

Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte
c/o Sabine Reichert Postf. 600436 70304 Stuttgart

Deutscher Bundestag - Petitionsausschuss
Referat Pet 1

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Stuttgart, den 13.02.2014

Pet 1-18-12-9302-000208

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Übersendung der Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) vom 13.12.2013.

Bevor wir im einzelnen auf diese Stellungnahme eingehen, erscheinen uns zwei Richtigstellungen notwendig.

1. Die Aussage „Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i.H.v. 563,8 Mio.€ (inkl. TEN-Fördermittel) für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.“ suggeriert, dass nur Bundesmittel bis zur Höhe des genannten Betrages zur Finanzierung von Stuttgart 21 aufgewendet werden müssen. Dies ist unzutreffend. Tatsächlich fließen nach heutigem Stand, vorbehaltlich weiterer Kostensteigerungen und daraus folgender Vereinbarungen über deren Finanzierung, Mittel des Bundes i.H.v. 1.229 Mio. € in das Projekt.
2. In der Stellungnahme wird auf „Rammarbeiten in der Nacht vom 26. auf den 27.08.2013“ Bezug genommen. Tatsächlich fanden die ersten extrem lärmintensiven Arbeiten im PFA 1.6a in der Nacht vom 27. auf den 28. August statt.

Die Argumentation in der Stellungnahme des BMVI vom 13.12.2013 sieht im Wesentlichen so aus:

1. Die Bauarbeiten seien mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb zeitlich nicht anders zu realisieren.
2. Die AVV Baulärm verbiete nicht die Überschreitung der genannten Immissionsrichtwerte.
3. Die Betroffenen seien dem Lärm nur temporär ausgesetzt.
4. Von der Stilllegung der Baustelle könne im Hinblick auf die dringende Erforderlichkeit im öffentlichen Interesse abgesehen werden.
5. Die Lärmmessungen hätten nur stichprobenhaft zu erfolgen, weil die Überprüfung einer Dokumentation der Bautätigkeit in Bezug auf Baulärm personal- und zeitmäßig durch das EBA nicht zu bewältigen sei.
6. Die Baustelle werde bereits möglichst immissionsarm betrieben.
7. Das EBA habe im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 den Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgelegt und bekannt gemacht. Mehr sei nicht zu tun.

Bei allen seither erfolgten Baumaßnahmen an der Rettungszufahrt Benzstraße sind ausweislich der vom Vorhabenträger beauftragten Lärmgutachten Beurteilungspegel ermittelt worden, die eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte in einer Höhe darstellen, die offensichtlich nicht von den die Planfeststellungsverfahren begleitenden Lärmprognosen vorhergesehen worden waren.

Die Planfeststellungsbehörde vertrat im PFB die Auffassung: „Die schlechte Prognostizierbarkeit der Schallbelastung muss daher hingenommen und kann nur dadurch ausgeglichen werden, dass zu Gunsten der Betroffenen eine obere Abschätzung der Emissionen vorgenommen wird, d.h. jeweils sehr hohe Ausgangswerte den Berechnungen zu Grunde gelegt werden.“ Man war bei der Planfeststellung von „**Überschreitungen der einschlägigen Richtwerte für den Nachtzeitraum**“ ausgegangen, „**die teilweise bis zu 7 dB(A) betragen**“.

Tatsächlich hatte das an der Planung beteiligte Büro Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH in seiner Schalltechnischen Untersuchung vom 14.05.2004 (Anlage 16.2 der Antragsunterlagen) keine höheren nächtlichen Richtwertüberschreitung um mehr als 7 dB(A) prognostiziert. Für den Tagzeitraum wurden gar Unterschreitungen der Richtwerte bzw. Überschreitungen von weniger als 5 dB(A) prognostiziert.

Auf Basis dieser Prognose erließ die Planfeststellungsbehörde abweichend von der AVV Baulärm (Ziffer 4.1) in der Nebenbestimmung Nummer A. VII. 2.3.7 eine „Zumutbarkeitsklausel“, die angesichts der prognostizierten, vergleichsweise geringen

Überschreitung der nächtlichen Richtwerte um maximal 7 dB(A) möglicherweise tolerierbar erschien.

Wenige Wochen vor Baubeginn kam derselbe Sachverständige in seinem Detailgutachten vom 19.07.2013 allerdings abweichend von der für die Planfeststellung maßgeblichen Prognose zu folgendem Ergebnis: „In Bauphase 1 ist mit den höchsten Richtwertüberschreitungen in Untertürkheim Süd zu rechnen, da hier (...) Rammarbeiten durchgeführt werden. Es ist mit **Richtwertüberschreitungen** am Tag bzw. **in der Nacht von bis zu 12,4 / 26,8 dB(A)** am Immissionsort IP 7 ‚Benzstraße 35‘ zu rechnen.“

Hier hätte das Eisenbahnbundesamt sofort einschreiten müssen!

Angesichts einer solchen Prognose ist es geradezu zynisch, wenn EBA und BMVI argumentieren, bei den in der AVV Baulärm genannten Werten handele es sich nicht um Grenzwerte, sondern um Richtwerte, deren Überschreitung nicht verboten sei.

Wenn eine derart exorbitante Überschreitung der Immissionsrichtwerte unproblematisch ist, welche Funktion haben diese Richtwerte dann überhaupt?

Eine solche Auslegung von Schutzvorschriften macht dieselben zur Farce. Die betroffene Bevölkerung ist dem Höllenlärm völlig schutzlos ausgeliefert.

Eine Überschreitung um 10 dB(A) entspricht einer Verdoppelung der wahrgenommenen Lautstärke; 20 dB(A) entsprechen einer Vervierfachung und 30 dB(A) einer Verachtfachung - und das bei Nacht!!!

Eine derartige, einer Körperverletzung gleich kommende Lärmbelastung ist auch durch das (behauptete) öffentliche Interesse und die eisenbahntechnisch vorgegebene zeitliche Einschränkung der Baumaßnahmen nicht zu rechtfertigen!

Offensichtlich haben die zuständigen MitarbeiterInnen des Eisenbahnbundesamtes das Detailgutachten des Sachverständigen nicht gelesen oder die exorbitanten Richtwertüberschreitungen für unwesentlich gehalten. Jedenfalls erfolgte die erste Reaktion der Behörde erst, nachdem sich ob des Höllenlärms erboste Bürgerinnen und Bürger nachts auf die Baustelle begeben und deren sofortige Einstellung gefordert hatten.

Die Lärmmessungen und Lärmgutachten darauf folgender Bauzeiten liegen uns vor. Regelmäßig wurden Beurteilungspegel erheblich über den Richtwerten der AVV Baulärm ermittelt (s. Graphik).

Wir sprechen hier nicht von Überschreitungen um 5 oder 7 dB(A), wir sprechen von Überschreitungen zwischen 12 und 16 dB(A) tagsüber und zwischen 23 und 32 dB(A) nachts!

Zahlreiche Untersuchungen der Lärmwirkungsforschung haben nachgewiesen, dass nächtliche Spitzenpegel besonders negativ zu beurteilen sind, da durch solche Spitzenpegel hervorgerufenen Schlafstörungen - selbst unbewusste - sich negativ auf die Gesundheit auswirken.

Die tatsächliche Baustellensituation hat nichts mit der der Planfeststellung zugrundeliegenden Lärmprognose zu tun. Es drängt sich der Eindruck auf, man habe beim Antrag auf Planfeststellung bewusst niedrigere Werte prognostiziert.

Derartige Richtwertüberschreitungen sind ohne passiven Lärmschutz insbesondere nachts und am Wochenende nicht tolerierbar. Bei solchen Überschreitungen spricht jede „Zumutbarkeitsklausel“ dem Recht auf körperliche Unversehrtheit Hohn!

Selbst dem „unabhängigen“ Sachverständigen, der für das verharmlosende Schallgutachten im Planfeststellungsverfahren verantwortlich zeichnet, scheinen Richtwertüberschreitungen in der ermittelten Größenordnung bedenklich. Am 17.12.2013 schreibt er an den Vorhabenträger, „dass ein Beurteilungspegel (...) von 101 dB(A) ein uneingeschränkt inakzeptabler Wert ist. Soweit es tatsächlich zutreffend ist (...), müssen die maßgeblichen Ursachen unverzüglich eingestellt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass bei der ersten nachhaltig und substantiiert vorgetragenen Nachbarschaftsbeschwerde der Baustelle eingestellt wird.“

Warum ist erst eine Überschreitung der Richtwerte um etwa 30 dB(A) alarmierend?
Sind Überschreitungen von knapp 27 dB(A) etwa tolerierbar, weil sie der „unabhängige“ Sachverständige in seinem Detailgutachten vom Juli 2013 selbst prognostiziert hatte?
Verstehen wir es richtig, dass das Recht auf körperliche Unversehrtheit nicht durch behördliche Aufsicht sichergestellt wird, sondern nur dann eine Rolle spielt, wenn eine Beschwerde „nachhaltig und substantiiert vorgetragen“ werden kann?

Hoffen Behörden und Vorhabenträger darauf, dass angesichts der Bevölkerungsstruktur im Umkreis der Baustelle eine solche Beschwerde unterbleibt?

Wird die Nichtachtung der Grundrechte von Menschen mit möglicherweise vorhandener Sprachbarriere, geringerem Bildungsniveau oder niedrigerem Einkommen von staatlichen Behörden als vernachlässigbarer Kollateralschaden angesehen?

Im vorliegenden Fall wird die massive gesundheitliche Beeinträchtigung der Anwohner billigend in Kauf genommen, ohne dass die zuständige Behörde einschreitet.

Ein „unabhängiger“ Sachverständiger, der so agiert, ist für die betroffene Bevölkerung als Ansprechpartner unzumutbar. Ganz offensichtlich vertritt er ausschließlich die Interessen des Vorhabenträgers.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass das Projekt möglichst ungestreift durch die Phase der höchsten - und in einem bereits vorbelasteten Gebiet ganz besonders gesundheitsschädlichen - Lärmbelastungen bugsirt werden soll, um angesichts der für spätere Baumaßnahmen prognostizierten geringeren Lärmbelastungen, die laut PFB keine passiven Lärmschutzmaßnahmen oder Entschädigungszahlungen erforderlich machen würden, ganz auf solche verzichten zu können.

Doch wie zuverlässig sind die Prognosen eines solchen „unabhängigen“ Sachverständigen? Bis heute kann der Vorhabenträger den bauzeitlichen (Dauer-)Betrieb der außerhalb der Tunnel platzierten Bewetterungsanlagen unter Einhaltung des vorgegebenen Emissionsgrenzwertes von 92 dB(A) nicht nachweisen. Woher wissen wir, dass die Prognose des „unabhängigen“ Sachverständigen zutreffend ist, die Überschreitung der Immissionsrichtwerte würden mit 4,9 dB(A) ganz knapp unterhalb des Wertes bleiben, ab dem gemäß AVV Baulärm „Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden“ sollen (Ziffer 4.1)?

Offensichtlich wurden von interessierter Seite die während der Bauzeit zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen verharmlost, um die Planfeststellung nicht zu gefährden.

Die Parallele zu den explodierenden Kosten und den nach Planfeststellung drastisch erhöhten Grundwassermengen - um nur zwei Beispiele zu nennen - drängt sich auf.

Wurden jedoch bei den Kosten und beim Grundwasser unter erheblichem öffentlichen Interesse Entscheidungen des Aufsichtsrates bzw. Planänderungsverfahren nötig, scheint man der Ansicht zu sein, die Gesundheitsgefährdung betroffener AnwohnerInnen stillschweigend tolerieren zu können!

Dies widerspricht jedoch dem Abwägungsgedanken in der Planfeststellung fundamental: Konflikte mit schutzwürdigen Interessen sollen konkretisiert und ausgeräumt werden. Die Planfeststellungsbehörde war zum Zeitpunkt der Planfeststellung der Ansicht, auf diese Konkretisierung verzichten zu können, weil „die vorgelegte Prognose ohnehin nur als Machbarkeitsstudie und nicht als Grundlage für eine abschließende Beurteilung der bauzeitlichen Schallbelastungen dienen soll“ (Zitat PFB zum PFA 1.6a). Es bestehe nicht die Gefahr, dass Konflikte übersehen oder unterbewertet würden. Einwände und Hinweise auf Ungereimtheiten durch die Träger öffentlicher Belange wurden mit der Begründung zur Seite gewischt: „Die im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellenden Detailgutachten sind unter

Beteiligung des zugesagten Immissionsschutzbeauftragten zu erstellen, wobei auch die von den Fachbehörden geäußerten Bedenken zu berücksichtigen sind". (Zitat PFB zum PFA 1.6a)

Diese Fachbehörden hatten in ihren Stellungnahmen u.a. formuliert: „ Die Unterlage 16.2 zeigt, dass die mehrjährige Bauphase zu schädlichen Umwelteinwirkungen für Anwohner im direkten Umfeld der Baubetriebsflächen führt. Die überschlägigen Prognosen zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nur dann eingehalten werden können, wenn aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen während der Bauphase vorgesehen werden.“ (Stellungnahme RPS Ref. 55, 10.11.2003)

Im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 steht: „Die Untersuchung zeigt aber auch, dass sich die Problemlagen im Ergebnis lösen lassen und eine Konfliktbewältigung trotz der starken Belastungen durch den Baustellenlärm möglich ist. Angesichts der prognostizierten Konflikte ist es erforderlich, bereits im Planfeststellungsverfahren notwendige Vorkehrungen zu treffen (siehe verfügenden Teil A des Planfeststellungsbeschlusses). Hierdurch kann insbesondere **gewährleistet** werden, **dass** zur Vermeidung von Immissionskonflikten **alle erforderlichen und möglichen Schallschutzmaßnahmen vor Baubeginn umgesetzt werden**, auf unvorhergesehene Konfliktlagen auch nach Baubeginn reagiert werden kann und bei nicht vermeidbaren, unzumutbaren Beeinträchtigungen **eine angemessene Entschädigung an die Betroffenen geleistet wird.**“

Durch solche Formulierungen im Planfeststellungsbeschluss wurde betroffenen AnwohnerInnen von vorne herein die Möglichkeit genommen, Rechtsmittel einzulegen.

Und jetzt? Seit bald einem halben Jahr sind die AnwohnerInnen teilweise an mehreren Wochenenden in Folge ungeschützt dem Höllenlärm ausgesetzt.

In der Zwischenzeit versucht der Leiter des sogenannten Bau-Info-Centers, betroffene Anwohner einzuschüchtern, indem er sie - teilweise unangemeldet - aufsucht und aggressiv von der Hinzuziehung eines Rechtsanwalts abrät oder Beschwerden gegen die extremen Baulärmbelastungen mit dem Hinweis abwimmelt: „Hier fährt seit 140 Jahren die Eisenbahn. Da haben Sie eh` keine Chance.“

Wir wünschen eine weitere parlamentarische Prüfung dieser skandalösen Vorgänge!

Als erste Sofortmaßnahmen halten wir die folgenden Punkte für unverzichtbar:

1. Das Eisenbahnbundesamt hat als zuständige Behörde unverzüglich für einen wirksamen Schutz der betroffenen Bevölkerung vor den selbst einer großzügigen Auslegung der AVV Baulärm hohnsprechenden Lärmbelastungen zu sorgen.
2. Dafür ist zunächst die sofortige Einstellung der Baumaßnahmen erforderlich, bis wirksame Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden können und deren Funktionsfähigkeit nachgewiesen ist. Angesichts zahlreicher noch ausstehender Genehmigungen kann keine Rede davon sein, dass die Baumaßnahmen im öffentlichen Interesse „dringend erforderlich“ seien oder „ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können“ (AVV Baulärm Ziffer 5.2.2).
3. Ab sofort ist ein wirklich unabhängiger Sachverständiger einzuschalten, der die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen auf ihre Plausibilität hin überprüft.
4. Die betroffenen AnwohnerInnen sind über die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen ebenso unverzüglich in Kenntnis zu setzen wie über die im Planfeststellungsbeschluss als „Surrogat für nicht gewährte Schutzmaßnahmen“ bezeichneten Entschädigungszahlungen.
5. Bei Wiederaufnahme der Baumaßnahmen ist die örtliche Polizeibehörde darauf hinzuweisen, dass Dienst habende Beamte lärmgeplagte Bürgerinnen und Bürger nicht mit der unzutreffenden Aussage „ Alles genehmigt!“ abzuwimmeln haben. Vielmehr haben die Beamten belästigte AnwohnerInnen darüber aufzuklären, dass die Baumaßnahmen nur unter Auflagen genehmigt wurden, Betroffene ggf. Anspruch auf Lärmschutz wie z.B. Schallschutzfenster und/oder Entschädigungszahlungen haben. Zusätzlich haben die Beamten sowohl auf die Zuständigkeit des vom Vorhabenträger inzwischen eingerichteten Bau-Info-Centers hinzuweisen als auch auf die Notwendigkeit, Beschwerden auch dort einzureichen.
6. Die Beschäftigten des Bau-Info-Centers haben alle unzutreffenden und einschüchternden Behauptungen gegenüber betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu unterlassen. Sie haben Beschwerden aufzunehmen und lückenlos zu dokumentieren. Eine - zumal abschlägige - Bewertung einer Anwohnerbeschwerde steht ihnen nicht zu und ist daher grundsätzlich zu unterlassen.

Bekanntermaßen ist das Projekt Stuttgart 21 nach wie vor höchst umstritten. Angeblich seien dafür „Kommunikationsdefizite“ des Vorhabensträgers verantwortlich.

Es ist schlimm genug, wenn sich ein privater Vorhabensträger derart unverschämt über die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger hinwegsetzt und Desinteresse, Macht und Rücksichtslosigkeit demonstriert, anstatt im Vorfeld offen und ehrlich über Risiken und Nebenwirkungen der Baumaßnahmen zu informieren, um Verständnis zu werben und auf Möglichkeiten der Abhilfe oder Linderung der schlimmsten Beeinträchtigungen hinzuweisen.

Ganz und gar unerträglich wird die Situation aber, wenn der private Vorhabenträger im Eigentum des Staates steht und trotz oder wegen dieser Zwitter Eigenschaft nicht etwa besonders verantwortungsvoll agiert, sondern - im Gegenteil - eine massive Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bevölkerung billigend in Kauf nimmt, ganz so, als bewege er sich im rechtsfreien Raum, weil er sich offensichtlich leider auf das Desinteresse oder die Komplizenschaft der Behörden verlassen kann.

In diesem Sinne bitten wir erneut um Prüfung geeigneter Maßnahmen und um unverzügliche Umsetzung der oben beschriebenen, absolut unverzichtbaren Minimalanforderungen an den Umgang eines Rechtsstaates mit der von einem Großprojekt betroffenen Bevölkerung.

Bis heute hat das Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte keine Einladung zu dem zugesagten baubegleitenden Arbeitskreis erhalten. Angesichts der zahlreichen Ungereimtheiten halten wir die Einrichtung desselben unter Beteiligung des Infobündnisses nach wie vor für unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen

Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte

Anlage: 1. Graphik Richtwertüberschreitungen
2. Graphik Gegenüberstellung Richtwerte/tatsächliche Beurteilungspegel