

# TUNNEL**BLICK**

Sa., 11. Mai 2013:  
Demo in Untertürkheim!

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 34 • 8. MAI 2013



Untertürkheimer »Idylle« – durch Stuttgart 21 drohen die Neckarvororte der Landeshauptstadt vollends im Lärm und Verkehr zu ersticken (Foto: Klaus-Ulrich Blumenstock, Montage: Tunnelblick)

## Aufs Abstellgleis

**D**ie Chance auf neues Wohnen inmitten blühender Parklandschaften – das versprechen die Propagandisten von Stuttgart 21. Dafür opfern sie schnell mal ein paar Stadtbezirke, die eher an der Peripherie liegen und deren Bewohner sich nicht wehren: Untertürkheim, da schafft man beim Daimler. Obertürkheim, ist da nicht der Neckarhafen? Und Wangen kennt man sowieso nur vom Großmarkt. Drei Stuttgarter Stadtbezirke – ein einziges Industriegebiet. Leben dort überhaupt noch Menschen? Wäre das nicht ein idealer Platz für einen bei Tag und Nacht mit 107 Dezibel lärmenden Abstell- und Wartungsbahnhof?

### Der Planfeststellungsabschnitt 1.6b

Das heutige Wartungs- und Abstellareal des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist ein 30 Hektar großes Flächendreieck am Rosensteinpark, bahnhofsnahe und schnell zu erreichen. Für Stuttgart 21 kann es nicht mehr genutzt werden und soll weg. Doch wohin dann mit den Zügen?

Die Lösung der Planer: Bei Untertürkheim, fünf Kilometer vom Stuttgarter Bahnhof entfernt, liegt der ehemalige und seit Jahren vergessene Güterbahnhof, ein knapp 22 Hektar großes, brachliegendes Bahngelände. Hier soll das neue Wartungsareal eingerichtet werden, nach dem zynischen Motto: Die Anwohner in den Neckarvororten sind ja ohnehin schon an den Lärm von Bahnbetrieb, Gewerbe, Industrie und Verkehr gewöhnt, da kommt

es auf ein bisschen mehr Krach auch nicht an. Das war die Geburtsstunde des Planfeststellungsabschnitts 1.6b.

Um diesen Abschnitt überhaupt anfahren zu können, muss für Stuttgart 21 eigens ein knapp 13 Kilometer langer Schienen-Ringschluss eingerichtet werden, etwa 9 Kilometer davon als Strecke mit doppelten Tunnelröhren. Der geplante Tiefbahnhof mit nur acht Gleisen macht einen solchen Kreisverkehr als Ausweichmöglichkeit zwingend erforderlich, denn längere Haltezeiten sind in einem Durchgangsbahnhof nicht vorgesehen.

### Genehmigungsverfahren völlig offen

Die Planungen für Untertürkheim sind noch lange nicht abgeschlossen. Daher gibt es weder eine Baugenehmigung noch Baurecht. Das Planfeststellungsverfahren wurde zwar 2010 begonnen, doch immer noch fehlen ein landschaftspflegerischer Begleit-

plan, eine artenschutzrechtliche Prüfung und ein qualifiziertes Lärmgutachten. Zudem entsprechen die 2010 ausgelegten Unterlagen laut Stellungnahme der Stadt Stuttgart nicht den gesetzlichen Anforderungen, da sie sich auf veraltete Grundlagen stützen. Das Amt für Umweltschutz der Stadt bemängelt, dass das Schallschutzgutachten der Bahn weder plausibel noch nachvollziehbar sei. Zitat: »Insbesondere zur Nachtzeit, die anerkanntermaßen

besonders schützenswert ist, verbleiben selbst laut diesem Gutachten Beurteilungspegel, die den Auslösewert für eine Lärmsanierung teilweise erheblich überschreiten.«

### Keine Pflicht zum Lärmschutz?

Da der Wartungsbahnhof auf Bahngelände errichtet werden soll, geht die Bahn von einem Umbau statt von einem Neubau aus. Ein Umbau würde sie weitgehend von der Pflicht entbinden, die Bewohner der angrenzenden Quartiere einbeziehen oder gar beteiligen zu müssen. Und so sieht sich die Bahn auch nicht verpflichtet, einen qualifizierten Lärmschutz vorzusehen. In einem Schreiben vom 03.12.2012 an Brigitte Lösch, die stellvertretende Präsidentin des Landtags von Baden-Württemberg,

stellt der DB-Konzernbevollmächtigte Eckart Fricke unmissverständlich klar, dass er Forderungen nach schalltechnischen

Untersuchungen und zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen zurückweist, weil »alle gesetzlichen Vorgaben in diesem Zusammenhang eingehalten werden.«

### Wie laut sind eigentlich 107 Dezibel?

Von der Bahn beantragt wurden »Schallleistungen« von 102 dB(A) für die Wertstoffpresscontainer (15 Minuten lang, ein-

**»Das Gute macht wenig Lärm. Der Lärm macht wenig Gutes.«**

Franz von Sales (1567–1622), französischer Theologe, Ordensgründer der Salesianer, Bischof von Genf

mal in der Stunde) und 107 dB(A) für die akustischen Warnsignale, wenn das rund 20 Meter lange Montagedach auf einer Strecke von 200 Metern zur Außen- und Innenreinigung über die Züge gefahren wird. Zum Vergleich: Ein Presslufthammer oder ein Kampfflugzeug im Tiefflug verursacht einen Lärm von 110 dB(A).

Hohe Schalldruckpegel führen zu Unbehaglichkeit und Schmerzempfindungen, Gehörschäden treten ab einem Schalldruck von 120 dB(A) auf. Doch schon bei geringeren kontinuierlichen Lärmpegeln kommt es zu körperlichen und seelischen Schäden: Dauerstress sowie eine Schwächung des Immun- und Herz-Kreislauf-Systems sind die hauptsächlichen Gesundheitsgefahren für den Menschen.

### 8-mal mehr Lärm

Die »sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes« gibt Kriterien vor, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen und öffentlichen Straßen gelten. Eine wesentliche Änderung liegt dann vor, wenn »durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird.« In diesem Fall sind Immissionsgrenzwerte »in reinen und allgemeinen Wohngebieten« von 59 dB(A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht anzuwenden!

Nach den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamts liegen die Lärmpegel am Untertürkheimer Bahnhof schon heute am Tage bei 70–75 dB(A), in der Nacht bei 65 bis 70 dB(A), also deutlich über den zulässigen Höchstwerten. Jeder zusätzliche Lärm würde die Bahn dazu verpflichten, die zulässigen Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten. Das ist nach dem aktuellen Stand der Technik unmöglich.

Denn bei 107 dB(A) geht es um eine Erhöhung des Lärmpegels um mindestens 30 dB gegenüber der vorhandenen Lärmbelastung. Die subjektive Beurteilung der Lautstärke verdoppelt sich jede 10 dB, so dass 30 dB als Verachtfachung (!) des aktuell vorhandenen Lärms empfunden werden.

Dieser Lärm wird sich ungehindert über die Luft ausbreiten. Ohne aktiven

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400  
BLZ 430 609 67, GLS-Bank  
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.  
Stichwort: Tunnelblick

### Verbotsverfügung:

1. Die Lärmsimulation am 9. September 2012 in der Zeit von 1 Uhr bis 5 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Gebäude Augsburgstraße 276 in Stuttgart-Untertürkheim wird untersagt. Dies gilt ebenso für alle Ersatzveranstaltungen an diesem Tag, unabhängig vom Zeitpunkt und der gewählten Örtlichkeit.
2. Die sofortige Vollziehung der Untersagung wird angeordnet, d. h. Sie dürfen die Simulation auch dann nicht durchführen, wenn Sie gegen die Verbotsverfügung Rechtsmittel einlegen.
3. Der Polizeivollzugsdienst ist angewiesen, die Simulation mit den Mitteln des unmittelbaren Zwangs zu unterbinden, soweit Sie entgegen dieser Verbotsverfügung dennoch versuchen, die Simulation durchzuführen. Dazu ist der Polizeivollzugsdienst insbesondere berechtigt, alle Gegenstände zu beschlagnahmen, mit denen Sie die Simulation durchführen oder fortsetzen könnten.

Lärmschutz wird das Warnsignal in ganz Untertürkheim, in den Randbezirken von Luginsland und selbst in der Wangener Halbhöhenlage zu hören sein. Die Bahn verstößt damit eindeutig gegen alle maßgeblichen Regelwerke und Gesetze und nimmt wissentlich eine dauerhafte Gesundheitsgefährdung Tausender Bürger in den Neckarvororten in Kauf.

### Die Simulation und das Amt für öffentliche Ordnung

Welche Lärmbelastung kommt auf die Anwohner tatsächlich zu? Um dies zu testen, beantragte das »Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte« für die Nacht vom 8. auf den 9.9.2012 die Durchführung einer realitätsnahen Simulation am Ort des geplanten Wartungsbahnhofs. Mittels einer handelsüblichen Warnanlage sollte eine Schallemission von 107 dB(A)

## 4. Laufdemo gegen Stuttgart 21

**Samstag, 11. Mai 2013, ab 14:30 Uhr  
Start: Bahnhof in Untertürkheim  
(auf der U-Bahnseite).**

Redebeiträge zu Neckarunterquerung,  
Untertunnelung Lindenschulviertel,  
Lärmbelastung und PFA 1.6b

ausgesendet werden, um die so erzeugten Lärmimmissionen an verschiedenen Orten messen zu können. Dabei sollte es auch um den Charakter der Signaltöne gehen, die mit 30 bis 40 Impulsen pro Minute dem Klingeln eines Weckers entsprechen.

Die Verbotsverfügung des zuständigen Amtes für öffentliche Ordnung der Stadt Stuttgart ließ nicht lange auf sich warten: Die Lärmsimulation wurde untersagt, der Polizeivollzugsdienst angewiesen, die Simulation mit den Mitteln des unmittelbaren Zwangs zu unterbinden und ggf. alles zu beschlagnahmen, was die Nachtruhe der Anwohner stören könnte. Die Begründung geht zu Recht davon aus, dass durch 107 dB(A) gesetzliche Richtwerte erheblich überschritten werden. Durch das

Verbot ist amtlich festgestellt: Der Lärm, den der geplante Abstell- und Wartungsbahnhof in Untertürkheim verursachen wird, stört die Nachtruhe und Gesundheit der Anwohner. Doch für Stuttgart 21 scheinen wieder einmal andere Gesetze zu gelten.

### Und der Lärm ist noch nicht alles ...

Nicht erst im Betrieb, sondern schon während der langjährigen Bauphase werden die Beeinträchtigungen für die Bürger der Neckarvororte immens sein. Denn aus betrieblichen Gründen muss nicht nur das Gelände des neuen Wartungsbahnhofs »tiefergelegt«, sondern auch der Abraum für die Tunnelröhren zwischen Wangen und Stadtmitte entsorgt werden. Die Verlegung zusätzlicher Gleise zwischen Tunnelmund und Bad Cannstatt bzw. Obertürkheim ist nötig und zuvor muss das gesamte Kabel- und Röhrengewirr im Untergrund neu geordnet werden. Baustraßen werden vorhandene Straßen einengen und 400 Muldenkipper täglich Material von und zu den Baustellen fahren. Die U 13 wird ihren Betrieb während der Bauzeit zeitweise einstellen.

### Trübe Aussichten – oder doch nicht?

Untertürkheim glänzte einst mit dem ältesten Bahnhof Württembergs. Heute gehört er zu den verwahten Zughalten im Land. Die zentrumsfixierte und nach Weltstadtniveau lechzende Stadtplanung hat die Neckarvororte längst aufgegeben und opfert sie nun für Stuttgart 21. Wer wird noch in Stadtteilen wohnen wollen, in denen Tag und Nacht, sommers wie winters, werktags wie sonntags Hupen, Kreischen und Brummen im Viertelstundentakt den Lebensrhythmus vorgeben?

Vielleicht braucht ja jede Weltstadt einen Hinterhof. Doch Stuttgart wird niemals eine Weltstadt werden. Insofern besteht noch Hoffnung für die Neckarvororte. ➔

Weitere Informationen des »Infobündnisses Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte« unter [www.wirtemberg.de/initiative.htm](http://www.wirtemberg.de/initiative.htm).