



DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH • Rapplerstrae 17 • 70191 Stuttgart

Netzwerke 21
c/o Frank Schweizer
Kernerstrae 32
70182 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
I.GV(K)
Rapplerstrae 17
70191 Stuttgart
www.deutschebahn.com

www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

BauInfo Stuttgart-Ulm
Tel.: 0711 21321-212
Fax: 0711 93319-392
bauen@stuttgart-ulm.de
Zeichen: I.GV(K)

16. Mai 2019

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Ihr Schreiben: Stuttgart 21 / Einbau von Masse-Feder-Systemen unter Wohngebieten

Sehr geehrte Frau Weber, sehr geehrte Herren Schweizer, Hangleiter und Ade,

vielen Dank für Ihr Schreiben an Herrn Leger vom 30.03.2019. Herr Leger hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Gerne beantworten wir Ihre Fragen bezüglich des Einbaus von Masse-Feder-Systemen unter Wohngebieten.

1. Auf welchen Streckenabschnitten bzw. unter welchen Gebäuden ist der Einbau von Masse-Feder-Systemen (schwer/leicht) geplant? Wir bitten dies in Karten für die jeweiligen Tunnel der PFA 1.2, 1.5 und 1.6a zu verdeutlichen.

Die Bereiche, in denen voraussichtlich Masse-Feder-Systeme angeordnet werden, sind in den Planfeststellungsbeschlussen festgelegt, siehe dazu insbesondere auch die zugehörigen Gutachten nebst Anlagen. Ebenso gibt es in den Planfeststellungsunterlagen Lagepläne, die die über dem Tunnel befindenden Gebäude zeigen. Diese Unterlagen sind veröffentlicht.

2. Die Planfeststellungsbeschlüsse sehen nach Fertigstellung der Rohbauarbeiten und vor dem Innenausbau Messungen an ausgewählten Prognosepunkten mit geeigneter Fremdanregung durch eine nach § 26 BImSchG anerkannten Messstelle vor. An welchen Prognosepunkten sind diese Messungen geplant? Wir bitten diese in den Karten kenntlich zu machen.

Die Prognosepunkte werden durch die anerkannte Messstelle festgelegt. Die Festlegung erfolgt erst im Rahmen der Arbeitsvorbereitung der anerkannten Messstelle.

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Sitz: Stuttgart
Amtsgericht: Stuttgart
HRB 745 715
USt-IdNr. DE 290 377 510

Geschäftsführer:
Manfred Leger (Vorsitzender)
Harald Klein
Peter Sturm

Kontoverbindung:
Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Konto-Nr. 0567 765 103
IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103
BIC PBNKDEFFXXX

...

3. Welche anerkannte Messstelle soll mit den Messungen beauftragt werden? Wir halten es nicht für vertrauensbildend, wenn der langjährige Gutachter Dipl.-Physiker Peter Fritz diese Messungen durchführt und dabei seine eigenen Prognosen überprüft.

Welche anerkannte Messstelle beauftragt wird, steht noch nicht fest. Alle nach § 26 BImSchG anerkannten Messstellen sind gleichermaßen vertrauensbildend und befähigt, die Admittanzmessungen vorzunehmen.

4. Die Planfeststellungsbeschlüsse sehen die Messungen außerhalb der Prognosepunkte für weitere Gebäude im Einwirkungsbereich nur dann vor, wenn laut dieser Messungen mit höheren als den prognostizierten Einwirkungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall zu rechnen ist. Aufgrund der deutlichen spür- und hörbaren Sprengungen während der Tunnelvortriebe fordern wir deshalb darüber hinaus ergänzende Messungen auch in den Wohngebieten, bei denen nach den Planfeststellungsbescheiden kein Einbau von Masse-Feder-Systemen vorgesehen ist.

Die Festlegung, ob an weiteren Punkten Admittanzmessungen durchgeführt werden, erfolgt in Abhängigkeit von den Messergebnissen. Die im Rahmen des Tunnelvortriebs notwendigen Sprengungen stehen in keinem Zusammenhang mit den Admittanzmessungen, die für die Masse-Feder-Systeme vorzunehmen sind. Letztere dienen der Bewertung von Erschütterungsemissionen aus dem Bahnbetrieb in der betonierten Tunnelröhre. Sprengungen beim Vortrieb erzeugen andere Erschütterungen als der Bahnbetrieb und erfolgen in einem Zeitraum, zu dem die Tunnelinnenschale noch nicht existiert.

5. Soweit die Messungen ergeben, dass entgegen der Prognosen in der Planfeststellung eine Nachrüstung von schweren bzw. leichten Masse-Feder-Systemen erforderlich ist: Inwieweit ist diese Nachrüstung in den hergestellten Tunnelquerschnitten möglich?

Es ist unwahrscheinlich, dass zusätzliche Abschnitte mit Masse-Feder-Systemen ausgestattet werden müssen. Wenn dies wider Erwarten erforderlich werden sollte, ist hierfür eine entsprechende Planung erforderlich, die die gegebenen Randbedingungen berücksichtigt wird.

6. Wie lange ist mit der Haltbarkeit bzw. Funktionstüchtigkeit der leichten Masse-Feder-Systeme zu rechnen? Können diese Systeme auch im laufenden Bahnbetrieb ausgetauscht werden?

Die Funktionstüchtigkeit der Masse-Feder-Systeme wird im Rahmen der normalen Instandhaltungsaufgaben überprüft und ist somit sichergestellt. Falls ein Austausch einzelner Komponenten erforderlich werden sollte, ist dies nicht unter laufendem Bahnbetrieb möglich. Hierfür werden sowieso erforderliche Sperrpausen im Zuge der routinemäßigen Instandhaltungsarbeiten genutzt.



3/3

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sarah Rögele', written in a cursive style.

i. A.

Sarah Rögele

Referentin BauInfo