

Rede von Frank Schweizer, Netzwerk Kernerviertel an der Laufdemo 12. Juli 2014

Hör ich den Baulärm in der Nachtbin ich um den Schlaf gebracht.

Das Netzwerk Kernerviertel wird eine spezielle AG Baulärm gründen. Dafür werden Kosten anfallen, die nicht nur den betroffenen Eigentümern nutzen. Daher wollen wir einen speziellen Baulärmfond einrichten für den wir ab heute sammeln wollen. Ich bitte Sie um Ihre Unterstützung für diesen Fonds.

Liebe Freunde des Kopfbahnhofes,

Am Donnerstag hat die Bahn keine Kosten gescheut um den Fildertunnel zu taufen. Viel Prominenz wurde aufgeboten, um den Unsinn dieses Projektes zu überspielen.

Die Bahn will Fakten schaffen, um endlich an den Kostendeckel zu stoßen. Wer wird wohl seinen Schwur halten, wenn es ums Zahlen geht. Gezahlt wird nicht mit den Diäten und Pensionen der Entscheider, die angeblich alle zum Wohle des Volkes handeln – in großer Verantwortung wie wir uns immer anhören müssen.

Ich wünsche mir, dass auch zum Wohle einer kleinen Gruppe von Bewohnern des Kernerviertels endlich gehandelt wird. Es ist doch das Geringste was wir fordern dürfen, dass unsere Nachtruhe gewährleistet wird. Doch Zweifel sind angesagt.

S21 ist längst nicht mehr nur Stuttgart 21 ! Es ist zum System 21 degeneriert. System 21 steht für Rechtsbeugung:

Nachdem der Denkmalschutz ausgehebelt wurde, das Wasserrecht für das Projekt maßgeschneidert wurde, wird nun auch das Immissionsschutzrecht bis zum Exzess gedehnt um Kosten beim Lärmschutz zu sparen. Das geht auf Kosten unserer Nachtruhe und schadet unserer Gesundheit.

Doch wir ziehen nicht weg und überlassen den S21-Fans -oder darf man schon Ultras sagen? – das Feld. Wir werden weiterhin das Projekt kritisch begleiten. Und damit werden wir **das** tun, was uns so viele Hoffnungsträger, die wir gewählt haben, versprochen haben. Wir warten immer noch dass die Bringschuld aus den Wahlkämpfen getilgt wird.

In der Nacht von Dienstag auf Mittwoch letzter Woche hat mich gegen 0:30 Uhr dieses verdammte Piepsen aus dem Schlaf geschreckt. Die Bahn hat schon mehrfach - auch öffentlich - erklärt, die Baufirmen seinen angewiesen die Piepser abzustellen. Im Übrigen gäbe es dafür eine Ausnahmeregelung. Gleichzeitig mit dieser unsäglichen Piepserei gab es noch ein starkes kontinuierliches Geräusch: Mitten in der Nacht wurde lautstark mit dem Hochdruckreiniger gekärchert. Das ist nicht nur rücksichtslos, das ist unverschämt.

Meine Beschwerde-Emails aus dieser Nacht wurden teilweise gar nicht beantwortet. Teilweise wurden mir Mutmaßungen unterstellt.

Liebe Mitbewohner des Kernerviertels: zur Zeit hören wir nur die Ouvertüre zum Projekt, wir müssen uns auf eine lautstarke, ohrenbetäubende Lärmsymphonie einrichten. Wir müssen uns jetzt zur Wehr setzen um die Belästigungen in erträglichem Ausmaß zu halten.

Die Netzwerke trifft der Lärmterror nicht unvorbereitet: Seit Dezember letzten Jahres versuchen wir, herauszubekommen, wie der Baulärm prognostiziert wurde, um die Planfeststellung zu rechtfertigen.

Nachdem ein umfangreicher Email-Austausch keine Klarheit geschaffen hat, haben wir ein umfangreiches Schreiben an das EBA geschickt. Eine Kopie gingen an den Oberbürgermeister Kuhn. Einige Punkte wurden bei der öffentlichen Information im Rathaus angesprochen. Bis heute haben wir vom zuständigen Eisenbahnbundesamt keine Antwort auf unser Schreiben bekommen. Es ist die ureigenste

Aufgabe des Eisenbahnbundesamt seine Planfeststellungsbeschlüsse zu überwachen. Diese Woche haben wir die Antwort erneut angemahnt, weil wir wissen wollen, ob die Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte und damit die geduldete Rechtsbeugung zur Regel wird.

Wir haben das EBA aufgefordert alle Bauarbeiten im PFA 1.1. und 1.2. im Umkreis des Kernerviertels zu stoppen bis alle Lärmschutzaufgaben aus der Planfeststellung auch tatsächlich umgesetzt sind. Damit die Bahn das Baurecht für die jahrelangen Bauarbeiten in der Stadt erhalten konnte, legte das EBA in der Planfeststellung Lärmschutzaufgaben fest. Und dennoch kontrolliert das EBA als Aufsichtsbehörde nicht im Mindesten, ob diese auch von der Bahn eingehalten werden.

Wir verlangen als Anwohner nicht mehr als dass gemäß Planfeststellung baulärmrelevante Dokumente vor Baubeginn vorliegen müssen:

Wir verlangen eine Lärmprognose, die alle Bautätigkeiten, die gleichzeitig stattfinden, berücksichtigt. Das ist bis heute nicht der Fall. Man muss nur ins Internet auf der Seite des Kommunikationsbüros schauen. Die Bahn will bis zu 10 Baugruben im Tiefbahnhof gleichzeitig in Arbeit haben. Aber in der Lärmprognose ist nur eine Baugrube eingerechnet.

Die Bahn hat in ihren Lärmprognosen auch das Baufeld 25 unter Tisch fallen lassen bzw. nur als Baueinrichtungsfläche mitgerechnet. Dabei sollen da unmittelbar neben den Häusern in der Sänger- und Urbanstraße Bauarbeiten für den Tiefbahnhoftrug stattfinden, bei denen Bohrpfähle zum Einsatz kommen. Da muss man mit Lärmemissionen von 100 bis 120 dB (A) neben den Wohnhäusern rechnen. Das hat die Bahn bis heute nicht in ihrer Lärmplanung berücksichtigt.

Wir verlangen auf der Basis einer realistischen Lärmprognose, einen passiven Lärmschutz für alle Wohnungen, die vom Lärm betroffen werden. Und das Gutachten für den passiven Schallschutz soll veröffentlicht werden, denn die Bahn weigert sich bis heute, das Gutachten zum passiven Lärmschutz zu veröffentlichen.

Wir verlangen von der Bahn, dass sie ihre Musterverträge zum Einbau der Schallschutzfenster zurückzieht. Denn diese sehen vor, dass die betroffenen Eigentümer auf alle weiteren Rechte aus der Planfeststellung, wie z.B. weitere Entschädigungen und im Extremfall auch Hotelkosten, verzichten sollen. Die Art, wie die Bahn die in der Planfeststellung verankerten Lärmschutzaufgaben umgehen will, ist symptomatisch für ihren Umgang mit den betroffenen Anwohnern. Es wird an allen Ecken zu Lasten der Betroffenen gespart, selbst an den Schallschutzfenstern.

Wir verlangen eine durchgehende Überwachung des Baulärms und nicht nur sporadische Messungen. Bislang sieht das Messkonzept der Bahn für den PFA 1.1. vor, dass nur alle 4 bis 6 Wochen für 7 Tage gemessen wird. Die Bahn kann sich die Messzeiten aussuchen, möglichst in der Woche, wenn die leiseren Bauarbeiten und keine Rammarbeiten von statten gehen sollen. Gemessen werden soll auch nur im ganzen Kernerviertel an einem Messpunkt, der zudem noch neben einem unbewohnten Haus liegt. Für den 24-Stundenbetrieb für den Tunnelbaubetrieb an der Rettungszufahrt existiert bislang noch überhaupt kein Messkonzept, obwohl dies nach der Planfeststellung vorgeschrieben ist.

Beim Flughafen wird jedes laute Flugzeug erwischt und der Lärm wird durch hohe Gebühren geahndet. Was am Flughafen möglich ist, muss auch im Kernerviertel umgesetzt werden. Wir fordern eine Dauermessstelle und die laufende Publikation der Messergebnisse.

Mit möglichst wenigen Messungen werden die Rechte von Betroffenen ausgehebelt und das EBA, das diese Auflagen erlassen hat, schaut tatenlos zu.

Wir fordern einen Immissionsschutzbeauftragten, der tatsächlich unabhängig ist. Der jetzt von der Bahn ernannte Immissionsschutzbeauftragte verantwortet seit über 12 Jahren alle Lärmgutachten und ist auch in anderen Bahnprojekten involviert.

Was uns aber am meisten ärgert, ist die Tatsache dass das Umweltamt der Stadt Stuttgart für jeden Lärm zuständig ist aber nicht für den S21 – Lärm.

Jeder der ein Handy hat kann mittels App sich an der Lärmüberwachung beteiligen. Die Messungen können einen Anhaltspunkt geben und halten Datum und Uhrzeit des Lärmelastigung fest. Die notwendigen Informationen und Links finden Sie auf unsere Internetseite Netzwerke-21.de.

Nachdem der Fildertunnel mit viel TamTam angestochen wurde, soll am 5. August mit der Baugrube 16 im Schloßgarten begonnen werden. In den letzten Tagen wurde mit dem Förderband ein weiteres Bauteil der Logistik errichtet. Wir warten skeptisch darauf, ob dieses Förderband wirklich so leise ist wie die Bahn in der Presse verkündet. Denn nach der Lärmplanung der Bahn ist das Förderband, das Tag und Nacht laufen soll, unglaubliche 102 dB (A) laut. Wir sind auch skeptisch, ob die Umladung von Förderband auf LKW wirklich keine zusätzliche Staubbelastung verursacht. Die Bahn hat sich ja für ein kosten-sparendes Messkonzept für die zusätzliche Staubbelastung entschieden.

Statt wie in der Planfeststellung vorgegeben eigene Messstationen im Umkreis der Baustelle und am Kernviertel aufzustellen, sollen in der Innenstadt nur die Werte der bestehenden Messtation am Neckartor und am Hauptbahnhof ausge-wertet werde. Die Bahn bezeichnet das Konzept in ihren eigenen. Gutachten als „kostensparend“. Kostensparend wohl nur für die Bahn, aber zu Lasten der betroffenen Anrainer.

Zunächst soll bei der Aushebung der ersten Baugruben das bereits erteilte Wasserrecht ausgenutzt werden. Mit diesem Hinweis braucht man die Plan-änderung zum Grundwassermanagement nicht abzuwarten. Kein Bauherr darf in seinen Neubau einziehen, sofern die Abwasserbeseitigung nicht funktioniert. Die Bahn darf das. Plötzlich gibt es doch einen flexiblen Umgang mit Rechts-normen. Aber die Bahn braucht Baufortschritt um die Un-Umkehrbarkeit zu belegen und die zusätzlichen Baukosten von Stadt und Land eingeklagt werden können. Wer wohl die Prozesskosten bezahlt, egal wie es ausgeht. Kein ehe-maliger Ministerpräsident wird sich daran beteiligen.

Die Prozesse, die von Einwendern und betroffenen Eigentümern in den letzten 10 Tagen gelaufen sind, haben deutlich gemacht, dass die Gerichte nicht willens sind, die einmal getroffenen Entscheidungen zu überprüfen. Es bleibt dabei wenn Unsinn einmal planfestgestellt ist, dann wird daran nicht mehr gerüttelt.

Wir dürfen aber nicht aufgeben weiter zu rütteln, sonst könnte der Eindruck entstehen: Wir akzeptieren den Unsinn.

Wir Eigentümer streiten weiterhin mit der Bahn um einen gerechten Ausgleich für den Vermögensschaden, der uns durch die Grundbuchverschmutzung entsteht. Dieser Ausdruck kennzeichnet treffend die faktische die Wertminderung, die sich aufgrund der Unterfahrungen ergibt.

Wir würden gerne auf jede Ausgleichszahlung verzichten, wenn das Projekt gestoppt würde.

Dafür kämpfen wir weiter und wollen gemeinsam
OBEN BLEIBEN

Frank Schweizer