

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 7124-00

Stuttgart, 16.05.2018

## Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Datum 27.10.2017
Betreff Offene Fragen zum Recycling-Park

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

### 1. **Gibt es Gefahren für das Grund- und Mineralwasser und welche Schutzmaßnahmen sind hier vorgesehen?**

Aufgrund der geplanten technischen Vorkehrungen wie z. B. Regenrückhaltebecken, Versiegelung der Betriebsflächen und der natürlichen Barrieren ist eine Gefährdung des Grund- und Mineralwassers auszuschließen.

Der geplante Recyclingpark befindet sich in der Innen- und teils sogar in der Außenzone des Heilquellenschutzgebietes. Hier sind noch ausreichend mächtige Gesteinsschichten im Gipskeuper vorhanden, die zusammen mit denen des Unterkeupers eine mehr als 40 m mächtige schützende Überdeckung über dem Mineralwasserleiter im Oberen Muschelkalk bilden.

### 2. **Mit welchen Verkehren ist zu rechnen und welche Verkehrsmengen wurden beantragt? Wie sieht der Verkehr der bisher in der Stadt verteilten Standorte der Unternehmen aus?**

Hier gilt es zwischen den beantragten Fahrten und den tatsächlich erwartenden Fahrten zu unterscheiden.

Mit dem Antrag auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung sollen die Betriebsbereiche Mineralik und Wertstoffhof neu genehmigt werden. Für den Betriebsbereich Papier- und Kunststoffabfälle wird die bestehende Genehmigung genutzt.

Die Genehmigung der Anlage hängt von den jeweils in den Teilbereichen genehmigten bzw. beantragen maximalen Mengen der zu verarbeitenden Recyclingstoffe ab.

Papier und Kunststoffabfälle:	70.000 t/Jahr (Bestand)
Mineralik:	628.500 t/Jahr
Wertstoffhof:	40.000 t/Jahr

Durch die oben genannten Maximalmengen ergibt sich durchschnittliche Verkehrsmenge (Fahren plus Leerfahrten).

Papier und Kunststoffabfälle:	200 Fahrten/Tag (Bestand)
Mineralik:	404 Fahrten/Tag
Wertstoffhof:	180 Fahrten/Tag

Es wird angenommen, dass sich die Schwerverkehrsbelastung gleichmäßig über die Betriebszeiten verteilt, d. h. es wird auch in den Spitzenstunden mit ca. 80 SV-Fahrten gerechnet.

Damit ergibt sich eine Verkehrszunahme des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Analysezustand 2015 an den folgenden Straßen:

Neckartalstraße, nördlich R-M-Brücke:	+2,2%
Reinhold-Meier-Brücke:	+1,3%
Haldenstraße:	+0,0%
Neckartalstraße, südl. Haldenstraße:	+5,6%

Bei den Schwerverkehrsmengen ergeben sich gegenüber dem Analysezustand 2015 folgende Veränderungen:

Neckartalstraße, nördlich R-M-Brücke:	+21,9%
Reinhold-Meier-Brücke:	+16,0%
Haldenstraße:	+ 0,0%
Neckartalstraße, südl. Haldenstraße:	+53,2%

An allen drei untersuchten Knotenpunkten konnte eine ausreichende Verkehrsqualität für den Prognosezeitpunkt 2030 nachgewiesen werden.

Relevant für die Kapazität des Straßennetzes im Bereich Bad Cannstatt sind jedoch die weiter entfernt liegenden Knotenpunkte Gnesener Straße / Schmiedener Straße Löwentorstraße / Hallschlag / Am Wolfersberg, Löwentorstraße / Pragstraße, Löwentorstraße / Neckartalstraße / Aubrücke sowie Rosensteinbrücke / Neckartalstraße / Pragstraße / Wilhelmastraße. Auch diese Knotenpunkte werden durch die Maßnahme zusätzlich belastet. Aufgrund der prognostizierten gleichmäßigen Verteilung der Fahrten im Tagesgang sind die zusätzlichen Fahrten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Knoten voraussichtlich unkritisch.

Die Antragstellerin Recyclingpark Neckartal GmbH führt in einer Stellungnahme (Mail vom 8. November 2017) aus, dass bei den in den Prognosen zu Grunde gelegten Verkehrsmengen unterstellt wird, dass jeder beantragte Abfall mit der maximalen Jahreshöchstmenge angenommen werde.

Diese Menge könne aber in der Praxis nicht abgewickelt werden. In der geplanten Anlage sollen unterschiedliche Abfälle angenommen werden, aber nicht alle zusammen in der maximal möglichen Menge. Würde dies so gehandhabt, wäre bei Betrachtung der maximalen Tagesmenge die maximale Jahresmenge bereits nach 29 Arbeitstagen erreicht.

Die Recyclingpark Neckartal GmbH geht von durchschnittlich 200 Lkw-Fahrbewegungen am Tag aus.

**3. Wie sehen die Zufahrten zum Gelände aus und wie sieht es mit einem Bahnanschluss aus?**

Es soll primär die bestehende Zufahrt von der Neckartalstraße genutzt werden. Diese ist asphaltiert.

Der Antragssteller beantragt neben der Hauptzufahrt über die Neckartalstraße auch eine zweite Erschließung über die Zuckerfabrik. Hierzu benötigt er ein Überfahrrecht über ein städtisches Grundstück. Über die Zufahrt Zuckerfabrik sollen bis zu 10 % des durch den Recyclingpark Neckartal erzeugten Verkehr abgewickelt werden.

Der Gleisanschluss ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens. Die Betreiber haben ein großes Interesse an einem Gleisanschluss und dies auch der Bahn mitgeteilt.

**4. Sollen auch radioaktiv verseuchte Materialien, z. B. Bauschutt aus dem AKW Obrigheim dort gelagert werden?**

Nein. Radioaktiv belastete Materialien unterliegen dem Atomregime und sind keine Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

**5. Mit welcher Lärmbelastung ist zu rechnen und welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind vorgesehen?**

Dem Genehmigungsantrag beim Regierungspräsidium Stuttgart liegt eine Lärmprognose vor. Die Prüfung durch das Regierungspräsidium hat ergeben, dass die gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte zur Tageszeit an den maßgeblichen Immissionsorten und damit im Bereich der gesamten angrenzenden Nachbarschaft sicher eingehalten werden.

Folgende Maßnahmen sind für den Lärmschutz vorgesehen:

- Die bereits bestehende Schutzwand mit einer Höhe von etwa 2,0 m in der nördlichen Verlängerung der Halle Nord bleibt erhalten und Undichtigkeiten werden beseitigt.
- Die Betriebseinheit BE6 (variable Lagerfläche) ist nahezu vollständig mit 3,0 m hohen Wänden versehen.
- Die Betriebseinheit BE3 (Wertstoffhof) erhält unterschiedlich hohe Schallschutzwände (2,54 bis 2,64 m)

Fritz Kuhn

Verteiler  
<Verteiler>