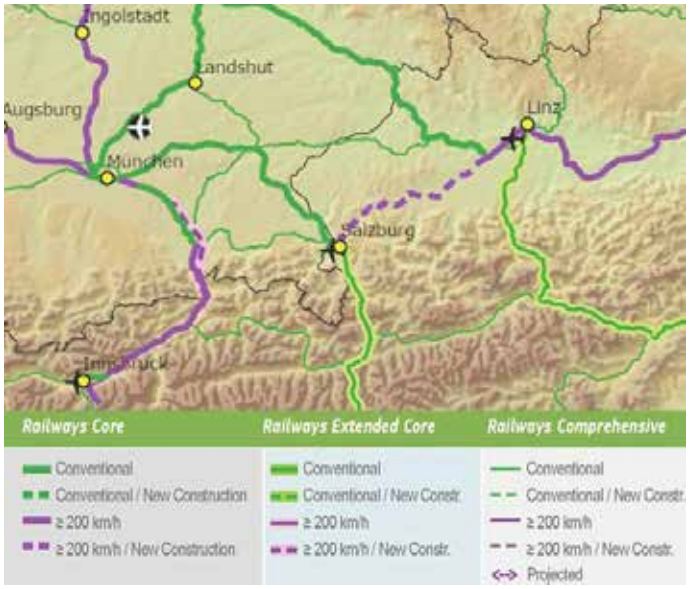
Brennerzulauf - wie geht's weiter? – Teil 2

Im ersten Teil dieses Beitrags in der Februar-Ausgabe des „Oberbayer" war anhand der Trassierungsvorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Länge des zwischen Grafing Bhf. und Kirchseeon vorgesehenen Überwerfungsbauwerks auf 1-1,5 km abgeschätzt worden. Zugleich wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine Aufweitung der Kurvenradien für eine Durchfahrtgeschwindigkeit von 230 km/h umfangreiche Hangabgrabungen zur Folge hätte.

Die von der DB Netz AG im April veröffentlichten Pläne für den Abschnitt Grafing – Kirchseeon bestätigen diese Einschätzungen. Das Überwerfungsbauwerk soll auf der Höhe der ehemaligen Pöttinger Brücke entstehen. Es soll als ca. 600 m langer, zweigleisiger Tunnel bzw. als Galerie mit angrenzenden ca. 500 m (westlich) bzw. 1 km (östlich) langen Rampen mit bis zu 6-7 m hohen Stützwänden ausgeführt werden.

Überall dort, wo die Neubaugleise die Kurven der Bestandsstrecke „abschneiden" sollen, würde sich die Trasse infolge des Abtragens der Hänge auf der Südseite auf über 60 Meter aufweiten. Das wäre immerhin die Breite von zwei vierspurigen Autobahnen mit Standspur und Mittelstreifen! Dazu kommen beidseits Randstreifen von bis zu 50 Meter Breite, die frei von höherem Baumbewuchs zu halten sind (§24 Allgemeines Eisenbahngesetz).

Besonders viel Landschaft will die DB Netz AG in Grafing Bahnhof verbrauchen. Dort soll zwischen den Neubau- und Bestandsgleisen ein rund 1 km langes und bis 25 m breites „Niemandsland" entstehen. Es



scheint, dass das Interesse an einem sparsamen Umgang mit Landschaft bei den Planern der DB Netz AG nicht besonders ausgeprägt ist... Selbst vor dem Verlegen von zwei Bächen im ökologisch sensiblen Bereich bei Pötting schrecken sie nicht zurück.

Nicht nur der Schutz der Landschaft, auch der Lärmschutz hat bei den Bahnplanern offenbar keine Priorität. Denn mit geringen Mehrkosten ließe sich durch eine fast durchwegs mögliche Verlegung der Bestandsgleise an die Neubaugleise nicht nur der Landschaftsverbrauch zwischen Pötting und Kirchseeon deutlich reduzieren, sondern auch Verbesserungen beim Lärmschutz erreichen. Für viele Gebäude im Moos wäre eine weitere Lärmminderung durch eine möglichst weite Verlagerung des Überwerfungsbauwerks nach Westen und eine Ausführung als geschlossener Tunnel möglich.

Und gerade beim Lärmschutz besteht Handlungsbedarf, weil beim „Bau besonderer S-Bahn-Gleise" in den 1990er Jahren wegen der damals baurechtlich noch nicht gesicherten Wohnbebauung (Stichwort „Schwarzbauten" im Moos) kaum Schutzansprüche bestanden. Zwar entsteht nun durch den Bau zweier zusätzlicher Gleise für weite Teile des Kirchseeoner Mooses ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge. Doch ob daraus auch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen resultieren, ist fraglich. Denn die meisten Gebäude liegen im Außenbereich und dort bestehen geringere Schutzziele.

Die DB Netz AG behauptet, dass trotz der Einführung des elektronischen Zugsteuersystems ETCS bis 2030 („Starterpaket Digitale Schiene") die Höchstgeschwindigkeit zwischen Trudering und Kirchseeon weiterhin nur 160 km/h betragen soll. Sie drückt sich aber vor konkreten Aussagen zum Lärmschutz. Das Bayerische Verkehrsministerium (StMB) hingegen äußert sich deutlicher: „Vom Bund gibt es nach wie vor keine Zusage, dass mit der geplanten Kapazitätssteigerung auf der Bestandsstrecke durch ETCS-Einbau Lärmschutz nach Neubaustandard, also Lärmvorsorge, einhergehen wird. Das BMDV verweist auf die Rechtslage, wonach die ETCS-Ausrüstung keine wesentliche Veränderung der Schienenwege darstelle und daher keinen Anspruch

auf Lärmvorsorge auslöse. Der Staatsregierung ist bewusst, dass es für die Anwohnerschaft im Ergebnis jedoch keinen Unterschied macht, durch welche technische Maßnahmen höhere Zugzahlen und mehr Lärm entstehen. Das StMB fordert deshalb gegenüber Bund und DB immer wieder auf allen Ebenen, dass Lärmvorsorgemaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Regelungen für den Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen vorgesehen werden sollen."

Im Dezember hat die EU-Kommission den Verordnungsvorschlag COM(2021) 812 über Leitlinien zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes veröffentlicht. Der Bundesrat hat diese bereits gebilligt. Das Kernnetz soll demnach bis 2030, das erweiterte Kernnetz bis 2040 und das Gesamtnetz bis 2050 realisiert werden. Wie in der Abbildung zu sehen ist, hält die EU zwischen Trudering und Grafing abschnittsweise mindestens Tempo 200 für erforderlich.

Durch die Bildung von Zwangspunkten in Trudering und Kirchseeon hat die DB Netz AG bereits eine Vorentscheidung über das Wie des weiteren Ausbaus getroffen. Liegen die Pläne für Geschwindigkeitserhöhungen und einen sechsgleisigen oberirdischen Ausbau zwischen Kirchseeon und Trudering womöglich bereits in den Schubladen und will „die Politik" keine „schlafenden Hunde" wecken, bevor die Planungen für die Neubaustrecke von Kirchseeon über Rosenheim nach Kiefersfelden zum Abschluss gebracht sind?

So heilen kleine Wehwehchen besser

Nach der Reinigung und Desinfektion sollte ein feuchtes Umfeld geschaffen werden

Ein Sturz beim Radfahren, ein aufgeschürfter Arm beim Toben: Sommerliche Aktivitäten führen schnell zu kleinen Verletzungen. Um diese optimal zu versorgen, sollten sie zunächst gereinigt und desinfiziert werden. Für eine bessere Wundheilung kann Studien zufolge außerdem eine feuchte Umgebung sorgen - Tipps dazu unter www.betaisodona.de. Mit Betaisodona Advanced Wund- und Heilgel etwa lässt sich eine solche optimale Wundumgebung ganz einfach schaffen. Das Gel sorgt für Feuchtigkeit, entfernt abgestorbenes Gewebe und hält die Wunde steril. Die enthaltenen Liposomen fördern die Zellreparatur und können die Heilung beschleunigen. Zusätzlich kann es Flexibilität, Elastizität und Erscheinungsbild der Haut verbessern. Nach dem Auftragen wird die Wunde mit Pflaster oder Verband geschützt.

Hartmann

HARTMANN Autohaus Grafing

Seit über **45 Jahren** sind wir in Grafing ein zuverlässiger Partner, wenn es um Ihr Auto geht. In unserem Betrieb an der Glonner Straße arbeiten wir im kleinen, bestens aufeinander abgestimmten Team, zu Ihrer vollsten Zufriedenheit. Weniger ist uns nicht genug.

Service aus einer Hand

Bei Service und Kundendienst nehmen wir es ganz persönlich - denn es geht um Ihre Sicherheit.

Unsere besonderen Serviceleistungen

- **Klimaanlagen**
  Auf die Instandsetzung und Wartung sind wir spezialisiert
- **Windschutzscheiben**
  Reparatur oder Austausch
- **Direktannahme auf Wunsch**
  Gleich bei Abgabe checken wir Ihren Wagen auf der Hebebühne – in Ihrem Beisein
- **Unfallinstandsetzung**
  Alle Schadensfälle beheben wir kurzfristig und zuverlässig
- **Mietwägen zum günstigen Preis**
  oder kostenlose E-Bikes während der Wartungsarbeiten

Unser Autohaus ist von Montag bis Freitag von **7:30 bis 18:00 Uhr** geöffnet.

Die **S-Bahn-Station Grafing Stadt** ist in nur **5 Gehminuten** zu erreichen.

Wir bitten Sie, bei Kundendienst und Servicearbeiten um vorherige Terminvereinbarung.

Hartmann GmbH · Autohaus Grafing
Glonner Straße 14 · 85567 Grafing
Tel.: 08092 5014 · Fax: 08092 857575
eMail: info@vw-hartmann.de
www.autohaus-grafing.de

Service | Audi Service