

**BAHNLÄRM:** Anhörungstermin unter Leitung des Regierungspräsidiums gerät zum zähen Austausch der Positionen von Stadt und DB Netz AG / Betroffene Bürger kommen in Stadthalle kaum zu Wort

## „Die Variante 12 ist unser absolutes Minimum“

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Mühleisen

Um 13.42 Uhr zücken die Vertreter der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim (BISS) in der Stadthalle zum ersten Mal ihre Roten Karten. Der Vertreter der DB Netz AG hat gerade die Antwort auf die Frage des Verhandlungsleiters Thorsten Maiwald verschoben, ob die Bahn die von der Stadt geforderte Lärmschutzvariante umsetzen würde, wenn die Anhörungsbehörde dies empfehle. Diplom-Ingenieur Markus Baßler, Leiter der Anlagenplanung im Regionalbereich Südwest, findet es "befremdlich, dass uns die Anhörungsbehörde zu spekulieren auffordert".

Dabei ist an diesem juristisch geprägten Tag schnell klargeworden, dass eindeutige und abschließende Antworten nicht zu erwarten sind. Positionen werden ausgetauscht, die überwiegend bekannt sind und vielfach vorgetragen wurden. Die Bahn bekräftigt, dass sie Lärmschutz umsetzen will - nur eben nach der Maßgabe des wirtschaftlichen Optimums: geringste Kosten bei den meisten gelösten "Schutzfällen".

### Lärmreduzierung muss spürbar sein

Die Vertreter von Stadt und BISS halten dagegen, dass das die Bürger nicht mal wahrnehmen würden und beharren auf wirksamen Lärmschutz, auch wenn dieser die Bahn 9 oder 10 Millionen Euro mehr kostet. Zumal die Belastung steigen wird.

Die Stadthalle ist für bis zu 600 Besucher vorbereitet, als Thorsten Maiwald gegen 9.35 Uhr den Erörterungstermin eröffnet. Gekommen sind rund 60 Bürger neben den Verhandlungsparteien. Bis zur Mittagspause halten die meisten durch, danach sitzen gerade mal die Hälfte im Saal. Alles in allem stehen am Ende des Tages etwa 120 Namen auf den Teilnehmerlisten.

Zu Wort kommen die wenigsten bis zum Nachmittag. Bei der Erörterung der verfahrensrechtlichen Fragen tauschen sich praktisch ausschließlich die Juristen aus. Für die Stadt ist das Rechtsanwältin Alexandra Fridrich, seit 2007 von der Kommune mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt.

Konkret wird es, als Oberbürgermeister Dieter Gummer und BISS-Sprecher Konrad Sommer die Positionen von Verwaltung und Bürgern klarmachen. Gummer fragt unter Applaus im Saal, ob die Verlässlichkeit des Verhandlungspartners gegeben sei, da doch alle Beteiligten seit vielen Jahren wüssten, dass die Werte nicht eingehalten werden und nichts dagegen unternommen wurde.

### Wozu Maßnahme ohne Wirkung?

Was die Bahn vorschläge, sei für ihn nicht nachvollziehbar: Eine Lärmreduzierung unter drei Dezibel sei nicht wahrnehmbar. "Eine Maßnahme, die keine Wirkung entfaltet, erschließt sich mir nicht." Der OB stellt klar: "Die Variante 12 ist nicht unsere Wunschvariante, sie ist das absolute Minimum, mit dem wir uns zufriedengeben." Konrad Sommer sagt, die Zahl der bahnlärmbedingten Erkrankungsfälle liege bis 2021 in Hockenheim im mittleren dreistelligen Personenbereich, das habe eine auf Bahnlärm bezogene Hochrechnung des Bremer Epidemiologen Prof. Dr. Greiser ergeben. Bahnahe Immobilien erzielten rund 20 Prozent weniger Verkaufserlös als gutachterlich ermittelt.

Es sei beschämend, dass Hockenheim trotz rechtskräftiger Verträge von 1976 um neun Millionen Euro für den Schallschutz nach Variante 12 betteln müsse. Die Bahn solle nicht die Stadt auffordern, die Summe zu beschaffen, sondern bei Bund und Land vorstellig werden, die in Südbaden Zusatzinvestitionen von 2,5

Milliarden Euro in den vergangenen zehn Jahren übernommen hätten.

### **"Variante 07 können sie behalten"**

Sommer unterstreicht: "Wir sind nicht hier, um einen Kompromiss zu verhindern, sondern um uns mit Ihnen gütlich zu einigen! Die Variante V07 allerdings können Sie behalten."

Lange wird diskutiert über die Prognose der Bahn für die Streckenbelastung als Grundlage des Bahn-Gutachtens. Die Zahlen stammen aus dem Bundesverkehrswegeplan und seien "an sich sind schlüssig", unterstreicht Günther Lohr (Bahn) - "die kommen nicht von uns".

Der von der Stadt beauftragte Verkehrsplaner Wulf Hahn (Regio Consult) hält sie für unglaubwürdig und nicht geeignet für eine projektbezogene Prognose. Lohr betont: "Mehr Züge als heute geht eigentlich nicht." Dafür sei der Mix aus schnellem und langsamem Verkehr verantwortlich.

### **Bahn fühlt sich unverstanden**

"Ihr Vortrag geht mir zu weit, weil Sie nicht bereit sind, sich auf unsere Argumentation einzulassen", plädiert Baßler für ein "Innehalten". "Ich habe im Moment keine Schwierigkeiten mit einer angeregten Diskussion", entgegnet Verhandlungsleiter Maiwald. Die Bahn habe sich für die 2015er-Zahlen entschieden, weil sie die Belastung der Strecke stärker zum Ausdruck bringen - und damit die Lärmschutzdimensionen, argumentiert Basler.

"Unser Problem ist, dass Sie sagen, mehr geht nicht, aber nicht Belegungszahlen festschreiben wollen", hält Fridrich ihm entgegen. Die Erfahrung lehre: "Es geht immer mehr." OB Dieter Gummer ergänzt: "Warum sagen Sie nicht zu, Verkehr auf die Neubaustrecke zu verlagern?", erhält aber keine Antwort von den Bahnvertretern.

Nach einer weiteren Unterbrechung standen private Lärmmessungen und die Möglichkeiten von Lärmschutz durch Infrastruktur bei der Bahn im Fokus. Auch hier stand der Austausch der Experten von Bahn und BISS im Vordergrund, die Bürger behielten überwiegend die Zuhörerrolle. Die Anhörung endete gestern Abend kurz nach 21 Uhr. Wir berichten noch.

© Hockenheimer Tageszeitung, Mittwoch, 01.07.2015