

Kritikpunkte an der Lärmplanung und -messung bei Stuttgart 21 für das Kernerviertel / PFA 1.1. und 1.2.

(Kurzfassung – Stand 6.5.2014)

- 1. Die Lärmplanung in den schalltechnischen Detailuntersuchungen entspricht nicht den Vorgaben der Planfeststellung, nach der vor Baubeginn alle gleichzeitig auftretende Schallimmissionen abschnittsübergreifend zu berücksichtigen sind. Die in den Gutachten ermittelten Pegel, die der Beurteilung von aktiven und passiven Schutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen dienen sollen, sind daher zu niedrig:**
 - Die Trogbauarbeiten am Nord-, Südkopf und Trogmitte wurden anhand exemplarischer Teilbereiche jeweils nur isoliert den Berechnungen zugrundegelegt, obwohl nach der aktuell geplanten Bautaktung gleichzeitig an mehreren Baugruben (bis zu 10) gearbeitet werden soll.
 - Trotz des Termindruck sind sämtliche Trogbauarbeiten nur mit maximal 8 Stunden täglich eingerechnet, obwohl die Baustellenandienung und Materialanlieferung per Lkws über 13 Stunden (7 bis 20 Uhr) erfolgt. Damit kann nach der AVV-Baulärm (Bauarbeiten bis zu 8 Stunden) ein bis zu 5 dB niedrigerer Beurteilungspegel für diese lärmintensiven Trogbauarbeiten (bis 120 dB (A)) angesetzt werden.
 - Weitere lärmintensive Bauarbeiten sind bislang nicht berücksichtigt:
 - Hebungsinjektionen in der Urbanstr. (Vergleichswerte PFA 1.5. bis zu 99 ! dB (A))
 - beantragte offene Bauweise des Nesenbachdükers mit Bohrpfahlwänden,
 - Baugrube 25 an der Sängerstr. , u.a. zur Herstellung des Schwallbauwerks Süd.
 - Die in die letzte schalltechnische Untersuchung eingeflossenen Werte aus Vorgutachten sind nicht transparent und liegen zum Teil unter den dort ermittelten Werten.
- 2. Trotz eingeschränkter Untersuchungsprämissen (s.o.) werden die Richtwerte der AVV Baulärm an zahlreichen Immissionspunkten überschritten. Schallschutzaufgaben aus der Planfeststellung werden nicht beachtet. Aktive Schallschutzmaßnahmen werden vom Gutachter unter Hinweis auf die örtlichen Verhältnisse pauschal ausgeschlossen.**
 - Eine nach dem Planfeststellungsbeschluss 1.2. erforderliche Lärmwand an der Rettungszufahrt neben dem Wagenburgtunnel ist zwar im schalltechnischen Detailuntersuchung vom 27.02.2013 eingezeichnet, wurde aber nicht gebaut.
 - Die Schallschutzaufgabe aus dem Planfeststellungsbeschluss für stationäre Anlagen zum Südkopf von höchstens 91 dB(A) wird nicht beachtet. Für das Förderband, das im 24-Stundenbetrieb von der Rettungszufahrt Richtung Baustelleneinrichtungsfläche neben dem Planetarium verläuft, sind 102 dB(A) ! angesetzt.
 - Für einzelne Gebäude an der Rettungszufahrt überschreiten die prognostizierten Lärmwerte den absoluten nächtlichen Spitzengrenzwert der AVV-Baulärm (20 dB (A) Überschreitung) , ohne dass Gegenmaßnahmen geprüft werden.
 - Vernachlässigt wird, dass alle Maßnahmen zur Lärminderung gemäß der AVV-Baulärm nach Stand der Technik durchzuführen sind.

3. **Konkrete Lärmprognosen in den schalltechnischen Detailuntersuchungen für einzelne Gebäude (Einzelpunktberechnungen) wurden nur in einem eingeschränkten Bereich des Kernerviertels (südlich der Sängerstaffel) berechnet. Es fehlen Gebäude entlang der Hangbebauung mit direktem Blick auf die Baustelle bzw. Gebäude am Schützenplatz, für die der Gutachter in seiner Lärmimmissionskarte der Bauarbeiten am Südkopf Richtwertüberschreitungen aufweist.**
4. **Nach einer Forderung des Netzwerks Kernerviertel wurden mittlerweile die schalltechnischen Detailgutachten im Internet veröffentlicht. Das entscheidende Gutachten für den passive Schallschutz (Schallschutzfenster) hält die Bahn jedoch mit dem Verweis auf den Datenschutz unter Verschluss. Es liegt auch nicht dem EBA als Aufsichtsbehörde vor, das nach der Planfeststellung eigentlich darüber entscheiden müsste. Den Schutzmaßnahmen liegen wahrscheinlich nur die unzureichend ermittelten Lärmprognosen (s.o.) zugrunde.**
5. **Die Verträge der Bahn zum Einbau der Schallschutzfenster sehen vor, dass damit alle kommenden Beeinträchtigungen der Nutzung der Wohnung „vollständig ausgeglichen“ sind. Nach der Planfeststellung stehen den Betroffenen über den Einbau von Schallschutzfenstern hinaus ggf. auch Entschädigungszahlungen und im Extremfall auch eine kurzzeitige Übersiedlung zu. Die Bahn will durch diesen Vertragspassus auch hier wieder auf Kosten der betroffenen Anwohner sparen.**
6. **Das Messkonzept ist völlig unzureichend. Die Bahn will nach dem aktuellen Messkonzept vom 15.03.2014 nur alle 4 bis 6 Wochen an einem Immissionspunkt (Sängerstr. 6 – unbewohntes Gebäude) jeweils 7 Tage lang messen. Im Wohngebiet in der Nähe der Rettungszufahrt ist kein Messpunkt vorgesehen. Weitere Einzelmessungen will die Bahn nur nach Beschwerden durchführen.**
7. **Entgegen den Vorgaben der Planfeststellung ist der Immissionsschutzbeauftragte Dr. Fritz, der zugleich die Lärmgutachten bei Stuttgart 21 und anderen Bahnprojekten (z.B. Rheintalbahn) verantwortet, nicht unabhängig. Der Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart aus dem Jahr 2009 sah jedoch diese Funktion als zentralen Schutz für die Anwohner von Großbaustellen wie Stuttgart 21 vor.**

Daher fordert das Netzwerk Kernerviertel :

- **Neue schalltechnische, auf alle repräsentative Immissionsorte entlang des Hangs bezogene Detailuntersuchung nach den Vorgaben der Planfeststellung (Basis aktuelle Bauplanung der Bahn aller gleichzeitig auftretenden Bauaktivitäten) zur Einschätzung der Konfliktpotentiale im Wohngebiet.**
- **Vorrangige Prüfung aktiver Schutzmaßnahmen zur Reduzierung des Baulärms.**
- **Einhaltung der Vorgaben aus der Planfeststellung zum Schutz der Betroffenen.**
- **Veröffentlichung der Gutachten zum passiven Schallschutz (Schallschutzfenster).**
- **Dauermessstellen in Wohngebiet am Südkopf und an der Rettungszufahrt sowie regelmäßige Messungen (auch Nachts) an anderen, vom Baulärm betroffenen Punkten im Wohngebiet.**
- **Einsetzung eines unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten für das Projekt.**