

WENDLINGEN

Schutz vor zu erwartendem höherem Lärm

21.03.2012, VON CHRISTA ANSEL —



Information der Deutschen Bahn zur Lärmschutzsanierung an der Bestandsstrecke stieß auf großes Interesse



Der Zugverkehr und damit der Lärm auf der Bestandsstrecke der Bahn wird zunehmen, wenn die Neubaustrecke in Betrieb geht. Die Deutsche Bahn hat entsprechende Berechnungen angestellt und am Montagabend im Treffpunkt Stadtmitte über Lärmschutzmaßnahmen informiert. Die Bahn leistet diese auf freiwilliger Basis, während die Stadt darauf einen Rechtsanspruch erhebt.

WENDLINGEN. Wendlingens Bürgermeister Steffen Weigel erinnerte im Treffpunkt Stadtmitte am Montagabend an den 2009 in der Stadt abgehaltenen Lärmschutzgipfel. Damals seien Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke der Bahn zugesichert worden. Zwischenzeitlich liege auch eine schriftliche Zusage vor. Dennoch habe man im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Neubaustrecke Einwendungen erhoben. Lärmschutz angesichts der zu erwartenden höheren Anzahl von Güterzügen von der Bestands- zur Neubaustrecke sei keine freiwillige Aufgabe. Die Stadt erhebe hierauf einen Rechtsanspruch.

Sabine Weiler, bei der DB ProjektBau GmbH Leiterin für die Lärmschutzmaßnahmen in Wendlingen, erläuterte das „Lärmsanierungsprogramm für viel befahrene Schienenstrecken“, in dessen Rahmen die Bahn die freiwillige Maßnahme in Wendlingen realisieren werde. Aufgenommen worden sei die Bahnstrecke in Wendlingen erst, nachdem prognostizierte Zugzahlen für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke eingerechnet worden seien. Der jetzige Zugverkehr auf der Trasse allein rechtfertige keine Lärmschutzmaßnahmen.

Ist die Neubaustrecke fertig, wird von einem erhöhten Güterzugverkehr auf der Bestandsstrecke ausgegangen. Sabine Weiler sprach von 17 Güterzügen, davon seien 15 schnelle bis zu 500 Meter lange Ferngüterzüge. Stadtrat Peter Wittemann glaubt nicht daran, dass diese Güterzüge jemals auf die Neubaustrecke einfahren werden. Die Neubaustrecke sei für diese Güterzüge in weiten Passagen viel zu steil.

Die Aufnahme der Wendlinger Bahntrasse in das Förderprogramm bezeichnete Sabine Weiler als Startschuss für die schalltechnischen Berechnungen. Dabei machte die Ingenieurin den vielen Interessenten im Treffpunkt Stadtmittelpunkt klar, dass Schall immer gerechnet, nie gemessen werde. Die vorliegenden Berechnungen seien also ein Blick in die Zukunft. Diese Schallberechnungen zeigen auf, dass die Grenzwerte für Lärm von 70 Dezibel (dB) am Tag eingehalten und nur die nächtlichen Grenzwerte von 60 dB an der Bestandsstrecke teilweise mit über fünf Dezibel überschritten werden. Allerdings, das räumte Sabine Weiler ein, seien dies Mittelwerte. Einzelne Züge könnten durchaus lauter sein.

Sabine Weiler berichtete von passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die alle ihren rechtlichen Anspruch aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz und seinen Verordnungen herleiten. Im Wendlinger Fall handele es sich um eine 368 Meter lange Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse zwischen der Vorstadt-/Neckarstraße und der Seestraße beziehungsweise dem Beginn des Gewerbegebiets „Behr-Areal“.

Optional sei die Bahn bereit, die Lärmschutzwand in nördlicher Richtung zu verlängern, das heißt, die zur Bahnstrecke zeigenden Häuser im Ludwig-Finckh-Weg zu schützen. Hier allerdings sieht die planende Ingenieurin erhebliche topografische Schwierigkeiten. Eine Lärmschutzwand direkt am Schienenstrang zu errichten bringe hier keine Lärminderung. Die Wand müsse also nach oben versetzt werden. Vorstellen könne man sich diese Wand entlang des Fußwegs in Verlängerung der Stützmauer der Weinhaldenstraße. Aber auch damit sei eine Lärminderung allenfalls in den Erdgeschossen der darüberliegenden Häuser zu verzeichnen.

An Beispielen erläuterte Sabine Weiler, wie unterschiedlich Lärmschutzmaßnahmen in den jeweiligen Stockwerken der zu schützenden Gebäuden wirkten. Oft müsse da mit passiven Maßnahmen noch nachgeholfen werden. Und das könnten Schallschutzfenster genauso sein wie beispielsweise schalldämpfende Lüfter.

Empfohlen wird von der Ingenieurin für das Wendlinger Projekt eine zwei Meter hohe Lärmschutzwand, die zur Bahntrasse hin absorbierend gestaltet wird. Der Lärm könne so bis auf wenige Ausnahmen weitgehend auf die Grenzwerte reduziert werden. Auf Frage bestätigte Sabine Weiler dem Wendlinger Bürgermeister die Bereitschaft der Bahn auch für den Bau einer 2,5 Meter hohen und stärker wirkenden Lärmschutzwand. Hier gab sie aber die erhöhte Verschattung der dahinter liegenden Flächen zu bedenken. Zudem gelte es, städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

Realisiert werden soll der Bau der Lärmschutzwände ab dem Jahr 2013. So lange brauche man für die Vorplanungen. Mit der Fertigstellung, so Sabine Weiler, könne man im Jahr 2015 rechnen.

Pläne und Detailangaben sind bei der Stadtverwaltung einsehbar

Bei der Entscheidung, in welcher Höhe die Schallschutzwände ausgeführt werden, hat der Gemeinderat der Stadt mitzureden. Deshalb war es Bürgermeister Weigel auch wichtig, von den Zuhörern ein Meinungsbild vor allem zur Thematik des Ludwig-Finckh-Wegs zu bekommen. Das war am Montag für die Betroffenen nicht ganz leicht, viele der Informationen waren neu und für Stellungnahmen fehlten detaillierte Angaben zu den einzelnen Gebäuden. Die will die Projektleiterin der Stadtverwaltung und damit den interessierten Bürgern zur Verfügung stellen. Steffen Weigel versprach, alle vorliegenden Pläne im Internet bereitzustellen und für Fragen jederzeit offen zu sein.

Lärmschutzmaßnahmen an der Bahntrasse im Stadtteil Unterboihingen sind Teil der Planungen für die Neubaustrecke. Diese Pläne werden am 10. Mai um 18 Uhr in der Turnhalle Unterboihingen vorgestellt.

Gefragte Gesprächspartner bei der Informationsveranstaltung der Bahn zum Thema Lärmsanierung: (von links) Projektleiterin Sabine Weiler von der DB ProjektBau GmbH, Wendlingens Bürgermeister Steffen Weigel und Stadtbaumeister Paul Herbrand. sel