

c/o Frank Schweizer
Kernerstr.32

70182 Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt
Olgastr. 13

70182 Stuttgart

Stuttgart 21 / Schalltechnische Detailuntersuchungen und Messkonzepte / PFA 1.1./1.2

Unsere E-Mails vom 24., 25., 28.02. und 29.04.2014 / Ihre Schreiben vom 24.02.14 (VMS-Nr. 257277),
27.02.2014 (VMS-Nr. 257562) und 06.05.2014 (VMS-Nr. 257562)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf die in den o.g. E-Mails geäußerte Kritik an den schalltechnischen Untersuchungen der Fritz GmbH und der Forderung nach einem neuen umfassenden Gutachten, hatten Sie mit Schreiben vom 28.2.2014 lediglich mitgeteilt, dass Sie die Bahn zur Stellungnahme aufgefordert haben. Auf unsere letzte Mail, mit der Bitte um Mitteilung des Sachstands, erhielten wir von Ihnen ohne Kommentar einen uns unbekanntem Folienvortrag des Gutachters und Immissionsschutzbeauftragten Dr. Fritz, der nur unzureichend auf unsere Kritikpunkte eingeht.

Dies ist für die vom jahrelangem Baustellenlärm betroffenen Anwohner des Kernerviertels nachlässig und nicht akzeptabel. Daher weisen wir Sie erneut auf die in der beigefügten Anlage zusammengestellten Kritikpunkte hin. Wir erwarten, dass das Eisenbahn-Bundesamt als verantwortliche Aufsichtsbehörde zu unserer Kritik detailliert Stellung nimmt und für die Einhaltung der Vorgaben der Planfeststellungsbeschlüsse im Bereich des Lärmschutzes sorgt.

Wir haben auf diese Auskunft und die Umsetzung einen rechtlichen Anspruch und erlauben uns dabei auch an das Urteil des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vom 08.02.2007 Az. 5 S 2257/05 (Rd.Nr. 128ff) hinzuweisen, in dem ausdrücklich auf die Maßgeblichkeit und Einhaltung der AVV-Baulärm, auf das in der Planfeststellung PFA 1.2. verankerte Schutzkonzept der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sowie auf die Entschädigungen nach § 74 Abs.2 S.2 und 3 VwVfG hingewiesen wird.

Nach dem aktuellen Zeitplan der Bahn sollen im Sommer die lärmintensiven Kanal- und Trogbauarbeiten sowie die Phase 2 beim PFA 1.2. (Abtransport des Aushubs aus den Bahntunneln PFA 1.2. und 1.6a per Förderband) starten. Daher fordern wir im Interesse der im Netzwerk Kernerviertel zusammengeschlossenen Anwohner und Eigentümer, dass vor Beginn dieser Bauarbeiten alle Schutzstandards aus den Planfeststellungen umgesetzt sind. Dies betrifft insbesondere:

➤ Die Erstellung einer neuen schalltechnischen Detailuntersuchung für alle repräsentativen Immissionsorte des Kernerviertels zur Einschätzung der Konfliktpotentiale auf Basis aller gleichzeitig geplanten Bauaktivitäten bzw. die durch die Überlagerung der von diesen Immissionsquellen ausgehenden Gesamtbelastung.

Das Gutachten muss eine vollständige, transparente und nachprüfbare Datendokumentation aller Einzelpunktberechnungen enthalten. Die täglichen Gesamtbauzeiten für den Trogbau müssen realistisch in die Lärmprognosen einfließen.

- Die Einhaltung der Bestimmungen der AVV-Baulärm. Es wäre nicht akzeptabel, dass die Bahn mit dem pauschalen Hinweis auf den Ausnahmetatbestand in Nr. 5.2.2. (öffentliches Interesse) sämtliche Schutzregelungen der AVV-Baulärm unterlaufen könnte.
- Eine vorrangige Prüfung denkbarer aktiver Schutzmaßnahmen zur Reduzierung des Baulärms. Es kann nicht hingenommen werden, dass in den aktuellen schalltechnischen Detailgutachten für einzelne Gebäude im Kernerviertel Lärmwerte prognostiziert werden, die die ursprünglich in der Planfeststellung nach dem Prinzip der oberen Abschätzung errechneten Pegel deutlich übersteigen.
- Die Prüfung der neuen schalltechnischen Detailuntersuchung durch das EBA. Die Entscheidung des EBA über die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Ermittlung der Entschädigungsansprüche nach § 74 Abs.2 Satz 2 und 3 VwVfG. Die in dem von der Bahn angebotenen Vertragsmuster enthaltene Bestimmung, die über den Einbau der Schallschutzfenster hinaus alle Ansprüche der Betroffenen aus der Planfeststellung ausschließt, ist unzumutbar und muss deshalb ersatzlos gestrichen werden.
- Die Veröffentlichung der Gutachten zum passiven Schallschutz (ohne personenbezogene Daten der Eigentümer). Die Umsetzung des auf Basis der neuen schalltechnischen Untersuchung erforderlichen bzw. möglichen passiven Lärmschutzes für alle betroffenen Wohngebäude.
- Den Bau der planfestgestellten Lärmschutzwand entlang der Rettungszufahrt Süd.
- Die Überarbeitung des Messkonzepts für den PFA 1.1. sowie die Erstellung und Veröffentlichung eines Messkonzeptes für den PFA 1.2. Zur Umsetzung der in den PFBs verankerten Schutzstandards sind Dauermessstellen in Wohngebiet am Südkopf und an der Rettungszufahrt sowie regelmäßige Messungen (auch nachts) an anderen, vom Baulärm betroffenen Punkten im Wohngebiet notwendig.
- Die Einsetzung eines - wie in den PFBs geforderten- unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten für das Projekt.

Wir erwarten vom Eisenbahn-Bundesamt, dass es seinen selbstverständlichen Pflichten als verantwortliche Aufsichtsbehörde nachkommt, die von der Bahn vorgelegten Gutachten kontrolliert und für eine Einhaltung der in der Planfeststellung für den jahrelangen Baubetrieb verankerten Schutzstandards für die betroffenen Anwohner und Anlieger sorgt.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Schweizer

Michaela Klapka

Prof. Dr. Uwe Dreiss

Anlagen

Kritik an der Lärmplanung und -messung bei Stuttgart 21 / PFA 1.1. und 1.2.

1. Lärmprognosen in den schalltechnischen Detailgutachten

a) Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine umfassende Einschätzung der Belastung nicht möglich war, kommen nach den PFBs der Lärmabschätzung in den schalltechnischen Detailgutachten eine zentrale Funktion zu. Hier soll schon vorab die Konfliktpotentiale ermittelt, gegengesteuert und die Schutzmaßnahmen eingeleitet werden. Der PFB 1.2. weist auf S.214ff ausdrücklich daraufhin. Daher ist nach den PFBs 1.1. S.44 und 1.2. S.31 zur Abschätzung der Konfliktpotentiale im Zuge der vor Baubeginn zu erstellenden schalltechnischen Detailuntersuchungen eine detaillierte Lärmprognose erforderlich:

„Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Anlage 16.2) für die Baugruben, Baubetriebsflächen und Baustraßen schalltechnische Detailgutachten vorzulegen. Die Gutachten sind abschnittsübergreifend zu erarbeiten, d.h. es sind jeweils sämtliche, gleichzeitig auftretenden Schallimmissionen zu berücksichtigen, unabhängig von der Zuweisung zu einem bestimmten Planfeststellungsabschnitt. Die Schallgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben.“

Die Vorgabe des Planfeststellungsbeschlusses, dass alle gleichzeitig auftretenden Lärmemissionen in den schalltechnischen Detailgutachten zu berücksichtigen sind, ist nicht erfüllt. Stattdessen enthält die schalltechnische Untersuchung vom 13.06.2013 nur isolierte Lärmprognosen für einzelne exemplarische Bauarbeiten zum Kanal- und Trogbau. Die Untersuchung berücksichtigt nicht, dass sich durch die parallelen Bauarbeiten an mehreren Baugruben des Trogs signifikante Überlagerungseffekte ergeben können. Der schalltechnischen Untersuchung legt der Gutachter auf S.12. Nr. 4.1. ausdrücklich folgende Prämissen zugrunde:

„Die hier zu untersuchenden Maßnahmen sind in zwei Bauphasen unterteilt. In Bauphase 1 werden die Arbeiten am Kanal Lautenschlagerstraße sowie die Verlegung des Hauptsammlers West getrennt von einander untersucht. In Bauphase 2 wird das Trogbauwerk gemäß Abstimmung mit dem AN Bau/11, in 15 Teilbereiche untergliedert. Von diesen Teilbereichen befinden sich 9 im Bereich der Bahnhofshalle, die übrigen 6 Teilbereiche gleichmäßig auf den Nord- und auf den Südkopf verteilt. 3 Teilbereiche werden repräsentativ herausgegriffen, für die detaillierte schalltechnische Betrachtungen angestellt werden. Die Berechnungen für jeden der 3 exemplarischen Teilbereiche werden separat durchgeführt. Es finden keine Arbeiten in mehreren Teilbereichen parallel statt, die zu signifikanten Überlagerungseffekten führen können.“

Die aktuelle Planung der Bahn zur Bautaktung am Trog sieht jedoch eine hohe Anzahl zeitgleicher Arbeiten an mehreren Baugruben (bis zu 10 !) vor: http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/PFA_1_1-Bautaktung.pdf. Eine räumliche Lärmprognose auf Basis aller nach der aktuellen Bauplanung gleichzeitig stattfindenden Bauaktivitäten ist insbesondere für die Wohngebäude entlang des Hangs mit direktem Blick auf die Baustelle dringend erforderlich.

b) Dr. Fritz räumt in seinen Folien ein, dass die Hebungsinjektionen im unteren Kernerviertel sowie die beantragte offene Bauweise des Nesenbachdükers in den Berechnungen noch nicht enthalten sind. In der schalltechnischen Untersuchung heißt es auf S.20, dass die „Arbeiten zur Errichtung des Nesenbachdükers noch in einem gesonderten Gutachten behandelt werden“. Auch das Baufeld 25 zur Herstellung des Anfahrbereichs Süd in offener Bauweise sowie des Schwallbauwerks Süd wird in den schalltechnischen Detailuntersuchungen jeweils nur als Baustelleneinrichtungsfläche berücksichtigt. Eine Lärmprognose dieser Bauarbeiten ist besonders für die Wohngebäude im unteren Teil des Kernerviertels erforderlich.

c) Obwohl die Anlieferung von Baumaterial in den schalltechnischen Detailgutachten vom 13.06.2013 über 13 Stunden zwischen 7 Uhr und 20 Uhr erfolgen soll, sind alle lärmintensiven Trogbauarbeiten nur mit maximal 8 Stunden angesetzt. Angesichts der räumlichen Dimension der Baustelle ist dies nur schwer nachzuvollziehen, dass z.B. die Betonierarbeiten nur im begrenzten Zeitraum von maximal 8 Stunden erfolgen sollen. Aufgrund der anteiligen Einsatzdauer sind damit alle Trogbauarbeiten, einschließlich der Rammarbeiten, jeweils mit einer Zeitkorrektur bzw. einem Abschlag gemäß der AVV-Baulärm von 5 dB(A) bzw. 10 dB (A) in den Prognosen eingerechnet.

d) Die Berechnung der Immissionswerte in der schalltechnischen Detailuntersuchung vom 13.06.2013 ist nicht transparent. Es fehlt eine detaillierte Auflistung der einbezogenen Lärmquellen. Darüber hinaus liegen die aus den Vorgutachten eingeflossenen Pegel ohne Trogbau unter den in den Vorgutachten vom 27.02.2013 aufgeführten Werten, wie z.B. für das Wohngebäude Urbanstr. 62 A:

Gutachten vom 27.02.2013 (Phase 2 / ohne Trog): EG / 1.OG: 62,3 , 2.-5.OG: 62,2 dB(A)

Gutachten vom 13.06.2013 (Phase 2 / Südkopf / ohne Trog): EG: 58,3, 1.OG:59,2, 2.OG: 59,8,
3.OG: 60,1, 4.OG: 60,4, 5.OG 60,8 dB(A)

In dem Gutachten vom 13.06.2013 müssten ohne das Trogbauwerk mindestens die 62,2 dB(A) aus den Umschlagaktivitäten angesetzt werden, denn diese finden parallel dazu statt.

2. Immissionspunkte / Einzelpunktberechnungen

a) In den schalltechnischen Detailuntersuchungen wurden Einzelpunktberechnungen für einzelne Gebäude nur in einem eingeschränkten Bereich des Kernerviertels (südlich der Sängerstafel) durchgeführt. Es fehlen konkrete Berechnungen nördlich der Sängerstafel, insbesondere für die Hangbebauung mit direktem Blick auf die Baustelle. Im PFB 1.1. wird auf Seite 232 das vom Lärm betroffene Gebiet im Kernerviertel umrissen: *„Von mittelbaren Auswirkungen während der Bauzeit sind im Wesentlichen die Eigentümer/Eigentümerinnen und Bewohner/Bewohnerinnen der Wohngebiete im Bereich des Südkopfes (Sängerstraße, Landhausstraße, Kernerstraße, Urbanstraße, Schützenstraße, Werastraße)... betroffen“*. Daher müssen auch repräsentative Einzelberechnungen entlang dieser Straßenzüge erstellt werden.

b) Der Gutachter erstellte auch keine Einzelpunktberechnungen für Gebäude am Schützenplatz, die selbst nach seiner Lärmimmissionskarte im Anhang 3.2.3 des schalltechnischen Detailgutachtens vom 13.06.2013 während der Bauarbeiten am Südkopf Richtwertüberschreitungen nach der AVV- Baulärm (Pegel bis 65 db(A)) aufweisen.

c) Die ausgewählten Einzelpunkte, für die detaillierte Lärmberechnungen ausgewiesen wurden, weichen zum Teil in den schalltechnischen Gutachten vom 27.02.2013 (Rettungszufahrt) und 13.06.2013 (Trog) im Bereich des Kernerviertels von einander ab bzw. sind nicht vollständig. So fehlen im Gutachten vom 13.06.2013 bei den Lärmprognosen incl. des Trogbaus die Immissionspunkte Schützenstraße 6 und 8, Werastraße 27, Willy-Brandt-Straße 8, 10 und 12, Urbanstraße 64 und 66. Die Lärmabschätzung auf Basis aller Bauaktivitäten sollte im Wohngebiet für alle Einzelpunkte stringent ermittelt werden.

3. Beachtung der AVV-Baulärm / Aktive Schallschutzmaßnahmen

a) Trotz eingeschränkter Untersuchungsprämissen (s.o.) werden die Richtwerte der AVV Baulärm an zahlreichen Immissionspunkten überschritten. Nach den PFB 1.1. S.44 und PFB 1.2. S.30 hat die Bahn als Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass in allen Bereichen die Bestimmungen der AVV-Baulärm vom 19. August 1970 eingehalten werden.

b) Die schalltechnischen Untersuchungen weisen zum Teil auch Überschreitungen der in der Planfeststellung auf Basis des Worst case berechneten Werte, ohne dass vom Gutachter Gegenmaßnahmen vorge-

schlagen bzw. Lärmschutzauflagen werden.

c) Aktive Schallschutzmaßnahmen werden vom Gutachter unter Hinweis auf die örtlichen Verhältnisse pauschal ausgeschlossen. Vernachlässigt wird, dass alle Maßnahmen zur Lärminderung gemäß der AVV-Baulärm nach Stand der Technik durchzuführen sind.

d) Das Gutachten zur Rettungszufahrt weist nächtliche Überschreitungen des mittleren Pegelwertes von über 20 dB (A) bei Wohngebäuden (Urbanstr. 62, Schützenstr.4) auf, obwohl nach der AVV-Baulärm bereits Spitzenpegel über diesem Wert nicht zulässig sind. So heißt es in Nr. 3.1.1. der AVV-Baulärm : „ *Der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit ist ferner überschritten, wenn ein Messwert oder mehrere Messwerte (Nummer 6.5.) den Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB (A) überschreiten.* ”

e) Eine nach den PFB 1.1. S.40 und PFB 1.2. S.32f erforderliche Lärmwand an der Rettungszufahrt neben dem Wagenburgtunnel ist zwar im Anhang 1 der schalltechnischen Detailuntersuchung vom 27.02.2013 eingezeichnet, wurde aber nicht gebaut. Der Gutachter argumentiert in seinen Folien, dass diese Lärmschutzwand nur für die Neckar-Realschule gedacht sei. Für den Wegfall dieser aktiven Schallschutzmaßnahme ist jedoch eine Änderung der PFB 1.1. und PFB 1.2. erforderlich. Aus der Untersuchung geht auch nicht hervor, ob diese Schallschutzwand der Pegelberechnung zugrundegelegt wurde bzw. welche schallmindernden Auswirkungen diese Wand auf die nahen Wohngebäude, z.B. auf die Urbanstraße 62A, hätte.

f) Die Schallschutzauflage aus dem Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1. S.40 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 S 3 neben dem Planetarium verläuft, sind in den Gutachten 102 dB(A) für die Baustelleneinrichtungsfläche S2/ Rettungszufahrt angesetzt. Eine Einbeziehung der Schallabstrahlung auf der Strecke bis zur BE S3 ist nicht in den Gutachten erkennbar.

Ein aktiver Schallschutz zur Minderung des Pegels durch eine Einhausung ist im Gutachten nicht erwähnt bzw. berechnet. Doch die schalltechnischen Detailuntersuchungen müssen nach den o.g. Vorgaben der PFBs Auskunft über die schallmindernden Maßnahmen Auskunft geben. Auch im Internet ist kein Maßnahmenblatt zum aktiven Schallschutz des Förderbandes veröffentlicht.

4. Beachtung der AVV-Baulärm / passive Schallschutzmaßnahmen

a) Die schalltechnischen Detailgutachten wurden mittlerweile im Internet veröffentlicht. Das entscheidende Gutachten für den passiven Schallschutz (Bericht 97495-ABS-7 vom 15.08.2013) hält die Bahn jedoch mit dem Verweis auf den Datenschutz unter Verschluss. Anträge von betroffenen Anwohnern bei der Bauinfo des Kommunikationsbüros auf Einsicht wurden nicht beantwortet.

b) Gemäß Ihrem Schreiben vom 24.02.2014 (VMS-Nr. 257277) liegt das Gutachten für den passiven Schallschutz auch nicht dem EBA als Aufsichtsbehörde vor, das nach der dem PFB 1.1. S. 45 und S. 288 eigentlich über die konkreten Schutzmaßnahmen entscheiden müsste.

c) Entgegen den Aussagen des Gutachters und Immissionsschutzbeauftragten Dr. Fritz können den ermittelten Schutzmaßnahmen nur die unzureichend ermittelten Lärmprognosen aus den schalltechnischen Detailgutachten zum PFA 1.2. und PFA 1.1. (s.o.) zugrunde liegen. Ansonsten würde dieses Gutachten auf anderen Zahlen als auf den relevanten schalltechnischen Detailgutachten basieren. Es ist daher nicht realistisch, dass in dem Gutachten zum passiven Schallschutz die Hebungsinjektionen, die beantragte offene Bauweise des Nesenbachdükers und die Bauarbeiten am Baufeld 25 enthalten sind.

d) Nach dem Maßnahmenblatt für den PFA 1.2. werden im Umfeld der Rettungszufahrt an 61 Gebäuden Richtwertüberschreitungen erwartet. Die Auflistung der Gebäude ist Bestandteil des bislang nicht veröffentlichten Gutachtens zum passiven Schallschutz. Das Schaubild des Gutachters im Folienvortrag weist jedoch nur knapp betroffene 40 Gebäude im Kernerviertel aus.

e) Das Schaubild zeigt, dass auch die Wohngebäude am Schützenplatz, für die die Schallimmissionskarte im Anhang 3.2.3. zur schalltechnischen Untersuchung vom 13.06.2013 Richtwertüberschreitungen aufweist, nicht beim passiven Schallschutz berücksichtigt werden.

f) Die Bahn verweist darauf, dass die Eigentümer auf Antrag die Lärmberechnungen für ihre Fassaden erhalten können. Uns liegt jedoch eine Auskunft der Arge Schallschutz für die Schützenstr. 10 vor (siehe Anlage 2), die nachts um 13,5 dB(A) von den Werten des Nachbargebäudes Schützenstr. 8 im Gutachten zur Rettungszufahrt abweicht. Zudem werden um 5 dB(A) zu hohe Richtwerte für das Wohngebiet ausgewiesen. Auf die Frage der Eigentümerin, warum keine Lärmwerte für den bewohnten 5.Stock/ Dachgeschoss erstellt wurden, erhielt sie zur Antwort, dass dieses Stockwerk in den Unterlagen der Bahn nicht existieren würde.

g) Die Verträge der Bahn zum Einbau der Schallschutzfenster (siehe Anlage 3) sehen in § 5 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 nach § 73 Abs.2 Satz 2 und 3 VwVfG und im Extremfall auch eine kurzzeitige Übersiedlung zu. Die Bahn will durch diesen Vertragspassus die in der Planfeststellung verankerten Rechte der betroffenen Anwohner und Eigentümer aushebeln. Nach dem PFB 1.1. S. 46 und PFB 1.2. S. 32 und 214ff ist das EBA verpflichtet, nach dem Vorliegen der schalltechnischen Detailgutachten die Entschädigungen nach § 73 Abs.2 Satz 2 und 3 festzulegen.

Die Bahn legt diesen Vertragspassus auch Eigentümern von Wohngebäuden, wie z.B. für die Urbanstr. 49 vor, bei denen bereits im PFB 1.1. S.233 auf Grund der räumlichen Nähe zu den Baustellenaktivitäten starke Beeinträchtigungen bis hin zum ein Verlust der Privatnützigkeit prognostiziert wurde. Dies ist unzumutbar und eine Aushöhlung des Schutzstandards der Planfeststellung durch die Bahn.

5. Messkonzepte

a) Das Messkonzept zum PFA 1.1. vom 15.03.2014, das zuletzt im Internet veröffentlicht wurde, ist zur Einschätzung der dauerhaften Belastung durch den Baulärm im Sinne der PFB 1.1. und 1.2. völlig unzureichend. Nach diesem Messkonzept soll nur alle 4 bis 6 Wochen an einem Immissionspunkt (Sängerstr. 3 bzw. 6 → unbewohntes Gebäude) jeweils 7 Tage lang gemessen werden. Weitere Einzelmessungen sollen nur nach Beschwerden durchgeführt werden. Die Schutzauflagen der Planfeststellung, nach dem ab einer zweimonatigen Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm um über 5 dB(A), können jedoch nur auf Basis von Dauermessstellen sowie weiteren kurzzeitigen Messpunkten als Referenzmessungen gewährleistet werden.

b) Ein Messkonzept für den PFA 1.2. existiert bis heute nicht, obwohl die Grabungsarbeiten bereits seit einem halben Jahr angelaufen sind. Dieses muss nach der Planfeststellung vor Beginn der Bauarbeiten vorliegen.

6. Unabhängigkeit des Immissionsschutzbeauftragten

Entgegen den Vorgaben des PFB 1.1. S.44 und PFB 1.2. S.31 ist der Immissionsschutzbeauftragte Dr. Fritz, der zugleich die Lärmgutachten bei Stuttgart 21 und anderen Bahnprojekten verantwortet, nicht unabhängig. Die PFB sowie der Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart aus dem Jahr 2009 sehen jedoch diese Funktion als zentralen Schutz für die Anwohner vor.