

WENDLINGEN

Sorge um weitere Belastung der Bevölkerung

21.02.2005, VON CHRISTA ANSEL —



Deutsche Bahn AG rechnet dem Ausschuss für Technik und Umwelt die Differenzkosten für Varianten zur Güterzuganbindung vor

WENDLINGEN. Die Planvarianten für die Güterzuganbindung von der Neckartaltrasse zur ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm parallel zur Autobahn auf Unterboihinger Markung haben sich in der Vergangenheit häufig verändert. Die wechselhaften Vorstellungen der Planer der Deutschen Bundesbahn stehen dabei konträr zu den Befürchtungen der Wendlinger Kommunalpolitiker angesichts drohender zusätzlicher Lärmbelastungen. Auf Wunsch des Wendlinger Gemeinderats haben jetzt die Planer der Bahntochter DB Projektbau GmbH und des Stuttgarter Büro Obermeyer eine „Differenzkostenbetrachtung zu den Varianten der Güterzuganbindung“ dem Wendlinger Ausschuss für Technik und Umwelt vorgestellt. Die Zahlen dieses Rechenwerks für eine Trassenführung im Tunnel oder in offener Bauweise klaffen um bis zu zehn Millionen Euro auseinander.

Thomas Zieger von der DB Projektbau GmbH und Rolf Uhrig vom Büro Obermeyer stellten dem Ausschuss für Technik und Umwelt in der letzten Woche diese Differenzkostenbetrachtung vor und wiesen noch einmal darauf hin, dass der Wegfall der Option für einen Neckartalbahnhof bei Wendlingen im Zuge der ICE-Neubaustrecke auch für die Güterzuganbindung neue Trassen eröffnet. Vor allem kann durch diesen Wegfall die Neubaustrecke und auch die mögliche spätere Express-S-Bahn entlang der Autobahn höher trassiert und so dem Knollenmergel auf Unterboihinger Markung ausgewichen werden. Diese geologische Situation setzt die Kosten möglicher Tunnelbauwerke nach oben.

Klar favorisiert wird von der Deutschen Bahn AG die Variante „8a/2e2“, die eine Verlegung der L 1250 in die bestehende Heinrich-Otto-Straße beinhaltet. Die Güterzuganbindung fädelt südlich der Schützenstraße aus der Bestandsstrecke aus und verläuft auf kürzestem Weg in oberflächennaher Linienführung Richtung Autobahn. Unterfahren wird die Autobahn mit einem rund 175 Meter langen Tunnel in bergmännischer Bauweise. Dann verläuft die Güterzuganbindung in offener Linienführung zwischen Autobahn und Neubaustrecke. Die Güterzuganbindung kreuzt dabei die L 1250, die verlegt werden muss. Die Verlegung der L 1250 in einem Tunnel unter der Neubaustrecke, der Güterzuganbindung und der Autobahn wird allerdings von der Bahn nicht favorisiert.

Favorisiert wird gÄ¼nstigste Variante

Die S-Bahn-Anbindung wird in dieser Variante im „offenen Bereich über eine Weiche von der Güterzuganbindung ausgefädelt, unterquert die Autobahn, umfährt Wendlingen westlich im Tunnel und erreicht im Bereich des Speckwegs die einstige Linienführung der S-Bahn. In einer weiteren Baustufe ist vorgesehen, das zweite Richtungsgleis für die S-Bahn, das eine niveaufreie Ausfädung im Bahnhof Wendlingen ermöglicht, aus dem jetzigen Gleis 3 auszufädeln. Im weiteren Verlauf unterfährt das zweite S-Bahngleis die Bestandsstrecke Plochingen-Tübingen sowie den Kreisverkehr am Neubaugebiet. Das S-Bahngleis der zweiten Stufe umfährt Wendlingen südlich im Tunnel. Die optionale Express-S-Bahn, als

Verbindungsgleis nach Kirchheim mit der Neubaustrecke wird westlich der Steigäckerbrücke ausgefädelt. Diese Bündelung von Neubaustrecke und Güterzuganbindung in offener Linienführung ermöglicht die Anbindung mit zwei Weichen und einem 320 Meter langen Gleis in offener Linienführung ohne zusätzliche Tunnelbauwerke.

Tunnelführung verursacht Mehrkosten

Solche Tunnelbauwerke würden notwendig beispielsweise bei der „Güterzuganbindung Nord im Tunnel“, die Mehrkosten von sechs Millionen für die Güterzuganbindung in einem 1540 Meter langen Tunnel und 36 Millionen für die S-Bahn verursachten. Zehn Millionen Mehrkosten für die Güterzuganbindung und 13 Millionen Mehrkosten für die S-Bahn würde die Variante „Güterzuganbindung Süd im Tunnel“ ausmachen. Letztere Variante würde zudem die Vorfinanzierung des Bauwerks durch den Verband Region Stuttgart verlangen. Die generellen Kosten für die von der Bahn favorisierte Trasse der Güterzuganbindung sind übrigens nach Auskunft der DB Projektbau noch nicht ermittelt. Ausgerechnet wurden jetzt auf Wunsch Wendlingens allein die Differenzkosten. Noch nicht abgeschlossen sind nach Auskunft von Thomas Zieger Prüfaspekte der Umwelt, der Geotechnik, der Schalltechnik und des Wasserrechts. Diese kleinräumige Variantenabwägung soll bis Mai 2005 abgeschlossen sein.

âGesamtpaket schnürrenâ

In der Diskussion im Ausschuss für Technik und Umwelt stellte Stadtrat Alois Hafner (CDU) die Frage, was es der Stadt einbringe, wenn das Einverständnis zur kostengünstigen Lösung gegeben werde. Schließlich betreffe die Planung sensibles Gebiet. Hier summieren sich eine Vielfalt an Belastungen durch die Autobahn, die Neubaustrecke, die Güterzuganbindung, den Fluglärm. Er forderte die Bahn-Planer auf, nicht nur die Einzelprojekte zu sehen, und erinnerte an die EU-Richtlinie in Sachen Feinstaub. Erforderlich sei, ein Gesamtpaket zu schnüren, um die Belastung der Bevölkerung zu mindern.

Den Wunsch nach einem solchen Gesamtpaket müsse die Stadt an die Adresse der Politik richten, konterte Thomas Zieger. Im Übrigen profitiere die Stadt in ihrer Entwicklung doch spätestens dann, wenn der Vorlaufbetrieb der S-Bahn auf eine Südumfahrung der Stadt verlagert werde. Davon mochte allerdings Bürgermeister Ziegler nicht reden. Solche Pläne seien in naher Zukunft nicht realisierbar.

âBereit, hoch zu pokernâ

Stadtrat Werner Kinkelin (Freie Wähler) formuliert in der Ausschuss-Sitzung unmissverständlich und stellte die Frage: Was ist es der Deutschen Bahn AG wert, die Zustimmung der Stadt Wendlingen zu ihrem Planwerk zu erhalten? „Wir sind bereit hoch zu pokern und haben nicht viel zu verlieren“, unterstrich der Stadtrat seine Position mit dem deutlichen Hinweis darauf, sich alle Wege des Rechtssystems offen zu halten. Er könne es nicht zulassen, dass die Deutsche Bahn AG alle Pläne ohne Zugeständnisse realisiere und die Stadt nur die Lasten solcher Projekte zu tragen habe.

Rolf Uhrig vom Büro Obermeyer erinnerte daran, dass die Bahn nur für ihr ureigenes Projekt Lärmschutzmaßnahmen bringen könne. Sicherlich sei ein Lärmschutz an der Autobahn in Wendlingen sinnvoll, aber das könne nicht die Bahn realisieren.

Lärmschutzwall aus Erdaushub?

Und schließlich wurde erneut die Problematik des Erdaushubs beim Bau der neuen Bahntrassen angesprochen. Statt die Erdmassen kostenaufwändig zu transportieren, meinte Stadtrat Alois Hafner, könne man doch gleich damit einen Erdwall als Lärmschutz an der Autobahn aufschütten. Aber auch hier hatten die Vertreter der Bahn Begründungen und Verordnungen parat, warum Erdaushub eines Bahnprojekts nicht einfach andernorts aufgeschüttet werden kann. „Wir müssen das begründen als notwendige Seitenablagerung.“ Für Wirtschaftsförderer Wolfgang Kaiser ist klar, dass eine solche Sache nur freiwillig laufen kann.

