

# Leinfelden-Echterdingen pocht auf Lärmschutz

**Fildertrasse** Die Bahn hält bei der Erörterung keine Maßnahmen gegen die zusätzliche Schallbelastung für nötig. Von *Sascha Schmierer*

Mit ihrem Gutachten zu drohenden Verspätungen im S-Bahn-Netz hat die Stadt Leinfelden-Echterdingen vor der Erörterung zur Fildertrasse für erhebliches Aufsehen gesorgt. Doch auch die beiden Themenfelder Lärm und Erschütterung könnten für die Bahn zu Problempunkten werden. Auf Schallschutz für die Bürger will der Schienenkonzern bei der mitten durch die Wohnorte laufenden Gäubahn-Anbindung bisher vollständig verzichten – und läuft mit der rigorosen Ablehnung zumindest Gefahr, seine Pläne nachbessern zu müssen.

Denn eine schalltechnische Analyse der künftig nicht nur von S-Bahnen, sondern auch von ICE und Regionalexpress genutzten Bestandsgleise zum Flughafen erhebt massive Zweifel an der von der Bahn vorgelegten Lärmprognose. „Bei 172 tagsüber und 34 nachts durchfahrenden Zügen zeigt sich, dass hier sehr umfangreiche Probleme mit dem Schallschutz bestehen“, erklärte der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen mit der Prüfung der Bahn-Unterlagen beauftragte Gutachter Michael Koch bei der Erörterungsverhandlung am Dienstag.

Laut dem an der Technischen Universität Kaiserslautern lehrenden Gutachter besteht bei mindestens drei Dutzend Wohngebäuden in der Doppelkommune der berechnete Verdacht, dass durch den Zugverkehr die zulässigen Schallpegel

überschritten werden. Außerdem habe die Bahn bei ihrer Expertise nicht nur eine aus dem Jahr 2001 stammende und längst veraltete Zählung des Straßenverkehrs verwendet, sondern auch den auf den Filmern ebenfalls existierenden Schall durch Fluglärm, Gewerbe und Freizeit nicht berücksichtigt. Schlicht vergessen wurde von den Planern offenbar ein Gebäude im Wölfleinweg und ein bei der Rohrer-Kurve liegendes Baufeld. Und: ein in den Unterlagen enthaltenes Gebäude an der Bahlinie in Leinfelden ist längst abgerissen und durch ein fünfstöckiges Mehrfamilienhaus ersetzt.

Bei der Erörterungsverhandlung am Dienstag forderte der Gutachter deshalb nicht nur während der Bauphase einen „Ersatzwohnraum“ für betroffene Menschen etwa in der Markomannen- und der Max-Lang-Straße, sondern zeichnete in das Kartenmaterial auch die aus seiner Sicht notwendigen Schallschutzwände ein. Um die Frage von Projektgegnern, was die Maßnahmen zur Lärmreduzierung kosten würden, hatten die Vertreter der Bahn keine Antwort. Gutachter Michael Koch half mit einer Grob-Berechnung aus – und sprach von bis zu fünf Millionen Euro.

Allerdings: aus Sicht der Bahn ist an der schon bisher von der S-Bahn genutzten Trasse zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen überhaupt kein Lärmschutz nötig. Denn die vom Gutachter der

Stadt Leinfelden-Echterdingen benannten Problembereiche sind baurechtlich offenbar nur dann relevant, wenn die Strecke als Neubau gewertet wird. Diesen Standard allerdings sehen die Projektpartner schlicht nicht vor – und können gesetzlich legitimiert auch noch einen Schienen-Bonus von fünf Dezibel bei der Berechnung der Lärmwerte abziehen.

„Natürlich fahren da nachher mehr Züge. Aber das löst noch lange keine Lärmschutzmaßnahmen aus“, erklärte der Bahn-Jurist Peter Schütz. Höhere Standards seien erst nötig, wenn die neue Planung erstens als ein „erheblicher baulicher Eingriff“ gelte und zweitens einen Lärmzuwachs um mindestens drei Dezibel bedeute.

Das allerdings sei nur im Bereich der Rohrer Kurve, aber nicht auf der Strecke durch Leinfelden-Echterdingen der Fall. „Wir erhöhen auf diesem Abschnitt weder die Geschwindigkeit noch das technisch zulässige Zuggewicht“, stellte der Rechtsanwalt des Schienenkonzerns klar. Der Plan, die beiden S-Bahn-Gleise nach dem Bahnhof in Leinfelden um jeweils zehn Zentimeter aufzuweiten, könne noch nicht als erheblicher baulicher Eingriff gewertet werden – ebenso wenig wie die vom ehemaligen Bundesverkehrs-

minister Peter Ramsauer (CSU) vor vier Jahren erteilte Ausnahmegenehmigung für die Nutzung des S-Bahn-Tunnels für den ICE und den Verkehr der Regionalzüge. Von den Projektgegnern wurde der Bahn-

Jurist am Dienstag für seine unnachgiebige Haltung schwer angefeindet. Schon in seinem Eingangs-Statement hatte auch Leinfelden-Echterdingens Oberbürgermeister Roland Klenk die Einstufung kritisiert. „An der Rohrer Kurve, wo sich Fuchs und Hase Gute Nacht sagen, und im Flughafenterminal gelten strengere Immissionswerte als auf der langen Strecke dazwischen, die von zahlreichen Wohnhäusern gesäumt wird. Wer soll das verstehen?“, klagte er.

Allerdings beantragte der Rechtsanwalt der Stadt, Armin Wirsing, bei der Erörterung, dass wenigstens das von der Bahn vorgelegte Gutachten zu den durch den Zugverkehr entstehenden Erschütterungen unter der fachlichen Begleitung des Landesinstituts LUBW überprüft wird. „Laut der eigenen Projektbeschreibung der Bahn soll durch den Bau der Rohrer Kurve und die Anbindung der Gäubahn eine vollständig neue Gleisbeziehung entstehen“, hielt der Jurist an seiner Kritik fest. Aus Sicht der Stadt werden immer noch wichtige Teilaspekte wie Maximalpegel von Schwingstärke und sekundärem Luftschall nicht betrachtet. Der Rechtsanspruch auf angemessenen Schall- und Erschütterungsschutz gemäß Neubaustandard werde verneint. Ein ebenfalls von Leinfelden-Echterdingen mit der Stellungnahme zu den Erschütterungen beauftragter Experte hatte den Einbau eines Trogsystems mit Schottermatten empfohlen, um die Bürger an der Strecke zu schützen.

„Natürlich fahren da nachher mehr Züge. Aber das ist noch kein Grund für Lärmschutz.“

Peter Schütz,  
Rechtsanwalt der Bahn