

## «Es gibt Lärm von bis zu 66 Dezibel; das ist

Der Verein Wohnqualität Thayngen hat im März Einspruch gegen den Quartierplan Zimänti Süd erhoben. Nachträglich erläutern die Verantwortlichen ihre Beweggründe.  
**Vincent Fluck**

*Der Verein Wohnqualität Thayngen (VWT) hat Einspruch gegen den Quartierplan Zimänti Süd erhoben. Was bemängeln Sie an diesem Quartierplan?*

**Paul Ryf:** Da ist einerseits die Verkehrssituation. Wir wissen, wie viele Lastwagen aktuell fahren bei 10 000 Tonnen pro Jahr. Es sind rund 45 im Tagesdurchschnitt. Nimmt man die 80 000 Tonnen, die die Firma im Quartierplan angibt, führt dies zu einer Verachtfachung der Fahrten.

*Im Quartierplan ist aber von viel weniger Fahrten die Rede ...*

**Ryf:** Genau. Das ist ein krasser Widerspruch zu den 42 Fahrten, die sie zugestehen. So viele zusätzliche Fahrten kann unser Quartier gar nicht schlucken. Da braucht es flankierende Massnahmen, da braucht es möglicherweise andere Zufahrten.

*Was ist Ihre Forderung an den Gemeinderat?*

**Ryf:** Wir können dem Gemeinderat keine Weisungen erteilen. Wir haben Einspruch eingelegt und auf alle Punkte im Quartierplan hingewiesen, die unserer Ansicht nach nicht in Ordnung sind und bei denen Korrekturbedarf besteht. Im Gegensatz zur SP-Motion, die an der letzten Einwohnerratssitzung angenommen wurde und für den Gemeinderat verpflichtend ist, betrachten wir nicht nur den Verkehr, sondern auch die Umwelt.

*Um welche Umweltbereiche geht es?*

**Ryf:** Es geht um den Lärm, ums Grundwasser, die Entwässerung und die Versiegelung des Bodens.

*Was sind die Kritikpunkte?*

**Künzli:** Das Erste ist, dass die Grundwassersituation im Areal sehr oberflächlich betrachtet wird. Man spricht von weniger als fünf Metern



Präsident Paul Ryf und Vizepräsident Aldo Künzli. An der Schaffhauserstrasse und an anderen Strassen im Westen von Thayngen braucht es ihrer Meinung nach mehr Verkehrsberuhigung. Bild: vf

Dicke des Grundwasserstroms. Eine Studie, die in unserem Auftrag erstellt wurde, zeigt, dass das Grundwasser hier mit mindestens 20 Metern Mächtigkeit unter dem Areal durchfließt. Man weiss aber nicht, ob dieser Grundwasserstrom mit dem Bibertal verbunden ist oder ob er lediglich über das Fulachtal in Richtung Schaffhausen abfließt mit der Trinkwasserfassung Flurlingen als erstem Wasserbezugsort. Wir haben von ehemaligen Zimänti-Mitarbeitern die Information, dass in der Tat eine Verbindung zum Bibertalgrundwasser bestehe und dass die Unilever davon rund 500 Kubikmeter im Tag benutze.

*Genau weiss das aber niemand. Wie lautet die Forderung?*

**Künzli:** Wir fordern, dass man das genau untersucht. Denn gemäss dem Bundesamt für Umwelt und dem Faktenblatt für Verschrottungsbetriebe des Interkantonalen Labors darf man über Grundwasser solche Anlagen gar nicht errichten. Wir sind der Meinung, wenn man den Untergrund richtig versiegelt, wäre es aber möglich.

*Dann gehen Sie also davon aus, dass die Verschrottungsfirma zu*

*wenig für die Versiegelung des Untergrunds vornimmt?*

**Künzli:** Ja. Wenn man das Gelände genau anschaut, sieht man aber, dass dies ein Betonflickenteppich ist. Und die Firma bezeichnet dies als versiegelt. Das geht natürlich nicht. Versiegelt ist etwas ganz anderes. Es gibt einen Fachbetrieb, der in einem solchen Fall einen Neubau plante, und im Untergrund eine doppelte Geotextfolie verlegte. Erst dann wurde die Betriebsstruktur aufgebaut. Dazu sagt man «abflusslos versiegelt». Alles Platzwasser, das anfällt, wird so in ein Auffangbecken geleitet.

*Dann müsste man der Firma also die Auflage machen, dass sie den Untergrund fachgerecht versiegelt?*

**Künzli:** Jawohl. Das haben die Verantwortlichen bis jetzt nie akzeptiert. Sie sagen, dass es jetzt schon ausreicht. Und das bestehende Absatzbecken hat ein Fassungsvermögen von 75 bis 100 Kubikmetern. Das reicht nicht für ein 100-jähriges Niederschlagsmaximum. Damit sie die erforderlichen 430 Kubikmeter erreichen, wollen sie die bestehenden Sammelschachtkanäle im Untergrund füllen. Doch wie wir von ehemaligen Zimänti-

Mitarbeitern wissen, sind diese gar nicht dicht.

*Und die belasteten Stoffe fließen unter Umständen zur Unilever ...*

Zuerst ins Grundwasser, wo die Kesslerlochfunde sind, dann zu den Wasserbezugsorten, die an diesem Grundwasser hängen. Einigen Quartierbewohnern wurde es wegen des Grundwassers verwehrt, Erdsonden in den Untergrund zu setzen. Und die Zimänti durfte seinerzeit im Chalchi-Areal wegen des Grundwassers nicht bauen. Das Grundwasser in der Chalchi und das im Zimänti-Areal gleich daneben: Ist die Wahrscheinlichkeit nicht gross, dass beides zusammen hängt?

*Wenn wir nochmals zum Verkehr zurückkommen. Wie lässt sich die Situation entlasten?*

**Ryf:** Auf der einen Seite müsste man alternative Zufahrten prüfen. Zum Beispiel direkt von der Reiatstrasse eine Abfahrt ins Areal vorsehen. Oder einen Zubringer bauen vom Industriegelände südlich der Bahnlinie mit einer Unterführung. Dann gäbe es noch – angenommen, man spricht wirklich nur von 40 bis 50 Lastwagen am Tag – auch

# sehr laut»

flankierende Massnahmen, die man ins Auge fassen müsste, Stichwort Tempo 30. Das haben wir bei der Kesslerlochstrasse bereits schon, aber nicht bei den übrigen Anfahrtsstrassen.

*Das heisst: Tempo 30 auf der Schaffhauserstrasse?*

**Ryf:** Ja, zum Beispiel. Weitere Massnahmen sind geschützte Fussgängerübergänge mit Mittelinsel, wo Lastwagen gezwungen sind, ihr Tempo zu reduzieren. Es gibt noch weitere Möglichkeiten.

Nebst dem Strassenverkehr haben wir auch das Thema Eisenbahn, das kommt ja im Quartierplan auch vor. Die Firmenverantwortlichen wollen ja auch einen gewissen Prozentsatz per Eisenbahn wegführen. «Güter auf die Bahn»: Das tönt sehr umweltgerecht. Man muss allerdings wissen, dass relativ selten rangiert wird. Meines Wissens in diesem Jahr erst einmal. Und wenn sie das tun, dann meistens in der Nacht. Das ist natürlich nicht das, was man als Anwohner will.

*Es ist schwierig, tagsüber zu rangieren, da der Passagierverkehr Vorrang hat. Wenn man Bahntransport will, dann ist man fast gezwungen, ihn in der Nacht zu bewältigen.*

**Ryf:** Laut einem Staatsvertrag aus dem 19. Jahrhundert hat die Deutsche Bahn das Recht, rund um die Uhr zu rangieren, an 365 Tagen im Jahr. Wir haben Auskünfte, dass sehr wohl am Tag rangiert werden kann. Das ist eine Frage des Willens und der Planung. Schaut man aber die Gleise an, die zum Zimänti-Areal führen, erkennt man, dass sie baufällig sind. Ich weiss nicht, ob die Deutsche Bahn bei der zurzeit tiefen Frequenz überhaupt Geld in die Hand nehmen würde, um diese Gleise zu sanieren. Das kann ich mir nicht vorstellen.

*Dann gehen Sie also davon aus, dass der Verkehr nicht über die Schiene abgewickelt werden wird?*

**Ryf:** Nein. Vielleicht mal etwas abtransportieren, wenn es gerade passt. Das müssten aber grosse Mengen sein. Eine Zeit lang war das der Fall, da haben sie fast jeden Monat einen Zug wegfahren und leere Wagen zurückbringen lassen.

**Künzli:** Dieses Jahr haben sie erst einmal rangiert. Verwendet wird jeweils das Gleis, das sich am nächs-

ten bei der Kesslerlochstrasse befindet. Und rangiert wird mit einer Diesellok, die dann jeweils mit laufendem Motor wartet, bis man hinten umgestellt hat. Dann fährt sie wieder vor und holt die Wagen. Dabei hört man immer wieder die Puffer aufeinanderknallen. Eine ganze Anzahl von Häusern hat ihre Schlafzimmer gegen die Bahnlinie hin.

«Im schlimmsten Fall könnte der Quartierplan für gültig erklärt werden, doch die Firma gibt den vereinbarten Landstreifen nicht her.»

**Paul Ryf**  
Präsident VWT

Ich habe gemessen, dass es Lärm gibt von bis zu 66 Dezibel; das ist sehr laut.

*Ein Gedanke, der im Einwohnerrat vorgebracht wurde: Wie wäre es, wenn die Gemeinde der Besitzerin SwissImmoRec AG das Land abkaufen würde? Dann liesse sich doch das Lärmproblem sofort lösen.*

**Ryf:** Geld wird derzeit von der Gemeinde nicht mit lockeren Händen ausgegeben. Darauf bauen wir auch gar nicht. Man wollte ja das Areal schon zweimal kaufen. Das erste Mal kurz nachdem die Zimänti geschlossen wurde; damals fand die FDP, dass die öffentliche Hand nicht als Immobilienhändlerin auftreten sollte. Das zweite Mal war die geplante Umzonung zu Gewerbeland, die Geld gekostet hätte, und bei der das Stimmvolk – wenn auch knapp – Nein gesagt hat. Da ist es eher unrealistisch, dass die Gemeinde das Land jetzt kaufen würde.

Aber wenn wir schon vom Kaufen reden, können wir vielleicht eine kleine Klammer aufmachen. Eine Forderung unserer Einsprache ist, dass man das attraktivierte Kesslerloch in Zusammenhang stellt mit dem Quartierplan. Der Landhandel zwischen dem Kanton und der Firma ist alles andere als besiegelt.

*Das heisst?*

**Ryf:** Im schlimmsten Fall könnte der Quartierplan für gültig erklärt werden, doch die Firma gibt den vereinbarten Landstreifen nicht her. Denn sie sollen ihn für 78 Franken pro Quadratmeter verkaufen, wo der Quadratmeterpreis für In-

dustrieland in Thayngen doch bei etwa 210 Franken liegt. Kürzlich haben wir dies von einem Kantonsrat beim Regierungsrat nachfragen lassen. Und es ist so, dass sie immer noch zäh am Verhandeln sind.

*Um den Preis?*

**Ryf:** Um den Preis, nehme ich an, und um die Modalitäten. Wir wissen ja nichts Genaues, es wird nicht kommuniziert. Ich glaube nicht, dass die Firma dieses Land einfach so gibt und dass der Kaufpreis innerhalb des Budgets von 1,4 Millionen Franken Platz hätte. Wenn sie statt der 78 beispielsweise 180 Franken verlangen würden, würde es das gesamte Budget sprengen. Und man muss wissen, dass das Budget von 1,4 Millionen Franken im Kantonsrat nicht unumstritten war.

Um aber zurückzukommen: Es wäre der schlechteste Fall, dass hier ein Quartierplan gilt und das weitere Vorgehen bestimmt, aber das schöne Kesslerloch nicht aufgewertet werden kann.

*Dann müsste diese Landabtretung in irgendeiner Form im Quartierplan festgehalten werden?*

**Ryf:** Ja sicher.

*Beim Quartierplanverfahren liegt der Ball jetzt beim Gemeinderat. Was sind die nächsten Schritte?*

**Ryf:** Ich denke, der Gemeinderat wird aufgrund der Einwendungen den Quartierplan überarbeiten. Sie haben aber auch die Möglichkeit, die Einwendungen abzulehnen. Dann wäre der Regierungsrat an der Reihe, über den Quartierplan in der

«Ein neues Themenfeld tut sich auf. Man will die Bahnüberführung bei der Erlengasse sanieren. Der dafür nötige Werkplatz ist vor unserem Quartier geplant.»

**Aldo Künzli**  
Vizepräsident VWT

jetzigen Form zu befinden. Denn er ist es, der die Bewilligung erteilt.

*Dann heisst das für Sie: Abwarten und der Dinge harren, die da kommen?*

**Ryf:** Wir fahren auf zwei Schienen. Da ist einerseits unsere Einsprache, bei der wir glauben, dass dies die Schiene des Kompromisses oder

einer möglichen Koexistenz ist – Wohnqualität und Industrie. Wenn wir merken, dass wir nicht weiterkommen, dann wird Plan A weiterverfolgt: Diese Firma muss weg.

*Wie streben Sie dieses Ziel an?*

**Ryf:** Wie bis anhin. Mittlerweile sind 13 Jahre ins Land gezogen. Dann ziehen halt nochmals 13 Jahre ins Land.

*Das heisst, man versucht, der Firma das Leben schwer zu machen?*

**Ryf:** Nein, nicht das Leben schwer machen. Das ist nicht unsere Absicht. Wir werden aber alle unsere Rechtsmittel ausschöpfen, so wie wir sie bis anhin ausgeschöpft haben. Es gibt diverse Möglichkeiten, zu intervenieren. Der Quartierplan war jetzt die erste. Dann kommt das Baugesuch, wo man wieder einhaken kann, und dann sind noch alle Gerichtsinstanzen.

*Aber das kostet viel Geld ...*

**Ryf:** Ja, das kostet viel Geld. Das Geld treiben wir bei den rund 100 Mitgliedern und den Leuten auf, die hinter uns stehen. Das ist es ihnen offenbar wert. Wir haben nie Geldmangel.

*Haben Sie weitere Bemerkungen zum Thema Quartierplan?*

**Ryf:** Grundsätzlich begrüssen wir das, was im Zimänti-Areal entstehen soll: das Kesslerloch und die Industrie – wenn man beides in eine gute Balance bringt. Und wir begrüssen die Tatsache, dass keine Schrottschere, keine Presse und all die lärmigen Geräte verwendet werden dürfen. Was noch auf der Liste steht, ist ein Schienenbrecher.

*Was ist ein Schienenbrecher?*

Das ist eine berechtigte Frage. Wir mussten uns ebenfalls schlaumachen. Das ist eine Maschine, die Eisenbahngleise bricht und verschrottet. Das verursacht bei jedem Brechen einen Knall in der Lautstärke einer Gewehrpatrone oder noch lauter. Dass diese Maschine nicht verwendet wird, müsste im Quartierplan ebenfalls erwähnt sein. Denn sonst besucht niemand mehr das Kesslerloch.

**Künzli:** Im Quartierplan ist explizit erwähnt, dass die Firma einen elektrischen Brecher betreiben wird. Das war denn auch der Grund, weshalb wir darauf aufmerksam wurden. Sie haben keine Schrottschere, keinen Schredder aber ...

# «Es gibt Lärm von bis zu 66 ...»

FORTSETZUNG VON SEITE 7

... dafür einen Schienenbrecher. Aus Lärmgründen dürfen sie auch einen solchen nicht verwenden. Die Lärmsituation ist übrigens viel komplexer, als man denkt. Der Felskessel rund um das Zimänti-Areal konzentriert den Schall. Durch die Öffnung geht er hinüber zum Bärig und vom Bärig hinüber ins Dorf. Diese Probleme hatte die Zimänti schon. Sie musste deshalb das ganze Mahlwerk fest einhausen und isolieren, denn bis in den Chlengler hinaus reklamierten die Leute wegen des Lärms.

*Gibt es noch andere Themen, die den VWT beschäftigen? Oder sind die Ressourcen im Zusammenhang mit dem Zimänti-Areal erschöpft?*

**Ryf:** Wir haben immer ein offenes Ohr für die Anliegen der Leute. So haben wir uns für Tempo 60 auf der J15 eingesetzt und beratend mitgewirkt bei der Forderung nach Tempo 30 im Bereich der Dorf- und der Brühlstrasse. Wir haben das

Thema nicht selbst angestossen, haben die betroffenen Leute aber unterstützt. Unsere Mitglieder, die übrigens nicht nur im Speck-Quartier wohnen, sind eingeladen, vorstellig zu werden, wenn sie Probleme haben. Meistens kann man es beratend lösen.

**Künzli:** Ein neues Themenfeld tut sich bereits auf. Man will ja die Bahnüberführung bei der Erlengasse sanieren. Der dafür nötige Werkplatz ist vor unserem Quartier geplant, westlich des Bahnhofgebäudes. Man kann sich vorstellen: Wenn nachts gearbeitet wird, ist das ein grosser Lärmfaktor. Wir wissen von der DB, dass sie mobile Lärmschutzwände aufstellt, wenn sie solche Arbeiten auf deutschem Gebiet verrichten. Das sind Dinge, bei denen wir den Finger darauf halten und von der Gemeinde verlangen, dass sie alles daran setzt, dass die Lärmemissionen so klein wie möglich gehalten werden.

*Kann man nicht davon ausgehen, dass die DB einen solchen Lärmschutz von sich aus vornimmt?*

**Künzli:** Nein, davon kann man nicht ausgehen, man geht immer den Weg des geringsten Widerstands.

*Das heisst: Sie halten ein wachsames Auge auf diese Baustelle und melden sich, wenn die Verantwortlichen nicht für Ruhe sorgen?*

**Künzli:** Natürlich. Wir haben auch Leute von der Ebringerstrasse im VWT und haben somit auch diese Strasse im Auge. Aber dort können wir zurzeit nicht viel ausrichten. Da versuchte die Gemeinde wiederholt, etwas zu machen, aber mit mässigem Erfolg. Den Lastwagenverkehr konnte man immerhin reduzieren, den Individualverkehr jedoch nicht.

## IMPRESSUM

**Verlag** Thaynger Anzeiger  
Postfach 230, 8240 Thayngen  
aboservice@thayngeranzeiger.ch  
Telefon +41 52 633 33 66

**Redaktion** Vincent Fluck (vf)  
redaktion@thayngeranzeiger.ch  
Telefon +41 52 633 32 38

**Anzeigenverkauf**  
Christian Schnell, anzeigenservice@thayngeranzeiger.ch  
Telefon +41 52 633 32 75

**Todesanzeigen** todesanzeigen@thayngeranzeiger.ch  
Telefon +41 52 633 32 79

**Layout** Michael Hägele

**Erscheint** jeweils am Dienstag

**Anzeigenschluss** Montag, 9 Uhr