

Nur per E-Mail an:

VG/VP

Herrn Strunk

A8 Karlsruhe - München

Planfeststellung gleichzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der UVP für den 6-streifigen Ausbau zwischen Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm-Elchingen

Unter Bezugnahme auf die Einschätzung von Z/R vom 30.06.2017 bzw. die Ergebnisse der Besprechung vom 04.07.2017 und die Stellungnahmen der Ortsverwaltung Jungingen respektive von Herrn Fend von der Accon GmbH sollten aus Sicht von Z/R im Rahmen der Anhörung im Planfeststellungsverfahren folgende Einwendungen vorgetragen werden:

1.

Die hier betroffenen Anwohner in Jungingen (vgl. EB-Unterlage 17.1., Seite 16 f.) haben einen Anspruch darauf, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Dieser Anspruch ist hier verletzt. Wie im EB ausgeführt, werden die Grenzwerte nicht nur, wie im EB ausgeführt, „*marginal*“ überschritten, sondern nachhaltig. Den gesetzlichen Immissionsgrenzwerten von 59 bzw. 64 dB(A) tags und 49 bzw. 54 dB(A) nachts stehen voraussichtliche Lärmpegel von 70,1 dB(A) tags bzw. 65,1 dB(A) nachts gegenüber.

2.

Die im EB erwähnten Erhöhungen von 0,1 dB(A) bzw. 0,3 dB(A) (vgl. EB – Unterlage 1 S. 155) sind nicht maßgeblich. Denn diesen im EB ausgewiesenen Erhöhungswerten liegen Mängel in der Berechnung bzw. Methodik zugrunde.

Im Einzelnen

a)

Es ist nicht erkennbar, nach welchem System die untersuchten Immissionsorte ausgewählt wurden. Es handelt sich meist um Immissionsorte direkt hinter dem 6 m hohen Wall südlich der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm, der ja auch die Geräusche der Autobahn abschirmt. Welche Geräuscheinwirkungen an anderen Immissionsorten weiter südlich auftreten ist nicht dokumentiert. Es ist vorstellbar, dass dort bedingt durch die geringere Abschirmung des Walls die Geräusche

der Autobahn höher sind, als direkt hinter dem Wall. Dazu steigt das Plangebiet nach Süden leicht an, was die Abschirmung weiter reduziert.

b)

Die Berechnung und Beurteilung des Gesamtlärms (Autobahn und Bahnstrecke Stuttgart-Ulm) entspricht methodisch nicht dem allgemein anerkannten Stand der Technik, denn

- aa) die Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms werden aus der Lärmkartierung des EBA aus dem Jahr 2015 abgeleitet. Es handelt sich hierbei um Lärmkarten mit einer Darstellung in 5 dB-Stufen. Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten werden daraus abgeschätzt, um dann Pegelveränderungen im 1/10 dB-Bereich zu beurteilen. Es handelt sich um Lärmkarten des Status Quo des Schienenverkehrslärms. Dieser wird mit dem Straßenverkehrslärm der Autobahn im Prognosefall 2030 verglichen. Dies ist methodisch fragwürdig.
- bb) Der Schienenverkehrslärm wurde (im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie, des BImSchG und der 34. BImSchV) nach VBUSch (2006) berechnet und nicht nach der in Deutschland für Verkehrslärmuntersuchungen einschlägigen Richtlinie Schall 03. Es wäre problemlos möglich, den Schienenverkehrslärm zu berechnen, mit Prognosezahlen der DB und auf Grundlage der einschlägigen Berechnungsvorschrift Schall 03 (2015). Damit wäre eine direkte Vergleichbarkeit beider Quellengruppen gewährleistet.
- cc) Hinsichtlich der Berechnung und Beurteilung des Gesamtlärms (S. 17 ff) ist fehlerhaft, dass die B 10 sowie die östlich davon parallel verlaufende Verbindungsstraße zum Gewerbegebiet sowie die L 1165 durch Jungingen nicht ebenfalls in die Gesamtschau einbezogen worden sind.

3.

Die im EB aufgestellte These, die dort erwähnten aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden einen sehr hohen wirtschaftlichen Aufwand bedeuten bzw. wären im Verhältnis zu den hierdurch erzielbaren Pegelreduzierungen unverhältnismäßig, ist nicht richtig.

a)

Zu bemängeln ist, dass der EB die Kosten für den passiven Schallschutz nicht ausweist. Ohne die Feststellung dieser Kosten kann denotwendig keine Aussage zu einem angeblichen Missverhältnis des Kostenaufwands getroffen werden.

b)

Der EB verkennt zudem, dass die zu erwartenden Pegel weit über den gesetzlichen Immissionsgrenzwerten liegen. Insofern stellt sich hier nicht die Frage, ob die im EB erwähnten Lärmschutzmaßnahmen bzw. die hierdurch verursachten Kosten unverhältnismäßig sind. Denn bei einer so drastischen Lärmbelastung kann das Unverhältnismäßigkeitsargument nicht mehr angebracht werden.

Selbst wenn man einem Kostenaufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen von 250.000,00 € die Kosten für einen passiven Lärmschutz von möglicherweise bis zu 50.000,00 € gegenüberstellen wollte, läge bei einer wertenden Betrachtung und der Annahme einer möglichen Pegelreduzierung von maximal 0,3 dB(A) eine Unverhältnismäßigkeit nicht vor.

4.

Die Schallausbreitung erreicht heute bereits, vor der weiteren Aufsiedlung des Gewerbegebietes Ulm-Nord, die Häuser der Wohnbebauung. Die geplante großmaßstäbliche Gewerbeansiedlung wird ein Ausbreiten des Lärms nach Norden verhindern. D.h. der Lärm wird an den Gebäuden abprallen und in den Ort hineingeworfen (vgl. erste Erfahrungen mit dem Hochregallager der Fa. Müller und Gebäude der Fa. Seifert).

5.

Jungingen ist umgeben von Verkehrswegen: Die B 10, L 1165, die BAB 8, B19 und die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm. Der Gesamtlärm dieser Verkehrsströme wird heute schon als extreme Belastung empfunden. In der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 wurde für das KFZ eine Zunahme von 28 v.H. und für den Schwerlastverkehr 40 v.H. prognostiziert. Diese Prognose bezieht sich allein auf den Autobahnbereich. Nicht eingerechnet ist die Entwicklung auf den übrigen, vorstehend genannt, Verkehrswegen, und deren mögliche schädliche Einflussfaktoren. Wir fordern daher, dass in die Berechnung und Beurteilung der Gesamtlärm der genannten umliegenden Verkehrswege, auch hinsichtlich der Prognosen, einbezogen wird.

6.

Wir halten das Ergebnis der untersuchten Immissionsstandorte am nördlichen Ortsrand nicht für belastbar, da diese Standorte möglicherweise durch den angrenzenden Lärmschutzwall der Bahn abgeschirmt sind. Es gibt aus unserer Sicht Standorte, die aufgrund ihrer höheren Topographie, und weil sie keine Schutzwirkung durch ein direkt nördlich angrenzendes Gebäude genießen (bspw. Hasenbühlweg, 2, Fröbelstraße 32 und Siegwartstraße 13), lärm anfälliger sind.

7.

Kritisch gesehen wird, dass eine rechnerische Überprüfung des Schienenverkehrslärms nicht stattgefunden hat. Für die Beurteilung des Lärmpegels durch die DB-Strecke wurden lediglich die Lärmkartierungen des Eisenbahnbundesamtes mit Stand 9/2015 zu Grunde gelegt. Immissionsortscharfe Pegelwerte liegen somit nicht vor.

8.

Einzuwenden ist auch, dass Jungingen bzw. die Stadt Ulm eine Gleichbehandlung einfordert gegenüber anderen Ortschaften bzw. Gemeinden entlang der BAB.

9.

Der EB beschränkt sich bei der Darstellung von Lärmschutzmaßnahmen auf die Herstellung eines Walls bzw. einer Wand. Nicht untersucht werden an dieser Stelle anderweitige aktive Schutzmaßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, geräuschkämmender Straßenbelag („Flüsterasphalt“) u.Ä..

Soweit die Einwendungen aus Sicht von Z/R, wie sie sich aus den Eingangs erwähnten Unterlagen bzw. der Besprechung vom 04.07.2017 darstellen. Ob bzw. inwiefern weitere Einwendungen möglich sind, kann Z/R daher nicht beurteilen.



Weinmann