

WENDLINGEN

Beim Lärm scheiden sich die Geister

06.05.2009, VON GABY KIEDAISCH —





Planfeststellungsverfahren: Stadt und DB Projektbau informieren mit Bürgerversammlung über ICE-Trasse Wendlingen–Kirchheim



Der ICE kommt. Das Verfahren für den letzten Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b Wendlingen–Kirchheim ist mit der öffentlichen Auslegung in den Rathäusern angelaufen. Die betroffenen Bürger und Kommunen haben jetzt bis spätestens 27. Mai Zeit, ihre Einwände zur Hochgeschwindigkeitsstrecke zu formulieren.

WENDLINGEN. Die 21 Aktenordner sprechen Bände: Das Vorhaben ist so oder so gewichtig. Das letzte Stück der europäischen Magistralen zwischen Paris und Bratislava wird auf seine Umweltverträglichkeit geprüft, nachdem die Bahn als Vorhabenträger einen Antrag auf Planfeststellung gestellt hat. Das bedeutet: Die betroffenen Bürger haben jetzt das Wort – mit ihnen die Träger öffentlicher Belange, dazu zählen die Kommunen, sprich die Stadt Wendlingen. Wer prüft? Das ist die Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahnbundesamt, die Anhörungsbehörde ist das Regierungspräsidium, an sie müssen die Bürger ihre Einwände und Anregungen nun richten.

Bürgermeister Frank Ziegler hob in der Bürgerversammlung am Montagabend die Bedeutung des Planfeststellungsverfahrens für Wendlingen hervor. Deshalb sei es ihm wichtig, das Verfahren öffentlich, mit einer Bürgerversammlung zu erörtern, obwohl dies eigentlich nicht vorgesehen sei. Danach hofft Ziegler, dass sich die betroffenen Bürger am Vorhaben beteiligen, indem sie jetzt ihre Einwände zum Abschnitt schriftlich formulieren. „Die Versammlung soll Hilfestellung bei den Anträgen und Service zugleich bieten“, hob Ziegler in der voll besetzten Unterboihinger Turnhalle hervor.

Wer betroffen ist, der konnte sich zusätzlich bei der Formulierung seiner Einsprüche und Anregungen gestern Nachmittag im kleinen Sitzungssaal des Rathauses individuell helfen lassen. Auch wenn für viele dieses Angebot zu kurzfristig war, können sich die Betroffenen bei der Antragstellung während der Öffnungszeiten des Rathauses beraten lassen, bot Ziegler an.

Während sich dieser Abschnitt vom westlichen Widerlager am Neckar bis auf Höhe der Bonackerhöfe erstreckt, wo die ICE-Strecke in den 8150 Meter langen Albvorlandtunnel abtaucht (kommt bei der Anschlussstelle Kirchheim-Ost wieder ans Tageslicht), müssen im Zusammenhang mit der Güterzuganbindung die Bahngleise in der Schützenstraße beseitigt und die Landesstraße 1250 nach Oberboihingen verlegt werden. Von einer Verkürzung der Fahrzeit profitieren auch die Fahrgäste auf der Neckartalstrecke Tübingen-Stuttgart, die später über die sogenannte Kleine Wendlinger Kurve auf der neuen Trasse zum Flughafen führt.

Lärmschutz für bestehende Strecke gefordert

Güterzüge Massive Kopfschmerzen bereitet der Stadt die geplante Güterzuganbindung: Neben dem Vorhaben der Hochgeschwindigkeitsstrecke geht es um die Entlastung der Trasse vom Güterzugverkehr. Denn mit dem Bau der ICE-Strecke werden bis zu 44 Güterzüge, hauptsächlich nachts, auf der bestehenden Neckartalbahnstrecke unmittelbar an Wendlingen vorbeifahren und nach der Autobahn in Unterboihingen in die Schnellbahntrasse einschleifen. Knackpunkt ist also nicht der Lärm, der von der Neubaustrecke ausgeht – denn hier muss die Bahn nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz entsprechende Lärmschutzmaßnahmen installieren –, sondern die alte Strecke. Hier ist die Bahn bislang nicht verpflichtet, Lärmschallwände anzubringen, machte Günter Lohr von der DB Projektbau deutlich.

Doch wo 44 Güterzüge fahren, auch wenn sie schnell und leicht sind, entstehen Geräusche. Und nachdem Wendlingen ohnehin durch Autobahn, Bundesstraße, Bahn und Flugverkehr immens belastet ist, zeigt ein Lärmgutachten des Büros für Schalltechnik von Ulrich Möhler, dass sich der Schall bis zu 5 Dezibel erhöhen wird und damit den zulässigen Grenzwert überschreitet. Möhler hatte dieses Gutachten im Auftrag der Stadt Wendlingen vor vier Jahren erstellt.

Die Bahn beurteilt eigene schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen anders und spricht nur von „unwesentlichen Steigerungen des Lärmpegels“, konkret von Zusatzbelastungen von bis zu 1 Dezibel, punktuell könne der Lärmpegel allerdings höher ausfallen. Danach baut die Bahn Lärmschutzwände dort, wo sie den alten Streckenbereich erneuert. Die Höhe der Wände variiert zwischen 1 und 2,5 Meter. Einzelne Gebäude wie Im Brühl oder in der Heinrich-Otto-Straße haben Anspruch auf passiven Schallschutz. „Wir sind dazu verpflichtet, nur dort zu messen, wo die Bahn neu eingreift“, machte Günter Lohr von der DB Projektbau klar.

„Es gibt auch andere Sichtweisen. Diese befürworten, dass alle Belange mit einfließen müssen“, argumentierte Dr. Winfried Porsch, beauftragter Rechtsanwalt der Stadt Wendlingen. Seit 2005 wendet sich nämlich die Rechtsprechung zugunsten der Betroffenen. In Einzelfällen habe das Eisenbahnbundesamt bereits solchen Schutzmaßnahmen trotz Bestandsschutz zugestimmt – darauf hofft auch die Stadt Wendlingen.

„Ein optimaler Schallschutz ist für Wendlingen wichtig“, machte Bürgermeister Ziegler die Position der Stadt deutlich. „Wir sehen manches kritischer als die Bahn. Auch auf der alten Strecke werden wir Lärmschutz einfordern“, sagte Ziegler und zitierte aus einem Brief der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth, die die Stadt aufgefordert habe, hier ihre Einwände geltend zu machen. „Wir werden alle Mittel dafür einsetzen, auch politische“, sagte Ziegler mit Blick auf die anwesenden Abgeordneten Föhler und Zimmermann.

Lautstarken Beifall gab es auch für Ulrich Möhler, der von einem Sonderfall sprach und vorgezogene Lärmschutzmaßnahmen für Wendlingen befürwortet.

2500 bis 3000 Eigentümer von Grundstücken sind betroffen

Neben dem Lärm sind jetzt auch die Eigentümer gefragt, deren Grundstücke von dem Bauvorhaben in

irgendeiner Weise tangiert werden. Insgesamt sind dies 2500 bis 3000 Grundstückseigentümer an der Strecke. Josef Kuntz ist für Entschädigungsverhandlungen Ansprechpartner bei der DB Projektbau. Den eigentlichen Grunderwerb wird aber die Landsiedlung Baden-Württemberg durchführen.

Horst Märtterer von der DB Projektbau erläuterte den weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens, bei dem die Bahn zu den Einwänden wieder ihrerseits Stellung – voraussichtlich im Sommer – beziehen wird. Wenn alles glatt läuft, rechnet er mit dem Abschluss des Erörterungsverfahrens beim RP zum Jahresende und bis 2010 mit der Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt. Ab 2011 könne dann die Ausschreibung erfolgen und ab 2012 mit den ersten Baumaßnahmen in der Schützenstraße und mit der Beseitigung der Bonackerhöfe begonnen werden. Bis zirka 2014 schätzt er mit dem Hauptbeginn des Bauvorhabens.

Die Bürgerversammlung zum Jahrhundertprojekt ICE stieß am Montagabend nicht nur bei den Bürgern auf starkes Interesse, sondern auch bei den Nachbar-Bürgermeistern Hans Weil und Günter Riemer. gki