



Blick auf die Baustelle: Von seiner Terrasse sieht der Kläger und frühere Heigenbrückener Bürgermeister auf die Arbeiten der Bahn. Davor verläuft die alte Trasse.

Foto Wohlfahrt

# Bahn muss besser vor Zuglärm schützen

FAZ 22/1/14

Das Bundesverwaltungsgericht wertet die 400 Millionen Euro teure Trasse bei Heigenbrücken als Neubau. Damit haben sich Anwohner der Spessartstrecke durchgesetzt.

as, HEIGENBRÜCKEN. Die Bahn baut für 404 Millionen Euro eine neue Trasse mit mehreren Tunneln zwischen Laufach und Heigenbrücken durch den bayerischen Spessart. Für aktiven Lärmschutz wollte das Unternehmen allerdings kein Geld ausgeben. Das sei nicht nötig, weil es sich bei der Ausbaustrecke Hanau-Nanthenbach, wie sie offiziell heißt, nicht um einen Neubau, sondern nur um „die Änderung eines Schienenweges durch einen erheblichen baulichen Eingriff“ handle. Gegen diese Einschätzung hatte der frühere Bürgermeister von Heigenbrücken, Hans Wüst, stellvertretend für 150 Anwohner beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geklagt und eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um aktiven Schallschutz gefordert. Und er hat recht bekommen.

Die fünf Richter des siebten Senats folgten in der mündlichen Verhandlung in der vergangenen Woche der Argumentation seines Sohns Mario Wüst, der ihn als Anwalt vertritt. Danach stellt die acht Kilometer lange Trasse einen Neubau dar,

für den strengere Lärmschutzwerte gelten als für ein bloßes Ausbauvorhaben.

Das Gericht verlangte, den Schallschutzberechnungen „realistische Zahlen“ zugrunde zu legen und nicht „blind“ die aus dem Bundesverkehrsweegeplan hergeleiteten Prognosen zum Zugverkehr zu verwenden, die nach Angaben von Mario Wüst unter Einbeziehung der umstrittenen Mottgers-Spange zustande gekommen waren. Nach den deutlichen Hinweisen des Gerichts ließen sich die DB Netz AG und das Eisenbahn-Bundesamt auf einen Vergleich ein. Sie verpflichteten sich, aufgrund der Einsetzung der Spessarttrasse als „Neubau“ neue Berechnungen anzustellen und zu prüfen, ob den Anwohnern von Heigenbrücken ein besserer Lärmschutz zusteht. Die Kosten des Verfahrens müssen die DB Netz und das Eisenbahn-Bundesamt tragen.

Mit den Arbeiten für die neue Bahnstrecke, die 2017 in Betrieb gehen soll, wurde schon begonnen. Sie war notwendig geworden, weil der alte Schwarzkopf-Tunnel marode ist und sich eine Sanierung nicht mehr lohnt. Die Bahn hatte sich deshalb entschieden, ihn aufzugeben und eine zweigleisige Strecke mit vier Tunneln durch den Spessart zu bauen. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte im März 2012 den Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Die Gemeinde Heigenbrücken hatte trotz Bedenken nicht dagegen geklagt,

weil der neue Falkenbergtunnel große Vorteile für den Luftkurort bringt und den Großteil der Bevölkerung vom Schienenlärm entlastet. Man habe diese historische Chance nicht vermasseln und vermeiden wollen, dass sich der Ausbau um Jahre verzögere, sagt Bürgermeister Werner Englert (SPD). Allerdings hatte die Gemeinde im Planfeststellungsverfahren am neuen Tunnelausgang in Höhe des Kurparks eine Lärmschutzwand gefordert. Dies hatte die Bahn abgelehnt. Hans Wüst, der in Sichtweite der geplanten Tunnelportale und des neuen Bahnhofs mit geplantem Park-and-Ride-Platz eine Pension betreibt, hatte aber weiter für einen besseren Schallschutz gestritten.

Laut dem Anwalt handelt es sich bei dem Bauvorhaben um einen Neubau, weil die neue Trasse die Bestandsstrecke über mehrere Kilometer um bis zu 500 Meter verlässt und vier Tunnel sowie Haltepunkte neu gebaut werden. Nach seinen Angaben kommt es maßgeblich auf das „räumliche Erscheinungsbild“ an. Und das werde sich für die Anwohner am östlichen Ortsausgang von Heigenbrücken massiv ändern. Bisher habe es in der unberührten Landschaft lediglich zwei Gleise gegeben. Durch den Neubau entstünden jedoch zwei Tunnelleingänge mit gewaltigen Stützauwerken und ein neuer Haltepunkt. Die Bahn hatte zwar

eingerräumt, dass die Tunnel sich weit entfernt von den vorhandenen Gleisen befinden. „Sie verlaufen jedoch unterirdisch und sind schalltechnisch nicht von Belang“, heißt es in ihrer Stellungnahme. Durch den Vergleich sind die Chancen auf aktiven Schallschutz entlang der Bahnstrecke gestiegen, weil bei einem Neubauprojekt nachts ein Grenzwert von 49 Dezibel einzuhalten ist.

Kurz vor dem Gerichtstermin hatte der Anwalt bekanntgemacht, die aktualisierte Prognose der Zugzahlen beruhe auf der Annahme, dass der Bahnverkehr im bayerischen Spessart durch die Mottgers-Spange deutlich abnehmen werde. Der Anwalt hält die Berechnungen für zweifelhaft, weil das Projekt höchst umstritten sei und wahrscheinlich nie oder nicht vor 2030 gebaut werde. Zudem stehe die Prognose im Widerspruch zu Aussagen der Bahn, die den Ausbau immer mit der Zunahme des Personen- und Güterverkehrs im Spessart begründet habe.

In Laufach wurde die jüngste Entwicklung aufmerksam verfolgt. Die Gemeinde hat zwar nicht gegen die Planfeststellung geklagt. Doch sie will nun auf politischer Ebene einen Lärmschutz erreichen, wie Bürgermeister Valentin Weber (Freie Wähler) sagt. Die Gemeinde sei durch eine falsche Bewertung der Genehmigungsbehörde „hinters Licht“ geführt worden, weil diese das Bauvorhaben nicht als Neubau bewertet habe.