

REGION

Chaos am Autobahnkreuz befürchtet

26.02.2015, VON BARBARA GOSSON —

[F Empfehlen](#)[Tweet](#)

Bahn stellt Pläne für die Strecke Stuttgart–Ulm vor – Während der Bauzeit zwei Jahre Provisorium an der Anschlussstelle Wendlingen

Der Bau der Bahntrasse Stuttgart–Ulm rückt näher. Ab Ende 2016 soll der Abschnitt am Autobahnkreuz Wendlingen begonnen werden. Der viel befahrene Verkehrsknotenpunkt wird im Lauf von drei Jahren vollständig umgebaut. Das wird verschiedene Verkehrsbehinderungen mit sich bringen. Besonders betroffen davon ist Unterensingen.



Bei der Betriebsumfahrt Röhmssee an der B 313 können die Fahrzeuge die Richtung wechseln. Es gibt Bedenken, dass große Lkws nicht durch die Unterführung rechts im Bild passen. bg

UNTERENSINGEN. In der Sitzung am Dienstag stellten Mitarbeiter der Deutschen Bahn die Pläne vor, die bei Verwaltung, Gemeinderat und Zuhörern auf wenig Begeisterung stießen. Der Projektleiter für den Planabschnitt 1.4, Stefan Kaposztas, erläuterte, was rund um die Anschlussstelle Wendlingen passieren soll. Von Ende 2016 bis Ende 2019 wird das ganze Autobahnkreuz umgebaut.

Info

Bahntrasse Stuttgart–Ulm

Der Abschnitt 1.4 geht von den Fildern bis ans Kreuz Wendlingen und wird bereits gebaut. Die Überführung über das Sulzbachtal ist inzwischen fertig, im Frühjahr wird mit der Überquerung der L 1204 und des Denkendorfer Tales begonnen.

Bis zum Rasthof Denkendorf verläuft die Bahntrasse nördlich der A 8, dann taucht sie unter der Autobahn durch und verläuft südlich. Zwischen Autobahn und Bahntrasse soll es einen 26,5 Meter breiten und drei Meter hohen Damm geben, auf dem ein Seitenweg verläuft. Die Trasse quert das Wendlinger Autobahnkleblatt, dessen südlicher Teil in diesem Zug

vollständig umgestaltet wird.

Pläne unter bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Da die Bahntrasse das Kreuz Wendlingen im Süden kreuzt, finden vor allem dort Änderungen statt. Die Rampen werden teils erheblich abgesenkt, teils angehoben. Die bisweilen unfallträchtigen Verflechtungen dort fallen weg.

Der Abschnitt wurde bereits im Jahr 2003 planfestgestellt. Nun hätten sich jedoch wegen einer neuen Straßenbaurichtlinie aus dem Jahr 2009 Änderungen ergeben. Größere Fahrzeugbreiten machen größere Kurvenradien und Straßenbreiten nötig. Dadurch reiche der Platz zwischen Naturschutzgebiet, B 313, Neubaustrecke und Autobahn nicht mehr für die ursprünglich vorgesehene Umleitung aus.

Der neue Plan sieht folgendermaßen aus: Wer von Plochingen Richtung München fahren möchte, muss geradeaus weiter auf der B 313, bei der Betriebsumfahrt Röhmsee die Richtung wechseln und kommt dann von der anderen Seite auf die Autobahn. Ebenso geht es Fahrern, die von der A 8 aus Stuttgart kommend Richtung Plochingen wollen. Auch sie müssen erst weiter bis zu der Betriebsumfahrt, ein Umweg von anderthalb Kilometern.

Die Unterquerung der B 313 wird dann zur Einbahnstraße und für den normalen Verkehr gesperrt. Das führt dazu, dass die Höfe Gähr und Kemmner nur noch über Umwege zu erreichen sind, was bei den Landwirten alleine wegen der geplanten zweijährigen Dauer des Provisoriums Existenzängste auslöst. Eine Durchfahrt von dort nach Unterensingen ist auch nicht möglich.

Diese Lösung, so Kaposztas, sei mit dem Stuttgarter Regierungspräsidium als Straßenbauverwaltung abgesprochen und als verträglichster Weg angesehen worden. Würde die Anschlussstelle im laufenden Betrieb umgebaut, führe das zu sechs bis sieben Monaten Bauzeitverlängerung und sei technisch sehr schwierig.

Die Unterensinger bezweifeln, dass die Umleitung funktioniert

Bürgermeister Sieghart Friz und die Gemeinderäte hatten viele Fragen und erhebliche Zweifel, ob diese Variante der Umleitung tatsächlich die verträglichste ist. Sie forderten eine Verkehrssimulation um zu klären, ob es bei den großen Verkehrsmengen auf der B 313 nicht zu massiven Staus kommt, wenn die Autos vor der Behelfsausfahrt stark herunterbremsen müssen. Es wurde auch die Befürchtung geäußert, dass es zum Verkehrsinfarkt kommen könnte, wenn ein Lkw in der Unterführung der B 313 stecken bleibt. Der Bahn wurde vorgeworfen, nicht die verträglichste, sondern die günstigste Lösung gewählt zu haben.

Friz bat die Bahn zu bedenken, welche erheblichen Belastungen in der Summe auf Unterensingen und insbesondere auf die Landwirte zukommen. Immerhin soll ja auch noch die Treibstoff-Pipeline zum Flughafen gebaut werden. Diese beiden Bauvorhaben hätten nichts miteinander zu tun und könnten auch nicht gemeinsam abgewickelt werden, so Kaposztas.

Dem Bahn-Ingenieur wurde eindringlich mit auf den Weg gegeben, sich noch einmal über Alternativen zur Verkehrsführung Gedanken zu machen. Alle Pläne sind noch nicht vom Eisenbahnbundesamt abgesegnet, das letzte Wort ist noch nicht gesprochen. Die Unterensinger Verwaltung möchte auf jeden Fall ihr Veto einlegen.

Eine weitere Verkehrsbehinderung betrifft Fußgänger, Radfahrer und den landwirtschaftlichen Verkehr: Die beiden Wirtschaftswegüberführungen über die Autobahn bei den Wangerhöfen und Richtung südlicher Ortsrand von Königen werden verlängert, sodass sie auch über die Bahntrasse führen.

Ein Trost bleibt den Unterensingern: Entlang dem Röhmsee wird eine Vogelschutzwand nicht nur das Naturschutzgebiet, sondern auch die Unterensinger vor dem Lärm von Autobahn und ICE-Trasse schützen.

