

Antrag vom 21.03.2014	Nr.
------------------------------	------------

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

Antrag

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktion

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

Betreff

Lärmschutz bei Stuttgart 21-Baumaßnahmen

Die Bahn hat vor kurzem angekündigt, dass sie mit den Tiefbauarbeiten zu Stuttgart 21 noch im Frühsommer beginnen will.

Im Planfeststellungsbeschluss wird die Bahn verpflichtet, vor Baubeginn umfassende schalltechnische Detailgutachten vorzulegen, die alle zeitgleich auftretenden Baumaßnahmen berücksichtigen. Die Schallgutachten haben über die Wirksamkeit von aktiven Schallminderungsmaßnahmen Auskünfte zu geben und dienen u. a. als Grundlage für passive Schallminderungsmaßnahmen, z. B. für die Übernahme der Kosten von Schallschutzfenstern im angrenzenden Wohnviertel durch die Bahn. Auch muss die Bahn geeignete Messpunkte festlegen, um während der Bauzeit Lärm- und Erschütterungsimmissionen prüfen und dokumentieren zu können.

a) Umfassende Schalltechnische Detailgutachten:

„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.“ (PFA 1.1. S.44f / PFA 1.2. S.31)

b) Festlegung der Messpunkte:

„Die Vorhabenträgerin hat bis zum Beginn der Bauarbeiten eine geeignete Messstelle zur Ermittlung der baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu verpflichten. In Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt und der sonst zuständigen Überwachungsbehörde bei den Anlagen Dritter sind geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen.“

Die Vorhabenträgerin ist zudem verpflichtet, die Messergebnisse zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt und der sonst zuständigen Überwachungsbehörde bei den Anlagen Dritter vorzulegen. Auf Verlangen hat sie die Betroffenen über die Ergebnisse zu informieren.“ (PFA 1.1. S.45f / PFA 1.2. S.32)

Der Bauzeitplan der Bahn und die Bautaktung am Trogbauwerk sehen eine hohe Anzahl zeitgleicher Arbeiten an mehreren Baugruben vor (siehe http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/PFA_1_1-Bautaktung.pdf und http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/fileadmin/pdfs/00-Gesamtprojekt/2014/20140313-Zeitplan_der_Bauleistungen-Stand_Januar_2014.pdf).

Wenn die Bahn im Frühsommer mit den Tiefbauarbeiten beginnen will, müssen nach dem Planfeststellungsbeschluss alle Auflagen zum Lärmschutz erfüllt sein. Bei der Sitzung des Bezirksbeirats Mitte am 17.03.2014 wurde von einer Vertreterin der Anwohnerinitiative „Netzwerk Kernerviertel“ ein völlig anderes Bild der Situation beschrieben:

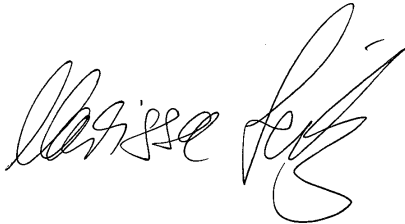
- Ein schalltechnisches Gutachten, das alle zeitgleich stattfindenden Baumaßnahmen berücksichtigt, liegt nicht vor. Die beiden vorliegenden Gutachten (schalltechnische Untersuchung PFA 1.2. Tunnelbaubetrieb Rettungszufahrt der Fritz GmbH vom 27.02.2013 und schalltechnische Untersuchung zum Kanalbau und Errichtung des Trogbaubauwerks der Fritz GmbH vom 13.06.2013) betrachten die Lärmimmissionen isoliert und nicht wie gefordert in Summe.
- Die schalltechnische Untersuchung zum Kanal- und Trogbau basiert nur auf Lärmprognosen für jeweils isoliert stattfindende Bauarbeiten und berücksichtigt nicht die Bautaktung der Bahn, bei der zeitgleich Bauarbeiten an mehreren Baugruben stattfinden sollen.
- Baulärm aus Bauarbeiten des Nesenbachdükers ist im Gutachten zu den Trogarbeiten explizit ausgeklammert. Auch die im Gutachten zur Rettungszufahrt einbezogenen Lärmwerte für den Nesenbachdüker und die Verlegung der SSB-Haltestelle beruhen nicht auf aktuellen Planungen, sondern stammen aus einer 12 Jahre alten schalltechnischen Untersuchung des Gutachters zum Baustellenbetrieb des PFA 1.1. vom 03.07.2002.
- Der im Gutachten zur Rettungszufahrt aufgeführte lärmintensive Nachtbetrieb des Förderbandes (Rettungszufahrt / Planetarium) mit über 100 dB (A) ist im Gutachten zum Trogbau nicht berücksichtigt.
- Lärmprognosen für parallel stattfindende lärmintensive Bauarbeiten des PFA 1.2. (Hebungsinjektionen Urban-/Sängerstraße, Baufeld 25 Sängerstraße) fehlen bzw. es liegen keine Lärmprognosen dafür vor.
- Die dem Gutachten zur Rettungszufahrt zugrunde gelegte Bauplanung ist aufgrund des verzögerten Baubeginns des Trogbaus, des Nesenbachdükers und des Umbaus der SSB-Haltestelle Staatsgalerie nicht mehr aktuell. Lärmintensive Bauarbeiten aus der Phase 1 (ohne Förderband) fallen daher zusätzlich in der Phase 2 (mit Förderband) an.
- Schalltechnische Untersuchungen zum passiven Lärmschutz der Anwohner, farbige Schallausbreitungskarten, sowie die Liste der Messpunkte liegen lt. Schreiben des EBA vom 24.02.14 nicht vor. Das Netzwerk Kernerviertel hat sich daher am 02.03.14 zum wiederholten Mal an die Bahn gewandt und wieder Einsicht in diese Unterlagen beantragt. Eine Reaktion seitens der Bahn liegt bis heute nicht vor.
- Aktive Schutzmaßnahmen bei den prognostizierten hohen Pegelwerten von über 100 dB(A) bis 120 dB(A) werden vom Gutachter pauschal unter Hinweis auf die besonderen Örtlichkeiten ausgeschlossen. Selbst in der Planfeststellung verankerte Lärmschutzauflagen, wie die Lärmschutzwand an der Rettungszufahrt entlang der Neckarrealschule oder die Lärmbegrenzungen für stationäre Anlagen am Südkopf auf maximal 91 dB(A) (-> Förderband Prognosewerte über 100 dB(A)) werden nicht beachtet.
- Die Lärmprognosen für einzelne Gebäude beschränken sich auf ein eingeschränktes Gebiet südlich der Sängerstaffel. Weitere Straßenzüge entlang des Hangs, die unmittelbar vom Baulärm betroffen sind, werden dabei nicht berücksichtigt.

Das Eisenbahnbundesamt ist als zuständige Kontroll- und Aufsichtsbehörde für die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Auflagen zuständig. Offensichtlich

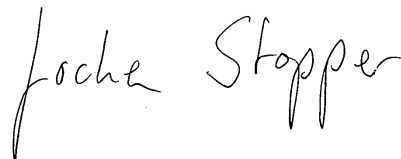
nimmt es derzeit seine Aufgaben beim Lärmschutz nicht wahr, sonst hätten die oben kritisierten Punkte seitens des EBA schon längst bei der Bahn beanstandet werden müssen.

Deshalb fordern wir:

1. Neue schalltechnische Detailuntersuchungen auf Basis der aktuellen Bauplanung der Bahn zur Einschätzung der Konfliktpotentiale. Lärmprognosen / Einzelpunktberechnungen für weitere Wohnlagen des Kernerviertels, die vom jahrelangen Baulärm unmittelbar betroffen sind. Vorrangige Prüfung aktiver Schutzmaßnahmen zur Reduzierung des Baulärms.
2. Offenlegung bzw. Veröffentlichung aller Lärmgutachten als Ausführungsplanung zur Planfeststellung auf der Internetseite des Kommunikationsbüros einschließlich des Gutachtens zum passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster), den farbigen Schallausbreitungskarten und die Liste der Messpunkte.
3. Überprüfung der schalltechnischen Detailgutachten der Bahn im Hinblick auf die Auflagen der Planfeststellung und des Lärmschutzes durch die Stadt Stuttgart. Regelmäßige Messungen durch das Umweltamt der Stadt Stuttgart auch nachts rund um die Baustellen, besonders in den Wohngebieten.



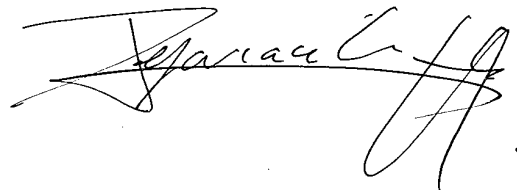
Clarissa Seitz



Jochen Stopper



Peter Pätzold



Anna Deparnay-Grunenberg