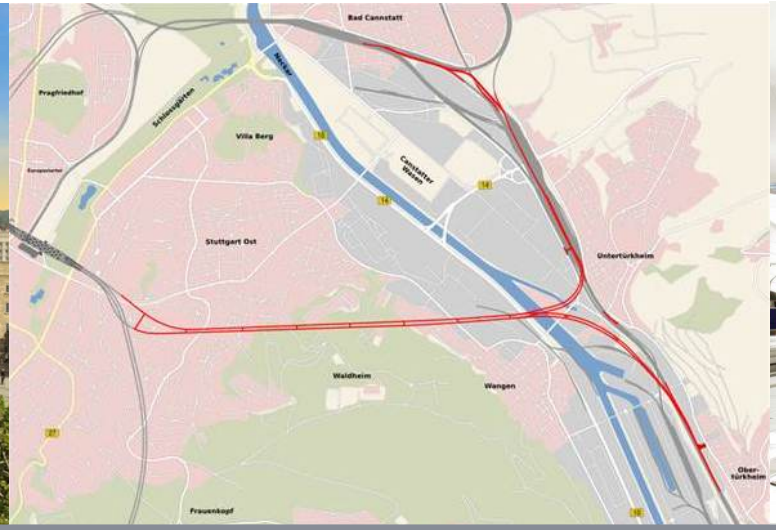
DB NETZE



Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Planfeststellungsabschnitt 1.2 „Fildertunnel“

Baumaßnahmen im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte/ Kernerviertel

Bahnprojekt Stuttgart - Ulm

Dipl.-Ing. Matthias Breidenstein

22. April 2015

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg · DB Mobility Networks Logistics · STUTTGART · Verband Region Stuttgart

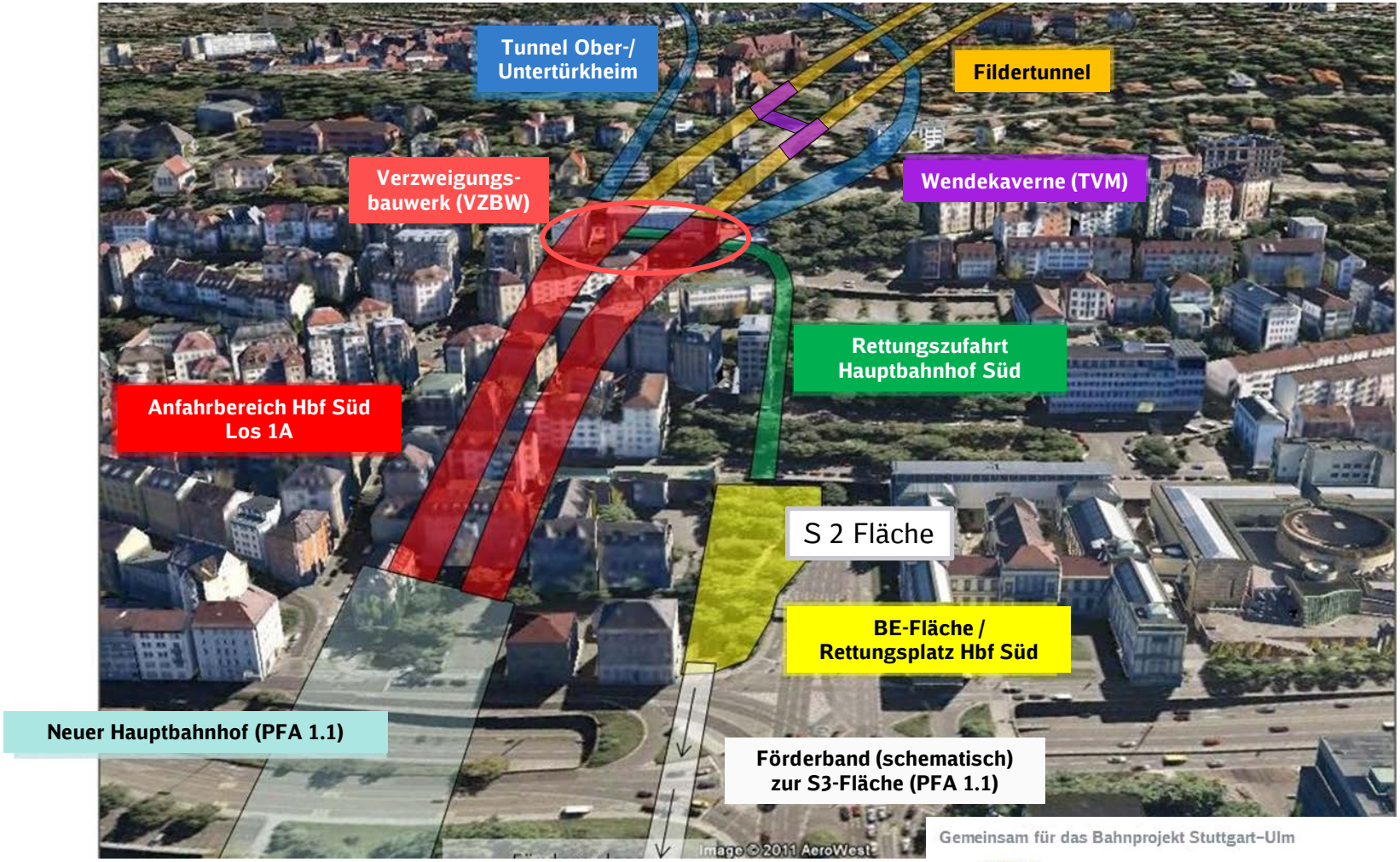
DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT

TRANSEUROPÄISCHE NETZE FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

Inhalt

1. Übersicht PFA 1.2
2. Baulogistik
3. Erschütterungen
4. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

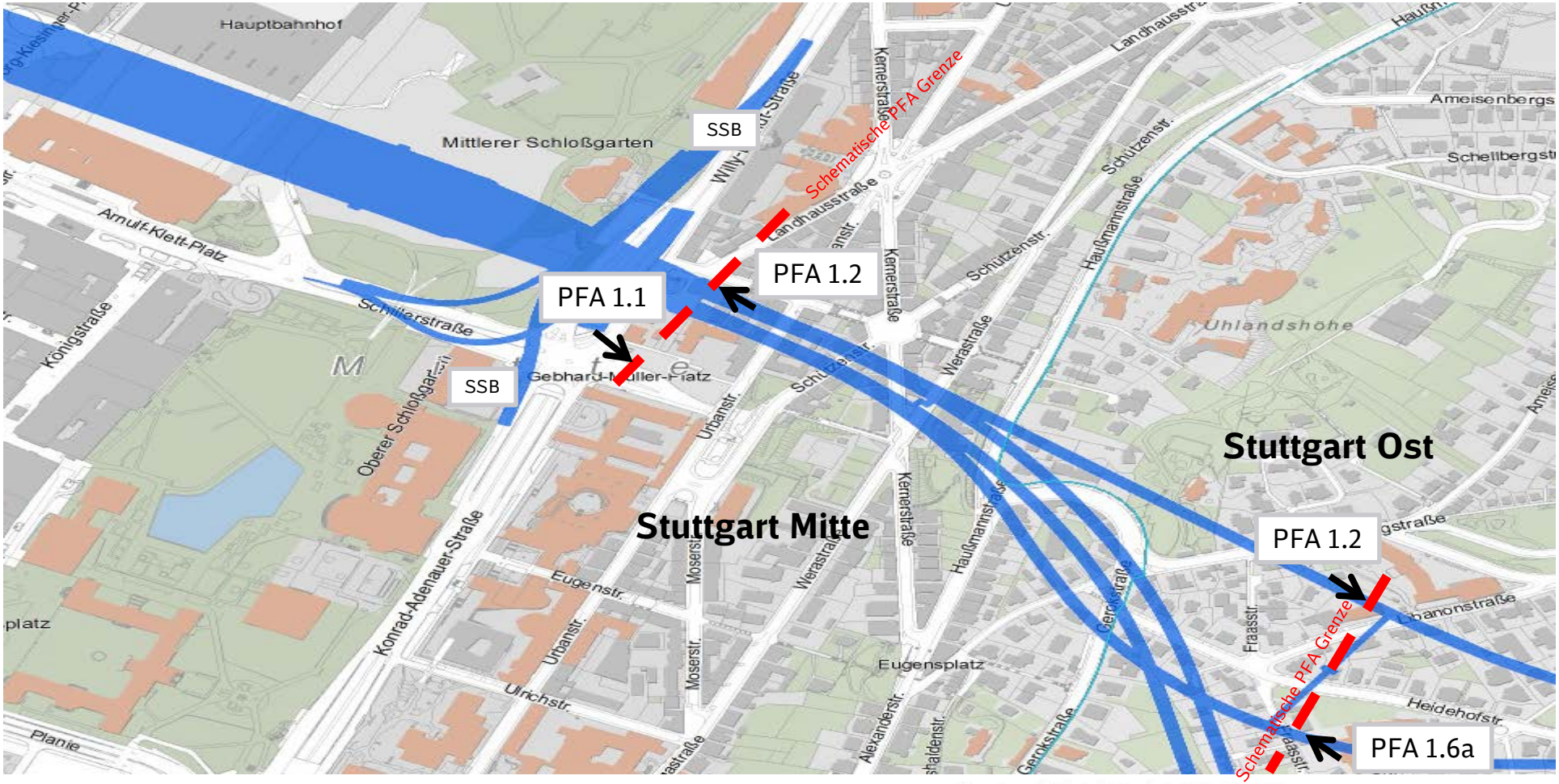
Übersicht
PFA 1.2 mit Anschluss PFA 1.1



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Arge Atcost21

Übersicht
Lage des PFA 1.2 im Kernerviertel

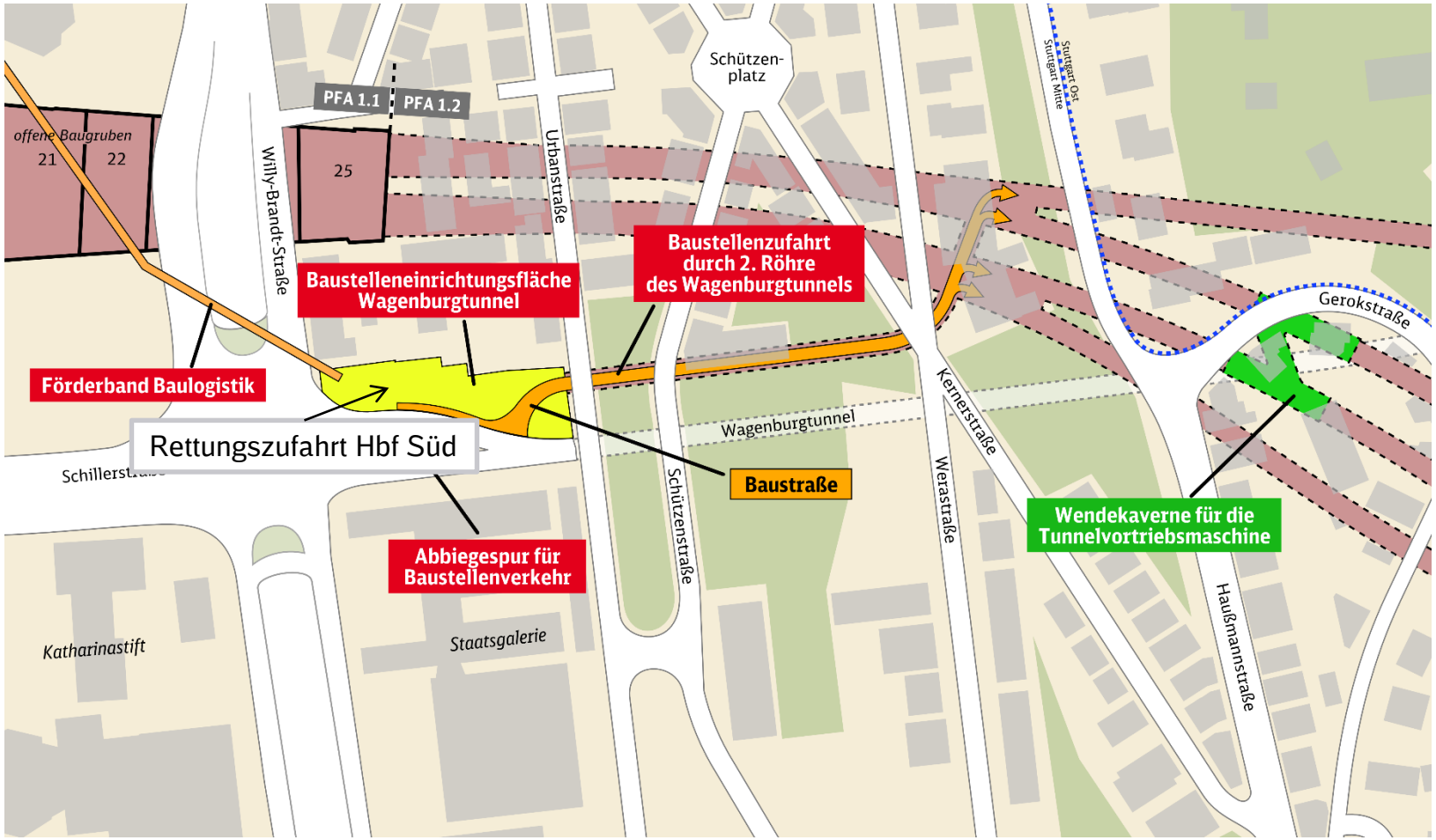


Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg | DB Mobility Networks Logistics | STUTTGART | Verband Region Stuttgart

Quelle: Kommunikationsbüro Bahnprojekt Stuttgart-Ulm/ Biss21

Übersicht
Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd

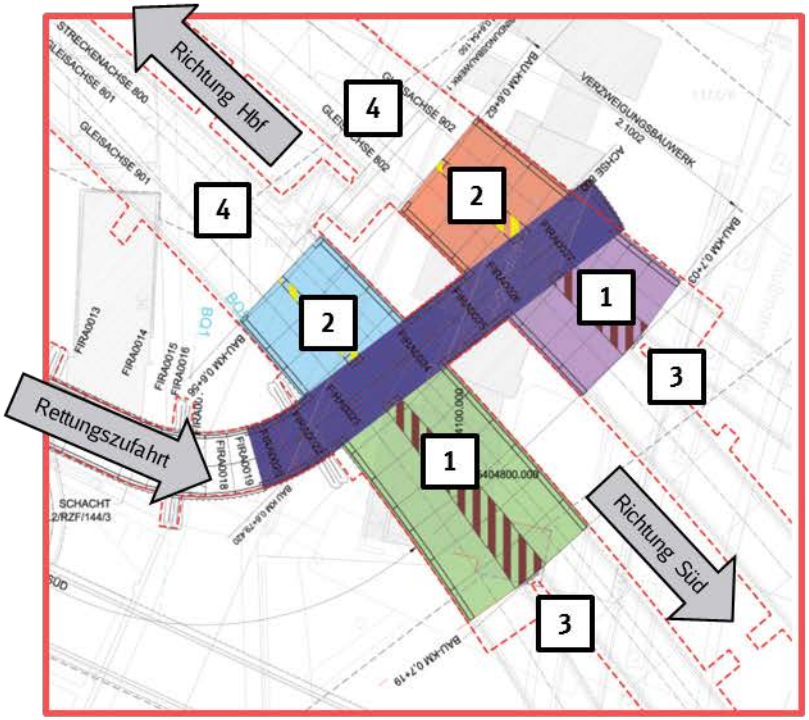


Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Kommunikationsbüro Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Übersicht

Baumaßnahmen in 2015 Rettungszufahrt Hbf Süd



VZBW… Verzweigungsbauwerk

1.Quartal 2015	2.Quartal 2015	3.Quartal 2015	4.Quartal 2015
1 VZBW Süd			
2 VZBW Nord Richtung Hbf			
		3 Vortrieb Hauptröhren	
4 Vortrieb Richtung Hbf nicht in 2015			

Übersicht
Rettungszufahrt Hbf Süd

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Übersicht
Rettungszufahrt Hbf Süd

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Übersicht
Rettungszufahrt Hbf Süd

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

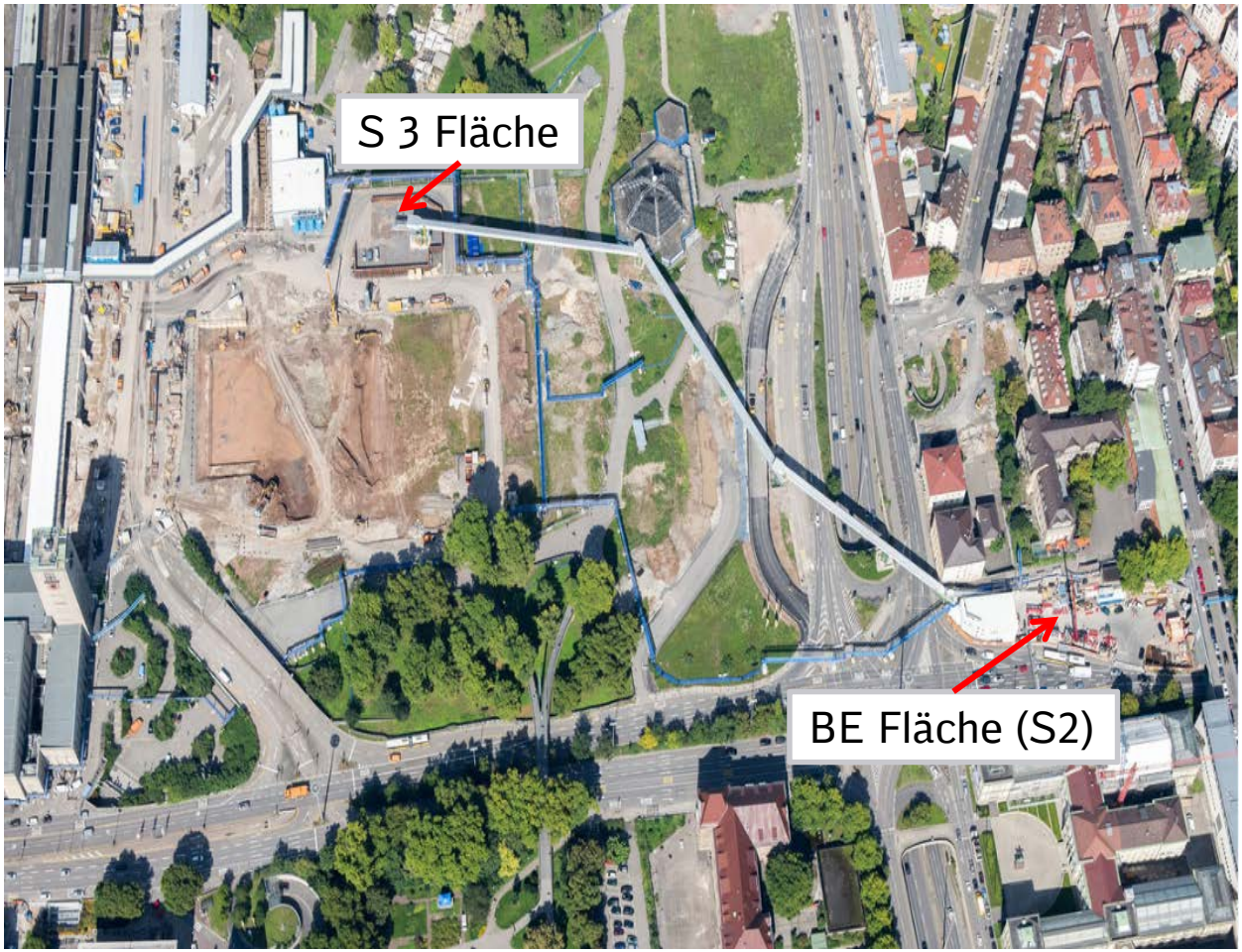
Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Inhalt

1. Übersicht PFA 1.2
2. Baulogistik
3. Erschütterungen
4. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

Baulogistik

- Abtransport Tunnelaushub überwiegend über Förderband
- Anschließend Lkw-Transport über baustelleneigene Logistikflächen
- Verlagerung auf Schiene bei Umschlagplatz Nordbahnhof
- Nachgeordnet Lkw-Transport über öffentliche Straßen



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Kommunikationsbüro Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Baulogistik
Förderband/ Brecher/ Soll- Zustand

- Der Brecher wird momentan nicht genutzt. Ein obertägiger Einsatz kommt nur mit dem Nachweis der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit in Betracht.

- Das Förderband wird in den Tunnel verlängert, wenn die Platzverhältnisse untertage geschaffen wurden.

- Das Förderband strahlt als Linienschallquelle 76,0 dB(A) ab.
  Es müssen jedoch sämtliche baubetriebliche Anlagen für den Gesamtschallleistungspegel betrachten werden.

Baulogistik
Förderband/ BE Fläche Richtung S 3 Fläche

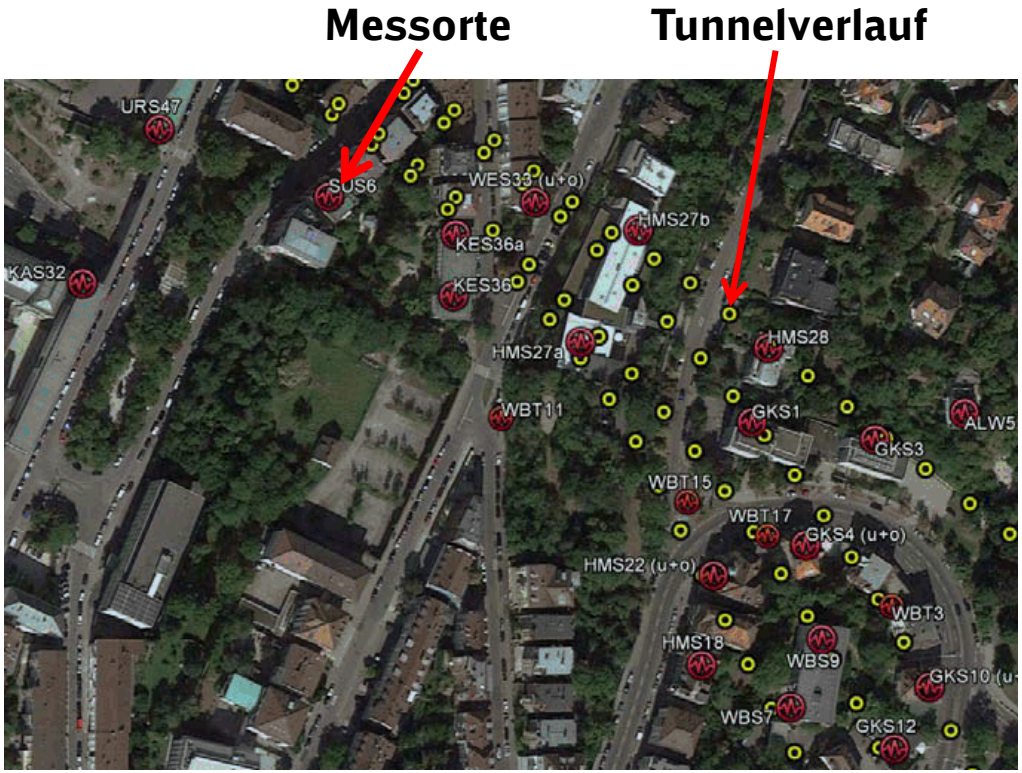
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Inhalt

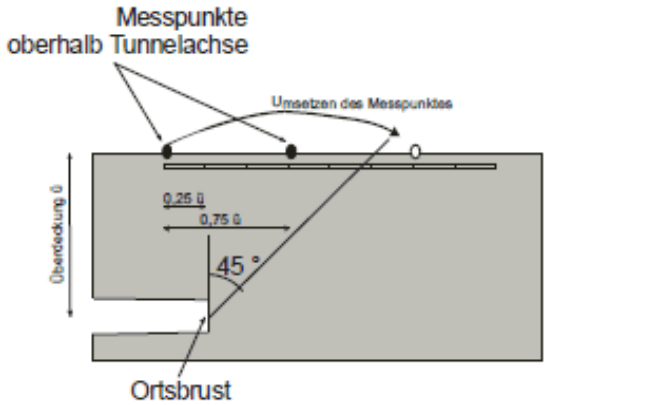
1. Übersicht PFA 1.2
2. Baulogistik
3. Erschütterungen
4. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

Erschütterungen



Die eingesetzten Messgeräte messen 24h/d, am installierten Messort.
Die Messorte wandern mit dem Vortrieb und dem Einflussbereich.

Messungen
Es werden Schwingungsmessungen nach folgendem Schema durchgeführt:



Schema Messpunktwahl oberhalb der Tunnelachse

Inhalt

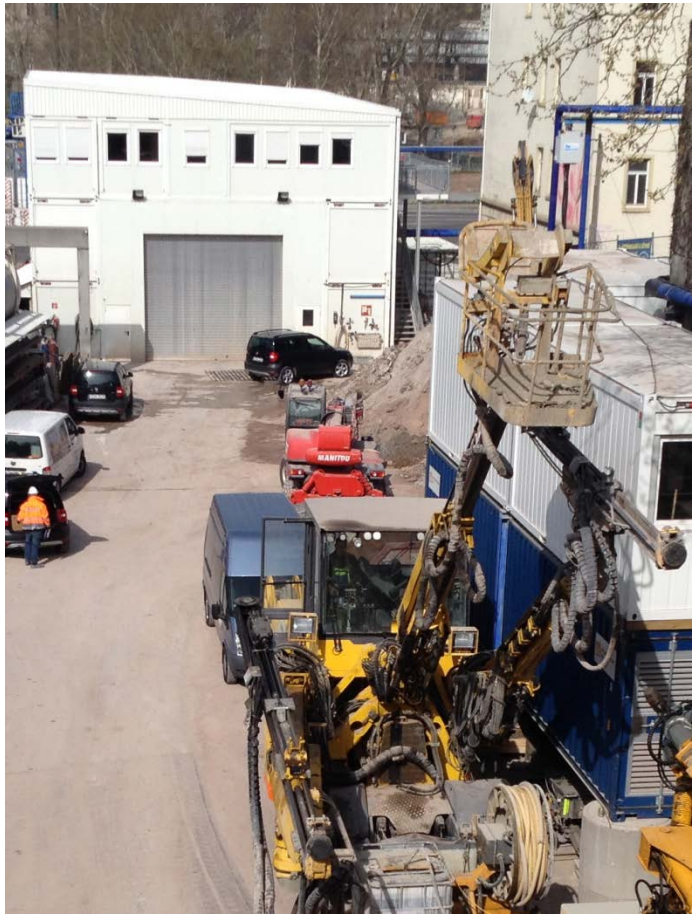
1. Übersicht PFA 1.2
2. Baulogistik
3. Erschütterungen
4. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

Aktive Schallschutzmaßnahmen
Baumaschinen

Umrüstung Baumaschinen:

- Sämtliche Baustellengeräte bei denen es entsprechend den maschinentechnischen Richtlinien zulässig ist wurden auf optische Warneinrichtungen umgerüstet.
  Bei den restlichen Geräten wurde die Lautstärke des Warntones auf das mögliche Minimum reduziert.

- Überwiegend Einsatz von Neugeräten mit modernster Motorentechnologie, hinsichtlich Abgastechnik und Schalldämmung.



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Aktive Schallschutzmaßnahmen
Bewetterungsanlage

1x Prallschalldämpfer

2x Schalldämpfer mit Innenkern

Lüfter – stufenlose Frequenzsteuerung

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg | DB Mobility Networks Logistics | STUTTGART | Verband Region Stuttgart

Quelle: Bauüberwachung PFA 1.2/ 1.6a

Passive Schallschutzmaßnahmen
Prozedere im PFA 1.2 aus Sicht der Eigentümer

Phase 1:
- Erhalt des Teilnahmeantrages für passive Schallschutzmaßnahmen
- Rücksendung des Teilnahmeantrages

Phase 2:
- Erhalt des Anschreibens zur Terminvereinbarung
- Terminvereinbarung zur Objektbegehung
- Objektbegehung und Dokumentation

Phase 3:
- Erhalt der schalltechnischen Objektbeurteilung, Kostenberechnung und Kostenerstattungsvereinbarung
- Erhalt eines detaillierten Leistungsverzeichnisses zur Einholung vergleichbarer Angebote

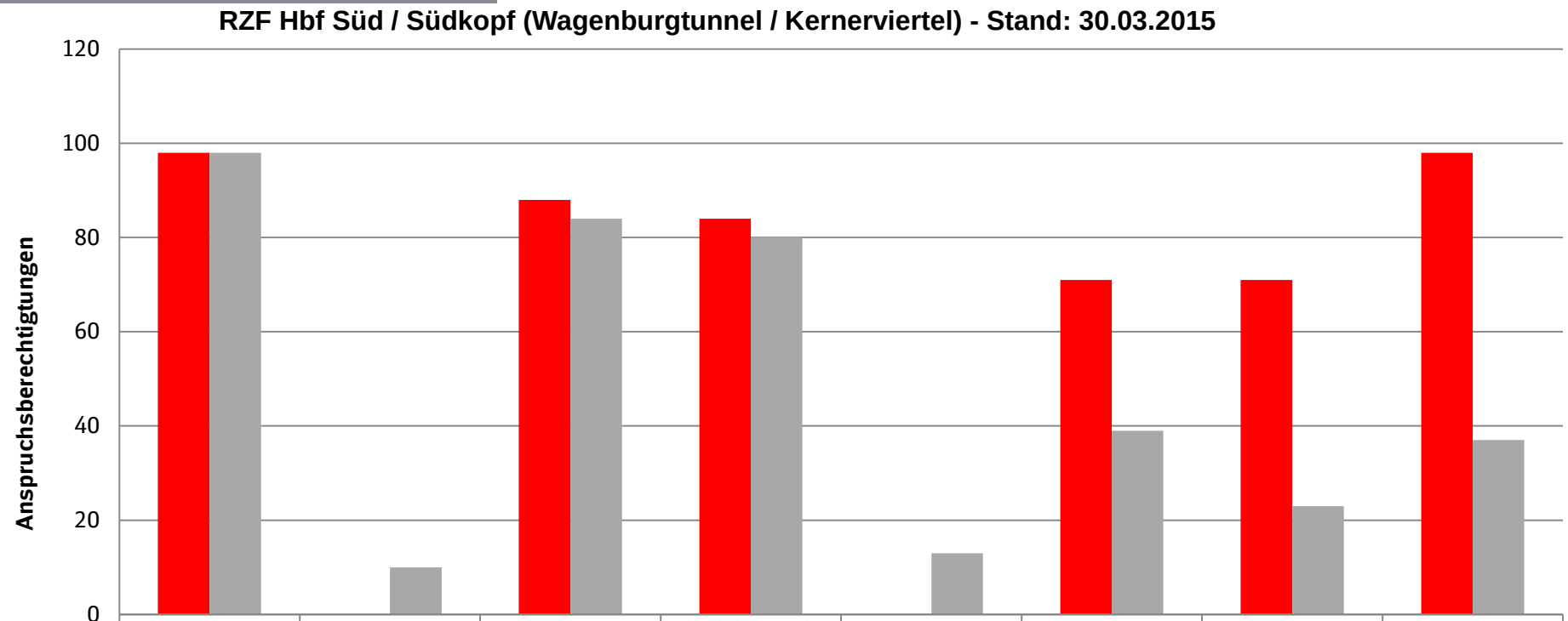
Phase 4:
- Rücksendung der unterzeichneten Kostenerstattungsvereinbarung
  und Begleitschreiben "Unterstützung bei der Einholung von Angeboten"

Phase 5:
- Erhalt der Angebote und Beauftragung einer Fachfirma durch den Eigentümer

Phase 6:
- Durchführung der Umbaumaßnahmen

Phase 7:
- Die Schlussrechnung(en) ist / sind durch den Eigentümer einzureichen und innerhalb von 42 Tagen durch die DB PSU GmbH an den Eigentümer zu erstatten. Der Eigentümer kann 80% des kalkulierten Betrages anhand eines verbindlichen Werkvertrages mit der jeweiligen Fachfirma vorab geltend machen.

Passive Schallschutzmaßnahmen
Status



	Eingang Teilnahmeanträge	kein Anspruch / Verzicht vor Begehung (abgeschlossen)	Begehungen erfolgt	Objektbeurteilung / KEV erstellt und an Eigentümer versendet	Verzicht / Kurzgutachten (abgeschlossen) nach Begehung	Im Umbau bzw. Umbau abgeschlossen	Abnahme erfolgt, inkl. Rechnungsprüfung	Bauakte abgeschlossen
100%	98		88	84		71	71	98
Stand 30.03.2015	98	10	84	80	13	39	23	37

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm