

DREI KORRIDORE RUND UM NEUBEUERN IM DETAIL

Trasse am Wasserschutzgebiet?

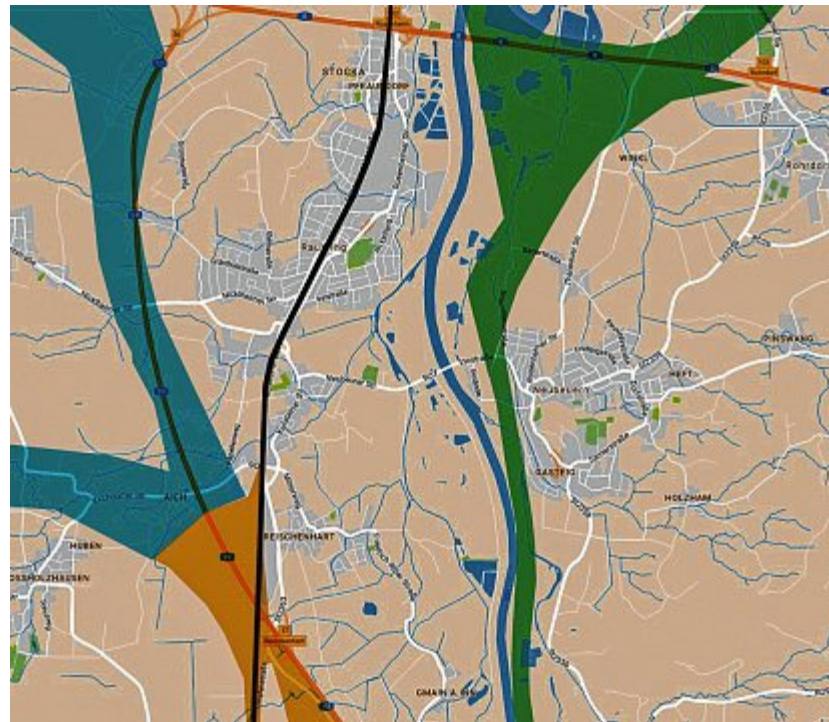
Welcher Korridor und welche Trasse auch immer von der DB Netz AG verwirklicht wird, die Auswirkungen für die Gemeinde Neubeuern und das gesamte Inntal sind gravierend. Die OVB-Heimatzeitung sprach mit Neubeuerns Zweitem Bürgermeister Martin Schmid über die einzelnen Korridor- und Streckenvarianten.

VON SIGRID KNOTHE

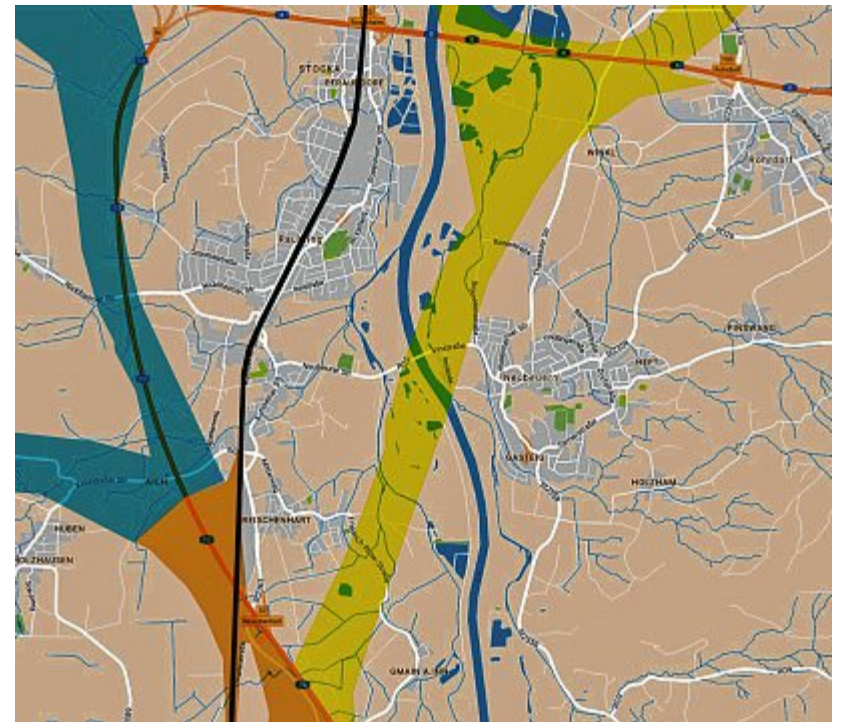
Neubeuern – Er ist einer der Initiatoren des Bürgerforums Neubeuern, das bereits Widerstand angekündigt hat und weitgehende Tunnellösungen fordert. Schmid glaubt nicht, wie immer wieder zu hören ist, dass es „bereits eine fertige Planung gibt, die nur noch geheimgehalten wird. Denn die Korridorstudie ist sehr gut ausgefüllt und hat für alle Eventualitäten eine Alternativlösung parat“, sagt er.

„Die für Neubeuern ‚schlimmste‘ Strecke beginnt mit der grünen Variante, dem Korridorbereich Süd“, sagt Schmid. Sie startet in Kiefernfelden über den Inn, dann führt sie den Fluss entlang durch Niederndorf, Erl und Nußdorf in Richtung Neubeuern. Dort schlängelt sich die mögliche Trasse zwischen dem Neubeuerer Freibad und dem Inn durch. „Kurz nach dem Freibad beginnt das Wasserschutzgebiet“, gibt Schmid zu bedenken. Dann geht es weiter bis zu den ersten Häusern Neubeuerns.

Das Wasserschutzgebiet reicht bis etwa 100 Meter an den Inn heran, ab hier liegt der Korridor auf dem Inndamm; dann in Höhe der Häuser auf dem Inndamm weiter, parallel zum Sailerbach. Vor der Kreisstraße mündet der Korridor in den gelben Bereich. Der grüne Korridor Süd ist ab Überfilzen (Nussdorf) nur in Kombination mit dem gelben Korridor Nordost möglich.



Der „grüne“ Korridor Süd (Bild links) führt entlang des Inns auf deutscher Seite. Der „gelbe“ Korridor Nordost quert den Inn auf Höhe Neubeuern.



Beim Korridorbereich Ost (lila) führt im Bereich zwischen der Staustufe und dem Freibad eine Eisenbahnbrücke über den Inn, dann geht südlich vom Freibad eine Eisenbahn-Überführung über die Staatsstraße, anschließend führt ein Tunnel in den Dandlberg. Die Breite des Korridorbereichs reicht ungefähr von Zain (Aussiedlerhof Niederthanner) bis nach Holzham. Der Zug fährt dann unterm Samerberg bis etwa Achenmühle, danach entlang der Autobahn nach Bernau.

Verknüpfungen westlich des Inns

Der Verknüpfungsstellenbereich (braun) liegt westlich des Inns, er beginnt in Hafnach (vor Fischbach) etwa beim Campingplatz und endet nach Reischenhart vor „Iko“. Sollten vom Verknüpfungsbereich in Höhe Branenburg zwei Gleise nach Neubeuern gehen (Korridorbereich Nordost gelb), wird die Verknüpfung ganz zum Ort zu den bestehenden Gleisen gelegt, damit der Mindestradius von drei Kilometern eingehalten wird.



Der „lila“-farbige Korridorbereich Ost sieht im Bereich zwischen der Staustufe und dem Freibad Neubeuern eine Eisenbahnbrücke über den Inn vor.

GRAFIK RE

„Das wird schlimm für die Reischenharter. Sie liegen dann zwischen zwei Bahntrassen“, sagt Schmid.

Die Ausdehnung des gelben Korridors ist rund 550 Meter breit. Bei Schopper-

statt führt der Radweg zum Inndamm (Hehenleitner) und zur Altwasserbrücke in Raubling (östlich des Raublinger Fußballplatzes). In diesem Bereich würde eine Eisenbahnbrücke über den Inn

führen, dann eine Überführung über die Kreisstraße zwischen Sailerbachbrücke und Innlände (links vom Anwesen Krein ist keine Bebauung), weiter in Richtung Kläranlage (links oder rechts

vorbei), dann zum Anwesen Strein (ab hier beginnt ein FFH-Gebiet, es geht neben dem Inn bis zum Betonwerk Neuner). Dann gerade aus über die Autobahn, Rohrdorfer Filze, Niedermoosen, danach Anschluss an das Bestandsgleis bei Eitzing; oder über Thansau, Stephanskirchen, Großkaro.

Ein Ast geht nördlich von Winkl zur A8 und dann weiter entlang der Autobahn nach Bernau. Der andere Ast führt über das Betonwerk Neuner über A8, Hochstrassersee, Inn und Happingersee zum Bestandsgleis nach Rosenheim. „Falls dieser Ast gebaut wird, ist eine Unterquerung des Inns nicht mehr möglich, weil die Neigung der Schienen für das kurze Stück zu steil ist.“ Im Bereich der A8 würde ein Y-Stück gebaut mit zwei Autobahnüberführungen, meint Schmid. Und weiter: „Keine der Strecken läuft direkt durch ein FFH-Gebiet oder eine Schutzzone, sondern streift sie nur. Die großen Streckenabschnitte gehen durch ein Landschaftsschutzgebiet, das ist aber im gesamten Inntal so. Auch werden in den Korridorplänen fast alle Bebauungen umfahren.“