



wiegend in einer Schotterreinigungsanlage vor Ort wieder aufbereitet werden. Zwar sind bisher keine Angaben über die Lärmbelastung verfügbar, doch verheißt das Schweißen der Bahn wenig Gutes.

### Eine bessere Zukunft?

Von den Befürwortern des Bahn- und Immobilienprojekts Stuttgart 21 wird immer argumentiert, Bauphasen seien eben eine unangenehme Übergangszeit, die man als betroffener Bürger im Sinne einer glorreichen Zukunft eben zu erdulden habe. Auch wenn er eine solche These akzeptieren kann, sieht das Martin Glemser, Untertürkheimer Bezirksbeirat der Grünen etwas differenzierter. Er wohnt im alten Untertürkheimer Ortskern, rund 600 Meter von den zu erwartenden Umgestaltungen des kommenden Wartungsbahnhofs entfernt. „Schon jetzt wache ich in der Nacht mitunter mehrmals wegen des Bahnlärms auf“, erzählt er. Deshalb hat er sich intensiv mit den Planungen der Bahn im Bereich Untertürkheim beschäftigt. Und die lassen wenig Erfreuliches befürchten. Da dürfte den Untertürkheimern ein wahres akustisches Sperrfeuer ins Haus stehen – und zwar auf Dauer und im 24-Stunden-Betrieb! Doch ein Verlust an Lebens- und Wohnqualität scheint die Stadtverwaltung kaum zu stören. Auf Einwendungen der Bürger in Sachen Schallschutz bei einer öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte von Obertürkheim, Untertürkheim und Bad Cannstatt am 4. Oktober 2010 reagierte Baubürgermeister Matthias Hahn ziemlich hilflos: „Wir können die Bahn ja dann um entsprechende Maßnahmen bitten.“ Und selbst beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem BUND scheint inzwischen das Engagement zu erlahmen. Sollte etwa der Schutz von Eidechsen und Vogelbrutstätten wichtiger sein als der von Menschen?

### Beschallung rund um die Uhr

Die Kritik des Infobündnisses zielt besonders auf die zu erwartenden Lärmemissionen und deren trickreiche Verschleierung. Außer zwei Wartungshallen zur Innenreinigung der Züge, die für Anwohner unkritisch sein dürften, soll knapp 100 Meter neben den ersten Wohnhäusern eine Außenreinigungsanlage entstehen. Dort hindurch müssen stromlos geschaltete Zügeinheiten von einer Schlepp-

anlage oder einem Elektrotraktor geschoben werden, zum Schutz des Arbeitspersonals von einem Warnsignal begleitet. „Für diesen Signalton will sich die Bahn eine Lautstärke von 107 dB(A) genehmigen lassen,“ weiß Glemser. Das entspricht etwa dem Schallpegel eines Presslufthammers. Zum Vergleich: Der Fluglärm, der derzeit die Anwohner der neuen Frankfurter Nordwest-Landebahn auf die Barrikaden treibt, wurde am Immissionsort mit 85 bis 90 dB(A) gemessen. Natürlich ist Lärmwirkung kaum objektiv messbar und Vergleiche sind immer auch mangelbehaftet. Doch auch wenn die Schallemission eines Flugzeugs nicht mit der einer Lärmquelle am Boden gleich zu setzen ist, bleibt eine ungute Vorahnung. Denn klar ist: Wer auch in der Nacht regelmäßig von einem pulsierenden Signalton (30 bis 40 Töne je Minute) geweckt wird, mit dessen Lebensqualität ist es nicht mehr weit her.

Im gleichen Bereich soll zudem ein technischer Service-Point mit einem fahrbaren Montagegehäuse entstehen, auch hier sind Warnsignale vorgesehen, Lautstärke ebenfalls 107 dB(A).

In unmittelbarer Nähe zur Außenreinigungsanlage ist zudem eine Tankanlage für Diesellokomotiven geplant. Auch die wird weit entfernt von einem Flüsterbetrieb mit einer satten Lautstärke von 89 dB(A) von sich hören machen. Und zwar 24 mal pro Tag. Schließlich droht den Anwohnern nahe der Dietbachstraße in knapp 50 Metern Entfernung ein Presscontainer, mit dem Abfallmaterialien verdichtet werden können. Auch das geschieht nicht geräuschlos. Für 15-minütige Pressvorgänge will sich die Bahn im Planfeststellungsantrag einen Geräuschpegel von 102 dB(A) genehmigen lassen.

Kaum vorstellbar, dass die Anwohner in Untertürkheim diesen Lärmcocktail, wenn sie schon heute eine Vorstellung davon hätten, goutieren würden – wohlgernekt zusätzlich zum bereits vorhandenen Güterzuglärm von bis zu 100 Zügen pro Nacht, der ja beim prognostizierten Zuwachs im Neckartal auch als Hintergrundlärm zunehmen wird.

### Trickreiche Verschleierung

Nun wird dem Lärmproblem von Befürworterseite oft mit dem Argument begegnet, die Lärmemissionen am Entstehungsort seien viel höher als am Ort der Immission, also dort, wo sie auf die Bewohner einwirken. Mit



Auf dem Bahnhofsgelände zwischen Untertürkheim und Bad Cannstatt hat sich inzwischen ein ganz eigenes, zum Teil üppiges Biotop ausgebreitet. Fotos: Thomas Wagner

zunehmender Entfernung, durch Bebauung und Bewuchs vermindere sich der Lärmeindruck erheblich auf ein verträgliches Maß. Dies berücksichtigt allerdings nicht die topografischen Besonderheiten des Neckartals, weiß Sabine Reichert, Sprecherin des Infobündnisses. „Gerade die Bewohner der Höhenlagen in Luginsland können sich keineswegs unbeteiligt wähnen. Bei entsprechender Windrichtung hört man den Bahnlärm aus dem Tal mitunter jetzt schon ganz massiv.“

Da helfen auch keine trickreichen Berechnungen der Bahn, wie Martin Glemser erklärt: „Lärm wird in öffentlichen Verfahren immer nur nach berechneten Werten bemessen. In Lärmgutachten der Bahn werden topografische Gegebenheiten gar nicht berücksichtigt. Ein Geländemodell, das die exponierten Hanglagen berücksichtigt, wurde nicht vorgelegt.“ Zudem werde nach der Methode der Stundenmittelung verfahren, nach der sich zum Beispiel der vom Presscontainer verursachte Lärm rechnerisch auf einen Bruchteil seines Emissions-Spitzenwerts reduziert. Diese Methode gleicht der Mittelung von Sommer- und Wintertemperaturen, nach der das ganze Jahr lauwarm ist. Oder: Nächtens fünfmal lärmgestört aufwachen bedeutet im Mittelwert wenigstens etwa eine halb durchschlafene Nacht.

Was die Bahn aber schließlich an rechnerischen Tricks vorführt, grenzt schon an Zauberei. Denn: Durch die Trennung in zwei

verschiedene Planfeststellungsabschnitte verschwindet einfach die Lärmbelastung durch die bestehende Güterbahnstrecke. Da diese im Zuge des bereits genehmigten PFA 1.6a – also die Zuführung über Tunnel Wangen sowie der gesamte Ringverkehr entlang Benz- und Deckerstraße – westwärts in den Abschnitt 1.6a verlegt wurde, habe die Lärmbelastung der östlich gelegenen Wohnbereiche bereits abgenommen. Dadurch, so der Lärmgutachter der Bahn, wirke sich die Lärmsituation im PFA 1.6b (Abstellbahnhof Untertürkheim) im Prognosefall sogar als Lärminderung aus. Und der noch entstehende Lärm werde ja bereits durch den aus dem Abschnitt 1.6a „überdeckt“. Und das mache jeden weiteren Lärmschutz überflüssig! Das ist Arithmetik der Bahn, auf die sich dann auch die gern Stadt beruft.

Denn klar scheint auch: Den Stadtbezirk Untertürkheim, der einst mit dem ältesten und denkmalgeschützten, heute jedoch verwahrlosten Bahnhof Württembergs glänzte, hat die zentrumsfixierte und nach Weltstadtniveau lechzende Stadtplanung wohl längst als Hinterhof der Stadt aufgegeben.

Vielleicht braucht ja jede Weltstadt eine Bronx. Vielleicht aber wird man den S21-Opfern in zwanzig Jahren als Kompensation günstigen, familienfreundlichen Wohnraum in der neuen Stadtgründung am Rosenstein anbieten. Falls sie dann noch leben.

*Eine Initiative des „Informationsbündnis Zukunft Schiene Obere Neckarvororte“*

Noch steht hier ein Betriebsgebäude der DB. Nach deren Planung sollen hier Betriebseinrichtungen für den Abstellbahnhof entstehen, die auf den nahen Ortskern von Untertürkheim erhebliche Auswirkungen haben.

