

**Fragen und Antworten Anwohnerveranstaltung**  
**am 10.11.2015 im Rathaus**

| <u>Fragen</u>  | <u>Antworten Bahn:</u>  |
|--|---|
| <b>Anstehende Baumaßnahmen bis Ende 2016</b>   | <p><b>Zeitplan:</b> Keinerlei Information. Projektchef Manfred Leger erklärt auf Nachfrage des Netzwerks, dass diese Informationen nur dem Lenkungskreis und dem Aufsichtsrat der DB AG zustehen!</p> <p>Antwort Abschnittsleiter Christoph Lienhard auf die Frage eines Anwohners, wann die obere Birkenwaldstraße erreicht sei: maximaler Vortrieb pro Tag 4 Meter. Bei 1.000 Meter ca. 250 Tage. Bei geringeren Vortriebsleistungen würde es eben länger dauern. Keine Information über durchschnittlich geschätzte Vortriebsleistung entlang der Tunnelstrecken.</p> <p><b>Vortriebsstand:</b> Aktuelle Vortriebsstände für den PFA 1.5. sind in der Präsentation S.7-10 grün eingezeichnet.</p> <p>Biss-Webseite kann laut Manfred Leger nicht umprogrammiert werden, dass auch die Tunnelvortriebsstände grafisch ersichtlich sind.</p> |
| Trassenführung der Tunnel und zugehörige geologische Bedingungen (Längsschnitte)   | Siehe Präsentation S 1-21   |
| Bewertung der Risiken aus den geologischen Bedingungen (Lage des Anhydrits und der Auslaugungsfront)                                   | Information über Formen des Gipskeupers, trockenen Vortrieb im Anhydrit mit vorausseilenden Kunstharzinjektionen zu Abdichten der Wasserwegsamkeiten. Innenschale ist bemessen auf den Quelldruck durch den Anhydrit. Keine Information über Risiken beim Tunnelbau durch Anhydrit. Statt dessen Herausforderungen, die man im Griff hat. Präsentation S. 30-33.  |
| Mächtigkeit und Lage des ausgelaugten Gipskeupers und Maßnahmen, wie dabei Setzungen an der Oberfläche sicher vermieden werden können. | Mit Setzungen an der Oberfläche muss beim Tunnelbau gerechnet werden. Zu 100% können laut Christoph Lienhard keine Schäden ausgeschlossen werden. Die Bahn will mit umfangreichen Messprogramm am Tunnel und an der Oberfläche bei Überschreiten von Warn- und Einstellwerten dagegen steuern. Keine Hebungsinjektionen an Wohngebäuden wie im Kernviertel erforderlich. Durchgeführte Hebungsinjektionen im PFA 1.5. Presselstraße und Gäubahnviadukt.   |

| <u>Fragen</u>  | <u>Antworten Bahn:</u>   |
|--|--|
| Risiken, die von den nicht erfassten Stollen aus der Kriegszeit ausgehen   | Keine Information.   |
| Beweissicherung und Einverständniserklärung zur Durchführung „geotechnischer Überwachungsmaßnahmen“  | Informationen Präsentation S. 25-29.   |
| Wann und wo wird für den Tunnelvortrieb gesprengt? des Nachts? an Sonn- und Feiertagen?  | 7 Tage 6-22 Uhr. Potentiell betroffene Tunnelstrecken siehe Informationen Präsentation S. 19-24.   |
| Dem Netzwerk wurden wiederholt Infoveranstaltungen zu den Gestattungsverträgen zu gesagt. Warum finden diese nicht statt?  | Keine Information.   |
| <b>Baulogistik/ Immissionsschutz mit Schwerpunkten C 2-Fläche und ZA Prag</b>  |  |
| Logistikkonzept rund um die C2-Fläche und seine Folgen   | Informationen Präsentation S. 49-51.   |
| Welche Baustellenverkehre finden auf den öffentlichen Straßen in Stuttgart-Nord und welche auf den Logistikstraßen statt?  | Kurz mündlich erläutert. Kein Schaubild in der Präsentation. Keine Information über die Anzahl der geplanten Lkw-Verkehre (u.a. lt. Lärmgutachten 176 Lkws im Nachtzeitraum 20-7 Uhr zur Anlieferung des Betons über öffentliche Straßen).   |
| Wir bitten um belastbare Aussagen darüber, wie lange noch und wo genau Betonlasterfahrten und andere Baustellenzulieferung über öffentliche Straßen erfolgen werden (wo steht das in der Planfeststellung?).       | Anlieferung über öffentliche Straßen sei durch Planfeststellungsbescheid gedeckt. Anlieferung sei rund um die Uhr zulässig. Der Baubetrieb für den Rohbau an der C2 und C.2.2.-Fläche ist bis 2019 geplant.<br>(Keine Information, dass Betonanlieferung ursprünglich über die Schiene erfolgen sollte und diese planfestgestellte Lösung aus Kapazitätsgründen entfallen ist. Auch kein Hinweis auf Einschätzung des Ordnungsbürgermeisters Martin Schairer im Schreiben an die Nordlichter.) |
| Wie werden Sie gewährleisten, dass die Fahrzeuge, die die Baulogistikstraße nutzen, sich an die dort festgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h halten (dies tun sie nämlich in großen Umfang nicht)? | Keine Info zur Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung. Laut Präsentation S. 49 ist nur ein Teil der Strecke mit 20 km/h begrenzt. Ansonsten 40 km/h.   |
| Zum Kreuzungsbauwerk Ehmannastraße: Welche Folgen und Auswirkungen einer eventuellen Planänderung wird dies für die Anwohner, für die Baulogistikstraße, für den Rosensteinpark etc. haben?                        | Offene Bauweise geplant. ZA Rosenstein ca. 60 Meter, ZA Abstellbahnhof ca. 75 Meter. Schema S.35-36., Kein Zeitplan genannt. Bergmännischer Vortrieb. Ca. 2/3 des Aushubs soll unter Tage über den ZA Nord abtransportiert werden. Weniger Belastung durch Lkw-Verkehr zum Abtransport des Aushubs. Keine Information über Fahrrouten und Lkw-Belastung zur Anlieferung des Baumaterials.  |

| <u>Fragen</u>  | <u>Antworten Bahn:</u>   |
|--|--|
| <b>Verladung und Abtransport des Abraums am ZA Prag. Bericht zum aktuellen Stand mit folgenden Details:</b>  |  |
| Das Förderband soll im Tunnel des ZA Prag geführt werden. Gehen wir recht in der Annahme, dass der Abraum vom Förderband direkt und ausnahmslos auf Eisenbahnwaggons verladen wird? Ist dieses Abladen die hauptsächliche und pegelbestimmende Lärmbelastung?  | Aushub aus dem ZA Prag soll über Förderband und Güterzugverladung erfolgen. Keine Aussage über pegelbestimmende Lärmbelastung am ZA Prag und zu erwartende Lärmpegel.  |
| Wo finden wir in der Planfeststellung den Abraumtransport mittels Förderband?  | Nicht erforderlich. Förderband sei als aktive Schallschutzmaßnahme abgedeckt. (Keine Information, dass auch die Güterzugverladung nicht von der Planfeststellung abgedeckt ist.)   |
| In welchem Umfang erfolgt der Abtransport parallel mittels LKW's resp. Dumpfern?   | Keine Angabe von Zahlen.   |
| Die Baustelleneinrichtungsfläche vor dem ZA Prag soll ein Dach bekommen, nach jüngsten Informationen sogar eingehaust werden. Wir bitten um eine detaillierte Beschreibung samt Zeichnungen dieser Einhausung.   | Siehe Präsentation S. 39-45.<br>Mit der Überdachung sei auch ein neues Lüftungskonzept geplant. Zwei Rohre sollen über das Dach hinaus ragen. Drei weitere Rohre mit kontrollierter Entlüftung unter dem Dach. (Anwohner befürchten hohe Schadstoffbelastung durch die Belüftung.)   |
| - Die Abluft aus der Tunnelbewetterung entweicht aus der Tunnelöffnung unterhalb der Wohnbebauung von Wartberg und Dornbusch. Schon jetzt ist die Schadstoffbelastung oberhalb des ZA Prag (z.B. Gudrunweg und Gunterstrasse) sehr hoch. Ein Lüften der Zimmer nach Norden und Nord-Ost ist meist nicht möglich. Die verschmutzte Luft kann nicht abziehen.-Welche Schadstoffe sind hier <i>noch</i> zu erwarten und in welcher Menge? Wie werden die Schadstoff- und Feinstaubmessungen am Wohngebiet durchgeführt? | Immissionsschutzbeauftragter Dr. Achim Lohmeyer: ja, die Luft ist aus den Tunneln belastet. Messungen seien jedoch nicht erforderlich, da Vergleichsmessungen am Zwischenangriff Nord keine Überschreitung der Grenzwerte ergeben habe. Auf die Unterschiedliche Topographie, die am ZA Prag im Gegensatz zur freien Fläche des ZA Nord wenig Luftaustausch zulässt, ging er nicht ein.<br>Die Luftschadstoffmessungen werden durch die Dekra durchgeführt. Weiterer Feinstaubmesspunkt neben Neckartor und Hauptbahnhof an der Störzbachstraße. Messkonzept Staub und die Messpunkte sind auf der Homepage abrufbar.<br><a href="http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/mediathek/detail/media/immissionen-messkonzepte/mediaParameter/show/Medium/">http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/mediathek/detail/media/immissionen-messkonzepte/mediaParameter/show/Medium/</a> |
| Welche Lärmbelastung ist aus den vier Abluftrohren und Turbinen zu erwarten?   | Keine Information über Pegelwerte.   |
| Den passiven Schallschutzmaßnahmen am ZA Prag liegt das Gutachten vom 10. Juli 2015 zugrunde. Förderband und Verladung auf Güterwaggons sind inzwischen neu geplant. Werden diese ausnahmslos durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen (Einhausung s.o.) kompensiert?   | Immissionsschutzbeauftragter Peter Fritz: Lärmszenario für den Förderbandbetrieb mit Güterzugverladung wird derzeit noch berechnet. Kann trotz mehrfacher Nachfrage von Anwohnern keine Angabe über zu erwartende Pegelwerte geben. Lärmszenario soll jedoch nach seiner   |

| <u>Fragen</u>  | <u>Antworten Bahn:</u>  |
|--|---|
|  | Einschätzung nach leiser sein.  |
| Wann müssen die passiven Lärmschutzmaßnahmen abgeschlossen sein?   | Vor der Baumaßnahme. Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen auch von der Mitwirkung der Eigentümers abhängig. Eigentümer soll drei Angebote in Eigenregie einholen. Auch im Hinblick auf Gewährleistungsanspruch.  |
| - Seit dem 20.10.2015 ist ein neues schalltechnisches Gutachten veröffentlicht, welches für das Kernviertel und den Kriegsberg empfindlich hohe Schallimmissionen aus dem Baubetrieb ausweist. Wieso erst jetzt? | Alte Lärmprognosen basierten nicht auf Ausführungsplanung. Jetzt wurde zur Abdeckung des Worst-case lautestes Bauszenario den Berechnungen zugrunde gelegt.<br><br>Dass der durch den Tunnelbaubetrieb am Kriegsberg verursachte Lärm erstmals in einem Gutachten der Bahn berücksichtigt wurde, wurde von Vertretern der Bahn abgestritten. (Dieser Lastfall wurde jedoch erstmals in einem schalltechnischen Detailgutachten berücksichtigt!) |
| Wir fordern die den Gutachten zugrunde liegenden Schallausbreitungskarten, und zwar sowohl für das frühere als auch für das neueste Gutachten. (Sie standen für die Planfeststellung auch zur Verfügung).        | Schallausbreitungskarten wurden im Gutachten nachträglich ergänzt.  |
| Wir erwarten Vorschläge für aktive Schallschutzmaßnahmen für die Behelfsbrücke. Sie als nicht machbar zu erklären, ist zu einfach.   | Keine aktive Schallschutzmaßnahmen laut Immissionsschutzbeauftragten möglich. Auch keine Lärmschutzwand an der Störzbachstraße sinnvoll, da dahinter Lärmbelastung durch C.2 Fläche, die nicht durch die Lärmschutzwand abgeschirmt werde.  |
| Wann ist mit den maximalen Lärmbelastungen am ZA Prag zu rechnen? Und über welchen Zeitraum?   | Hauptbelastungszeit bis 03/2016 bis 01/2017.  |
| Was heißt „Entschädigung“, wenn passive Maßnahmen nicht machbar sind?  | Nur Hinweis auf die Planfeststellungsregelung. Keine nähere Erläuterung.  |
| Wir bitten um eine Übersicht über die Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz für C2-Fläche und ZA Prag – geplante und bereits umgesetzte.   | Keine statistische Übersicht wie auf den anderen Anwohnerveranstaltungen.   |

|  |  |
|--|--|
| <p>Wie werden die Ansprüche der Anwohner sowohl der C-2 Fläche als auch der betroffenen Straßen des Wohngebietes auf Schutz vor Lärm und Dreck durch Baustellenverkehr und Baumaschinen gewährleistet?</p>   | <p>Vorgesehene Maßnahmen siehe Präsentation S. 53</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmschutzwand</li> <li>- Umrüstung auf Rückwärtsfahrkrähszer (außer Kehrmaschinen als Rechtsfahrer und Bagger)(keine Information, dass beispielsweise die Rückwärtskrächzer erst auf Drängen der Anwohner eingeführt wurden).</li> <li>- Reifenwaschanlagen</li> <li>- Kehrmaschinen</li> <li>- Gleisschmieranlagen</li> <li>- ab März 2016 schrittweise Umrüstung der roten Waggons auf Flüsterbremsen</li> <li>- keine Hupe mehr am Bahnübergang des Terminals, sondern Signale durch Mitarbeiter</li> <li>- Lichtanlage der 3 Masten automatisch gesteuert. Licht soll nur noch nach Bedarf eingeschaltet werden.</li> </ul> <p>(Auf die Belastungen der Anwohner entlang der C.2.-Fläche wurde nicht eingegangen).</p> |
| <p>Definitive Aussage: Wann werden die Bewohner der Nordbahnhofstraße 161 endlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt; es wär dringend notwendig hier eine Lärmwand von bis zu 4 Meter aufzustellen, es ist für die Bewohner ein unhaltbarer Zustand. (laut Ihrem Lärmgutachten sind die Werte hier am höchsten!)?</p> | <p>Aus Datenschutzgründen keine Information zu einzelnen Gebäuden. Gutachter habe jedoch auch neben der Schallschutzwand keine weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen gefordert. (Anmerkung: dabei wird aus dem Gutachten ersichtlich, dass an diesem Gebäude im Nachtbereich der nach der AVV-Baulärm zulässige Spitzenpegel überschritten wird. Hier müssten die Lärmbelastungen im Nachtzeitraum reduziert werden.)</p>  |
| <p>Warum wurde auf der C 2 Fläche die AV-Lärm angewandt und auf der C 2.2 die TA Lärm (Gewerbegebiet ??), obwohl an der C 2.2 ein angrenzendes Wohngebiet (Nordbahnhofstr.75 - 127) ist ?</p>  | <p>Immissionsrechtlich nach TA Lärm als Betrieb ausgewiesenes Gelände (ehemalig Schrott-Karle).</p> <p>(Keine Information, dass der Betriebslärm der C.2.2. Fläche damit nicht in den Lärmprognosen der Bahn für den aktiven und passiven Schallschutz mit eingerechnet wurde. Reale Lärmbelastung müsste daher höher sein.)</p>   |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

