

ARGE „Immissionsschutzbeauftragter S21 & WeU“
c/o FRITZ GmbH □ Fehlheimer Straße 24 □ 64683 Einhausen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Frau Karin Herzog
Räpplenstraße 17

70191 Stuttgart

per E-Mail: karin.herzog@deutschebahn.com

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
19.05.2015

Unser Zeichen
Ka

Einhausen, den
05.06.2015

**Umbau des Bahnknotens Stuttgart (Projekt „Stuttgart 21“),
Planfeststellungsabschnitt 1.5 Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt,
Planänderungsverfahren „Bauzeitliche Umverlegung Wolframstraße“;**

Stellungnahme zu den Belangen des Immissionsschutzes bzgl. Lärm und Erschütterungen

Sehr geehrte Frau Herzog,

Ihren Angaben zufolge ist vorgesehen, im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.5 ein Planänderungsverfahren durchzuführen. Gegenstand des Antrags auf Planänderung ist die Optimierung der bauzeitlichen Verkehrsführung für die Wolframstraße im Bereich der Querung S-Bahn-Tunnel.

In der Planfeststellung war bisher nördlich der Wolframstraße eine 2-spurige Umfahrung mit signalisierter Querung der Stadtbahnstrecke und Einmündung in die Nordbahnhofstraße in Höhe des Gebäudes Nordbahnhofstraße 11 vorgesehen. Nun soll der Verkehrsfluss aus dem Tunnel Wolframstraße in Richtung Heilbronner Straße / Nordbahnhofstraße 1-spurig mit einer Geländeanpassung über das Tunnelbauwerk hinweg und unter der Stadtbahnbrücke der Linie U12 hindurch wieder zurück zur Wolframstraße geführt werden, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Nordbahnhofstraße / Wolframstraße weitestgehend zu erhalten.

Federführung:
FRITZ GmbH
Fehlheimer Straße 24
64683 Einhausen
Telefon (06251) 9646-0
Telefax (06251) 9646-46
E-Mail info@fritz-ingenieure.de

Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG
An der Roßweid 3
76229 Karlsruhe
Telefon (0721) 62510-0
Telefax (0721) 62510-30
E-Mail info.ka@lohmeyer.de

Bankverbindung
Bezirkssparkasse Bensheim
BLZ 509 500 68, Konto-Nr. 100 4209
IBAN DE42 5095 0068 0001 0042 09
BIC HELADEF1BEN
Kontoinhaber FRITZ GmbH

FRITZ GmbH

BERATENDE INGENIEURE VBI

SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ
ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ



**Ingenieurbüro Lohmeyer
GmbH & Co. KG**

Immissionsschutz, Klima,
Aerodynamik, Umweltsoftware

**Arbeitsgemeinschaft
Immissionsschutzbeauftragter
S21 & WeU**

Hinsichtlich der Belange des Schallschutzes lassen sich hierzu nachfolgende Sachverhalte feststellen:

Zunächst unterliegt die bauzeitliche Umfahrung **keiner** Beurteilung nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (**AVV Baulärm**), da es sich nicht um Geräusche handelt, die durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufen werden, sondern durch den Straßenverkehr im öffentlichen Verkehrsraum.

Auch die Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BlmSchV**) ist im vorliegenden Fall für die Beurteilung der durch die bauzeitliche Streckenführung hervorgerufenen Geräuschimmissionen nicht maßgebend, wie sich aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 9 A 8.10, Urteil vom 3. März 2011) ableiten lässt. In den Leitsätzen hierzu führt das Gericht u. a. aus:

„§ 41 BlmSchG i. V. m. der 16. BlmSchV gewährt keinen Schutz vor Lärmwirkungen durch den Verkehr auf provisorisch eingerichteten Fahrbahnen, wenn deren Beseitigung absehbar ist.“

Ergänzend wird in der Urteilsbegründung erläutert (vgl. RdNr. 60):

„Der Anwendungsbereich des § 41 BlmSchG erstreckt sich ... grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien, die – wie hier die Behelfsfahrbahn – dazu dienen, den Verkehrsfluss vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss des Baus oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße zu sichern. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche bezieht sich nach Wortlaut und Systematik des § 41 Abs. 1 BlmSchG nur auf das eigentliche, von der Planrechtfertigung gedeckte ... Bauvorhaben, nicht außerdem auch auf vorübergehende straßenbauliche Maßnahmen, deren Zweck allein darin besteht, den Bau des Vorhabens selbst zu ermöglichen ... Somit ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen der vorliegenden Art lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird.“

Unabhängig hiervon wird die im Planänderungsverfahren vorgeschlagene Optimierung der Verkehrsführung gegenüber der planfestgestellten Lösung eher zu einer **Verminderung** der Verkehrslärmimmissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung an der Nordbahnhofstraße führen. Dies ist darin begründet, dass

- ❑ die Abstände der Fahrstreifen zu den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen im Bereich Nordbahnhofstraße selbst bei Berücksichtigung der optio-

nal vorgesehenen Rechtsabbiegerspur zur Nordbahnhofstraße noch deutlich größer sind,

- ❑ die Steigungen infolge der Unterfahrung der Stadtbahnstrecke reduziert sind,
- ❑ Brems- und Anfahrvorgänge infolge der gegenüber der planfestgestellten Lösung erhöhten Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts, insbesondere aber durch den Verzicht auf die lichtsignalgeregelter Querung der Stadtbahnstrecke erheblich reduziert werden.

Ggf. erforderliche Umplanungen der bauzeitlichen Verkehrsführung südlich der Wolframstraße haben auf die Immissionssituation allenfalls untergeordnete Einflüsse.

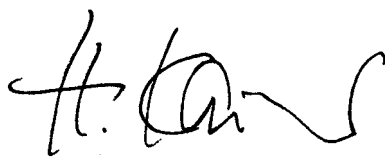
Folglich können sich aus der geänderten Planung **keine** Auswirkungen auf die Immissionsprognosen aus dem Planfeststellungsverfahren ergeben. Zusätzliche Schutzvorkehrungen sind nicht erforderlich.

Hinsichtlich der erschütterungstechnischen Belange ist die angestrebte Planänderung ohne Relevanz.

Sollten Sie zu unseren Ausführungen Rückfragen haben oder weitere Erläuterungen wünschen, stehen wir Ihnen hierzu gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

FRITZ GmbH
Beratende Ingenieure VBI



i. A. Dipl.-Phys. Heike Kaiser