

„Wir favorisieren ganz klar einen Tunnel“

Deutsche Bahn prüft Alternativen für Übergang Equipagenweg / Definitiv kein aktiver Lärmschutz an der Waldbahn geplant

Markkleeberg. Voraussichtlich Ende des Jahres wird das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Engelsdorf-Gaschwitz abgeschlossen. Während in der Landesdirektion Leipzig der mehrere hundert Seiten umfassende Abschlussbericht in der Unterschriftenrunde ist, wird bei der Deutschen Bahn (DB) über eine Tunnellösung für den Übergang am Equipagenweg nachgedacht. Die Bürgerinitiative „Stopp Waldbahn“ fordert indes weiter Lärmschutzwände für alle, statt Lärmschutzfenster für Wenige.

„Markkleeberg hat neben Leipzig den größten Nutzen von den Verkehren durch den City-Tunnel. Umso erstaunter sind wir immer wieder, dass sich die Bürgerinitiative so entschieden gegen die notwendigen Bau- und Umleitungsmaßnahmen einsetzt“, sagt Dietmar Ludwig, Bauherrenvertreter für den City-Tunnel. In seiner Verantwortung liegen auch die so genannten netzergänzenden Maßnahmen, die künftig eine bessere Verbindung nach Leipzig bringen sollen. „Das ist doch ein absoluter Wettbewerbsvorteil, den Markkleeberg noch stärker für sich nutzen kann“, so Ludwig. Dies gelte gerade mit Blick auf die aktuelle Bewerbung um die Landesgartenschau 2015. „Ende 2013 wird die DB Regio im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz den Betrieb aufnehmen. Die potenziellen Besucher der Landesgartenschau werden also schon profitieren.“ Und nicht nur die: Die Markkleeberger kämen in Zukunft in zehn Minuten zum Hauptbahnhof und gelangten weiter zum Flughafen. „Durch den neuen S-Bahn-Haltepunkt Nord wird die Wohnlage doch eher auf- und nicht abgewertet“, meint Ludwig.

Dass mehr Verkehr auch mehr Lärm für die Anwohner bedeutet und diese Tatsache so manchem schon jetzt Falten auf die Stirn treibt, will er entkräften. „Die Hauptstrecke wird im Stadtgebiet auf fast fünf Kilometern von Lärmschutzwänden eingebettet“, sagt Ludwig. Die Minimierung des Lärms gehöre damit auf der Hauptstrecke neben der wesentlich besseren Anbindung zu den positiven Effekten der netzergänzenden Maßnahmen. „Eine zeitweilige Einschränkung ist ganz klar der Baulärm und der Umleitungsverkehr über die Waldbahn. Aber unser Konzept sieht vor, dass wir ab Sommer 2011 zweieinhalb Jahre konzentriert bauen. Und ich versichere, zwei der vier Straßen unter den Brücken werden immer befahrbar sein, um den innerstädtischen Umleitungsverkehr erträglich zu halten“, so Ludwig. Kritik, dass die Bahn die Sorgen



Kein Zug, vielleicht aber eine Lösung in Sicht: Der Übergang Equipagenweg ist seit Jahren in der Diskussion. Jetzt scheint die Bahn einzulenken, und prüft die von Anwohnern geforderte Tunnelvariante. Foto: André Kempner

und Nöte der Betroffenen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht ernst nehme, weist er von sich: „Man kann uns viel vorhalten, aber nicht, dass wir beratungsresistent sind. Wir haben sehr viel Arbeit in die Planung des Projekts gesteckt und bei der Variantenanalyse die Betroffenheiten aller Anlieger genau analysiert. Das hat uns manches Mal auch Kopfschmerzen bereitet. Aber wir glauben eine Lösung gefunden zu haben, die für alle Beteiligten die Beeinträchtigungen minimiert.“

Auf so eine Lösung hoffen auch die Anwohner entlang der Waldbahn-Trasse über die der Umleitungsverkehr rollen soll. Sie fordern nach wie vor aktiven Lärmschutz und einen Tunnel am Bahnübergang Equipagenweg. „Die Infrastruktur auf der Waldbahn ist nicht Gegenstand der Planung. Vielmehr haben wir mit dieser Umleitungsstrecke

die einmalige Chance, den gesamten Ersatzverkehr auf der Schiene abwickeln zu können, und nicht wie sonst üblich per Bus durch die sowieso schon gebeutelte Innenstadt“, sagt Ludwig. Sicher sei Lärmschutz wünschenswert, aber es gebe keine Rechtsgrundlage. „Und das ist ein großer Unterschied“, so Ludwig.

Reiner Tobian, zuständiger Projektleiter bei der DB Projektbau, bleibt dabei: „Es liegt kein erheblicher baulicher Eingriff vor und damit auch kein juristisch verankertes Anrecht auf aktiven Lärmschutz.“ An der Waldbahn-Strecke seien ausschließlich niveauerhaltende Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt worden. „Die Situation hat sich für die Anwohner insofern nicht geändert“, sagt Tobian, „aber wir verstehen den Ärger der Anwohner sehr wohl. 128 Züge pro Tag bringen eine große Belastung – auch wenn nur temporär für die Zeit der Um-

leitung.“ Änderungen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hält er für unrealistisch: „Es ist aus juristischer Sicht maximal das umsetzbar, was in der zweiten Auslegung verkündet wurde.“ Das bringt für die Waldbahn-Anrainer nur passiven Lärmschutz, sprich Schallschutzfenster für die erste Reihe. Ein Trostpflaster hat Tobian aber in petto: „Von April bis November 2012 wird die Strecke komplett für den Bahnbetrieb gesperrt. Dann herrscht dort Ruhe.“

Zum ersten Mal bestätigt Ludwig im Gespräch, wenn auch verklausuliert, worauf die Mitglieder der Bürgerinitiative „Stopp Waldbahn“ von Anfang an beharren: „Ja, es gab wirklich eine Zeit, wo sich eine Reduzierung der DB-Verkehre über die Waldbahn abzeichnete.“ Heute sei das aber kein Thema mehr. „Die Deutsche Bahn muss für alle Strecken einen diskriminierungsfreien Zu-

gang sichern. Selbst wenn die Deutsche Bahn nicht mehr gefahren wäre. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Waldbahn nutzen, gab und gibt es jede Menge, insbesondere im Schienengüterverkehr“, erläutert Ludwig.

Dass eine Stilllegung illusorisch ist, damit haben sich die Anwohner mehr oder weniger abgefunden. Nicht hinnehmen wollen sie, dass über die Schienen vor ihren Häusern auf Dauer über 100 Züge pro Tag donnern. Die Waldbahn sei für weit mehr als den Umleitungszeitraum fit gemacht worden, befürchten viele. „Die Waldbahn wird in der Perspektive eine reine Güterverkehrsstrecke bleiben“, beruhigt derweil Ludwig. Laut der ihm vorliegenden Prognose sollen über die frühere Industriebahn im Jahr 2020 in 24 Stunden 24 Züge rollen. „Das schließt zeitweilige Umleitungsverkehre beispielsweise bei Bauarbeiten natürlich nicht aus“, fügt er hinzu.

Dynamik scheint in das Thema Übergang Equipagenweg zu kommen. „Das ist aus meiner Sicht eine vergessene Altlast bei der Entwicklung des Cospudener Sees“, sagt Ludwig. Es sei nun das Ziel der Deutschen Bahn, den Übergang in seiner heutigen Form endlich dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse zwischen der Neuen Linie in Leipzig und dem Cospudener See anzupassen. „Die Bahn kann sich sehr gut einen Personentunnel vorstellen“, verkündet er unerwartet. Allerdings fehle bisher eine Planungsvereinbarung mit der Stadt Markkleeberg. Eine Realisierung bis zum Start des Umleitungsverkehrs sei deshalb nicht mehr realistisch.

„Wir favorisieren aber ganz klar einen Tunnel, das wäre die beste, die sicherste Lösung. Das ist unser großes Ziel, das wir uns gemeinsam mit der Stadt auf die Fahnen schreiben“, sagt Ludwig. Alternativ stünde noch eine kleine Lösung zur Wahl: eine Vollschranke. Damit entfielen zumindest die von den Anwohnern beklagten Pfeifgeräusche beim Herannahen der Züge. Die von Anwohnern mit Kopfschütteln zur Kenntnis genommene Regelung per Hand sei ohnehin nur als Übergangslösung gedacht, so Ludwig. „Aber wir stehen noch am Anfang. Zuerst einmal brauchen wir von den Straßenplanern eine saubere technische Lösung für mögliche Rampen.“ Auch dazu müsse es Gespräche im Rathaus geben.

In der Landesdirektion Leipzig befindet sich der überaus umfangreiche Abschlussbericht zum Planfeststellungsverfahren derweil in der Unterschriftenrunde. In den nächsten Wochen wird dieser an das Eisenbahnbundesamt nach Dresden geschickt.

Ulrike Witt