



Schlaflos in Untertürkheim?

24 Stunden Lärm für Luginsland, Wallmer,
Augsburger Straße und viele mehr.

Nachdruck aus einund20 | Ausgabe 3/12012
www.21einundzwanzig.de

V.i.S.d.P. Klaus-Ulrich Blumenstock, Hindelanger Straße 19, 70327 Stuttgart

Hinterhof S21

Von Klaus-Ulrich Blumenstock

Im Mittelpunkt der Kritik um das Projekt Stuttgart 21 stehen der unterirdische Bahnhofstrog, der mittlere Schlossgarten, das Grundwassermanagement und die ungeklärten Verhältnisse auf den Fildern. Dabei ist ins Abseits geraten, dass in Untertürkheim ein Abstell- und Wartungsbahnhof entstehen soll, der die Lebensqualität eines ganzen Stadtbezirks massiv beeinträchtigt wird.

„Der Schienenschrott muss weg.“ Dieser oft kolportierte Satz aus dem Kreise der politisch-wirtschaftlichen Netzwerker ist so etwas wie die Mutter aller Rechtfertigungen für das Mammutprojekt Stuttgart 21. Gemeint ist damit vor allem jenes rund 30 Hektar große Flächendreieck am Rosenstein, auf dem – bahnhofsnahe und schnell zu erreichen – das heutige Wartungs- und Abstellareal liegt. Dort störte es bislang niemanden, bis die S21-Visionäre dort das Immobilien-Potenzial für eine „neue Stadtgründung“ zu erkennen glaubten und die Werbemaschinerie mit „stadtnahem Wohnen und Parkerweiterung“ anwarfen. Ein Stückweit erlagen selbst die K 21-Protagonisten dieser Illusion und warben noch vor der Landtagswahl 2011 mit bunten Bildern für ihre Version der Parkerweiterung mit Kopfbahnhof.

Doch wohin dann mit dem Schienenschrott, wenn er denn im Stadtzentrum wegfiel? Auch dafür fanden die Planer des Jahrhundertprojekts eine Lösung, die ihnen vergleichsweise widerstandsfrei in den Schoß zu fallen schien. Denn zwischen Untertürkheim und Bad Cannstatt dehnt sich ein knapp 22

Hektar großes Bahngelände, teils lange ungenutzt und zu einem üppig bewachsenen Biotop herangereift, auf dem sich

aber das neue Wartungsareal einrichten lässt. Zudem, so das Kalkül der Planer, seien die Anwohner in Untertürkheim und in den Neckar-Vororten ohnehin schon an den Bahnbetrieb und seinen Lärm gewöhnt.

Um also über das nahegelegene Rosenstein-Areal verfügen zu können, soll ein fünf Kilometer entfernter Wartungsbahnhof in Untertürkheim installiert werden. Und um den dann auch anfahren zu können, muss für S21 eigens ein knapp 13 Kilometer langer Schienen-Ringschluss eingerichtet werden, etwa 9 Kilometer davon als Strecke mit doppelten Tunnelröhren. Ein Durchgangsbahnhof mit nur acht Gleisen und kurzen Haltezeiten macht einen solchen Kreisverkehr als Ausweichmöglichkeit erst notwendig. Lange Haltezeiten sind in einem künftigen Tiefbahnhof nicht vorgesehen.

Bauzeit ist Leidenszeit

Und welche Auswirkungen hat das vor allem für Untertürkheim? Da die Umgestaltung zum Wartungsbahnhof auf eigenem Gelände der Bahn vorgenommen werden soll, geht die

DB von einem Umbau statt einem Neubau aus, der sie weitgehend von der Pflicht entbindet, die Bewohner der angrenzenden Quartiere mit einzubeziehen oder gar zu beteiligen. Entsprechend dürftig sind die Informationen der Bahn und auch der Kommunalbehörden zu jenem Planfeststellungsabschnitt, der unter der Ziffer PFA 1.6b firmiert und – weitgehend unbekannt – wie auch die Planung auf den Fildern bislang noch nicht planfestgestellt ist. Methode oder bloße Unachtsamkeit: Das Wissen um die Auswirkungen im strukturell eher konservativen und von einem hohen Ausländeranteil geprägten Stadtbezirk ist eher unterentwickelt. Ein Bürgerdialog gar wie auf den Fildern? Anscheinend kein Bedarf.

Dies zu ändern, hat sich das Infobündnis „Zukunft Schiene Obere Neckarvororte“ zum Ziel gesetzt. Denn nicht nur in der siebenjährigen Bauphase werden die Anwohner aus Bad Cannstatt und Untertürkheim erheblichen Einschränkungen und Belastungen ausgesetzt. So muss beispielsweise die Streckenführung der U13 zwischen Untertürkheim und Bad Cannstatt verlegt werden, geplante Bauzeit ist ein Jahr, in der die U 13 nicht verkehren wird. Oder: Auf der westlichen Seite des Bahngeländes soll eine Baulogistikstraße eingerichtet werden. Das macht eine Verengung der Benzstraße auf je eine Spur nötig. Diese Verengung wird dauerhaft bleiben, da hier ein sogenannter Rettungspfad mit Zufahrt zu den Tunnelstrecken ein-

gerichtet wird. In beiden Fällen ist auf den bereits heute zu Stoßzeiten oft stark belasteten Strecken schon jetzt ein jahrelanges Stauszenario während der Bauzeit abzusehen. Gleiches gilt auch für die Hafenbahnstraße zwischen Ober- und Untertürkheim, die laut Planfeststellungsbeschluss wegen der beengten Verhältnisse in der Zeit der Rohbauarbeiten gesperrt und als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden soll. Wer den örtlichen Verkehr in diesem stark von Gewerbe geprägten Areal kennt, kann sich leicht vorstellen, welche Rückwirkungen dies auf den Berufs- und Zubringerverkehr der ohnehin schon zeitweilig überlasteten Zubringerstrecke der B10 haben wird.

Zumal dann auch noch zusätzlicher Verkehr durch täglich bis zu 400 Muldenkipper zu erwarten ist. Denn das gesamte zu bebauende Areal, dem bislang eine leichte Ablaufschräge eigen ist, muss großräumig abgetragen und dann planeben aufgefüllt werden. Nach Berechnungen der Ingenieure des Infobündnisses ergäbe der auf Lkw verteilte Aushub eine stattliche Länge von Untertürkheim bis ins Herz der Bayernmetropole München. Zwar gibt es bislang keine konkreten Informationen, wie der Abtransport bewältigt werden soll, doch ist er aus Kostengründen über die Straße am wahrscheinlichsten.

Für Anwohner in unmittelbarer Nähe der Augsburgener Straße hält die DB eine weitere Überraschung bereit. Denn das Schotterbett der Gleisanlagen soll abgetragen und über-

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.

