

Die neue

Wemdinger Unterführung

Herausgegeben anlässlich der Feierlichkeiten
zur Einweihung am 14. September 2018

Die Erstellung der Texte zu den Bauarbeiten erfolgte mit freundlicher Unterstützung durch den Projektleiter Dipl. Ing. (FH) Michael Bauhammer vom Stadtbauamt Nördlingen.

IMPRESSUM

Herausgeber

Stadt Nördlingen

Bildnachweis

Bilder: Stadt Nördlingen, Finck GmbH, privat

Konzeption/Gestaltung

Sachgebiet Öffentlichkeitsarbeit:

Rudi Scherer, Theresa Traber

Layout & Satz

BUCHFLINK Rüdiger Wagner, Nördlingen

Druck

Druckerei & Verlag Steinmeier GmbH & Co. KG

Auflage

5.000

Verantwortlich für den Inhalt

Stadt Nördlingen

© Stadt Nördlingen, September 2018



Während der Arbeiten entsteht »Kunst am Bau« durch einfallendes Sonnenlicht.

Inhalt

Grußworte	4	Der Neubau beginnt	39
Oberbürgermeister HERMANN FAUL	4	01 Vorbereitungen · Rückbau	40
Staatsministerin ILSE AIGNER	6	02 Herstellen der Baugrubensicherung	42
Regierungspräsident DR. ERWIN LOHNER	8	03 Hilfsbrücke	44
MdB ULRICH LANGE	10	03a Herstellen der Bauwerksteile zum Einschub	46
Konzernbevollmächtigter DB AG für Bayern KLAUS-DIETER JOSEL ..	12	04 Einschub der Brücke	48
		05 Grundwasserwanne	52
Die »alte« Unterführung	14	06 Die Unterführung wächst	54
Der Nördlinger Bahnhof und die Wemdinger Unterführung (von Dr. Wilfried Sponsel)	16	07 Ziehen der Spundwände	56
		08 Pumpwerk	58
Die Unterführung soll verändert werden	19	09 Straßenbau	60
Die Wemdinger Unterführung in der Presse	20	10 Presseauszüge	62
Planungen und Varianten der letzten Jahrzehnte	28	11 Kostenübersicht	64
Bürgerversammlung am 20. Juli 2015	32	12 Bauablaufplanung	65
RN-Bericht zur Bürgerversammlung	34	13 Firmenliste	66
Auszug aus dem Stadtratsprotokoll	36	14 Ablauf der Eröffnungsfeier	67
Die Planungen stehen	38		

Grußwort von Oberbürgermeister Hermann Faul

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

mit großer Freude, aber auch mit hohem Respekt und vor allem mit tief empfundener Dankbarkeit, können wir die Einweihung der Wemdinger Unterführung, den Neubau unseres »Tunnels«, feiern. Die verkehrsgefährdende Situation der letzten Jahre und Jahrzehnte gehört der Vergangenheit an!

»Wenn ich das noch erleben könnte« oder »Ein Traum würde in Erfüllung gehen«, solche und ähnliche Äußerungen konnte man in vielen Gesprächen, Diskussionen und Leserbriefen hören und lesen, wenn sich die Nördlinger über »ihren Tunnel« unterhielten. Aber immer waren diese Wünsche und Forderungen in den letzten Jahren und Jahrzehnten mit einer gehörigen Skepsis verbunden; mit einer Skepsis angesichts des Wissens, dass die Umsetzung immense Schwierigkeiten bei so vielen relevanten Mitwirkenden mit sich bringen würde. Und so war es ja dann auch, weil eben viele Interessen der Eigentümer und Nutzer,



aber auch von Behörden und Institutionen, unter einen Hut gebracht werden mussten. Auch die Privatisierung der Deutschen Bahn hat viele bis dahin getätigte Übereinkommen und Planungsfortschritte zunächst wieder in Frage gestellt.

Liebe Nördlingerinnen und Nördlinger, seit ich in politischen Gremien tätig bin bzw. politische Verantwortung übernommen habe, war und ist der »Tunnel« viel kritisiert. Ein Themenschwerpunkt in der Stadt. Und dies ist auch nachvollziehbar, weil die durch den Tunnel verlaufende Verkehrsachse unser größtes Wohngebiet mit der Altstadt und ihren zentralen Funktionen verbindet.

»Noch immer kein Licht am Ende des Tunnels« oder »Seit 40 Jahren ein trauriger Dauerbrenner und Wahlkampfthema zu allen Zeiten«, so titelten die örtlichen Riesen Nachrichten mehrmals. Meine Amtsvorgänger Dr. Hermann Keßler und Paul Kling haben ungezählte Gespräche und Verhandlungen geführt, immer

mit dem Ziel, die verkehrsgefährdende, vor über 100 Jahren gebaute, enge Röhre zu verbessern. Ein Jahrhundertbauwerk – bisher und sicher auch in der Zukunft!

Wir haben die jahrzehntelangen Bemühungen in den letzten Jahren intensiviert. Aber nicht zuletzt durch den Einsatz und das große Engagement von Herrn MdB Ulrich Lange konnte mit allen Beteiligten letztendlich eine Lösung erzielt werden. Ich bin sicher, dass auch dieses Bauwerk wiederum die Lebensader zwischen dem größten Wohngebiet der Stadt und der Altstadt sein wird. Nicht nur für unsere Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für die Region kommt ihr eine hohe Verkehrsbedeutung zu.

Deshalb gilt an dieser Stelle ein ganz besonderer Dank Herrn Ulrich Lange, der sich für seine Heimatstadt äußerst erfolgreich eingesetzt hat. Ein großer Dank gilt auch allen politischen Entscheidungsträgern seitens der Deutschen Bahn ebenso wie allen Ministerien und Behörden. Die neuen Brückenbauwerke sind eine sehr große finanzielle Belastung für die Stadt Nördlingen, sie sind aber auch eine große Chance für eine strukturierte Weiterentwicklung unseres Gemeinwesens. Letztendlich war aber die Entscheidung durch die Gewährung



Baustellenbesichtigung mit Oberbürgermeister Hermann Faul und Projektleiter Michael Bauhammer

von Zuschüssen seitens der Deutschen Bahn AG, des Freistaates Bayern und der Regierung von Schwaben letztendlich für die Stadt Nördlingen finanziell umsetzbar.

Mein Dank gilt an dieser Stelle auch den Planern, Architekten, Ingenieuren und bauausführenden Firmen und ihren Mitarbeitern für diese großartige Arbeitsleistung. Ein weiterer Dank gilt al-

len Nachbarn und Anwohnern, die während der Bauzeit die teilweise äußerst lärmintensiven (Bohr-)Arbeiten an den Wochenenden oder gar nachts ertragen mussten.

Ich freue mich, dass diese Beeinträchtigungen, die durch die Bauzeit entstanden sind, nun ein Ende haben und der Verkehr sicherer fließen wird. Und vor allem freue ich mich für unsere

Radfahrer und Fußgänger, die gefahrenfrei in die Stadt bzw. in das Wemdinger Viertel fahren und gehen können.

Ihr

Hermann Faul, Oberbürgermeister

Grußwort von Staatsministerin Ilse Aigner

Die neue Eisenbahnüberführung Wemdinger Straße bedeutet für die Große Kreisstadt Nördlingen eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Das ursprüngliche Kreuzungsbauwerk am Bahnhof Nördlingen stammte aus dem Jahr 1901 und war schon lange nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen gewachsen. Vor allem die Durchfahrtshöhe und -breite waren nicht mehr ausreichend. Jetzt steht mit dem Neubau endlich auch für Radler und Fußgänger eine sichere Verbindung zwischen dem größten Wohngebiet und der Altstadt von Nördlingen bereit. Und die Kreuzung kann nun auch von Lastkraftwagen ohne Einschränkungen befahren werden. Alle Verkehrsteilnehmer profitieren also von der neuen Überführung!

Das Kreuzungsbauwerk war baulich eine große Herausforderung: Es wurde als Stahlbetonvollrahmen konstruiert und wegen der schwierigen Untergrundverhältnisse auf Bohrpfählen und Mikrobohrpfählen gegründet. Weil zudem das Grundwasser hoch ansteht, waren an beiden Seiten des Bauwerks Grundwasserwannen notwendig. Überdies musste diese ingenieurtechnisch sehr anspruchsvolle Konstruktion unter beengten Platzverhältnissen ausgeführt werden.

Die Planung fügt sich außerdem bestens in das städtebauliche Gesamtkonzept Nördlingens ein. Nördlingen ist seit 2006 in das Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau West aufgenommen. Neben der Eisenbahnüberführung wurden weitere Baumaßnahmen umgesetzt, um verbesserte Stadtezufahrten und eine leistungsfähige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Wemdinger Viertel zu erreichen: So wurde die ehemals signalgeregelte Kreuzung westlich der Bahnkreuzung zu einem Kreisverkehr umgebaut. Auch Teile der Wemdinger Straße sind mit Unterstützung der Städtebauförderung neu gestaltet worden.

Der Neubau der Eisenbahnüberführung einschließlich der Straßenbauarbeiten kostete rund 18,6 Millionen Euro. Die DB Netz AG leistete dazu als Erhaltungspflichtiger einen Vorteilsausgleich von ca. 5 Millionen Euro. Nach Abzug der nicht förderfähigen Verwaltungskosten verblieben damit 11,6 Millionen Euro zuwen-

dungsfähige Kosten. Bei derart hohen Kosten sind Städte und Gemeinden auf die Unterstützung durch den Freistaat Bayern angewiesen. Mit 78 % der zuwendungsfähigen Kosten leiste-

te der Freistaat eine außergewöhnlich hohe Gesamtförderung von rund 9 Millionen Euro. Die Förderung erfolgte nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (ca. 8,3 Millionen Euro) und aus dem Härtefonds des Finanzausgleichsgesetzes (ca. 0,7 Millionen Euro).

Das Beispiel der Eisenbahnüberführung an der Wemdinger Straße zeigt: Der landesweite Ausbau des Straßennetzes und seine Erhaltung haben für die Staatsregierung oberste Priorität.

Denn nur mit leistungsfähigen und sicheren Verkehrswegen bleibt Bayern als Wirtschaftsstandort an der Spitze. Investitionen in den Straßenbau sind deshalb immer auch Investitionen in die Zukunft. Freistaat und Kommunen ziehen an einem Strang, um unser Land fit für die Zukunft zu machen.



Ich gratuliere der Großen Kreisstadt Nördlingen sowie allen Bürgerinnen und Bürgern ganz herzlich zur Fertigstellung dieser wichtigen Baumaßnahme!

Ilse Birgner

Bayerische Staatsministerin für Wohnen,
Bau und Verkehr und Stellvertretende
Ministerpräsidentin des Freistaates Bayern



Blick auf das bereits teilweise abgebrochene Wemdinger Tunnel

Grußwort von Regierungspräsident Dr. Erwin Lohner

Die Fertigstellung der Eisenbahnüberführung im Zuge der Wemdinger Straße stellt einen lang ersehnten Meilenstein in der neueren Geschichte des Straßenbaus im Bereich der Stadt Nördlingen dar.

Ich freue mich sehr, dass nach einer langen Planungs- und Bauphase die für eine prosperierende Stadtentwicklung so wichtige Straßenbaumaßnahme offiziell dem Verkehr übergeben werden kann. Von den zahlreichen Straßenbauprojekten der letzten Jahre markiert das nun fertiggestellte Überführungsbauwerk mit dem dazugehörigen Kreisverkehrsplatz das technisch aufwändigste und größte Tiefbauprojekt in der jüngeren Stadtgeschichte.

Neben der verbesserten Verkehrsabwicklung geht mit dieser Maßnahme eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer einher. Dadurch entsteht nicht nur eine attraktive und leistungsfähige Anbindung der Wohngebiete des »Wemdinger Viertels« an die Kernstadt, sondern es werden auch die Standortbedingungen für die gewerbliche Wirtschaft erheblich verbessert. Diese Baumaßnahme zeigt auch, mit welch hohem technischen und finanziellen

Aufwand Straßenbauvorhaben nach heutigem Standard in einem bebauten städtischen Umfeld verbunden sind.

Für die Stadt Nördlingen ist es eine beachtliche Leistung, ein derart komplexes Projekt mit einer Gesamtinvestition von rd. 20 Mio. € zu schultern. Erfreulicherweise konnte diese hohe finanzielle Belastung der Stadt durch die Beteiligung der DB AG an den Baukosten etwas reduziert werden. Ganz besonders freue ich mich, dass wir seitens der Regierung von Schwaben die Stadt Nördlingen zusätzlich mit Fördermitteln des Freistaates Bayern tatkräftig unterstützen konnten. Die hohen Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz von nahezu 10 Mio. € zeigen, dass es der Bayerischen Staatsregierung ein besonderes Anliegen ist, für Nördlingen eine rasche und durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an dieser neuralgischen Stelle zu erreichen.



Ich danke allen, die an der Vorbereitung und Ausführung der Baumaßnahme beteiligt waren für die erfolgreiche und aner kennenswerte

Arbeit. Ich wünsche der Stadt und ihren Bürgerinnen und Bürgern, dass die neue Straße nicht nur mehr Sicherheit und Lebensqualität schafft, sondern auch zu einem weiteren wirtschaftlichen Aufschwung von Nördlingen und seinem Umland beiträgt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erwin Lohner'.

Dr. Erwin Lohner
Regierungspräsident

*Rechte Seite:
Herstellung der Grundwasserwanne
mit Blick auf das neue Bauwerk*



Grußwort von MdB Ulrich Lange

Liebe Nördlingerinnen, liebe Nördlinger,

es ist für mich eine besonders große Freude als Bundespolitiker und Nördlinger, dass nach vielen Jahrzehnten des Einsatzes jetzt endlich mit dem neuen Tunnel die Verbindung zwischen dem Wemdinger Viertel, dem größten Nördlinger Wohngebiet, und der Altstadt wieder hergestellt ist.

Der Wunsch, ja die Forderung einer Sanierung des Wemdinger Tunnels kam in den 60er Jahren in der Bevölkerung auf. Schmutzig, laut und vor allem für Fahrradfahrer und Fußgänger sehr gefährlich, so präsentierte sich die Unterführung, die aus einer Zeit stammte, als Autos noch eine Rarität waren. In unserer Zeit wälzten sich täglich tausende von Fahrzeugen durch die Angströhre. Jeder von uns Nördlingern erinnert sich an unangenehme, ja gefährliche Situationen, wo wir den Atem angehalten haben und nachher froh waren, ohne Schaden glimpflich davon gekommen zu sein. Allen war klar: Es musste sich was ändern!



Die 1901 errichtete Röhre galt einst als Meisterleistung deutscher Ingenieurskunst. Da keine Schäden vorhanden waren, stand für die Deutsche Bahn AG die Sanierung des Tunnels nicht ganz oben auf der Liste der notwendigen Bauprojekte. Aber neben der baulichen Stabilität spielen die Funktionalität und auch die ästhetischen Ansprüche eine große Rolle, und an beiden mangelte es erheblich. Trotzdem kam es über 50 Jahre zwischen den Politikern vor Ort aus Bund, Land und Stadt sowie der Bahn zu keinem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen.

Es mussten einige dicke Bretter gebohrt werden. Ich denke an die zahlreichen Fahrten nach München, Augsburg oder auch nach Berlin, an die vielen diesbezüglichen Gespräche, sowohl in den Ministerien als auch bei der Deutschen Bahn AG. Selbst in den Planungsphasen traten immer wieder unvorhergesehene Probleme auf: Vorplanungen, Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren, Ausführungsplanung. Es läuft super, die Untersuchung nach Bomben wird erfolgreich

abgeschlossen und dann tauchen wie aus dem Nichts plötzlich geschützte Eidechsen auf, die das Projekt mal wieder gefährdeten. Aber schlussendlich konnten wir auch das Eidechsenproblem lösen.

Die Erneuerung unserer Brücke ist ein Gemeinschaftsprojekt von Bund, Land und Kommune, Planern, Ingenieuren, Bauwirtschaft und Logistik. Bei unserem Tunnel waren die unterschiedlichsten Organisationen bei den Vorbereitungen beteiligt: An erster Stelle das Tiefbauamt der Stadt Nördlingen, das Augsburger Straßenbauamt, die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnbundesamt, die Regierung von Schwaben und sogar das Münchner Finanzministerium für die notwendige Förderung. In einer intensiven Auseinandersetzung und Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Nördlinger Stadtverwaltung ist den Ingenieuren und Architekten ein Bauprojekt gelungen, das sich gekonnt in die örtlichen Gegebenheiten einfügt.

Die Fertigstellung ist ein historischer Tag, ein Meilenstein in der Verkehrsgeschichte unserer sehr geschichtsträchtigen Stadt, ein Zukunftsprojekt für eine hochwertige und Bewohner orientierte Verkehrsverbindung innerhalb von Nördlingen wurde geschaffen, ein Schandfleck

beseitigt. Mit der neuen Verbindung wird nicht nur das größte Wohngebiet Nördlingens mit der Altstadt verbunden, sondern eine Verbindung geschaffen, die ohne große Gefahren von Fußgängern wie Fahrradfahrern, von PKWs und LKWs genutzt werden kann.

Ich möchte an dieser Stelle all denen danken, die einen langen, ja einen sehr langen Atem gehabt haben und sich über die lange Zeit der Planung und der Beseitigung der vielen Hindernisse nicht beirren ließen und weiterhin an die Durchsetzung des Projektes geglaubt haben.

Ulrich Lp

Ulrich Lange, MdB
Stellvertretender Vorsitzender der
CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Ulrich Lange, MdB, beim Spatenstich im Januar 2017

Grußwort vom Konzernbevollmächtigten DB AG, Klaus-Dieter Josel

Lieber Nördlinginnen und Nördlinger,

zwei Brücken sind besser als ein dunkler Tunnel – so einfach kann man das neue Brückenbauwerk an der Wemdinger Straße auf den Punkt bringen. Auf 12,5 Meter ihrer insgesamt 73 Meter Länge ist die neue Gleisunterführung nach oben offen, bietet freien Blick auf den schwäbischen Himmel darüber und wirkt dadurch deutlich heller und weniger drückend als ihr Vorgänger. Ein städtebauliches Schmuckstück ist entstanden, dessen Kosten von 18,55 Millionen Euro sich Stadt, Bund, Freistaat und Deutsche Bahn AG teilen.

Es freut mich sehr, dass der neue Wemdinger Tunnel nun offiziell Ihnen, den Nördlinger Bürgerinnen und Bürgern, übergeben werden kann. Danken möchte ich herzlich für Ihre Unterstützung des Projekts über den gesamten Planungs- und Bauzeitraum.

Natürlich verlangte Nördlingens größte Baustelle allen Beteiligten wie auch Pendlern, An-



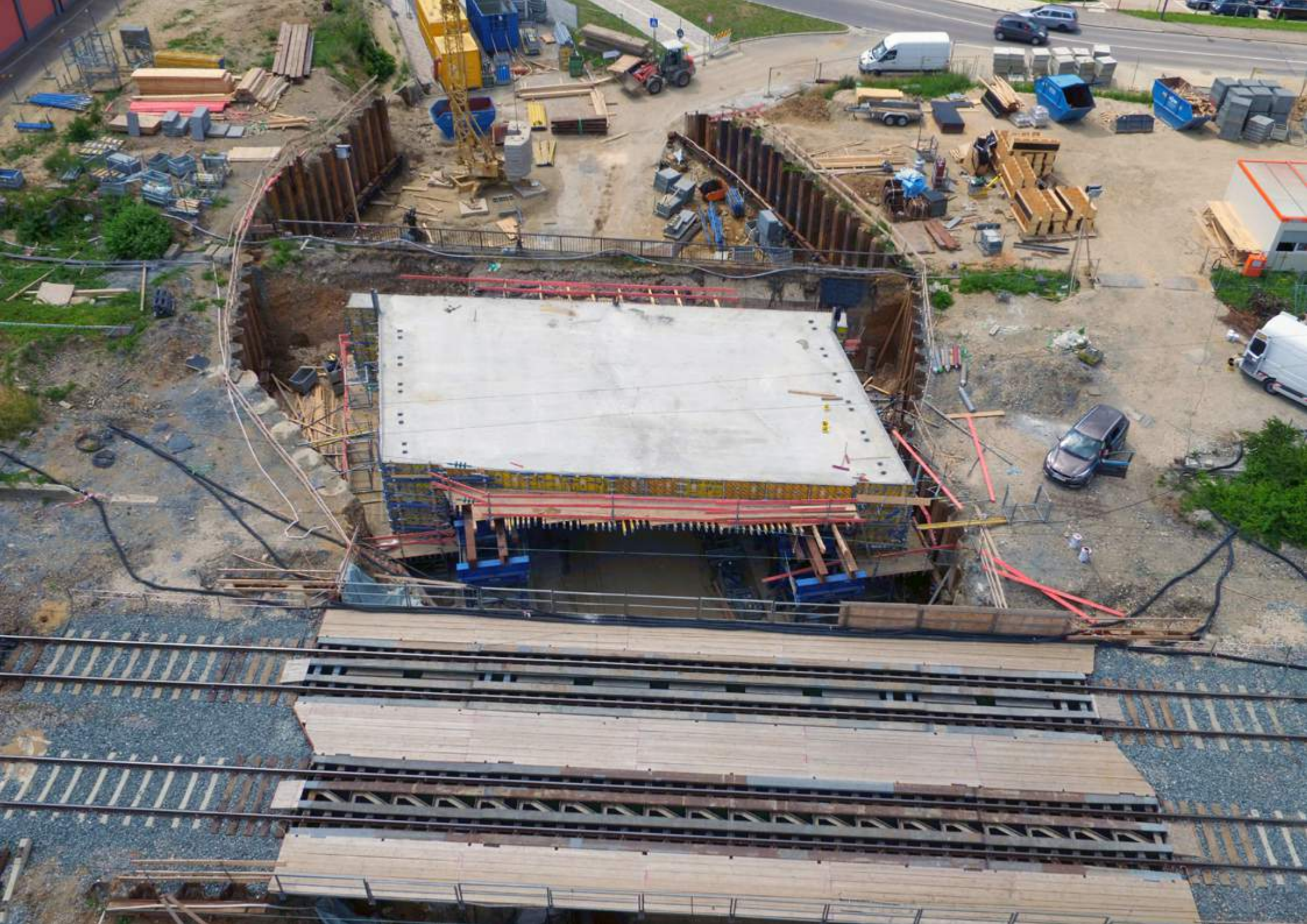
wohnern und Bürgern oft einiges ab; denn wo gebaut wird, wird es auch mal etwas lauter, fallen Schutt und Schmutz an. Aber gerade wenn es gestaubt hat oder der Zugverkehr zeitweise eingeschränkt werden musste, zeigte sich, wie sehr die Nördlinginnen und Nördlinger den Neubau befürworteten. Beschwerden waren selten, das Interesse hingegen groß, wie zum Beispiel beim Einschub der beiden Brücken im Frühjahr und Sommer des vergangenen Jahres. An den beiden Wochenenden schauten oft ganze Familien den Arbeiten von seiten des Bahnhofs fasziniert zu. Der große Rückhalt in der Bevölkerung zeigt sich auch daran, dass es im Planrechtsverfahren mit einer Ausnahme keine privaten Einwendungen gab. Dies trug maßgeblich zur reibungslosen Umsetzung des Neubaus in so kurzer Zeit bei.

Abschließend möchte ich, auch im Namen meiner Fachkollegen vor Ort, Herrn Oberbürgermeister Hermann Faul für die außergewöhnlich

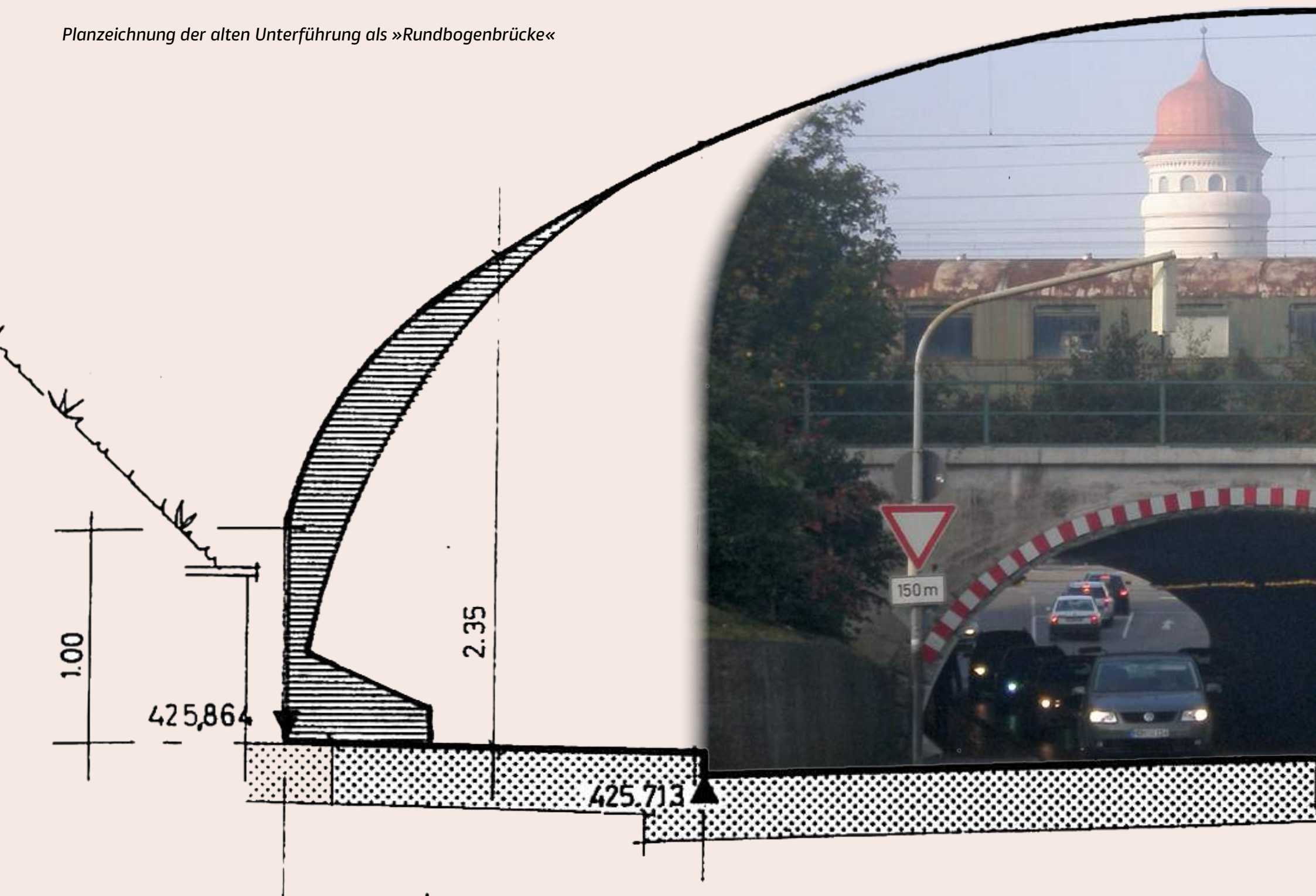
gute Zusammenarbeit mit der Stadt und insbesondere dem Tiefbauamt danken. Mit Vorfreude schaue ich auf das nächste Projekt der Stadt in unmittelbarer Nachbarschaft. Wenn voraussichtlich 2019 das Landratsamt mit seinem Bürgerservice in das dann sanierte Empfangsgebäude des Bahnhofs einzieht, hat die Stadt noch ein weiteres Schmuckstück vorzuweisen.

Klaus-Dieter Josel,
Konzernbevollmächtigter DB AG für den
Freistaat Bayern bei Deutsche Bahn AG

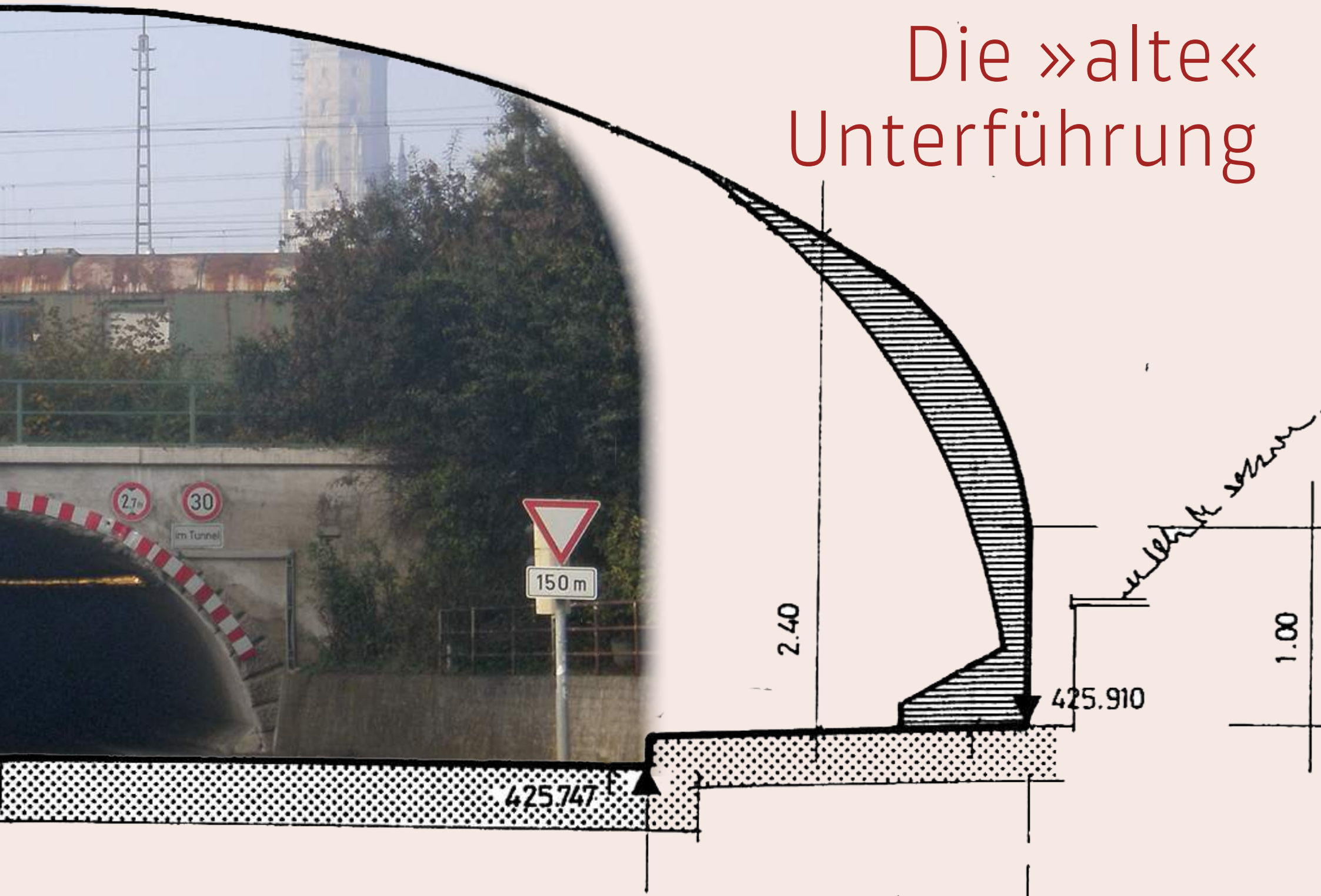
*Rechte Seite:
Drohnenaufnahme des zum Einschub vorbereiteten Brückenteils und der Hilfsbrücke*



Planzeichnung der alten Unterführung als »Rundbogenbrücke«



Die »alte« Unterführung



Mit der Eröffnung des Bahnhofs im Jahre 1849 war auch für Nördlingen in mehrfacher Hinsicht ein neues Zeitalter angebrochen, war sie nun doch in das große Verkehrsnetz der Ludwig-Süd-Nord-Bahn eingebunden. Die Stadt entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem Eisenbahnknotenpunkt, nachdem 1863 die Bahnlinie nach Bopfingen und bis nach Stuttgart, 1876 die Verbindung nach Dinkelsbühl und bis nach Würzburg und 1903 die Trasse nach Wemding geschaffen worden waren. Der Eisenbahnbau brachte auch Nördlingen und dem Ries einen gewissen wirtschaftlichen Aufschwung, neue Berufe entstanden und die Mobilität nahm zu, wie die in den Zeitungen dieser Jahre veröffentlichten »Fremdenanzeigen« zu erkennen geben. Unter anderem bedeutete dies, dass in den Jahren nach 1849 deutlich mehr Menschen auf die Nördlinger Pfingstmesse kamen als in den Jahren zuvor. Nördlingen war zu einer Eisenbahnerstadt mit Bahnbetriebswerk, Lehrwerkstätte, Übernachtungsheim für Lokomotivführer und einem Bahnlokal geworden. Zahlreiche Familien lebten von der Bahn. Und schließlich bewirkte der Bahnhof ein deutliches Wachstum der Stadt nach dieser Seite hin.

Nördlingen als Zentrum von letztlich fünf Eisenbahnlinien – das brachte nicht nur Vorteile, son-

dern auch Einschränkungen, zumal für die von Wemding herkommenden Fuhrwerke in die Stadt und für die jenseits der Bahnlinie wohnenden Menschen. Denn diese mussten nun einen großen Umweg über die Hochwegbrücke in Kauf nehmen, um in die Stadt zu gelangen. Abhilfe konnte da nur »eine Unterführung der Wemdinger Distriktstraße« schaffen. So lautet dann auch der dieser Tatsache Rechnung tragende Eintrag über die Fertigstellung der Wemdinger Unterführung im Verwaltungsbericht der Stadt Nördlingen des Jahres 1901 wie folgt: *»Nach längeren Verhandlungen wurde von der königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung eine Unterführung der Wemdinger Distriktstraße im Bahnhofs Nördlingen in den Jahren 1900/1901 hergestellt, wodurch der weite Umweg über die Hochwegbrücke in Wegfall gekommen ist; die Stadtgemeinde hatte einen Betrag von 5.000 Mark zu leisten.«*

Bis zur Fertigstellung des Bauwerks war es jedoch ein weiter Weg, eine Reihe von Problemen musste gelöst werden und grundlegende Fragen waren zu beantworten. 1898 beschäftigte sich der Magistrat nach Ausweis der Stadtratsprotokolle erstmals mit dem Thema »Unterführung am Bahnhof«. Zuerst mussten Grundstücksverhandlungen für die Anlegung eines Weges geführt werden.

Weiterhin war die Länge der Unterführung festzulegen. Im Juli 1899 teilte das Oberbahnamt Augsburg mit, dass diese gleich von Anfang an auf die ganze Länge von 90 Metern und nicht, wie zuerst beabsichtigt, zuerst einmal nur auf die Hälfte gebaut würde. Ungeklärt war damals auch noch die Frage, wer die Kosten der Beleuchtung der Unterführung übernehmen würde. Diese schon 1899 aufgekommene Frage sollte im Übrigen erst vier Jahre später endgültig beantwortet werden.

In der Sitzung vom 14. Juni 1901 berichtete der städtische Ingenieur Max Gaab dem Magistrat, dass nun die Steigungen der Anfahrten von der Bahnverwaltung vereinbarungsgemäß hergestellt worden seien. Eine entsprechende Mitteilung sollte an die Feldgeschworenen gehen. Bald darauf stellten die Feldgeschworenen wegen der bevorstehenden Ernte im Sommer 1901 den Antrag, die Unterführung schon jetzt freizugeben und die Asphaltierung erst nach der Ernte vorzunehmen, um damit den Erntewägen die Vorteile der kürzeren Wege anbieten zu können. Allerdings bestand das Gemeindegremium dann doch Ende August auf der Ausgießung des Pflasters mit Asphalt. Noch war aber der Entwässerungskanal nicht gereinigt. Diese Tatsache sollte dem Herrn Staatsbahningenieur mitgeteilt werden und zwar

unter Hinzufügung, dass der Weg erst dann übernommen werden könne, wenn der Entwässerungskanal gereinigt worden sei.

Dann aber stand der Inbetriebnahme der Unterführung nichts mehr im Wege, nachdem auch der städtische Zuschuss von 5.000 Mark getätigt worden war. 1902 ging es nur noch um die Frage der Anzahl der aufzuhängenden Lampen. Sollten zwei oder drei Lampen aufgehängt werden? Diesbezüglich wollte man dem königlichen Staatsbahningenieur mitteilen, dass nach mehrfacher Beobachtung nur zwei Lampen brennen würden und dass drei Lampen durchaus ausreichen würden. Und so war es dann auch: Ab 1. Januar 1902 wurden seitens der Stadt die Kosten für drei Lampen in der Unterführung übernommen. Noch in diesem Jahr wurde vom Verschönerungsverein eine kleine Anlage an der Bahnunterführung vor dem Deininger Tor errichtet.

Am Bahnhof selbst wurden weitere Verbesserungen vorgenommen. Auf Antrag des Gemeindegremiums errichtete man 1903 ein sog. Perrondach (Bahnsteigdach). Dem Wunsch der Stadt, im Bahnhof unter den Gleisen eine Tunnelverbindung zu schaffen, wurde seitens der Generaldirektion mit Verweis auf die hohen Kosten und auf anderweitige dringende Maßnahmen in anderen Bahnhöfen dagegen nicht entsprochen.

Wie weitsichtig der Bau der Unterführung war, zeigte sich schon im darauffolgenden Jahr anlässlich

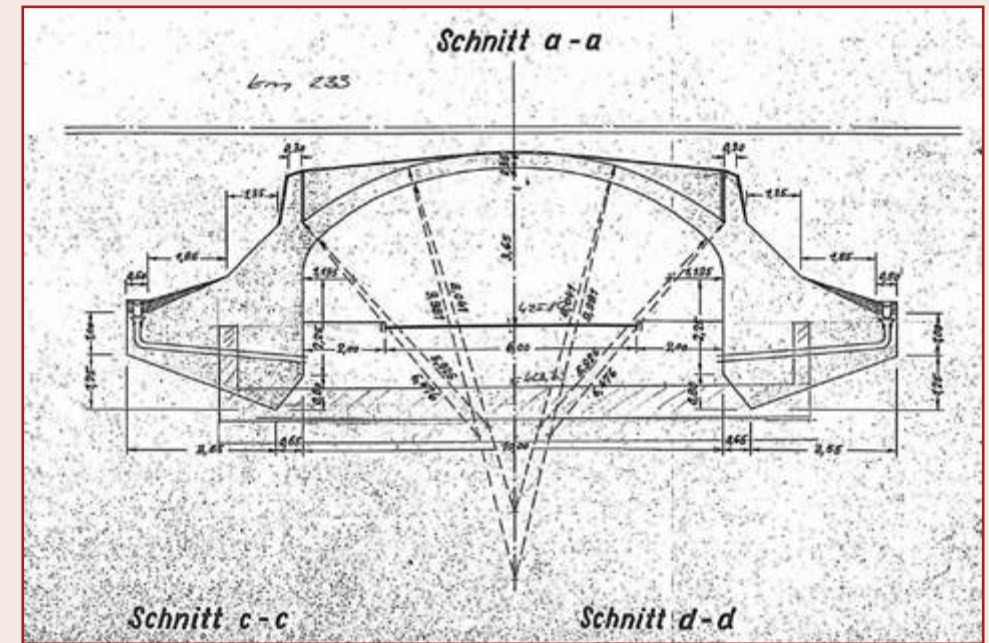
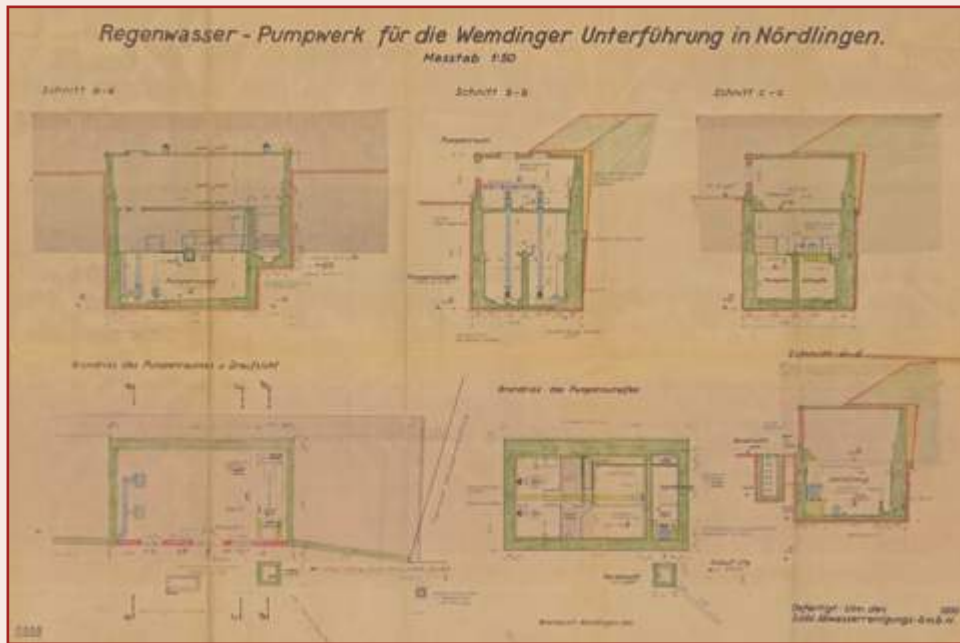


Grußpostkarte mit Bahnhof und Postgebäude, um 1900

(Stadtarchiv Nördlingen, Bildarchiv)

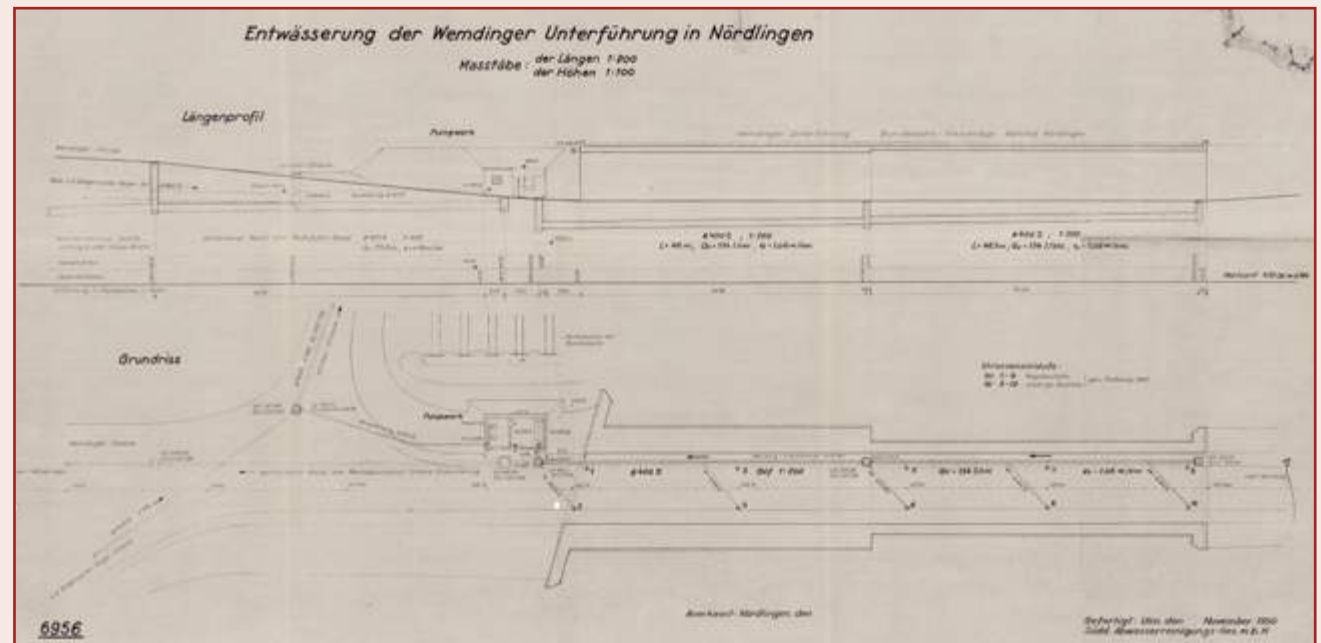
lich der Eröffnung der neuen, über Deinigen und Fessenheim nach Wemding führenden Bahnlinie. Am Sonntag, dem 4./5. Oktober 1903, konnte diese Bahnverbindung eröffnet werden. Für alle an dieser Bahnlinie liegenden Ortschaften war dies ein herausragendes Ereignis, das mit einer Reihe von Feierlichkeiten und einer »Jungfernfahrt« begangen wurde. Anlässlich des Frühschoppens im Nördlinger Sixenbräukeller sprach man von einer »Vermählung« zwischen Nördlingen und Wem-

ding und vom Beginn einer neuen Zeit. Die Fahrt von Nördlingen nach Wemding dauerte etwa 45 Minuten, etwas schneller ging es, wenn an den Bedarfshaltestellen Wildbad und Muttenuhof nicht gehalten werden musste. Heute gehört diese Bahnstrecke – nach etwa 100 Jahren guter Dienste für die Personen- und Güterbeförderung – der Vergangenheit an. Die Unterführung als eine Art Lebensader für das Wemdinger Viertel hat jedoch alle Zeiten bis heute überdauert.



Oben links:
Zeichnung des Regenwasserpumpwerks (1950)

Oben rechts:
Querschnitt der Rundbogenkonstruktion (1977)



Rechts:
Längenprofil und Grundriss der Unterführung
(1950)

Die Unterführung soll verändert werden

*Blick in die umgangssprachlich »Angströhre« genannte Wemdinger Unterführung
vor deren Neubau (im hinteren Bereich das 1945 errichtete Bauteil)*

Die Wemdingener Unterführung in der Presse

Stadtrat befürwortet Durchlaß für Fußgänger: RN v. 29. 07. 1978

Kommt Licht ins Tunnelproblem?

Bessere Anbindung vom Wemdingen Viertel zur Innenstadt vorgesehen

Nördlingen (wl). Nach jahrelangem Hick-Hack um eine bessere Anbindung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs vom Wemdingen Viertel an die Kernstadt scheint sich nun eine Lösung anzubahnen: In der jüngsten Sitzung des Nördlinger Stadtrates stellte das beauftragte Münchener Planungsbüro Obermeyer verschiedene Modelle zur Verbesserung der Situation vor, allen voran in der Wemdingen Unterführung vor. Tenny der anschließenden Debatte: Die Stadträte äußerten sich positiv zu jenen Planungsmodell, das einen Röhrendurchlaß neben dem bestehenden Wemdingen Tunnel für Fußgänger und Radfahrer vorsieht. Gleichzeitig übten die Kommunalpolitiker heftige Kritik an der Bundesbahn, die nach Aussagen des Planungsbüros eine Herausgabe entsprechender Untersuchungsdaten für die nächsten fünf Jahre angeblich verweigert habe.

Der vom Stadtrat favorisierte Lösungs-vorschlag sieht eine Fußgängerbrücke neben dem bestehenden Gewölbe vor. Sie würde etwa sechs Meter breit und 30 Meter lang sein. Das Planungsbüro vertritt jedoch den Standpunkt, daß es besonders für Personen nachts problematisch sein könnte, diesen langen Durchlaß zu benutzen. Entsprechende Beleuchtung, auch Leuchtstreifen, könnte aber Abhilfe schaffen.

Zwölf Meter hoher Turm

Die Vertreter des Planungsbüros machte darauf aufmerksam, daß die Bundesbahn „am liebsten“ eine Überführung über den Rheindorfer See. Dies würde aber einen zwölf Meter hohen, in Nördlingen angelegten Turm voraussetzen. Der Sprecher betonte gleichzeitig, daß dem Planungsbüro unter Hinweis auf Überanstrengung seitens der DB die Herausgabe von Untersuchungsdaten für die nächsten fünf Jahre verweigert worden sei.

Der Stadtrat verurteilte einstimmig die Haltung der DB und befürwortete die Vermutung, daß dadurch ein Verbesserungsvorschlag im Sinne einer wirklich günstigen Lösung offenbar „verpöndelt“ werden soll.

Wernitz schreibt DB

Unterdessen hat der SPD-Bundesgeschäftsführer Axel Wernitz in einem Brief an den Präsidenten der DB-Direktion in München, Thomas, erklärt, er Wernitz könne sich nicht vorstellen, daß die DB nicht zu einer optimalen Zusammenarbeit bereit sei. Gleichzeitig bittet Wernitz die Direktion zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen eine grundsätzliche und umfassende Lösung der Wemdingen Unterführung infrage käme.

Dazu hatte das Planungsbüro ausgearbeitet, eine genaue Zeitschätzung des Neubaus ausbleiben in zehn bis 15 Jahren nicht mehr stabilisierbaren Tunneln mit zwei eigenen Fußgängerdurchlässen neben dem bestehenden Tunnel.



Wernitz widerspricht Lemmrich:

Noch keine Mittel für die Unterführung in den Etats

Stadtrat soll sich nochmals für Ausbau stark machen

Nördlingen / Bonn / München (pm/fd). Speziell für den Ausbau der Wemdinger Unterführung seien weder im Haushalt des Landes Bayern noch im Etat des Bundes erste Mittel bereitgestellt worden, teilt SPD-MdB Axel Wernitz mit, und widerspricht damit der Darstellung seines CSU-Kollegen Karl Heinz Lemmrich. Der hatte festgestellt, daß für das „Nadelöhr“ zum Wemdinger Viertel ein erster Betrag im Haushaltsplan für die bayerischen Fernstraßen bereitgestellt worden sei (die RN berichteten). Wernitz äußerte überdies die Meinung, daß der Stadtrat noch vor der Dringlichkeitsentscheidung zur Nördlinger Umgehungsstraße am 14. Mai in Bonn sich in einer klaren Aussage für die Wemdinger Unterführung stark machen sollte. Damit soll dem möglicherweise entstehenden Eindruck vorgebeugt werden, daß wegen der Umgehungsstraße das Problem Wemdinger Unterführung „auf den Sankt Nimmerleinstag“ verschoben werden könnte.

Auf „drei Ebenen“ (Bund, Land und Straßenbauamt) habe er, Wernitz, recherchiert, und lediglich herausgefunden, daß nur das Straßenbauamt für diverse Vorarbeiten zur Wemdinger Unterführung Bundesmittel kaschiert hätte. Wernitz führt einen an ihn gerichteten Brief von Ministerialrat Lenz von der Obersten Baubehörde in München an, in dem es heißt: „Der Umbau der Wemdinger Unterführung im Zuge der Staatsstraße 2213 ist weder in der ersten noch in der zweiten Dringlichkeit des Vorschlages für den neuen Ausbauplan der Staatsstraßen enthalten. Der Regionale Planungsverband hatte bei dem Abstimmungsgespräch einstimmig eine Aufnahme im Austausch gegen andere Maßnahmen abgelehnt.“

Dennoch halte, so fährt Lenz in dem Schreiben an den Abgeordneten fort, die Oberste Baubehörde den Umbau dieser

Unterführung zur Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse für notwendig, und werde deshalb um die Finanzierung dieser Maßnahme bemüht sein. Ob dies allerdings in den „allernächsten Jahren“ möglich sein werde, könne jetzt noch nicht gesagt werden. Das hänge sowohl von den Kosten und der Finanzlage, als auch von der Abstimmung mit der Höhenfreimachung des in der Nähe befindlichen Bahnübergangs im Zuge der B 468 ab.

Die Maßnahme wäre jedoch unabhängig, so Lenz weiter, von einer Nördlinger Ostumgehung im Zuge der B 25, die in erster Linie einer Entlastung von Nördlingen vom überregionalen Nord-Süd-Verkehr dienen soll, während die Staatsstraße 2213 überwiegend dem regionalen Verkehr zwischen Nördlingen und dem im Osten gelegenen Einzugsgebiet dient.

„Kein Verständnis“ für Anton Jaumanns „Kritiklei“ am Bund hat Axel Wernitz. Der bayerische Wirtschaftsminister hatte die Mittel-Kürzungen des Bundes für den Fernstraßenbau kritisiert (wir berichteten). Wernitz meinte dazu, daß Jaumann „lieber vor seiner eigenen Staatsstraßentür kehren“ und die Mittel für deren Ausbau aufstocken sollte. Auch der Minister müßte sich, so Wernitz, energisch für die Lösung des Problems „Wemdinger Unterführung“ einsetzen.

Stadtrat beschäftigt sich mit Wemdinger Unterführung:

Tunnel sorgt für hitzige Debatte

Goschenhofer bringt neue Idee ins Spiel – Höhn läßt Plan entwerfen

Nördlingen (keb). Streckenweise recht heftige Wortgefechte lieferten sich am Donnerstagabend die Mitglieder des Nördlinger Stadtrates, nachdem SPD-Fraktions-sprecherin Helga Wernitz erneut das Thema „Wemdinger Tunnel“ aufgerollt hatte. Helga Wernitz erinnerte in der Fragestunde an einen Antrag der SPD, den sie bereits bei der letzten Vollsitzung des Rathausparlamentes eingebracht hatte. Damals kam es auf Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Keßler jedoch zu keiner Abstimmung, vielmehr einigten sich alle Fraktionen auf einen gemeinsamen Ortstermin (wir berichteten). Am vergangenen Donnerstag schließlich drängte SPD-Sprecherin Wernitz auf einen „grundsätzlichen Beschluß“, wonach die Situation am Nördlinger Nadelöhr so schnell wie möglich verbessert werden solle.

Gleichzeitig bat Helga Wernitz um Auskunft, ob die Verbesserung des Wemdinger Tunnels „erste Priorität“ habe. Denn, so die Politikerin, über kurz oder lang solle im Verlauf der Nürnberger Straße ein schienen-gleicher Bahnübergang gebaut werden, „am Wemdinger Tunnel geschieht aber bis 1983 gar nichts“. Die SPD-Sprecherin: „Wer setzt hier eigentlich die Prioritäten?“

Oberbürgermeister Dr. Hermann Keßler ließ in seiner Erwiderung keinen Zweifel daran, daß die Stadtverwaltung mögliche Lösungen sondiere. Zwischenzeitlich sei auch ein Antrag der restlichen Stadtratsfraktionen eingegangen, „der weitergehend ist als der SPD-Antrag“ (Keßler). Danach solle als kurzfristige Lösung der Schwerlastverkehr vom Wemdinger Tunnel ferngehalten werden; gleichzeitig werde die Verwaltung gebeten, nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen. Dabei solle zumindest langfristig auch die große Lösung, eine komplette Erneuerung des Tunnels, offengehalten werden.

Teure Kloake

Stadtrat Manfred Ottenweller (CSU) unterstrich, daß die Verkehrsverhältnisse am Wemdinger Tunnel „auf dem besten Weg“ gelöst werden müßten. Ottenweller: „Wir sollten nicht Hals über Kopf in eine Sache hineinspringen“. Seiner Ansicht nach wäre das Sieben-Millionen-Projekt zu präjudizieren, es ein Fehler, das von der SPD angepeilte denn der Fußgängerdurchbruch sei eine „sehr teure Kloake“.

SPD-Verkehrsexperte Ludwig Leberfinger

indes räumte ein, daß sich ein Fußgänger- und Radfahrerdurchbruch als einzige mögliche Lösung herauskristallisiert habe. Seine Fraktion dränge auf einen Grundsatzbeschluß, der die Stadt dahingehend binde, hinsichtlich der Verkehrsmisere am Wemdinger Tunnel baldmöglichst Abhilfe zu schaffen. Die SPD favorisiere den Fuß- und Radwegdurchbruch, weil alle anderen Lösungen „nur eine Verschleppung des Problems bringen“ (Leberfinger).

Einbahnverkehr

Eine neue Variante brachte Hermann Goschenhofer (FDP) ins Spiel: In Anlehnung an ein Augsburger Modell unterbreite er den Vorschlag, die Gehsteige im Tunnel zu erweitern und einen wechselseitigen Einbahnverkehr zu realisieren. PWG-Rat Karl vorgeschlagene Möglichkeit nicht „die optimale Lösung“ sei. Alle Stadtratsmitglieder seien bestrebt, die Situation am Wemdinger Tunnel zu verbessern. Eine Grundsatzentscheidung herbeizuführen, wie dies von der SPD-Fraktion beantragt worden sei, „ist aber aus Finanz- und Zweckmäßigkeitsgründen heute nicht möglich“.

„Polit-Show“

Scharfe Kritik übte Hans Lachenmeyer (CSU) an SPD-Sprecherin Helga Wernitz: „Es geht Ihnen nicht um die Sache, Sie politisieren wohlwissend“. Er lehnte die von der SPD favorisierte Lösung ab, denn „wir

können nicht sieben Millionen in den Dreck reinbauen“. Der von der SPD geforderte Grundsatzbeschluß sei ein „uralter Hut“. Lachenmeyer: „Es geht Ihnen nur um eine politische Show!“ Als „unverschämte Tendenz“ wertete Helga Wernitz die Ausführungen ihres Ratskollegen. Sie, Wernitz, lasse sich ihr Verantwortungsbewußtsein von Lachenmeyer nicht absprechen.

Grundlage schaffen

CSU-Fraktionschef Paul Kling appellierte, „gemeinsam an einem Strick zu ziehen“. Zunächst solle „eine fundierte Grundlage“ geschaffen werden, damit die beste Lösung zum Tragen komme. Kling warnte davor, sich jetzt „voreilig festzulegen“. So solle unter allen Umständen auch die Bevölkerung angehört werden. Zu dem von Hermann Goschenhofer eingebrachten Vorschlag meinte Kling: „Wir müssen auch verkehrsfördernde und -regulierende Lösungen sondieren“. Stadtrat Eberhard Basgier (SPD) konkretisierte nochmals den Antrag seiner Fraktion: Die Bevölkerung dürfe nicht den Eindruck bekommen, daß die Verkehrsmisere am Wemdinger Tunnel auf die lange Bank geschoben werde. Deshalb solle das Plenum einen Beschluß fassen, daß die Stadt alles tue, um so schnell wie möglich eine Lösung zu finden.

Eigenen Plan

Eigeninitiative entwickelte PWG-Rat Karl Höhn. Er unterrichtete am Donnerstag das Stadtratskollegium davon, daß er derzeit zusammen mit einer befreundeten Firma die Planung eines Fußgängerüberweges entwerfe. Der Lösungsvorschlag wäre im Laufe der kommenden Woche vorlagereif.

Nach längerer Diskussion einigte sich das Kommunalparlament darauf, bei der nächsten Vollsitzung einen gemeinsamen Antrag zu verabschieden, denn, so Oberbürgermeister Dr. Keßler: „Der Antrag der SPD ist praktisch in dem anderen Antrag enthalten“.



Über den neuen Verein „Nördlingen ist's wert“, die Wemdinger Unterführung, die Altstadt-Satzung und die Industrieansiedlung diskutierten beim „Aschermittwoch“ des DGB-Ortskartells (von links): Helmut Beyschlag, Manfred Ottenweller, Diskussionsleiter Dieter Paus, Friedrich Fleischmann, Klemens Stannek und Arnold Mielich. Bild: Dieter Mack

Noch immer kein Licht am Ende des Tunnels

Beim traditionellen Aschermittwochsgepräch des DGB auch Wemdinger Unterführung wieder ein Thema

Nördlingen (hen). Nun zum 17. Male fand im Pfarrsaal von St. Josefs der vom DGB-Ortskartell veranstaltete „Politische Aschermittwoch“ statt. Mehrere Themen hatte der Veranstalter den fünf Stadträten am Podium vorgegeben, eines davon war einmal wieder die Wemdinger Unterführung.

Ortskartellvorsitzender Albert Lanzinner freute sich über das weiter vorhandene Interesse an der Aschermittwochs-Diskussion. Jovial eröffnete dann Diskussionsleiter Dieter Paus die Veranstaltung, bevor die einzelnen Stellungnahmen vorgetragen wurden.

Verwaltungs-Instrument

Arnold Mielich vom Bündnis 90/Die Grünen bezeichnete den neu gegründeten Verein „Nördlingen ist's wert“ als ein auf Wirtschaftlichkeit bezogenes Verwaltungs-Instrument. Für den Mitgliedsbeitrag von 300 Mark (Firmen) und 50 Mark (Privatpersonen) könne man Mitentscheidung kaufen. Dies diene nicht der Öffentlichkeit. In Sachen Industrieansiedlung sei die Stadt engagiert: Einheimische Standortvorteile und professionelles Marketing müssten noch mehr in den Vordergrund gestellt werden. Die Grünen stünden

für eine kinder- und jugendgerechte Stadt und wollten dazu einen Arbeitskreis gründen. Desweiteren soll in neuen Baugebieten eine ökologische Bauweise gefördert sowie Flächenversiegelung vermieden werden.

PWG-Vorsitzender Helmut Beyschlag sah es in Bezug auf die Wemdinger Unterführung als Versäumnis an, mit der Bahn AG als Rechtsnachfolger der Deutschen Bundesbahn keine ganzheitliche Lösung geschaffen zu haben. Der Gesamteindruck „Bahn“ von Gröger bis Lünterbach sei katastrophal. Das Nadelohr Tunnel sei speziell für Bewohner aus dem Wemdinger Viertel eine Zumutung. Zum neuen Verein widersprach der PWG-Mann seinem Vorredner: Jeder könne Ideen und Engagement einbringen. Man müsse der Verdorbenheit der Innenstädte entgegenwirken. Die neue Altstadt-Satzung sei wichtig um ein einzigartiges Kulturerbe zu erhalten. Zum Thema Industrie sagte Beyschlag, die Stadt habe genügend Gewerbegebiete ausgewiesen, bei Strenge-Erweiterung und Kathrein-Ansiedlung habe man Geschick bewiesen.

Klemens Stannek führte aus, dass seine SPD den Tunnel immer wieder angemahnt habe, sieht jedoch kein Licht am Ende dessen, da die Bahn immer noch langsam wie eh und je sei. Zum Verein pflichtete er seinem Kollegen Beyschlag bei. Bisher sei dort gute Arbeit

geleistet worden – unter anderem war der Flohmarkt eine prima Sache. Die neue Satzung sei zeitgemäß, es dürfe aber nicht wie bei St. Vinzenz mit zweierlei Maß gemessen werden. Gute moderne Architekturvorschläge dürften jedoch nicht aus der Altstadt ausgespart werden. Für Industrieansiedlungen müssten Rahmenbedingungen geschaffen werden, wegen der Arbeitsplätze sei die öffentliche Hand jedoch erpressbar. Da man das Ries nicht zersiedeln sollte, sei auch bei neuen Anlagen darauf zu achten, dass alte Brachen zurückgebaut oder wiederverwendet werden.

Viele Interessen

Fritz Fleischmann von der Stadtteilliste sieht beim Bahngelände als größtes Problem an, dass die Interessen von Bund, Stadt und Bahn unter einen Hut gebracht werden müssen. Letztlich muss das gesamte Areal von Lerchenstraße bis Gröger neu geordnet werden. Den neuen Verein findet Fleischmann richtungsweisend, in Zukunft sollten wieder Kunden in die Kernstadt gelockt werden und auch nach 18 Uhr Leben in der Innenstadt sein. Die Altstadt-Satzung sei im Stadtrat heftig diskutiert worden, über die Bezirksregierung sei man verärgert, da diese der alten Satzung noch zugestimmt habe. Bei den Arbeitsplätzen

sei es schon schwierig, die alten zu erhalten, geschweige denn neue zu schaffen. So die Stadt in der Lage sei, werde sie aber Hilfestellungen anbieten. Mittlerweile seien auch die Umlandgemeinden zu Konkurrenten auf dem Gebiet der Neuansiedlungen geworden.

Ottenweller seit 1983 dabei

Seit 1983 war Manfred Ottenweller bisher bei den „Aschermittwochen“ dabei, auch er sieht die Bahn als den Hemmschuh in Sachen Unterführung. Oberbürgermeister Paul Kling und MdL Helmut Guckert seien vehement hinter einer Lösung her. „Nördlingen ist's wert“ sei eine wertvolle Einrichtung, schon jetzt werde dort in den Arbeitskreisen „knallhart“ gearbeitet. Die neue Altstadt-Satzung sei unbedingt erforderlich, denn Nördlingen sei ein Ensemble von europäischem Rang. Ausbaufähig sei der Fremdenverkehr. Im Bereich Neuansiedlung seien Neue Technik und Dienstleistungsbetriebe unterrepräsentiert. Ein besonderes Anliegen seien ihm die Ansiedlung neuer Lebensmittelgeschäfte in Altstadt und Südtiroler Viertel.

In einer humoristischen Umschau über Nördlinger Probleme bewies Kurt Seidel scharfen Kritikerblick, bevor sich das Publikum an der Diskussion beteiligte.



Fußgänger und Radfahrer treffen sich an der engsten Stelle des Gehwegs durch den Wemdinger Tunnel (Bild links), eine brenzlige Situation. So geht es doch auch und ist deutlich sicherer (Bild rechts): Der Radfahrer ist abgestiegen und schiebt seinen Drahtesel. Bilder: -fd-

Strafzettel für die Nördlinger Radl-Rambos

Polizei will in diesem Frühjahr energisch durchgreifen

Nördlingen (-fd-). Den Radl-Rambos soll es in diesem Frühjahr an den Kragen gehen. Die Nördlinger Polizei wird ab sofort besonders die Nördlinger Fußgängerbereiche im Auge haben und im Fall des Falles auch Strafzettel verteilen, die zwischen 10 und 25 Euro liegen können. Wo ein ausgewiesener Fußgängerbereich ist, müssen Radfahrer absteigen.

Nachdem sich die Beschwerden über rücksichtslose Radfahrer in diesem Frühjahr wieder einmal häufen, hat sich Nördlingens Polizeichef Ludwig Kögel entschlossen, verstärkt zu kontrollieren, ob sich die zahlreichen Radler in Nördlingen auch an die einschlägigen Vorschriften halten.

Dabei ist ihm klar, dass die allermeisten von ihnen nicht knapp an Fußgängern vorbeiziehenden oder Kinderwagen schiebende Mütter zur Vollbremsung zwingen. Doch diejenigen, die durch die Fußgängerzone Slalom um die Spaziergänger fahren und diese am Ende noch gefährden, müssen verstärkt damit rech-

nen, aufgehalten zu werden. Und so sind die Summen der möglichen Strafzettel gestaffelt: 10 Euro kostet es, mit dem Fahrrad durch den mit einem Verkehrszeichen ausgewiesenen Fußgängerbereich zu fahren, statt zu schieben. Auf 15 Euro steigt die „Gebühr“, wenn dadurch jemand behindert wird, wenn eine Gefährdung vorliegt auf 20 Euro. 25 Euro kann es kosten, wenn ein Unfall mit Sachschaden passiert. Sollte am Ende ein Personenschaden zu beklagen sein, gibt es eine Anzeige.

Ein wachsames Auge wollen die Polizisten auch auf die Nördlinger „Angströhre“ haben, die Wemdinger Unterführung. Dort sind die Verkehrsteilnehmer besonders auf gegenseitige Rücksichtnahme angewiesen. Radfahrer (außer Kinder unter acht Jahren) dürfen nicht auf den Gehwegen fahren. Am sichersten ist es für sie, ihren Drahtesel auf dem Trottoir durch den Tunnel zu schieben. Die Auto- und Motorradfahrer fordert die Polizei auf, die geltende 30-Kilometer-Tempobegrenzung einzuhalten.

Kein Licht in Sicht am Ende des Tunnels

Wemdinger Unterführung wird so schnell nicht neu gebaut

Nördlingen (vc).
5562 Menschen wohnen im Wemdinger Viertel zwischen der Nürnberger Straße und der Bahnlinie Nördlingen-Donauwörth, inklusive dem Neubaugebiet „Saubrunnen“. Der größte Teil von ihnen quält sich durch das Wemdinger Tunnel – mit dem Auto, per Rad oder zu Fuß. Und obwohl die 90 Meter lange Röhre ein Dauerbrenner seit den 60er Jahren ist, wird es RN-Informationen zufolge wohl auch in den nächsten Jahren keine baulichen Veränderungen geben.

Wie in unserer gestrigen Ausgabe berichtet, hatte Bayerns Innenstaatssekretär Georg Schmid die Debatte mit der Bemerkung wieder angeheizt, zur Zeit werde geprüft, ob ein Neubau in kommunaler Baulast verwirklicht werden könne – sprich, die Stadt Nördlingen soll das Millionenprojekt finanzieren.

Für OB Paul Kling („Herr Schmid hat mit mir nicht darüber gesprochen“) ist klar, was sich dahinter verbirgt: Wenn die Nord-Ost-Umgehung von Nördlingen endlich einmal fertig sein wird, kommt es zu so genannten „Abstufungen“ im Verlauf der Bundes- und Staatsstraßen im Stadtgebiet.

So ist davon auszugehen – und dies sieht auch Kling so – dass die B 25, die bislang mitten durch Nördlingen führt, später aber die Stadt umgehen wird, im Stadtbereich zu einer Innerortsstraße herab gestuft wird – mit der Stadt als Baulastträger. Ob dies auch bei der B 466 der Fall sein wird, die der Bund dann womöglich offiziell über die Augsburgs Straße in Richtung Umgehung führen wird, ist offen.

Und was geschieht mit der Staatsstraße 2213, von Reimlingen kommend, über die Oskar-Mayer-Straße hin zum Wemdinger Tunnel führend, die dann in die Staatsstraße 2213 nach Deiningen übergeht? Wird sie dann offiziell auch über die Augsburgs Straße hin zur neuen Ostumgehung geführt mit dem Ergebnis, dass im Bereich des Wemdinger Tunnels die Stadt in die Trägerpflicht kommt?

Kling mag dies nicht ausschließen, und damit macht die eingangs zitierte Bemerkung des Staatssekretärs durchaus Sinn. „Nördlingen hat kein Interesse daran“, stellt der OB klar, denn dann müsste sie auch den Löwenanteil für einen etwaigen Neubau des Wemdinger Tunnels bezahlen.

Versprechen nicht gehalten

Ohnehin fühlt sich die Kommune in Sachen Unterführung dupiert: Erst hatte die Bahn versprochen, den größten Teil des in den 90er Jahren auf rund acht Millionen Mark taxierten Neubau-Projekts zu übernehmen; doch als sie privatisiert wurde, verlor sich die mündliche Zusage im Nebel, zurück blieb das Angebot von 1,52 Millionen. Dann hätte der Staat knapp fünf Millionen übernehmen sollen, der Rest von 1,6 Millionen wäre bei der Stadt verblieben – mit der Aussicht auf 60-prozentige Förderung. Doch der Staat hat kein Geld mehr, und so müsste die Stadt das meiste stemmen, wenngleich sie auch in diesem Fall mit einer 60-prozentigen Förderung rechnen könnte. OB Kling: „So wird sich wohl in absehbarer Zeit nichts ändern.“ **KOMMENTAR**

RN-KOMMENTAR

Seit 40 Jahren ein
trauriger Dauerbrenner

Schmutzig, laut und vor allem für Fußgänger gefährlich – so präsentiert sich die Wemdinger Unterführung, die aus einer Zeit stammt, als Autos noch eine Rarität waren. Heute wälzen sich täglich tausende von Fahrzeugen durch die Angströhre mit einer erlaubten Durchfahrthöhe von 2,7 Meter.

Bald in jedem OB-Wahlkampf war das Fossil ein Thema, die SPD nutzte es einst zu einer spektakulären, weil unangemeldeten Anstichaktion, die Gewerkschaft sammelte 1980 fast 4000 Unterschriften, um die Unterführung umzubauen nach dem Motto: „Im Tunnel stinkt's – uns auch!“.

Wahlkampfthema zu allen Zeiten

Der seinerzeitige SPD-Bundestagsabgeordnete Axel Wernitz sprach von einem „Skandal“ und legte sich mit Oberbürgermeister Hermann Keßler an, Wirtschaftsminister Anton Jaumann versicherte 1982, der Freistaat Bayern könne „jederzeit“ sechs Millionen Mark für den Umbau locker machen und 1988 präsentierte Oberbürgermeister Paul Kling drei Varianten, von denen eine einen völligen Tunnel-Neubau vorsah.

Und treuherzig versicherten alle Politiker, mit Wahlkampf habe die Wemdinger Unterführung rein gar nichts zu tun.

1991 dann schien es „endgültig“, dass die Bahn ihre Anlagen auf nur mehr zwei Gleise zurück baut, und der Stadtrat beschloss wieder einmal einen neuen Plan mit drei Metern Tunnelhöhe und eigens geführten Geh- und Radwegen. Dann legte sich die Bahn wieder quer, stimmte schließlich mündlich zu, die Hauptbaulast zu tragen – bis sie privatisiert wurde. Dann galt nichts mehr und jetzt hat der Freistaat kein Geld mehr.

Wetten, dass?

Der Skandal aber bleibt. Die am stärksten frequentierte Achse zwischen dem größten Stadtviertel und der Altstadt ist ein ständiger Gefahrenpunkt, daran wird auch die neue Nördlinger Umgehung nichts ändern.

40 Jahre lang haben es unsere Politiker und die Bahn nicht geschafft, dem ein Ende zu bereiten. Grund genug, auch in finanziell tristen Zeiten erneut einen gemeinsamen Anlauf zu unternehmen, um die Misere zu beseitigen.

Aber wahrscheinlich wird es so laufen: Im OB-Wahlkampf 2006 werden die Kandidaten dem Wahlvolk versichern, energisch das Problem Wemdinger Tunnel anpacken zu wollen. Wer wettet dagegen?

Carl Völkl

SPD: Tunnel ist ein Schandfleck

Nördlingen | pm | In der recht gut besuchten Wahlversammlung der SPD im ESV-Heim im Wemdinger Viertel unterstrich SPD Ortsvereinsvorsitzende Rita Ortler, dass die SPD auch zwischen den Wahlen für die Bürger da sei. Sie zeigte an der von der SPD gestarteten Initiative zur Herlinstraße die bürgernahe Arbeitsweise der Ortspartei auf, die sich hauptsächlich auf einem Dialog mit den Betroffenen aufbaue. „Es zeichnet sich ab, dass ein Kreisverkehr an der Kreuzung Ulmer- und Herlinstraße keine Utopie mehr ist“, so die Vorsitzende.

Nach wie vor bleibe auch die Forderung der SPD bestehen, das Wemdinger Tunnel zu verkürzen. Auch wenn mit den neuen Besitzverhältnissen weitere Schwierigkeiten dazu gekommen seien und eine Lösung wieder in weitere Zukunft gerückt werde, dürfe man diesen „Schandfleck“ nicht totschweigen. Dieses Problem verschärfe auch eine gesamtplanerische Gestaltung des Bahngeländes im Projekt „Stadtumbau West“, in die die Lärchenstraße, den Zugang zur Altstadt über die Wemdinger Straße und vor allem deren Bodenwellenkreuzung vor dem Tunnel mit einbezogen werden müsse. Nicht wegzudenken im Leben einer Stadt seien auch die unterschiedlichen Vereine. Als Anerkennung für die Ehrenamtlichen fordere die SPD eine Ehrenamtskarte, ähnlich wie die Jugendleiterkarte, um Vergünstigungen in städtischen Einrichtungen oder auch bei Kulturveranstaltungen zu erhalten.

In der Diskussion wurden Verbesserungen in der Kerschensteinerstraße wurden angemahnt, wo seit den letzten Versammlungen und der Fertigstellung der Nordostumgehung nichts mehr passiert sei.

Wemdinger Tunnel wird Chefsache für OB Faul

Bauausschuss Neues Ingenieurbüro soll mit der Bahn Problemlösung finden.

Grüne präsentieren einen eigenen Vorschlag

Nördlingen | vc/ben | Nördlingens Oberbürgermeister Hermann Faul (PWG) hat in einem Interview mit den *Rieser Nachrichten* bekräftigt, die Lösung des Problems Wemdinger Tunnel sei „Chefsache“. Derzeit werde geprüft, welches von zwei Ingenieurbüros einen entsprechenden Auftrag bekomme, Möglichkeiten zur grundsätzlichen Verbesserung der vor allem für Fußgänger unzumutbaren Röhre zu finden. Beide Büros würden fast ausschließlich für die Bahn arbeiten; deshalb verspreche sich die Verwaltung davon einen intensiven Dialog mit der Bahn. Mit der Beauftragung eines der beiden Büros solle ein Neubeginn gemacht

Weichen und Strommasten) rund eine Million Euro kosten, sagte Faul. Das Gleisnetz gehört der Deutschen Bahn, die nach wie vor die Strecke Nördlingen–Aalen selbst bedient. Überwiegender Nutzer der übrigen Schienen ist die Bayernbahn und mit ihr das Eisenbahnmuseum.

Ein völlig neues Brückenbauwerk?

Der Oberbürgermeister erhofft sich einen Rückbau der nicht mehr benötigten Gleise, wobei die Kosten wohl auf die Stadt zukämen, weil sich die Bahn nicht als Verursacher von Änderungen sieht. Möglicherweise könnte man durch ein völlig neues Brückenbauwerk den Tunnel in zwei Hälften „aufschneiden“. Im mittleren Bereich verlaufen nämlich nicht überall Schienen, wie man an den Fenstern in der Decke der Unterführung sieht.

Das Wemdinger Tunnel war auch Gegenstand der jüngsten Beratungen im Bau-, Verwaltungs- und Umweltausschuss des Nördlinger Stadtrates. Wie die Verwaltung berichtete, habe kürzlich der Leiter des Nördlinger Tiefbauamtes, Bauhammer, ein Gespräch mit dem Büro geführt, das das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 betreut.

Runder Tisch demnächst geplant

Ende Januar oder Anfang Februar plane man einen „runden Tisch“ mit der Deutschen Bahn und der Bayernbahn. Dabei soll endgültig geklärt werden, welche und wie viele Gleise in Zukunft regional und überregional noch benötigt werden. Der OB in der Sitzung: „Nicht außer Acht bleiben dürfen dabei die Kosten.“ Auch in diesem Zusam-



So könnte nach einer Computer-Simulation des Nördlinger Stadtrates Wolfgang Goschenhofer die Kreuzung Wemdinger Straße/Bürgermeister-Reiger-Straße einmal aussehen, wenn der Bahnverkehr unter der Straße rollen würde, und das Wemdinger Tunnel deshalb überflüssig wäre. Die Kosten schätzt der Diplom-Ingenieur Goschenhofer auf rund 10 Millionen Euro.

menhang betonte Faul, eine bessere Verkehrsanbindung des Wemdinger Viertels an die Altstadt sei „Kernpunkt“ aller Planungen.

Der Fraktionsvorsitzende der CSU im Stadtrat, Ulrich Lange, betonte die Wichtigkeit von möglichen Förderungen: „Diese gilt es herauszufinden, damit wir dies bei den Haushaltsberatungen mit einfließen lassen können.“

Ein Vorschlag der Grünen

Einen eigenen Vorschlag zur Lösung der Verkehrssituation „Wemdinger Tunnel“ präsentierte in der Sitzung der Sprecher von Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat, Wolfgang Goschenhofer: „Die Möglichkeit, die Bahntrasse nach unten in ein Trogbauwerk mit kurzem Tunnelabschnitt und die Straße auf dem oberen Niveau verlaufen zu lassen, habe ich dem OB und Stadtbaumeis-

ter Brettin vorgestellt“, so Goschenhofer. Mit anderen Worten: Die Bahn solle unterirdisch geführt werden, die Straße darüber – also genau diametral zur jetzigen Situation.

„Diese Variante ist derzeit die einzige Möglichkeit, der Bevölkerung im Wemdinger Viertel ein neues Lebensgefühl zu geben und die Isolierung durch die Bahntrasse aufzuheben“, so Goschenhofer, und weiter: „Die Kosten belaufen sich auf rund 10 Millionen Euro, wobei dieser Vorschlag auch eine Untertunnelung der Nürnberger Straße bedeuten würde. Das Gleisgefälle würde vier Prozent betragen.“

Gegenüber den *Rieser Nachrichten* zeigte sich der OB allerdings sehr skeptisch: Erstens sei es sehr fraglich, ob auf dem relativ kurzen Streckenabschnitt vom Bahnhof bis zur Unterführung eine solche Absenkung des Schienenverlaufs über-

haupt möglich wäre; zweitens würde dies viele Millionen Euro kosten: „Wer bezahlt das?“ Dennoch wurde vereinbart, eine Machbarkeitsstudie im Rahmen eines Gesamtgutachtens zu veranlassen.

Oberbürgermeister Hermann Faul beantwortete auch eine Anfrage der CSU-Fraktion über die Zukunft des Wemdinger Viertels in Bezug auf den Stadtbau West.

Bürgerzentrum noch unklar

„Vor einer Sanierung der Kerschensteinerstraße muss erst die Notwendigkeit einer Auswechslung von Kanal und Versorgungsleitungen geprüft werden. Sicherlich kommt dafür der nördliche Teil ab der Riomer Straße in Frage.“

Ob ein eigenes Bürgerzentrum für den Stadtteil nötig sei – darüber seien zunächst noch Gespräche zu führen, sagte Faul. »Kommentar

Kommentar

von Carl Völk
zum Wemdinger Tunnel

» redaktion@rieser-nachrichten.de



Viel Glück!

Das Wemdinger Tunnel ist seit 40 Jahren ein Politikum in Nördlingen, das pünktlich zu jeder Kommunalwahl aktiviert wird. Alle haben sich daran die Zähne ausgebissen: Die Stadträte, die langjährigen Oberbürgermeister Hermann Keffler und Paul Kling, Wirtschaftsminister Anton Jaumann, die Landtags- und Bundestagsabgeordneten – von Edi Würth bis Georg Schmid, von Lemmrich und Wernitz bis zu Fograscher und Raidel. Spektakulär war die Nacht- und Nebelaktion der SPD-Stadtratsfraktion unter Helga Wernitz, als die zum Pinsel griff und die Unterführung weiß anstrich – aber nichts zeigte die Hilflosigkeit der Kommunalpolitiker eindringlicher.

Jetzt sitzt er auf der anderen Seite

Jetzt will es Hermann Faul wissen und hat darin einen politischen Unterstützer, der nicht minder ehrgeizig das Problem lösen möchte: CSU-Fraktionschef Ulrich Lange.

Der vor knapp drei Jahren gewählte Oberbürgermeister hat in seinen vielen Jahren als Stadtrat und als Bewohner des Wemdinger Viertels das politische Ringen um eine Verbesserung der Unterführung mitbekommen.

Jetzt sitzt er auf der anderen Seite im Rathaus, hinter dem OB-Schreibtisch. Dort wird er noch viel intensiver mit den Problemen konfrontiert, die sich um das Wemdinger Tunnel türmen. Und wie zäh es ist, mit der Bahn zu verhandeln, hat er erst kürzlich beim Feilschen um die Grundstücke am Bahnhofsareal erlebt. Da kann man ihm nur zurufen: Viel Glück, Hermann Faul!



Im Nördlinger Bauausschuss wurden jetzt neue Pläne für einen Rückbau des Wemdingers Tunnels vorgestellt. Die dunkle Röhre im Wemdingen Viertel könnte demnach auf zwei Gleise reduziert werden. Foto: bsp

Licht am Ende des Wemdingers Tunnels

Rückbau Die „Angströhre“ in Nördlingen soll auf zwei Brücken reduziert werden. Pläne im Bauausschuss vorgestellt. Verhandlungen mit der Bahn stehen noch an

VON RONALD HUMMEL

Nördlingen Im Zuge des Projektes „Wemdingen Achse“, das wiederum Bestandteil des Stadtbahn West ist, hatte der Stadtrat eine Machbarkeitsstudie zum Rückbau des Wemdingers Tunnels in Auftrag gegeben. Uwe Hohenberger vom Nürnberger Planungsbüro „Gauß Rail Engineering“ stellte die Ergebnisse in der jüngsten Sitzung des Bauausschusses am Stadtrat vor.

Favorisiert wird folgende Variante: Drei überflüssige Bahngleise über dem Tunnel werden zurückgebaut, die restlichen werden so umgebaut, dass sie dicht nebeneinander verlaufen. Der Tunnel kann dann auf Stadtbahn um 23 Meter, stadtbahnweit um 28 Meter gekürzt werden. Dann bleiben noch 40 Meter, die mit einer Eisenbahnbrücke abgedeckt werden sollen.

Unter dieser Brücke läuft der Verkehr durch eine rechteckige Öffnung. Für die Rad- und Fußwege zu beiden Seiten gibt es verschiedene Varianten: auf gleicher Höhe wie die Autofahrer, auf einer Seite oder beidseitig erhöht. Eine Erhöhung der 2,50 Meter breiten Wege hätte zwei Vorteile: größere Sicherheit für die Passanten, da sie vom Autoverkehr getrennt sind und einen flachen Winkel, in dem die Geländestigung überwinden wird. Planer wie Stadtrat bevorzugen die Variante mit den beidseitig angehobenen Rad- und Gehwegen.

Zu dieser Brücke muss allerdings stadtbahnweit noch eine zweite,icht

Meter breite Brücke für ein Gleis der Bayernbahn errichtet werden. Beide Brückenwerke zusammen werden auf 4,3 Millionen Euro Baukosten veranschlagt.

Flickwerk verworfen

Eine weitere theoretische Variante wurde wegen wesentlich höherer Kosten von mehreren Millionen Euro von vornherein verworfen, nämlich die Tieferlegung des Gleises und die Führung des Straßenverkehrs über die Gleise hinweg. Auch eine Billiglösung für 1,9 Millionen Euro, nämlich die Unterfangung des verbleibenden verknüpfen Tunnels mit einem Fundament aus eingespritztem Beton, verfügte der Stadtrat quasi als Flickwerk-Lösung nicht ernsthaft weiter.

Elektronisches Stellwerk wird installiert

Wie Hohenberger sprach einen großen Vorteil bei der Realisierung dieses Projektes an: Die Bahn plant, in den Sommerferien 2012 ein elektronisches Stellwerk in Nördlingen zu installieren. Das bedeutet eine Totalperierung der gesamten Gleisanlage für sieben Wochen – eine einmalige Gelegenheit, in dieser Zeit auch die Gleisarbeiten über die neuen Brücken zu bewerkstelligen. Würde man diese Arbeiten ohne Totalperierung durchführen, müsste man unter anderem Behelfs-Eisenbahnbrücken errichten und das Projekt käme um 700.000 Euro teurer. Die Betonbrücke selbst soll ab April/Mai 2012 neben der eigentli-

chen Baustelle errichtet werden, ähnlich, wie es bei der Brücke an der Baldinger Unterführung gehandhabt wurde. In den Sommerferien wird das Bauwerk dann eingeschoben und die zuvor abgebauten Gleise neu darüber gebaut. Dann erfolgen die Straßenbauarbeiten und Ende 2012 soll die neue Verbindung aus Wemdingen Viertel stehen. Anstelle der jetzigen Kreuzung zwischen Tunnel und Altstadt ist in der Gesamtplanung ein Kreisverkehr im Gespräch.

Kostenaufteilung noch offen

Noch nicht sicher ist, wie die Baukosten von 4,3 Millionen Euro aufgeteilt werden sollen. Bislang hatte die Bahn die Position eingenommen, dass eine Veränderung des Tunnels allein im Interesse der Stadt läge und diese auch für die Finanzierung aufkommen solle. Jetzt könne man, so Oberbürgermeister Hermann Paul, die Bahn aber durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz im Rahmen eines Vorteilsausgleichs in die Pflicht nehmen.

Das heißt konkret: Da die Bahn durch das neue, wesentlich kleinere Kreuzungsbauprojekt weniger Wartungskosten hat, kann sie auch an den Baukosten beteiligt werden. Nach demzeitigem Stand könnte man von der Bahn ein Drittel der Gesamtkosten verlangen, so blieben also noch rund 2,44 Millionen übrig. Die Stadt kann im Rahmen des Stadtbahnbaus West mit 50 Prozent Förderung rechnen – ob die Gesamtkosten oder der Betrag ohne ei-

nen Anteil, den die Bahn trägt, dabei zugrunde gelegt wird, muss noch geklärt werden.

Die Rechtsabteilung der Bahn wird sich zu Bau und Finanzierung frühzeitig äußern, wenn eine Entwurfsplanung vorliegt, heißt es vonseiten der Bahn AG. Laut Bernhard Blass, Ansprechpartner der Bahn, sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz Voraussetzungen und Höfen der Summen, welche die Bahn übernehmen muss, genau festgelegt. Die Rechtsabteilung der Bahn werde erörtern, wie groß der gesetzlich bestimmte finanzielle Anteil der Bahn ist. Vom rein technischen Gesichtspunkt habe man die jetzt favorisierte Lösung bereits bei Gesprächen im vergangenen Jahr vorgezogen, so Blass.

»Kommentar

Der Zeitplan

- Vorentwurfsplanung und Baugrundgutachten bis Juni 2010.
- Entwurfsplanung Juli bis Oktober 2010.
- Genehmigungsplanung Juli 2010 bis Juli 2011.
- Finanzierung Oktober 2010 bis Juni 2011.
- Ausschreibung Juli 2011 bis Dezember 2011.
- Ausführungsplanung Januar 2012 bis Juni 2012.
- Bauausführung Juni 2012 bis Dezember 2012 (Vorbereitung des Brückenbetons ab April/Mai 2012).

Diese Röhre soll sicherer werden

Verkehr Geschlossen stimmt der Nördlinger Stadtrat für den Neubau des Wemdingers Tunnels. Doch es gibt auch Kritik

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Seitens war sich der Nördlinger Stadtrat in den vergangenen Monaten so einig, wie am Donnerstagabend: Geschlossen stimmten die Mitglieder für einen Neubau des Wemdingers Tunnels. Wie berichtet, soll das mehr als 100 Jahre alte Bauwerk ersetzt werden – durch ein Brückenbauwerk West mit einer Länge von 42 Metern, einen Lichthof mit 200 Metern sowie ein Brückenbau Ost, das 14 Meter lang ist. Autos und Lastwagen fahren künftig linker, Radler und Fußgänger können links und rechts erhöhte Seitenwege benutzen, die durch Geländer von der Fahrbahn abgetrennt werden.

Bereits im September wird mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen. Dazu gehört unter anderem die Suche nach Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg. Im ersten Halbjahr 2016 soll dann der Kreisverkehr in Richtung Altstadt gebaut werden. Im Februar 2017 ist der Baubeginn für den Tunnel geplant, im Juni 2018 soll er fertig sein. Die Brücke und die Straße kosten insgesamt rund 1,4 Millionen Euro, so die Stadtverwaltung. Rechnet man noch die Kosten für den Kreisverkehr dazu und zieht eine Fördermittel sowie den Anteil der Deutschen Bahn ab, dann bleibt ein Eigenanteil für die Stadt Nördlingen von rund fünf Millionen Euro. Der werde, so Oberbürgermeister Hermann Paul, im Rahmen der derzeitigen Finanzplanung als „tragbar“ erachtet. Obwohl die Stadt die Gesamtkosten zu einem nicht unbeträchtlichen Teil zu zahlen hat, ist der Stadtrat einverstanden, dass die Stadt Nördlingen die Kosten für den Kreisverkehr und die Brücke trägt. Die Kosten für den Tunnel selbst werden von der Deutschen Bahn getragen.



So sieht die Wemdingers Unterführung jetzt aus. Im Februar 2017 sollen die Arbeiten für den Neubau des Tunnels beginnen. Der Nördlinger Stadtrat hat dem Projekt am Donnerstagabend zugestimmt. Foto: Wolfgang Richter/ma

tig, dass die Bürger mitgenommen werden. Obwohl die Fraktion zunächst gedacht habe, eine Bürgerversammlung sei entbehrlich, sei es dann doch richtig gewesen, sie

„Packen wir's an.“

Dr. Dorothea Gademack

durchzuführen. Denn auch positiv gestimmte Nördlinger hätten dort noch Fragen gehabt. Seit 30 Jahren habe man den Neubau des Wemdingers Tunnels versprochen, jetzt liegt eine gute Planung vor. „Packen wir's an.“

Thomas Mitting, Fraktionsvorsitzender der Stadtratsliste, sprach von einer „historischen“ Entscheidung. „Ein Versprechen an alle

Bürger kann endlich eingelöst werden.“ Mit dem Neubau werde ein jahrzehntelanger städtebaulicher Missstand beseitigt, die Anbindung des Wemdingers Viertels an die Kernstadt verbessert. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steige, Unfälle-Havarien sollten nun der Vergangenheit angehören. Leider müsse man allerdings akzeptieren, dass es zu erheblichen Kostensteigerungen gekommen sei. Mitting ging auf die Debatte um das Hallenbad ein. Dabei sei es nicht um ein Spinn- und Pretexten gegangen. Zudem würde sich ein Bad jährlich Folgekosten mit sich bringen – ein neuer Tunnel jedoch nicht.

Joachim Sagg (FWG) meinte, wenn man das Projekt jetzt ablehne, dann werde eine greifbare Realisierung auf Jahre, wenn nicht auf den

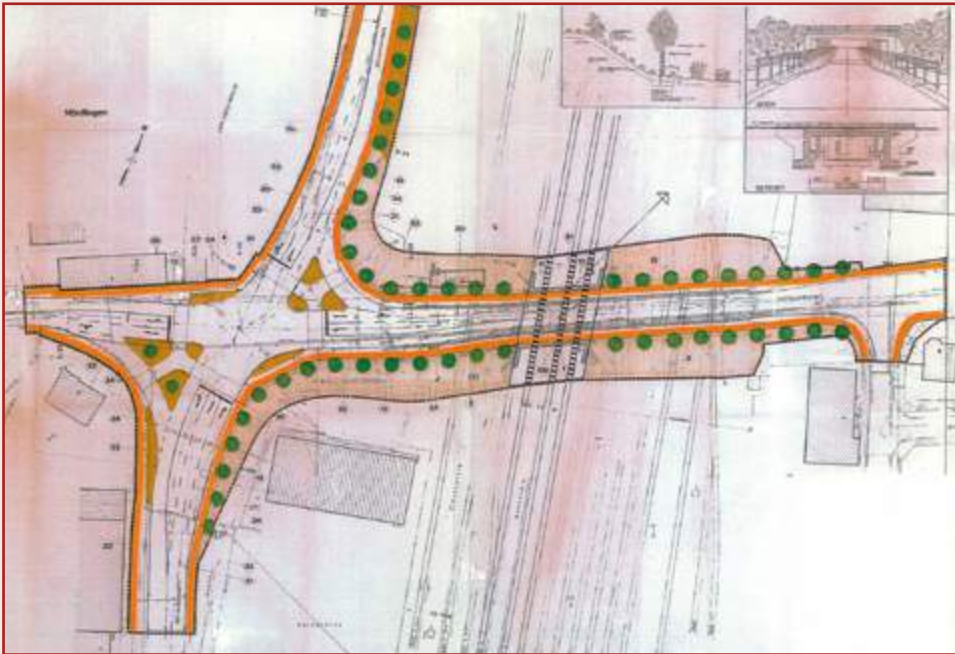
Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben. Dennoch hatte er mehrere kritische Anmerkungen zum Projekt. Zwei Beispiele: Es sei verwunderlich, dass über den Grundwasserstand keine detaillierten Aussagen gemacht werden könnten – und man deshalb die Grundwasserstände nachträglich verlängern müsste. Zudem sei zu erwarten, dass der Schwerlastverkehr in der Wemdingers Straße zunehme. Sagg merkte an, dass die gesamte Summe für das Bauwerk letztendlich der Steuerzahler oder der Bahnkunde bezahlen würde.

Sonia Kuban (Grüne Frauenliste) erinnerte daran, dass der Anteil für die Machbarkeitsstudie für den Neubau bereits 2008 aus ihrer Fraktion gekommen sei. „Wir hatten die Idee, die CSU besorge das Geld.“ Paul griff ein: Die Grünen Frauen-

liste hätten doch eine Brücke für den Straßenverkehr gewollt. Kuban legte nach: Schon mit dem Kauf des Bahnhofs sei das Projekt Hallenbad gestoppt. Der Vorort beim Tunnel seien die hohen Fördermittel.

Die SPD-Fraktionsvorsitzende Rita Orler erinnerte an die Ablehnung ihrer Partei für eine Verbesserung in Sachen Tunnel. Im Wahlkampf 2006 hätten sich alle Parteien für dieses Thema starkgemacht. Das man jetzt rund 20 Millionen Euro in die Hand nehmen müsse, sei sehr bedauerlich aber unumkehrbar. Die SPD habe sich zudem mehr Bürgerbeteiligung in Form einer Bürgerhaushalts gewarnt. Doch dafür sei die Zeit zu knapp gewesen. Orler plädierte dafür, bei weiteren Konsensgesprächen keine offene Grundsatbedebatte zu führen.

Planungen und Varianten der letzten Jahrzehnte

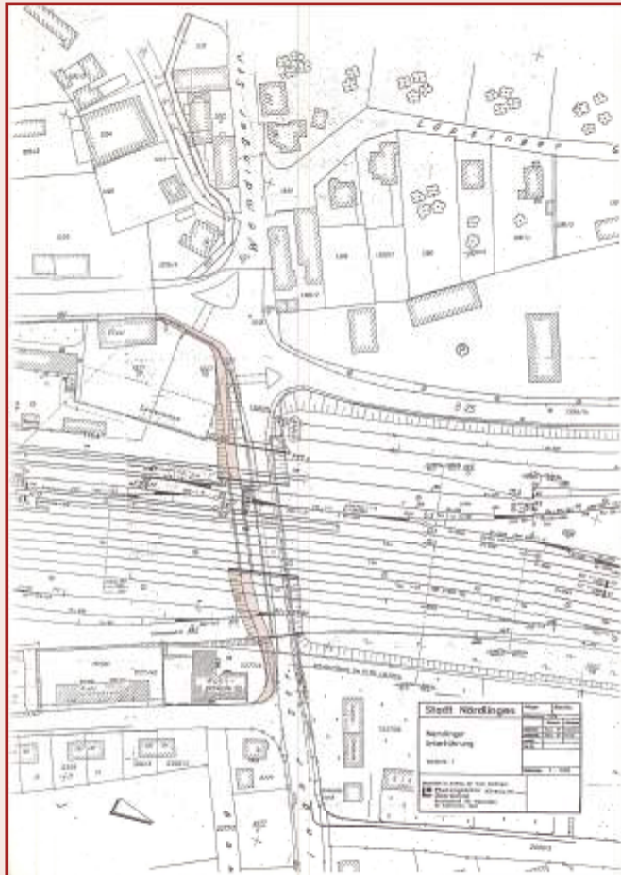


Bebauungsplan aus den 1980ern



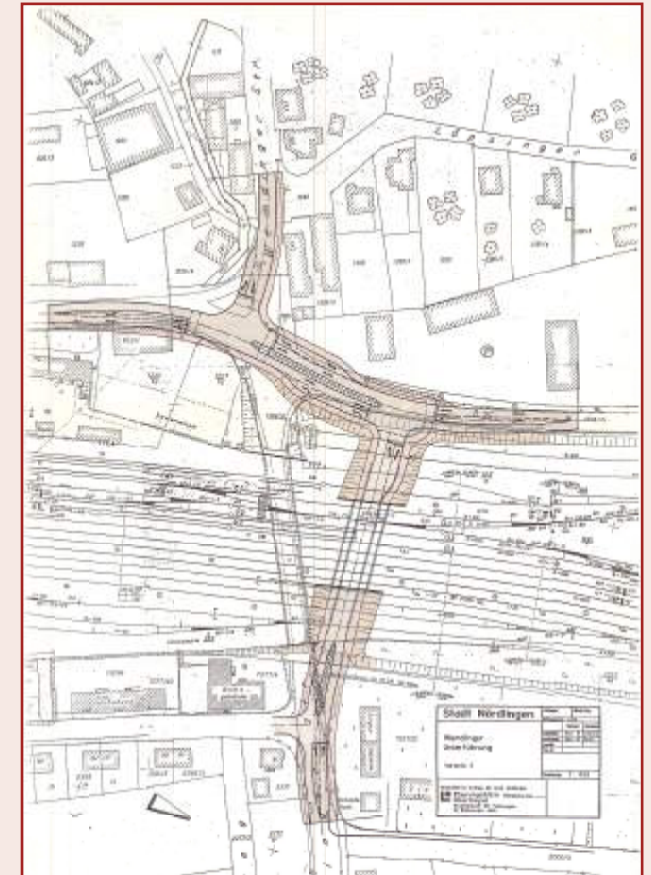
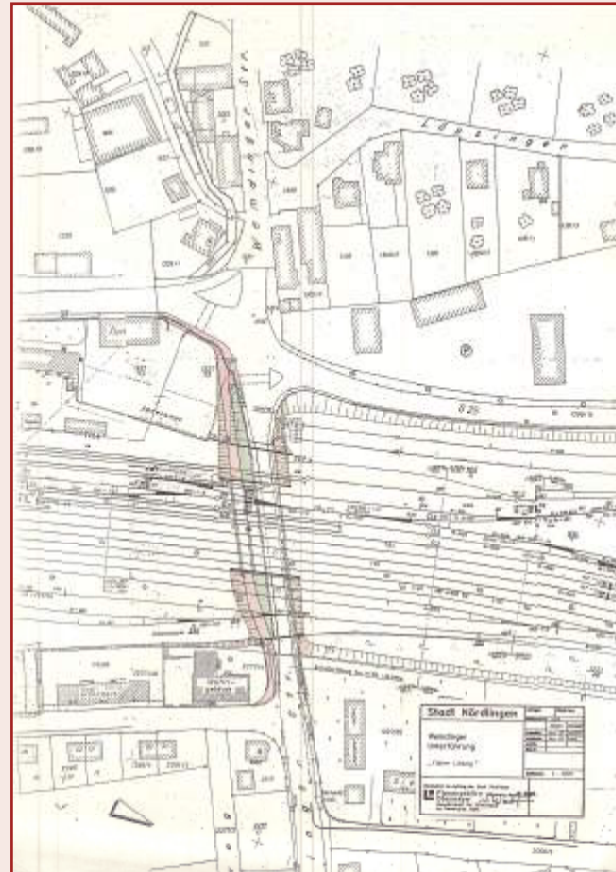
Variante mit nur 3 Gleisen aus den 1990ern: Einkürzung auf 22 Meter und bereits mit beidseitig höherliegenden Gehwegen





Planung aus dem Jahr 1987 mit separat geführtem Fußgängertunnel

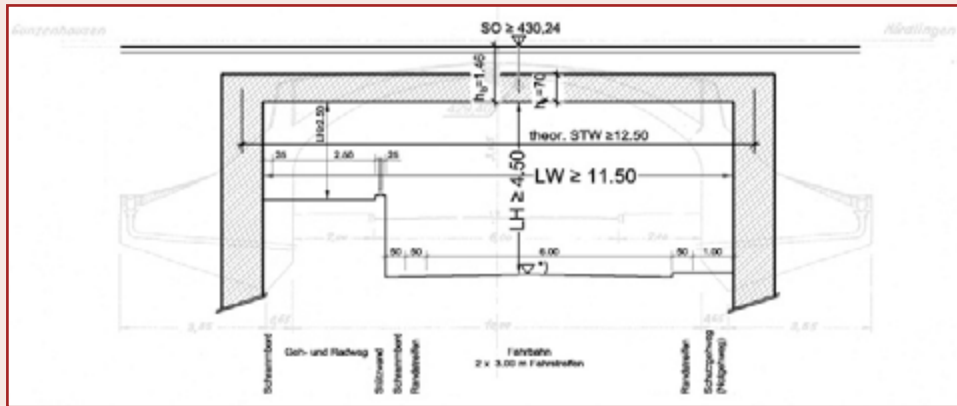
Auch aus dem Jahr 1987 stammt dieser Plan mit in der Unterführung geführten beidseitigen Fußgängerwegen und der Einkürzung des Bauwerks auf 45 Meter Länge



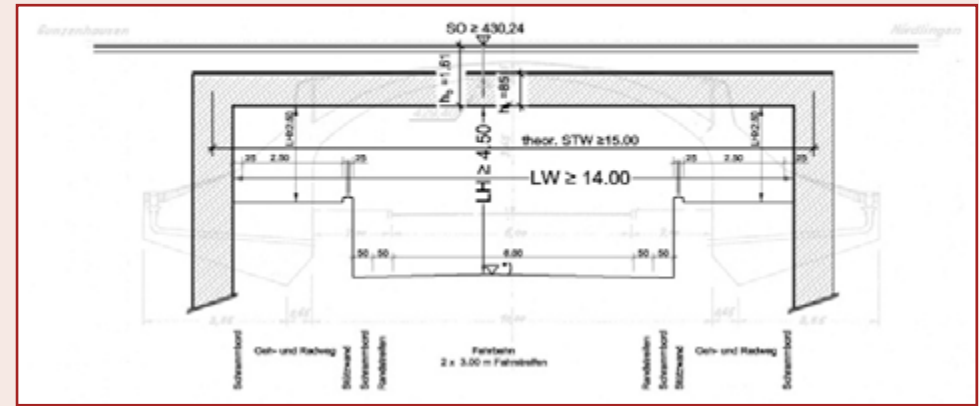
Eine weitere Planungsvariante aus dem Jahr 1987: Verlegung der Unterführung und straßenbegleitende Gehwege



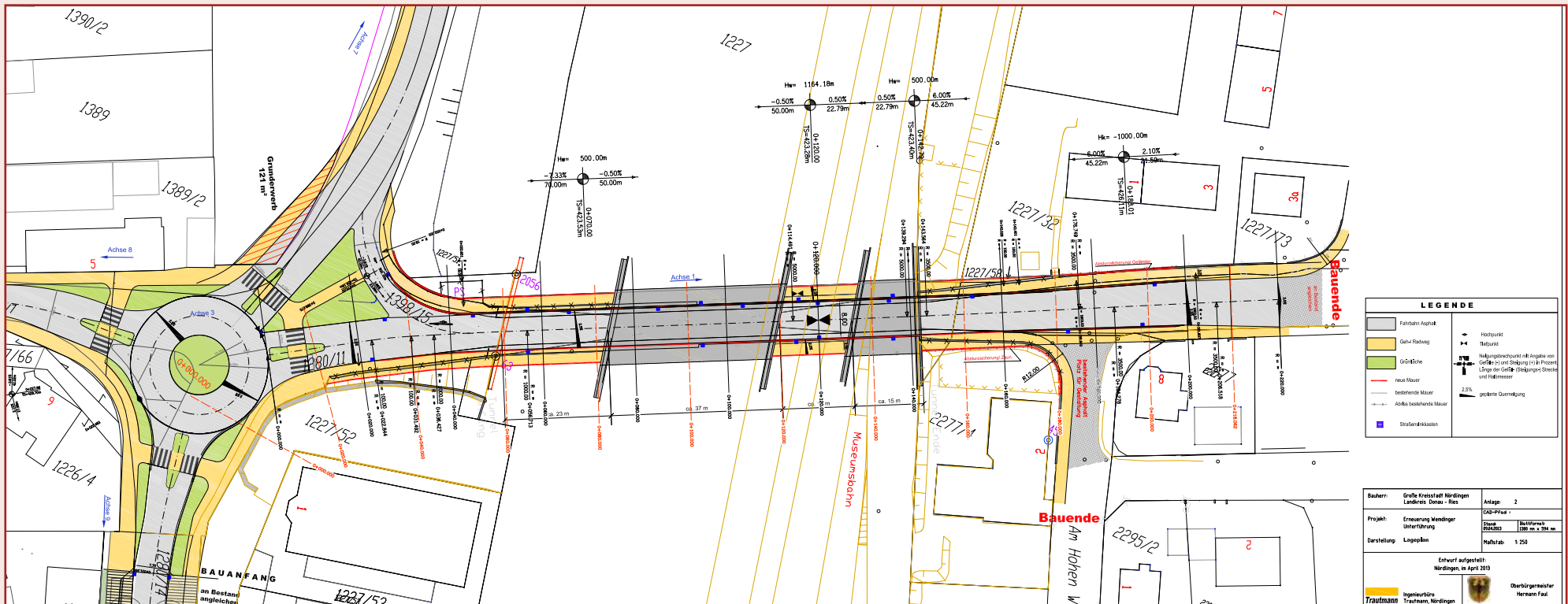
Planung aus dem Jahr 2006: Einkürzung auf 39 Meter Länge mit umfangreich zu verlegenden Gleisen



Planungsstand Machbarkeitsstudie (2009) mit einseitigem, höhergelegtem Geh- und Radweg



Ausführungsvariante



Ausführungslageplan aus dem Jahr 2013 mit dem bereits fertiggestellten Kreisverkehr



Im vollbesetzten Saal erhalten die Bürgerinnen und Bürger detaillierte Zahlen und Informationen. Aus den Wortmeldungen deutet sich der klare Wunsch nach einer Verbesserung und einem Neubau an. Gelobt werden die konstruktiven, fundierten Aussagen zum technischen Bauablauf und zur Finanzierung.

Finanzierung EÜ Wemdingen Straße

	€	
Kostenanteil Stadt lt. DB Projektbau	10.831.500	netto
Planungskosten Stadt	319.328	netto
Planungskosten DB Projektbau	5.150.504	netto
Projektgesamtkosten netto	16.301.332	netto
+ MWSt.	3.097.253	
Projektgesamtkosten brutto	19.398.585	brutto
./. Vorab-Planungskostenanteil DB (§ 5 der 1. EKrV))	1.459.540	brutto
Gesamtkosten (Vorfinanzierung durch Stadt)	17.939.045	brutto
./. Ablösezahlung DB (Vorteilsausgleich)	4.669.560	brutto
Vorläufiger Kostenanteil Stadt	13.269.485	brutto
Vorl. Kostenanteil Stadt lt. DB Projektbau	13.269.485	brutto
./. nicht förderfähige Kosten		
a) DB-Planungskosten	1.536.290	brutto
b) eigene Planungskosten (Stadt)	380.000	brutto
c) Sonstige (2 v.H.)	227.064	brutto
Förderfähige Kosten (BayGVFG/FAG)	11.126.131	brutto
./. Förderung (erwarteter Fördersatz 75 v.H.)	8.344.598	brutto
verbleibender Eigenanteil Stadt	4.924.887	brutto
./. Eigenanteil lt. städt. Finanzplanung	3.500.000	brutto
finanzielle Mehrbelastung Stadt	1.424.887	brutto

... jederzeit transparente Projektvorbereitung

15.12.2009	BVUA	- Vorstellung Machbarkeitsstudie durch GRE - Planungsauftrag an GRE auf Basis der Varianten 2 und 3 bis LP 3
20.04.2010	BVUA	- Planungsauftrag an GRE für LP 4 ff. - Auftrag durch zur Durchführung eines VOF-Verfahrens
18.05.2010	BVUA	- Mitteilung: Planung durch DB-Projektbau, Notwendigkeit Planungsvereinbarung
28.06.2011	HFA	- Beauftragung des Fachanwaltes Dr. Rude mit der Prüfung der eisenbahnrechtlichen Möglichkeiten zum Gleisrückbau/ BayernBahn
06.12.2011	BVUA	- Vorstellung Gutachten des Fachanwaltes Dr. Rude zu den Möglichkeiten der Stadt zur Durchsetzung eines Gleisrückbaus
26.07.2012	VS	- Bericht über das Gespräch bei der DB vom 17. Juli
13.11.2012	BVUA	- Vorstellung der aktuellen Planungsvarianten
19.11.2012	HFA	- Auftrag an die Verwaltung zur Ausarbeitung einer Planungsvereinbarung
22.11.2012	VS	- Vorstellung von 3 Planungsvarianten mit Kostenschätzung - Billigung und Auftrag an die Verwaltung, die Variante 3 (Nettokosten 7,45 Mio. €) voranzutreiben - Auftrag an die Verwaltung zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG auf Grundlage der Variante 3
14.5.2013	BVUA	- Auftragsvergabe der Ing.Leistungen für die Verkehrsanlagen an das Ing. Büro Trautmann - Auftragsvergabe Tragwerksplanung an das Ing.Büro Diethei
28.05.2014	BVUA	- Vorstellung Vorplanung durch DB Projektbau - Billigung der von der DB Projektbau / vom Ing.Büro Trautmann vorgestellten Vorplanung (Nettokosten 10,5 Mio. €)
18.11.2014	VS	- Ausstellungs-, Billigungs- und Auslegungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 162 „WT“
15.12.2014	HFA	- Vorstellung Projektfinanzierung mit Eigenteil Stadt in Höhe von 3,55 Mio. €
23.03.2015	HFA	- Beschlussfassung zum Abschluss einer Kostenübernahmeerklärung mit der DB Netz AG und der Übernahme von Vorlaufkosten (241.000 €)
24.03.2015	BVUA	- Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 162 „Wemdinger Tunnel“
18.05.2015	BV	- Vorstellung Projektfinanzierung in der Bürgerversammlung
24.06.2015	VS	- Vorstellung Entwurfsplanung durch DB Projektbau

EÜ Wemdinger Straße - **letztmalige Chance**

- jahrzehntelanger **städtebaulicher Missstand**
→ ungenügende Anbindung „Wemdinger Viertel“
- „**wichtige Zukunftsmaßnahme**“ lt. ISEK (2009)
- **Unfallgefahr** für Fahrradfahrer und Fußgänger
- zahlreiche „**LKW-Havarien**“
- **jahrzehntelange Bemühungen** der Lokalpolitik
- **erheblicher Zeit-, Arbeits- und Mitteleinsatz**

- **letztmaliges „Zeitfenster“** → **erhöhte Förderung**
(„Entflechtungsmittel“ laufen 2019 aus !)
- Projekt in **Finanzplanung** enthalten
- **zusätzlicher Finanzierungsbedarf: ~ 1,5 Mio. €**
- **Vorteil** gegenüber anderen Projekten: **Folgekosten (-)**
- in Aussicht gestellter **Fördersatz: 70 + X**
- **erhöhte Förderung:** auch für „Kreisel“

- **bei Nichtrealisierung:**
 - verlorene **Planungskosten:** mind. **1,2 Mio. €**
 - verlorene **Vorlaufkosten:** bis zu **0,3 Mio. €**
 - zuzüglich gesetzl. **Kostenanteil**
bei späterer **DB-Sanierung**
 - **Fördersatz** dann: **deutlich niedriger**
- **somit:** → **Einsparung ≠ 5 Mio. € !**
→ **Einsparung ~ 2,5 Mio. € !** (Schätzung)

Bürgerinitiative übergibt 160 Unterschriften

Kritik an der Steigerung der Kosten

Nördlingen Peter Romano ist Sprecher der Bürgerinitiative „Ja zur Tunnel-Erweiterung – Nein zum Kostenwahn“. Die Bürgerversammlung am Montagabend nutzte er dazu, das Ergebnis einer Aktion der Initiative auf dem Wochenmarkt am vergangenen Samstag an Oberbürgermeister Hermann Faul zu übergeben: In fünf Stunden hatten die Mitglieder 160 Unterschriften gesammelt. Romano betonte, man sei nicht generell gegen den Tunnelumbau.

Nur: Zunächst habe der die Stadt rund zwei Millionen Euro kosten sollen, mittlerweile sei man bei rund fünf Millionen Euro. Er verwies darauf, dass die Stadt ja auch noch den Ausbau der Kitas angehen wolle. Zudem werde die Grundschule Baldingen saniert – und auch die Grundschule Mitte stünde auf der Agenda. Faul antwortete, man nehme für das Projekt auch einen Kredit auf. Die Pro-Kopf-Verschuldung Nördlingens liege deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Man gehe jetzt die Außenstelle Baldingen an – und werde dann Prioritäten setzen. Aber: „Das wird eine Stadt wie Nördlingen nicht aus der Bahn werfen.“ (tiba)



Peter Romano

Bürgerversammlung zum Neubau des Wemdinger Tunnels in Nördlingen

Die Radler fahren künftig erhöht

Vortrag Oberbürgermeister Faul spricht von einem „letztmaligen Zeitfenster“ für die Sanierung

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Oberbürgermeister Hermann Faul ließ keine Zweifel zu. Jetzt sei das „letztmalige Zeitfenster“, um den Wemdinger Tunnel zu sanieren. Jetzt gebe es noch die Entflechtungsmittel, mit der das Projekt gefördert werde. Und wenn man es jetzt nicht angehe, dann „packen wir es auch in den nächsten 50 Jahren nicht“. Kämpferisch gab sich Faul bei der Bürgerversammlung am Montagabend im Saal der Alten Schranne. Rund 200 Besucher waren gekommen, harhten bei tropischen Temperaturen unter dem Dach aus. Sie erfuhren viele bislang nicht öffentlich bekannte Details – von Faul, von Gerald Morak (DB Netz) sowie von Stadtkämmerer Bernhard Kugler.

Den Anfang machte der Oberbürgermeister. Das Bauwerk aus dem Jahr 1900/01 beschäftige Nördlingen bereits seit rund 50 Jahren: „Wir stehen vor einer wichtigen Entscheidung.“ In der kommenden Woche soll der Stadtrat am Donnerstagabend über das Projekt beschließen. Fauls Meinung: Der Tunnel müsse umgebaut, der „Missionsstand“ beseitigt werden. Er führte mehrere Argumente auf: Die jetzige Unterführung behindere die Entwicklung der Stadt im Osten.



Hermann Faul



Gerald Morak

Fußgänger und Radler hätten in der langen Röhre kein gutes Gefühl. Sie sei nicht mehr zeitgemäß, es bestünden Unfallgefahren und zudem gebe es zahlreiche Havarien von Lastwagen. Innenminister Joachim Hermann habe einen Fördersatz von mindestens 75 Prozent zugesagt, es könnten auch 78 Prozent werden. Faul sprach von einem „letztmaligen Zeitfenster“ für die erhöhte Förderung. Und das gelte auch für den Kreisel, der vor dem Tunnel gebaut werde. Zudem: Sollten die Baukosten steigen, dann werde auch diese Steigerung bezuschusst.

Gerald Morak von der DB Netz erklärte die Unterschiede zwischen der alten und der neuen Unterführung.

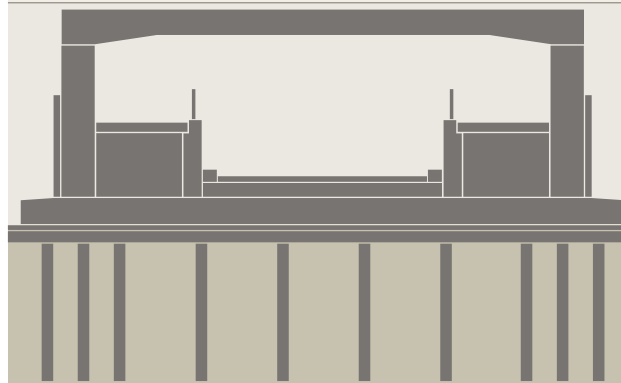
Bislang sei der Tunnel nur zehn Meter breit – und das sei gering. Künftig werde es zunächst eine 42 Meter lange Unterführung, dann einen Lichthof von zwölf Metern und dann noch einen kleineren Tunnel mit 14 Metern geben. Die Höhe steige von drei auf 4,50 Meter, die sogenannte lichte Breite von zehn auf 14,60 Meter. Der Geh- und Radweg werde links und rechts 2,90 Meter breit, erhöht und mit einem Geländer von der Fahrbahn abgetrennt. Das Schallgutachten habe gezeigt, dass sich der Lärm durch den neuen Tunnel kaum erhöhe, so Morak. Begleitend müssten Eidech-

sen gesammelt und in ein Ausweichbiotop umgesiedelt werden. Zudem müsste nach Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg gesucht werden. Entscheide sich der Stadtrat in der nächsten Woche für den Neubau, dann beginne man damit im Herbst. Laufe alles nach Plan, sei man mit dem Bau im Sommer 2018 fertig.

Kugler erläuterte: Die Gesamtkosten betragen rund 19,4 Millionen Euro. Abzüglich des Anteils der Bahn sowie der Fördermittel müsse die Stadt rund 4,9 Millionen Euro stemmen – circa 1,4 Millionen Euro mehr, als in der Finanzplanung vorgesehen. Doch das bringe Nördlingen nicht aus dem Gleichgewicht, so

der Kämmerer. Man müsse allerdings statt Schulen abzubauen neue machen. Rund 830.000 Euro kämen aus den Entflechtungsmitteln. Wenn man das Projekt jetzt nicht realisiere, dann verliere man rund 1,5 Millionen Euro Planungs- und Vorlaufkosten. Zudem sei bei einer späteren Sanierung der Fördersatz deutlich niedriger – und irgendwann müsse man die Brücke angehen. Faul betonte, man habe in der Vergangenheit – etwa mit der Sanierung des Schulzentrums an der Squindstraße – große Brocken geschluckt. Wenn Nördlingen jetzt die Förderung nicht in Anspruch nehme, tue es ein anderer.

Querschnitt des neuen Tunnels



QUELLE: DB NETZ AG

AZ INFOGRAFIK

So soll der neue Wemdinger Tunnel im Querschnitt aussehen. In der Mitte, unten, sollen künftig die Autos und Lastwagen fahren. An den beiden Seiten befinden sich erhöht die Rad- und Gehwege.

Kommentar

VON MARTINA BACHMANN
zur Bürgerversammlung

» redaktion@rieser-nachrichten.de



Die Versammlung war wichtig

Es war sehr gut, dass die PWG-Fraktion im Nördlinger Stadtrat einen Antrag für eine Bürgerversammlung zum Thema Wemdinger Tunnel gestellt hat. Allein die Zahl der Besucher rechtfertigt die Versammlung. Etwa 200, so die Schätzung, kamen trotz sommerlicher Temperaturen.

Und es ist kein Wunder, dass dieses Thema die Menschen bewegt – wenn man bedenkt, wie lange in Nördlingen schon über diese Unterführung diskutiert wird. Dass Oberbürgermeister Hermann Faul dieser Debatte ein Ende setzen will, das konnten die Besucher am Montagabend erfahren. Sehr energisch, ja kämpferisch ging der Rathauschef das Thema an. Keine Frage: Er wollte an diesem Abend Überzeugungsarbeit leisten. Bei vielen war das aber wohl gar nicht mehr nötig. Schon zu Beginn bekam Faul viel Beifall von Unterstützern.

Wer jedoch in der Alten Schranne die Oberhand hatte, das lässt sich nicht konkret ausmachen. Obwohl mancher im Anschluss meinte, die Befürworter des Neubaus seien in der Überzahl gewesen. Doch selbstverständlich gab es keine Abstimmung unter den Zuhörern. Die gibt es am Donnerstag, 30. Juli, im Nördlinger Stadtrat.



Fast alle Plätze waren am Montagabend im Obergeschoss der Alten Schranne belegt. Thema der Bürgerversammlung war der Neubau des Wemdinger Tunnels.

Fotos: Mack (6), Bachmann

Das wollten die Nördlinger wissen

Debatte Zahlreiche Bürger haben Fragen an den Oberbürgermeister. Was einige von ihnen in Zukunft befürchten

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Nach jahrzehntelanger Debatte könnte der Wemdinger Tunnel saniert werden – doch wie? Darüber wollten sich viele Nördlinger am Montagabend bei der Bürgerversammlung im Saal der Alten Schranne informieren. Und viele Besucher hatten Fragen an Oberbürgermeister Hermann Faul und an Planer Gerald Morak (DB Netz):

● **Leo Schwager** wollte wissen, ob die Unterführung künftig für den Schwerlastverkehr geöffnet sei. Faul sagte, wenn man die Fördermittel bekommen wolle, müsse der Lastwagenverkehr im Tunnel möglich sein. Allerdings geht der Oberbürgermeister davon aus, dass künftig viele Lkw die Umgehung nutzen – wenn die Navis nach und nach umgestellt sind.

● **Johanna Hafner** fragte nach, ob man auf der Wemdinger Straße nicht Flüsterasphalt einbauen könnte. Ingenieur Gerd Czanderle vom Büro Trautmann sagte, das bringe erst ab 60 Stundenkilometern etwas, die Wirkung gehe nach fünf bis sechs Jahren deutlich zurück.

● **Thomas Hörndlein** ging es um die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer am neuen Kreisverkehr vor dem Wemdinger Tunnel. Er wollte wissen, wie sie den künftig passieren – und verwies auf den Kreisel an der Adamstraße, wo ein Zebrastreifen ja nicht möglich sei. Am neuen Kreisverkehr gebe es einen Fußgängerüberweg, antwortete Faul.

● **Jochen Aumann** meinte, dass die Lastwagen künftig den neuen Tunnel nutzen werden. Zum Thema Sicherheit argumentierte er: Wenn es in Zukunft einen Unfall gebe, dann mit einem 40-Tonner. Den Neubau müsse man billiger hinbekommen. Und: „Lieber habe ich zwei Millionen Euro auf der hohen Kante als fünf Millionen in den Sand gesetzt.“

Faul verwies noch einmal auf die Navis, die die Lastwagen in Zukunft auf die Umfahrung leiten sollten.

● **Karin Beyerle** wünschte sich, dass der Tunnel endlich sicherer wird. „Wenn ich mit meinen Töchtern durchlaufe, dann hänge ich mich immer ein.“ Wenn man mit dem Rad durch die Unterführung fahre, müsse man links fahren – sonst wer-

de man an den Gehsteig gepresst. „Man sollte da jetzt nicht kleckern sondern klotzen.“ Beyerle wollte wissen, ob der Radweg künftig niedriger sei. Fauls Antwort: Nein, man müsse als Radler etwa den gleichen Berg hinauffahren, wie jetzt.

● **Uwe Hopf** meinte, es sei ein „Wunschdenken“, dass die Lastwagen künftig nicht durch den Tunnel fahren. Und der Schwerlastverkehr in der Wemdinger Straße nehme zu.

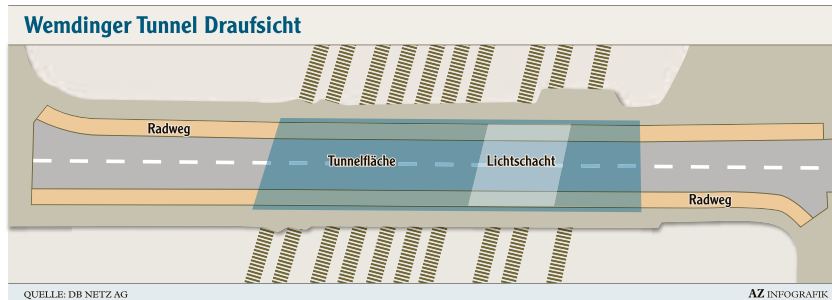
● **Thomas Lambertz** wollte wissen, wie die Umleitung während der Bauphase aussehe und wie viele Menschen schon bei Unfällen im Tunnel zu Schaden gekommen seien. Faul entgegnete, es sei erst wenige Tage her, dass ein Radler dort bei einem Unfall verletzt worden sei. Er weigere sich, die Maßnahme von Unfallzahlen abhängig zu machen. Im vergangenen Jahr habe man auf der Kerschensteiner Straße eine neue Oberfläche angebracht, auch für die Umleitung. „Es wird sicherlich zu Belastungen kommen.“

● **Frank Ruf** fragte, wer denn für Mehrkosten aufkomme? Die Stadt und die Bahn, so Faul. Auch die Förderung sei dann erhöht.

● **Heiner Holl** merkte kritisch an, warum die Bahn denn fünf Rangiergleise an dieser Stelle brauche – ohne sie könnte man die Brücke viel schmaler bauen. Faul verwies darauf, dass die Bayernbahn bereits bereit gewesen sei, zwei Gleise zu unterbrechen. Jeder Meter Gleis weniger müsse entwidmet werden.

● **Dieter Arlt** sagt: „Ich bin dafür, dass der Tunnel gebaut wird.“ Doch warum man den Grundwasserspiegel nicht sicher nachweisen könne, leuchtete ihm nicht ein. Faul erklärte, dass es derzeit am Ausgang des Tunnels ein Pumpwerk gebe. Morak sagte, in der Vorplanung habe man eine kleinere Wanne vorgesehen.

● **Leo Gramm** ist für den Umbau: Er gehe oft mit seiner Tochter durch den Tunnel, die Kleine auf dem Dreirad: „Die fahren da mit 80 an einem vorbei.“ Er wollte wissen, ob er als Anlieger bei der Maßnahme mitzahlen müsse. Nein, entgegnete Faul: „Die Beteiligung durch die Anlieger ist nicht vorgesehen.“ Die Stadt denke derzeit über eine kommunale Verkehrsüberwachung nach.



Die Draufsicht auf den geplanten Tunnel ins Wemdinger Viertel: Künftig soll es einen zwölf Meter langen Lichthof geben. Das Ziel: Die Unterführung soll deutlich heller werden, als die bisherige. Zunächst fährt der Autofahrer durch einen 42 Meter langen Tunnel. Dann geht es durch den Lichtschacht und schließlich durch den 14 Meter langen zweiten Abschnitt. Der Rad- und Gehweg ist in unserer Grafik gelb eingezeichnet.

Der Beschlussvorschlag unter Tagesordnungspunkt 5 und der einstimmige Beschluss des Stadtrates:

5. Neubau der Eisenbahnunterführung Wemdinger Straße mit Kreisverkehr »Bgm.-Reiger-Straße/Lerchenstraße/ Wemdinger Straße« (Beschlussfassung):

5.1. Förderantrag an die Regierung von Schwaben

Oberbürgermeister Faul erläutert in seinem Sachvortrag ausführlich die dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Neubau der Eisenbahnunterführung »Wemdinger Straße« sowie dem diesbezüglich zu stellenden Förderantrag bei der Regierung von Schwaben zugrundeliegenden Sachverhalte. Des Weiteren geht er auf die finanziellen Gegebenheiten des Projekts aus Sicht der Stadtkämmerei ein. Abschließend verliest er den Beschlussvorschlag der Verwaltung und bittet die Mitglieder des Stadtrates um deren Zustimmung.

Es schließen sich die Stellungnahmen der Fraktionen an.

Während der Stellungnahmen der Fraktionen erscheinen die Stadträte Schwarzer und Geike zur Sitzung.

Die Sprecher der im Stadtrat vertretenen Fraktionen erklären übereinstimmend, dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zuzustimmen. In den jeweiligen Stellungnahmen sprechen sie dabei u. a. folgende Punkte an:

- Darstellung der Gründe für die jeweilige Zustimmung
- Notwendigkeit und Ergebnis der erfolgten Bürgerversammlung zur umfassenden Detailinformation der Nördlinger Bürgerinnen und Bürger und Schaffung einer breiten Akzeptanz des Projekts innerhalb der Bevölkerung
- stadtratinterne Diskussionen bzw. kritische Auseinandersetzung mit dem Projekt
- mit der Umsetzung des Projekts verbundene mögliche negative Auswirkungen (z. B. Zunahme des Schwerlastverkehrs)
- finanzielle und haushaltsrechtliche Auswirkungen durch die erfolgte Kostensteigerung

Des Weiteren sprechen sie insbesondere MdB Lange sowie Oberbürgermeister Faul für deren Einsatz zugunsten des anstehenden Projekts ihren Dank aus.

Oberbürgermeister Faul dankt für die Stellungnahmen.

...

Es ergeht folgender Beschluss:

1. Der Stadtrat der Stadt Nördlingen stimmt einem Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Wemdinger Straße mit vorheriger Errichtung eines neuen Kreisverkehrs »Bgm.-Reiger-Straße/Lerchenstraße/Wemdinger Straße« nach der vorliegenden Entwurfsplanung der DB Netz AG vom Juli 2015 bzw. den Plänen des Ingenieurbüros Trautmann, Nördlingen, vom Februar 2015 (Kreisverkehr) bzw. September 2014 (Verkehrsanlage EÜ) auf Basis der sich hiernach für das Gesamtprojekt ergebenden Kostenberechnung, die mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 18.082.108,58 Euro (brutto, inkl. Nebenkosten) abschließt, zu.
2. Die Verwaltung wird mit der Stellung eines Förderantrages gem. BayGVFG/ FAG beauftragt.

3. Der Finanzplan der Stadt ist im Rahmen der Haushaltsberatungen 2016 an das Projekt entsprechend anzupassen.

einstimmig (23)

Abschließend dankt Oberbürgermeister Faul für das einstimmige Abstimmungsverhalten, spricht Stadtrat MdB Lange seinen Dank für dessen Engagement aus sowie der Verwaltung für die Vorbereitung dieser Vollsitzung.

5.2 Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung

Nach Sachvortrag und ergänzenden Erläuterungen verliert Oberbürgermeister Faul abschließend den Beschlussvorschlag der Verwaltung und bittet um entsprechende Zustimmung.

Es ergeht folgender

Beschluss:

Der Stadtrat der Stadt Nördlingen stimmt dem Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zum Neubau der Eisenbahnüberführung über die

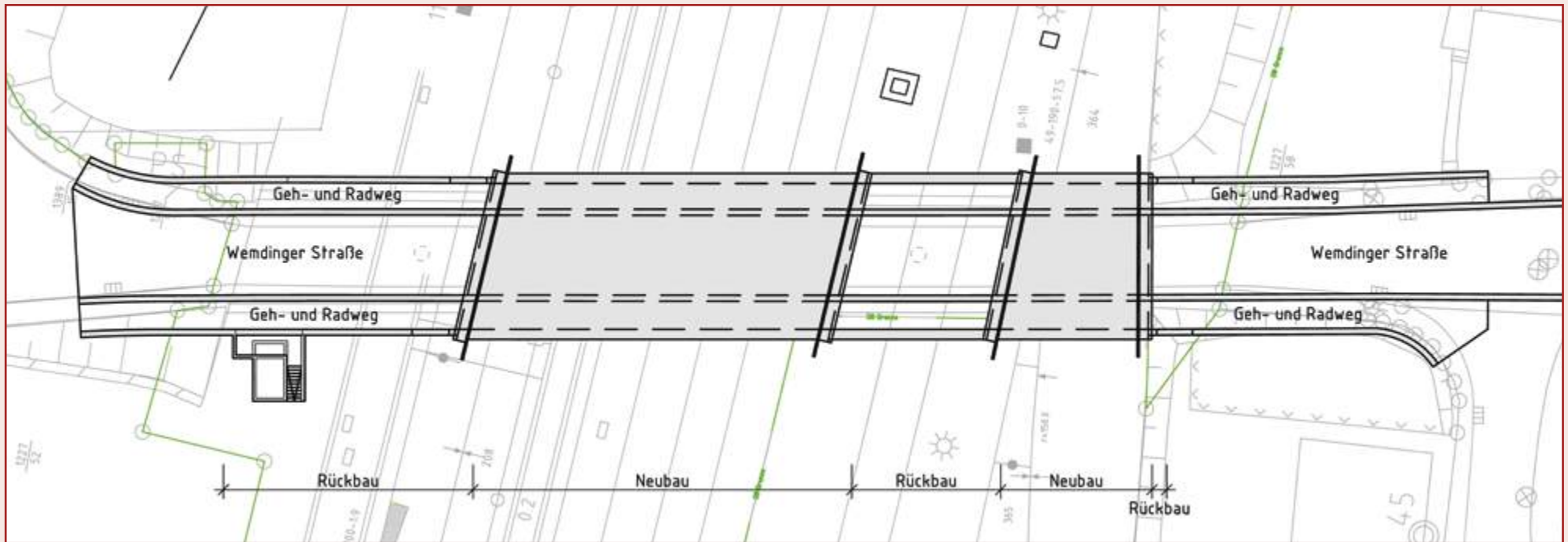
heutige Staatsstraße 2213 mit der DB Netz AG mit der Maßgabe zu, dass noch Verbesserungen zu Gunsten der Stadt Nördlingen vereinbart werden können. Der Entwurf der Kreuzungsvereinbarung ist Bestandteil dieses Beschlusses und liegt diesem als Anlage bei. Wenn dementsprechend die Kreuzungsvereinbarung vom jetzigen Entwurf abweichend geschlossen wird, ist die unterzeichnete Vereinbarung dem Stadtrat zur Kenntnis vorzulegen.

einstimmig (23)

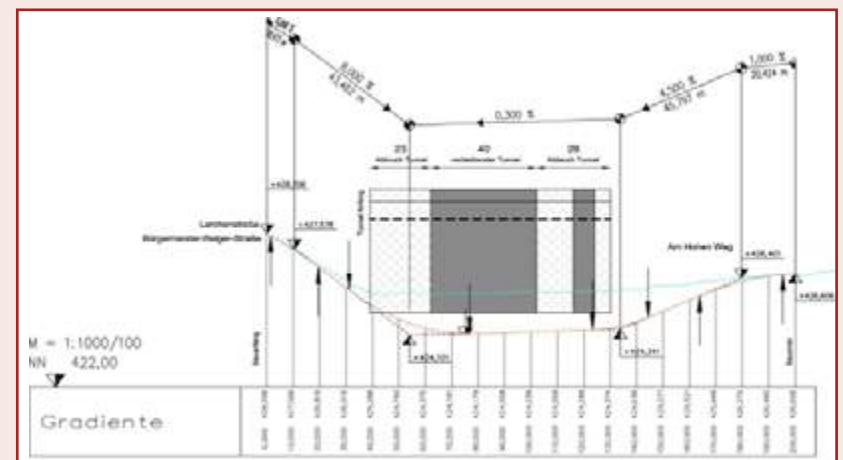


Projektleiter Michael Bauhammer führt den Stadtrat über die Baustelle

Die Planungen stehen




So soll die neue Unterführung nach ihrer Fertigstellung aussehen: Ein Bauwerk mit etwa 38 Metern Länge, gefolgt von einem Lichthof mit ca. 16 Meter Länge und daran anschließend ein weiteres Bauwerk mit etwa 15 Metern Länge (Durchfahrts-
höhe größer als 4,50 Meter, Fahrbahnbreite 6 Meter, Geh- und Radweg beidseitig mit ca. 3 Meter Breite)



Längsschnitt

Der Neubau beginnt



Spatenstich am 31. Januar 2017
V.l.n.r. Jan Petrat (Vertreter der DB AG), Landrat Stefan Rößle,
MdL Wolfgang Fackler, MdB Ulrich Lange, Oberbürgermeister Hermann Faul,
Wilhelm Weirather (Reg. von Schwaben)

01 | Vorbereitungen Rückbau



Mit schwerem Gerät wird in der ersten Bauphase das über 100 Jahre alte Bauwerk abgebrochen. Trotz dessen hohen Alters haben die Spezialmaschinen dabei Schwerstarbeit zu verrichten.





Die Arbeiten gehen Stück für Stück voran. Zunächst wird die Röhre stadteinwärts abgebrochen (linke Spalte). Die beiden Fotos rechts zeigen das fallende Portal (oben) sowie den Abriss des alten Pumpwerks (darunter). Das große Foto in der Seitenmitte zeigt das letzte Stück des Tunnelbogens.

02 | Herstellen der Baugrubensicherung



Zunächst werden 178 Bohrpfähle um das Bau-
feld herum eingebracht (links oben). Nach
dem Aushub der Baugrube müssen alle Bohr-
pfähle auf die endgültige Höhe gebracht
werden (Mitte oben). Der Bereich außerhalb
der Bauwerke wird mit 600 Tonnen Spund-
wänden geschützt – die zur Sicherheit zusätz-
lich rückverankert werden (weitere Fotos).

Rechte Seite: Drohnenaufnahme vom Baufeld



03 | Hilfsbrücke



Zur Vermeidung längerer Sperrpausen wird bereits nach Teilabriss der alten Unterführung eine Hilfsbrücke eingebaut, um die Züge möglichst bald wieder fahren lassen zu können. Diese Behelfskonstruktion wird mittels eines Kranwagens auf den Schienen antransportiert und millimetergenau in die dafür vorbereitete Lücke eingehoben.





Beim Verlegen der provisorischen Gleise ist millimetergenaues Arbeiten gefragt (Fotos oben links und Mitte). Die Unterkonstruktion der Hilfsbrücke zeigt das Bild oben. Und nur wenige Tage nach Unterbrechung des Schienenverkehrs kann der Bahnbetrieb dank des Provisoriums bereits wieder aufgenommen werden (Bilder links).

03a | Herstellen der Bauwerksteile zum Einschub



Ein sehr hoher Aufwand wird für die Herstellung der Bauwerksteile betrieben! Wochen- und monatelang wird eingeschalt, Bewehrungsstahl eingebunden, betoniert und ausgeschalt – am Ende sind ca. 11.000 Kubikmeter Stahlbeton und 800 Tonnen Bewehrungsstahl verarbeitet.





04 | Einschub der Brücke



Während der Sperrpausen werden die fertiggestellten Brückenteile auf die endgültige Position geschoben. Für den Einschub sind umfangreiche Vorbereitungen erforderlich – wie beispielsweise das Aufstellen eines Traggerüstes (großes Bild unten rechts).

Bild links unten zeigt das Brückenteil, bevor es auf die endgültige Höhe abgelassen wird.





Mittels Hydraulikzylindern wird das tonnenschwere Stahlbetonbauwerk abgelassen (Bilder unten).

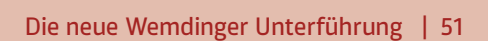
Großes Foto: Eine Drohnenaufnahme ermöglicht einen Blick von oben auf das Baufeld.



Der Bauablauf des Einschubs wird äußerst genau geplant, um die Sperrpausen nicht zu gefährden. Der nebenstehende Bauablaufplan gibt auszugsweise einen Überblick in die verschiedenen Positionen.

Nr.	Vorgangs	Vorgangsname	Dauer	Anfang	Fertig stellen	Vorgänger	
1		Einschub Bauwerk 2	342 Std.	08.08.17 23:00	23.08.17 05:00		
2		Ola abschalten in Zugpausen und erden	0,5 Std.	08.08.17 23:00	08.08.17 23:30	1AA	
3		Laschenverbindungen rückbauen	1 Std.	08.08.17 23:00	09.08.17 00:00	1AA	
4		Weichengroßteile aufbeahmen und zwischenlagern	2 Std.	09.08.17 00:00	09.08.17 02:00	3	
5		Schotter rückbauen , seilich lagern	2 Std.	09.08.17 02:00	09.08.17 04:00	4	
6		Abbruch Überbau inkl. Widerlager	12 Std.	09.08.17 07:00	09.08.17 19:00		
7		Abbruch Überbau inkl. Widerlager	4 Std.	10.08.17 07:00	10.08.17 11:00	6EA+12 Std.	
8		Aushub und Böschungen herstellen	9 Std.	10.08.17 11:00	10.08.17 20:00	7	
9		Einbau ISO	2 Std.	11.08.17 15:00	11.08.17 17:00		
10		Bohrpfahlköpfe abstemmen 14 St	12 Std.	11.08.17 07:00	11.08.17 19:00	8EA+11 Std.	
11		Bohrpfahlköpfe abstemmen 14 St	12 Std.	12.08.17 07:00	12.08.17 19:00	10EA+12 Std.	
12		Bohrpfahlköpfe abstemmen 14 St	12 Std.	14.08.17 07:00	14.08.17 19:00	11EA+36 Std.	
13		Bohrpfahlköpfe abstemmen 14 St	12 Std.	15.08.17 07:00	15.08.17 19:00	12EA+12 Std.	
14		Bodenaustausch herstellen unter Verschubbahn	4 Std.	11.08.17 07:00	11.08.17 11:00	8EA+11 Std.	
15		Verschubplatte einschalen	4 Std.	11.08.17 11:00	11.08.17 15:00	14	
16		Platte bewehren	6 Std.	11.08.17 11:00	11.08.17 17:00	15AA	
17		Betonage Unterteil ca. 20m³	2 Std.	11.08.17 17:00	11.08.17 19:00	16	
18		Bewehren Oberteil	8 Std.	12.08.17 07:00	12.08.17 15:00	17EA+12 Std.	
19		Schalen Oberteil	8 Std.	12.08.17 11:00	12.08.17 19:00	18AA+4 Std.	
20		Schalen Oberteil	5 Std.	13.08.17 07:00	13.08.17 12:00		
21		Betonage Oberteil ca. 45m³ C40/50	4 Std.	13.08.17 12:00	13.08.17 16:00	20	
22		Versetzen Fertigteile zum abstapeln / Umbau auf Verschub / Verlängern Verschubbahn	54 Std.	14.08.17 07:00	16.08.17 13:00		
23		Einschub Bauwerk 2	6 Std.	16.08.17 13:00	16.08.17 19:00	22	
24		Abstapeln Bauwerk 2	24 Std.	16.08.17 19:00	17.08.17 19:00	23	
25		Betonage Köcherfundamente ca. 45m³	6 Std.	18.08.17 07:00	18.08.17 13:00	24EA+12 Std.	
26		Versetzen Grundrohr	2 Std.	18.08.17 07:00	18.08.17 09:00	24EA+12 Std.	
27		Aufbau Filtersteine und Verfüllung mit HGT	10 Std.	18.08.17 09:00	18.08.17 19:00	26	
28		Aufbau Filtersteine und Verfüllung mit HGT	12 Std.	19.08.17 07:00	19.08.17 19:00	27EA+12 Std.	
29		Herstellung Abdichtung auf Überbau	12 Std.	19.08.17 07:00	19.08.17 19:00	28AA	
30		Einbau PSS beide Seiten	4 Std.	21.08.17 07:00	21.08.17 11:00	28EA+36 Std.	
31		Einbau Grundsotter	5 Std.	21.08.17 11:00	21.08.17 16:00	30	





05 | Grundwasserwanne



Durch den hohen Grundwasserstand bedingt (die Fahrbahn würde ständig unter Wasser stehen) wird die Unterführung in einer wasserdichten Wanne gebaut. Zuvor werden sämtliche Entwässerungsleitungen verlegt. Die für die Herstellung der Grundwasserwanne nötigen Bewehrungsarbeiten (oben links) nimmt Polier Jürgen Kurzyk (Bild oben Mitte) in Augenschein. Nach Fertigstellung der Bewehrung wird die Sauberkeitsschicht aufgebracht (Bild rechts).



Das letzte Stück der Grundwasserwanne in der Wemdinger Unterführung wird in der kommenden Woche betoniert. Anschließend sind alle geplanten 13 Bauabschnitte abgeschlossen. Der noch benötigte Bewehrungsstahl für die Seiten- und Außenwände liegt im Moment tonnenweise vor dem Bauwerk. Foto: ©: Leonie Jungmann

Grundwasserwanne so gut wie fertig

Fortschritt In den vergangenen Wochen hat sich einiges an der Großbaustelle der Wemdinger Unterführung getan. Was bereits jetzt erkennbar ist und welche Arbeiten noch anstehen

VON LEONIE JUNGEMANN

Nördlingen Es sind unscheinbare kleine Details und Markierungen, die auf einer Baustelle von entscheidender Rolle sein können. Bei der Wemdinger Unterführung beispielsweise gewährleisten sogenannte Abstandshalter den optimalen Aufbau der Außen- und Seitenwände. Diese wiederum stehen derzeit im Mittelpunkt der Bauarbeiten.

20 fleißige Arbeiter sind zurzeit täglich am Werk. Selbst jeden Samstag dürfte man mit den Baumaßnahmen fortfahren, erklärt Michael Bauhammer, Leiter der Abteilung Tiefbau des Nördlinger Bauamts, um das Ziel – Ende August mit allem fertig zu werden – zu erreichen. Nur wenige Tage standen die Maschinen der Baustelle demnach in den kalten Wintermonaten still. Bei den zweiwöchigen Managern sei es kurzzeitig nicht möglich gewesen, mit der Arbeit fortzufahren. Doch Bauhammer zeigt sich weiterhin optimistisch, den Zeitplan bis zuletzt einhalten zu können.

Momentan beschäftigen sich die Arbeiter auf der Großbaustelle

hauptsächlich mit Betonierarbeiten. Der aktuelle Fortschritt der letzten Wochen in diesem Bereich ist aber schon jetzt deutlich sichtbar: Bauhammer zeigt auf die betongrauen Außen- und Zwischenwände der Unterführung, die vom Kreisverkehr aus zu sehen sind. Die Wände auf der linken Seite seien so gut wie fertig. Gegenüber werde laut den Experten bereits an deren vorletztem Abschnitt gearbeitet.

Der Blick wandert weiter auf zwei Arbeiter in der Mitte des Geschehens: Zum Zeitpunkt der Besichtigung schneiden und bereiten sie weiteres, sogenanntes Schalmaterial vor, welches sie zum Betonieren der Wände benötigen. In einer ihrer nächsten Bauarbeiten werden sie dann den Arbeitsraum zwischen Bauwerk und Spundwand auffüllen, erklärt der Experte. Das hierfür benötigte Material liegt schon jetzt entlang der Lerchenstraße bereit.

Deutlich zu erkennen ist auch der zukünftige, abgetrennte Weg für die Fußgänger. Seine endgültige Lage kennzeichnet eine Absperrung in der Außenwand der Unterführung, für die eine Zugangsstür zum angrenzenden Pumpbau geplant ist. Der Rohbau dieses Gebäudes steht bereits, sagt Bauhammer. Dort fehlt noch eine Außen- und Innentreppe sowie die Installation der Elektrik und die Maschinentechnik des Pumpwerks.

Bei dem letzten Besuch der Riese Nachrichten auf der Baustelle waren sechs der 13 Bauabschnitte, in die die spätere Grundwasserwanne aufgeteilt ist, abgeschlossen (wir berich-

ten). Zwischenzeitlich hat sich aber auch hier einiges getan: In der kommenden Woche wird das letzte Stück der Grundwasserwanne betoniert werden. Dann ist der Bau der Bodenplatte in der Wemdinger Unterführung abgeschlossen.

Ab Anfang Juni sind die Straßenbauer im Einsatz

In Massen liegt der hierfür benötigte Bewehrungsstahl vor dem Ausgang der Unterführung. Tonnenweise Material würde noch benötigt werden. Fest steht jedoch, dass jedes einzelne Bewehrungsstück für sich beschriftet wird, damit die Arbeiter genau wissen, wo welches verbaut werden muss. Zusammengeordnet mit sogenannten Stahlheilen wird das Baumaterial von einer Stelle zur anderen transportiert.

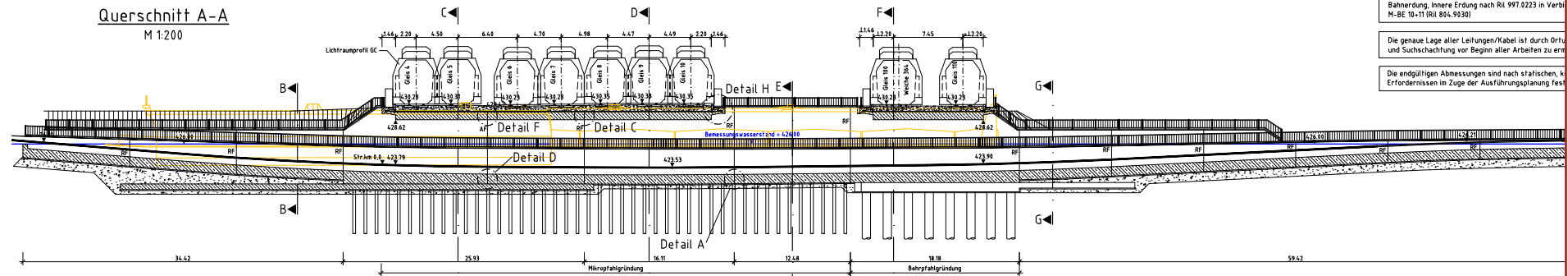
Ab Anfang Juni, erklärt Bauhammer, haben dann die Straßenbauer drei Monate lang Zeit, ihre Arbeit auf der Riesenbaustelle zu verrichten. Zudem plant man einen „Anti-Graffiti-Aufstrich“ auf allen möglichen Betonwänden, um mögliche Straßengräber vom Besprühen der Wände abzuhalten.



Neue, unsichtbare Abstandshalter sind auf einer Baustelle entscheidend.

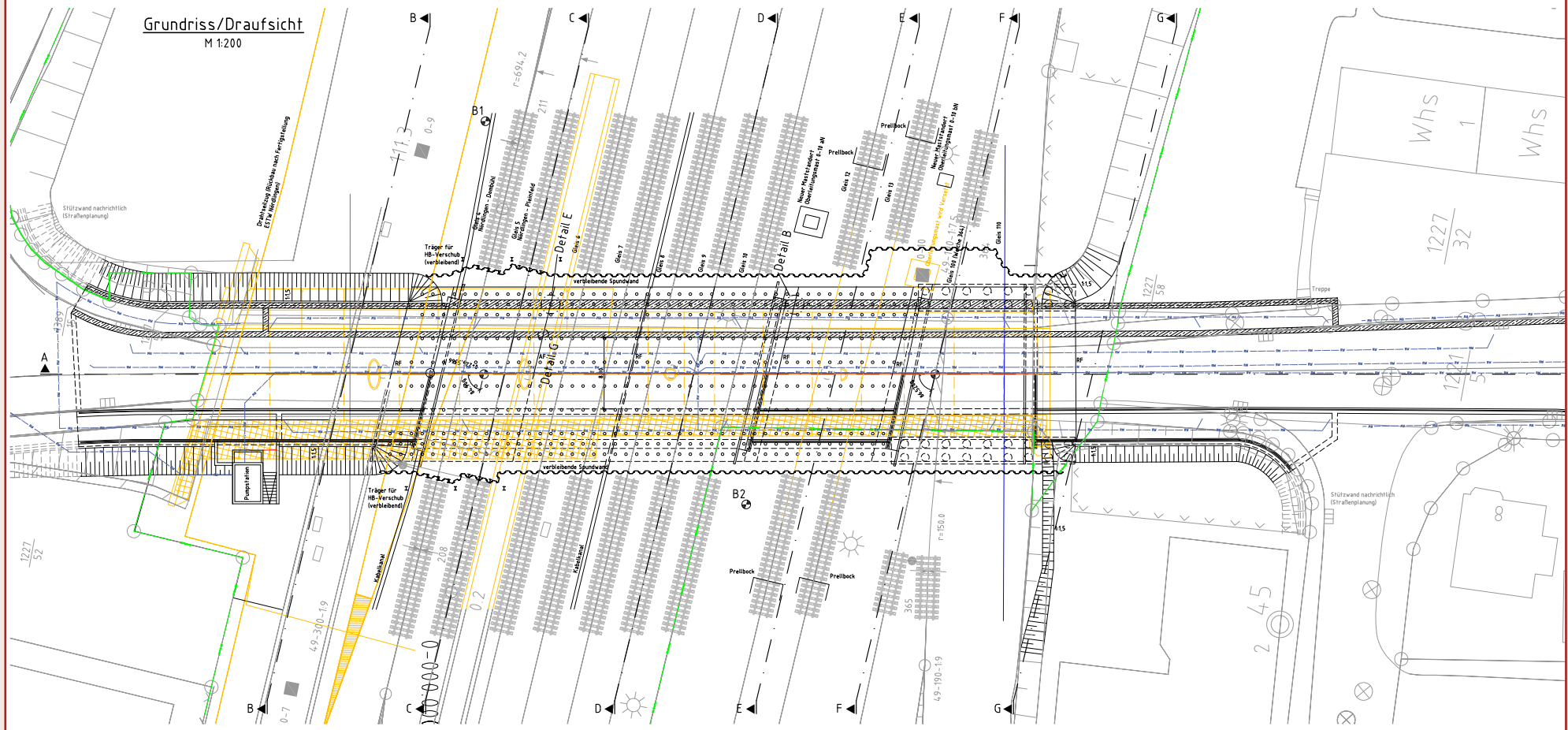
M 1:200

M 1:200



M 1:200

M 1:200



06 | Die Unterführung wächst



Während auf dem großen Bild Bewehrungsstahl zu sehen ist, der noch auf seine Verarbeitung wartet, zeigt das Bild oben rechts die aus Sicherheitsgründen ausgesteiften Bohrpfähle. Auf den beiden Fotos unten sind bereits ausgeschaltete Wände und Stützmauern zu sehen ... die neue Unterführung nimmt Gestalt an.





Ein immens hoher Aufwand wird bei den zahlreichen Bauarbeiten im Untergrund betrieben.

07 | Ziehen der Spundwände



Bevor der Straßenbau beginnt, werden sämtliche Spundwände gezogen. Hierzu ist ein Spezialfahrzeug mit enormer Zugkraft (bis zu 40 to) im Einsatz, um die bis zu 23 Meter langen Dielen aus dem Boden zu ziehen. Bis auf wenige Einzeldielen ist der Rückbau zwar mit höheren Erschütterungen verbunden, aber abschließend durchaus erfolgreich.



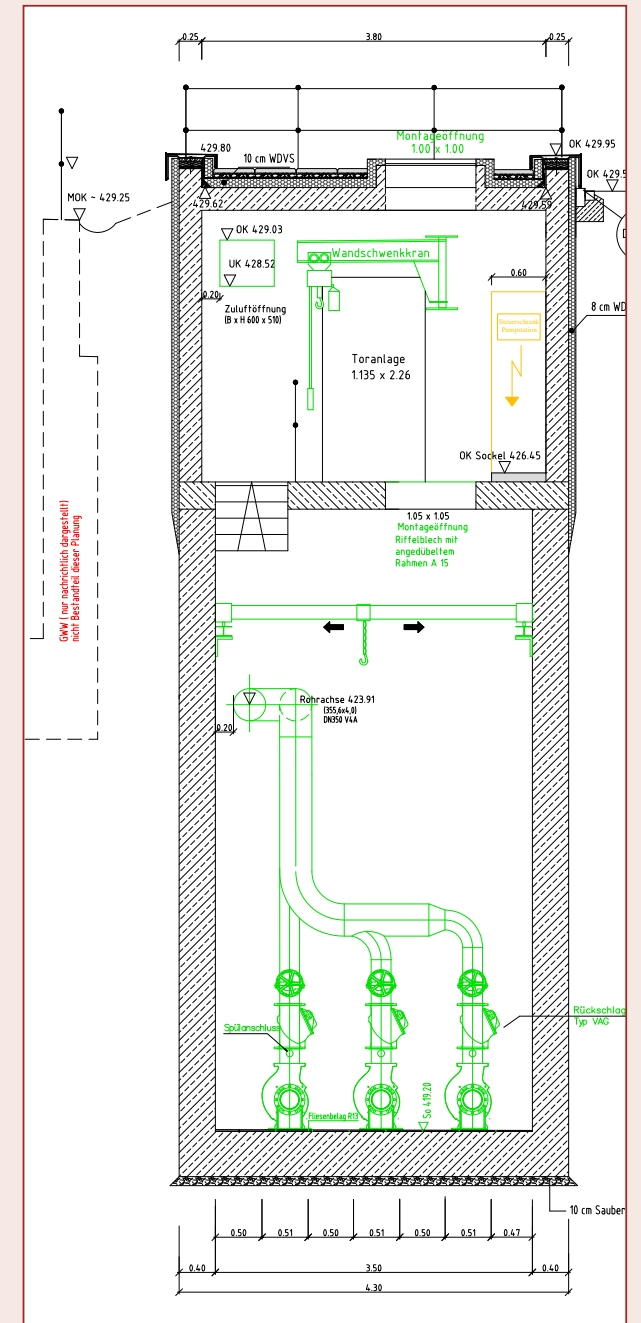
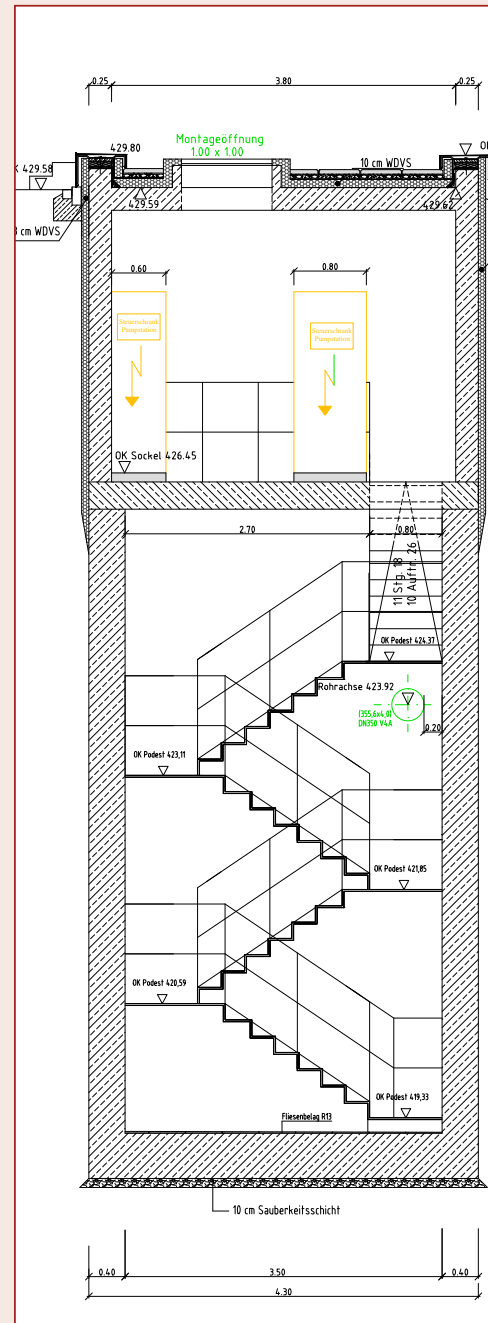


08 | Pumpwerk



Für die Entwässerung wird ein neues Pumpwerk errichtet. Eigens dafür eingebrachte Bohrpfähle dienen als Baugrubensicherung (oben links). Eine Treppenanlage ermöglicht zukünftige Wartungsarbeiten (oben rechts). Rechte Seite: Schnittzeichnungen des knapp 12 Meter tiefen Pumpwerks zur Entsorgung des anfallenden Oberflächenwassers. Drei leistungsstarke Pumpen sorgen für die Ableitung ins städtische Kanalnetz.

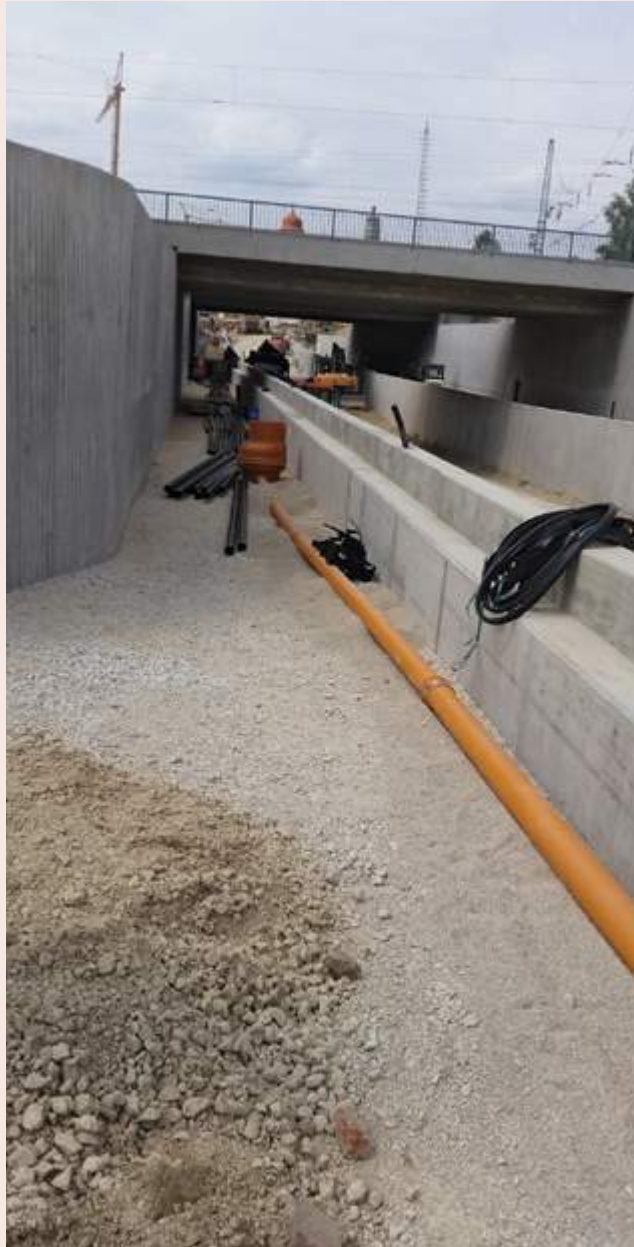


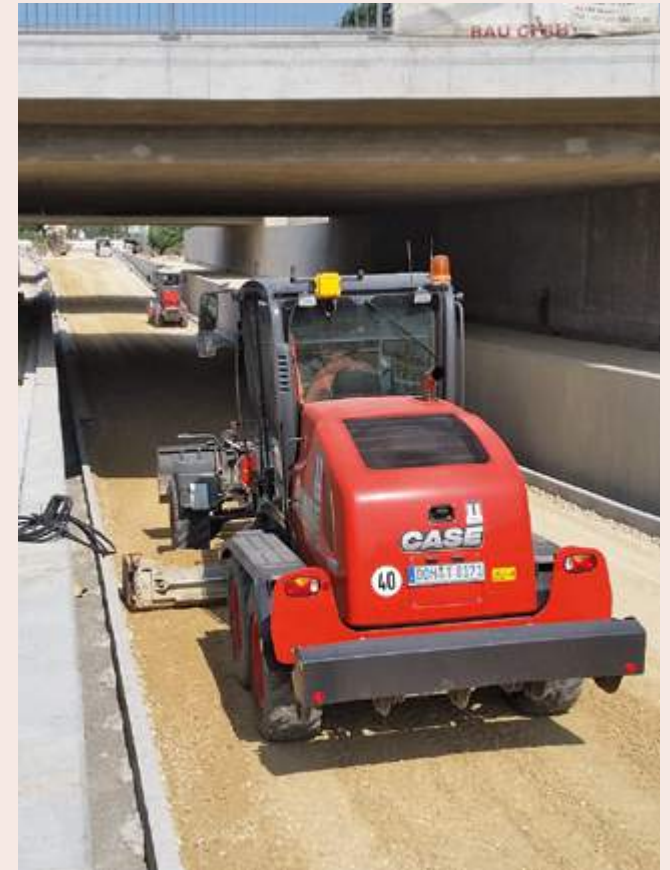
[illegible]

09 | Straßenbau



Nach Fertigstellung des Bauwerks werden die Straßenbauarbeiten durch die beauftragte Tiefbaufirma aufgenommen. Zunächst werden Leerrohre für Strom und Telekommunikation sowie Entwässerungsleitungen verlegt. Vor der Gehwegpflasterung (1.600 m²) und der Asphaltierung der Fahrbahn (2.200 m²) wird der Schotterunterbau eingebaut.





Die beiden Bilder oben zeigen für den Straßenbau benötigte Tiefbaumaschinen im Einsatz. Links unten die für die Asphaltierung vorbereitete Fahrbahn.

Nach Pflaster- und Asphaltierarbeiten werden die Beleuchtung (12 LED-Laternen sowie Lichtbänder) und das Gelände eingebaut, bevor abschließend die Beschilderungs- und Markierungsarbeiten erledigt werden können.

Mammutprojekt Wemdingener Tunnel

Finanzen Nördlingen investiert 2017 rund 22,2 Millionen Euro – deutlich mehr als noch im vergangenen Jahr. Trotz Steuererhöhung braucht die Stadt neue Kredite

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Über Einnahmen und Ausgaben in Höhe von rund 69 Millionen Euro hat der Nördlinger Stadtrat am Donnerstagabend entschieden. Die Mehrheit des Gremiums stimmte dem mehrere hundert Seiten starken Zahlenwerk zu, nur die Fraktion Grüne/Frauenliste lehnte den Etat ab. Hier ein kurzer Überblick über die Finanzen der Stadt in diesem Jahr:

Für was gibt Nördlingen 2017 Geld aus?

Dabei muss man zunächst einmal die laufenden Ausgaben – sie sind im sogenannten Verwaltungshaushalt aufgeführt – von den Investitionen – die im Vermögenshaushalt verzeichnet sind – unterscheiden. Im ersten Bereich geht es um rund 46,2 Millionen Euro. Größter Posten sind die Personalausgaben mit rund 11,2 Millionen Euro. Wer dabei nur an die Mitarbeiter im Rathaus denkt, vergisst beispielsweise die Erzieherinnen in den städtischen Kindertagesstätten, das Personal in den Mittagstretungen oder die Bademeister. Allein 10,4 Millionen Euro überweist die Stadt Nördlingen als sogenannte Kreisumlage an den Landkreis. Weiterer Posten in diesem Bereich ist etwa der Gebäude- und Grundstücksunterhalt mit rund 2,4 Millionen Euro. Für Investitionen bleiben am Ende voraussichtlich rund 3,7 Millionen Euro übrig.

Investiert wird aber eine weit größere Summe, oder?

Ja. Im Vermögenshaushalt sind rund 22,2 Millionen Euro Ausgaben eingeplant. Nur zum Vergleich: 2016 lag diese Summe noch bei 14,3 Millionen Euro. Mammutprojekt ist heuer der neue Wemdingener Tunnel, die Arbeiten sind in vollem Gang. Die Baumaßnahme kostet die Stadt zwar insgesamt nur rund 4,8 Millionen Euro, so Kämmerer Bernhard Kugler. Nördlingen muss jedoch erst einmal in Vorleistung gehen. Das bedeutet: Das Geld kommt später über Förderungen und Zahlungen der Bahn wieder zurück. 2017 sind für die Unterführung rund zehn Millionen Euro eingeplant.

Wie sieht es mit dem Bahnhof aus?

Das ist das zweite Großprojekt in Nördlingen. Heuer sind dafür aber nur 700.000 Euro vorgesehen. Der größte Brocken kommt erst 2018.



Der Wemdingener Tunnel ist das Mammutprojekt der Stadt im Jahr 2017. Insgesamt sind Ausgaben in Höhe von zehn Millionen Euro, Zuschüsse von 4,5 Millionen Euro im Etat eingeplant. Foto: Manfred Meyer

mit circa 2,6 Millionen Euro. Weitere Projekte der Stadt in diesem Jahr sind beispielsweise die Feuerwehrgerätehäuser in Lupsingen (rund 200.000 Euro) und Dörenstamm (circa 180.000 Euro), die Sanierung des Stadtmuseums (rund 190.000 Euro) oder das Bürgerhaus in Schnellingen (circa 390.000 Euro). Geld wird auch für die laufenden Sanierungsarbeiten an der Sankt-Georgi-Kirche und der Stadtmauer investiert. Zudem will Nördlingen Grundstücke kaufen – unter anderem in der Kernstadt, in Holheim und in Nahrhemmingen. Dort sollen neue Baugelände entstehen. Nicht zu vergessen: die Planungen für die Erweiterung der Grundschule Mitte und die neuen städtischen Sozialwohnungen auf dem BayWa-Gelände (siehe Bericht).

Womit nimmt Nördlingen Geld ein? Da wären zunächst einmal die Steuern. Wie berichtet, wurde der Hebesatz für die Gewerbesteuer um 20 Prozentpunkte auf 360 v. H. angehoben. Kämmerer Bernhard Kugler erwartet hier insgesamt rund 14,3 Millionen Euro. 10,2 Millionen Euro will Nördlingen mit seinem Anteil aus der Einkommensteuer einnehmen, das sind rund 544.000 Euro mehr als noch vergangenes Jahr. Dazu kommen unter anderem noch der Umsatzsteuer-Anteil (circa zwei Millionen Euro) und die Grundsteuern A und B (circa 3,5 Millionen Euro). Die Stadt erhält in diesem Jahr bspw. Zuschüsse, allein für den Wemdingener Tunnel werden 4,5 Millionen Euro erwartet. Nördlingen will zudem 2017 weitere Baugrundstücke verkaufen und damit

rund 5,9 Millionen Euro einnehmen. Rechnet man insgesamt alle Einnahmen und Ausgaben zusammen, bleibt dennoch am Ende ein Loch – doch in einem städtischen Haushalt müssen Einnahmen und Ausgaben gleich hoch sein.

Wo kommt das restliche Geld her? Nördlingen muss neue Schulden aufnehmen. Die Netto-Neuerschuldung beträgt rund 4,07 Millionen Euro. Damit wird die Stadt Ende des Jahres 2017 voraussichtlich insgesamt rund 11,92 Millionen Euro Schulden haben.

Und wie sieht es mit Rücklagen aus?

Nördlingen hatte zum Ende des vergangenen Jahres noch 411.000 Euro auf der hohen Kante. »Seite 23

Das letzte Stück vom alten Tunnel

Baustelle In den nächsten Wochen wird an der Wemdingener Unterführung gebaggert. Die Fahrbahn soll künftig deutlich tiefer liegen

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Jetzt muss auch das letzte Stück vom alten Tunnel weg. Nur noch ein schmales Tor haben die Bauarbeiter von der einstigen Wemdingener Unterführung übrig gelassen. Der Streifen war zuletzt noch notwendig gewesen, weil auf ihm Drahtzugleitungen lagen, mit denen Weichen gesteuert wurden. Übrigens handelt es sich bei diesem Bogen um einen Abschnitt des „jüngeren“ Teils des alten Tunnels. Denn das Bauwerk war zwar 1897 errichtet worden, wurde aber bei einem Angriff der Amerikaner während des Zweiten Weltkrieges schwer beschädigt. 1945 baute man die Unterführung wieder auf, sagt Michael Bauhammer, Leiter der Abteilung Tiefbau bei der Stadt Nördlingen. Natürlich nicht in der Qualität, wie man heute baue, „aber es hat gehalten“.

Gestern Nachmittag stand der Bogen noch, man konnte durch ihn hindurchlaufen – und blickte mit der Altstadt im Rücken auf den Eingang des neuen Tunnels. Der liegt 25 Meter weiter in Richtung Wemdingener Viertel und ist nicht oval,



Gestern Nachmittag stand der letzte Rest von der alten Wemdingener Unterführung noch. Bis spätestens heute Abend soll auch dieser Bogen abgerissen sein. Fotos: Martina Bachmann

Eine Steigung von 6,9 Prozent

sondern viereckig. Von dort zum Kreisverkehr vor dem Deininger Tor müssen Fahrzeuge in Zukunft eine Steigung von 6,9 Prozent überwinden, erklärt Bauhammer. Auf der Höhe, auf der die Bauarbeiter gestern arbeiteten, werden künftig nur noch die Radler fahren und die Fußgänger laufen – in den nächsten Wochen wird auf der Baustelle gearbeitet werden. Denn die Fahrbahn soll künftig deutlich tiefer verlaufen. Eine große Menge Erdreich werden die Bagger aus dem Bereich unter dem neuen Tunnel herauschaufeln, die Unterführung soll einmal 4,50 Meter hoch werden, erklärt Bauhammer. Die Fahrbahn für Autos oder Lastwagen soll am Ende insgesamt sechs Meter breit sein, dazu kommt auf jeder Seite noch ein



Deutlich zu sehen ist auf diesem Bild, wie in den 40er Jahren gebaut wurde.



Noch ist der Tunnel niedrig – die nächsten Wochen wird er ausgebaut.



Auf dieser Konstruktion wurden die Bauteile an die richtige Stelle geschoben.

Sicherheitsstreifen von 50 Zentimetern.

Wenn die Arbeiter die Erde abgetragen haben, werde eine sogenannte Grundwasserwanne errichtet, sagt Bauhammer. Während der Bauarbeiten sollen Spundwände dafür sorgen, dass das Wasser nicht in den ausgebagerten Tunnel läuft. Zudem wird es abgepumpt, gerei-

nigt und in die Kanalisation eingeleitet. Ein Pumpwerk wird es auch in Zukunft geben, links, an der Tunnelausfahrt in Richtung Nördlinger Altstadt. Doch Bauhammer geht davon aus, dass das im April soweit sein könnte. Bisher liege man auf der Baustelle exakt im Plan. Und wenn der am Ende tatsächlich aufgeht, dann fahren in einem Jahr Autos und Lastwagen durch den neuen Wemdingener Tunnel.

Ist die Grundwasserwanne – eine



An der Baustelle am neuen Wemdingener Tunnel gehen die Arbeiten im östlichen Bereich des Bauwerks weiter. Nach der Abtragung des Bodens ist jetzt deutlich zu sehen, wie die Entwässerungsrohre unterhalb der Grundwasserwanne verlaufen werden.
Foto: Leonie Junghanns

Tunnel: Es gibt immer einen Plan B

Baustelle Sechs der 13 Stahlbetonteile der späteren Grundwasserwanne sind bereits fertig. Woran sonst noch gearbeitet wird und wie man sich auf mögliche Notfälle vorbereitet hat

VON LEONIE JUNGHANNS

Nördlingen Es ist ein kalter, regnerischer Tag. Der Wind weht über die Schotterhüfen, Baumaterialien und Maschinen der Baustelle hinweg. Dennoch geht die Arbeit an der neuen Wemdingener Unterführung stetig weiter.

Etwa 25 Arbeiter aus unterschiedlichen Berufsgruppen arbeiten zurzeit täglich auf der riesigen Baustelle. Diese Arbeit zahlt sich aus: Auch jetzt liegt man immer noch im Zeitplan, betont Michael Bauhammer, Leiter der Abteilung Tiefbau des Nördlinger Bauamts. Selbst bei noch kalteren Temperaturen würde die Arbeit auf der Baustelle nicht unterbrochen werden. „Die Unterführung wird in diesem Fall vorne und hinten zugehängt, sodass Arbeiten im Inneren erledigt werden könnten“, erklärt er weiter. Aus der Wemdingener Straße würde dann eine sogenannte „Winterbaustelle“.

Mithilfe eines Bauplans zeigen

Michael Bauhammer und Rudi Scherer, Pressesprecher der Stadt Nördlingen, auf einzelne Bereiche der Baustelle – und wie sie am Ende aussehen werden. Die rostigen Spundwände, die jetzt noch an den Seiten der Unterführung emporragen, werden demnach wieder entfernt. Auch die gelben Schalungen, die im Moment von den Arbeitern mit Beton aufgefüllt werden und schließlich die Trennwände zwischen Fahrbahn und Fußgängerweg bilden, wird man am Ende nicht mehr sehen können.

Sechs der 13 Bauteile, in die die spätere Grundwasserwanne aufgeteilt ist, sind bereits abgeschlossen. Stück für Stück arbeiten sich die Männer auf der Baustelle voran. Ist eine weitere Bodenplatte fertig, können die Rohre, sogenannte Queraussteifungen, die im Moment zwischen den Wänden des Tunnels gespannt sind und das Bauwerk stabilisieren (nur berichtet), entfernt werden. Anschließend wird mit dem

nächsten Abschnitt begonnen. Am Rand eines solchen Abschnitts zeigt Bauhammer kleine Schlüchle, die erst vor dem Straßenbau in der neuen Unterführung wichtig werden könnten. Für den Fall, dass nach dem Ziehen der Spundwände Grundwasser, das bisher zurückgehalten wurde, undichte Fugen der Grundwasserwanne aufzeigen sollte, gibt es einen Notfallplan: Demnach würde mithilfe dieser Schlüchle eine sogenannte „Zementsuspension“ durchgeführt werden, bei der undichte Stellen ausgetüschert werden könnten.

Ein Bagger mit Kompressor nimmt sich indessen der Seitenwände im östlichen Teil der Unterführung an. Er bohrt Ausgerbungen in die Wand, welche anschließend mit Beton aufgefüllt werden, um einen „Verbund zwischen Seitenwand und Bodenplatte“ zu schaffen, erläutert Bauhammer weiter. Nicht weit davon entfernt ist die ortsanlassige Firma Carl Hoeschel mit Entwässerungsarbeiten beschäftigt. Derzeit werden Rohre verlegt, die mit dem zukünftigen Pumpenhaus verbunden sind und für den Abtransport von Regen- und Grundwasser im Tunnel gebraucht werden.

Indessen wird auch weiterhin am späteren Pumpenhaus gearbeitet. Der rechteckige Betonbau auf der rechten Seite – wenn man vom Kreisverkehr aus auf das Wemdingener Viertel schaut – ähnelt schon sehr seiner späteren Funktion eines Pumpenhauses. Nun geht es mit Arbeiten im Inneren des Baus weiter: Um den Rohbau des Hauses abzuschließen, werden im Moment Vorbereitungen getroffen, um die Decke der Räume zu betonieren. In den nächsten Wochen folgen dann die Installation der Elektrik und die Maschinentechnik des Pumpwerks.

➔ Eine Bildergalerie vom Baustellenrundgang gibt's im Internet bei www.nieser-nachrichten.de



Der Umbau der Wemdingener Unterführung bleibt auch 2018 das größte Projekt der Stadt Nördlingen. Sechs Millionen Euro sind dafür an Investitionsmitteln eingeplant.
Foto: Silvia Isot

Größtes Projekt bleibt die Unterführung

Finanzen Nördlingen investiert in diesem Jahr rund 23 Millionen Euro. Um diese Summe zu stemmen, muss Kämmerer Bernhard Kugler das „Sparbuch“ der Stadt plündern

VON MARTINA BACHMANN

Nördlingen Eine Nördlinger Baustelle hat im Dezember einen neuen Besitzer gefunden. Der Landkreis hat sich für den Umbau der Wemdingener Unterführung entschieden. Der Landkreis hat sich für den Umbau der Wemdingener Unterführung entschieden. Der Landkreis hat sich für den Umbau der Wemdingener Unterführung entschieden.

Kämmerer Bernhard Kugler rechnet aufgrund der guten Wirtschaftslage im Kreis Nördlingen mit einem Anstieg der Einnahmen aus der Gewerbesteuer. Im vergangenen Jahr betrug der Gewinn rund 13 Millionen Euro. Zudem habe der Landkreis im vergangenen Jahr beschlossen, das Hebesatz, auf dem der Steuerbetrag basiert, von 1,2 Prozent auf 1,3 Prozent zu erhöhen.

Der Einkommenssteigerer geht der Kammerne von einer Steigerung und insgesamt rund 1,2 Millionen Euro aus. Die Stadt hat 2018 zudem Bauplanerträge aus dem Privatbereich als auch an Grundbesitzende erhalten und damit rund zwei Millionen Euro erwirtschaftet.

Bei den laufenden Projekten schlagen sich die beiden Punkte zu Buche. Zum einen wegen der Personalausgaben nach einem Anstieg der Gehälter um rund zwei Millionen Euro. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren lag der Personalausgaben bei 1,7 Millionen Euro. Kugler erläutert die hohe Summe nicht anders, damit, dass die Stadt sich auch Aufgaben für die Infrastruktur und die Verkehrsplanung stellt. „Wir haben uns verpflichtet, die Infrastruktur zu erhalten. Das ist ein langfristiges Ziel.“

Der Landkreis will dieses Jahr 25,9 Millionen Euro stemmen. Nördlingen alleine aber rund 23 Millionen Euro. Neben der Unterführung zum Wemdingener Viertel wird ein Fokus auf die Schaffung von Bauplätzen und Gewerbegrundstücken gelegt. Rund fünf Millionen Euro sind dafür eingeplant. Der Umbau des Nördlinger Bahnhofes schlägt mit 2,4 Millionen Euro zu Buche. Wie berichtet, wird im Stadteil Lössingen ein neues Feuerwehrhaus gebaut, dafür sind in diesem Jahr 360.000 Euro vorgesehen.

Für die umstrittene Erweiterung der Grundschule Mitte am Weinmarkt stehen 2018 rund 250.000 Euro zur Verfügung. Der Stadtrat hat zudem Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von rund zwei Millionen Euro verabschiedet. Damit können in dieser Höhe Aufträge vergeben werden, die Ausgaben werden aber erst in den kommenden Jahren im Etat auftauchen. Ähnlich verfährt die Stadt beim Gemeindezentrum Kleinern, wo 30.000 Euro für die Planung und ebenfalls

Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von zwei Millionen Euro im Etat aufgeführt sind. Der Umbau der Spitalstraße ist noch nicht komplett bezahlt, es stehen noch 309.000 Euro aus. Die Planungskosten für den sozialen Wohnungsbau auf dem ehemaligen BayWa-Gelände sind mit rund 250.000 Euro im Finanzplan enthalten. Und nicht zuletzt muss wieder in die Stadtmauer und in Sankt Georg investiert werden – rund 1,2 Millionen Euro.

Um alle Ausgaben zu stemmen, muss Kämmerer Kugler das „Sparbuch“ der Stadt plündern: Aus der Rücklage sollen 5,6 Millionen Euro entnommen werden. Zudem sollen neue Kredite in Höhe von rund zwei Millionen Euro aufgenommen werden. Ob die Stadt das Geld tatsächlich benötigt, wird sich im Lauf des Jahres zeigen. 2017 rechnete Kugler damit, 4,7 Millionen Euro neue Schulden zu machen. Schlussendlich waren die Kredite nicht nötig – im Gegenteil: Man erwirtschaftete ein Plus von 4,1 Millionen Euro. Aktuell hat die Stadt rund sieben Millionen Euro Schulden.

11 | Kostenübersicht

(Stand 18.06.2018)

	veranschlagte Gesamtkosten incl. Nebenkosten (brutto) in €
Brückenbauwerk	13.894.261,50
Grundwasserwanne	4.065.223,26
Verkehrsanlagen	1.309.838,95
Sonstige eigene Planungskosten Stadt	274.625,50
./.. Planungskosten DB	1.499.464,26
Kosten EBÜ Stadt	18.044.484,95
zzgl. Kreisverkehr	500.552,40
Gesamtsumme Förderantrag	18.545.037,35
./.. Vorteilsausgleich DB	4.857.223,00
Zwischensumme	13.687.814,35
davon zuwendungsfähige Kosten:	11.600.000,00
./.. höchstmögliche Zuwendung n	8.352.000,00
./.. höchstmögliche Zuwendung nach Art. 13 c FAG (6 %)	700.000,00
Kosten, die von der Stadt voraussichtlich zu tragen sind	4.635.814,35



800 Tonnen Stahl wurden eingebaut.

12 | Bauablaufplanung

WANN WURDE MIT DEM BAU BEGONNEN?

Spatenstich am 31.01.2017

WAS WURDE GEMACHT?

Bestandsbauwerk:

Lichte Weite 10,00 m, min. lichte Höhe 3,65 m in der Mitte, Länge 90,21 m Gehwege < 2,00 m, ursprünglich 14 Gleise

Baujahr 1901, im Jahr 1945 westl. Teil zerstört, 1948 Wiederaufbau, Länge altes BW 49 m, Länge des erneuerten BW 43 m, Geländer 1970 erneuert, Gewölbebrücke mit Flachgründung, Wiederlager aus unbewehrtem Beton

Die Straße (ehem. St 2213) verbindet das östl. gelegene Wohngebiet Wemd. Viertel und das GE Reutheweg.

Neue Unterführung:

Vor Baubeginn musste das gesamte Baufeld aufwändig nach Kampfmitteln untersucht werden.

Umfangreiche Baugrunduntersuchungen mussten durchgeführt werden, insbesondere auch zur Feststellung des Grundwasserstandes.

Bestehendes BW wird durch neue Eisenbahnüberführung aus 4 Teilen an gleicher Stelle ersetzt.

Das BW kann in 5 Teile unterteilt werden:

- GW Wanne Westseite
- Vollrahmenbauwerk für Gleise 4,5,6,7,8,9 und 10, Länge 38 m
- Trogbauwerk im Bereich Gleise 12 u. 13, Länge 15 m (offener Bereich)
- Vollrahmenbauwerk im Bereich der Gleise 100 und 108, Länge 15 m
- GW Wanne Ostseite

Mit der Einkürzung der Gl. 12 u. 13 im Bereich der EÜ und der Ausbildung als Trogbauwerk erhält die Straße eine deutlich verbesserte Beleuchtung durch die optimale Nutzung des Tageslichtes. Das neue BW hat eine lichte Weite von 14,60 m und eine lichte Höhe von $\geq 4,50$ m.

Es entstehen zwei Fahrspuren mit je einer Breite von mindestens 3,0 m und Notgehwege.

Beidseitig höherliegender Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,90 m

Die neue EÜ erfährt dadurch eine erhebliche Aufwertung der Qualität für den Straßenverkehr.

Neue EÜ wird komplett neu ausgeleuchtet mit modernster LED Technik.

Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers musste eine Grundwasserwanne erstellt werden. Mittels Drainageleitung wird sichergestellt, dass der GW-Spiegel unterhalb der Kote 426,00 m ü. NN bleibt.

ZAHLEN ZUR MASSNAHME:

- 11.000 Kubikmeter Stahlbeton
- 800 Tonnen Bewehrungsstahl
- > 15.000 Kubikmeter Erdaushub
- 2.500 Kubikmeter Betonabbruch
- 5.000 Tonnen Betonabbruch abgefahren
- 178 Bohrpfähle mit Längen bis zu 23 m
- 600 Tonnen Spundwandmaterial
- 12 LED Lichtmaste
- zusätzlich Lichtbänder modernster LED Technik innerhalb des Bauwerks
- 4.600 m Kabel innerhalb des Bauwerkes
- 3 modernste Pumpen sorgen für Entwässerung der Unterführung

Geplante Gesamtfertigstellung inkl. Restarbeiten 28.09.2018

Bauzeit ca. 20 Monate

Nahezu 50 Baubesprechungen vor Ort

13 | Firmenliste

AUFTRAGGEBER

DB Netz AG
Augsburg

PLANUNG I BAUÜBERWACHUNG

DB Engineering & Consulting
Region Süd, Bauüberwachung
München

GESAMTKOORDINATION

Stadtbauamt Nördlingen
SG 66 – Tiefbau

Planungsbüro

Verkehrsanlagen, Ausstattung Pumpwerk

IB Pfof
Nördlingen

Planungsbüro

Beleuchtung Ingenieurbauwerk

IBA Planungs-GmbH & Co. KG
Nördlingen

Bebauungsplan

Grimm Ingenieure
Ellwangen

Grundwasseruntersuchungen

IB Barfeld
Nördlingen

Errichtung von GW Messstellen

Terrasond GmbH
Günzburg

Verkehrsdaten zur Lärmermittlung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft
Aalen

Ingenieurbauarbeiten I Ausführung

B+H Bau GmbH
Ettlingen

Verkehrsanlagen I Ausführung

Thannhauser
Straßen- und Tiefbau GmbH
Fremdingen

Maschinentechnik Pumpwerk

Fa. Stengelin Umwelttechnik
GmbH
Rietheim-Weilheim

Elektrotechnik Pumpwerk

Fa. Heinle Energie & Automations-
technik GmbH
Nördlingen

Elektroarbeiten, Beleuchtung

Fa. Heinle Energie & Automations-
technik GmbH
Nördlingen

WEITERE BETEILIGTE

Umlegung Gasversorgung

Schwaben Netz

Umlegung Telekommunikation

Deutsche Telekom

Neuverlegung Stromversorgung

EnBW ODR

NACHUNTERNEHMER

Betonüberwachung

Bpi Baustoffprüfinstitut
Oettingen

Mikropfähle /Ankerarbeiten

FCT-Umwelttechnik GmbH
Bochum

Geländer

Metallbau Scherer
Boxberg-Schweigern

Planer

Innovativ Plan GmbH
Kreuztal

Statik

WPI
Dortmund

Vermessung

Geometrika
Karlsruhe

Baufeld freimachen/Bäumerfäll- arbeiten/Rodungsarbeiten/ Tiefbau

P&K Tiefbau
Heddesbach

Abfallbeauftragter/ Entsorgungskonzept

igi-Consult GmbH
Westheim

Verkehrssicherung

MAC Verkehrssicherungs GmbH
Steinheim am Albuch

Oberbau

GKWT
Neuwied

Traggerüst Vershub

Thyssenkrupp infrastructure
GmbH
Wuppertal

Entwässerungsanlagen

Pumpbauwerk

Carl Heuchel GmbH
Nördlingen

Stahlbau HB Auflager/Verbauten

JSM GmbH
Moers

Abbruch und Erdbau

MM-Erdbau
Nördlingen

Verbau

NSTT GmbH Neuf
Obernburg

Baustrom

Elektro Sigg
Nördlingen

Gerüstbau

Edith Wagner Gerüstbau
Nördlingen

14 | Ablauf

Einweihung der Eisenbahnunterführung am Freitag, 14. September 2018, um 15:30 Uhr

1. Musikstück Knabenkapelle
2. Begrüßung Oberbürgermeister Faul
3. Musikstück Knabenkapelle
4. Grußwort Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Ilse Aigner MdL
5. Grußwort MdB Ulrich Lange
6. Grußwort Jan Petrat als Vertreter der DB AG
7. Musikstück Knabenkapelle
8. Segnung der Eisenbahnunterführung durch Dekan Wolfermann und Stadtpfarrer Beck
9. Musikstück Knabenkapelle
10. Eintrag Staatsministerin Aigner in das Goldene Buch der Stadt Nördlingen
11. Offizielle Freigabe des Neubaus durch das Durchschneiden eines Bandes
12. Fahrt mit den Festrednern im offenen historischen Feuerwehrauto in die Wemdinger Straße
13. Anschließend Konvoi der zehn ältesten Autos Nördlingens durch die neue Unterführung und zur Wemdinger Straße



Die Bauarbeiten gehen langsam dem Ende entgegen ... Ansicht vom neuen Tunnel, kurz bevor diese Broschüre in Druck ging.