

Netzwerke 21

Die Netzwerke der von S21 betroffenen
Eigentümer und Anwohner

StZ: Bahn weitet Tunnelbau am Wartberg aus / Anwohner weiterhin vom Lärm und Vibrationen belastet

Publiziert am 5. August 2016 von Michaela

Die Stuttgarter Zeitung berichtete heute ([hier](#)), dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) jetzt die zusätzlichen Stollen am Zwischenangriff Prag unter der Wartberg genehmigt hat. In diesem Stollen soll der Aushub über Nacht gelagert werden. Soweit dies die Landesbergdirektion genehmigt, wird in einem weiteren Stollen ein unterirdisches Sprengmittellager eingerichtet. Die geplanten Stollen liegen unter einem Grundstück der Stadt Stuttgart. Den Bescheid des EBAs zur Planänderung finden Sie [hier](#). Es ist bereits die 21.(!) Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.5. Mit der Planänderung erhofft sich die Bahn einen Teil ihres Zeitverzugs beim Feuerbacher Tunnel wieder aufholen. Die Bahn hatte zuletzt gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Lenkungskreis einen Zeitverzug beim Bau des Feuerbacher Tunnels von einem Jahr eingeräumt. [Als Ursache wurde vorallen das neue Bauverfahren zum Schutz vor Quellungen bei tiefliegenden Anhydrit angegeben](#). Aber auch die wegen Immissionsüberschreitungen eingeschränkte Baulogistik und die reduzierte Lüfterleistung führen zu Verzögerungen am Tunnelbau.

[Wir hatten im Februar über die geplante Änderung des Transport- und Lagerkonzeptes berichtet](#). Die Bahn setzt mit dieser Planänderung verspätet die Auflage des EBAs aus der Planfeststellung um, dass Nachts wegen der hohen Lärmbelastung kein Abraum abtransportiert werden darf. Das dies erforderlich ist, zeigten nach Beschwerden der Anwohner durchgeführte Messungen. Im April ergaben Messungen am Gudrunweg oberhalb des Zwischenangriffs, dass der nächtliche Logistikbetrieb die Richtwerte der AVV-Baulärm deutlich übersteigen, auch der zulässige maximale Spitzenpegel von 60 dB(A) wurde wegen der nächtlichen Baulogistik unzulässigerweise um mehr als 22 dB(A) überschritten. Hier zwei Auszüge aus dem [Messbericht vom 08.04.2016](#):

ARGE „Immissionsschutzbeauftragter S21 & WeU“

- 4 -

1 Zusammenfassung

Die während der Nacht vom 08.04.2015 auf den 09.04.2015 durchgeführten Schallpegelmessungen zur Ermittlung der baubedingten Geräuschimmissionen durch die Bauaktivitäten am Zwischenangriff (ZA) Prag führten zu den folgenden Ergebnissen:

- Die Immissionsanteile aus dem Baubetrieb am ZA Prag und aus dem Schienengüterverkehr der Zentralen Baulogistik auf der C2-Fläche wurden zunächst separat erfasst. Letztere sind ebenfalls als baubedingte Geräuscheinwirkungen zu beurteilen, da sie nicht im öffentlichen Verkehrsraum stattfinden. Sie stellen somit hinsichtlich der Beurteilung der Geräuschimmissionen durch den Baubetrieb am ZA Prag eine Vorbelastung dar. Durch Extrapolation der Messergebnisse auf die gesamte Nacht ergibt sich an der Messposition ein Beurteilungspegel für die Gesamtbelastung von

$$L_{r,Nacht(MB1)} = 56,5 \text{ dB(A)}$$

- Auf der Grundlage von Ausbreitungsberechnung ergibt sich für das besonders exponierte Gebäude Gudrunweg 7 ein Beurteilungspegel von maximal

$$L_{r,Nacht} \leq 55 \text{ dB(A)}$$

und ein Spitzenpegel von

$$L_{A,Spitzen} \leq 81,9 \text{ dB(A)}$$

- Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und auch die im Vorfeld prognostizierten Beurteilungspegel für das Gebäude werden folglich deutlich überschritten. Die Überschreitung des Immissionsrichtwerts für die Nacht liegen offensichtlich in dem Bereich

$$\Delta L_{r,Nacht} \leq 15 \text{ dB(A)}$$

die Überschreitungen des für die Nacht ebenfalls geltenden Richtwerts für kurzzeitige Geräuschspitzen liegen im Bereich

$$\Delta L_{A,Spitzen} \leq 22 \text{ dB(A)}$$

7 Abschließende Bemerkungen

Im Bereich des ZA Prag wurden in der Nacht vom 08.04.2015 auf den 09.04.2015 schalltechnische Messungen vorgenommen. Die durchgeführten Messungen dienen der Klärung der vorgebrachten Nachbarschaftsbeschwerden hinsichtlich erheblich belastender Geräuschimmissionen aus dem Baustellenbetrieb. Des Weiteren wurde in diesem Zusammenhang die Sachlage hinsichtlich ebenfalls einwirkender Fremdgeräusche aus dem öffentlichen Schienenpersonnenverkehr sowie dem Schienengüterverkehr im Zusammenhang mit der Zentralen Bau Logistik untersucht.

Dabei wurde festgestellt, dass es durch aus weisiger Sicht vermeidbare Betriebsvorgänge wie durch den Betrieb eines Kettencargers auf der BE-Fläche vor dem Tunnelportal zum Umladen von Baustoffen für einen Zeitraum von etwa einer Stunde zu Geräuschimmissionen kommt, die sowohl die Immissionsrichtwerte gemäß AVV BauLärm als auch die im Vorfeld prognostizierten Beurteilungspegel deutlich überschreiten.

Zur Vermeidung der daraus entstehenden Immissionschutzrechtlicher Konflikte müssen daher umgehend organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschbelastung der umliegenden Wohnbebauung getroffen werden. Aus Sicht des Immissionschutzes ist daher dringend sicherzustellen, dass sämtliche vermeidbaren Geräuschimmissionen auch tatsächlich vermieden werden. Dazu ist künftig sicherzustellen, dass der Betrieb von Baumaschinen auf der BE-Fläche vor dem Tunnelportal während der Nacht auf das baubetriebstechnisch notwendige Mindestmaß reduziert wird und beispielsweise die beobachteten Logistikaktivitäten zum Umladen von Baumaterial ausschließlich während des Tagzeitraums erfolgen.



Dipl.-Phys. Peter Fritz



Dipl.-Ing. Johannes Gauer



Noch unklar ist, welche zusätzlichen Belastungen mit der Ausweitung des Tunnelbaubetriebs auf die Anwohner des Wartbergs, beispielsweise durch den verstärkten Lkw-Anlieferverkehr am Tag oder höhere Lüfterleistung zukommen werden. Ein neues schalltechnisches Detailgutachten, bei dem im Gegensatz zu den letzten Untersuchungen das zeitweise geplante schallmindernde Dach den Berechnungen nicht zugrunde gelegt wurde, ist entgegen der Ankündigung der DB Projekt noch nicht auf deren [Webseite](#) veröffentlicht.

[Noch immer klagen die Anwohner unter den von den beiden Lüftern am Tunnelmund ausgehenden Lärm und Vibrationen.](#) Allerdings hat die [letzte Schallmessung vom 24. Juni 2016](#) am Gudrungweg 7 direkt oberhalb des Zwischenangriffs Prag bei reduzierter Drehzahl erstmals einen Immissionswert von 45 dB(A) Tag/Nacht ergeben, der innerhalb der Prognose liegt. Die Messungen davor, wie z. [im Mai](#) ergaben noch mit 48 dB(A) nach Einschätzung des Gutachter deutliche Überschreitungen gegenüber der Prognose an diesem Messpunkt am Wartberg. Nicht berücksichtigt ist jeweils der zusätzlich von der Baulegistik am Tunnelmund ausgehende Lärm durch Lkw- und Baggerfahren, der noch bei Betrieb dazuzurechnen ist. Ebenfalls nicht in diesem Wert berücksichtigt sind die nicht-baustellenbedingten Hintergrundgeräusche.

Die Zahlen entsprechen nicht den Erfahrungen der Anwohner, die teilweise trotz Schallschutzfenster mit Oropax schlafen müssen. Und die rund um die Uhr spürbaren Vibrationen der Lüfter sind für die zahlreiche Anwohner der oberhalb des Zwischenangriffs Prag liegenden Wohnhäuser das am meisten belastende Problem. Trotz monatelangen „Modifikationen“ an den Lüftern sind diese immer noch nicht in Griff zu bekommen. Die Lüferturbinen sind schwingungsmäßig nicht von der Stahl-Unterkonstruktion und darunter liegenden Containern entkoppelt.

Ulrich Hangleiter, Vorsitzender des Netzwerks Killesberg und Umgebung e.V., schrieb:

„Über die Lärm-Perspektiven der Bewohner rund um den Zwischenangriff Prag wollte sich der Vorstand des Netzwerks schon längst ein eigenes Bild machen. Schon im Mai hatte die Bahn versprochen, Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Körperschallimmissionen fertig zu stellen. Nun wollten wir uns am 08. Juli bei einer Baustellen-Begehung vergewissern, wie dort der aktive Schallschutz erfolgreich umgesetzt wurde. Das Bild, das der Vorstand und einige Bewohner des Wartbergs dort gewannen, war ärgerlich und frustrierend: Die Maßnahmen sind immer noch nicht abgeschlossen, und das, was fertig ist, stieß bei den meisten Netzwerkern auf Kritik und Unverständnis. Bahn und ausführende ARGE bekommen die Emissionen aus der Bewetterungsanlage nicht in den Griff. Und der Verantwortliche, Herr Dr. Bitzer von der PSU, kündigt an, dass die Immissionen sich noch bei verstärkten Tunnelvortrieb steigern werden...“

Es kann kein Zweifel an der Notwendigkeit der Frischluftzufuhr für die Arbeitnehmer unter Tage bestehen. Dass dies ausschließlich über den ZA Prag erfolgt, bedeutet aber: Je weiter der Vortrieb vorankommt, desto stärker muss die Belüftung sein. Das bedeutet zugleich eine höhere Lärmbelastung der Anwohner dort. Und das nicht

kurzfristig, sondern für die nächsten zweieinhalb bis drei Jahre. Eine unerträgliche Perspektive.“

Dieser Beitrag wurde unter [Bauarbeiten](#), [Baulogistik](#), [Eisenbahn-Bundesamt](#), [Erschütterungen](#), [Killesberg](#), [Lärm](#), [Planfeststellung](#), [Sprengungen](#), [Stadt Stuttgart](#) veröffentlicht.
Setze ein Lesezeichen auf den [Permalink](#).

Netzwerke 21

Proudly powered by [WordPress](#).

Baustelle Stuttgart 21

Bahn bietet weiteren S-21-Nachbarn Hotelumzug an

Von [Christian Milankovic](#) 29. April 2016 - 06:00 Uhr

Laute Rammarbeiten für Stuttgart 21 wird es an zwei Wochenenden im Mai in Obertürkheim geben. Die Betroffenen sollen deshalb unter anderem an Pfingsten auswärts schlafen.



Die Rammarbeiten für Stuttgart 21, hier ein Bild von 2013 aus Untertürkheim, haben die Baustellenanlieger auf die Barrikaden getrieben. Nun wird es in Obertürkheim laut
Foto: Achim Zweygarth

Stuttgart -

Die Bahn muss ihr Angebot ausweiten, im Rahmen dessen sie von S-21-Baustellenlärm geplagte Anwohner [vorübergehend in Hotels einquartiert](#) ([/inhalt.stuttgart-21-bahn-bietet-in-wangen-umzug-ins-hotel-an.b21391e0-9ca2-4a54-bd23-61721e7bde4c.html](#)). Bisher in Wangen und Feuerbach praktiziert, soll in diesen Tagen eine entsprechende Offerte bei Betroffenen in Obertürkheim eintreffen. Dies bestätigt ein Projektsprecher auf Anfrage. Zunächst sollen Anwohner an zwei Wochenenden im Mai im Hotel schlafen. Betroffen sind davon auch die Pfingsttage. Das nun unterbreitete Angebot ist auch den Erfahrungen geschuldet, die die Bahn bei S-21-Bauarbeiten in Untertürkheim gemacht hat. Dort waren im August 2013 [Anwohner auf die Barrikaden gegangen](#) ([/inhalt.stuttgart-21-buerger-protestieren-mitten-in-der-nacht-gegen-laerm.o8cc29cb-cd86-4ea4-b2c4-5501ecdf3a35.html](#)) und hatten die Baustelle zeitweise lahmgelegt. Wie damals in Unter- stehen nun in Obertürkheim laute Rammarbeiten an. Die können nur nachts stattfinden, da der Zugverkehr ruhen muss, während die Arbeiter sich mit schwerem Gerät ans Werk machen. In Obertürkheim soll ein Tunnel vom Hauptbahnhof wieder ans Tageslicht kommen. Dem ist aber eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer im Weg. Dieser kurze Tunnel muss deswegen 150 Meter weiter südlich neu entstehen, in etwa dort, wo der Imweg auf die Augsburger Straße trifft. Während der Bauzeit liegen die Gleise dort auf temporär eingebauten Brücken, deren Errichtung sehr laut ist.

Bis zu fünf Wochenendtermine sind möglich

Florian Bitzer von der DB-Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) bezeichnet die Lärmbelastung durch die Arbeiten als „nicht gesundheitsgefährdend, aber doch erheblich belästigend“. Deshalb und auch vor dem Hintergrund der in Untertürkheim gemachten Erfahrungen habe man den Zuschnitt des Kreises der Betroffenen „großzügig gestaltet“. Das Angebot, zeitweise ins Hotel zu übersiedeln, wird demnach Anwohnern beidseits des Imwegs gemacht. Eine erste Etappe der Arbeiten ist an den Wochenenden 14. bis 16. Mai (Pfingsten) sowie 28. bis 30. Mai vorgesehen. Zwei bis drei weitere Wochenendtermine könnte es geben, bis die nächtlichen Arbeiten erledigt sind.

Anwohner befürchten „Immissionsschutz zweiter Klasse“

Kritik an den Tunnelarbeiten kommt unterdessen aus Untertürkheim. Die im Netzwerk Untertürkheim/Wangen zusammengeschlossenen Anwohner befürchten Schäden an ihren Häusern – und langfristige Folgen, die sich aus dem Bahnbetrieb ergeben. Sie fordern aufwendigere Schutzmaßnahmen als

bisher vorgesehen. Florian Bitzer verweist dagegen auf das Prozedere, das vorsieht, nach Fertigstellung des Tunnelrohbaus durch Messungen die Betroffenheit der Anwohner zu ermitteln – und dann zu entscheiden, welcher Erschütterungsschutz in den Tunnel eingebaut wird. Die Netzwerke warnen davor, den Untertürkheimern nur einen „Immissionsschutz zweiter Klasse“ zuteil werden zu lassen.

Kommentar zu S-21-Baustelle

Mehr als dunkle Wolken

Von [Thomas Durchdenwald](#) 01. September 2016 - 06:00 Uhr

Für die lärm- und staubgeplagten Anwohner ist die Auseinandersetzung mit der Bahn wie ein Kampf gegen Windmühlen. Auch die Stadt lässt die betroffenen Bürger alleine, kritisiert unser Redakteur Thomas Durchdenwald.



Aus der Rettungszufahrt neben dem Wagenburgtunnel quillt Staub – kein seltenes Bild in diesen Tagen. Foto: Lichtgut/Achim Zweygarth

Stuttgart – Angesichts der unübersehbaren, aber immer wieder geleugneten Zeit- und Kostenprobleme und der beängstigend langen Pleiten-Pech-und-Pannen-Serie lässt sich schon immer mit einiger Berechtigung behaupten, [dass Stuttgart 21 Staub aufwirbelt \(/inhalt.wohngebiet-kernviertel-in-stuttgart-s-21-tunnel-wirbelt-viel-staub-auf.75025307-07ae-4b43-a325-49ca22561034.html\)](#). Doch nie war es so wahr wie heute: Am Portal der Rettungszufahrt neben dem Wagenburgtunnel hängt seit Wochen Staub in der Luft, im sonnigen Gegenlicht bekommt der Gebhard-Müller-Platz ein sandfeines Kleid.

Die Mär von den Tunnelarbeiten

Heute tun Projektverantwortliche so, als sei das keine Überraschung. Vor der Volksabstimmung haben aber viele Befürworter bis hin zum damaligen Oberbürgermeister Wolfgang Schuster gerne davon gesprochen, dass die Stuttgarter von den Tunnelbauarbeiten nichts mitbekommen würden, weil sie ja unter der Erde stattfänden. Das war in etwa so wirklichkeitsnah wie die Auskünfte der Bahn bei S-Bahn-Störungen. In Unter- und Obertürkheim, im Stuttgarter Norden und in Wangen sind Anwohner Lärmbelastungen aus den Tunnelbaustellen ausgesetzt, wie sie eigentlich ausgeschlossen sein sollten. Und auch wenn sich die Bahn um Lösungen bemüht – wirkliche Abhilfe hat sie bisher in keinem der Fälle schaffen können. Wie auch, wenn in einer dicht besiedelten Großstadt Millionen Kubikmeter von Erde bewegt werden müssen? Auch im Kernviertel ist man dem lauten Lärm von der S-21-Baustelle am Hauptbahnhof ausgesetzt; jetzt kommt der Staub hinzu.

Tatenlosigkeit im Rathaus

Viele werden zu Recht sagen: Wenn gebaut wird, dann ist es eben laut und dreckig. Und natürlich: Wo gehobelt wird, fallen Späne. Ein Projekt wie Stuttgart 21 in einer Großstadt zu verwirklichen, ohne dass es Auswirkungen gäbe – diese Vorstellung ist weltfremd. Doch von dieser Welt sind die Aussagen und die Auflagen aus den Genehmigungen, auf die sich die Anwohner glauben verlassen zu können, aber jetzt sind sie verlassen. Ohne unabhängige Kontrolle agiert die Bahn, wie ein Bauherr agiert, für den der erfolgreiche Bauablauf an erster Stelle rangiert. Natürlich gibt es Ansprechpartner für die Bürger, aber es fehlen amtliche Mitstreiter, die deren Anliegen kraftvoll vertreten und die der Bahn auch unbequeme, weil Zeit und Geld kostende Maßnahmen abverlangen können. Die von den S-21-Bauarbeiten betroffenen Anwohner sind nicht nur die Dummen, sie werden auch alleingelassen – vom Eisenbahn-Bundesamt und anderen Behörden, die ansonsten auf alles und jedes einen prüfenden Blick werfen. Auch die Stadt macht sich einmal mehr einen schlanken Fuß und hofft offenbar, dass die Staubwolken die Tatenlosigkeit des Rathauses verhüllen.

Stuttgart 21 beim Infoladen Stuttgart-Nord

Die Lüfter sollen modifiziert werden

Von [Rebecca Anna Fritzsche](#) 18. März 2016 - 18:00 Uhr

Der Lärm am Zwischenangriff Prag ist erneut Thema beim Infoladen-Stammtisch mit der Bahn gewesen. Die Lüfter sind zu laut, das haben mittlerweile auch Messungen ergeben. Sie sollen nun so modifiziert werden, dass sie zwar auf hoher Drehzahl laufen können, dabei aber viel leiser sind.



Die Belüftungsanlagen sind zu laut, das sagen Bahn und Anwohner nun gleichermaßen.
Foto: Lichtgut/Leif Piechowski

S-Nord - Die Belüftungsanlagen am Zwischenangriff Prag sind weiterhin ein großes Problem für die Bahn und für die Anwohner, so wurde es im jüngsten [Infoladen-Stammtisch \(/inhalt.buergerstammtisch-zu-stuttgart-21-in-stuttgart-nord-mit-der-bahn-auf-augenhoehe.04c27f10-b7b5-4c9b-969c-42357d411f55.html\)](#) mit der Bahn berichtet. Über die Schläuche, die sogenannten Lutten, die an den Tunneldecken verlaufen, wird frische Luft in die Tunnel gebracht. „Die Lüfter werden nach Bedarf geregelt“, erklärte Florian Bitzer, Leiter der technischen Fachdienste beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Nach einer Sprengung sei der Bedarf am höchsten, weil der Tunnel voller Staub sei.

Über den Lärm dieser Belüftungsanlagen beschwerten sich die Anwohner am Wartberg seit einiger Zeit. Aufgrund dessen sind Messungen vorgenommen worden, berichtete Bitzer, einerseits vom Hersteller der Maschinerie, wie auch das Gutachterbüro Fritz. Peter Fritz ist als Immissionsschutzbeauftragter für Schall bei Stuttgart 21 engagiert. „Die Messungen haben ergeben, dass die Belüftungsanlagen in höheren Drehzahlen nicht betrieben werden dürfen“, erklärte Bitzer, da sonst die zulässigen Grenzwerte überschritten würden. „Die Beschwerden waren berechtigt, die Immissionen nicht vertretbar.“ Der Messbericht soll, wenn er fertig ist, auch auf der Internetseite veröffentlicht werden. Bitzer entschuldigte sich im Namen der Bahn für die Lärmbelästigung der Anwohner.

Der Betrieb orientiert sich an der Lüfterleistung

Details erläuterte Johann Bachsleitner, Projektleiter der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Feuerbach (ATF). „Die Lüfter sind momentan auf 600 bis 800 Umdrehungen pro Minute begrenzt, als Sofortmaßnahme.“ Man arbeite mit dem Hersteller zusammen, um das Problem zu lösen, eventuell würden die Lüfter eingehaust. Bis die Anlage umgerüstet ist, bleibe die Drehzahlbegrenzung, um den Lärm geringzuhalten. „Man muss immer das ganze System betrachten, also auch die Schalldämpfer oder mögliche Unebenheiten. Der Hersteller gibt natürlich den Schallpegel an, aber die Praxis sieht oft anders aus.“ Florian Bitzer ergänzte dazu: „Wir haben auch Baustellen, an denen dieses Problem nicht aufgetreten ist.“ Da aktuell keine hohen Drehzahlen möglich sind, orientiert sich der Betrieb an der Lüfterleistung, wie Bachsleitner sagte. „Eigentlich müsste es umgekehrt sein.“

Da das [Lärmschutzdach \(/inhalt.s21-stammtisch-in-stuttgart-nord-einhausung-fuer-den-wartberg-kommt-2016.f55b3b05-786d-4dc3-8caa-8be3aeb6b174.html\)](#), wie berichtet, entfällt, erläuterte Florian

Bitzer im weiteren, wie die Bahn die Arbeiten am Zwischenangriff Prag nun angepasst hat: Nachts wird kein Aushub mehr abgefahren, Reparaturarbeiten sollen im Tunnel ausgeführt werden, auch neue Zwischenlagerflächen soll es unter Tage geben. Platz dafür soll mit neuen Querschlägen geschaffen werden, also Ausbrüchen, die an den Seiten der Tunnel gebohrt werden. Später sollen sie wieder zugeschüttet werden. So soll die Baustelle erträglicher für die Anwohner werden. Das Lärmschutzdach wird nun nicht gebaut, da die notwendigen Belüftungsanlagen so laut wären wie der Lärm, der damit vermindert werden soll. „Da wäre das Dach ad absurdum geführt“, so Bitzer.

Nach der Sprengung ist die Luft voller Staub

Ein Anwohner erwähnte explizit auch das [Staubproblem \(/inhalt.s-21-baustelle-in-stuttgart-nord-anwohner-sehen-staubwolken-aufsteigen.f40c5d19-3cca-4b9e-875d-e39f52405623.html\)](http://inhalt.s-21-baustelle-in-stuttgart-nord-anwohner-sehen-staubwolken-aufsteigen.f40c5d19-3cca-4b9e-875d-e39f52405623.html). „Nach jeder Sprengung ist etwa 20 Minuten lang die Luft so voller Staub, dass ich das gegenüberliegende Wohngebiet nicht mehr sehen kann“, berichtete er. Florian Bitzer erklärte, dass Nebelkanonen am Zwischenangriff Prag eingerichtet werden sollen, um den Staub in den Griff zu bekommen. Dabei sollen Wasserschläuche unterhalb der Lutten angebracht werden, um die Luft mit einem Wassernebel zu bewettern und Staub so zu binden. Dies soll nun bald beginnen. Außerdem wird nun verstärkt Staub direkt an den Bohrgeräten abgesaugt: „Die neuen Aggregate dafür sind jetzt da“, berichtete Bachsleitner. Auch eine Schneekanone soll ausprobiert werden: Da diese aber am Tunneleingang aufgestellt würde, bezweifelt Bachsleitner die Effektivität: „Ich denke, die Schneekanone wird zu laut sein.“ Man werde es aber auf einen Versuch ankommen lassen.

Außerdem will die Bahn nun mit genaueren Uhrzeiten auf anstehende Sprengungen hinweisen. Dazu sind drei Twitter-Accounts eingerichtet worden, jeweils für die Tunnel Cannstatt, Feuerbach und Wangen. Dort werden die anstehenden Sprengungen mit der ungefähren Uhrzeit bekannt gegeben, mit einer Grafik, auf der zu sehen ist, wo der Tunnelvortrieb gerade steht. Auch auf der Internetseite des Bahnprojekts werden diese Informationen aufgelistet. Während die Wangener Anwohner bereits über Twitter zu den Sprengungen informiert werden, laufen die beiden anderen Twitter-Accounts noch im Testbetrieb. „Sobald sie live sind, geht eine Postwurfsendung an die betroffenen Haushalte“, so Florian Bitzer.

Der Twitter-Account ist hier zu finden:

www.twitter.com/BauInfo_Los2a (Feuerbacher Tunnel)

Stuttgart 21 in Untertürkheim

Lärm der Rammarbeiten macht Anwohner krank

Von [Thomas Durchdenwald](#) 19. November 2014 - 16:06 Uhr

Die Anwohner auf beiden Seiten des Untertürkheimer Güterbahnhofs klagen über Schlaflosigkeit aufgrund der lauten Rammarbeiten für Stuttgart 21. Die Bahn verspricht besseren Lärmschutz, doch es scheint erst mal bei einem Versprechen zu bleiben.



Der Lärm auf der Baustelle für Stuttgart 21 wird am Wochenende und in einigen Dezembarnächten anhalten. Foto: Achim Zweygarth

Stuttgart – Die Bewohner auf beiden Seiten des Untertürkheimer Güterbahnhofs müssen weiter mit massiven Lärmbelastigungen durch die S-21-Bauarbeiten rechnen. Auf einer Bezirksbeiratssitzung mit anschließender Bürgerfragerunde am Dienstagabend erklärten die Vertreter der Bahn zwar, dass versucht werde, die Belastung zu verringern, allerdings müssten weiter Bauverfahren eingesetzt werden, die laut seien. Rechtsanwalt Peter Schütz von der Bahn sagte, man überlege intern, wie Anwohnern, die hohen Lärmspitzen ausgesetzt seien, geholfen werden könne. Mehrere Bezirksbeiräte hatten gefordert, die Bahn solle Ausweichquartiere in Hotels anbieten. Ob und wann es dazu kommt, ließ Rechtsanwalt Schütz offen. Schließlich würde dann ein Präzedenzfall geschaffen, auf den sich Anwohner anderer S-21-Baustellen berufen könnten. „Es geht um das Belästigungsniveau und die Gleichbehandlung“, sagte er.

Lärm mit mehr als 100 Dezibel und spürbare Erschütterungen hatten etwa 100 Anwohnern im Quartier Gaggenauer Straße und an der Augsburgener Straße im Sommer 2013 an mehreren Wochenenden und in diesem Oktober eine Woche den Schlaf geraubt. Ursache waren Arbeiten mit Vibrationsrammen für die Verankerung von Pfählen und Spundwänden für die Rettungszufahrt Benzstraße – einem kurzen Stollen zum neuen Stuttgart-21-Tunnel, der nach Untertürkheim führt. Die Belästigungen hatten zu massiven Protesten geführt, sogar die Polizei wurde alarmiert.

Rammarbeiten am Wochenende und im Dezember

Die Bahn stellt die hohen Lärmwerte nicht in Abrede. Gesundheitsgefährdend seien sie aber nicht, meinte Schütz, und die Nachtarbeiten seien notwendig, weil tagsüber der Zugverkehr auf der stark befahrenen Strecke durch das Neckartal aufrecht erhalten werden müsse. Nach den Protesten hatte die Bahn die Nachtarbeiten zumindest verkürzt. Die Rammarbeiten am kommenden Wochenende und Anfang Dezember (siehe „Einschränkungen für Fußballfans und S-Bahnnutzer“) sollen, wenn möglich, nur tagsüber stattfinden. Zusätzliche Schutzmaßnahmen, wie sie von der Bahn intern überlegt würden, brächten den direkten Anwohnern an der Benz- und Gaggenauer Straße nun nichts mehr, räumte Schütz ein. Aber „dass dort die Arbeiten bald beendet werden, ist ja auch eine gute Nachricht“, meinte er. Allerdings kündigte der Bauabschnittsleiter Sebastian Glöckner an, dass vom kommenden Frühjahr für den Trog und den Tunnel auf dem Güterbahnhofgelände erneut Spundwände eingerammt würden. Man wolle, wenn möglich, nur am Tag arbeiten. Dort tauchen die Züge in die unterirdische Strecke zwischen Hauptbahnhof und Obertürkheim ein.

Im Oktober war ein Anwohner vom Arzt wegen Schlafmangels sogar krank geschrieben worden. Eine Mutter berichtete von weinenden und übermäßig schlafenden Kindern und dass sie selbst nicht mehr zur Arbeit gehen konnte, weil sie nachts wach lag. „Das ist unzumutbar und unbefriedigend, dass sie sich erst jetzt darüber Gedanken machen“, kritisierte der SPD-Bezirksbeirat Werner Feinauer die Bahn. Sabine Reichert sprach vom einem „rechtsfreien Raum“, da sich das Eisenbahn-Bundesamt auf die in der Genehmigung genannten Werte und Gutachten berufe und die Stadt sich nicht einschalte. „Die Stadt kann den Lärm nicht überprüfen“, sagte die S-21-Bürgerbeauftragte Alice Kaiser, dies obliege allein dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Stadt und der Oberbürgermeister setze sich in Gesprächen mit der Bahn für die Bürger ein.

Kritik am Lärmgutachter

Scharfe Kritik übte Sabine Reichert am Lärmgutachter und Immissionsschutzbeauftragten, der für das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung der Vorschriften überprüfen sollte. Just er habe für die Planfeststellung unbedenkliche Lärmwerte ermittelt, sie später – nach der Genehmigung – in einem Detailgutachten erhöht, aber noch weit unter dem nun gemessenen Lärm angesiedelt. Der Sachverständige begründete dies mit dem später geänderten Bauverfahren, zu dem es „keine Alternative“ gibt und das mehr Lärm mache. Zudem sei es „nur an zwei Hände voll Nächten so laut“.

Nach wie vor nicht gelöst sind offenbar die Probleme mit der Verteilung der Flugblätter, mit denen die Anwohner über die Baumaßnahmen informiert werden. Das S-21-Kommunikationsbüro hatte eingeräumt, dass die Information in dem jüngsten Fall ausgeblieben sei, weil ein Verteildienst schlampete. Auch im Sommer 2013 war die Information unterblieben. Bürger aus verschiedenen Quartieren in Untertürkheim berichteten, dass auch sie keinen der 8500 Flyer erhalten hatten.

Stuttgart 21

Aufsichtsbehörde erlässt strengere Auflagen

Von [Thomas Durchdenwald](#) 06. September 2016 - 06:00 Uhr

Der Kranunfall im Bahnhof Feuerbach, bei dem eine Oberleitung heruntergerissen wurde, liegt fast zwei Monate zurück. Das Eisenbahn-Bundesamt und die Bahn haben die Sicherheitsvorkehrungen verschärft.



Mitte Juli im Bahnhof Feuerbach: die abgerissene Oberleitung hängt auf die Gleise herunter. Ein Kranfahrer hatte die Leitung übersehen. Foto: SDMG

Stuttgart - Die Bahn und ihre Baufirmen müssen auf der S-21-Baustelle am Bahnhof Feuerbach, an der Mitte Juli ein Kran mit seiner Ladung eine Oberleitung herunterriss ([/inhalt.baustelle-im-bahnhof-feuerbach-bundespolizei-ermittelt-nach-s-21-kranunfall.af1b8a51-c1d3-4258-8e11-db108e3d9cca.html](#)), unter strengeren Auflagen weiterarbeiten. Das geht aus einem Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts (Eba) hervor, das dieser Zeitung vorliegt.

S-21-Gegner halten diese Vorkehrungen für unzureichend ([/inhalt.kommentar-sachlich-und-transparent.18763bb4-1041-4270-a744-71619420fb64.html](#)). Die Ingenieure 22 fordern eine sichere Überdachung der Bereiche, in denen am Bahnhof Feuerbach und am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz Menschen unterwegs sind und über denen von Kranen Lasten transportiert werden. Mit dieser Forderung haben sie sich auch an Manfred Leger gewandt, dem Geschäftsführer der Projekt-GmbH für die S 21. Das Schreiben, in dem sie rasche Abhilfe verlangen und die Tatenlosigkeit der Behörden anprangern, ging auch an die Mitglieder des Aufsichtsrats, des Vorstands der Bahn, an das Eba sowie an Landesverkehrsminister Winfried Hermann und OB Fritz Kuhn (beide Grüne).

Bundespolizei ermittelt

Der Vorfall am 18. Juli ist längst Gegenstand von Ermittlungen. Die Bundespolizei versucht herauszufinden, wer dafür verantwortlich ist, dass an diesem Tag um die Mittagszeit ein Kran auf der S-21-Baustelle am Bahnhof Feuerbach eine Oberleitung herunterriss, was zu erheblichen Beeinträchtigungen im S-Bahn-Verkehr führte. Ein Zug mit mehr als 150 Fahrgästen musste evakuiert werden, die Verspätungen dauerten noch Stunden an.

Ermittelt wird wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr und wegen der Störung öffentlicher Betriebe. Im Visier der Behörden ist vor allem der Kranführer. Die Ermittlungen würden erst in einigen Monaten beendet sein, kündigte ein Bundespolizeisprecher Mitte August an. Bei der Staatsanwaltschaft ist zudem eine Anzeige ([/inhalt.gerissene-oberleitung-am-feuerbacher-bahnhof-s-21-kranunfall-klaerung-dauert.30c06289-8ed3-4cef-ab1c-315124811bd7.html](#)) der Ingenieure 22 gegen die Baufirmen, die Bauherrin Bahn und Eba anhängig.

Während sich die beteiligten Behörden mit Verweis auf das laufende Verfahren mit öffentlichen Aussagen zurückhielten, wurde das Eba offenbar intern aktiv. Wie aus dem Schreiben vom Ende August hervorgeht wurden „im Rahmen des Verwaltungsverfahrens einige weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen“. Per Bescheid sei angewiesen worden, dass bei der Programmierung des Arbeitsbereichs der Kräne ein Abstand von

einem Meter zu den öffentlich zugänglichen Bereichen eingehalten werden muss. Die Bahnsteigüberdachungen im Bahnhof Feuerbach seien bei der Programmierung ganz auszusparen. Moderne Kräne können so programmiert werden, dass die Arbeitsbereiche eingegrenzt sind und über diese Räume nicht geschwenkt werden kann. Zudem verlangt das Eba, dass öffentlich zugängliche Bereiche zunächst gesperrt werden müssen, wenn darüber Lasten geschwenkt werden sollen.

Kranführer darf nicht mehr in den Kran

Erstmals wird aus dem Schreiben bekannt, dass auch die Bahn von sich aus Konsequenzen gezogen hat. So sei der gleichzeitige Betrieb der Krane untersagt worden und der an dem Unfall beteiligte Kranfahrer dürfe diese Tätigkeit auf der Baustelle nicht mehr ausüben. Zudem wird ein Kollisionswarnsystem für Krane nachgerüstet, so dass bei gleichzeitigem Betrieb ein „noch höheres Sicherheitsniveau erreicht werden kann“, so das Eba.

Die Ingenieure 22 kritisieren, dass die Bahn und das Eba damit die Verantwortung allein auf die Kranführer schieben würden. Es sei auch unzureichend, dass nur ein Abstand von einem Meter vorgegeben werde, Standard seien drei Meter. Und ob die öffentlich zugänglichen Bereiche, wie vorgeschrieben, abgesperrt werden, bezweifeln die Ingenieure 22 mit Verweis auf Fotos und Augenzeugen. Die Bahn dagegen sagt: „Die Bilder zeigen Lasten, aber die befinden sich innerhalb der Baustelle.“

Stuttgart 21

Bahn muss bei Lärmschutz nachbessern

Von Konstantin Schwarz 23. August 2016 - 14:05 Uhr

Unter dem Wartberg treibt die Bahn für ihr Projekt Stuttgart 21 in Richtung Hauptbahnhof und Feuerbach je zwei Tunnelröhren voran. Die Bahn bekommt die Lärmprobleme durch die Baustelle kaum in den Griff.



Die Belüftung der Tunnel sorgt außerhalb für zu hohe Lärmwerte Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Stuttgart – Durch die oberirdischen Arbeiten und den Tunnelbau beim Bahnprojekt Stuttgart 21 sind viele Anwohner der Baustellen von Lärm betroffen. Die Bahn hat vor Beginn der Arbeiten jeweils Gutachten erstellen lassen, in denen die erwarteten Lärmwerte und der nötige Schallschutz berechnet wurden. Nicht immer aber lagen die Fachleute richtig. Auch am Wartberg nicht. Dort muss bald zwei Jahre nach dem Tunnelanschlag noch immer nachgebessert werden.

Das Wohngebiet am Wartberg zwischen Stresemann- und Heilbronner Straße liegt idyllisch und vergleichsweise ruhig. Seitdem die Bahn im November 2014 am Geländeeinschnitt ihres Pragtunnels einen Baustollen für die neuen Röhren zwischen Feuerbach und dem [S-21-Durchgangsbahnhof](#) ([/inhalt.stuttgart-21-bahn-darf-laenger-wasser-abpumpen.480e17eb-ec8-403c-9a61-c4bbb053f279.html](#)) angeschlagen hat, gibt es aber kaum noch ruhige Stunden. Hier wird gesprengt und Erdreich abgefahren. Die beiden Tunnelröhren werden in zwei Richtungen gegraben, nach Feuerbach und zum neuen Hauptbahnhof. Die Arbeiter sind tief im Berg und benötigen in den vier Röhren entsprechend viel Frischluft. Die Lüfter laufen Tag und Nacht. Ihre Logistik musste die Bahn an dieser Baustelle bereits ändern, die nächtliche Abfuhr des Tunnelausbruchs wurde, weil zu laut, eingestellt. Das Gestein wird nachts im Tunnel zwischengelagert. Die vorgeschriebenen Lärmwerte könne die Bahn mit dem aufwendigen und teuren Bau eines riesigen Hallendachs, vergleichbar mit dem am Wagenburgtunnel in der City, einhalten. Glaubte sie jedenfalls im Oktober 2015. Die Planungen dafür waren weit gediehen, die Anwohner schöpften Hoffnung. Dann sagte die Bahn den Bau im Februar 2016 wieder ab. Denn auch die Überdachung wäre nicht die Lösung gewesen. Die riesigen Lüfterrohre hätten durch die Abdeckung geführt werden müssen – wieder zu laut.

Hier geht's zur [interaktiven Darstellung der Geschichte des Jahrhundertprojekts „Stuttgart 21“](#) ([/inhalt.stuttgart-21-s-21-stillstand-nur-auf-dem-papier.98d0186c-4cfo-4e15-802e-d4e740f2236c.html](#)).

Logistik bereits geändert

Im März räumte die Bahn nach neuen Messungen und Berechnungen ein, dass die Belüftungsanlage tatsächlich noch immer zu laut sei. In höheren Drehzahlen dürfte die Belüftungsanlage nicht betrieben werden, da sonst die zulässigen Grenzwerte überschritten seien, erklärte Florian Bitzer, Leiter der technischen Fachdienste beim Bahnprojekt. Die Beschwerden der Anwohner seien berechtigt gewesen, die Immissionen „nicht vertretbar“. Man sinne auf Abhilfe.

Je weiter die Tunnel im Berg sind, desto mehr Druck muss durch die Lüfter erzeugt werden. Die Bahn schnürte ein umfangreiches Maßnahmenpaket: „Einbau eines zusätzlichen Rohrschalldämpfers, Schalldämpfung des

Lüftergehäuses, noch ein Schalldämpfer, Neupositionierung der Lüfterstandorte zur Minderung der Reflexionen“, teilt die S-21-Projektgesellschaft mit.

Bei Besichtigung Mängel entdeckt

Die Anwohner, die sich in der Initiative Netzwerk Killesberg zusammengefunden haben, trauen den Aussagen der Bahn nicht mehr. Bei einer Baustellenbesichtigung seien Mängel offenkundig geworden. „Die Lüfter schlagen, sie sind auf massiven Stahlträgern befestigt“, sagt Netzwerke-Sprecher Ulrich Hangleiter beim Ortstermin. Das Trägergerüst wiederum ist an Stahlcontainer geschraubt. „Wenn Sie die anfassen, dann spüren Sie, dass die ganze Konstruktion schwingt“, sagt Hangleiter. Auf dämpfende Pufferstücke hat die Bahn verzichtet. Die Lüfter und die Luftschläuche an den Tunneldecken waren bisher durch Kunststoffrohre miteinander verbunden. Die Bahn wechselt nun zu Stahlrohren. Der prognostizierte Lärmwert nachts liege dann – nach einem neuen Gutachten – bei 44 Dezibel, also knapp unter jenen 45 Dezibel, ab denen Anspruch auf passiven Schallschutz (Fenster) bestehe. Der Abschluss der neuen Arbeiten war den Anwohnern per Flugblatt bis Mitte August versprochen worden.

Termin verschoben

Am gleichen Tag, als das Flugblatt verteilt wurde, korrigierte Bitzer in einer Mail an die Anwohner den Termin. Aufgrund „beengter Platzverhältnisse und hoher Komplexität“ werde man die Stahlteile bis zum 29. August montieren. Das geschieht auch nachts, mit entsprechendem Lärm, sagen die Anwohner. Die von ihnen angeregte elastische Lagerung der Lüfter werde man prüfen. „Sollte sich diese Maßnahme als sinnvoll und nützlich erweisen, werden sie an der Anlage gegebenenfalls nachgerüstet“, schrieb Bitzer. Der Lärm müsse ein Ende haben, sagen die Betroffenen. Die Bahn arbeite nun lange genug im illegalen Bereich.

Stuttgart 21

Bahn muss Lärmschutz ausweiten

Von [Thomas Durchdenwald](#) 21. Oktober 2015 - 06:56 Uhr

In Wangen, im Kernerviertel und im Stuttgarter Norden wachsen die Probleme mit dem Schutz vor dem Lärm, der von den S-21-Baustellen ausgeht.



In Wangen wird am Tunnel in Richtung Stadtmitte gearbeitet. Foto: Lichtgut/Volker Hoschek

Stuttgart – Früher haben die S-21-Befürworter gerne erklärt, dass die Bauarbeiten kaum Auswirkungen auf die Bevölkerung hätten, weil ja unter der Erde gegraben werde. Nachdem der Bauherr Bahn mittlerweile gleich an drei Stellen im Stadtgebiet – im Kernerviertel, am Wartberg und in Wangen – massive Probleme mit dem Lärmschutz hat, ändert sich der Sprachgebrauch. „Es ist keine Überraschung, dass Anwohner beeinträchtigt werden“, sagte CDU-Fraktionschef Alexander Kotz am Dienstag im Technikausschuss des Gemeinderats und dankte den Anwohnern, die „diesen Preis für ein Infrastrukturprojekt zahlen“ müssten. Und sein Amtskollege von den Freien Wählern, Jürgen Zeeb, ergänzte aus seiner beruflichen Erfahrung als Architekt: „Baustellen sind immer lästig für die, die nebdran wohnen.“

Anlass war ein Bericht der Bahn über ihre Lärmschutzmaßnahmen in den Stadtbezirken. Dabei sagte Florian Bitzer von der S-21-Projekt-GmbH, dass die Bahn auf die Anwohner zugehen und, wenn möglich, Erleichterungen umsetzen wolle. Allerdings müsse die Bahn auch ohne zeitliche Verzögerungen und wirtschaftlich bauen, betonten Bitzer und der seit 17 Jahren für das Projekt tätige Anwalt Peter Schütz.

Dieses selbst gesteckte Ziel wird offenbar nicht überall erreicht. Im [Stuttgarter Norden \(http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-21-s-21-baustelle-im-norden-ist-zu-laut.da67556b-91f8-4368-8076-0b388c20c2c3.html\)](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-21-s-21-baustelle-im-norden-ist-zu-laut.da67556b-91f8-4368-8076-0b388c20c2c3.html) werde der Tunnel „mit angezogener Handbremse“ gegraben, sagte Bitzer, weil der Lärmschutz noch nicht fertig sei. Aufgrund neuer Gutachten muss die Bahn an 350 Gebäuden im Bereich Wartberg/Dornbusch Lärmschutzfenster einbauen lassen. Zugleich muss die Verladestation vor dem Tunnel eingehaust werden. Dieses 15 Meter hohe Gebäude werde gerade geplant, sagte Bitzer, „das ist außerordentlich komplex“. Gegen Ende des ersten Quartals 2016 sei dies alles fertig. Erst dann könne das ausgebrochene Material wie geplant über ein Förderband und die Bahnverladung abtransportiert werden.

Mehr Gebäude erhalten Schallschutzfenster

Auch im [Kernerviertel \(http://www.stuttgarter-zeitung.de/thema/Kernerviertel\)](http://www.stuttgarter-zeitung.de/thema/Kernerviertel) muss die Bahn aufgrund der Lärmwerte, die höher sind als in den Gutachten vorhergesagt, mehr machen als ursprünglich vorgesehen. Wie berichtet werden bis Ende des Jahres eine zehn Meter hohe Lärmschutzwand an der Sängerstraße gebaut und das Baustellenvorfeld am Wagenburgtunnel samt Beladestation des Förderbands eingehaust. Zwei Millionen Euro gibt die Bahn dafür aus. Das Förderband soll im ersten Quartal 2016 in Betrieb gehen, wenn größere Mengen Ausbruch zu erwarten seien, so Bitzer: „Momentan machen wir Vortrieb mit dem Teelöffel“. Die Lärmschutzwand werde wohl die nächsten drei bis vier Jahre stehen.

Nochmals sieben Millionen Euro kosten Lärmschutzfenster und weitere passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden. Mit einbezogen sind nun auch einige Häuser am gegenüber liegenden Kriegsberg. Bitzer begründete diese Ausweitungen unter anderem damit, dass sich die Bauabläufe geändert hätten. „Im Kernerviertel wirken sich die Maßnahmen deutlich pegelmindernd aus“, sagte er. Ein aktualisiertes Lärmgutachten gibt die Werte in weiten Gebieten unterhalb von 60 Dezibel an.

In **Wangen** wartet die Bahn nach wie vor auf eine Ausnahmegenehmigung der Landesbergdirektion für Sprengungen auch während der Nacht in den beiden Tunnelröhren. Dann könnte sie die lärmintensiven Meißelarbeiten, die die Anwohner in der Nähterstraße und Im Degen massiv stören, beenden. Bisher sind Sprengungen in der Zeit von 6 bis 22 Uhr erlaubt. Die Bahn glaubt, dass die rund fünf Sekunden dauernden Sprengungen – es wird mit einer bis zwei in jeder der beiden Röhren gerechnet – für die Anwohner weniger störend sind als die dauernden Meißelgeräusche. Bis eine Genehmigung für die Sprengungen vorliegt, bietet die Bahn Betroffenen an, die Nacht in Hotels zu verbringen.

Ein Verzicht auf die Vortriebsarbeiten in den Nachtstunden, wie er von der Grünen-Stadträtin Gabriele Munk vorgeschlagen wurde, lehnt die Bahn ab. „Lärmbelastungen müssen bis zu einem gewissen Grad ertragen werden“, sagte Bitzer, zumal sie „relativ kleinräumig“ auftreten würden. Das gelte auch für die durch die Sprengungen ausgelösten Erschütterungen, die laut der SPD-Stadträtin Marita Gröger so stark sind, dass „man glaubt, das Haus bewegt sich.“ Sie bezweifelt deshalb, dass dies nachts erträglicher wäre.

Stuttgart 21

Bahn: Nacht im Hotel ist Lärmschutz

Von [Christian Milankovic](#) 18. Februar 2016 - 17:28 Uhr

Der Bahn fehlt eine Genehmigung, nachts eine weniger störende Bauweise in Wangen zu nutzen. Der von der Stuttgart-21-Baustelle ausgehende Lärm und die Erschütterungen ärgert die Anwohner von Wangen. Nun haben sie sich Luft gemacht.



Im Tunnelbau unter Wangen setzt die Bahn auf Bagger und auf Sprengungen. Foto: Lichtgut/Volker Hoschek

Stuttgart - Der von der Stuttgart-21-Baustelle ausgehende Lärm und die Erschütterungen sind für die Anwohner des Stadtbezirks Wangen das bestimmende Thema. Dies ist bei einem Bürgerinformationsabend am Mittwoch nochmals deutlich geworden. „Der 24-Stunden-Betrieb auf der Baustelle bringt Beeinträchtigungen mit sich, die für einige sehr heftig sind“, sagte Alice Kaiser, die städtische Bürgerbeauftragte für das Bahnprojekt.

Seit Oktober 2015 bemühen sich die Bahn und die Baufirmen um eine Genehmigung (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-wenig-aussicht-auf-schnelle-laermminderung.29f77d2c-8967-44f7-8e2c-26251c048671.html>), auch nachts in den Tunneln sprengen zu dürfen. Derzeit kommt in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr ein Meißel zum Einsatz, der den Betroffenen aber den Schlaf raubt (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.s-21-tunnelbau-in-stuttgart-wangen-wenn-nachts-der-meissel-kreischt.e43a85b7-8136-45fe-bd51-2730b6d8918a.html>). Einige von ihnen haben deshalb das Angebot der Bahn angenommen, vorübergehend ins Hotel umzuziehen (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-bietet-in-wangen-umzug-ins-hotel-an.b21391e0-9ca2-4a54-bd23-61721e7bde4c.html>).

Betroffene fordern Entschädigung, keinen Hotelaufenthalt

Ein Vorgehen, das am Mittwochabend gleichfalls in der Kritik stand. Ein Bürger geißelte es als „Phantomangebot. Warum bezahlt die Bahn nicht Entschädigungen in Höhe der Hotelkosten?“ Ein Ansinnen, das der Bahn-Anwalt Peter Schütz zurückwies. Die Bahn sei gehalten, zunächst durch geeignete Maßnahmen des Lärmschutzes die Betroffenheit zu minimieren. „Und dazu gehört nach unserer Auffassung auch das Angebot, vorübergehend in ein Hotel zu ziehen“. Erst wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft seien, könne die Bahn auch Geld als Entschädigung anbieten.

Eine Sichtweise, der sich das Eisenbahn-Bundesamt (Eba) anschließt. In Schreiben an betroffene Anwohner heißt es, das Angebot zur Hotelübernachtung stelle eine Maßnahme dar, „die die Einhaltung der Nachtruhe gewährleistet“. Damit befinde sich die Bahn im Einklang mit dem Planfeststellungsbeschluss. Die im Netzwerk Wangen/Untertürkheim zusammengeschlossenen projektkritischen Anwohner bestreiten das ganz entschieden. „Dass das Käse ist, versteht sich schon aus dem Sprachgebrauch“, erklärt Sabine Reichert von den Netzwerken, die als Parteilose im Untertürkheimer Bezirksbeirat sitzt. Die von Peter Schütz vorgenommene Interpretation sei „völlig unhaltbar“.

Die Entscheidung der Behörde lässt auf sich warten

Eine Entscheidung, ob die Deutsche Bahn ein weniger belastendes

Bauverfahren einsetzen darf, zieht sich derweil hin. Bei der dafür zuständigen Landesbergdirektion heißt es lediglich, man prüfe die vorliegenden Gutachten gründlich.

Unterdessen nutzt die Bahn einen eigens eingerichteten Kanal des Kurznachrichtendienstes Twitter und ihre Webseite (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/auf-der-baustelle/bauinfo/wangen/>), um mit einigen Stunden Vorlauf Sprengtermine in den Tagstunden anzukündigen.

Baulärm von ein bis fünf Uhr morgens

Von Michael Deufel 15. Oktober 2014 - 13:00 Uhr



Tags ruht die Ramme (li.) an der Benzstraße, nachts tobt sie vier Stunden lang Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Ohrenbetäubender Lärm raubt Anliegern einer Stuttgart-21-Baustelle in Untertürkheim den Schlaf – mit Ausnahme des Wochenendes jede Nacht bis zum 24. Oktober. Die Bahn sieht sich außerstande, Abhilfe zu schaffen. Begründung: Die Regularien sprächen dagegen.

Stuttgart - Die Kinder weinen und können nicht mehr schlafen, der Hund bellt, im Schrank scheppern die Teller. Kopfschmerzen, Zittern am ganzen Leib. An der Benzstraße und der Gaggenauer Straße in Untertürkheim ist das für rund 100 Menschen zurzeit Alltag. Die Bahn hat in der Nacht zum Montag damit begonnen, Spundwände in den Boden zu rammen – in unmittelbarer Nähe zur den nächstgelegenen Wohnhäusern. Beeinträchtigungen ließen sich „nicht gänzlich ausschließen“, heißt es in einer Wurfseitung der Bahn an 8500 betroffenen Haushalte auch weit jenseits der Bahngleise.

Nicht gänzlich heißt eigentlich: weitgehend.

Neben dem ohrenbetäubenden Lärm der Ramme raubt ein nervenaufreibendes Sicherheitspiepsen des schweren Geräts den direkten Anwohnern den Schlaf. Sie sollen das alles in dieser und in der nächsten Woche in jeweils fünf aufeinanderfolgenden Nächten erdulden. Jedes Mal legt die Ramme um 1 Uhr los, Ruhe gibt sie erst wieder um fünf. So sieht es der Ablaufplan der Baustelle vor, die Teil des Bahnprojekts Stuttgart 21 ist.

Zubringergleise zum neuen Hauptbahnhof tauchen hier in einen Tunnel ab. Um den vorgeschriebenen Rettungsweg unter den bestehenden Gleisen hindurch bauen zu können, muss eine Böschung entlang der Benzstraße mit Spundwänden abgestützt werden. Spundwände bedeuten – Lärm.

Thomas Stichler bewohnt eine Erdgeschosswohnung an der Gaggenauer Straße, die – praktisch gegenüber der Baustelle – von der Benzstraße abzweigt. Von seinem Schlafzimmer aus hatte er in den bisherigen Lärmnächten den direkten Blick auf die Ramme. An Schlaf war nicht zu denken. Er könne diesen nur nachholen, weil er momentan Urlaub habe. „Auch die anderen Leute hier sind berufstätig, manche arbeiten Doppelschicht“, sagt Stichler. Schulpflichtige Kinder wohnten zudem in der Nachbarschaft. „Was hier passiert, überschreitet jedes Maß an Menschlichkeit“, empört er sich. Er und seine Nachbarn können nicht verstehen, „dass Menschen beschließen, dass andere Menschen so etwas aushalten müssen“.

Bei der Bahn sieht man keine Möglichkeit, die Lärmbelästigung zu lindern. Der Baubeschluss mache „keine Vorgaben für zusätzliche Schallschutzmaßnahmen“, heißt es dazu im S-21-Sprecherbüro. Als öffentliches Unternehmen müsse man sich im Sinne der Gleichbehandlung an die Regularien halten, ergänzt eine Sprecherin. Würden Maßnahmen notwendig, würde das in solchen Fällen das Eisenbahnbundesamt als zuständige Genehmigungsbehörde festlegen. Auflage war, dass ein unabhängiger Immissionsschutzbeauftragter die Baustelle überwacht. Dieser bestätigt laut Bahn, dass die Arbeiten „zu erheblichen Lärmemissionen an den naheliegenden Gebäuden an der Benzstraße führen“. Diese seien „unter Berücksichtigung des Stands der Technik unvermeidbar und müssen den Anliegern zugemutet werden“.

Das kleine Quartier mit etwa einem Dutzend mehrgeschossiger Häuser gilt nicht als Hochburg der Stuttgart-21-Opposition. Seine Bewohner machen auch nicht den Eindruck, als bildeten sie eine Ansammlung von Querulanten. „Die Stadt ist kein Museum, sie muss sich immer erneuern“, sagt einer. Soll heißen: Eigentlich hat man Verständnis für Beeinträchtigungen – auch im Zuge Stuttgart 21, aber eben mit Maß.

Die Baustelle hatte schon mehrfach wegen überbordenden Lärms Aufsehen erregt. Die Anlieger vermissen deshalb vor allem ein Signal der Verantwortlichen. Sie fühlen sich allein gelassen. Ins Bild passt für sie, dass versäumt wurde, das Info-Faltblatt in ihrem Quartier rechtzeitig zu verteilen. „Es lag bei uns hier erst heute im Briefkasten“, sagte Thomas Stichler am Dienstag.

Stuttgart 21

Grüne: Kritik an Informationen der Bahn

Von [Christian Milankovic](#) 21. März 2016 - 06:00 Uhr

Die Gemeinderatsfraktion der Grünen wirft der Bahn vor, durch ihre Informationspolitik bei Stuttgart 21 Verwirrung zu stiften. Die Projektgesellschaft hat unterdessen vom Bau betroffenen Anwohnern geschrieben.



Zum Tunnelbau unter Untertürkheim liegen unterschiedliche Aussagen der Bahn vor. Die Grünen verlangen Aufklärung. Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Stuttgart – Die Gemeinderatsfraktion der Grünen geht mit der Deutschen Bahn hart ins Gericht. Der Bauherr von Stuttgart 21 komme seiner Informationspflicht nicht nach. „Mit völlig unterschiedlichen Angaben“ stifte die Bahn „große Verwirrung“ und verfare in Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, unter deren Besitz Tunnel entstehen sollen, nach dem Motto „Vogel friss oder stirb“. Anlass für die geharnischte Klage der Grünen sind drei Auftritte von Bahnvertretern bei Bürgerinformationsveranstaltungen sowie in Bezirksbeiratssitzungen in den Neckarvororten Wangen und Untertürkheim. Dort machten Bahnvertreter teils widersprüchliche Aussagen zum Baubeginn der Tunnel in Untertürkheim. In einem Antrag vom 17. März fordern die Grünen unter anderem, die Stadt müsse dafür sorgen, dass die Bahn Klarheit schaffe.

Bahn räumt missverständliche Äußerungen ein

Tatsächlich hatten Vertreter der im „Netzwerk Wangen/Untertürkheim“ zusammengeschlossenen projektkritischen Anwohner knapp eine Woche vor dem Vorstoß der Grünen Post von der Bahn in dieser Angelegenheit bekommen. Man bedaure „das entstandene Missverständnis, welches bei Betroffenen zu Unmut und Unverständnis geführt“ habe, heißt es in dem Schreiben. Während die Bahnvertreter immer jenen Tunnel meinten, der von Untertürkheim aus in Richtung Innenstadt gebaut wird, bezogen sich die Nachfragen der Bürger auf die Röhren, die auf ihrem Weg nach Ober- eben auch Untertürkheim unterqueren. Eine davon würde – den bisherigen Baufortschritt unterstellt – Ende Juni oder Anfang Juli das Lindenschulviertel in Untertürkheim erreichen. Im Mai solle es dazu nochmals eine Informationsveranstaltung für Bewohner und Eigentümer des Lindenschulviertels geben. Der Tunnelvortrieb werde „zu diesem Zeitpunkt noch keine mit Wohngebäuden bebauten Bereiche erreicht haben“.

Grüne fordern Schutz vor Erschütterungen durch Züge

Die Grünen denken über den Zeitraum des Bauens hinaus und sorgen sich wegen der Erschütterungen, die von den Zügen ausgehen. Die Stadt solle die Bahn auffordern, eine „federnde Verlegung“ der Gleise „unter den Untertürkheimer Wohngebieten anzuwenden“. In der von Mai 2007 datierenden Baugenehmigung wird die Bahn verpflichtet, die Tunnel unter Wangen und Untertürkheim für den Einbau eines solchen Masse-Feder-Systems ausreichend groß zu bauen.

"Hier sind keine Idioten tätig"

Von Konstantin Schwarz 21. Oktober 2015 - 12:00 Uhr



Der Bahnhofsarchitekt Christoph Ingenhoven hat vergangene Woche ein Musterstück der Kelchstützen besichtigt. Für die Gründung des Bahnhofs fehlt ihm allerdings noch die Freigabe Foto: Lichtgut/Achim Zweygarth

Der Eindruck, die Planungen für den Tiefbahnhof erfolgten unkoordiniert, weil Genehmigungen fehlen, sei ungerechtfertigt, ließen Vertreter der Bahn am Dienstag wissen. „Hier sind keine Idioten tätig“, sagte der Bahnanwalt Peter Schütz.

Stuttgart - Vertreter der Bahn haben am Dienstag vor dem Technikausschuss des Gemeinderats allerdings Zeitdruck beim Projekt Stuttgart 21 eingeräumt. Die lauten Tunnelbauarbeiten in Wangen „zur Schonung der Bevölkerung in der Nacht zu unterbrechen geht auf die Zeit, die haben wir natürlich nicht“, sagte der Bahn-Anwalt Peter Schütz. „Wir brauchen den 24-Stunden-Betrieb.“

Beim Tiefbahnhof-Bau im Schlossgarten fehlt der Bahn die Genehmigung für das Fundament. Die Ausführungsplanung sei aufwendig, der Prozess, die Statik erst nach dem Baustart zu liefern, sei „völlig normal“ sagte Florian Bitzer. Er ist bei S 21 für Umweltbelange zuständig. Man habe „viele Gegensteuerungsmaßnahmen im Köcher, um auf die geplante Inbetriebnahme im Dezember 2021 hinzusteuern“, so Bitzer. Bei der Planung seien „keine Hasardeure und Idioten“ tätig, echauffierte sich Schütz. Die fehlende Statik sei „kein Pfuscher, sondern ein normaler Prozess“.

OB Fritz Kuhn (Grüne) hatte sich über fehlende Nachweise gewundert. „Statt sich selbst zu loben, sollten die Bahn und ihre Planer lieber ihre Hausaufgaben machen“, sagt er. Der OB erwartet im November eine „belastbare Darstellung, wie es bei der Baustelle im Hauptbahnhof weitergeht und welche Folgen die fehlenden Nachweise auf den Zeitplan zur geplanten Fertigstellung haben“.

Der Erdaushub kommt künftig mit Förderband zum Zug

Beim Tunnelbau in Wangen will die Bahn ihr Angebot für Hotelübernachtungen auch dann beibehalten, wenn von der bisherigen Meißeltechnik auf nächtliches Sprengen umgestellt werden dürfe, sagte Bitzer. Die Bahn hat beim Landesbergamt einen entsprechenden Antrag gestellt. Gabriele Munk (Grüne) forderte, nachts nur Abraum aus dem Tunnel zu schaffen. Dass die Arbeiten 30 Meter unter der Näherstraße zu „erheblichen Belästigungen“ in den Wohnräumen führten, räumte der für den Immissionsschutz zuständige Ingenieur Peter Fritz ein.

Beim Thema Lärmbegrenzung muss der Schienenkonzern an mehreren Stellen nachbessern. Bei der Baustelle am Pragtunnel werden inzwischen 350 Häuser mit Lärmschutzfenstern ausgerüstet, außerdem wird die vor dem Tunnelportal gelegene Fläche bis Anfang 2016 mit einem 15 Meter hohen Dach überspannt. Der Erdaushub soll künftig nicht mit Lastwagen, sondern per Förderband direkt in die Bahnwaggons gekippt werden. Weil die Abfuhr zu laut ist, muss er nachts jetzt im Tunnel zwischengelagert werden. Das hemmt den Baufortschritt.

An der Baustelle beim Wagenburgtunnel wird das Förderband zum Schossgarten laut Bitzer noch nicht genutzt, weil noch zu wenig Aushub aus den dortigen Tunneln anfallt. Auch dort wird überdacht. Hier und oberhalb der Sängerstraße erhalten 70 Betroffene Lärmschutzfenster, der Aufwand für den Schallschutz steige um neun Millionen Euro, sagt Bitzer.

Stuttgart 21

S 21: Anwohner müssen Arbeit mit Meißel dulden

Von ks 30. Juni 2016 - 20:36 Uhr

Eine Anwohnerin aus Untertürkheim ist mit ihrem Antrag auf den Stopp der nächtlichen Meißelarbeiten für den S-21-Tunnelbau gescheitert.



Die Bahn bohrt unter dem Neckar und dem Lindenschulviertel in Untertürkheim ihre Tunnel. Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Stuttgart – Die Anwohner des Lindenschulviertels in Untertürkheim müssen nächtlichen Lärm durch Arbeiten mit Meißeln in den Bahntunneln unter ihren Häusern hinnehmen. Das hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg am Donnerstag entschieden. Die Eigentümerin eines Wohnhauses hatte beantragt, dass das Eisenbahn-Bundesamt (Eba) der Bahn die Meißelarbeiten untersagen solle. Das Eba ist Aufsichtsbehörde der Bahn. Es hat die Pläne für die beiden Röhren, die den neuen Tiefbahnhof des Projekts Stuttgart 21 an das Bestandsnetz im Neckartal anschließen, genehmigt. Das Eba habe in der Baugenehmigung keinen Entscheidungsvorbehalt gesetzt, der baubedingte Immissionen in Form sekundären Luftschalls umfasse, entschied das Gericht. Die Antragstellerin habe den Meißelvortrieb daher zu dulden. Tagsüber darf die Bahn für den Tunnelbau sprengen, das will sie auch nachts, was aber bisher nicht genehmigt wurde. Der Schienenkonzern hat Anwohnern wegen des Baulärms Hotelübernachtungen angeboten.

S 21: Baulärm laut Gutachter unzumutbar

Von Konstantin Schwarz 12. Oktober 2015 - 19:06 Uhr



In den Tunnelröhren in Wangen wird Gestein nachts gemeißelt. Das ist in den Häusern darüber zu hören Foto: Jan Reich

Der Baulärm aus den Tunneln unter Wangen ist nachts zu heftig. Die Klagen der Anwohner seien berechtigt, sagt ein Gutachter im Auftrag der Bahn. Das Unternehmen bietet Hotelübernachtungen an.

Stuttgart - Ein Lärmgutachter im Auftrag der Bahn AG hat am Freitag bestätigt, dass in den Häusern über der Bahn-Tunnelbaustelle in Wangen in der Nacht nicht gewohnt werden kann. Die Messungen hätten den subjektiven Eindruck der Eigentümer, die unmittelbar über dem Tunnelvertrieb wohnen, bestätigt, sagt ein Sprecher des Projekts Stuttgart 21 zu deren Lärmbeschwerden.

Die Bahn baut in Wangen von einem Schacht in der Ulmer Straße aus zwei parallele Tunnelröhren zum Tiefbahnhof in der Innenstadt. Sie haben eine Tiefe von 30 Metern erreicht. Zwar darf die Bahn rund um die Uhr graben, nachts aber nur mit Meißeln und nicht wie tagsüber per Sprengung. Über die Meißelschläge werden Gebäude an der Oberfläche zu Schwingungen angeregt. Anwohner hatten 45 Dezibel gemessen, der Gutachter nun 37. Eigentlich wäre bei 35 Dezibel die Grenze des Zumutbaren erreicht, der gesetzliche Grenzwert gilt aber nicht für den hier auftretenden sekundären Luftschall. Gleichwohl, so die Bahn, „handelt es sich um eine Belastung, die die Bahn zu freiwilligen Schutzmaßnahmen veranlasst“.

Insgesamt 70 Haushalte in der Nähterstraße, Im Degen und Jägerhalde seien ermittelt und in einem Schreiben über die Möglichkeit von Hotelübernachtungen informiert worden. „Wir stehen zu unserem Wort, schnell und unbürokratisch zu sein, wenn Anwohner durch unsere Arbeit in außergewöhnlichem Maße in ihrer Nachtruhe gestört werden“, sagt Manfred Leger, Chef des Bahnprojekts Stuttgart- Ulm. Die Bahn will möglichst schnell vom Meißeln auf Sprengungen umstellen, die laut Bauabschnittsleiter Günter Osthoff drei- bis viermal je Nacht erfolgen würden.

Stuttgart 21

S-21-Bauer bohren hartnäckig an der Behördenfront

Von Christian Milankovic 14. Mai 2016 - 06:00 Uhr

In den Neckarvororten hat die Bahn weiter ein Problem mit der Sprengerlaubnis in den Tunneln für Stuttgart 21. Hilft nun die Politik?



In Wangen und Untertürkheim sind die Auswirkungen des S-21-Tunnelbaus deutlich zu spüren. Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Stuttgart – Manches lässt sich einfach nicht planen. Als am Donnerstagabend S-21-Chef Manfred Leger in der Untertürkheimer Sängerkirche über die Belastungen des Tunnelbaus zu sprechen beginnt, dringt ein dumpfes Grollen aus dem Untergrund, das die Kirche erzittern lässt: Es wird gesprengt für die S-21-Tunnel unter dem Stadtbezirk.

Allerdings dürfen die Mineure das nur zwischen 6 und 22 Uhr. In den übrigen Stunden werden die Tunnel mit Meißelbaggern vorangetrieben. Diese dauerhafte Belastung hat der Bahn im Nachbarstadtbezirk Wangen Ärger mit Anwohnern über den Röhren eingebracht. Seit Oktober 2015 bemühen sich die S-21-Bauer nun schon um eine Genehmigung, auch nachts sprengen dürfen – bislang nur mit bescheidenem Erfolg. Auch ein Spitzengespräch am Donnerstag mit der Freiburger Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, in deren Haus das zuständige Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beheimatet ist, brachte kein Ergebnis. Neben der S-21-Projektgesellschaft saßen auch Vertreter des Landesverkehrsministeriums und des Landesumweltministeriums am Tisch. „Ein Ergebnis hat es nicht gegeben“, sagt RP-Sprecher Manuel Winterhalter-Stocker auf Anfrage.

Spitzengespräch ohne Ergebnis

Es handle sich um eine „rechtlich komplexe Geschichte“. Weitere Gespräche seien nötig. Bis wann mit einer Entscheidung zu rechnen ist, vermag der RP-Sprecher nicht zu prognostizieren. Aus Teilnehmerkreisen verlautete, dass der zögerliche Fortgang vor allem bei Vertretern der Landespolitik auf Unverständnis stieß. Womöglich müsse sich das neue grün-schwarze Kabinett einmal mit der Angelegenheit befassen. Bei der Bahn-Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) ist man daran interessiert, den Konflikt nicht eskalieren zu lassen. „Wir sind nach wie vor auf allen Ebenen bemüht, eine für die Bürger vernünftige Lösung hinzubekommen“, sagt ein Projektsprecher. Die PSU hatte als Kompromiss vorgeschlagen, eine Nacht-Kernzeit zwischen 0 und 5 Uhr auszusparen.

In dieser Spanne hätte es weder Sprengungen noch Meißelvortrieb geben sollen. Doch auch das Ausdehnen dieser Ruhepause bis 6 Uhr, die die PSU in Freiburg vorschlug, konnte die Behörde nicht überzeugen. „Wir haben da nichts erreicht“, sagte Manfred Leger am Donnerstagabend in Untertürkheim.

Bahn erweitert die Hotelangebote

Dort ist die Sorge groß, die Belastungen durch den Tunnelbau könnten noch heftiger werden als im Nachbarstadtbezirk Wangen. Zumal östlich des Neckars der Abstand zwischen Röhren und den Häusern darüber geringer ist in Wangen. Von dort weiter in Richtung Innenstadt darf die Bahn

mittlerweile rund um die Uhr sprengen – mit Ausnahme eines Bereichs im Gewann Abelsberg, sowie der Libanon- und der Klingenstraße in Gablenberg.

Gäbe es die nächtliche Sprengpause nicht, so argumentiert die Bahn, könnten die Tunnel schneller vorangetrieben und die Belastung für die Anwohner damit zeitlich reduziert werden. Freilich sitzt den Mineuren auch der angespannte Zeitplan im Nacken. Jeder rasch ausgebrochene Tunnelmeter kann da helfen.

Einstweilen dehnt die Bahn ihr Angebot, vom Baulärm betroffene Anwohner vorübergehend in Hotels unterzubringen, auf Untertürkheim aus und vergrößert den Radius um den Tunnel herum, in dem die Offerte gilt. Im Gemeinderat fordern CDU, SPD, Freie Wähler und FDP, dass sich OB Fritz Kuhn (Grüne), die Bürgermeisterriege und der gesamte Gemeinderat von den Belastungen für die Anwohner, aber auch vom Baufortschritt ein Bild machen sollen. Dazu solle die Verwaltung eine ganztägige Baustellentour organisieren, heißt es in einem aktuellen Antrag der Stadträte.

Stuttgart 21

Keine Lösung für Baulärm in Sicht

Von [Christian Milankovic](#) 24. Dezember 2015 - 10:00 Uhr

Die Wangener Baustelle für Stuttgart 21 ist zu laut. Abhilfe könnten nächtliche Sprengungen bringen. Doch dafür hat die Bahn keine Genehmigung. Lieber bezahlt sie weitere Hotelübernachtungen für lärmgeplagte Anwohner.



Die Arbeiten in den Röhren unter dem Stadtbezirk Wangen stören die Anwohner der Baustelle. Foto: Lichtgut/Volker Hoschek

Stuttgart – In Wangen sollte so etwas wie weihnachtliche Ruhe eingekehrt sein. Zumindest die von den Anwohnern monierte Lärmbelastung durch Arbeiten an den Tunnels für Stuttgart 21 hat vorübergehend aufgehört. Das liegt aber nicht daran, dass die Bahn eine grundsätzliche Lösung des Problems gefunden hätte. Vielmehr ruhen über die Weihnachtsfeiertage und den Jahreswechsel die Arbeiten auch in den beiden Röhren, die den Neckarvorort einmal mit dem neuen Durchgangsbahnhof verbinden sollen. Frühestens am 7. Januar geht es unter Tage weiter – ob dann auch wieder mit jener Lärmentwicklung, die die Anwohner bereits Anfang Oktober auf die Barrikaden getrieben hatte, steht freilich noch nicht fest.

Fünfstelliger Betrag für Hotelübernachtungen

Anfang Oktober hatten die Beschwerden überhand genommen (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.s-21-tunnelbau-in-stuttgart-wangen-wenn-nachts-der-meissel-kreischt.e43a85b7-8136-45fe-bd51-2730b6d8918a.html>). Seitdem fährt die Bahn zweigleisig. Zum einen bemüht sie sich um eine Genehmigung, auch in den Nachtstunden sprengen zu dürfen. Zum anderen bietet sie den betroffenen Anwohnern an, vorübergehend ins Hotel umzuziehen (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-bietet-in-wangen-umzug-ins-hotel-an.b21391e0-9ca2-4a54-bd23-61721e7bde4c.html>). Mit einem mittleren fünfstelligen Betrag hat der S-21-Bauherr auf diese Weise seit Oktober die heimische Hotellerie unterstützt. Und das Angebot gilt weiter. Vom 7. Januar an, wenn die Arbeiter auf die Baustellen zurückkehren, können die Wangener auf Bahnkosten wieder ins Hotel übersiedeln.

Die Bahn ist überzeugt davon, dass die maximal zwei Sprengungen pro Röhre und Nacht weit weniger störend sind als der derzeit eingesetzte Meißelbagger. Der tut in der Zeit zwischen 22 Uhr am Abend und sechs Uhr in der Früh seine Arbeit. In dieser Spanne ist der Bahn – anders als tagsüber – der Einsatz von Sprengstoff untersagt. So will es eine Verfügung der Landesbergdirektion vom April 2015. Bei der selben Behörde, einer Abteilung des Regierungspräsidiums Freiburg, versuchen die Tunnelbauer seit Mitte Oktober eine Änderung der Bestimmungen zu erwirken – bislang ohne Erfolg.

Jüngst reichte die Bahn Gutachten nach, die zum einen die Frage beleuchten, welche gesundheitliche Gefahren von nächtlichen Sprengungen für jene ausgehen, die in der Nähe der Detonation Schlaf finden wollen. Zum anderen musste nachgewiesen werden, wie stark die Erschütterungen durch die Explosionen an der Erdoberfläche wahrzunehmen sind. Die Tunnels verlaufen in einer Tiefe zwischen gut 30 und gut 50 Metern. Eine Bewertung der Gutachten mag das Freiburger Amt noch nicht abgeben und der

Behördensprecher verweist auf den zuständigen Mitarbeiter, der just seinen Weihnachtsurlaub angetreten habe. Das Landesverkehrsministerium ist auch nur bedingt hilfreich. Es sei „im Rahmen einer Moderationsrolle an Gesprächen der für das Sprengstoffrecht zuständigen Behörden mit der Bahn beteiligt“, erklärt eine Sprecherin. „Entscheidungsbefugnisse hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aber nicht“.

Bau der zweiten Röhre unter Wangen steht bevor

Die Wangener werden sich weiterhin mit der Baustelle arrangieren müssen. Das Prozedere in ihrem Untergrund wiederholt sich. Während die Röhre für die Züge in Richtung City Mitte Dezember bereits den Großteil der mit Wohnhäusern bebauten Gebiete Wangens passiert hatte, steht das für die zweite, die stadtauswärtsführende Röhre, im kommenden Jahr noch bevor.

Stuttgarter Amtsgericht

Streit über S-21-Baulärm landet vor Gericht

Von [Christian Milankovic](#) 17. August 2015 - 17:03 Uhr

Eine Anwohnerin des Nordbahnhofviertels hat wegen des Abrisslärms in ihrer Nachbarschaft die Miete gekürzt. Unversehens kam dabei aber auch das Thema Stuttgart 21 aufs Tapet. Wie viel Baulärm ist verträglich?



Eine Anwohnerin der Hochhäuser an der Friedhofstraße muss sich wegen Mietstreitigkeiten vor Gericht verantworten. Foto: Lichtgut/Achim Zwegarth

Stuttgart – Anette Heiter schwankte zwischen Überraschung und Zufriedenheit. „Schön, wenn der Saal mal voll ist“, sagte die Richterin am Amtsgericht, deren Verhandlungen in Mietsachen und Streitigkeiten unter Wohnungseigentümergeinschaften eher selten die Massen mobilisieren. Anders am Montagmorgen, als sich eine Frau aus dem Nordbahnhofviertel vor Gericht mit ihrer Vermieterin, der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft, stritt. Die Frau hatte die Miete gekürzt. Der von Baustellen in der direkten Nachbarschaft ausgehende Lärm hätte sie stark beeinträchtigt, so die Argumentation.

Der Grund für die vollen Zuschauerränge: Durch die Hintertür ging es dabei auch um die Frage, wie viel durch Stuttgart 21 verursachter Baustellenlärm zumutbar ist. Zwei Handvoll Interessierte, die sich mit Buttons als Gegner des milliardenschweren Bahnprojekts zu erkennen gaben, wollten sich dieses erstmals vor Gericht ausgebreitete Thema nicht entgehen lassen.

Abriss eines Nachbargebäudes belastet Mieterin

Der Betroffenen ging es zunächst aber lediglich um die Belastungen, die sie erdulden musste, weil eine ehemalige Autowerkstatt an der Nordbahnhofstraße abgerissen wurde. Dort ist Platz geschaffen worden für einen Neubau von Eigentumswohnungen, der 2016 begonnen werden soll. Die Abrissarbeiten waren im November 2014 losgegangen und zogen sich bis Ende Januar 2015 hin. Dafür kürzte die Nachbarin in den Monaten Dezember und Januar die Miete. Dabei ging es um rund 318 Euro. Angesichts der überschaubaren Höhe des Betrags schlug Heiter der Vermieterin eine Klagerücknahme vor. Doch die Vertreter der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft kamen nach kurzer Beratung mit ihrer Anwältin Helena Sophia Wirsing zu einer anderen Entscheidung. Statt die Sache auf sich beruhen zu lassen, weiteten sie ihre Klage sogar aus. Denn auch in den Monaten März und Mai bis August überwies die Bewohnerin nur eine – wenn auch in geringerem Umfang – gekürzte Miete. Und damit war das Thema Stuttgart 21 auf dem Tisch. Denn in diesem Zeitraum waren die Abrissarbeiten am Nachbargebäude längst erledigt. Stattdessen waren aber Lastwagen mit S-21-Baumaterial in Hörweite der Beklagten unterwegs.

Ursel Beck von der Mieterinitiative Stuttgart, die auch auf den Zuschauerbänken saß, zeigte sich „sehr interessiert“ daran, dass das „Thema Baulärm bei Stuttgart 21“ auch einmal gerichtlich aufgearbeitet wird. Sie weiß von einer weiteren Mieterin im Nordbahnhofviertel, die aus dem selben Grund einen Teil ihrer Miete einbehält.

Entscheidung fällt im Oktober

Auch Anette Heiter rechnet offensichtlich mit weiterem Klärungsbedarf. Während der Hausabriss ja etwas gewesen sei, das einigermaßen schnell

vorüberging, „ist Stuttgart 21 etwas, woran wir alle noch viel Freude haben werden“, prognostizierte die Richterin. Bis Ende September hat die Vermieterin nun Zeit, ihre erweiterte Klage zu begründen. Binnen 14 Tagen danach muss Claus-Joachim Lohmann, Anwalt der Mieterin, Stellung dazu nehmen. Anette Heiter hat sich das Okay aller Beteiligten geholt, das weitere Verfahren schriftlich zu führen. Eine Entscheidung soll in der zweiten Oktoberhälfte fallen. Ob das Urteil das letzte Wort in der Sache ist, muss abgewartet werden. Mit den nun geforderten mehr als 790 Euro ist der sogenannte Berufungsstreitwert überschritten – eine Fortsetzung also nicht ausgeschlossen.