

Rede von **Frank Schweizer**, Netzwerk Kernerviertel, auf der 235. Montagsdemo am 25.8.2014

Lärmbelästigung im Kernerviertel

Liebe Freundinnen und Freunde eines intakten Kopfbahnhofes, herzlich willkommen hier im Kernerviertel.

Die kritische Begleitung des unsinnigen Projektes Stuttgart 21 macht keine Sommerpause. Wir sind auch dann auf der Hut, wenn die, die sich normalerweise in der Verantwortung brüsten, Urlaub machen.

Auf meine Anzeige wegen Baulärms, der mir hier am Wagenburgportal nachts um 1:00 Uhr den Schlaf geraubt hat, habe ich erst nach sechs Wochen – wegen der Urlaubszeit – die Antwort bekommen, dass es zu diesem Zeitpunkt gar keine nächtlichen Arbeiten gegeben habe und dass im Übrigen das Amt für Umweltschutz für den Baulärm von S21 gar nicht zuständig sei. Ich hatte mich wegen des unsäglichen Piepsens beschwert und wegen des Betriebs eines Hochdruckreinigers, mit dem mitten in der Nacht Baumaschinen gereinigt wurden. Nicht nur Bauarbeiten machen Krach. Da kommt noch einiges auf uns zu. Dabei war uns zugesagt, dass das große Tor da unten an den Baucontainern bei lauten Arbeiten immer geschlossen würde. Nur selten sieht man dieses Tor geschlossen.

Das Netzwerk Kernerviertel hat einen Lärmschutzfonds gegründet, damit wir Anwohner, die Hausbesitzer und die Mieter, uns mit juristischen Mittel gegen den Baulärm wehren können. Wir haben einen Infostand aufgebaut, wo Ihr Euch an dem Fonds beteiligen könnt. Dieser Fonds wird ausdrücklich nicht für Klagen wegen der Entschädigung bei Unterfahung genutzt werden, sondern nur für Klagen gegen den Baulärm, die alle Bewohner betreffen.

Wir treffen uns heute im Kernerviertel beim Verwaltungsgebäude der Landeswasserversorgung. Dort gab es Setzungen und Bauschäden. In diesem Verband gibt es zum Glück Leute, die sich nicht über den Tisch ziehen lassen wollen. Die Entschädigungssumme für die Unterfahung und die Bauschäden sind mir nicht bekannt. Doch die Bahn muss hier weit mehr zahlen als sie ursprünglich wollte.

Als Mit-Hausbesitzer und unmittelbarer Nachbar fordere ich volle Transparenz bei allen Entschädigungsleistungen. Es darf nicht sein, dass die Verbände und öffentlichen Bauverwaltungen eine Sonderregelung bekommen und die privaten Hausbesitzer sich mit der Bahn wegen unverschämte geringen Entschädigungen herumschlagen müssen.

Die Landeswasserversorgung betreibt im Osten von Württemberg viele Brunnen. Diese Brunnen haben alle eine wasserrechtliche Genehmigung für die Förderung des Grundwassers. Diese Genehmigungen bestimmen die Wasserentnahme in Litern pro Sekunde und in Kubikmetern pro Tag und in Kubikmetern pro Jahr. So ein detailliertes Entnahmerecht sucht man vergebens im Planfeststellungsbescheid für das unverantwortliche Projekt Stuttgart 21. Seit Monaten warten wir auf eine Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes zur Erhöhung der Wassermenge, die beim Grundwassermanagement im Kreislauf geführt werden soll. Derweil beginnt die Bahn mit dem Aushub in der Erwartung, dass die beantragte Erhöhung der Wassermenge schon noch genehmigt wird. Man baue mit „geringem Risiko“, lassen die Vertreter der Bahn von sich hören.

Verantwortung hört sich anders an. Jede andere noch so kleine Baustelle wird ohne die notwendigen Genehmigungen eingestellt.

Worauf kann man sich eigentlich noch verlassen bei Stuttgart 21? Auf den Kostendeckel? Auf die kritische Begleitung durch Land und Stadt?

Vor allem auf die Gebetsmühle des Projektsprechers, der immer wieder behauptet, das Projekt sei im Zeitplan. Fragt sich nur, welcher gerade gilt. Verbindliche Bauzeitenpläne mit konkreten Fertigstellungsterminen gab und gibt es bislang noch nicht.

Die Bauzeitenpläne sind so unverbindlich wie die Versprechungen vieler Politiker. Die können sich in unserem Lande auf die Gerichte verlassen, die in der Urteilsbegründung Äußerungen von Politikern als Versprechen bewerten, die „*sich in einer psychologischen und politischen Wirkung*“ erschöpften.

So hat das Verwaltungsgericht in einem Urteil aus dem Jahr 2012 anlässlich eines Eilantrags gegen die Parkräumung befunden. Zwei Teilnehmer der Schlichtung hatten die von allen Betreibern des Projekts versprochene Einhaltung des Schlichterspruchs gerichtlich erreichen wollen.

Diese Einschätzung des Verwaltungsgerichts Stuttgart wird auch den Anwohnern im Einzugsgebiet der Südbahn keine Hilfe sein. Die Südbahn verläuft zwischen Ulm und Friedrichshafen. Diesen Anwohnern hatten die S21-Betreiber vor der Volksabstimmung versprochen, die Südbahn werde endlich elektrifiziert, wenn sie nur für das Projekt stimmen würden. Jetzt Mitte 2014 kündigte das Bundesverkehrsministerium an, dass die „*haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für den Baubeginn bei der Südbahn gegenwärtig nicht gegeben seien*“. Das war gar kein Bauernfang, das war eine Art psychologischer Lebenshilfe, weil ja Vorfreude die schönste Freude ist. Je länger die Vorfreude, umso länger kann man das Stimmvieh an der Nase herumführen. Doch für viele Zeitgenossen sind Baustellen ein Zeichen von Fortschritt. Je länger der Bau dauert, umso mehr Fortschritt. Die betroffenen Anlieger und Grundstücksbesitzer werden als kollaterale Loser bedauert.

Von Vorfreude kann bei uns, den Anwohner in der Nachbarschaft der Baustellen im Kernerviertel, aber auch in Wangen und Untertürkheim sowie am Wartberg, am Kriegsberg und im Nordbahnhofviertel schon lange keine Rede mehr sein.

Das Projekt ist auf der schiefen Bahn und alle schauen weg. Das bestgeplante Projekt muss ständig umgeplant werden und hier, wo abgerissen, Tunnel gegraben oder Gruben ausgehoben werden, will keine Aufsichtsbehörde hinsehen.

Denn worauf kann man sich eigentlich noch verlassen bei Stuttgart 21? Vielleicht wenigstens auf das, was in der Planfeststellung steht?

Schön wär's. Der Abraum soll über Baulogistikstraßen zum Abtransport per Zug gebracht werden, steht da zum Beispiel. Die sind aber noch nicht fertig. Was macht da die Bahn? Sie fährt ihren Abraum mit Lastwagen über öffentliche Straßen und durch Wohngebiete. Das geht nur deshalb, weil im Kleingedruckten der Planfeststellungsbeschlüsse steht, dass bis zu 250.000 Kubikmeter – das sind ca. 500.000 Tonnen – über öffentliche Straßen abgefahren werden dürfen. So stand es heute in der Zeitung. Doch es stand nicht drin, worauf sich die 250.000 Kubikmeter beziehen: Auf das Aufmaß im Tunnel und in den Baugruben oder aufgelockert auf dem LKW. Nach meiner Rechnung sind das ca. 12.000 LKW-Fahrten hin und zurück. Und wenn die Lokführer streiken geht es wohl wieder über die Straßen.

Ein anderes leidiges Thema ist der Baulärm, den ich ja selbst schon erlitten habe. Die maximal zulässigen Lärmwerte, die in der Planfeststellung festgelegt sind, wurden von der Bahn schon bei den ersten Bauarbeiten in Wangen weit überschritten. Die Lärmgeplagten mögen sich dann vielleicht an den unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten wenden. Einen solchen schreibt die Planfeststellung vor. Und es gib ihn auch: als Immissionsschutzbeauftragter wurde das Büro Fritz bestellt, das

schon seit vielen Jahren als Gutachter für die Bahn arbeitet. So schaut Unabhängigkeit aus, wie es sich die Bahn wünscht!

Nur ganz nebenbei: Baumaschinen machen nicht nur Krach. Sie sind – wie der VDI (Verein Deutscher Ingenieure) in den VDI-Nachrichten vom 1. August 2014 schreiben, die „heimlichen Emissionsmonster“, für ein Fünftel der Emissionen aus motorischer Verbrennung im Straßenverkehr verantwortlich!

An unserem Infostand könnt Ihr ein Merkblatt mitnehmen, wie Ihr Euch gegen den Baulärm wehren könnt.

Die Netzwerke der betroffenen Eigentümer und Anwohner sind ständig mit der „kreativen“ Auslegung aller Vorschriften zu Gunsten des Baus und zu Lasten der Bürger konfrontiert und müssen erleben, wie die Aufsichtsbehörden am liebsten gar nicht hinschauen oder, wenn es sich dann gar nicht mehr vermeiden lässt, halt tatenlos zuschauen. Ein aktuelles Beispiel der letzten drei Wochen: Die Bewohner des Kernerviertels werden unbestritten von den S21-Baustellen in einem Maß belastet, *„die weit über der üblichen und daher zumutbaren Belastung durch Baustellenlärm liegt.“* (Zitat PFA 1.1) Man sollte daher davon ausgehen, dass bei diesen Bauarbeiten zumindest das in der Planfeststellung vorgegebene Schutzkonzept vor Baubeginn umgesetzt wird. Doch dem ist nicht so.

Der Planfeststellungsbescheid schreibt vor: *„Die Vorhabenträgerin [die Bahn] wird verpflichtet, dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb für die Baugruben, Baubetriebsflächen und Baustraßen schalltechnische Detailgutachten vorzulegen.“*

„Rechtzeitig vor Baubeginn“, steht da. Weiter heißt es im Planfeststellungsbescheid: *„Die Entscheidung über die konkreten Schutzmaßnahmen behält sich das Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der Detailgutachten vor.“*

Und wie ist das jetzt, nachdem die Bauarbeiten am Trog doch offiziell begonnen haben? Die Lärmplanungen der Bahn insbesondere zur Herstellung des Bahnhofstrogs sind rudimentär. Zweimal, am 23. Mai und – mit ausführlichem Erinnerungsschreiben – am 8. Juli haben die Netzwerke 21 das Eisenbahnbundesamt auf diese Verletzung des Planfeststellungsbescheids hingewiesen. Diese Detailgutachten liegen bis heute nicht vor.

Mehr als zwei Monate brauchte das Amt, um eine Antwort zu finden. Die Netzwerke haben recht, räumt das EBA ein: *„Soweit Sie darauf hinweisen, dass noch nicht alle nach den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen vorgesehenen Gutachten vorliegen, ist dies im Großen und Ganzen richtig.“*

Doch welchen Schluss zieht das EBA daraus? Statt die nach der Planfeststellung vor Baubeginn vorzulegenden Gutachten energisch einzufordern und über die Lärminderungs- und Schutzmaßnahmen einschließlich der Entschädigungen zu entscheiden, stellt das EBA schlicht und ergreifend fest, dass die Bahn bis jetzt ja noch gar nicht viel gebaut habe.

Ermessensspielräume werden bei diesem Projekt ja eh grundsätzlich zugunsten der Bahn genutzt; das ist anscheinend das, was die Bahn unter Projektförderpflicht versteht. Das ist das einzige, worauf man sich bei Stuttgart 21 verlassen kann.

Die letzten Wochen und Monate haben gezeigt: wir Betroffene sind von allen selbsternannten kritischen Begleitern verlassen – und das nicht nur während der Ferienzeit.

Wir selbst müssen weiter die kritischen Begleiter sein und bleiben. Auch wenn der Unsinn weitergebaut wird, bis das Geld ausgeht, müssen wir auf dem Posten sein. Auch wenn dann im Landtag und im Stadtrat Personen an den Hebeln der Macht sitzen, die das Geschwätz vom Kostendeckel nichts mehr angeht.

Die verantwortlichen Politiker, die dieses Projekt gegen jede Vernunft und auch gegen die Einsichten von Eisenbahnern reanimiert haben, werden dann längst ihre Pensionen und Diäten genießen, falls sie dann noch leben. Wer wird dann noch zur Verantwortung gezogen werden oder gar finanzielle Konsequenzen tragen wollen ?

Wir stehen heute hier, damit die kritische Begleitung nicht einschläft. Das System 21, das sich als ein Mittel zur Verdummung der Bürger und insbesondere der Bahnfahrer und der Steuerzahler bewährt hat, darf nicht zum Standard für Großprojekte werden.

Darum müssen wir

OBEN BLEIBEN

PS.: Zitat von Klaus Grewe, der aus dem Beirat für das Projekt Stuttgart 21 ausgestiegen ist:

„Ich kann ein Projekt so systematisch aufbauen, dass ich weiß, was es mich kostet und was passiert, wenn ich zu einem gewissen Punkt komme. Es geht immer um Technik, um Zeit und um Geld. Wenn ich am Anfang sauber rechne, weiß ich, was mich beispielsweise eine Unterbrechung kostet. Es darf eine Wunschdiskussion geben. Denn wenn ich so vorgehe, weiß ich, was mich diese Wünsche kosten. Wird aber von Anfang an mit Wunschzahlen gerechnet, kann ich natürlich auch nicht wissen, was eventuelle Unterbrechungen kosten ... Ich muss am Anfang eine Menge Fleiß investieren und genaue Kosten und Zeitrahmen errechnen. Das darf sich in der Planungsphase verändern, weil ich dazulerne. Aber in der Bauphase darf sich das nicht mehr verändern. Was Sie in Stuttgart in den vergangenen Jahren erlebt haben, ist, dass Wunschzahlen geäußert wurden und ein Projekt unter dieser Maßgabe betrachtet wurde. Wenn ich kalkulierte Zahlen habe, passiert das nicht.“

Unterstützerkonto der Parkschtützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / K.Nr.: 7020 627 400 /
BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.