

auf den auch die Taläckerstraße zuführt.

100-Stunden-Sperrung von Bahnstrecke ist in 2016 geplant

Der Bauablauf ist in verschiedenen Bauphasen eingeteilt. Feyrer sprach von elf Bauphasen bis Herbst 2018. Die erste werde aller Voraussicht nach im Mai 2015 beginnen und zwar mit den Bauarbeiten für den Knotenpunkt. Bis Oktober desselben Jahres sollen außerdem provisorische Parkplätze angelegt und Leitungen und Kanäle verlegt werden. Danach werde man sich der Westseite der Bahnstrecke, der Heinrich-Otto-Straße zuwenden und die Arbeiten im Tiefbau fortführen, voraussichtlich bis Mai 2016 soll auch dies abgeschlossen werden.

Zwischen Juni und Oktober 2016 sind dann in Bauphase II Bohrungen und Bau der Pfahlwände vorgesehen. In der dritten Bauphase kommt es dann zu einer 100-Stunden-Sperrung der Bahnstrecke, dies ist vom 29. Oktober bis 2. November 2016 geplant.

Wie durchgeplant das Großbauprojekt ist, das zeigt der Antrag der Stadt bei der Bahn. Während des Baus an der Unterführung muss eine gewisse Zeit des Bahnverkehrs auf der Neckartalstrecke gesperrt werden. Diese 100-Stunden-Sperrung hat man bereits zwei Jahre vorher beantragen müssen.

In einer der weiteren Bauphasen, bei der das Rahmenbauwerk der Unterführung fertiggestellt wird, muss eine Hilfsbrücke eingebaut werden, dies ist für Ende 2017 geplant.

Anfang November 2017 wird es dann zu einer zweiten Sperrung der Bahnstrecke kommen, für diese Bauphase werden 120 Stunden benötigt.

Der eigentliche Straßenbau und die Fertigstellung der beiden Ersatzparkflächen findet dann ab Frühjahr 2018 statt, woran sich dann der Rückbau des Bahnübergangs Schützenstraße bis Herbst 2018 anschließt. Bis zum Rückbau soll der Bahnübergang Schützenstraße für den Verkehr aufrechterhalten bleiben.

Mit was für Belastungen müssen die Anwohner rechnen?

Mit welchem Baulärm und welchen begleitenden Erschütterungen während der Bauzeit zu rechnen ist, wurde vom Ingenieurbüro Möhler und Partner untersucht. Danach müssen die Anwohner mit einer Bautätigkeit werktags zwischen 7 und 20 Uhr rechnen, zeitlich begrenzt wird es laut Hans Högg auch zu Nacharbeiten kommen.

Schon im Rahmen der Ausschreibung müssen sich die Unternehmen dazu verpflichten, geräuscharme Baumaschinen und -verfahren während der Bauausführung einzusetzen, erklärte Högg. Ebenfalls werde geraten, dass die Anwohner über den Bauablauf informiert werden und eine Anlaufstelle für ihre Beschwerden erhalten. Dies könne auch über eine Fremdüberwachung geschehen.

Nach den weiteren Ausführungen des Schallschutzexperten ist der heutige Geräuschpegel durch Autobahn, Straße und Eisenbahn schon vergleichsweise relativ hoch. Mit dem ungünstigsten Fall, sprich dem höchsten Lärmpegel von 60 Dezibel (A) rechnet der Bauingenieur in einem Radius von 50 bis 100 Meter. Vereinzelt und kurzzeitig könne dieser auch höher liegen.

Weigel: Transparenz ist auch während des Baus erforderlich

Um auf der sicheren Seite zu sein, ist im Vorfeld der Bauarbeiten eine Dokumentation zur Beweissicherung an Gebäuden erforderlich. Das heißt, dass eventuell auftretende Schäden durch Erschütterungen während des Baus später nachvollzogen werden können. Dass etwas passieren wird, davon gehe die Stadt nicht aus, erklärte Bürgermeister Steffen Weigel dazu. Damit wolle man lediglich ein Höchstmaß an Sicherheit dokumentieren. Weigel sprach sich für ein transparentes Verfahren für die Bürger aus. Der Ansprechpartner während der Bauzeit werde bei der Stadt mit Telefonnummer angesiedelt sein.

Die Kosten für die gesamte Baumaßnahme beläuft sich auf etwa 15 Millionen Euro. Davon werden zu je einem

Drittel Stadt, Land und Bund belastet. Durch weitere Fördermaßnahmen des Landes bleiben bei der Stadt tatsächliche Kosten in Höhe von netto 1,5 Millionen Euro hängen.

An diesem Abend nicht das Thema waren die erforderlichen Baumaßnahmen für die Brücke auf der L1250 Richtung Oberboihingen, die beim HOS-Areal über die Bahnstrecke geplant ist. Bürgermeister Weigel geht davon aus, dass die beiden Baumaßnahmen zeitlich aufeinander abgestimmt werden.