Josef Schwäbl
Landwirt (früherer Kreisobmann des BBV)
Bürgermeister
Wildaching 4, 85567 Bruck

Brenner-Nordzulauf im Abschnitt Grafing-Ostermünchen

Anlage zur persönlichen Stellungnahme zu den Trassenvorschlägen der DB

Anmerkungen zu den von der Bahn vorgestellten vier Trassenvarianten

Zum leichteren Verständnis ein paar Erläuterungen zu Beginn:

Die Buchstaben in Klammern hinter den Ortsbezeichnungen verweisen auf die Gemeindezugehörigkeit zu Grafing, Bruck, Aßling oder Tuntenhausen. Die verwendeten Orts- und Landschaftsbezeichnungen stammen aus dem amtlichen Bayern-Atlas (https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=atkis&catalogNodes=11). Sie lassen sich durch Hineinzoomen mit dem Mausrad in die Karte finden. Bei Interesse können Höhenangaben an jeder beliebigen Stelle der Karte durch Klick mit der rechten Maustaste abgefragt werden.

Die Buchstaben in Klammern hinter den Ortsbezeichnungen verweisen auf die Gemeindezugehörigkeit zu Grafing, Bruck, Aßling oder Tuntenhausen.

Der Neubau soll in Bahnhof Grafing auf 542 m Seehöhe ansetzen und an der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen auf 500 m enden. Die Höhendifferenz muss in einem möglichst gleichmäßigen Gefälle überwunden werden. Mulden, Täler und Hügel bedingen Dämme, Brücken und Einschnitte, an einzelnen Stellen auch Tunnels.

Alle vier Varianten verlaufen von Grafing Bahnhof zunächst gerade nach Süden bis in den Quellbereich des Haidlinger Bachs. Nördlich von Loch (B) teilen sie sich. Loch liegt etwa gleich hoch wie Grafing Bahnhof, der Talgrund des Haidlinger Bachs tiefer. Durch das Hartmoos südlich von Schammach muss eine Schneise geschlagen werden. Entlang des Haidlinger Bachs ist für die Varianten PINK und ORANGE ein Trog als Tunnel-Vorspann erforderlich, für die anderen beiden ein Damm, damit sie jeweils auf das für die Fortführung vorgesehene Niveau kommen.

Auf Höhe des Hofes Ametsbichl (A) an der ST 2080 stoßen alle auf die Bestandsstrecke und führen zum Anknüpfungspunkt bei Ostermünchen (T). Die erste Variante verbraucht 16,9 km Landschaft, die anderen drei jeweils „nur“ knapp 16 Kilometer.

Variante PINK (1)

Diese ist mit 16,9 km die längste. Sie holt am weitesten nach Westen aus und hätte den größten Flächenverbrauch zur Folge. Außerdem würde sie das Schutzgebiet Moosachtal tangieren. Knapp östlich von Feichten (B) soll sie eingetunnelt werden und

etwas westlich von Hamberg (B), nahe Untereichhofen (A) und Hainza (A) am Abhang zum Moosach-Tal wieder oberirdisch verlaufen.

Südwestlich von Loitersdorf (A) soll die Trasse dem Talgrund so nahekommen, dass sie oberhalb des Moosach-Hangkanals auf einer Hang-Brücke geführt werden muss. Das Moosach-Tal westlich von Pausmühle (A) soll eine Talbrücke überspannen, an welche sich ein Tunnel durch den Pausmühlberg und unter Hohentann (T) anschließen soll. Auf den folgte südlich von Langkofen (A) und nahe Thal (T) eine weitere Brücke über die Moosach. Diese müsste relativ hoch ausfallen, da die Trasse anschließend oberirdisch durch Hügel und Mulden westlich und südlich von Niclasreuth (A) verlaufen soll. In dem Bereich bewegt sich das Landschafts-Niveau zwischen 500 und 520 m. Zwischen den Anwesen Kimpfinger (A) und Erlacher (A) im Süden von Niclasreuth ist die Strecke durch die Wälder von Aßlinger- und Brandholz sowie der Gemeindefilzen zum Anknüpfungs-Punkt südlich Ametsbichl (A) geplant.

Variante LIMONE (2)

Ab Loch (B) in einen Trog geführt durch schneidet sie den Golfplatz Oberelkofen (G) im Süden. Von dem Winkel der Gemeindegrenzen G/B/A an soll sie unter dem Waldstück östlich von Obereichhofen (A) bis hinter die Verbindungsstraße Lorenzenberg (A) – Loitersdorf (A) in einem Tunnel verlaufen und oberirdisch weiter bis zur Verknüpfungsstelle. Die Topografie im Bereich von Dorfen (A) würde ebenfalls Dämme, Tröge und Brücken erforderlich machen, die breite Mulde zwischen Aßling und Thal (T) einen langen Damm und eine Brücke. Schreinerei und „Ziachbauer Kaiser“ würden von Niclasreuth durch einen tiefen und breiten Trog mit Brücke getrennt. Das Anwesen Kimpfinger im Wald südlich von Niclasreuth (A) müsste der Strecke wohl weichen. Im Vergleich zur ersten Variante ist der Landschaftsverbrauch etwas geringer.

Variante ROT (3)

Diese zerschneidet den Golfplatz Oberelkofen ebenfalls im südlichen Drittel, verläuft dann oberirdisch zwischen Pfadendorf (A) und Lorenzenberg (A) bis vor das Gewerbegebiet „Am Ölfeld“ an der ST2079 westlich oberhalb von Aßling. Die St2089 und den Angergraben überquert sie vorher mittels Dämmen und Brücken, gefolgt von einem Graben zum Portal des Tunnels, durch den sie das Gewerbegebiet unterqueren und im Wald westlich Hochreit (A) wieder an die Oberfläche kommen soll. Zu prüfen wird hier sein, wie weit das Erdreich unter dem Gewerbegebiet mit Schadstoffen belastet ist aus dessen früheren Ära als Öl-Bohrfeld. Die Talmulde westlich des Hofs „Tegernau“ (A) soll sie mittels Brücke und Damm überqueren, hinter der Waldsiedlung (A) durchführen und schließlich östlich von Niclasreuth (A) durch Wiesen und Wald zur Verknüpfungsstelle führen. Der Hof „Osterwald“ würde dabei – ebenso wie bei der folgenden Variante ORANGE - zwischen zwei Bahntrassen eingeklemmt liegen. Die Wälder um Hochreit und von der Talmulde an südwärts müssten der oberirdischen Trasse weitgehend weichen. Das Anwesen am Schlossberg oberhalb Hochreit würde von Aßling abgeschnitten und komplett entwertet.

Variante ORANGE (4)
Diese verläuft am weitesten östlich und im südlichen Teil relativ nahe an der Bestands-Strecke. Damit kommt sie der Vorgabe im BVWP am nächsten. Dieser sieht vor, „einen trassennahen Neubau“ zu errichten.
Den Golfplatz tangiert Orange ebenfalls, zunächst durch ein Tunnelbauwerk, dann soll sie ihn oberirdisch teilen. Anschließend schwenkt sie nach Südosten. Im Westen von Eisendorf (G) beginnend unterquert sie in zwei Tunnels erst die ST 2089 zwischen Eisendorf und Pfadendorf (A) und sinkt dann auf das Niveau der Bestands-Strecke ab. Ab etwa einem Kilometer nördlich von Aßling verläuft sie bis zur Straßenbrücke bei „Tegernau“ südlich Aßling neben der Bestands-Strecke. Die breite Senke des Angergrabens zwischen den beiden Tunneln überquert sie wie die Bestands-Strecke auf einem Damm. Südlich des Anwesens Tegernau korrigiert sie den Bogen der alten Strecke und führt etwas westlich davon und nahe der Variante ROT zum Anknüpfungspunkt.
Vorausgesetzt das am Golfplatz Oberelkofen oberirdisch geplante Teilstück würde ebenfalls in den Tunnel verlegt – das Höhenprofil würde das erlauben – wäre die Variante ORANGE nach der Fertigstellung am naturverträglichsten. Auch würden nur wenige Anwohner tangiert. Vorausgesetzt ebenfalls, dass die Trasse wie bei BLAU vorgesehen im Bereich von Aßling schalldicht eingehaust würde.

Alle Varianten machen enorme Erdbewegungen notwendig. Wegen der oft geringen Überdeckung der Tunnel (nur wenige Erhebungen an den Strecken liegen mehr als 20 m über Start- und Ziel-Niveau, ausgenommen PINK und ORANGE) und der geologischen Beschaffenheit der Moränenlandschaft (primär Kies und Lehm, Nagelfluh am Abfall zum Attel-Tal) werden diese voraussichtlich als Rahmenbauwerke mit rechteckigem Querschnitt und Deckel in offenen Baugruben errichtet werden. Die Enden der Tunnel werden in langen Gräben auslaufen. Auch beim Verlegen der Trassen in Gräben oder über Dämme müssen gewaltige Mengen an Kies und Humus bewegt und/oder zwischengelagert werden. Dafür und für die erforderlichen Transportwege werden während der jahrelangen Bauphase zusätzlich landwirtschaftliche Flächen blockiert. Für die wirtschaftliche Nutzung sind diese während dieser Zeit verloren.

Zusammenfassung:

Der geringe theoretisch mögliche Nutzen kostet einen hohen Preis.

- Die betroffenen Landwirte verlieren viele wertvolle Nutzflächen. Das Bewirtschaften der übrigen Flächen wird stark erschwert. Während der Bauphase wird deren Arbeit durch den Baustellenverkehr zusätzlich behindert
- Für Anwohner und Erholungsuchende aus der Region verliert die Landschaft drastisch an Wert. Der Baustellenverkehr wird sie ihnen vorher schon verleiden.

Bruck, den 19. Januar 2022

Josef Schwäbl