

Lärmschutz wird immer dringlicher

„Stadt aktuell“ informiert über verschiedene Lärmquellen in Wendlingen – Bürgerversammlung zur Neubaustrecke am 7. Februar

Wendlingen kann sich zwar wegen seiner hervorragenden Anbindungen an verschiedene Verkehrswege rühmen, im Gegenzug bedeutet das aber auch mehr Lärm. Mit dem Neubau der ICE-Strecke und der Güterzugeinschleifung kommt eine Lärmquelle zur bestehenden Neckartalbahn, S-Bahn, L1200, B313, A8, Flugzeugen hinzu. Wie diese Lärmbelastungen reduziert werden können, darüber informierte „Stadt aktuell“.

VON GABY KIEDAISCH

WENDLINGEN. Mit dem Titel „Lärmwelle über Wendlingen“ war das Diskussionsforum am Donnerstagabend progressiv überschrieben. Im Kleinen Saal des Treffpunkts Stadtmitte interessierten sich rund 60 Zuhörer, was der ausgewiesene Fachmann, der Lärmexperte Ulrich Möhler, aus München für Antworten hat. Möhler hat Lärmgutachten für die Stadt Wendlingen zur Autobahn und zur Neubaustrecke erstellt und hat die Stadt beim Planfeststellungsverfahren beraten. Bis Ende Januar soll außerdem eine neue Lärmkarte fertig sein und zunächst im Gemeinderat vorgestellt werden.

Nach einer kurzen Einweisung in die Grundlagen der Lärmbemessung machte Möhler eine Bestandsaufnahme in Sachen Verkehrslärm. Welche Verbesserungen möglich sind und was es schon heute für technische Entwicklungen für Fahrzeuge wie Auto und Bahn gibt und welche aktiven und passiven Maßnahmen herangezogen werden können, um Abhilfe beim Lärm zu schaffen, darüber informierte der Ingenieur für Schallschutz und Bauphysik.

Ulrich Möhler klärte zunächst einmal darüber auf, dass Lärmmessungen anhand eines Mittelungspegels beurteilt werden, also nicht anhand Spitzenwerten, sondern so wie man vergleichsweise mittlere Tagestemperaturen festlegt. Welchen Sinn beziehungsweise welchen Unsinn das macht, darüber streite man sich auch in der Fachwelt, erklärte Möhler. Denn davon hängen die Lärmschutzkriterien ab. Dass es aber durchaus Unterschiede gibt, das zeigt folgendes Beispiel: Während beim Verkehrslärm der Mittelungspegel herangezogen wird, gilt bei Lärmimmissionen durch die Industrie der Spitzenschallpegel.

Veränderungen von 3 dB (A) Dezibel sind für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar, dagegen verdoppelt sich der Laut bei einer Zunahme ab 10 Dezibel. Wenn man das weiß, dann kann man sich leicht ausrechnen, dass so manche Geschwindigkeitsbegrenzung gar keinen Sinn macht, wenn man zum Beispiel bei einem hohen Lkw-Anteil auf Autobahnen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 130 einführt. Möhler gab zu bedenken: Hier dürfen Lastwagen sowieso nicht schneller als 80 Stundenkilometer fahren.

Schwachpunkt der bestehenden Verkehrslärmschutzverordnung ist die getrennte Betrachtungsweise von verschiedenen Lärmquellen. Laut Möhler wäre jedoch eine Kombination sinnvoll.

Erhebliche Belastungen wurden direkt an den Bundesstraßen, der Autobahn und Landesstraßen gemessen. Auch der Anstieg von Güterzügen auf der Neckartalbahn wird erheblichen Lärm produzieren. Beim Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 2.1a/b Wendlingen–Kirchheim, hat die Stadt Wendlingen beim Brückenbauwerk über den Neckar ihr Veto eingelegt, indem sie eine Schallschutzwand von einer Höhe von zwei Meter über die Brücke fordert. So ein Schutz erachtet Möhler für sinnvoll, nachdem die A8 zwei Meter unter der ICE-Strecke verläuft. Mit einer Schallschutzwand werden rund fünf bis 15 Dezibel Lärm gemindert.

Welchen Effekt ein Flüsterasphalt hat, den erfahren Autofahrer heute schon abschnittsweise auf der

B10. Horst W. Bantel, der wieder souverän durch den Abend führte, berichtete, dass die Stadt Wendlingen ein starkes Interesse daran hat, dass auch auf der B 313 der geräuscharme Asphalt eingebaut wird. Denn nicht nur Bantel fragt sich, ob die Temporeduzierung von 100 auf 80 überhaupt einen Sinn macht, spricht den Verkehrslärm mindert.

Entlang der Landesstraße 1200, der Ortsdurchfahrt Wendlingen, bewegt sich der Gesamtverkehrslärm zwischen 60 und 65 Dezibel. Während man an Brückengeländern mit relativ einfachen Mitteln einen Schallschutz nachträglich installieren kann, könnten Schallschutzwände zusätzlich helfen, riet der Lärmexperte. Allerdings bekommen höher gelegene Stockwerke mehr Lärm ab als im Erdgeschoss. Effektiv wäre auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot, Temporeduzierungen und elektronische Geschwindigkeitsanzeigen zur Selbstkontrolle.

Zwei Zählungen in diesem Jahr an der Landesstraße 1200 vor der Römerbrücke lassen aufhorchen: es betrifft den Lkw-Verkehr. Anwohner wollten die Zunahme des Schwerlastverkehrs nach der Einführung der Mautgebühr auf Autobahnen und ihrer Umlenkung außerhalb Stuttgarts auf B 10 und B 313 beobachtet haben. Sowohl die Zählung im Februar, also vor der Einführung, als auch im Juni danach, ergab einen Schwerlastverkehrsanteil von 5,5 Prozent. „Der hat sich nicht verändert“, gab Stadtbaumeister Paul Herbrand zu bedenken.

Als Ärgernis entpuppte sich die S-Bahn, zumindest im innerstädtischen Kurvenbereich, der seit die neuen Bahnen verkehren, laute Schläge verursacht. Die Bahn will hier Abhilfe schaffen, indem sie diese Stellen im Januar abschleifen will. Da fragt sich mancher, warum neu verlegte Schienen schon wieder abgeschliffen werden müssen? Ob das hilft, davon ist nicht jeder gleichermaßen überzeugt.

In Sachen Busbahnhof tut sich auch etwas: Am Donnerstag hat die Stadt den Bewilligungsbescheid erhalten, teilte der Stadtbaumeister den Zuhörern mit. Mancher Anwohner wird sich darüber kaum freuen, da dadurch erhöhte Lärmstörungen erwartet werden. „Hier werden die Schallwerte vergleichbar einem allgemeinen Wohngebiet eingehalten“, erklärte Stadtbaumeister Paul Herbrand und erläuterte weshalb: Auch hier werden verschiedene Lärmquellen getrennt betrachtet. Deshalb sei die Stadt auch rechtlich nicht dazu verpflichtet, Schutzmaßnahmen zu erstellen.

Ein neuralgischer Punkt im Planfeststellungsverfahren ist die Beseitigung des Schienenübergangs in der Schützenstraße. Bei den Planungen zur Güterzugeinschleifung habe die Bahn bereits zwei Änderungen gemacht, worauf auch die Stadt ihre Planungen anpassen musste. Weil die Bahn diese Änderungen der Stadt nicht bezahlen will, ist das Planfeststellungsverfahren vorerst ins Stocken geraten.

Ärgerlich ist für die Stadt, dass auf der Altstrecke kein Lärmschutz vorgesehen ist. Nachdem aber eine Funktionsänderung durch den Güterzugverkehr angekündigt ist, beharrt die Stadt auf Erfüllung des Versprechens von DB-Vorstand Kraft beim Lärmschutzgipfel im letzten Jahr. Danach wird Wendlingen ins Lärmsanierungsprogramm aufgenommen und erhält auf der Altstrecke entsprechenden Lärmschutz.

Der Plan zeigt die Einschleifung der Güterzugstrecke und die Wendlinger Kurve. Plan: DB Projektbau

