

Protokoll eines Informationsabend der DB Projekt für eingeladene Eigentümer in Untertürkheim

Am 6.4.2016 fand ein **Informationsabend** der Bahn DB Netze DB Projekt Stuttgart-Ulm für einige von der Unterführung betroffenen Eigentümer des Lindenschulviertels im Haus der Bahn Röpplstr. statt. Neben den Eigentümern waren von Seiten der Bahn Frau M. , Herr D. von DB-Projekt und ein mir namentlich nicht bekannter Herr der Bahn, außerdem eine Dame und ein Herr, die sich nicht am Gespräch beteiligten.

Baufortschritt und Ausführung:

Zunächst schilderten die zwei Herrn der Bahn die derzeitige Situation und das geplante weitere Vorgehen. Danach kommt der Bau der Tunnel Achse 62 – das ist der tiefer gelegene nordöstliche Tunnel nach Richtung Obertürkheim – zügig voran und ist schon östlich des Neckars in Höhe des Parkplatzes des Inselbads angelangt. Insbesondere unter dem Neckar hindurch sei der Bau schneller und unproblematischer als erwartet von statten gegangen, so dass in den nächsten Wochen die Achse 62 unser Wohngebiet erreicht und mit dem Tunneldurchbruch bis Ende Juni oder Juli 2016 zu rechnen sei. (Bei der Informationsveranstaltung der Bahn am 1.3.16 in Untertürkheim hatte die Bahn drittes Quartal 2016 bekannt gegeben) Der höhergelegene südwestlich parallel zu Achse 62 verlaufende Tunnel Achse 61 ist offenbar noch nicht weit gediehen. Dessen Fertigstellungstermin ist unklar.

Die beiden einspurig befahrbaren Tunnels hätten einen queren Radius von je 4,05 m und würden überwiegend durch Sprengen, nachts vorläufig auch noch durch Bohren vorangetrieben. Da Sprengen für die Anwohner angenehmer und für die Bahn effektiver sei, hat die Bahn auch die Genehmigung für nächtliche Sprengungen beantragt, aber noch keine Genehmigung erhalten.

Achse 61 liegt mit Tunnelfirst 15 m unter der Geländeoberfläche unseres Grundstücks, Achse 62 24 m. Geologisch handelt es sich bei dem zu entfernenden Gestein um unausgelaugtes, anhydrit'-freien, nicht quellfähigen Gipskeuper, nicht um Auffüllmaterial.

Zur Zeit wird am Tag zwischen 6 und 22 Uhr dreimal gesprengt, wobei ein Vortrieb von jeweils 1,30 m entstände. Pro Woche würde der Tunnel so um ca. 30 m länger. Gearbeitet wird 24 Stunden am Tag. Von Lärm betroffene Bewohner könnten während der Bauarbeiten auf Kosten der Bahn in ein Hotel umziehen, „wobei die Bahn sich dabei sehr großzügig verhält.“

Der Abstand Schiene – Tunnelfirst beträgt 6 m. Der Tunnel besteht aus Spritzbeton, der mit einer (nicht näher bezeichneten) Innenschale ausgekleidet wird. Zwischen beiden wird eine Dichtung angebracht. Für Achse 61, nicht für Achse 62, wird ins Grundbuch ein Schutzstreifen eingetragen. Der Schutzstreifen ist nur ein bezeichneter Grundstücksteil, der dem Schutz des darunterliegenden Tunnels dient und bei dem die Bahn bei baulichen Maßnahmen unsererseits um Zustimmung gefragt werden muss. Gebaut oder verändert wird von Seiten der Bahn im Bereich des Schutzstreifens nichts.

Die voraussichtliche Geschwindigkeit mit der die Tunnels befahren würden, betrüge ca. 160 km/h. Mit einer hohen Frequenz der Züge sei zu rechnen, eine annähernde Zahl konnte der Referent nicht nennen. Es handle sich ganz überwiegend um Regionalverkehr, der Fernverkehr würde ja über die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm ablaufen. Es handle sich bei den unter unserem Haus durchführenden

den Gleisen nicht um eine typische Güterbahnstrecke, der Güterverkehr habe ja eine ganz andere Richtung, allenfalls einzelne wenige Güterzüge würden durchfahren.

Man müsse damit rechnen, dass die Sprengungen und das Bohren unter unserem Haus ca. 4 Wochen anhalten würde. Die Anwohner – insbesondere auch die Mieter würden von der Bahn immer rechtzeitig informiert, auch könne die Baumaßnahmen zeitnah im Internet verfolgt werden. Der Link würde uns noch mitgeteilt, vermutlich würde man unter DB Projekt Stuttgart - Ulm „*oder so ähnlich*“ fündig.

Ständig würde durch laufende Messungen der Fortgang der Arbeiten verfolgt und eventuelle Schäden oder Gebäudesetzungen registriert. Die Messprotokolle würden uns zur Verfügung gestellt und auch in den Twitterkanal eingestellt. Zur Messung werden an jedem betroffenen Gebäude mindestens an allen vier Gebäudeecken Messpunkte angebracht. Ferner würden im Keller mehrerer Häuser – nicht bei uns, aber bei benachbarten Häusern – Erschütterungsmessgeräte aufgestellt. Bei den bisherigen Bauarbeiten hätten sich „praktisch keine“ Setzungen oder Schäden ergeben. Meist lägen Setzungen bis maximal 2 mm vor, meist aber unterhalb 1mm und damit unterhalb der Messgenauigkeit.

Entschädigung:

Entschädigt wird nur der Bodenrichtwert, zunächst einmal keinerlei Wertminderung von Haus und Grundstück, also letztlich nur Entschädigung für die Einträge ins Grundbuch und die damit verbundene Einschränkung der freien Verfügbarkeit über das Grundstück.

Man habe sich überwiegend an dem Münchner Verfahren orientiert, das das Ingenieurbüro Ingold aus Freiburg für Stuttgarter Verhältnisse angepasst habe. Allerdings sei dieses Verfahren vor Gericht noch nicht anerkannt. Deshalb würde jetzt mal nach dem Gutachten Ingold entschädigt, wobei sich bei Änderung des Erstattungsverfahrens innerhalb der nächsten 5 Jahre zusätzliche Erstattungen ergeben könnten.

Grundsätzlich würden 3 Faktoren die Höhe der Entschädigung bestimmen:

- die Höhe der Überdeckung des Tunnels durch das in Anspruch genommene Grundstück. Dieser Wert sei gestaffelt – wir fallen in die Höhe 15 - 30m.
- gestaffelt nach dem Anteil der unterfahrenen Grundstücksfläche, bei uns mehr als 2/3 (inklusive Schutzstreifen)
- dem Bodenrichtwert

Bei besonderen Problemen käme in Ausnahmefällen eine Extraentschädigung in Frage.

Ich habe meine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, dass unsere Immobilie durch Erschütterung und Lärmemission, sowie die Einschränkungen im Grundbuch drastisch an Verkehrswert verlieren würde. Man müsse daher nach vermindertem **Verkehrswert** entschädigen. Das löste geradezu Verwunderung aus: „*Was wollen Sie denn mit dem Verkehrswert? Ihre Immobilie verliert ja gar nicht an Wert und (Frau M.) die Stuttgarter Grundbücher sind ja so voll mit lauter Dienstbarkeiten, das fällt gar nicht weiter auf.*“ Und schließlich: „*Wenn - ganz wider Erwarten - Schäden oder relevante Immissionen oder Erschütterungen im laufenden Bahnbetrieb entstehen, erfolgt ja dafür eine Entschädigung, das hat mit der jetzigen Entschädigung gar nichts zu tun.*“

Maßnahmen gegen mögliche Schäden und Immissionen:

Eingehend habe ich – und auch andere Immobilienbesitzer - nach möglichen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung insbesondere wegen befürchteter Lärm- und Erschütterungsimmissionen gefragt. Dabei wurde insbesondere mehrfach nachdrücklich ein gut wirksames Masse-Feder-Dämpfungssystem gefordert. Die Bahn bestätigte, dass auf jeden Fall „*ein leichtes Masse-Feder-Dämpfungs-System*“ eingebaut würde. Im übrigen gebe es exakte Normen der Bahn, welches System bei welchen Lärm- und Erschütterungsimmissionen einzusetzen sei. Auf meine Bitte hin versprach mir Frau M. und Herr D., mir eine Mitteilung über die Art und Größe der Normen zukommen zu lassen.

Die Bahn würde am Ende der Bauphase simulierte Befahrungen der Schienen durchführen und entsprechende Systeme einbauen – falls ein leichtes Masse-Feder-System nicht ausreichend sei, würde ein schwereres System eingebaut. Ich habe meine Befürchtung vorgetragen, dass zur Zeit der Simulationsfahrten ja schon das eventuell nicht ausreichende System eingebaut sei und sich dann die Situation nicht mehr ändern würde.- Schließlich führte ich das Kernerviertel an, in dem das schwere Feder-Masse -System zur Anwendung kommt, obwohl dort eine höhere Überdeckung besteht als bei uns. Darüber wussten die Bahnmitarbeiter nichts, gaben aber an, dass keineswegs die Höhe der Überdeckung allein maßgebend sei. Vielmehr spiele auch die Art der Geologie eine entscheidende Rolle.

Bauerlaubnis:

Abschließend wurde die Frage des weiteren Vorgehens besprochen. Fr. M. schilderte das Verfahren, nach dem man durch das Regierungspräsidium sehr schnell enteignet werden könne, wenn man keine Bauerlaubnis erteile. Wir waren uns wohl einig, dass wir eine **Gestattungserklärung = Bauerlaubnis erteilen, keinesfalls aber zum jetzigen Zeitpunkt einen Gestattungsvertrag abschließen.** Frau M. empfahl die Formulierung „*Wir geben eine Gestattungserklärung = Bauerlaubnis vorbehaltlich aller weiteren Entschädigungsansprüche.*“