

**Brief des Netzwerks Killesberg und Umgebung e.V. vom 08.08.2015  
und die Antworten der DB (Sturm / Bitzer):**

**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 dezidierte 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 betroffenen Anwohnern führten. Jenen Untersuchungen, die wohl von der Arge in Auftrag gegeben wurden, lagen völlig andere baubetriebliche Abläufe zugrunde, als nunmehr erforderlich. 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 Vervierfachung 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.

*Die Antwort:*

1. Das nunmehr vorliegende schalltechnische Detailgutachten für den Bereich des ZA Prag beruht gegenüber der Vorgängerfassung auf einer verbesserten Datengrundlage und liefert belastbare Ergebnisse. Vertragliche Schnittstellen, welche die Erfassung der relevanten Betriebsvorgänge erschwert haben, haben wir aufgelöst. Beispielhaft können wir erwähnen, dass nunmehr auch solche Arbeitsvorgänge in die Betrachtung aufgenommen sind, die zwar keine wesentlichen Arbeitsvorgänge darstellen, auf einer Tunnelbaustelle aber trotzdem zwingend erforderlich sind und zur Baulärsituation beitragen (beispielsweise die Reinigung von Baumaschinen und Fahrwegen).
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 Schallleistung 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 irrealer Werte für die Verladezeiten pro Lkw heraus.

*Die Antwort:*

2. Hier liegt ein Missverständnis vor. Der Umschlag des Ausbruchmaterials erfolgt derzeit vollständig im Tunnel. Vor dem Tunnel findet lediglich ein Materialumschlag von angelieferten Baustoffen statt. Dieser Umschlag von Baustoffen ist unvermeidlich. Er wurde im Detailgutachten berücksichtigt.
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?

*Die Antwort:*

3. Bei der Ermittlung der den Detailgutachten zugrunde gelegten Lkw-Zahlen wurde der gesamte Bauprozess ins Blickfeld genommen. Hierzu zählen neben der Bauphase, in welcher der Tunnelvortrieb stattfindet, auch die Bauphase, in welcher die Innenschale des Tunnels hergestellt wird.
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.

*Die Antwort:*

4. Im Siedlungsbereich an der Störzbachstraße ist ein ergänzender aktiver Schallschutz deswegen nicht vorgesehen, weil hierdurch keine weitere Reduzierung der Konflikte erreicht werden könnte. Insbesondere für die oberen Geschosse der mehrgeschossigen Wohngebäude würde eine Schallschutzwand keine relevante Wirkung mehr entfalten. Gleichwohl ist der nächtliche Logistikverkehr – entgegen Ihrer Aussage – auch in diesem Bereich zulässig. Für den Fall, dass sich deutliche und zugleich lang andauernde Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte mit verhältnismäßigen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht vermeiden lassen, sieht der Planfeststellungsbeschluss die Ergreifung passiver Schallschutzmaßnahmen vor. Wie Sie wissen, befinden sich die Maßnahmen des passiven Schallschutzes – auch im Bereich Störzbachstraße – in der Umsetzung.

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.

*Die Antwort:*

5. Der Transport von Aushub über die Behelfsbrücke ist im aktuellen Detailgutachten sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum berücksichtigt worden (vgl. z. B. Ausführungen in den erhöhten Emissionen im Rampenbereich im Abschnitt 3.2.2 des Detailgutachtens, S. 10 oben).

Es ist richtig, dass das Befahren der Behelfsbrücke zu nicht unerheblichen Geräuschmissionen an nahe gelegenen Wohngebäuden führen kann. Gleichwohl ist dies der von der Planfeststellung vorgesehene Transportweg.

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 Lastfall1 (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.

*Die Antwort:*

6. Im Detailgutachten wurde die Abschirmung der BE-Fläche am ZA Prag durch eine Überdachung berücksichtigt. Hierzu wird derzeit eine Ausführungsplanung erstellt (vgl. Ausführungen in Abschnitt 3.2.4 des Detailgutachtens, S. 11 oben). Dass es trotz der Berücksichtigung zusätzlicher Schallquellen – nur zu geringen Lärmerhöhungen (oder gar zu Lärmreduzierungen) kommt, belegt die Wirksamkeit der Maßnahme.

Die Detailberechnungen für die Wartbergstraße 8 und den Gudrunweg 7 möchten wir nur herausgeben, wenn die Eigentümer dieser Objekte dem ausdrücklich zustimmen.

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.

*Die Antwort:*

7. Karten mit der Darstellung der Schallausbreitung liegen den schalltechnischen Gutachten zur Anspruchsberechtigung für passive Schallschutzmaßnahmen zugrunde. Aus Gründen des Datenschutzes veröffentlichen wir diese Gutachten nicht.

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.

*Die Antwort:*

8. Gerne geben wir Ihre Anregung, diesen Punkt in der nächsten Fortschreibung des Detailgutachtens zu berücksichtigen, an das Ingenieurbüro Fritz weiter.

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.

*Die Antwort:*

9. Die Informationsveranstaltung hat am 12.08.2015 bereits stattgefunden. Die Wirkung der geplanten Schallschutzmaßnahme ist im vorliegenden Detailgutachten bereits berücksichtigt (siehe oben Ziff. 6.).

Zusammengestellt:

U. Hangleiter 20.09.2015