



Netzwerke 21
<http://www.netzwerke-21.de>

Netzwerk Wangen/ Untertürkheim

Herrn Peter Sturm
Geschäftsführer der
DB Projekt Stuttgart- Ulm GmbH
Räpplenstr. 17
70191 Stuttgart

Sehr geehrter Herr Sturm,

im Nachgang zu der gemeinsamen Besprechung der PSU und den Netzwerken sowie in Vorbereitung zu der Bürgerinformation am 12.05.2016 in Untertürkheim gibt es weiterhin offene Fragen bzw. Ungereimtheiten, die unbedingt im Vorfeld, spätestens bis zum 08.04.2016 geklärt werden müssen.

Die Eigentümer der betroffenen Gebäude wurden bislang in keiner Weise darüber informiert, wie die Entschädigungssumme zustande kommt. Sie verweisen auf das sogenannte „Stuttgarter Verfahren“ - angelehnt an das Münchner Verfahren. Bekanntermaßen ist das „Stuttgarter Verfahren“ aber bislang ohne jegliche rechtliche Bestätigung.

Auch die Höhe der angebotenen Entschädigungssumme wird nicht erläutert, ob es sich bspw. um den Verkehrswert des Bodens, einen Schätzwert der Bahn nach oben oder unten o.ä. handelt. Auch wenn es einen gültigen Planfeststellungsbeschluss gibt, bewegt sich die Vorhabensträgerin nicht in einem rechtsfreien Raum, in dem Verträge ohne Erläuterung nach dem Motto „Vogel friss oder stirb“ angeboten werden können.

Wir fordern Sie daher freundlichst auf, den Eigentümern Ihre Angebote ausführlich zu erläutern. Die von Ihnen angesprochenen Einladungen zu Gesprächen sind bislang nicht angekommen.

Des Weiteren bestehen große Unklarheiten und Ungenauigkeiten bei diversen Angaben wie z. B. beim Abstand des Tunnels zu den Gebäuden (lichtes Maß zwischen Tunnelaußenschale und Unterkante Gebäudefundament), bei Darstellungen des Tunnelverlaufs in den eingereichten Plänen zum Planfeststellungsbeschluss vom Mai 2007 einerseits und abweichenden Darstellungen in den Plänen, die öffentlich z.B. in der Biss21 Karte dargestellt werden, andererseits.

Als ein Beispiel sei erwähnt, dass in der Biss21 Karte die Lage der Röhre 62 mit 29 Metern (zwischen Schienenoberkante und Straßenhöhe am Ende des Lindenschulviertels) angegeben ist, in den Vertragsunterlagen werden 24 Meter (Schienenoberkante bis Straßenniveau) ausgewiesen. Dies bedarf einer dringenden Aufklärung, ebenfalls bis zum 08.04.2016.

Eine Klarstellung bzgl. der Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für den Bahnbetrieb ist ebenfalls zwingend notwendig.

Selbstverständlich ist bekannt, dass im Planfeststellungsbeschluss vom Mai 2007 auf Seite 34 f. festgelegt ist, „2.2.1. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, durch Schutzmaßnahmen am Fahrbahnoberbau sicherzustellen, dass durch die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen die in der DIN 4150 Teil 2 in der Fassung von Juni 1999 in Tabelle 1 genannten Anhaltswerte Au und Ar eingehalten werden. Die abweichenden Anhaltswerte in Ziffer 6.5.3.5 der DIN sind für die Prognosebeurteilung (abweichende Bedeutung des oberen Anhaltswertes Ao) nicht zu berücksichtigen.

2.2.2. Weiter ist sicherzustellen, dass durch die Immissionen des sekundären Luftschalls die Immissionsrichtwerte eingehalten werden, die auch der 24. BImSchV zugrunde liegen.

2.2.3. Die Rohbauquerschnitte der Tunnel sind so zu dimensionieren, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand die Verwirklichung der folgenden aktiven Schutzmaßnahmen möglich ist: (...) Nr. 3 + 4 - Bereich C - Obertürk. Kurve (Lindenschulstr. / Postwiesenstr.) - leichtes Masse-Feder-System 25 Hz an Achse 61 ab km 5.1+50.00 bis km 5.4+65.00 - leichtes Masse-Feder-System 25 Hz an Achse 62 ab km 5.0+80.00 bis km 5.3+70.00“.

Bitte erläutern Sie uns ebenfalls gebäudegenau, von wo bis wo das leichte Masse-Feder-System vorgesehen ist.

Auf den Seiten 250 ff wird das deutlich immissionsreduzierende schwere Masse-Feder System als nicht notwendig erachtet. Da in den letzten Jahren jedoch deutlich wurde, dass die Immissionsberechnungen vor allem im Bereich Schallimmissionen und sekundärer Luftschall ausgesprochen mangelhaft und zu Ungunsten der Betrof-

fenen fehlerbehaftet waren, fordern wir die Bahn auf, in dem äußerst flach untertunnelten Wohngebiet Lindenschulviertel bis Bruckwiesenweg weitergehende Schutzmaßnahmen, sprich das schwere Masse-Feder-System etc. einzubauen, um die zu erwartenden Immissionen durch den Bahnbetrieb zu reduzieren.

Bitte, erläutern Sie uns dabei die Höhe der Mehrkosten, die durch eine möglicherweise notwendig werdenden Nachrüstung dieser Tunnelabschnitte mit dem schweren Masse-Feder-System entstehen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Nachrichtlich per Mail:

Frau Brigitte Lösch, MdL

Frau Wenzel, Bezirksvorsteherin, Untertürkheim

Frau Alice Kaiser, Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart

Frau Clarissa Seitz, Gemeinderätin

Frau Sabine Reichert-Hebel, Bezirksbeirätin

Herrn Martin Glemser, Bezirksbeirat

Herrn Klaus Blumenstock, stv. Bezirksbeirat