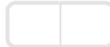


WENDLINGEN

Am Lärm scheiden sich die Geister

27.01.2010, VON GABY KIEDAISCH —





Erster Tag des Erörterungstermins für das Planfeststellungsverfahren des Streckenabschnitts von Wendlingen bis Kirchheim



Auf historischem Grund begann gestern der Erörterungstermin zum Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b der ICE-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm: An der Stelle, wo 111 Jahre der Kirchheimer Bahnhof stand – bis er 1975 verlegt wurde –, erstreckt sich das Teckcenter mit der Stadthalle. „Wie damals stehen wir heute wieder vor einer bedeutenden Weichenstellung“, begrüßte Bürgermeister Günter Riemer das Publikum.

WENDLINGEN/KIRCHHEIM. Der Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b der ICE-Schnellbahntrasse von Wendlingen bis Kirchheim steht im Fokus des Verfahrens. Gestern und heute werden dazu Einwände von Privatpersonen, Behörden und Kommunen in der Stadthalle gehört. Rund 100 Betroffene nahmen gestern diesen ersten Termin wahr, nachdem 550 Einwände auf die Planauslegung vom 14. April bis 13. Mai des vergangenen Jahres beim Regierungspräsidium Stuttgart (RP) eingegangen waren. Hauptsächlich die geplante Güterzuganbindung und die zu erwartenden Lärmsteigerungen sind Gegenstand der vielen Einwände.

Verhandlungsleiter Oberregierungsrat Stefan Rengers vom Regierungspräsidium Stuttgart erläuterte zunächst das Planfeststellungsverfahren. 2006 war der Antrag für die Planungen des Streckenabschnitts durch den Vorhabenträger, die Deutsche Bahn, zur Vorprüfung gestellt worden. Dazu waren zunächst Träger öffentlicher Belange gehört worden, bevor am 12. März 2009 dann die Einleitung für das Planfeststellungsverfahren vom Eisenbahnbundesamt genehmigt wurde. Nach der ortsüblichen Bekanntmachung Ende März wurden die Pläne dann vom 14. April bis zum 13. Mai in den betroffenen Rathäusern öffentlich ausgelegt, worauf die Betroffenen

bis zum 27. Mai ihre Einwände beim RP einreichen konnten. Jetziger Verfahrensstand ist der Erörterungstermin in Kirchheim. Danach hat das RP die Aufgabe, eine Empfehlung an die Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahnbundesamt, weiterzugeben, das schlussendlich über die Planfeststellung entscheidet.

In einem im Dezember des vergangenen Jahres durchgeführten Änderungsverfahren hat die DB ProjektBau GmbH ihren landschaftspflegerischen Begleitplan und in Teilen ihr Massenverwertungskonzept überarbeitet. Damit könne auf die Inanspruchnahme einiger landwirtschaftlicher Flächen verzichtet werden, was insbesondere der Stadt Kirchheim auf ihren Einwand entgegenkam. Verbesserungen verspricht auch eine Baustellenstraße im Bereich von Dettingen.

Die Stadt Wendlingen war beim Erörterungstermin durch Bürgermeister Frank Ziegler, Architekt Ulrich Scholder vom Stadtbauamt, den Lärmgutachter Ulrich Möhler und Rechtsanwalt Dr. Winfried Porsch, von Dolde und Partner, vertreten. Auch zahlreiche Privatpersonen aus Wendlingen kamen zur Anhörung in die Stadthalle.

Gleich zum Auftakt gab es einen Paukenschlag durch Hans-Peter Kleemann vom Institut für Mediation und Moderation bei Infrastrukturproblemen aus Ostfildern. Nach dessen Ausführungen widerspricht die Neubaustrecke der Raumordnungsplanung. Statt der über 300 Züge auf der Filstalstrecke führen heute nur noch 212 Züge mit abnehmender Tendenz. Nach Angaben des Ingenieurs gibt es keine Basis für Enteignungsmaßnahmen und für den Bedarf einer solchen Trasse. Dafür fehle jegliche Rechtsgrundlage. Das Verfahren müsse deshalb eingestellt werden. Günther Lohr von der Genehmigungsplanung DB ProjektBau widersprach dem, indem er auf überholte Zahlen verwies. Es gelte stattdessen der Bundesschienenverkehrswegeplan. Seine Unterlagen seien auf aktuellstem Stand. Die Bahn sei bei ihrer Planung den Empfehlungen der Raumordnung gefolgt. Außerdem seien die 300 Züge auf der Filstaltrasse nie problemlos bewältigt worden.

Ein Großteil der privaten Einwände betrifft den Lärm von der neuen und alten Strecke. Ein Konfliktbereich sei bei den Otto-Gebäuden Am Berg zwischen Oberboihingen und Wendlingen, bestätigte Heike Kaiser, Schallschutzexpertin des beauftragten Ingenieurbüros Fritz. Dort könnten die erlaubten 64 Dezibel (A) nicht eingehalten werden, zeigen die schalltechnischen Untersuchungen. Wo dies zutrifft, werden Schallschutzwände erstellt, wenn sich jedoch eine Wand unverhältnismäßig aufwendig gestalten, werden passive Maßnahmen wie schalldichte Fenster eingebaut.

Ulrich Möhler bemängelte Schallschutzwände von einem Meter Höhe, diese seien nicht Stand der Technik, auf der Neckarbrücke sei gar kein Schallschutz vorgesehen. Durch die Abstrahlung der Brückenbauwerke könnten lästige Schallimmissionen entstehen, die sich in ganz Wendlingen negativ auswirkten. Die Stadt fordert deshalb, die nördlich der Neubaustrecke angeordnete Schallschutzwand bis zum westlichen Widerlager der Neckarbrücke zu verlängern. Günther Lohr verwies auf die 16. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung), die die Grundlage für die Bewertung gewesen sei. „Wir halten uns an die Gesetze.“ Die Überschreitungen für Wendlingen seien so gering, dass die Bahn keine Veranlassung sehe, diese Schallschutzwände in Höhe und Länge zu erweitern. Man könne die Wände höher bauen, wenn sich jemand fände, der dies bezahle.

Über die Einwendungen der Stadt Wendlingen und einzelner Bürger werden wir weiter berichten.

Der Erörterungstermin in der Kirchheimer Stadthalle stieß gestern bei vielen Privatpersonen auf Interesse. Heute ist Tag zwei der Erörterung. gki