

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 13 • 10. MAI 2012



masone/photocase.com

Fast alles hat ein Ende ...

... doch die geplante Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm hat zwei. Grund genug, den Anfangs- und Endpunkt der umstrittenen Trasse einmal genauer unter die Lupe zu nehmen: Was erwartet die Bürger/-innen durch den Bau der Neubaustrecke dort tatsächlich?

Die **Ulmer** werden sich mit Blick auf die Volksabstimmung an den alten Witz erinnern, in dem sich eine junge Ehefrau bei einer Freundin beklagt: »Erst hat er mir das Paradies versprochen und jetzt habe ich tatsächlich nichts anzuziehen.« Die hochfliegenden

Pläne der Ulmer für eine großartige Stadtentwicklung und ihre Hoffnung auf eine kulturelle und wirtschaftliche Renaissance der alten Reichsstadt werden jedenfalls Stück für Stück von der Bahn demontiert (siehe Rückseite).

Anders die Lage in **Wendlingen**: Dort haben die Menschen im besten Fall damit zu rechnen, dass »nur« die Lärmbelastung zunimmt. Sie werden nicht enttäuscht werden: Die bisher schon lärmgeplagte Gemeinde wird durch die Neubaustrecke zu einem weiteren Lärmschwerpunkt im Land.

Lärm ohne Ende

Lärmdreieck im Neckartal:

Wendlingen, Köngen, Oberboihingen

Die Kreuzung von A 8 und B 313 zwischen Wendlingen, Köngen und Oberboihingen ist einer der wichtigsten, verkehrsreichsten und vor allem lautesten Verkehrsknoten in Baden-Württemberg. Selbst der Lärmgutachter der Bahn stellt fest: »Auf den Siedlungsflächen von Wendlingen am Neckar und Kirchheim unter Teck besteht derzeit bereits eine hohe Verkehrslärmbelastung durch die BAB A 8, insbesondere aber auch die Neckartalbahn.« Die Straßenverkehrszentrale nennt für die A 8 eine Verkehrsstärke von über 100.000, für die B 313 bis zu 80.000 Fahrzeuge pro Tag. Dieses Verkehrsaufkommen erzeugt einen Lärmteppich, der alle Anwohner massiv beeinträchtigt.

Ein Grenzwert, der keiner ist

Bei der Planung oder dem Bau neuer Straßen, Bahnstrecken, Baugebiete oder Industriebetriebe werden nur die vom neuen Bauvorhaben ausgehenden Schallimmissionen bzw. der in das Baugebiet einwirkende Lärm erhoben und beurteilt. Soweit erforderlich werden dagegen Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen. Andere bereits vorhandene Schallquellen bleiben

Zum Vergleich:

Ruhiges Schlafzimmer nachts: 30 dB(A)
Normale Wohnung: 50 dB(A)
Rand einer Verkehrsstraße: 70 dB(A)
Gehörschutz-Pflicht: ab 85 dB(A)
Presslufthammer: 100 dB(A)

dabei aber unberücksichtigt. Nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für den Neubau von Verkehrswegen (Straße und Schiene) dürfen Wohngebiete nachts nur mit maximal 49 Dezibel verlärmert werden. Dies ist jedoch eine rein mathematische Größe, die allein den Lärm des neu gebauten Abschnitts berücksichtigt. Auch die »Städtebauliche Lärmfibel« nennt unverbindliche Werte. Nach beiden Richtli-

nien werden die Lärmgrenzwerte in den genannten Ortsteilen schon jetzt deutlich überschritten. Zusätzliche Lärmquellen sollten daher von vornherein ausgeschlossen sein.

Rechnen à la Deutsche Bahn:

viel + noch mehr Lärm = weniger Lärm

Da 3 Dezibel einer Verdopplung des Lärmwerts entsprechen, sind die Anrainer bereits heute einem vierfach höheren Lärmpegel ausgesetzt, als dies in den Lärmschutzplänen vorgesehen ist. In diesen Umgebungslärm hinein werden nun von der Bahn auch noch die Neubaustrecke, die kleine Wendlinger Kurve sowie die Güterzuganbindung gebaut. Nach der bestehenden Gesetzeslage muss die Bahn dabei nur »ihren« (berechneten) Lärm mindern. Dazu wird die Bahn ein paar kurze Lärmschutzwände aufstellen, die teilweise nur 1 Meter hoch sind. Diese bringen dann tatsächlich auf sehr kurze Distanzen von wenigen Metern entlang der Trasse eine gewisse Lärminderung mit sich, die großflächige Lärmzunahme kann damit aber nicht verhindert werden.

TIPP:

Abwurf der aktuellen Lärmbelastung:
www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/

Fortsetzung Rückseite

Ob die Ulmer am Ende aufwachen?

Bei der Volksabstimmung 2011 stimmten mehr als zwei Drittel in der Donaustadt mit Nein – die Bahn dankt es ihnen nicht, sondern streicht die Mittel für Lärmschutz, den Ausbau des Nahverkehrs und den Umbau des Bahnhofs zusammen

Eigentlich sollten die Ulmer ja durch den »Ulmer Spatzen«, der auf ihrem Münster thront, und ihren Schneider Berblinger gefeit sein gegen Verbohrtheit und visionäre Höhenflüge. Dennoch haben sich viele Ulmer vor der Volksabstimmung durch die landesweite S-21-Kampagne und ihr Schaufensterprojekt »Citybahnhof« blenden lassen. Darin wurde ihnen das Blaue vom Himmel versprochen: ein grundlegend neues Bahnhofskonzept mit den sogenannten Szenarien »Bahnhofsplatz«, »Skywalk« und »Subway«; eine großartige Stadtentwicklung im Umfeld des Bahnhofs mit neuer Einkaufsgalerie Sedelhof; dazu in Windeseile zum Flughafen und nach Stuttgart. Baubürgermeister Alexander Wetzig versprach gar eine Renaissance und Weiterentwicklung der früheren kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Bedeutung Ulms für die Donauländer. Möglich machen sollte dies die Einbindung in die »Magistrale für Europa« – insgesamt das »nächste Jahrhundertprojekt für Ulm«.

Den hochfliegenden Plänen folgt nun Schritt für Schritt die unsanfte Landung für die gutgläubigen Ulmer. Die Bahn hat – fast unbemerkt von der Öffentlichkeit – ihre Pläne für den Verkehrsknoten Ulm entscheidend geändert. Das Planfeststellungsverfahren für den Verkehrsknoten Ulm muss daher erneut in eine Anhörung.

Vorerst geht es um drei Maßnahmen:

■ Auf den jahrelang als unverzichtbar geltenden Bau eines fünften Bahnsteigs soll verzichtet werden. Noch Ende 2011 hatte die Schweizer Firma SMA festgestellt, dass das für 2020 geplante Zugangebot im Regionalverkehr ohne einen fünften Bahnsteig nicht fahrbar sei. Doch anstelle der schon



Gönner und Wetzig dümpeln in ihrer Ulmer Schachtel auf dem »Schwarzen Meer« – Au Rivoir Ulm!

beschlossenen Ausweitung des regionalen Nahverkehrs wird dieser nun ausgedünnt. Auch die vom Regionalverband seit Jahren angestrebte Einrichtung eines regionalen S-Bahn-Systems dürfte mit den neuen Plänen der Bahn gestorben sein.

■ Ferner ist die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Fußgängerunterführung mit integrierter Bahnhofshalle,

Geschäften und Dienstleistungsunternehmen unter dem Bahngelände – das Szenario »Subway«, das Schlüsselprojekt des Bahnhofsumbaus – infrage gestellt. Die Szenarien »Bahnhofsvorplatz« und »Skywalk« wurden nach einer Machbarkeitsstudie schon im Jahr 2007 mit »nicht realisierbar« bewertet.

■ Schließlich hat die Bahn Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ulmer Wohngebiets Magirushof gestrichen. Begründet wird dies mit aktuellen Prognosen zum Güterverkehr. Anstelle der bislang angenommenen 41 Güterzüge täglich würden – bezogen auf das Jahr 2025 – nach Fertigstellung der Trasse lediglich 16 Güterzüge durch Ulm fahren.

Man fragt sich: Wie würde eine Volksabstimmung über Stuttgart 21 auf der Basis der nun bekannten Fakten in Ulm wohl heute ausgehen? Aber die Chance der Volksabstimmung wurde vertan.

Deshalb schlagen wir den Ulmern vor, ihre Bruchlandung mit Stuttgart 21 und dem Projekt Citybahnhof mit einem zweiten Ulmer Feiertag unter dem Motto »Nabada 21« zu kompensieren und ihren OB Gönner samt seinem Baubürgermeister Wetzig in eine »Ulmer Schachtel« zu packen und die Donau hinunter Richtung Bratislava und »Schwarzes Meer« zu schicken.

Fortsetzung von Seite 1

Der Schienenbonus: Lizenz zum Krachmachen

Eine spezielle Lärmbelastung geht von den geplanten neuen Tunneln aus.

Es »zeigt sich, dass in den Portalbereichen großflächig geringfügige Zusatzbelastungen um weniger als 1 dB(A) zu erwarten sind«, meint der Gutachter der Bahn.

Dass er bei dieser Rechnung von eigentlich 6 Dezibel Lärmzuwachs schon klammheimlich 5 Dezibel abgezogen hat, verschweigt er geflissentlich. Dies ist gemäß der aktuell geltenden Gesetzeslage erlaubt, denn nach der »Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen« der Bundesimmissionschutzverordnung wird Schienenlärm angeblich als nicht so störend empfunden.

Die Bestandstrecke geht uns nichts an

Für die Bahn besteht keinerlei Verpflichtung, eine Lärmsanierung an den bereits bestehenden Schienenstrecken durchzuführen. Daher sind massive Lärmzunahmen außerhalb der Neubaustrecken zu erwarten. Das reicht im Falle der Güterzüge bis zur Schmerzgrenze. Das Rheintal lässt grüßen! Dies betrifft aber nicht nur Wernau, Wendlingen, Köngen und Oberboihingen, sondern alle Anwohner im Neckartal von Stuttgart bis Tübingen. Und was wird erst passieren, wenn es die Gäubahn nicht mehr gibt? Welche Wege werden dann die Güterzüge in Richtung Süden nehmen?

Was tun?

Rechtlich kann sich die Bahn überwiegend auf der sicheren Seite sehen. Die Gesetze bieten an dieser Stelle keinen Schutz für die Bürger, und der Konzern wird ohne

Druck der Bevölkerung und der Politik keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durchführen. **Darum erzeugen Sie diesen Druck – persönlich und zusammen mit anderen. Informieren Sie sich, schreiben Sie an Ihre Gemeinde, schreiben Sie Leserbriefe an die Zeitung, treten Sie Ihren Volkvertretern in Land und Bund auf die Füße.**

Die lokalen Initiativen unterstützen Sie gerne dabei:

www.facebook.com/kirchheim.fuer.k21

www.goepfinger-gegen-s21.de

www.esslingen-gegen-s21.de

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick