


WENDLINGEN

Aushub geht ab über die Autobahn

04.01.2011, VON ANDREAS VOLZ —

A button with a white background and a grey border, containing a small 'F' icon and the text 'Empfehlen'.A button with a white background and a grey border, containing a small Twitter bird icon and the text 'Tweet'.

Um landwirtschaftliche Flächen zu schonen, plant die Bahn an der Neubaustrecke keine „Seitenablagerungen“

Entlang der Autobahn bei Ötlingen hätte ein Großteil des Aushubmaterials abgelagert werden sollen, das beim Bau des ICE-Tunnels anfällt. So war es lange Zeit vorgesehen. Jetzt sieht alles anders aus: Geplant ist, das gesamte Material über die Autobahn abzutransportieren.

KIRCHHEIM. Kurz vor Weihnachten ging bei der Kirchheimer Stadtverwaltung per E-Mail die Nachricht ein, dass keine „Seitenablagerungen“ entlang der Autobahn mehr vorgesehen sind. Die Mitteilung kam vom Regierungspräsidium Stuttgart, das damit eine Ankündigung der zuständigen DB Projektbau GmbH weiterleitete.

Dass es nun also keinen Erdwall mehr entlang der Autobahn geben soll, „das war für uns sehr überraschend“, wie Kirchheims Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker jetzt in einem Pressegespräch betonte. Bislang hatte die Stadtverwaltung nämlich geglaubt, mittels der „Seitenablagerungen“ zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen zu können. Einerseits wären viele Lastwagenfahrten zum Abtransport des Aushubmaterials gar nicht erst nötig gewesen, und andererseits hätten die Erdwälle für die Stadt Kirchheim einen kostenlosen Lärmschutz bedeutet.

Wenn die Bahn mittlerweile anders über die Erdwälle denkt, dann liegt das an einem Einwand des Kreisbauernverbands Esslingen. Der Verband war zwar nicht grundsätzlich gegen die Aufschüttungen. Allerdings hatten die Bauernfunktionäre darauf verwiesen, dass dadurch zu viel und zu wertvolle landwirtschaftliche Fläche verloren gehen würde. Ötlingens Ortsvorsteher Hermann Kik pflichtete dieser Argumentation bei: „Die Bodenqualität dort in Ötlingen ist 1a.“

Nun ist es aber so, dass sich ein Erdwall nicht beliebig hoch aufschütten lässt, ohne dass er zugleich auch kräftig in die Breite geht. Stellenweise hätten die geplanten Aufschüttungen bis zu 16 oder 17 Meter hoch sein sollen. Kirchheims Bürgermeister Günter Riemer rechnete jetzt vor, dass der Wall an diesen Stellen 70 bis 90 Meter breit geworden wäre, um einem Abrutschen der Erdmasse entsprechend vorbeugen zu können.

Bahn hat sich gegen Lärmschutzwälle entschieden

Deshalb hat sich die Bahn jetzt anders entschieden. Es wird keine Wälle geben, weder zwischen Rübholz und Nägelestal noch auf Naberner Gemarkung. In beiden Fällen wäre die Bahn ohnehin nicht zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet gewesen: Bei Ötlingen beziehungsweise Lindorf führt die ICE-Strecke durch den 8,1 Kilometer langen Voralbtunnel und bei Nabern soll der ICE direkt neben der Autobahn fahren, wo die Entfernung zur Wohnbebauung groß genug ist, sodass dort rechnerisch keine höhere Lärmbelastung gegeben ist.

Weil die Lärmwerte im Vorfeld ohnehin nur berechnet und nicht gemessen werden können, würde selbst der einen Kilometer lange Lärmschutzwall bei Ötlingen rechnerisch keine nennenswerte Lärmreduzierung bringen. Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker betont zwar, dass diese Berechnungen keinerlei Witterungsbedingungen wie Wind oder Regen berücksichtigen und dass sich deshalb nicht endgültig sagen lasse, wie und wo sich die Lärminderung auswirke. Aber in der augenblicklichen Situation gebe es für die Stadt nur noch eine sehr theoretische Möglichkeit, die Bürger vor dem Autobahnlärm zu schützen: Die Bahn würde einen niedrigeren und schmaleren Wall aufschütten, auf den dann eine zusätzliche Lärmschutzwand zu bauen wäre.

Zahlen müssten für diese Wand allerdings die Stadt Kirchheim beziehungsweise die betroffenen Anwohner per Umlage. Angesichts vielfacher Diskussionen um die Beteiligung von Grundstückseigentümern an den Kosten für Lärmschutzwände möchte Angelika Matt-Heidecker diesen Gedanken aber keinesfalls ernsthaft weiterverfolgen. So wird es also für Ötlingen keinen Lärmschutz an der Autobahn geben. Der Lärm, den die Autobahn verursacht, liegt nämlich unterhalb der Grenzwerte, bei denen der Bund als Straßenbauträger für Schutz vor Lärm sorgen müsste.

Was für die Stadt Kirchheim jetzt wichtig ist, das sind zwei Dinge: Zum einen, das die 3,2 Millionen Kubikmeter Erdaushub komplett über die Autobahn abtransportiert werden sollen, und zum anderen, das die Idee vom Tisch ist, einen Teil der Erdmasse an der Hahnweide abzulagern. Das wäre für die Stadt Kirchheim unvorstellbar gewesen. Außerdem hätte die Hahnweide als Alternativstandort auch gar nicht ausgereicht. Die „Seitenablagerungen“ an der Autobahn hätten 1,9 Millionen Kubikmeter des Aushubs aufnehmen sollen. Auf der Hahnweide hätte es maximal Platz für 400 000 Kubikmeter gegeben, sagt Bürgermeister Günter Riemer.

Bis zu 120 000 Lastwagenfahrten schaffen den Aushub fort

Was den Abtransport der 3,2 Millionen Kubikmeter Erdmasse betrifft, so hat Günter Riemer berechnet, dass dafür 100 000 bis 120 000 Lastwagenfahrten benötigt werden. Als Ablagerungsstätte für den überschüssigen Aushub sind übrigens Steinbrüche vorgesehen, die zu rekultivieren sind. Um den Transport über die Autobahn abwickeln zu können, soll es eine Baustellenbehelfsausfahrt am Rübholz geben. Dort ist nämlich auf Ötlinger Seite die Einfahrt zu einem Nebenangriffsstollen für den Tunnelbau vorgesehen. Der andere Stollen ist am Kompostwerk geplant.

Angelika Matt-Heidecker gab im Pressegespräch einen weiteren Ausblick auf die Bauzeit für die neue ICE-Trasse, die sechs Jahre dauern soll: circa von 2013 bis 2019. Demnach gibt es in der Nähe des Tunnelausgangs auf Naberner Markung ein Baustellendorf, zu dem ein eigenes Betonwerk gehört, ein Umspannwerk sowie ein Tunnelrettungsplatz. Trotz großer Belastungen rechnet Kirchheims Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker aber auch mit positiven Auswirkungen der Dauerbaustelle der Neubaustrecke auf die heimische Wirtschaft.