



Gebuddelt wird rund um die Uhr

SANIERUNG Arbeiten auf Bahnstrecke zwischen Flörsheim und Hochheim gehen voran / Stichtag 14. August

FLORSHEIM/HOCHHEIM/MAIN. Die Sanierungsarbeiten an der zweigleisigen Bahnstrecke zwischen Flörsheim und Hochheim sind in vollem Gange. Etwa 70 Mitarbeiter sind seit der Sperrung am 1. Juli dort rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche im Einsatz, damit der S-Bahn-Verkehr wie geplant am 14. August wieder laufen kann. "Trotz des engen Zeitplans und technischer Schwierigkeiten haben wir den Sollterminplan bisher eingehalten", erklärte Projektleiterin Minoush Bauersachs.

Erneuerung des Damms auf 1230 Metern

Notwendig wurde die umfangreiche Sanierung durch die Hanglage an den Weinbergen der Stadt Hochheim. Der parallel zum Main verlaufende Bahndamm war dadurch mehreren Bewegungen im Untergrund ausgesetzt. So konnten die Züge aus Sicherheitsgründen streckenweise nur Tempo 50 fahren. Dem soll nun Abhilfe geschaffen werden: Auf 1230 Metern wird der Bahndamm erneuert und auf 980 Metern werden Stützwände aufgebaut. Außerdem müssen auch drei Personenunterführungen ersetzt werden, wobei eine als Wirt-

schaftsweg sowie für Radfahrer und Fußgänger ausgebaut und voraussichtlich bis Mai 2018 freigegeben wird.

Da zur Zeit schwere Baufahrzeuge auf den Zufahrtsstrecken unterwegs sind, wurden der Mainuferweg und der Sandweg für Radfahrer und Fußgänger gesperrt. "Das ist nur ein Problem, wenn Radfahrer die Umleitungsschilder nicht lesen", stellte Hochheims Bürgermeister Dirk Westedt fest. Er war froh, dass die Vorverhandlungen mit den Winzern so reibungslos verliefen. Auch die Busse, die den Verkehr auf den Schienen ersetzen, wurden gut angenommen, so Pressesprecher Thomas Bischoff. Zwar sei der Zeitplan von sechs Wochen durchaus "sportlich", aber eine längere Sperrung wäre unmöglich - zumal die S1 als längste und stark frequentierte Strecke quasi "das Rückrad des S-Bahnverkehrs" sei.

Minoush Bauersachs bezeichnete das Projekt als Herausforderung mit teils schwierigen Rahmenbedingungen, dankte aber für die gute Zusammenarbeit mit der Stadt.

Während der sechswöchigen Streckensperrung wurde der Altschotter mit einer Spezialmaschine entfernt, die Oberlei-

tung zurückgebaut und der Boden stabilisiert. Außerdem werden die Bohrpfähle für die Stützwände gegründet und das Entwässerungssystem modernisiert. "Mit einer ökologischen Bauüberwachung achtet die Bahn auf Umwelt und Naturschutz", betonte Bauersachs. In diesem Zuge wurden auch Zauneidechsen umgesiedelt, mit sogenannten Gabionenwänden (mit Granit und Sandstein gefüllte Drahtkörbe) als Stützmauern soll Lebensraum für verschiedene Tiere entstehen. Wo in den Weinbergen Erde abgetragen werden musste, wurde sie je nach Wingert getrennt zwischenlagert, sodass jeder Winzer später "seine Erde" wieder bekommt.

Das Bauprojekt 1230 Meter Bahndamm werden erneuert. 980 Meter Stützwände werden neu gebaut. Von bisher drei Personenunterführungen wird eine zum Wirtschaftsweg und für Radfahrer und Fußgänger ausgebaut, die beiden anderen nur noch als Entwässerungsdurchlässe genutzt. Der Mainuferweg wurde neu asphaltiert. Für die gesamte Baumaßnahme investiert die Bahn über 16 Millionen Euro. (elf)