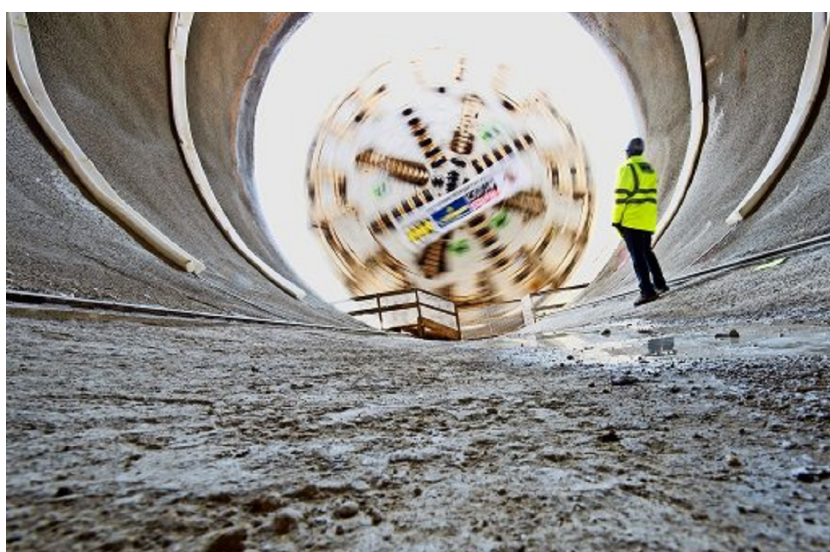


Kirchheim/Teck

Vorbereitungen auf Großbaustelle laufen auf Hochtouren

Von unserer Redaktion 29. Juni 2016 - 13:53 Uhr

Ein weiterer Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm entsteht. Demnächst rücken die Bagger und Tunnelbohrer zwischen dem Neckartal und Weilheim an.



So wie hier am Boßler soll auch zwischen Wendlingen und Kirchheim ein rund acht Kilometer langer Tunnel gebohrt werden. Foto: dpa

Kirchheim - Der Kirchheimer Bürgermeister Günter Riemer blickt vorsichtig optimistisch in die Zukunft: „Natürlich wird die Belastung gegenüber dem jetzigen Zustand wachsen. Aber wir können zufrieden sein, dass die Baustelle zumindest im Schwerpunkt außerhalb der besiedelten Bereiche abgewickelt wird.“

Die Vorbereitungen laufen bereits seit einigen Monaten. Doch demnächst sollen die Arbeiten im sogenannten Planfeststellungsabschnitt 2.1 der Bahn-Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm richtig losgehen. Bis die voraussichtlich 451 Millionen Euro auf dem rund 30 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen dem Neckartal bei Wendlingen und Weilheim am Albtrauf verbaut sind, werden einige Jahre ins Land gehen, in denen die Bürger mit den Auswirkungen einer solchen Großbaustelle leben müssen. Derzeit ist die Bahn unterwegs, um die Bevölkerung auf die bevorstehenden Unannehmlichkeiten vorzubereiten. Am Montagabend hatten die Bahnvertreter zu einer Infoveranstaltung nach Kirchheim/Teck (Kreis Esslingen) geladen.

Riesige Baustelle entsteht

Kurz hinter der Autobahnanschlussstelle Kirchheim-Ost wird die größte Baustelle

auf diesem Streckenabschnitt entstehen. Denn südlich der Autobahn wird sich das östliche Portal des rund acht Kilometer langen, sogenannten Albvorlandtunnels befinden. Von Osten her wird sich die Tunnelbohrmaschine 7,7 Kilometer in Richtung Wendlingen vorarbeiten. Von Wendlingen aus wird der Tunnel lediglich 300 Meter lang in Spritzbetonbauweise gebaut. Es ist eine gewaltige logistische Leistung, um einerseits das beim Bohren anfallende Erdreich abtransportieren und andererseits die benötigten Tunnelverschalungen, die sogenannten Tübbinge, möglichst vor Ort produzieren zu können.

Bis zu 40 Meter pro Tag soll der Tunnel vorangetrieben werden. Das bedeutet, dass bis zu 500 Lastwagenladungen täglich abtransportiert werden müssen. Zwar gibt es auf der Autobahn in Richtung München eine Aus- und Zufahrt zur Baustelle. Rein verkehrstechnisch ist aus Richtung München aber nur eine Ausfahrt möglich. Zunächst hatte die Bahn geplant, etliche der Laster durchs Kirchheimer Stadtgebiet fahren zu lassen. Doch mittlerweile ist eine bessere Lösung gefunden: Eine noch zu errichtende Baustraße, die im Bereich der Autobahnmeisterei endet, verbindet die Baustelle mit der Bundesstraße zwischen Dettingen und Weilheim. Von dort geht es dann direkt auf die Autobahn.

Mit dieser Lösung, so hofft Günter Riemer, lässt sich auch die Gefahr für Radfahrer minimieren. Dort wo sich Schwerverkehr und Radler begegnen, wird es eine Ampel geben. Weil durch die Baustelle die bisherige auch von Schülern genutzte Verbindung zwischen dem Kirchheimer Ortsteil Nabern und der Kernstadt unterbrochen wird, baut die Bahn zudem in der Nachbarschaft der Baustelle eine provisorische Rad- und Fußgängerbrücke über die A 8, die später wieder demontiert wird.

Grundstückserwerb gestaltet sich schwierig

Bei der in Kirchheim verwendeten rund 100 Meter langen Tunnelbohrmaschine handelt es sich um ein Exemplar, das nahezu identisch ist mit Käthe. Käthe wiederum hat sich zuletzt beharrlich von Weilheim/Teck aus unter dem Boßler-Berg hindurch in Richtung Alb vorangearbeitet. Einen Namen hat Käthes Schwester übrigens noch nicht. Zunächst einmal soll die Hochtechnologiemaschine vor Ort für ihren voraussichtlich anderthalbjährigen Einsatz zusammenmontiert werden.

Der Albvorlandtunnel ist das Kernstück dieses Streckenabschnitts nach Ulm. Alleine sein Bau kostet rund 380 Millionen Euro. Daneben hören sich die Kosten für die drei weiteren Teilbauabschnitte geradezu günstig an. Für die Anbindung des Neckartals an die Neubaustrecke sind 24 Millionen Euro reserviert, für den Abschnitt vom Tunnel bis an die Gebietsgrenze Weilheim acht Millionen Euro und weitere 39 Millionen Euro für den Abschnitt von dort bis zum Boßlertunnel.

Ein bisschen kompliziert, das räumt die Bahn ein, gestaltet sich der Grundstückserwerb. Mit rund 1000 Eigentümern müssen Verhandlungen geführt werden. Besonders bei Erbgemeinschaften, berichtet Projektleiter Jens Hallfeldt, könnten sich diese länger hinziehen. Dadurch werde sich der Bau der

Bahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm aber nicht verzögern.