

Vier Grobtrassen zwischen Grafing und Ostermünchen geplant

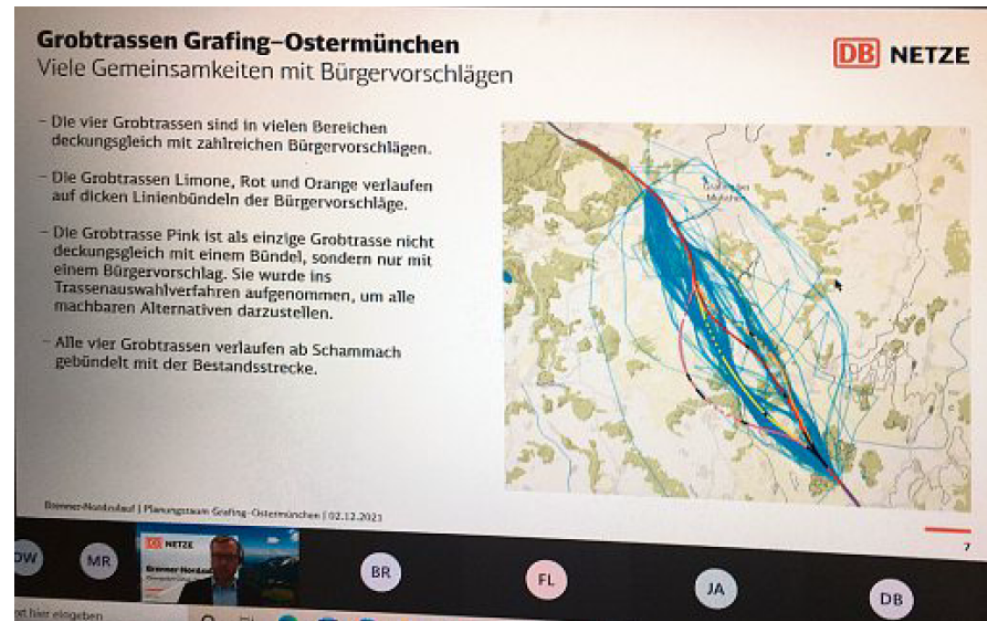
Die Bahn stellt vier Trassenvarianten für den Nordzulauf des Brenner Basistunnel vor. In der Region stoßen die Pläne auf Ablehnung. Ein Vorwurf: Die erheblichen Eingriffe in das Landschaftsbild würden nicht berücksichtigt werden

Landkreis – Die Grobtrassen-Varianten für den Nordzulauf des Brennerbasistunnel – in Pink, Limone, Rot und Orange gekennzeichnet – liegen westlich der Bestandsstrecke Grafing-Bahnhof/Ostermünchen, die künftig überwiegend dem Regionalverkehr zugeordnet sein soll. Im Rahmen der neuen Eisenbahntransversalen von Skandinavien bis Sizilien, dem Scan-Med-Corridor, wird auch die Bahnstrecke im südlichen Landkreis Ebersberg jeweils zweigleisig das Gebiet zwischen Grafing-Bahnhof und Ostermünchen durchschneiden.

Tunnel und Brücken sind nur vorgesehen, wo sie aufgrund von topologischen Begebenheiten oder wegen geschlossener Siedlungsbereiche notwendig sind, so die Aussage der Bahn. Den Streckenabschnitt zwischen Grafing-Bahnhof und Trudering sieht die Bahn für ihre Belange als viergleisig ausgebaut an. Dabei wird selten erwähnt, dass bisher zwei der vier Gleise baurechtlich nur der S-Bahn gewidmet sind, und nur zwei durch den Fernverkehr zu nutzen sind. Ein Mehr an Zügen auf dieser Strecke soll mittels neuer Signaleinbauten und Taktverdichtung erfolgen.

Die Bahn erhielt 202 Vorschläge für den Trassenverlauf

Aus Sicht der Bahn profitiere die Region zwischen Grafing und Ostermünchen in gleich fünf Punkten. Es gäbe mehr



Die Bahn präsentiert in einem Online-Pressegespräch ihre Planungen

Foto: hr

Kapazität für den Nahverkehr; mehr Güter könnten von der Straße auf die Schiene verlagert werden; die Pünktlichkeit werde verbessert und neue Angebote im Fernverkehr sollen starten. Im Fokus habe man Umwelt- und Klimaschutz. Doch kein Wort zu Landschaftsschutz im hügeligen Voralpenland. Oberelkofen und Eisendorf werden nach der Fertigstellung zu Orten zwischen den Bahngleisen.

Die Einbindung der Bürger während des Sommers brachte der Bahn genau 202 Ideen zur Trassenführung. Laut Bahn soll nun jeder der 202 Ideengeber eine persönliche Antwort zu seinem Trassenvorschlag erhalten.

Am 13. Dezember werde man in einem öffentlichen Webcast die Fragen der Bürger zu den vier Grobtrassen live beantworten.

Die Bestandsstrecke sei zu eng. Die Züge sollen jedoch mit bis zu 230 km/h fahren

Deutlich machte die Bahn, warum es aus ihrer Sicht keine durchgängige Gleisführung entlang der Bestandsstrecke geben könne. Auf dieser seien die Kurvenradien zu eng, teilweise könne hier nur weniger als 160 km/h gefahren werden; die EU-Zuschüsse seien aber an die Geschwindigkeit von 230 km/h gebunden. Auch läge teilweise die Wohnbebauung

direkt an der Bestandsstrecke. Dies aber wird wohl in Schammach, wo später alte und neue Gleise parallel laufen werden, billiger in Kauf genommen. Aktuell fahren schon jetzt hier die Züge hinter dem Haus das volle Tempo und Autos auf der Straße davor 30 km/h.

„Keiner Trassenvariante kann zugestimmt werden“ Politiker lehnen die geplanten Streckenverläufe ab

Die Trassenvorstellung erfolgte am letzten Donnerstag. Zunächst im Dialogforum, dann für die Presse und später noch einmal vor weiteren Mitgliedern des Dialogforums. Am Abend

erfolgte dann schon das erste gemeinsame Protestschreiben seitens der Bürgermeister der betroffenen Landkreisgemeinden, der Landtagsabgeordneten Thomas Huber und Doris Rauscher sowie des Bundestagsabgeordneten Andreas Lenz. „Keiner Trassenvariante kann zugestimmt werden - Wir lehnen die Vorschläge in dieser Form ab!“

Die vorgestellten Planungen „sind mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft, großem Flächenverbrauch und vielen betroffenen Menschen verbunden und deshalb nicht akzeptabel. Die Durchschneidung der Landschaft mit einer oberirdischen Neubautrasse wird abgelehnt“.

Man beklagte, dass die vorgeschlagenen Alternativen nicht berücksichtigt wurden. „Leider hat es die DB Netz AG aber versäumt, auf die Vorschläge der Anrainergemeinden einzugehen und hat kein überzeugendes Gesamtkonzept mit dem Beleg der Notwendigkeit einer neuen Trasse vorgelegt“, heißt es in der Stellungnahme der Politiker.

Auch seitens des Bund Naturschutzes lehnt man die Planung ab, will die Bestandsstrecke für längere Güterzüge ertüchtigt wissen. Bisher sind die Bahnstrecken auf Güterzüge mit einer Länge von 500 Meter konzipiert. Eine Erhöhung der Zuglänge auf 740 Meter führe automatisch zu einer Kapazitätserhöhung der Strecke, aber auch zu weniger Zügen.