



DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17 • 70191 Stuttgart

Netzwerk Killesberg und Umgebung e.V.
Ulrich Hangleiter
Birkenwaldstraße 77
70191 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
I.GT(T)
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart
www.deutschebahn.com

Thomas Türk
Telefon 0711 93319-195
Mobil 0170 7922973
thomas.tuerk@deutschebahn.com
Zeichen I.GT(T) TFDPF-TT-20141203-01

03.12.2014

Projekt Stuttgart-Ulm, Belastung durch Baulärm am Wartberg, Ihre Anfrage vom 04.11.2014

Sehr geehrter Herr Hangleiter,

mit Schreiben vom 04.11.2014 haben Sie uns diverse Fragen zur Belastung durch Baulärm im Bereich des Wartbergs gestellt. Auf die dort formulierten Punkte möchten wir gern antworten.

Am Anfang Ihres Schreibens bemerken Sie, dass von „der Bahn“ der Eindruck vermittelt wurde, dass die Bewohner des Gebietes Wartberg/Dornbusch „durch das Projekt S21 keine Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Erschütterungen zu erwarten hätten“. Richtig ist, dass sich die Vorhabenträgerin bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit den Einwirkungen durch Baulärm im Planfeststellungsabschnitt 1.5, also auch insbesondere im Umfeld des ZA Prag, eingehend befasst hat. Hierzu wurde im Verfahren als Anlage 16.2 der Planfeststellungsunterlagen die Schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. 97580, FRITZ GmbH, vom 13.12.2002 in der Überarbeitung vom 13.06.2003 vorgelegt.

In dieser Untersuchung sind in Anlage I.2 in einem schematischen Übersichtslageplan die Immissionsorte im Bereich Wartberg/Dornbusch gekennzeichnet, für die exemplarisch die Einwirkungen aus dem Baubetrieb, insbesondere am ZA Prag prognostiziert und beurteilt wurden. Hierbei handelt es sich um die Immissionspunkte IP 2.1 und IP 2.2 im Bereich Dornbusch sowie IP 2.6 und IP 2.7 im Bereich Wartberg. Eine flächenbezogene Darstellung zu den zu erwartenden Baulärmimmissionen für den Tag findet sich in Anlage IV.2.1. Eine korrespondierende Darstellung für die Nacht findet sich in Anlage IV.2.2. Den Darstellungen ist bereits zu entnehmen, dass insbesondere in der Nacht (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) mit Überschreitungen der Richtwerte nach AVV Baulärm zu rechnen ist.

...

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Sitz: Stuttgart
Amtsgericht: Stuttgart
HRB 745 715
USt-IdNr. DE 290 377 510

Geschäftsführer:
Manfred Leger (Vorsitzender)
Stefan Penn
Harald Klein
Peter Sturm

Kontoverbindung:
Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Konto-Nr. 0567 765 103
IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103
BIC PBNKDEFFXXX



Die durchgeführten Einzelpunktberechnungen, die im Anhang zu dem genannten Gutachten dokumentiert sind, führen zu dem Ergebnis, dass im Bereich Dornbusch in der Nacht mit Richtwertüberschreitungen nach AVV Baulärm um

$$\Delta L_{r,Nacht} \leq 13,0 \text{ dB(A)}$$

zu rechnen ist. Im Bereich Wartberg wurden ebenfalls insbesondere für die Nacht Richtwertüberschreitungen prognostiziert. Diese erreichen eine Größenordnung

$$L_{r,Nacht} \leq 15,4 \text{ dB(A)}.$$

Bereits diese Informationen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 1.5 kommuniziert wurden, machen deutlich, dass in den genannten Siedlungsarealen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach Maßgabe der Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 besteht.

In den zwischenzeitlich für diesen Bereich erstellten Detailgutachten wurden die Informationen zu Schallquellen und zu Bauabläufen im Bereich des ZA Prag entsprechend der aktuellen Ausführungsplanung weiter präzisiert. Die erst kürzlich erfolgte Fortschreibung des Detailgutachtens für die Baulogistik, das ebenfalls die Belange des Immissionsschutzes für den Bereich Wartberg/Dornbusch abdeckt, liegt bereits vor und ist auf der Projekthomepage unter www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/auf-der-baustelle/gutachten/immissionen/ abrufbar.

Zu Ihren Fragen und Forderungen im Einzelnen möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

- zu 1. Für die Baulärmimmissionen im Bereich Wartberg/Dornbusch sind insbesondere in der Nacht die Immissionen aus der Logistik (Abfuhr von Ausbruchmaterial, Zufuhr von Baustoffen) und aus den Anlagen zur Tunnelbewetterung verantwortlich. Die Emissionen der Tunnelbewetterung wurden nach dem gegenwärtigen Stand der Technik auf das mögliche Mindestmaß reduziert. Weitere Minderungen sind nur mit funktionalen Einschränkungen des Lüftungssystems möglich, die aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig sind. Daher kann die Emission der Tunnelbewetterungsanlagen nicht weiter minimiert werden.

Hinsichtlich der Logistikaktivitäten ist festzustellen, dass ausschließlich Baugeräte und Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die dem Stand der Technik entsprechen, so dass auch diesbezüglich kein Potenzial für weiterführende aktive Schutzvorkehrungen mehr besteht. Der Schallschutz hinsichtlich dieser Quellen kann demgemäß ausschließlich gemäß den Regelungen im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss durch passive Schutzvorkehrungen realisiert werden.

Die Forderung zur Einsicht in alle vorhandenen Gutachten ist nachvollziehbar, wenn auch gegenstandslos, da alle Detailgutachten, die sich mit dem Bereich Wartberg/Dornbusch befassen und die nach

Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses abschnittsübergreifend erstellt wurden, über die Homepage der Bauinfo eingesehen werden können (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/auf-der-baustelle/gutachten/immissionen/). Gleiches gilt ebenfalls für die Fortschreibung des Detailgutachtens zur Baulogistik. Dieses wird auch auf der Projekthomepage zur allgemeinen Einsichtnahme veröffentlicht. Soweit diesbezüglich Fragen und/oder Bedenken bestehen, können Sie sich gern an uns wenden.

- zu 2. Bei der nicht vollständigen Abbildung des Wohngebietes handelt es sich um ein klassisches Schnittstellenproblem. Gemäß den Bauverträgen im PFA 1.5 sind die ausführenden Firmen die Erstellung der Detailgutachten für die jeweiligen Baustellenbereiche zuständig. Da die Detailgutachten abschnittsübergreifend zu erstellen sind, wurde im Nachgang vereinbart, dass die Quellen, die dem PFA 1.5 zuzuordnen sind, die sich allerdings mit den Quellen im PFA 1.1 immissionsseitig überlagern, in das vom Büro Fritz erstellte Berechnungsmodell für den gesamten Talbereich (PFA 1.1) aufgenommen wird.

Bezüglich des ZA Prag wurde ehemals nur die Logistik zur C2-Fläche, die dem PFA 1.1 zugeordnet ist, mit erfasst. Mit der aktuellen Fortschreibung des Detailgutachtens wurde der relevante Siedlungsbereich im Umfeld des ZA Prag vollständig in die Berechnungen aufgenommen. Die Immissionsbelastung wurde für alle Gebäude mit schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich Wartberg / Dornbusch erhoben, so dass geklärt werden kann, ob im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 1.5 ein Anspruch auf passive Schallschutzvorkehrungen dem Grunde nach besteht. Die geforderten detaillierten Immissionswerte liegen also vor. Dem nachvollziehbaren Wunsch nach Transparenz wird durch Veröffentlichung des aktuellen Detailgutachtens entsprochen.

- zu 3. Es ist zutreffend, dass prioritär aktive Schallschutzvorkehrungen vor der Ergreifung passiver Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Hierbei sind die Möglichkeiten eines Vorhabenträgers durch den gegenwärtigen Stand der Technik begrenzt. Die Emission können nach dem gegenwärtigen Stand der Technik und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht weiter gemindert werden. Es wurde bereits oben darauf hingewiesen, dass dies bereits aus dem Planfeststellungsverfahren bekannt ist. Das Eisenbahn-Bundesamt hat in seinem Planfeststellungsbeschluss dahingehend auf diesen Sachverhalt reagiert, als dass dieser umfassende Maßnahmen zum passiven Schallschutz vorsieht.

Die geforderte Einhausung von Logistikstraßen ist unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht möglich. Dies bestätigt das Eisenbahn-Bundesamt letztendlich durch den Planfeststellungsbeschluss, der rechtskräftig ist.

Die Forderung nach körperschallentkoppelten Fahrbahnbelägen im Bereich des Zwischenangriffs ist nicht zielführend, da vom gummi-bereiften Verkehr (LKW, Radlader) keine signifikanten Körperschalleinleitungen hervorgebracht werden. Der in diesem Bereich ohne Zweifel bestehende Immissionskonflikt resultiert einzig und allein aus den Luftschallemissionen der im Bereich des Tunnelportals und auf der Logistikstraße betriebenen Geräte.

- zu 4. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Nachtzeitraum aus Sicht des Immissionsschutzes besonders kritisch ist. Nach hiesigem Kenntnisstand - und dies wurde aktuell im Detailgutachten so berücksichtigt - erfolgt im Regelbetrieb die Beladung der LKW mit Ausbruchmaterial im Tunnel, so dass in der Nacht im Wesentlichen die LKW-Verkehre und die Tunnelbewetterung für die Geräuschemissionen im Umfeld verantwortlich sind. Ein weiteres Umladen der Ausbruchmassen vom LKW auf Güterzüge zum Abtransport auf die Deponien erfolgt erst auf der Logistikfläche C2.
- zu 5. Grundsätzlich werden sämtliche Anwohner durch die Veröffentlichung des Detailgutachtens über die während der Bauarbeiten zu erwartenden Geräuschbelastungen informiert. Das Gutachten wird - wie oben bereits angemerkt - veröffentlicht, so dass jeder Anlieger uneingeschränkt Einsicht nehmen kann.

Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich das gemäß Planfeststellungsbeschluss geforderte Messkonzept für die Überwachung der Immissionsbelastung aus Bauarbeiten im PFA 1.5 erstellt (Bericht Nr. 97751-AMSE-1 vom 14.11.2014; Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutzbeauftragter S21 & WeU, erstellt durch FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI). Das Messkonzept wurde bereits dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung und zur Freigabe vorgelegt. Anschließend wird das Messkonzept auf der Homepage der Bauinfo zur allgemeinen Einsichtnahme veröffentlicht.

Gemäß Ziffer 4.1.1.2 des Messkonzeptes sind regelmäßige Schallimmissionsmessungen an einem exemplarischen Gebäude im Bereich Wartberg/Dornbusch geplant. Es wird im Konzept darauf hingewiesen, dass die Messungen zum Beispiel in Höhe des Gebäudes Gudrunweg 7 durchzuführen sind.

- zu 6. Grundsätzlich werden in den Detailgutachten die für einzelne Lastfälle prognostizierten Beurteilungspegel nach Maßgabe der AVV Baulärm angegeben. Dies gilt gleichermaßen für den Tag und für die Nacht und unabhängig davon, ob Überschreitungen der zulässigen Richtwerte vorliegen oder nicht.
- Soweit der Gegenstand konkreter Untersuchungen die Klärung der Frage ist, ob und ggf. in welchem Umfang für ein Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzvorkehrungen besteht, kommt es ausschließlich auf solche Überschreitungen der jeweiligen

Richtwerte nach AVV Baulärm an, die sich auf mindestens 5 dB(A) belaufen. Gemäß den Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 besteht nur für solche schutzbedürftigen Nutzungen dem Grunde nach ein passiver Schutzanspruch, wenn über einen Zeitraum von mehr als 2 Monaten Immissionsrichtwertüberschreitungen um mehr als 5 dB(A) zu erwarten sind.

Ergänzend erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass zum Baulärm keine „gesetzlich verankerten Grenzwerte“ existieren. Richtig ist, dass die AVV Baulärm Immissionsrichtwerte nennt, die für die Beurteilung der Einwirkungen durch Baulärm maßgebend sind. Hierbei handelt es sich allerdings um Richtwerte und nicht um Grenzwerte. Demgemäß hat sich das Eisenbahn-Bundesamt bei der Aufstellung des Planfeststellungsbeschlusses unter Abwägung der Schutzbedürftigkeit betroffener Siedlungsareale und aller übrigen abwägungsrelevanten Sachverhalte für die getroffene Regelung zum passiven Schallschutz entschieden.

- zu 7. Im Planfeststellungsabschnitt 1.5 haben die jeweiligen Auftragnehmer Bau Detailgutachten für den Abschnitt erstellt. Dies ist das zitierte Gutachten des Ing.-Büros Goritzka. Es berücksichtigt ausschließlich den Planfeststellungsabschnitt 1.5 und keine Überlagerung mit benachbarten Abschnitten. Da gemäß Planfeststellungsbeschluss aber abschnittsübergreifende Detailgutachten zu erstellen sind, wurde im Nachgang durch das Büro Fritz ein übergreifendes Gutachten u.a. auf Basis des Gutachtens vom Ing.-Büro Goritzka erarbeitet. Dabei wurden die Betriebszenarien des Gutachtens vom Büro Goritzka in das Gesamtmodell des Büros Fritz übernommen. Aus diesem Grund wurde von einer Veröffentlichung des Gutachtens des Büros Goritzka abgesehen, da die maßgeblichen Inhalte im Gutachten des Büros Fritz enthalten sind.
- zu 8. Bereits in der Planfeststellung wurde von Vorhabenträgerseite dargelegt, dass auch in der Nacht umfassende LKW-Transporte erforderlich werden, um die Ausbruchmassen vom ZA Prag zur C2-Fläche zu transportieren.
- zu 9. Der Immissionsschutzbeauftragte für die Belange des Schallschutzes und des Erschütterungsschutzes, Herr Peter Fritz, ist ein unabhängiger Gutachter und Sachverständiger, der sich mit Fragen des Schallschutzes und Erschütterungsschutzes befasst. Für dieses Fachgebiet ist er von der Industrie- und Handelskammer Darmstadt als Sachverständiger öffentlich bestellt und vereidigt. Nach der Sachverständigenordnung der IHK Darmstadt unterliegt ein Sachverständiger der Wahrheitspflicht. Demgemäß besteht hier kein Interessenkonflikt.
- zu 10. Es ist zutreffend, dass gemäß den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses das Eisenbahn-Bundesamt für die Entscheidung über aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zuständig ist. Die fachliche Grundlage für diese Entscheidung wird durch die sogenannten - oben



6/6

mehrfach angesprochenen - Detailgutachten geschaffen. Auf dieser Grundlage wird geprüft, ob und wenn ja, welche zusätzlichen Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich sind. Demgemäß werden die Detailgutachten, die sich konkret mit diesem Sachverhalt befassen, dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung und zur Freigabe vorgelegt.

Soweit aus den getroffenen Feststellungen in einem Detailgutachten zusätzliche Maßnahmen baulicher oder organisatorischer Art erwachsen, werden diese in sogenannten Maßnahmenblättern dokumentiert, deren Umsetzung durch den zuständigen Leiter der Baumaßnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich zu bestätigen ist. Hieraus folgt, dass - soweit im Detailgutachten Immissionsbelastungen ausgewiesen sind, die über den Richtwerten der AVV Baulärm liegen - das Eisenbahn-Bundesamt durch seine Freigabe bestätigt, dass es sich bei diesen Lärmeinwirkungen um „unvermeidbare Baulärmimmissionen“ handelt. Zur Minimierung der hieraus erwachsenden Einwirkungen sind dann die Regelungen zum passiven Schallschutz gemäß Planfeststellungsbeschluss umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Peter Sturm

i.V.

Dr. Florian Bitzer