

Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte
c/o S. Reichert | Postfach 600436 | 70304 Stuttgart

Deutscher Bundestages
– Petitionsausschuss –

Frau Kersten Steinke MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Stuttgart, den 18.01.2015

**Baulärm bei Stuttgart 21 –
Richtwertüberschreitungen im PFA 1.6a dauern folgenlos an**

Sehr geehrte Frau Steinke,
sehr geehrte Damen und Herren,

seit Mai 2014 haben wir nichts mehr von unserer Petition
pet 1-18-12-9302-000208 gehört!!! (Anlage 1)

Da die Richtwertüberschreitungen (Anlage 2) anhalten, bitten wir um Verständnis, dass wir uns erneut an den Petitionsausschuss wenden.

Am 04.09.2014 legte der unabhängige Sachverständige und Immissionsschutzbeauftragte Dipl. phys. Fritz dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein „Messkonzept“ vor. Darin regt er an, dass die Auftragnehmer der Baumaßnahmen für das Projekt Stuttgart 21 im PFA 1.6a nur noch dazu verpflichtet werden sollen, die von ihm in seinen Detailgutachten prognostizierten Werte einzuhalten. (Anlagen 3 und 4).

In diesen Detailgutachten prognostiziert der Immissionsschutzbeauftragte Fritz für dicht besiedelte Gebiete Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm von teilweise deutlich mehr als 5 dB(A), sowohl tagsüber als auch nachts.

Herr Fritz weist in seinem „Messkonzept“ außerdem darauf hin, dass er bei der Erstellung weiterer Detailgutachten mit der Prognose weiterer teilweise erheblicher Richtwertüberschreitungen rechnet.

Außerdem regt Herr Fritz in seinem „Messkonzept“ an, dass Messergebnisse entgegen den Anforderungen der AVV Baulärm über den Zeitraum von einer ganzen Arbeitswoche gemittelt werden.

Das „Messkonzept“ des unabhängigen Sachverständigen Fritz würde im Handstreich die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 zugrunde gelegten Maßgaben der AVV Baulärm durch eigene Vorgaben nach Gutdünken des Immissionsschutzbeauftragten ersetzen.

Trotzdem hat das EBA bereits seine Zustimmung zu diesem „Messkonzept“ in Aussicht gestellt, gleichzeitig aber das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart (AfU) am 09.09.2014 um eine Stellungnahme gebeten. Diese Stellungnahme lehnte das AfU am 18.09.2014 ab. (Bereits 2013 war die Bitte des EBA um eine Stellungnahme zum Detailgutachten unbeantwortet geblieben. Eine Begründung hierfür lieferte das AfU am 19.11.2014 auf Anfrage nach.) (Anlagen 5, 6 und 7)

Unser Schreiben vom 11.12.2014 an Herrn Patrick Runge vom Eisenbahn-Bundesamt zum o.g. „Messkonzept“ vom 04.09.2014 blieb bis heute unbeantwortet. (Anlage 8)

Im Dezember 2013 hatte das Bundesverkehrsministerium in einer Stellungnahme zu unserer o.g. Petition die Ansicht vertreten, dass die AVV Baulärm nicht die Überschreitung der gültigen Immissionsrichtwerte verbiete.

Das Bundesverkehrsministerium schrieb: *„Lärmintensive Bauarbeiten sind mithin nach dem Willen des Normgebers bei im öffentlichen Interesse stehenden Vorhaben wie Eisenbahninfrastrukturprojekten, welche der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, hinzunehmen; auch, wenn es dadurch zu Überschreitungen der Richtwerte kommt.“* (Anlage 9)

Diese Ausführungen widersprechen der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. So heißt es im Urteil vom 10.07.2012 (Az.: 7 A 11.11) zur Anwendung der AVV Baulärm:

"Zur Begründung wurde darauf verwiesen, dass die Festsetzung von Emissionsgrenzwerten durch Rechtsverordnung nicht die Möglichkeit biete, die besonderen Verhältnisse, unter denen Baumaschinen eingesetzt werden, zu berücksichtigen. Der Ausschuss schlug deshalb die Festsetzung von Richtwerten durch allgemeine Verwaltungsvorschriften vor, die eine elastischere Handhabung ermöglichen. Dabei ging er davon aus, dass die zuständigen Verwaltungsbehörden bei Überschreiten der Immissions- und Emissionsrichtwerte grundsätzlich verpflichtet sind, die notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen (BTDrucks IV/3584 S. 2)." (Rn 30)

Und weiter: *„Der Normzweck der AVV Baulärm, eine gleichmäßige Rechtsanwendung sicherzustellen und damit Rechtssicherheit zu schaffen, wird auch dann nicht in Frage gestellt, wenn die Immissionsrichtwerte nur für den Regelfall als bindend betrachtet werden. Der verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung ist eng, namentlich ist Nr. 3.1. nicht dahingehend zu ver-*

stehen, dass der gemäß Gebietszuordnung maßgebliche Immissionsrichtwert nur als Orientierungswert betrachtet und ergänzend eine Einzelfallbetrachtung angestellt wird. (...) Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben vielmehr nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. (...) Daraus folgt zugleich, dass eine verminderte Schutzwürdigkeit nicht schon dann angenommen werden kann, wenn es etwa um die Errichtung wichtiger Verkehrsinfrastrukturvorhaben im öffentlichen Interesse geht. (...) Dies mit bindender Wirkung entsprechend zu regeln, muss aber dem Normgeber vorbehalten bleiben.“ (Rn 32) (Hervorhebungen durch die Unzerzeichnete)

Wir sind im höchsten Maße irritiert, dass das Bundesverkehrsministerium am 13.12.2013 eine Interpretation der AVV Baulärm vornimmt, die das Bundesverwaltungsgericht bereits eineinhalb Jahre zuvor als rechtswidrig erkannt hatte.

Dass der Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes mit Schreiben vom 13.10.2013 an den Untertürkheimer Bezirksbeirat, Herrn Martin Glemser, dieselbe irri-
ge Meinung vertrat und eine Verteterin des EBA diese in einer E-Mail vom 15.12.2014(!) an die erste stellvertretende Präsidentin des Baden-Württembergischen Landtages, Frau Birgitte Lösch MdL, erneut bemühte, mag naheliegend erscheinen, macht die Angelegenheit deswegen aber nicht weniger skandalös. (Anlagen 10 und 11).

Erschütternd ist allerdings, dass Herr Enak Ferlemann in seiner Funktion als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur am 02.01.2015 auf eine Anfrage des Bundestagsabgeordneten und Verkehrsexperten Mattias Gastel vom 19.12.2014 erneut antwortet:

„Im Planfeststellungsabschnitt 1.6a gelten die Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Lärmobergrenzen in Form von Richtwerten gibt es nach der AVV Baulärm nicht. Von den Richtwerten kann im Unterschied zu Grenzwerten nach oben hin abgewichen werden. So ist z.B. in 4.1. der AVV Baulärm ein Messabschlag von 5 dB(A) vorgesehen. Die immissionsrichtwerte sind je nach bauordnungsrechtlicher Gebietsausweisung unterschiedlich.“ (Anlagen 12 und 13)

Im bereits oben zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgericht steht nämlich außerdem:

„Dagegen darf der nach Nr. 3.1.1. der AVV Baulärm maßgebliche Immissionsrichtwert im Planfeststellungsverfahren nicht unter Rückgriff auf den sogenannten Eingreifwert nach Nr. 4.1. noch (um bis zu) 5 dB(A) erhöht werden. (...) Allerdings kommen Messabschläge bei prognostischen Einschätzungen in Genehmigungsverfahren nicht zum Tragen, weil dort nachzuweisen ist, dass die

Zumutbarkeitskriterien eingehalten werden. Überträgt man diese Erwägungen auf den Eingreifwert nach Nr. 4.1. der AVV Baulärm, kann der Messabschlag bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle im Planfeststellungsverfahren keine Anwendung finden. Nach dem Wortlaut der Nr. 4.1. und ihrer systematischen Stellung innerhalb der AVV Baulärm dürfte es sich dabei vielmehr um eine Regelung handeln, die das behördliche Handlungsermessen steuern soll. Dafür spricht u.a., dass sie sich nicht im Abschnitt Nr. 6. ‚Ermittlung des Beurteilungspegels‘, sondern im Abschnitt Nr. 4. ‚Maßnahmen zur Minderung des Baulärms‘ findet.“ (Rn 45) (Hervorhebungen durch die Unterzeichnete)

Nach dem Grundsatz der Gewaltenteilung entscheiden nicht die Mitglieder der Bundesregierung als Exekutive über die Auslegung von Gesetzen und Verordnungen, sondern die Gerichte.

Dass das Bundesverkehrsministerium zum wiederholten Male eine Interpretation der AVV Baulärm vornimmt, die im Widerspruch zur aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht, ist unerträglich!

Herr Ferlemann fügt noch an, dass die vom 22. bis 24. November 2014 ermittelten nächtlichen Beurteilungspegel von 66 dB(A) unterhalb der prognostizierten Werte lägen. Leider verschweigt er dabei, dass die AVV Baulärm an dieser Stelle einen nächtlichen Immissionsrichtwert von 50 dB(A) vorgibt. Der Richtwert der AVV Baulärm wurde also - wie so oft - um 16 dB(A) überschritten!

Hier wird noch einmal deutlich, dass die Baumaßnahmen im PFA 1.6a durch eine rechtswidrige Auslegung der AVV Baulärm einerseits und die Untätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes andererseits im rechtsfreien Raum durchgeführt werden und von einer Einhaltung der einschlägigen Immissionsschutzvorschriften keine Rede sein kann - seit mittlerweile eineinhalb Jahren!

Von (angeblich) unvermeidlichen Immissionen, die von den Betroffenen ohne Schutz oder Ausgleich geduldet werden müssten, ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keine Rede.

In der Zwischenzeit hat das Bundesverwaltungsgericht das Urteil aus dem Jahre 2012 noch weiter präzisiert. So beanstandet es im Urteil vom 19.03.2014 (Az.: 7 A 24/12) - grundsätzlich - die sogenannte „Zumutbarkeitsklausel“, die sich in allen Planfeststellungsbeschlüssen zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm findet:

„Die Festlegungen in A.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz vor den durch den Baustellenbetrieb verursachten Schallimmissionen begegnen zwar insoweit rechtlichen Bedenken, als gemäß der Nr. 8 Entschädigungen für notwendige Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes erst zu

leisten sind, wenn die Richtwerte der AVV Baulärm voraussichtlich um mindestens 5 dB(A) während mehr als zwei Monaten überschritten werden, wobei bei der Ermittlung der Dauer der Überschreitungen kurze Zwischenzeiten von bis zu fünf Tagen mit einer geringeren Belastung nicht zu berücksichtigen sind. Dies widerspricht der Rechtsprechung des erkennenden Senats, nach der die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für Baustellenlärm sich nicht nach dem um 5 dB(A) erhöhten Eingreifwert gemäß Nr. 4.1 der AVV Baulärm, sondern nach dem Immissionsrichtwert gemäß Nr. 3.1.1 AVV Baulärm bemisst (Urteil vom 10. Juli 2012 - [BVerwG 7 A 11.11](#) - BVerwGE 143, 249 Rn. 27 ff., 45 = Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 84). Vorkehrungen zum Schutz der Wohnbebauung am Michelsberg sind somit bereits bei einem Überschreiten des Immissionsrichtwerts für ein allgemeines Wohngebiet zu treffen. Der Planfeststellungsbeschluss verhält sich des Weiteren nicht dazu, weshalb Betroffene eine Überschreitung dieser Zumutbarkeitsschwelle für eine Dauer von bis zu zwei Monaten ohne Schutzvorkehrungen hinzunehmen haben, wie auch im Unklaren bleibt, ob Zeiten geringerer Belastungen von mehr als fünf Tagen die Frist für das Entstehen von Schutzansprüchen hemmen oder unterbrechen.“ (Rn 16)

Und weiter: „Der die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschreitende Baustellenlärm ist dagegen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG im Zusammenhang mit der planerischen Abwägung durch Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu bewältigen (Urteil vom 10. Juli 2012 a.a.O. Rn. 21).“ (Rn 18) (Hervorhebungen durch die Unterzeichnete)

Es kann nicht sein, dass sich Behörden - allen voran das EBA - um Entscheidungen, Stellungnahmen, Kontrollen zum Schutz der BürgerInnen drücken und die Betroffenen nur über den Weg einer (teuren und finanziell riskanten) Klage überhaupt Gehör finden, während zuvor im Planfeststellungsverfahren eine Beteiligung der Betroffenen ausgeschlossen war.

Weder das Ausmaß der Immissionen noch der sich daraus ergebende Kreis der Betroffenen war abzusehen. Die damals vorgelegten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen zu Immissionen aus dem Baustellenbetrieb wurden im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als „Machbarkeitsstudie“ bezeichnet.

Eine endgültige Entscheidung über wirksame Schutzvorkehrungen bis hin zu Entschädigungszahlungen hatte sich die Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Eine ergänzende Entscheidung hat sie aber bislang ebenso unterlassen wie das dafür erforderliche ergänzende Planfeststellungsverfahren.

Am 19.12.2014 teilte der Vorhabenträger des Projekts Stuttgart 21 mit:
 „Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH hat sich entschlossen, der hohen Bedeutung einer möglichst ungestörten Nachtruhe über das vom Gesetz und von der Planfeststellung geforderte Maß hinaus Rechnung zu tragen. Deswegen soll künftig Betroffenen, die absehbar in hervorgehobener Weise während der Nacht einem ganz erheblichen, aber bautechnisch unvermeidbaren Baulärm ausgesetzt sind, das Angebot unterbreitet werden, die Kosten einer angemessenen Ausweichunterkunft (zum Beispiel Hotel, Pension) für die Dauer der Spitzenbe-

lastung zu übernehmen. In Zusammenarbeit mit dem Immissionsschutzbeauftragten werden wir in nächster Zeit Bereiche identifizieren, in denen diese Voraussetzungen zutreffen könnten, und anschließend auf die Betroffenen zugehen.“ (Anlage 14)

Dieser vorweihnachtliche Gnadenakt vermag den Mangel des Planfeststellungsverfahrens nicht zu heilen, zumal dieser Mangel im Planfeststellungsbeschluss gewürdigt und unter den Vorbehalt einer ergänzenden Entscheidung gestellt worden war.

Tatsächlich macht die Verlautbarung des Vorhabenträgers diesen Mangel umso deutlicher:

Die Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Schutzmaßnahmen dürfen nicht der Willkür und dem Gutdünken des Vorhabenträgers überlassen werden.

Bitte sorgen Sie dafür, dass die in den Planfeststellungsbeschlüssen zu Stuttgart 21 angeordneten Immissionsschutzmaßnahmen endlich eingehalten werden; insbesondere ist es notwendig

- dass alle Anwohnerinnen und Anwohner - deren Betroffenheit erst durch die Detailgutachten kurz vor Baubeginn erkennbar wird - in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren beteiligt werden,
- dass unter Beteiligung aller Betroffenen geeignete Schutzvorkehrungen in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren festgelegt werden,
- dass das Eisenbahn-Bundesamt die in diesem ergänzenden Planfeststellungsverfahren festgelegten Schutzmaßnahmen in einer ergänzenden Entscheidung anordnet,
- dass das Eisenbahn-Bundesamt für die Umsetzung dieser Maßnahmen sorgt und die Einhaltung der Schutzvorkehrungen überwacht,
- dass bis dahin keine weiteren lärm- oder erschütterungsintensiven Arbeiten im PFA 1.6a - unabhängig davon, ob dies tagsüber oder nachts passiert - erfolgen,
- dass das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde Detailgutachten und Messkonzepte prüft und - sofern die hinlänglich bekannte personelle Unterbesetzung dieser Behörde dies erforderlich macht - dabei von den Fachbehörden der Stadt Stuttgart und/oder des Regierungspräsidiums Stuttgart unterstützt wird,
- dass bei dem Projekt Stuttgart 21 endlich die in den Planfeststellungsbeschlüssen angeordnete Einhaltung der AVV Baulärm verwirklicht wird.

Aufgrund der erkennbaren Dringlichkeit bitten wir Sie - sowohl im Interesse der Betroffenen als auch im Interesse des Vorhabenträgers -, unsere Petition rasch und vordringlich zu behandeln und uns über den Fortgang der Angelegenheit auf dem Laufenden zu halten.

Zur Beschleunigung schicken wir Kopie dieses Schreibens mit allen Anlagen mit gleicher Post an den Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes, an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, an den Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart, an die Lärmbeauftragte des Landes Baden-Württemberg.

Mit freundlichen Grüßen
Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte

Sabine Reichert-Hebel
Bezirksbeirätin in Untertürkheim