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

Brenner-Nordzulauf (BNZ) im Abschnitt Grafing-Ostermünchen

- Persönliche Stellungnahme zu den Trassenvorschlägen der DB
- Vorschlag zu einer alternativen Trasse

Vorbemerkung

Die Projektbegründung im Bundesverkehrswegeplan 2030 für diesen Abschnitt lautet wie folgt: „Zwischen Grafing und Großkarolinenfeld ermöglicht ein als trassennaher **Neubau ausgeführter viergleisiger Ausbau** für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h eine Beschleunigung der Fernverkehrsrelationen München – Kufstein und München – Salzburg“. Nachzulesen unter <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-009-V03/2-009-V03.html>.

Bei der Vergabe des Planungsauftrags wurde der erste Teil des Satzes aber offenbar übersehen oder man hat sich ausschließlich auf die Geschwindigkeit konzentriert. Dabei sind 230 km/h in dem gesamten Bereich illusorisch. Personenzüge könnten ausschließlich auf dem kurzen Teilstück zwischen Grafing und Ostermünchen so schnell fahren. Die Trasse weiter bis Rosenheim und Salzburg bleibt kurvenreich.

Als Ergebnis hat das Planungsteam der Bahn am 2. Dezember 2021 vier verschiedene Trassenvarianten für den Abschnitt Grafing – Ostermünchen vorgestellt.

Die von den Bürgermeistern der drei betroffenen Gemeinden Grafing, Bruck und Aßling im Vorfeld angemeldete Forderung, dem Ausbau der Bestands-Strecke absoluten Vorrang einzuräumen, wurde von den Planern komplett ignoriert.

Ihrer Enttäuschung und dem Ärger darüber haben die drei Gemeinden in einer ersten Stellungnahme bereits Ausdruck verliehen. Durch seither in der Region abgehaltene Protestkundgebungen wurde deren Position gestärkt.

Das Verhalten der Bahn betrachte ich als Ansporn und Auftrag zugleich, meine Position zum BNZ nochmals zu bekräftigen und für eine menschenfreundliche und umweltverträgliche Variante zu kämpfen, welche mit minimalem Naturverbrauch und geringem Verlust von wertvollen landwirtschaftlichen Flächen zu realisieren ist. Im Folgenden stelle ich deshalb eine von mir entworfene Variante BLAU vor. Diese leite ich auch an das Planungsbüro der Bahn weiter, damit es Stellung beziehen kann.

Ehe ich die Variante BLAU beschreibe zeige ich nachstehend die wichtigsten **Fakten und Argumente** auf, **warum unbedingt diese realisiert werden muss**.

Bund und Bahn sind bislang alle Informationen schuldig geblieben, die es der betroffenen Bevölkerung ermöglichen könnten, Dimensionen, Sinn und Zweck der geplanten Maßnahmen zu verstehen, sie einzusehen und sich darauf einzurichten. Die jetzt vorgestellten Pläne rauben jedes Verständnis dafür.

- Eine Prognose für die nach Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels zu erwartende Zunahme, bzw. das künftige Aufkommen des Güterverkehrs fehlt bislang
- Die Untersuchung über die durch Blockverdichtung mögliche Kapazitäts-Erhöhung der Strecke Grafing – Ostermünchen – wie sie auch zwischen München und Grafing-Bahnhof vorgesehen ist – soll erst nach Abschluss der Neubauplanung erfolgen!?
- Güterzüge fahren derzeit je nach Länge und Gewicht mit maximal 120 km/h, im Schnitt zwischen 90 und 110 km/h. Ihre Länge ist derzeit auf 750 m begrenzt.
- Züge des Personen-Nahverkehrs fahren deutlich langsamer als 230 km/h
- Züge des Personen-Fernverkehrs verkehren auf der Strecke München – Rosenheim täglich nur gut 20 Paare, im Sommer sind es wenig mehr. Darunter nur wenige schnelle ICE und RailJets. Sie alle halten in Rosenheim, müssen also ab Ostermünchen wieder auf die kurvenreiche Bestands-Strecke.
- Der Zeitgewinn durch die rund 16 km lange Neubautrasse zwischen Grafing und Ostermünchen würde für Personenzüge weniger als vier Minuten betragen! (Fahrzeit für 16 km bei 120 km/h = 8 Minuten, bei 230 km/h = >4 Minuten, Beschleunigungs- und Abbremsphase zu Beginn und am Ende unberücksichtigt)

Unbestritten ist, dass der Güterfernverkehr so schnell und so weitgehend wie möglich von den Straßen auf die Schiene verlagert werden muss. Andererseits werden die Anwohner entlang der Strecke Grafing – Aßling (und natürlich auch nördlich und südlich davon) vom Lärm der Güterzüge heute schon über Gebühr belastet.

Durch das Verlegen eines Teils des Verkehrs auf eine zusätzliche Trasse würde der Lärm verlagert, künftig andere Menschen betreffen. Wohl auch etwas weniger.

Als Preis dafür müssten jedoch viele Hektar wertvolles Kulturland vernichtet und Milliarden Euro ausgegeben werden. Das ist weder verhältnismäßig noch lässt es sich durch eine Kosten-/Nutzenrechnung wirtschaftlich rechtfertigen. Grund genug für mich für intensive Recherchen und über eine Alternative nachzudenken.

Zunächst aber einige grundlegende Informationen und Hinweise auf die gravierendsten negativen Merkmale die sich durch alle Bahn-Vorschläge ziehen. Die offizielle Übersichtskarte und detaillierte Beschreibungen zu den Trassen finden Sie in der Anlage und auf der Homepage der Gemeinde Bruck unter www.gemeinde-bruck.de

Im Bereich der geplanten Trassen zwischen Grafing und südlich von Aßling findet sich nirgends idealtypisch ebenes Eisenbahngelände. Es ist kuptiertes Moränenland mit breiten Tälern und Wellen zwischen 500 und 560 m über NN. Alle vorgeschlagenen Varianten verbrauchen große wertvolle landwirtschaftliche Flächen. Während der Bauphase noch mehr. Überall müssten teils hohe Dämme, tiefe Gräben und/oder Brückenbauwerke errichtet werden. Tiefe, eingezäunte Trichter und breite Dammbasen würden das Landschaftsbild ruinieren. Erreichbarkeit und das Bewirtschaften der Felder entlang der Strecke würden wesentlich erschwert, die Kulturlandschaft erheblich beeinträchtigt, in Teilen zerstört.

Da die Landwirte ohnehin kaum mehr genügend Flächen zum rentablen Betreiben ihrer Höfe haben und der Erholungswert der Landschaft durch den „normalen“ Ausbau der Verkehrsinfrastruktur immer geringer wird, muss ich die Varianten Pink, Limone und rot rundweg ablehnen. Die Variante ORANGE würde weitgehend in Tunneln verlaufen und zumindest nach der Bauphase weniger kostbares Land verbrauchen.

Zusammenfassung 1:

Der durch den Neubau theoretisch mögliche geringe 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.

Alternativ-Trasse BLAU

Da pure Ablehnung niemandem nützt unterstreiche ich meine und aller anderen betroffenen Bürger Forderung nach Neu- bzw. Ausbau entlang der Bestands-Strecke durch einen konkreten Vorschlag. Dessen Verlauf ist ab der zweiten Hälfte identisch mit der Trasse ORANGE der Bahn.

Er kann noch der einen oder anderen Korrektur bedürfen,

Mein nachstehend beschriebener Trassenvorschlag:

- Entspricht im Wesentlichen dem Wortlaut in der Projektbegründung des Bundesverkehrswegeplanes
- Wird der Notwendigkeit zum Erhöhen der Kapazität für den Güter-Fernverkehr zu 100 % gerecht
- Der Personen-Nahverkehr bleibt vollständig aufrechterhalten
- Er entledigt die Bahn von der unlösbaren Aufgabe, den für den minimalen Nutzengewinn zu treibenden Aufwand vor dem Parlament zu rechtfertigen
- Schützt die Anwohner an der Strecke wirksam vor dem Güterverkehrs-Lärm
- Ressourcen-Verbrauch und Bauaufwand sind erheblich geringer

Der Trassen-Verlauf:

Im Gegensatz zu den vorgelegten Plänen passt sich die Bestands-Trasse zwischen Grafing und Aßling an die topographischen Gegebenheiten an. Sie verläuft südlich von Oberelkofen entlang des Moränenzugs, welcher das Tal der Attel im Westen begrenzt. Das Gefälle zwischen Grafing-Bahnhof (542 m) und dem Bahnhof in Aßling (510 m) wird durch wenige Abtragungen an der Nagelfluh-Flanke und durch Dämme nivelliert. Dank einiger Kurven konnten die Eingriffe in die Natur geringgehalten werden. Von Aßling weiter zur Verknüpfungsstelle in Ostermünchen liegt die Trasse anfangs und auf der zweiten Hälfte auf einem Damm.

Mein Vorschlag zielt darauf ab, die naturverträgliche Trasse möglichst beizubehalten. Er ist in den Plan BLAU eingezeichnet.

Wie bei den Vorschlägen der Bahn wird die Bestands-Strecke zwischen Gewerbegebiet und Siedlung Schammach viergleisig ausgebaut. Ab hier verläuft BLAU viergleisig nahe der Bestands-Strecke, welche dann aufgelassen werden kann. BLAU schwenkt in leichtem Bogen südostwärts und führt weiter östlich als bisher an Oberelkofen vorbei. Vorher überquert sie den Haidlinger Bach mittels Damm und Brücke, den Golfplatz Oberelkofen streift sie an seiner Nordseite.

In Oberelkofen schafft BLAU Platz für Lärmschutzbauten.

Der folgende Abschnitt vorbei am Anwesen Henneleiten bis über den Angergraben wird ebenfalls viergleisig ausgebaut und begradigt. Die wenigen direkt betroffenen Anwohner in diesem Abschnitt müssen auf akzeptable Weise entschädigt werden.

Unter der Nagelfluh-Kante „Herrenleiten“ wird für BLAU ein viergleisiger Tunnel geschlagen ähnlich wie bei der Variante ORANGE. Dieser endet etwa einen Kilometer nördlich von Aßling. Die Trassen teilen sich, verlaufen aber bis zum Anwesen Tegernau kurz nach Aßling parallel. Der Personen-Nahverkehr wird nach dem Tunnel auf die Bestands-Trasse geleitet.

Das neue Gleispaar wird im Bereich von Aßling schalldicht in Beton eingehaust.

Südlich Tegernau zweigt das neue Gleispaar ab. Zum Begradigen des dort ansetzenden Bogens der Bestands-Strecke folgt sie der Variante ORANGE.

Die Varianten ORANGE und BLAU verlaufen ab hier auf identischen Trassen.

Zusammenfassung 2:

Die Variante BLAU entspricht den Anforderungen.

- Die gesamte Strecke wird viergleisig ausgebaut
- Sie wird weitgehend mit 230 km/h befahrbar sein
- Die für Güterzüge gewünschte Geschwindigkeit von 120 km/h ist gewährleistet.
- Der Personen-Nahverkehr bleibt von dem Projekt unberührt, er lässt sich ausbauen
- Landschaftsverbrauch und Umweltbelastung sind gering.
- Landwirtschaftliche Flächen bleiben so gut wie unberührt
- Wichtige Straßen und Landwirtschaftswege werden weitgehend verschont

Die Trasse entspricht einer Neubaustrecke. Entlang von Ansiedlungen müssen deshalb die für Neubauten üblichen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Bruck, den 19. Januar 2022

Josef Schwäbl

Anlagen:

- Streckenplan mit Varianten der Bahn und Variante BLAU
- Auflistung der gravierendsten Merkmale der Trassenvarianten der Bahn