, die Landschaftsschönheiten, die kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftsteile und Denkmäler in ihrer Charakteristik zu erhalten (B VI 1 Abs. 1 (G)). Eben diese „Trümpfe“ des Inntals und der Gemeinde Oberaudorf würden durch die genannten Trassenvarianten nachhaltig beeinträchtigt. Das Erfordernis der Raumordnung, die Erholungsfunktion wichtiger Landschaftsteile unter Berücksichtigung ökologischer Belange zu wahren, zu verbessern und wiederherzustellen (B VI 2 Abs. 1 Satz 1 (G)), würde bei Inanspruchnahme der Innauen für den Brenner-Nordzulauf ebenso verfehlt wie die Vorgabe, in den Tourismusgebieten im Süden der Region in besonderem Maße Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase zu vermeiden und in den Kurorten die Luftqualität zu sichern (B VI 2 Abs. 2 (G)).

Auch die Vorgabe des Regionalplans Südostoberbayern, das touristische Angebot zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern (B VI 1 Abs. 2 Satz 1 (G), ebenso LEP, 5.1 Abs. 2 (G)) und in dem Tourismusgebiet „Oberinntal“ das erreichte Niveau an Einrichtungen und Dienstleistungen zumindest zu erhalten und im Nahbereich Oberaudorf weitere Erholungseinrichtungen zu schaffen sowie Rad- und Wanderwege auszubauen (B VI 4.5 (G)), ließe sich bei Verwirklichung dieser Varianten nicht erreichen. Vielmehr würde die touristische Eignung zumindest der nördlichen Ortsteile von Oberaudorf durch das Vorhaben voraussichtlich so belastet, dass touristische Anbieter aufgeben oder ihr Angebot verkleinern müssten. Hierdurch wären zahlreiche Arbeitsplätze in Oberaudorf, die unmittelbar und mittelbar vom Tourismus abhängen, bedroht. Die aktuellen Bemühungen der Gemeinde Oberaudorf, zur Stärkung der Sichtbarkeit und der Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus als „Bergsteigerdorf“ anerkannt zu werden, wären bei Verwirklichung dieser Varianten voraussichtlich zum Scheitern verurteilt.

## 5. Bauzeit

Besonders schwerwiegend würden bei den Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ auch die bauzeitlichen Auswirkungen ausfallen. Die während der Bauphase zu erwartenden Schadstoffemissionen z.B. durch Staub und Stickstoffdioxid und die damit verbundene Beeinträchtigung der Luftqualität würden nicht nur zu einer erheblichen Belästigung der Anwohner im nahegelegenen Niederaudorf führen, sondern auch den Status der Gemeinde Oberaudorf als anerkannter Luftkurort bedrohen. Verschärft wird die Problematik dadurch, dass an dem vorgesehenen Tunnelportal große Aushubmassen anfallen werden, die mangels geeigneter Lagerflächen abtransportiert werden müssen. Dies würde erheblichen Baustellenverkehr mit entsprechenden Schadstoff- und Lärmimmissionen verursachen. Sollte der Abtransport des Aushubs – was nach S. 297 des Erläuterungsberichts naheliegt – über die Autobahn A 93 und die Anschlussstelle Oberaudorf erfolgen, müsste der Baustellenverkehr durch die Hauptorte Nieder- und Oberaudorf geführt werden. Hiervon wäre eine erhebliche Zahl von Anwohnern betroffen. Die Attraktivität der Gemeinde Oberaudorf als Touristenziel wäre schon während der Bauphase erheblich gemindert.

### IV. Raumunverträglichkeit der Variante „Gelb“

Die genannten Beeinträchtigungen auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf würden durch die Variante „Gelb“ vermieden, da diese Variante auf dem Gemeindegebiet ausschließlich in einem Tunnel westlich des Inntals verläuft.

Dennoch spricht sich die Gemeinde Oberaudorf nachdrücklich auch gegen die Variante „Gelb“ aus. Denn durch sie würden die gravierenden nachteiligen Auswirkungen nur auf die Nachbargemeinde Flintsbach a. Inn verlagert. Die Gemeinde Flintsbach a. Inn wäre durch die Variante „Gelb“ in ganz ähnlicher Weise wie die Gemeinde Oberaudorf im Fall der Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ betroffen. Für die Region und insbesondere für die Attraktivität des bayerischen Oberinntals für den Tourismus wäre daher auch die Variante „Gelb“ keine raumverträgliche Lösung.

## V. Vorzugswürdige Trassenvariante

Die raumunverträglichen Auswirkungen der Varianten „Türkis“, „Oliv“, „Blau“, „Violett“ und „Gelb“ lassen sich nur durch eine alternative Trassenführung vermeiden.

### 1. Alternativenprüfung im Raumordnungsverfahren

Nach Art. 24 Abs. 2 Satz 4 LplG sind Gegenstand der Prüfung im Raumordnungsverfahren auch die „vom Träger des Vorhabens eingeführten Alternativen“. Die zuständige Landesplanungsbehörde kann beim Träger des Vorhabens darauf hinwirken, dass ernsthaft in Betracht kommende Alternativen eingeführt werden (Art. 24 Abs. 2 Satz 5 LPIG). Diese aus dem Jahr 2012 stammenden Regelungen des Landesplanungsgesetzes treten hinter die im Jahr 2017 in Kraft getretenen Vorgaben in § 15 ROG zurück, soweit sie hiervon normwidrig abweichen (Kment, in: ders., ROG, 2019, § 15 Rn. 96). Das ROG 2017 bestimmt in § 15 Abs. 1 Satz 3, dass Gegenstand des Raumordnungsverfahrens auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein sollen. Anders als noch § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG 2008 und wohl auch Art. 24 Abs. 2 Satz 4 LplG erfasst die Vorschrift nicht nur vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführte Standort- oder Trassenalternativen, sondern auch solche, die „ernsthaft in Betracht“ kommen (Kment, a.a.O., § 15 Rn. 41). Durch diese Neuregelung wollte der Gesetzgeber im Interesse der Akzeptanz von Großprojekten sicherstellen, dass die Prüfung von ernsthaft in Betracht kommenden Standort- und Trassenalternativen nicht nur dann erfolgt, wenn der Vorhabenträger Unterlagen über die Alternative vorlegt (Begründung des Gesetzentwurfs zum ROG 2017, BT-Drs. 18/10883, S. 54). Bringt der Vorhabenträger keine Unterlagen über eine ernsthaft in Betracht kommende Alternative bei, kann die Raumordnungsbehörde diese Alternative daher auch von Amts wegen prüfen.

Die Gemeinde Oberaudorf **beantragt**, gemäß Art. 24 Abs. 2 Satz 5 LPIG bei der Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken, die im Folgenden beschrie-

bene Trassenvariante in das Raumordnungsverfahren einzuführen und entsprechende Unterlagen vorzulegen. Für den Fall, dass die Vorhabenträgerin dem nicht nachkommen sollte, wird beantragt, die im Folgenden beschriebene Trassenvariante aufgrund der vorliegenden Unterlagen von Amts wegen zu prüfen.

## 2. Trassenvariante

Die gegenüber den in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Varianten vorzugswürdige Trassenvariante wurde von der „Interessengemeinschaft Inntal 2040“ in Zusammenarbeit mit einem Tunnelbaufachmann (ehemaliger Prüffingenieur des Eisenbahnbundesamtes) ausgearbeitet. Die „Interessengemeinschaft Inntal 2040“ hat die Trassenvariante bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer eigenen Stellungnahme in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Dieser Stellungnahme, die wir einschließlich Planungsunterlagen und bautechnischen Erläuterungen als **Anlage 2** beifügen, schließt sich die Gemeinde Oberaudorf an.

### a) Neuer Streckenabschnitt

Die vorzugswürdige Trassenvariante besteht darin, die Neubautrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf vollständig in Tunnellage zu führen, die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ in Richtung Westen in das Gebirgsmassiv zu verschieben und die Gleise der Bestandsstrecke zwischen dem Bahnhof Oberaudorf und Flintsbach bzw. Fischbach unterirdisch zu führen.

Schematisch stellt sich die Trassenvariante wie folgt dar, wobei grundsätzlich zwischen einer „Variante West“, die westlich des Inns verläuft (Abbildung 1), und einer „Variante Ost“, die von Norden kommend bis Nußdorf auf der östlichen Seite des Inns verläuft (Abbildung 2), unterschieden werden kann:

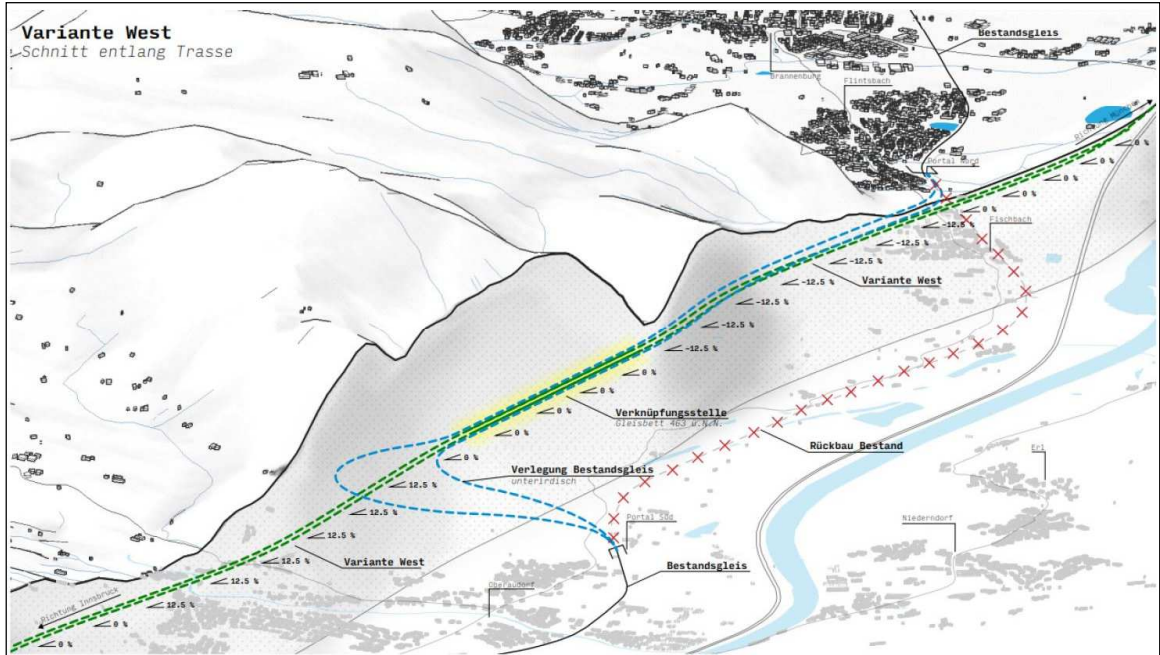


Abbildung 1: Trassenvariante „West“

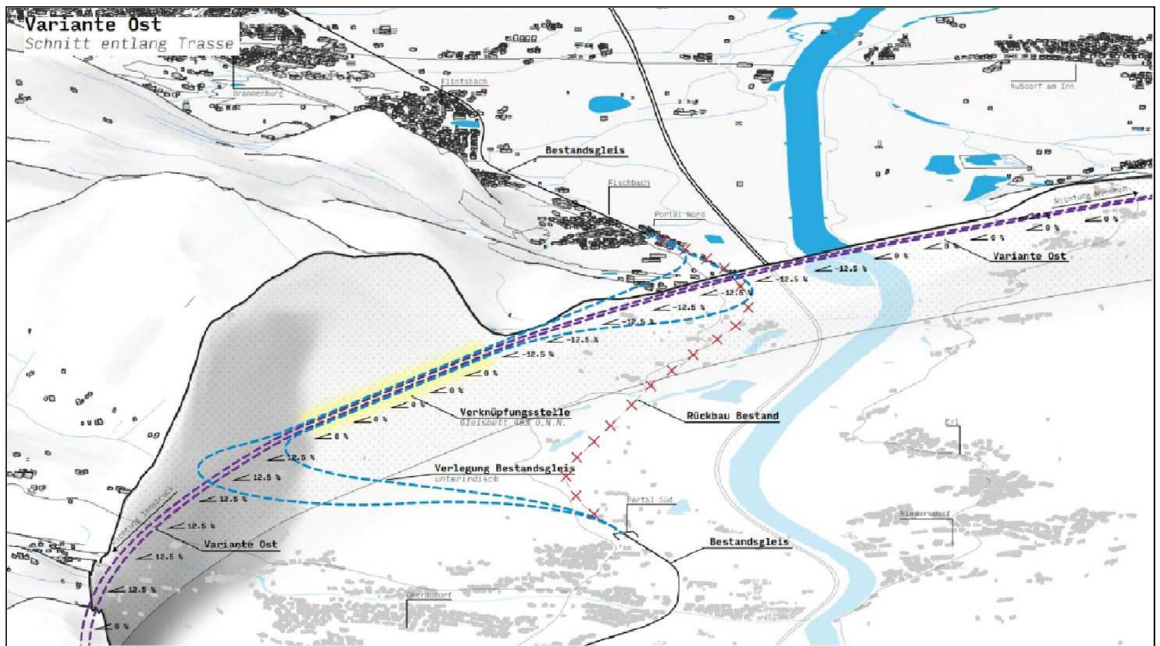


Abbildung 2: Trassenvariante „Ost“

Bei der Variante „West“ (Abbildung 1) läuft die Bestandsstrecke von Nordwesten kommend hinter Flintsbach in ein „Tunnelportal Nord“ ein und biegt anschließend in Richtung Süden in den Berg ein. Die aus Richtung Norden entlang der Autobahn herangeführte Neubaustrecke schwenkt nach Süden und kann im weiteren Verlauf so abgesenkt werden, dass das östliche Gleis der Bestandsstrecke unterquert wird. Das östliche Gleis der Bestandsstrecke muss die Neubaustrecke überqueren, um in der Verknüpfungsstelle auf der Außenseite der Neubaustrecke zum Liegen zu kommen. Im Berg verlaufen dann die vier Gleise in paralleler Lage weiter bis zur Verknüpfungsstelle, an deren Beginn sie die gleiche Höhe erreichen. Hinter der ca. 1,5 km langen Verknüpfungsstelle schwenken die Bestandsstreckengleise in Richtung Osten, wobei das westliche Bestandsgleis die Neubaustrecke im Berg überquert. Die Bestandsgleise kommen am „Tunnelportal Süd“, das nördlich von Niederaudorf angeordnet werden kann, im Bereich der dortigen Bestandsstrecke an die Oberfläche.

Bei der Variante „Ost“ (Abbildung 2) unterquert die Neubaustrecke von Norden kommend den Inn nördlich der Vogelinsel in einem bergmännischen Tunnel und steigt dann bis in Höhe der Verknüpfungsstelle im Berg auf. Die Bestandsgleise werden kurz hinter Fischbach in das „Tunnelportal Nord“ geführt. Das westliche Bestandsgleis biegt sodann in Richtung Süden in den Berg ein und umfährt den dortigen Steinbruch auf der Westseite. Das östliche Bestandsgleis wird zunächst auf der alten Höhe weitergeführt, schwenkt dann südlich von Laar in den Berg ein und wird dann als eingleisiger Tunnel bis zur Verknüpfungsstelle weitergeführt. Hinter der ca. 1,5 km langen Verknüpfungsstelle schwenken die Bestandsstreckengleise auch bei dieser Variante in Richtung Osten, wobei das westliche Bestandsgleis die Neubaustrecke im Berg überquert. Die Bestandsgleise kommen am „Tunnelportal Süd“, das nördlich von Niederaudorf angeordnet werden kann, im Bereich der dortigen Bestandsstrecke an die Oberfläche.



Die vorgeschlagene Trassenvariante erfüllt die oben unter II. aufgeführten Anforderungen, die die Vorhabenträgerin an die Mindeststradien der Neubaustrecke (2.850 m) und ihre maximale Steigung (12,5 ‰) stellt. Der Mindestradius der Bestandsstrecke würde nach ihrer Verlegung ebenso wie bisher 600 m betragen. Hierzu und zur näheren Beschreibung der Trassenvariante verweisen wir auf die Planunterlagen in Anlage 2.

Aus den oben unter IV. genannten Gründen kann von den genannten Untervarianten „West“ und „Ost“ nur die „Variante Ost“ (Abbildung 2) mit weiterem Verlauf unter dem Inn und folgender Vertunnelung als raumverträglich angesehen werden.

#### **b) Entfallender Streckenabschnitt**

Die vorgeschlagene Trassenvariante ermöglicht es, die Bestandsstrecke 5702 zwischen den beschriebenen Tunnelportalen „Nord“ und „Süd“ zurückzubauen.

### **3. Sicherheit der Trassenvariante**

Der vorgeschlagenen Verlegung der Verknüpfungsstelle in den Berg stehen keine Sicherheitsaspekte entgegen.

Nach § 4 Abs. 1 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an Bau und Betrieb genügen. Die Verpflichtung wird auf der Grundlage des § 26 Abs. 1 AEG insbesondere durch die allgemeine Sicherheitsanforderung des § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO konkretisiert. Danach müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Diesen Sicherheitsanforderungen ist grundsätz-

lich dann genügt, wenn verständige, umsichtige, vorsichtige und gewissenhafte Fachleute für das Eisenbahnwesen nach dem jeweiligen Stand der Technik die Sicherheitsvorkehrungen für ausreichend halten dürfen und sie den Umständen nach zumutbar sind (VGH Mannheim, Urt. v. 20.11.2018 – 5 S 2138/16 –, juris Rn. 222).

Die Anforderungen an die Sicherheit in Eisenbahntunneln werden insbesondere durch die Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18.11.2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (TSI-SRT) und die als Verwaltungsvorschrift ausgestaltete Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamts zu den „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb Eisenbahntunneln“ – Stand: 01.07.2008 (Tunnelbaurichtlinie) konkretisiert.

Diese Regelungen enthalten keine Vorgaben, die einer Verknüpfungsstelle im Tunnel entgegenstehen: Den für den für den Stand der Technik maßgeblichen Spezifikationen der TSI-SRT sind insoweit keine einschränken- den Regelungen zu entnehmen. Sie gehen – etwa in Ziff. 4.2.1.6. – auch bei längeren Tunneln von der Zulässigkeit mehrgleisiger Tunnelröhren aus.

Die Tunnelbaurichtlinie sieht in Ziff. 2.1 Satz 1 zwar vor, dass auf zweigleisigen Strecken bei langen und sehr langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen sind, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht und verlangt in Ziff. 3.1, bei zweigleisigen Tunneln keine fahrplanmäßigen Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen vorzusehen. Allerdings sind hiervon nach Ziff. 1.1 der Tunnelbaurichtlinie Abweichungen zulässig, wenn die gleiche Sicherheit auf andere Weise erreicht und dies nachgewiesen wird oder die Einhaltung einzelner Bestimmungen im Einzelfall unverhältnismäßig wäre. Es ist davon auszugehen, dass die Abweichungsvoraussetzungen vorliegend erfüllt werden können. Auch bei der vorgeschlagenen Trassenvariante werden die Tunnelröhren grundsätzlich eingleisig geführt. Eine Abweichung hiervon ist nur im Bereich des ca. 1,5 km langen

Sonderbauwerks „Verknüpfungsstelle“ erforderlich. Da die Verknüpfungsstelle im Berg über Querschläge von der nahegelegenen Staatsstraße St 2089 einfach zu erreichen wäre, wird sich die gleiche Sicherheit auch auf andere Weise als durch eingleisige Tunnelröhren erreichen lassen. Angesichts der erheblichen Vorteile, die mit der vorgeschlagenen Trassenvariante einhergehen (s. sogleich 4.), wäre ein striktes Beharren auf der Vorgabe eingleisiger Tunnelröhren auch für den Bereich der Verknüpfungsstelle zudem unverhältnismäßig.

#### **4. Vorteile der Trassenvariante**

Die beschriebene Trassenvariante hat gegenüber den von der Vorhabenträgerin eingebrachten Varianten erhebliche Vorteile:

Die unter III. und IV. aufgeführten gravierenden Nachteile der eingebrachten Varianten für Natur und Landschaft, das Ortsbild, den Denkmalschutz, die Naherholung und die Landwirtschaft, den Tourismus und die mit diesen Varianten verbundenen Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen würden durch die Trassenvariante vermieden. Das zur unterirdischen Führung der Bestandsstrecke 5702 auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf erforderliche „Tunnelportal Süd“ kann außerhalb der unter III.1.a) beschriebenen wertvollen Biotopflächen auf einer intensiv genutzten Wiese angeordnet werden.

Ein besonders hoch zu gewichtender Vorteil der vorgeschlagenen Trassenvariante besteht darin, dass sie es als einzige der in Rede stehenden Varianten ermöglicht, die Zerschneidung der engsten Stelle des Inntals durch die Bestandsstrecke 5702 zu beseitigen. Der Rückbau der Bestandsgleise wäre mit einer erheblichen Entlastungswirkung für Mensch und Umwelt verbunden. Die nachteiligen Auswirkungen der Bestandsstrecke würden nicht nur verlagert, sondern durch die vorgeschlagene Führung von Bestands- und Neubautrasse im Tunnel vollständig aufgehoben. Der Rückbau der Bestandsgleise würde insbesondere zu einer Aufwertung des Landschafts- und des Ortsbildes führen, die hohe Lärmbelastung im Inntal senken und den Wert der Innauen als Naherholungsgebiet erhöhen.

Die Verschiebung der Verknüpfungsstelle einschließlich Neubautrasse in den Berg entspricht zudem dem im Regionalplan Südostoberbayern enthaltenen Grundsatz der Raumordnung B VII 3.1 Abs. 4 (G), der verlangt, beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf – soweit technisch machbar – eine Tunnellösung anzustreben.

Bei Weiterführung der Trasse östlich des Inns (Varianten „Blau“ und „Violett“) ermöglicht es die vorgeschlagene Trassenvariante durch die Tunnelage zudem, den Inn zu unterqueren und durch eine anschließende Untertunnelung Beeinträchtigungen des am Innufer gelegenen FFH-Gebiets 8238-371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nussdorf“, die bei oberirdischer Trassenführung durch direkte Flächeninanspruchnahme (Variante „Blau“) oder optische und akustische Störungen (Varianten „Blau“ und „Violett“) zu erwarten sind, zu verringern oder ganz zu vermeiden.

Zudem vermeidet die vorgeschlagene Trassenvariante die bei den Varianten „Oliv“, „Blau“ und „Violett“ erforderliche Kreuzung der Deutschen Transalpinen Ölleitung auf dem Gebiet der Gemeinde Oberaudorf. Die Risiken für das Grundwasser, die sich aus der Lage der Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ einschließlich der zu verlegenden Bestandsstrecke in einem hydrogeologisch sensiblen Bereich mit Terrassenschottern und Alluvionen ergeben (Erläuterungsbericht, S. 139), werden durch die Verschiebung der Verknüpfungsstelle und der Bestandsstrecke in das Gebirgsmassiv vermieden.

Auch betrieblich ist die vorgeschlagene Trassenvariante gegenüber den von der Vorhabenträgerin eingebrachten Varianten im Vorteil. Die Verlegung der Verknüpfungsstelle in den Berg schließt Hochwasserrisiken, die bei Errichtung der Verknüpfungsstelle in den Innauen gegeben wären, aus. Dass die Verknüpfungsstelle im Berg vor Witterungseinflüssen geschützt ist, wird sich zudem positiv auf Sicherheit und Unterhaltungsaufwand auswirken.

Aus den genannten Gründen ist nur die vorgeschlagene Trassenvariante mit Verknüpfungsstelle im Berg und weiterem Verlauf der Neubautrasse unter dem Inn

und anschließender Untertunnelung raumverträglich. Wir bitten, diese Variante im Raumordnungsverfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lange', written in a cursive style.

Dr. Lange  
Rechtsanwalt