

NETZWERK KILLESBERG UND UMGEBUNG e.V.
Der Vorstand

Mitglied der Netzwerke der
von der Untertunnelung
durch S 21 betroffenen
Eigentümer und Anwohner

www.netzwerke-21.de

NETZWERK KILLESBERG UND UMGEBUNG e.V.
Ulrich Hangleiter – Birkenwaldstraße 77 – 70191 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Herrn Peter Sturm
Herrn Dr. Florian Bitzer
Räpplenstraße 17

70191 Stuttgart

Den 08.08.2015

**Projekt Stuttgart 21: PFA 1.5 – Schalltechnische Untersuchung für ZA Prag
samt BE-Fläche vom 10.07.2015. Ihre Pressemitteilung vom 27.07.2015**

Sehr geehrter Herr Sturm, sehr geehrter Herr Dr. Bitzer,

vor zehn Tagen sind Sie mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit gegangen, mit der Sie sowohl über die neuerdings zu erwartenden Lärmimmissionen im Umfeld des ZA Prag als auch über die geplanten Maßnahmen informiert haben. Im Nachgang haben wir die Gutachten ausgewertet und haben dazu nachstehende kritische Anmerkungen und dezi- dierte Nachfragen.

Es ist fatal, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom 21.11. 2014 und 12.02. 2015 für den ZA Prag derart verfälschend waren und zu völlig falschen Folgerungen für die be- troffenen Anwohnern führten. Jenen Untersuchungen, die wohl von der Arge in Auftrag gegeben wurden, lagen völlig andere baubetriebliche Abläufe zugrunde, als nunmehr erfor- derlich. So hatten sie beispielsweise als Bauszenario die Beladung durch Lkw mit Radladern sowie Lkw-Transporte von der BE-Fläche bis zur Logistikfläche C2 angesetzt. Und das Büro Fritz GmbH übernahm die Erkenntnisse des Gutachterbüros Goritzka quasi blind und schrieb: Das Lärmgeschehen am ZA Prag sei im wesentlichen durch die stationären Quellen, d.h. die Tunnelbewetterung mit einer Schalleistung von jeweils 86 dB(A) tags und 81,5 dB(A) nachts, bestimmt.

Jetzt ermittelt das Gutachterbüro Fritz für den ZA Prag sowohl für den Tag- als auch den Nachtzeitraum einen gravierend höheren Gesamtschallleistungspegel von 109,7 dB(A). Dies ist eine Steigerung von mindestens 20 dB(A), die vom menschlichen Ohr als eine Vervierfa- chung des Lärms wahrgenommen wird. Welche baubetriebliche Bedeutung der LKW mit Ladekran (104 dB(A)) und der Stapler (108 dB(A)) zur Ab- und Umladung von Bewehrung im Nachtbetrieb haben, müssten Sie uns erklären.

Ebenfalls weichen die den Bauszenarien zugrunde gelegten LKW-Fahrten auf den Baulogistikstraßen von den früheren Gutachten gravierend ab. So waren den Gutachten vom 21.11. 2014 und 12.02. 2015 für den Nachtzeitraum mit Ausnahme des ZA Prag jeweils nur 10 Lkws als Zu- und Abfahrt auf allen Baulogistikstraßen Richtung der zentralen Umschlagfläche C2 eingeplant. Für den ZA Prag waren 19 Zufuhren und 74 Abfuhren den bisherigen Lärmgutachten zugrunde gelegt.

Die aktuelle schalltechnische Untersuchung vom 10.Juli 2015 enthält jetzt als nächtliche Fahrzeugbelastungen für die Baulogistikstraßen und die Andienung der zentralen Logistikfläche C 2 plötzlich statt der 10 bis zu 176 Lkws Zufuhren und 51 Abfuhren. Für den ZA Prag sind jetzt statt der 19 Zufuhren 164 Betontransporte angesetzt und bei den Abfuhren 92 statt 74 Lkws.

Vor diesem Hintergrund bitten wir dringend um Stellungnahme zu nachstehenden Punkten:

1. Warum ist jetzt der extrem lärmintensivere Baubetrieb für Verladung des Tunnelaushubs am ZA Prag erforderlich? Warum wurde entgegen den Erfahrungen aus anderen Zwischenangriffen, wie z.B. in Wangen, in den schalltechnischen Untersuchungen vom November und vom Februar nur eine „Tunnelbaustelle light“ zugrunde gelegt? Warum ist der ZA Prag plötzlich nicht mit den ursprünglich geplanten Lkws mit Radladern betreibbar.

Wir bitten hier um eine detaillierte Beschreibung des Verladevorgangs und um Darlegung, wie viele Lkws im Tag und Nachtzeitraum den Aushub am ZA Prag abtransportieren und wie lange ein Verladevorgang dauert. Es geht also um die Korrelation von Verladevorgang und Fahrzeugdichte.

2. Die Lärmberechnung am ZA Prag basiert darauf, dass während des 13-stündigen Tageszeitraums nur 2,5 Stunden und während des 11-stündigen Nachtzeitraums nur 2 Stunden verladen wird. Damit kann nach der AVV-Baulärm in der Kalkulation ein Abschlag von jeweils -10 dB(A) an der Schalleistung des Lkw mit Ladekran und an dem Stapler gemacht werden. Wie das mit den Lkw-Zahlen des Gutachtens am ZA Prag zusammenpassen soll, steht in den Sternen. Selbst wenn man aus den Übersichten nur die untersten Werte für den Abtransport des Aushubs am ZA Prag nimmt, kommen irreal hohe Werte für die Verladezeiten pro Lkw heraus

3. Warum steigen die Lkw-Fahrten auf den Baulogistikstraßen im nächtlichen Zeitraum so gravierend an? Die Steigerungsraten betragen bis 1.760% und sind in dieser Größenordnung nicht nachvollziehbar. Welche Änderung in der Ausführungsplanung ist dafür verantwortlich? Sind die Leerfahrten der LKWs berücksichtigt?

4. Im Nachtzeitraum übersteigen die Immissionswerte an den Wohngebieten entlang der Baulogistikstraßen deutlich den Richtwert der AVV-Baulärm. Bei einigen Immissionspunkten reichen diese Werte bis knapp unter die noch zulässige Überschreitung von + 20 db(A). An der Störzbachstr.13 und der Nordbahnhofstr. 161 überschreiten die Prognosewerte den zulässigen Spitzenpegel der AVV-Baulärm. Der nächtliche Logistikverkehr ist an diesen beiden Wohngebäuden rechtlich nicht mehr zulässig. Dennoch enthält die Untersuchung keine Forderung nach aktiven Schallschutzmaßnahmen. Dies ist nicht tragbar.

5. Auf Seite 17 heißt es: "Der Betrieb auf C2 findet überwiegend im Tagzeitraum statt. Im Nachtzeitraum werden ausschließlich Massen des ZA Prag angefahren ..." Diese Anfahrten

über die Brücke mit den steilen Rampen werden richtig laut. Wo finden wir dazu etwas? Was ist mit dem Aushub vom ZA Nord? Der wird doch auch abgekippt.

6. Die gravierende Steigerung des Schalleistungspegels des ZA Prag spiegelt sich nicht in den neuen Prognosewerten während des Tageszeitraums am Wartberg wieder. So liegen die im neuen Gutachten prognostizierten Pegel im Lastfall 1 (mittlere Verkehrsdichte) für die Wartbergstr.8 (46,5 - 56,1 dB(A)) nur leicht über den ursprünglichen Werten (44,8 - 54,1 dB(A)). Die Prognosen im Lastfall 1 für den Gudrunweg 7 (50,1 bis 53,7 dB(A)) liegen sogar unter denen der Vorgutachten (52,4-56,6 dB(A)), die ein leiseres Bauszenario zugrunde legen. Vergleichbare Werte liefern auch die Prognosen für den Lastfall 2 (max. Verkehrsdichte). Dies ist nicht nachvollziehbar. Wir bitten daher um Übersendung der Detailberechnungen für die Wartbergstr.8 und den Gudrunweg 7.

7. Im Gutachten sind nur insgesamt drei Immissionspunkte für die Wohngebiete Wartberg und Dornbusch aufgeführt. Um die Auswirkungen des Baugeschehens auf diese beiden Wohngebiete beurteilen zu können, sind farbige Schallausbreitungskarten für die einzelnen Lastfälle (1-3) dringend notwendig. Auch im Rahmen der Planfeststellung waren diese Karten Standard. Wir fordern diese Schallausbreitungskarten sowohl für die vorliegende Untersuchung als auch für das nächste Gutachten, das die Dämpfung des Lärms durch die Überdachung des ZA Prags beurteilen soll.

8. Das Gutachten enthält darüber hinaus keinen beschrifteten Plan für die Lage der einzelnen Baueinrichtungsflächen, Baustraßen und Bahngleise. Die aufgeführten Lkw-Zahlen für die einzelnen Baustraßen und Straßenabschnitte können daher nur begrenzt oder gar nicht örtlich zugeordnet werden. Wir fordern deshalb, dass das nächste Gutachten einen geeigneten und beschrifteten Übersichtsplan enthält. Ansonsten ist das Gutachten für Anwohner nicht lesbar.

9. In diesen Tagen erhielten etliche Anwohner im Wartberg Ihr Schreiben vom 04.08., in dem Sie das neue Maß der Betroffenheit bedauern und den Einbau von Schallschutzfenstern anbieten. Darüber hinaus laden Sie zu einer Info-Veranstaltung ins Turmforum ein, bei dem Sie über den Maßnahmenkanon berichten wollen. Es wäre gut, wenn Sie dabei die Einschätzung der Wirkung der geplanten Schallschutzmaßnahmen – vor allem der aktiven – in der Tasche hätten. Eine Konkretisierung des Daches über der BE-Fläche am ZA Prag, das wohl nicht als „Einhausung“ wirkt, wäre dabei besonders wichtig.

Für das Netzwerk Killesberg und Umgebung e.V. bitten wir Sie um zeitnahe schriftliche Information zu den aufgeworfenen Problemen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand:

Uli Hangleiter

Rudi Röder