

Frau
Bezirksvorsteherin
Veronika Kienzle
S-Mitte

v.kienzle@stuttgart.de

Bürgerbeauftragte der
Stadt Stuttgart für
Stuttgart 21
Alice Kaiser

Hausadresse:
Jägerstraße 2
70174 Stuttgart

Telefon 0711 213 21 214
Fax 0711 213 21 223
E-Mail: alice.kaiser@stuttgart.de

Stuttgart, 23.09.2016

Betreff: Beschluss des Bezirksbeirats S-Mitte vom 12.9.2016

„Der Bezirksbeirat beschließt einstimmig:

Der Bezirksbeirat bittet Frau Kaiser vom Kommunikationsbüro um mündliche bzw. schriftliche Stellungnahme in der/bis zur nächsten Bezirksbeiratssitzung am 26.09.2015, was von der DB AG gegen die Staub- und Lärmbelästigung unternommen wird und wie hierbei die Abstimmung mit den Anwohnern aussehen kann (Ankündigung für die Bürger, was wann geschehen wird).“

Sehr geehrte Frau Bezirksvorsteherin Kienzle,

ich nehme Bezug auf den einstimmigen Beschluss des Bezirksbeirats vom 12. September 2016 und lasse Ihnen auf Grundlage der Auskünfte von der Bahn, des zuständigen Immissionsschutzbeauftragten für Schall & Erschütterungen und des zuständigen Immissionsschutzbeauftragten für Staub zu den vorgebrachten Punkten folgende Stellungnahme zukommen.

Lärmbelästigung durch den Betrieb des Förderbands:

Wie bereits dem Bezirksbeirat in der Vergangenheit mitgeteilt, prognostizieren abschnittsübergreifende schalltechnische Detailgutachten auf Grundlage der Ausführungsplanung die maximal erwarteten mindestens zwei Monate andauernden Baulärmimmissionen. Anhand der Erkenntnisse wird dann geprüft, ob zusätzliche organisatorische und/oder bauliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Gutachten werden unter www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/anlieger/gutachten/immissionen/ veröffentlicht.

Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen - sowohl aktiv als auch passiv - sind im Kernerviertel bereits umgesetzt worden. Dies war das Ergebnis der gewonnenen Erkenntnisse aus dem relevanten abschnittsübergreifenden schalltechnischen Detailgutachten. So haben viele Bürgerinnen und Bürger zum Schutz von Baulärm z.B. Schallschutzfenster im Kernerviertel erhalten oder auch Dächer von Privatwohnungen wurden schallschutztechnisch isoliert (passiver Schallschutz). Darüber hinaus wurden aktive Schallschutzmaßnahmen im Kernerviertel umgesetzt, wie z.B. die Überdachung der Baustelle am Tunnelportal (Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd).

Konkret das Förderband betreffend ist festzuhalten, dass der Betrieb nicht schallpegelbestimmend ist und den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Zudem wurden die im Detailgutachten prognostizierten Werte durch Messungen im Probetrieb bestätigt. Darüber hinaus wird Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner durch zusätzliche Messungen nachgegangen und selbstverständlich steht man auch mit Anwohnern im direkten Kontakt – z.B. durch die BauInfo Stuttgart-Ulm oder durch den Immissionsschutzbeauftragten oder die städtische Bürgerbeauftragte für Stuttgart 21. Die Messungen werden unter www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/anlieger/gutachten/immissionen/ veröffentlicht und sind für Interessierte einsehbar.

So liegen dem Immissionsschutzbeauftragten für Schall und Erschütterungen keinerlei messtechnische Erkenntnisse dahingehend vor, dass hinsichtlich des Betriebes des Förderbandes schalltechnisch etwas nicht wie prognostiziert gelaufen ist. Im Rahmen einer stichprobenartigen Überprüfung der Baulärmeinwirkungen wurde vom Immissionsschutzbeauftragten in der Nacht vom 15. auf den 16. August 2016 eine beobachtete Schallpegelmessung auf dem, dem Bahnhof zugewandten, Balkon eines Gebäudes in der Sängerstraße durchgeführt. Im gesamten Messzeitraum war die Geräuschimmission des Förderbandes deutlich wahrnehmbar. Der Geräuschpegel lag im Bereich von 44 - 45 dB (A). Gemäß dem Detailgutachten wäre für diese Messposition ein Beurteilungspegel von 48,8 dB (A) zu erwarten. Daraus schließt der Immissionsschutzbeauftragte, dass die Prognose und die tatsächlich gemessenen Schallpegel gut übereinstimmen. Der Geräuschpegel des Förderbandes erreicht lediglich dann die Maximalwerte, wenn die Konsistenz des Ausbruchmaterials im Grenzbereich der Förderfähigkeit ist, also erst, wenn das Ausbruchmaterial nahezu vollständig aus größeren Gesteinsbrocken besteht. Im Detailgutachten wurde unterstellt, dass dies durchgängig der Fall ist.

Die Bahn versteht und bedauert, dass sich Anwohnerinnen und Anwohner durch den Betrieb des Förderbands gestört fühlen. Aus Sicht der Bahn besteht kein Zweifel daran, dass der Betrieb des Förderbandes in weiten Bereichen des Kernerviertels deutlich wahrnehmbar ist. Aufgrund von Erfahrungswerten ist es durchaus plausibel, dass das Förderband von Anliegern subjektiv als „laut“ wahrgenommen wird. In Anbetracht des Sachverhaltes, dass das Förderband den anerkannten Regeln der Technik entspricht und keine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Geräuschemissionen besteht, bittet die Bahn um Verständnis, dass die gerügten Geräusche als unvermeidbar einzustufen und daher hinzunehmen sind. Ungeachtet dessen belegen die jüngst durchgeführten beobachteten Messungen in der Nacht, dass der Immissionsanteil des Förderbandes geringer als erwartet und auch geringer als im Detailgutachten ausgewiesen ist. Demgemäß sieht die Bahn hier keine Möglichkeit für weitere Schutzvorkehrungen.

24-Stunden-Baustellenverkehre:

Baustellenverkehre finden seit Inbetriebnahme des Förderbands hauptsächlich im Zusammenhang mit Materialzulieferungen statt. Da die Tunnel im 24-Stunden-Betrieb erstellt werden, müssen Zulieferungen von Materialien rund um die Uhr erfolgen. Eine Lagerung von Materialien während des Tageszeitraums ist aus Gründen beengter Platzverhältnisse auf der Tunnelbaustelle nicht möglich.

Staubemissionen:

Der Bau der Tunnel unterhalb des Kernerviertels und Stuttgart-Ost erfolgt im üblichen Sprengvortrieb. Nach stattgefundenen Sprengungen transportiert eine Tunnelbewetterungsanlage (=Tunnellüftung) die Sprengschwaden nach außen und sorgt dafür, dass die Bauarbeiter im Tunnel mit Frischluft versorgt werden. Deshalb kann der Vorschlag von Herrn Stadtrat Stopper, die Tunnelbaustelle vollständig einzuhausen, leider nicht umgesetzt werden, da dies mit der nach dem Stand der Technik üblichen Tunnelbewetterung kollidieren würde und aus den genannten sicherheits- und arbeitsschutztechnischen Gründen nicht möglich ist. Im Übrigen wurde in den damaligen Planungen eine vollständige Einhausung geprüft, bewertet und u.a. aus den hier genannten Gründen abgelehnt.

Die Tunnelbewetterung hat zur Folge, dass an der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd sichtbare Staubaufkommen zu beobachten sind, die bei ungünstigem Wind auch in Richtung Kernerviertel ziehen.

Deshalb wird der Staubniederschlag im Bereich der Tunnelbaustelle Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd an drei Stellen regelmäßig gemessen, um evtl. gesundheitliche Auswirkungen auf die Bevölkerung zu erkennen. So befindet sich eine Messtelle (MP 9) am Königin-Katarina-Stift, eine im Bereich Kreuzung Urban- Sängerstraße (MP 14) und eine (MP 13) am Urbansplatz – Schützenstraße, deren Betrieb wieder ab Juni 2016 wegen vorliegenden Bürgerbeschwerden aufgenommen wurde.

An dieser Stelle ist zunächst festzuhalten, dass die von der DEKRA betriebenen Staubniederschlagsmessungen alle unauffällige Messwerte aufzeigen. Der Bericht des Immissionsschutzbeauftragten zu den Messergebnissen ist unter www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/anlieger/gutachten/immissionen/ veröffentlicht.

Nichtsdestotrotz machen sich Anwohner Sorgen, weil der Staub sichtbar ist. Vor allem im Bereich des Spielplatzes weckt das Staubaufkommen Emotionen. Die Anliegen werden sowohl von der Stadt als auch von den Verantwortlichen der Bahn sehr ernst genommen. Die Bürgerbeauftragte hat sich bei der Bahn im Interesse der Bürger intensiv dafür eingesetzt, dass dieses Thema vorrangig behandelt wird und zusätzliche Maßnahmen unternommen werden. In Zusammenarbeit mit dem Immissionsschutzbeauftragten für Staub wurde nach Lösungen gesucht, um die Staubaufkommen zu minimieren.

Der Immissionsschutzbeauftragte für Staub hat seit März 2016 mehrere zusätzliche Maßnahmen zur Bekämpfung angeordnet, derzeit werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- An der Ortsbrust Absaugen des beim Bohren der Sprenglöcher entstehenden Staubes und Filterung der abgesaugten Luft.
- Feuchthalten der Fahrwege durch Aufstreuen von (hygroskopischem, d.h. der Luft Feuchte entziehenden und bindendem) Calciumchlorid.
- Wasserbedüsung von Zwischenlagern, Bedüsung des Aufgabetrichters in den Brecher, Bedüsung des Brechers, des Förderbandes in den Mittleren Schlossgarten und des Abwurfs im Mittleren Schlossgarten.

- Optimiertes Lüftungsregime; Nach der Sprengung wird dem Staub Zeit gegeben, um sich im Tunnel möglichst weitgehend abzusetzen, bevor die Luft aus dem Tunnel in die Atmosphäre ausgeblasen wird.
- Zur Staubbiederschlagung in allen Tunnelbereichen wird Wassennebel eingesetzt. Der Einsatz des Wassennebels erfolgt dort wo sich kein Anhydrit befindet.
- Unter dem Hallendach erfolgte die Installation von Ventilatoren mit Blasrichtung Hauptbahnhof, um die Sprengschwaden möglichst weit weg vom Wohngebiet wegzublasen (und damit auch zu verdünnen).

Alle vom Immissionsschutzbeauftragten bisher geforderten Minderungseinrichtungen wurden installiert, eine Vielzahl von unangemeldeten Kontrollen durch den Immissionsschutzbeauftragten zeigten jeweils den ordnungsgemäßen, engagierten Betrieb der Minderungseinrichtungen durch den Auftragnehmer Bau. Darüber hinaus wird vom Immissionsschutzbeauftragten beobachtet, inwieweit die Messwerte weiter unauffällig bleiben. Ebenso wird die ordnungsgemäße Durchführung der Staubschutzmaßnahmen weiterhin überprüft.

Nachdem das Staubminderungspotential in der Rettungszufahrt weitgehend ausgeschöpft ist, gleichwohl aber noch deutlich sichtbare Staubemissionen aus dem Tunnelportal austreten und die Anwohner beunruhigen, hat nun der Immissionsschutzbeauftragte gezielt im Bereich des Kinderspielplatzes oberhalb des Wagenburgtunnels die Errichtung einer weiteren Staubmessstelle vorgesehen.

Aktuell finden Gespräche zwischen allen Beteiligten statt, damit die Inbetriebnahme schnellstmöglich erfolgen kann (vrs! Ende November).

Abstimmung mit den Anwohnern

Selbstverständlich werden die Fragen der Anwohner beantwortet und den einzelnen Anliegen und Anregungen wird nachgegangen. Hier stehen sowohl die BauInfo der Bahn als auch von städtischer Seite die Bürgerbeauftragte als Ansprechpartner zur Verfügung. Die Bürgerbeauftragte steht im Austausch mit dem Netzwerk Kernerviertel (Herrn Schweizer) und informiert über getroffene und geplante Maßnahmen. Darüber hinaus wird die Bürgerbeauftragte den Verantwortlichen der Bahn ein Gespräch mit dem Netzwerk Kernerviertel vorschlagen, um in einer Dialogrunde über die Anliegen und getroffenen Maßnahmen direkt zu sprechen. Die Bürgerbeauftragte plant, dass dieses Gespräch so schnell wie möglich stattfindet.

Eine (große) Bürgerinformationsveranstaltung im Rathaus für das Kernerviertel ist für 1. Quartal 2017 geplant. Die Bestimmung dieses Zeitrahmens für eine weitere Informationsveranstaltung fand nach Rücksprache mit dem Netzwerk Kernerviertel statt.

Bei weiteren Fragen stehe ich Ihnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

