

Neue Bahnunterführung soll 2022 fertig werden

Bauarbeiten beginnen in zwei Jahren und dauern drei Jahre / Brennecke: Großprojekt ist „in greifbarer Nähe“

Von Sebastian Knoppik

Sarstedt. Die Sarstedter können aller Voraussicht nach im Jahr 2022 erstmals durch die neue Bahnunterführung fahren. Die Bauarbeiten sollen 2020 beginnen und insgesamt drei Jahre dauern, wie Lukas Müller vom Ingenieurbüro GRBV am Dienstagabend bei einer Informationsveranstaltung im Stadtsaal berichtete.

Die Planungen für den Bau sind schon sehr konkret. An dem Zeitplan wird sich nach Angaben des Ingenieurs wohl nichts mehr ändern, da die sogenannten Sperrzeiten bereits mit der Bahn abgestimmt sind. In den nächsten Tagen soll das Planfeststellungsverfahren für das Großprojekt beginnen.

Nach Berechnungen der beteiligten Ingenieurbüros sind die Schranken in einer Durchschnittsstunde 45 Minuten lang geschlossen. „Dass dieser Zustand bald geändert wird, ist jetzt wirklich in greifbarer Nähe“, sagte Bürgermeisterin Heike Brennecke (SPD).

■ **Streckenführung:** Die Planung sieht vor, dass eine neue Umleitungsstraße gebaut wird, die südlich des bisherigen Bahnübergangs unter den Schienen durchgeführt wird. Die Straße führt dann auf den Dachsteinweg, der wiederum auf die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße führt (siehe Karte).

Fuß- und Radfahrer werden zunächst parallel zu den Autos durch die sogenannte Trogstrecke, also den Tunnel, geleitet. Ihre Fahrspur wird etwas erhöht sein und soll weniger Gefälle haben als die Fahrspur der Autofahrer. Von Sarstedt aus gesehen hinter der Bahnstrecke werden sie nach links parallel zu den Schienen und dann wieder auf die alte Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße geleitet.

■ **Hochwasserschutz:** Bei einem sogenannten 100-jährlichen Hochwasser müsste die Strecke aus Richtung Sarstedt mit einer 60 oder 80 Zentimeter hohen Schutzwand geschlossen werden, damit sie nicht vollläuft. Wer aus Richtung Ruthe oder Schliekum kommt, wird also künftig im Fall eines solchen extremen Hochwassers die Bahnstrecke in Sarstedt nicht mehr über-



Dieses Bild könnte schon 2022 der Vergangenheit angehören.

ARCHIVFOTO: KNOPPIK

queren können.

Durch das neue Bauwerk geht Raum verloren, in dem sich die Innerste bei einem Hochwasser ausdehnen kann. Die Stadt muss daher geeignete Ausgleichsflächen schaffen. Dafür sollen die Kiesesen in Ahrbergen dienen.

■ **Lärm:** Während der gesamten Bauzeit wird es zu Lärmbelästigungen kommen, vor allem wenn die Spundwände für die Trogstrecke gesetzt werden. Allerdings wird der allergrößte Teil nur tagsüber und nicht am Wochenende ausgeführt. Nacharbeit wird es nur geben, wenn die Bahnstrecke gesperrt ist. Insgesamt wird das innerhalb der drei Jahre in lediglich 20 Nächten der Fall sein.

Nach der Fertigstellung wird es übrigens leiser. Denn weil bei dem

550

Meter lang wird die neue Straße sein, auf der die Autos zu der geplanten neuen Unterführung fahren werden.

Neubau der Eisenbahnstrecke in dem Abschnitt die aktuellen Bestimmungen eingehalten werden müssen, wird auf einer Strecke von 275 Metern auf beiden Seiten eine drei Meter hohe Lärmschutzwand gebaut.

■ **Naturschutz:** 51 Bäume müssen für das Projekt weichen – und 51 neue Bäume sollen als Ersatz als Allee entlang der Straße gepflanzt werden. Auch weitere Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Naturschutzes sind geplant. So gilt der Dachsteinweg als Jagdrevier von Fledermäusen. Dort werden besonders hohe Bäume gepflanzt, damit die Tiere hoch genug fliegen und nicht gefährdet werden.

■ **Zeitplan:** Während der gesamten Bauarbeiten kann der alte Bahnübergang weiter genutzt werden.

Voraussichtlich kann dann Mitte 2022 die Bahnunterführung bereits befahren werden. Danach sind zwar noch weitere Arbeiten notwendig, die sich aber auf den Autoverkehr nicht auswirken.

Wenn alles so klappt, wie sich die Planer das vorstellen, kann dann wohl auch einer der größten Wünsche des Schliekumer Ehrenortsbürgermeisters Hans-Henning Brandes erfüllt werden. Er hat sich jahrelang in der Sache engagiert und einst 1500 Unterschriften für die Aufhebung des Bahnübergangs gesammelt. Nun rief er die Verantwortlichen auf, die Detailfragen zu klären, aber das große Ganze nicht aus den Augen zu verlieren: „Ich bin 82 Jahre alt. Ich möchte einmal durch diesen Tunnel fahren.“