

WENDLINGEN

## Mammutprojekt "Bahnübergang Schützenstraße"

02.04.2005, VON CHRISTA ANSEL —



Schienengleicher Übergang wird durch Unterführungsbauwerk ersetzt - Bald 25 Jahre alte Pläne wurden modifiziert

**WENDLINGEN. Wenn die Schranken des Bahnübergangs in der Schützenstraße geschlossen sind, staut sich der Verkehr von der Heinrich-Otto-Straße zur Nürtinger Straße. Ein Engpass, den die Stadt gerne beseitigt hätte. Die Bemühungen darum dauern bald 25 Jahre an. Jetzt erteilte der Gemeinderat der Stadt Wendlingen seine Zustimmung zum Bauentwurf für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in der Schützenstraße. Der Aufwand ist gewaltig, die Kosten und die Kostenverteilung noch offen. Die Anwohner müssen sich bei der Realisierung auf lange Bauzeiten einrichten.**

Manfred Feyrer von der Ingenieur-Gesellschaft Pressel und Molnar aus Urbach informierte den Gemeinderat über jüngste Planungen. Den Auftrag für das erste Planwerk zum Projekt „Bau einer Verbindungsstraße zwischen der L 1200 und der L 1250 mit Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs Schützenstraße“ hat die Ingenieur-Gesellschaft bereits 1981 erhalten und schon 1982 bestätigte der Gemeinderat der Stadt das Projekt durch die Festlegung im Generalverkehrsplan. Zwei erste Bauabschnitte, der Neubau der Südrampe und der Ausbau der Heinrich-Otto-Straße, sind bereits in den 80er Jahren realisiert worden. Noch nicht in Angriff genommen wurde die Beseitigung des Bahnübergangs Schützenstraße.

Grund für die jahrelangen Verzögerungen waren der ungeklärte Ausbau der Schnellbahntrasse durch die Bahn AG. Erst jüngst wurden die Planungen für die Güterzuganbindung von der Neckartaltrasse an die Neubaustrecke modifiziert. Jetzt wurden deshalb auch die Planungen für den Bahnübergang Schützenstraße erneut aufgelegt. Dabei wurde offen gelassen, ob die Landesstraße 1250 möglicherweise auf die westliche Seite der Bahntrasse bereits auf Höhe der Firma Otto in Unterboihingen verlegt wird oder aber der bisherige Verlauf beibehalten wird. Der jetzt vor dem Gemeinderat erläuterte Vorentwurf lässt beide Möglichkeiten offen und ermöglicht vor allem die Realisierung unabhängig von der Schnellbahntrassen-Planung der Bahn.

Erschließung  $\frac{1}{4}$ ber Kreisverkehr

Erschlossen wird die neue Anbindung des Verkehrs von der L 1250 unter der Bahnlinie hindurch über einen Kreisverkehr mit vier Straßenanschlüssen. Einer dieser Anschlüsse führt ins Neubaugebiet „Steigäcker - Hinter den Gärten“, ein anderer verbindet die L 1250 nach Oberboihingen und nach Unterboihingen, der vierte Anschluss schließlich führt durch ein Tunnelbauwerk (6,5 Prozent Gefälle) unter der Bahntrasse und der Heinrich-Otto-Straße hindurch.

Die Änderungen der Bahn im Bereich der Güterzuganbindung führten dazu, dass die Rampenlänge und die Neigung der Unterführung sich verschieben, betonte Manfred Feyrer. Er erläuterte unter anderem den Bauzeitenplan. In einem ersten Abschnitt müsse die Eisenbahnüberführung mit einem Bauwerk gesichert werden, bevor mit dem Bau der hier erforderlichen Grundwasserwanne begonnen werde. Diese erste Phase könne zwischen März und Oktober 2007 realisiert werden. Ein zweiter Abschnitt mit der Erstellung des

Straßenbauwerks und dem Ersatz der Parkplätze vor der Turn- und Festhalle Unterboihingen sei zwischen Juni 2007 und Juni 2008 vorstellbar. Eine dritte Phase mit dem eigentlichen Straßenbau brauche dann Zeit von April bis Oktober 2008. Bald zwei Jahre Bauzeit müssten also in Kauf genommen werden.

#### Nacht- und Wochenend-Arbeiten

Ein Problem bei der Realisierung sei die lange Vorlaufzeit der Bahn. Schließlich müssten die Bauarbeiten bei laufendem Bahnbetrieb mit kurzen Taktzeiten ausgeführt werden. Das bedeute, dass viele Arbeiten nachts und an den Wochenenden durchgeführt werden müssten.

Die Realisierung sei natürlich abhängig davon, wie die finanziellen Mittel bereitgestellt würden. Konkrete Kosten konnte Feyrer noch nicht nennen, weil der größte Teil der Planungsarbeit noch ausstehe. Es fehlten vor allem Pläne für die Grundwasserwanne, die Brückenbauwerke und die Eisenbahnüberführung. Was jetzt vorliege sei die Trassierung und Graduierung des neuen Straßenbauwerks. Jetzt genannt werden könnten die Kosten für die Schaffung neuer Parkplätze für den TVU westlich der Unterführung (124 000 Euro) und innerhalb des neuen Straßen-, „Ohrs“ an der Heinrich-Otto-Straße (116 000 Euro) sowie von Ersatzplätzen östlich der Bahn (60 000 Euro). Die Kosten würden gedrittelt zwischen Bund, Stadt und Bahn. Wichtig sei jetzt, so Feyrer, ein Maximum in die Planungskosten aufzunehmen und über die abzuschließende Kreuzungsvereinbarung abzusichern. Später könne hier keine Maßnahme nachgereicht werden.

Bürgermeister Frank Ziegler hatte in der Sitzung des Gemeinderates von zwei vorausgegangenen Besprechungen mit dem Turnverein Unterboihingen berichtet. Die Anregungen des TVU seien durchaus berechtigt und müssten in die Planung aufgenommen werden.

#### Neue Anbindung der Sportplätze

Einen Forderungskatalog hat der Turnverein Unterboihingen angesichts der Planungen zur Beseitigung des Bahnübergangs in der Schützenstraße gegenüber der Stadtverwaltung aufgestellt. Wichtig ist dem Verein, dass der Zugang zu den Sportanlagen und dem Clubheim auch künftig erreichbar bleibt. Und dann fordern die Sportler einen Bauzaun für die gesamte Baustelle, um so jegliche Gefahren für Sportler und Gäste des TVU auszuschließen. Das abzureißende bestehende Kartenhäuschen am Eingang der Sportanlage müsse einen adäquaten Ersatz bekommen. Ganz wichtig ist dem Sportverein die Schaffung von Parkmöglichkeiten von Beginn der Bauarbeiten an. Für ausreichend Ersatzparkplatz müsse gesorgt werden.