

WENDLINGEN

# Die Bahn zeigt sich bislang nicht verantwortlich

30.12.2005, VON GABY KIEDAISCH —

F EmpfehlenTweet

Neckartalstrecke: Stadt Wendlingen fordert Lärmschutzmaßnahmen gegen Verkehrszuwachs und Lärmerhöhung durch Güterzüge von der Bahn

**WENDLINGEN. Die geplante ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm bereitet manchem, noch bevor sie gebaut ist, schlaflose Nächte. Mit ihrer Fertigstellung sollen nämlich auf der bestehenden Neckartalstrecke 40 Güterzüge des Nachts fahren (bisher fährt einer) und in die ICE-Strecke einfädeln. Durch die Güterzüge muss also mit weiteren Verkehrslärmentwicklungen im Stadtgebiet gerechnet werden. Ein Gutachten aus dem Jahr 2004 belegt das. Die Stadt Wendlingen möchte deshalb ins Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werden. Doch das ist heillos überzeichnet, und außerdem ist damit eine freiwillige Leistung, also kein Rechtsanspruch verbunden. Also sucht die Stadt nach weiteren Möglichkeiten, wie sie effektiven Lärmschutz für ihre Bürger garantieren kann. Nach dem Verursacherprinzip ist die Stadt der Auffassung, dass die Bahn für geeignete Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke verantwortlich ist. Doch die Bahn hat da eine andere Sichtweise.**

Mit dem Bau der ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm schlägt nicht nur der Lärmpegel im geplanten Streckenbereich entlang der Autobahn aus, sondern auch auf der bestehenden Eisenbahnstrecke Stuttgart-Tübingen (Neckartalstrecke) wird sich einiges ändern. Nach den bisherigen Erkenntnissen sollen auf der Altstrecke zusätzlich 40 Güterzüge eingesetzt werden. Und zwar nachts. Auf Höhe der Autobahn in Unterboihingen sollen die Züge dann in die ICE-Neubaustrecke einschleifen.

40 Güterzüge pro Nacht zusätzlich

Angesichts von 40 Güterzügen lässt sich für jeden unschwer erkennen, dass damit auch mehr Lärm verbunden sein wird. Das wäre an sich noch nicht problematisch, denn egal ob Neubau- oder alte Strecke, es müssen bestimmte Lärmgrenzwerte eingehalten werden, das schreibt das 16. Bundesimmissionsschutzgesetz vor. Doch gerade hier ist der Hund begraben. Die Bahn (hier vertreten durch die DB Projekt-Bau GmbH, Niederlassung Südwest) fühlt sich nämlich nicht dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen an der alten Bestandsstrecke durchzuführen. Sie beruft sich dabei auf das Bundesimmissionsschutzgesetz, das Lärmschutzmaßnahmen auf Neubaustrecken beziehungsweise auf Strecken, an denen etwas baulich verändert wird, vorsieht.

Betroffen von der neuen Lärmquelle sind aber nicht nur die unmittelbaren Gebiete an der Neubaustrecke und an der Einschleifung, sondern weite Teile des Stadtgebiets. „Wir betrachten deshalb das gesamte Stadtgebiet im Verfahren“, so Stadtbaumeister Paul Herbrand.

Gutachten zeigt: Lärmpegel steigt

Schalltechnische Untersuchungen an der Bahnlinie, in Auftrag gegeben von der Stadt Wendlingen in 2004, belegen denn auch, dass nach der Fertigstellung der Neubaustrecke insbesondere nachts eine „erhebliche

Zunahme der Schienenverkehrsgeräusche auftreten“ wird. Die Zunahme beträgt bei den an der Bahn nächstgelegenen Gebäuden nachts bis zu 8 Dezibel, während die Schallimmissionen tagsüber nahezu unverändert bleiben. Von der Zunahme des Lärms sind in den Misch- und Wohngebieten direkt an der Bahnstrecke zirka 35 Wohngebäude betroffen. Derzeit liegt der Lärmpegel im Untersuchungsgebiet tagsüber zwischen 60 und 65 Dezibel und nachts zwischen 55 und 61 Dezibel. Künftig werden bis zu 60 (tags) und 63 (nachts) im Süden Wendlingens prognostiziert, im Norden 65 (tags) und 69 (nachts).

Als gesundheitsgefährdend eingestuft wird ein nächtlicher Lärmpegel von über 65 Dezibel, womit nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entstehen würde. Doch gerade hier scheiden sich die Geister. Entgegen den Äußerungen des Gutachterbüros Möhler und Partner, das von der Stadt Wendlingen mit den Berechnungen der Lärmentwicklungen beauftragt wurde, führt der Gutachter der Bahn wesentlich höhere Werte ins Feld.

Nach dem Möhler-Gutachten werden Schallschutzwände in den Bereichen vorgesehen, in denen die Lärmgrenzwerte nachts überschritten werden. Hierzu sind Schallschutzwände von zwei Metern Höhe auf einer Gesamtlänge von 750 Metern vorgesehen. Kostenpunkt rund 750 000 Euro.

Güterzüge haben mit ICE-Strecke zu tun

Entgegen der Sichtweise der Bahn schätzt die Stadt Wendlingen die Problematik gänzlich anders ein. Die Zunahme von Zügen auf der bestehenden Strecke habe direkt mit dem Bau der Neubaustrecke zu tun, argumentiert Wolfgang Kaiser. Die Mehrbelastungen beziehungsweise das Mehr an Lärm sei kausal mit der Neubaustrecke verbunden. Der Leiter des Rechtsamts und für Wirtschaftsförderung: „Wenn es keine ICE-Strecke gäbe, dann würden auch nicht die Güterzüge fahren. Wir brauchen aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke.“ Die an der Bestandsstrecke gebotene Lärmsanierung müsse Teil des Planfeststellungsverfahrens werden, fordert Kaiser und weist in diesem Zusammenhang auf einen vergleichbaren Fall hin, der die Bahnstrecke NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München betrifft.

Dort wurden außerhalb der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung auf einer Bestandsstrecke Schutzmaßnahmen eingebaut. Die zuständige Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt/Außenstelle München, hatte hierzu einen entsprechenden Beschluss gefasst, der daraufhin von der Bahn umgesetzt wurde.

Bahn: Nicht vergleichbar

Anstatt hier einzulenken, vertritt die Bahn die Ansicht, dass die Bedingungen und das Verfahren bei der Bahnstrecke in Bayern nicht vergleichbar mit denen in Wendlingen seien. Außerdem sei der Lärmschutz auf der Neubaustrecke sowie im Abschnitt der Güterzugesanbindung gesichert. Im weiteren Streckenverlauf Richtung Wendlinger Bahnhof und Weinhaldengebiet werde in die Bestandsstrecke baulich nicht eingegriffen, so dass auch hier keine Erweiterung des Lärmschutzbereichs notwendig werde. Eine grundrechtliche Schutzpflicht, wie sie von der Stadt Wendlingen eingefordert wird, sei daraus nicht abzuleiten.

Dies sieht die Stadt wiederum anders, da es im vorliegenden Fall um „eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung“ gehe. Der vom Bundesverwaltungsgericht entwickelte Lärmschutzanspruch sei deshalb im Wendlinger Fall gegeben, „da die gesundheits- und eigentumsbeeinträchtigende Lärmbelastung durch die Planfeststellung der Neubaustrecke mit der Güterzugesanbindung erst begründet wird“. Die gesundheitsgefährdenden Lärmgrenzwerte sind hier sogar noch niedriger angesetzt. Ein entsprechendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in diesem Frühjahr in einem anderen Planfeststellungsbeschluss bestätigt die Argumentations- und Sichtweise der Stadt. Im angesprochenen Fall ging es um den Bau einer Autobahn. Die klagende Gemeinde hatte eingewandt, dass sich durch den Autobahnbau der Verkehr – auf einer zur Autobahn führenden Bundesstraße, an der das Gemeindegebiet liegt – wesentlich erhöhen wird. Die Gemeinde forderte deshalb entsprechende

## Lärmschutzmaßnahmen.

Doch auch bei diesem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts winde sich die Bahn und verweise auf das Anhörungsverfahren, erklärt Wolfgang Kaiser, der sich über das bisherige Verhalten der Bahn enttäuscht zeigt. Denn in anderer Sache habe sich die Bahn durchaus kooperativ erwiesen.

## Lärmsanierungsprogramm

„Im Zuge der Genehmigungsplanung der Neubaustrecke kann Lärmschutz nur auf der gesetzlichen Basis der Bundesimmissionsschutzverordnung gewährt werden“, beharrt die Bahn auf ihrem Standpunkt. Stattdessen unterstützt die Bahn die Aufnahme der Bestandsstrecke in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes. „Dieses Sonderprogramm ist heillos überzeichnet“, weiß Kaiser, nachdem damit gerade mal 51 Millionen Euro für das gesamte Bundesgebiet bereitstehen und davon rund 10 Millionen in den Südwesten fließen. Verständlich deshalb Kaisers Aussage: „Wir wollen aber nicht bis zum jüngsten Tag warten.“

Nichtsdestotrotz haben die Kommunen Wendlingen, Köngen und Wernau bereits Mitte 2003 einen entsprechenden Antrag gestellt. Schon der baden-württembergische Verkehrsminister Schaufler hatte sich 1995 dazu bekannt, dass den Städten entlang der Bahnstrecke kein Nachteil durch Lärm entstehen dürfe. Wie er hatte auch sein Nachfolger Verkehrsminister Müller erst im letzten Jahr seine Unterstützung in Sachen Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm zugesagt. Die Stadt hofft, dass man sich auch heute an die Worte des damaligen Verkehrsministers erinnert.

## Unterstützung durch Abgeordnete

Auch hofft die Stadt auf die Unterstützung der Bundestagsabgeordneten im Wahlkreis, die ihre Mithilfe angeboten haben. Insbesondere in die Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Karin Roth (MdB) werden große Hoffnungen gesetzt.

Aus verständlichen Gründen will sich die Stadt aber nicht allein auf das Lärmsanierungsprogramm verlassen, zumal es sich um freiwillige Leistungen handelt und damit kein Rechtsanspruch besteht. Außerdem kann eine Aufnahme in das Sonderprogramm nur bewilligt werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss gefasst ist. Nach internen Absichtserklärungen der Bahn will sie den Antrag auf Planfeststellung noch in diesem Jahr einreichen.