

# Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Planfeststellungsabschnitt 1.1 „Talquerung mit Hauptbahnhof“

Planfeststellungsabschnitt 1.2 „Fildertunnel“ / 1.6a Zuführung Ober-/

Untertürkheim

Informationsabend Stuttgart Kernerviertel

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

07. Oktober 2015

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

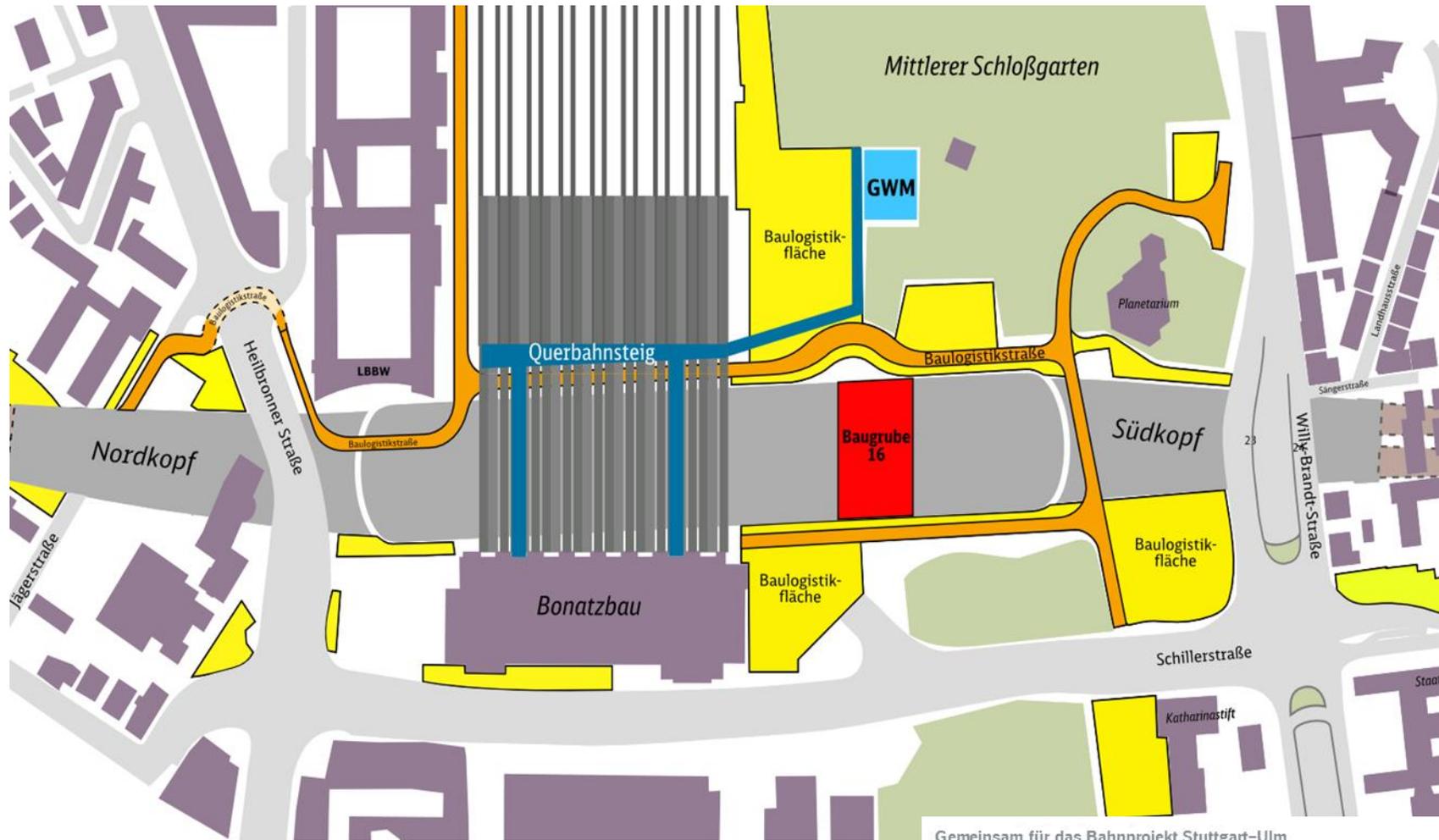


DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT

TRANSEUROPÄISCHE NETZE FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

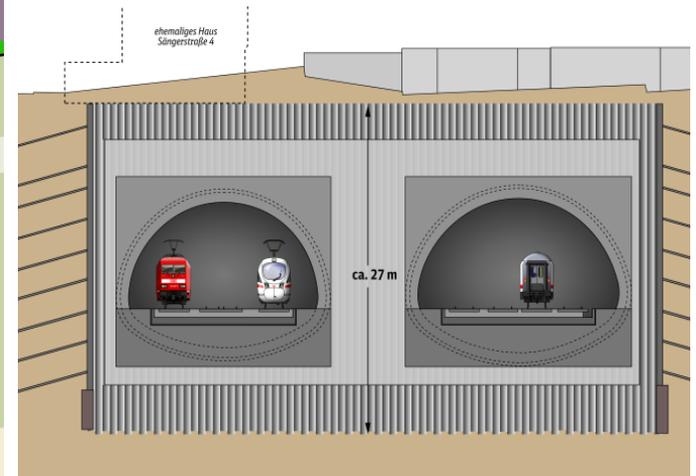
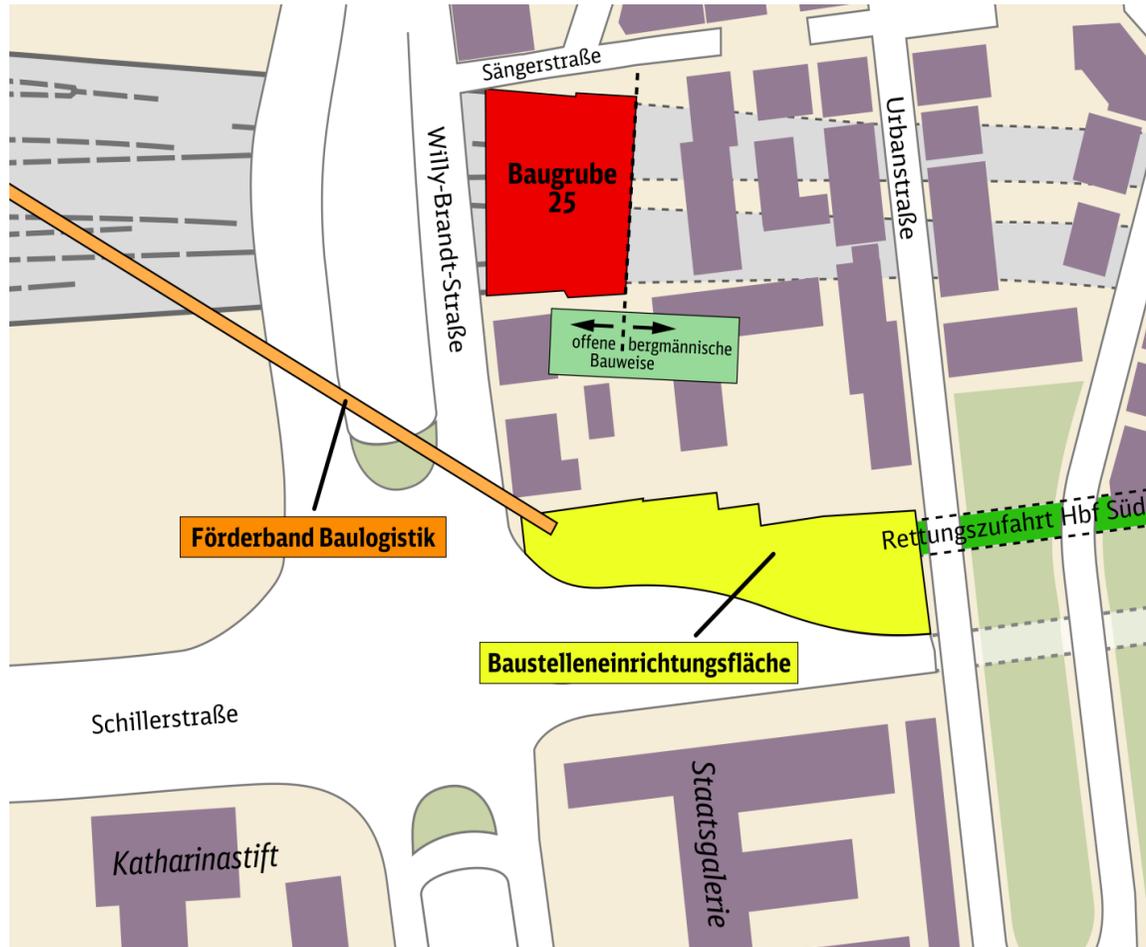


# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Lage des Abschnittes



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Bauarbeiten im Bereich Kernerviertel



Gemeinsam fur das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

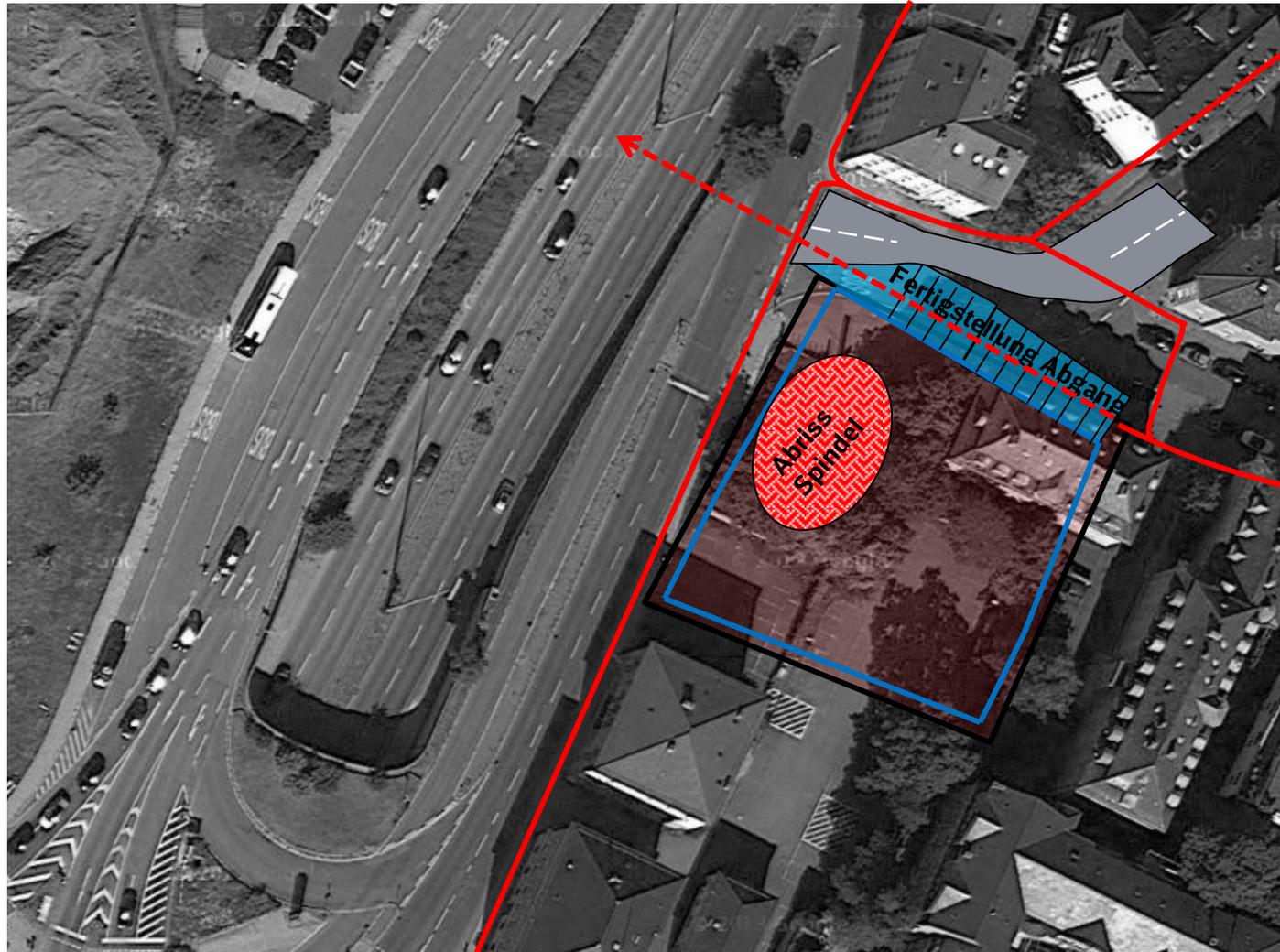
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof

## Übersichtsbild Bauarbeiten im südlichen Bahnhofsteil



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten BA 25



-  Baubereich
-  Aushub
-  Verbaulinie
-  im Bau
-  Fertiggestellt
-  Fußgängerführung

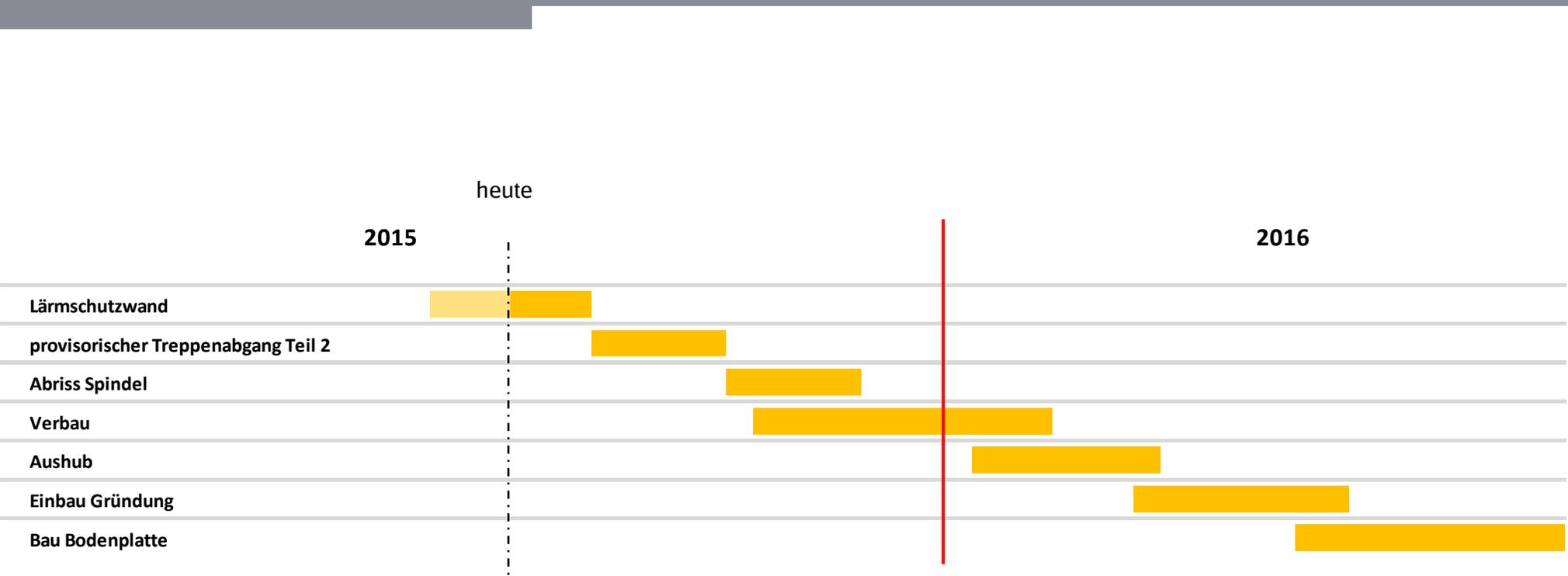
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten BA 25



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof

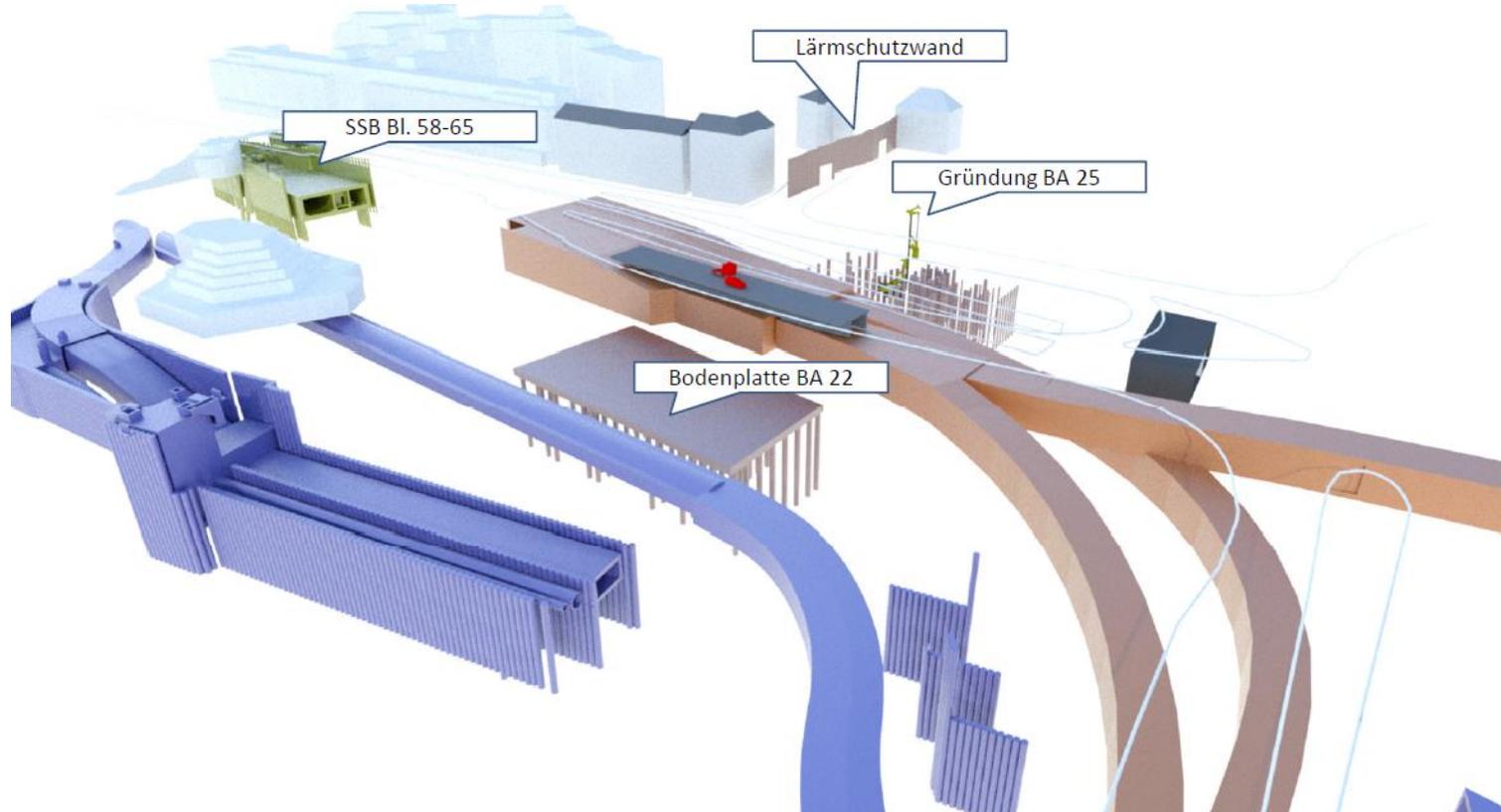
## Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



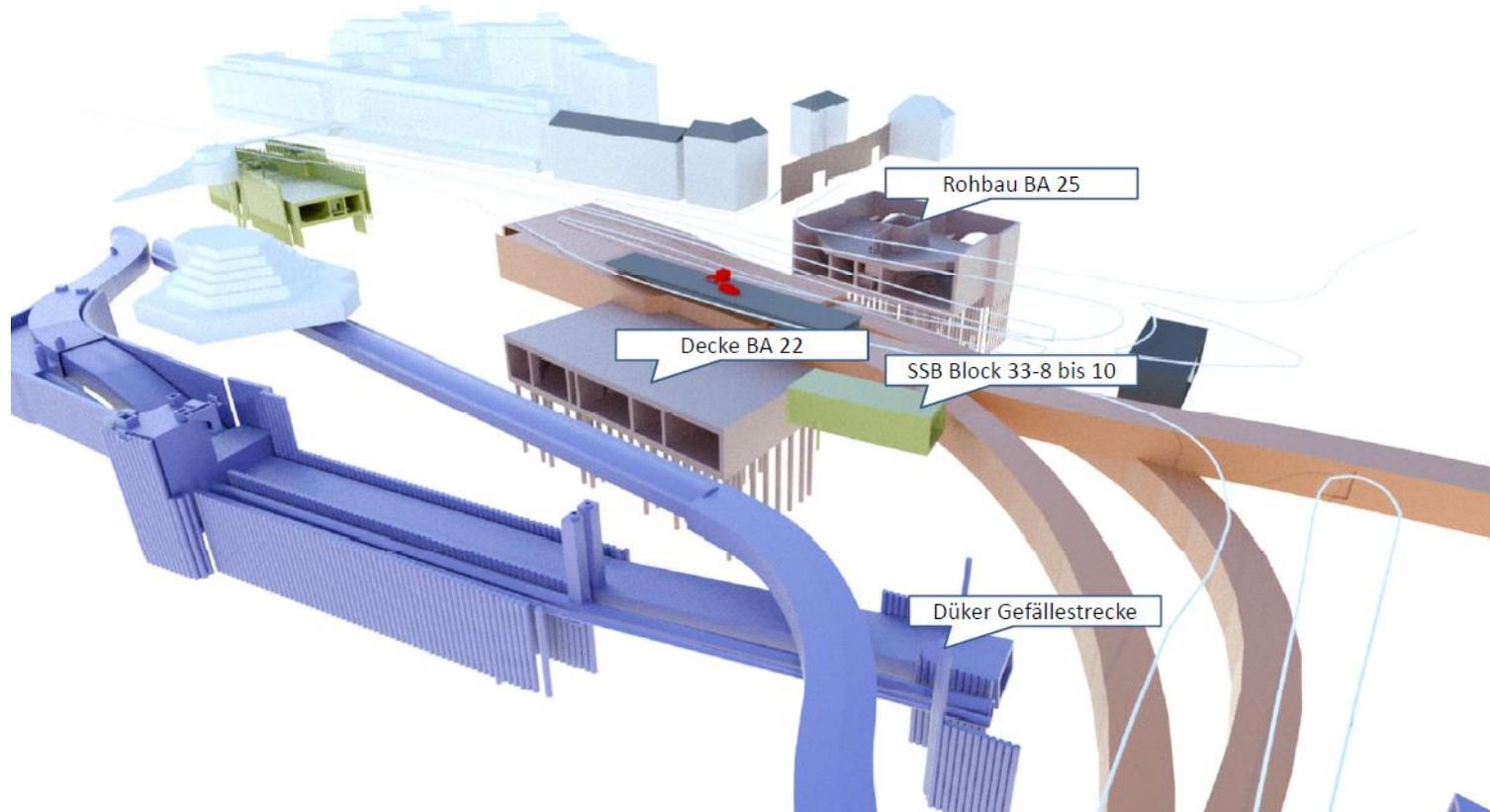
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof

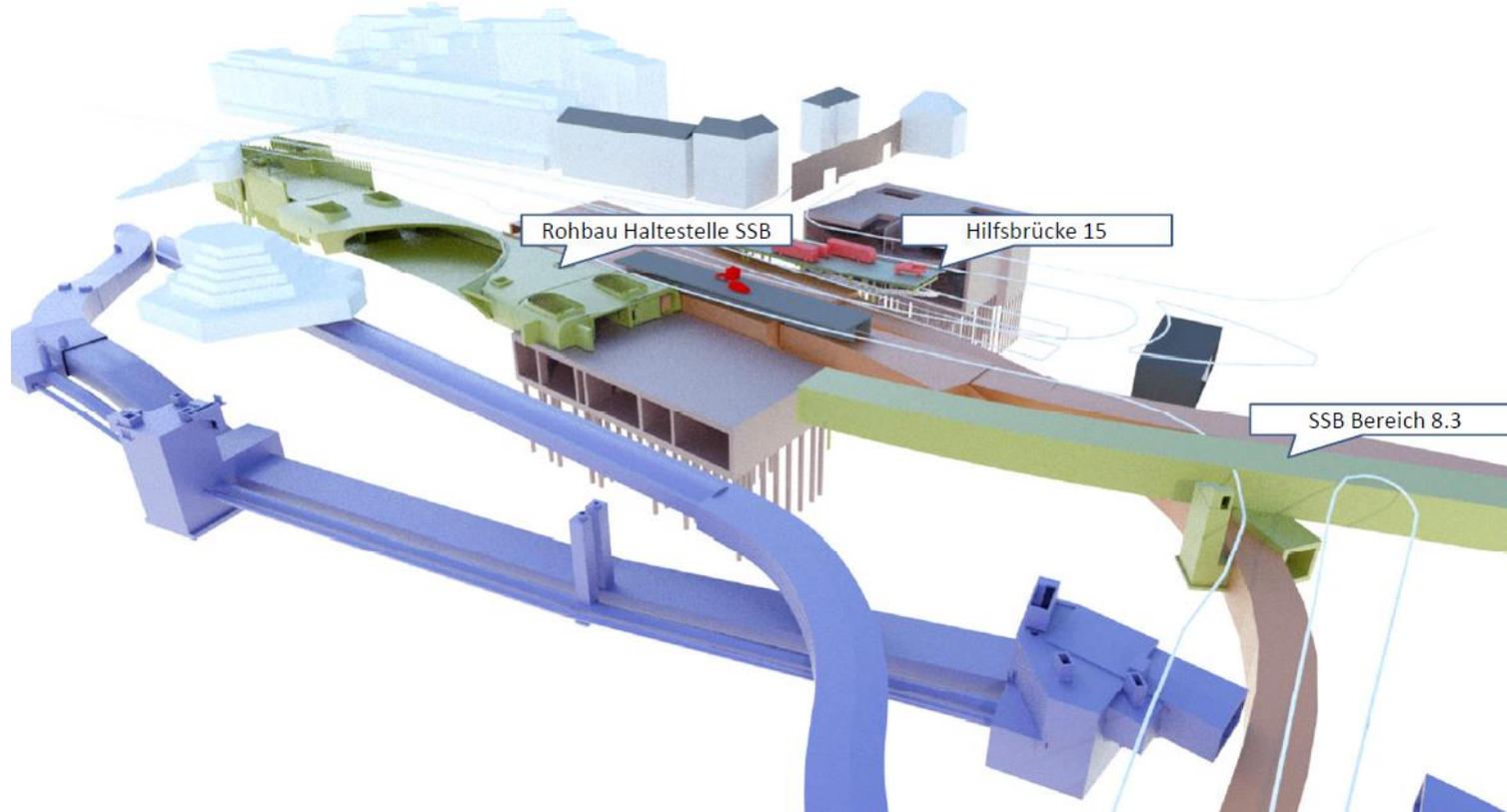
## Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

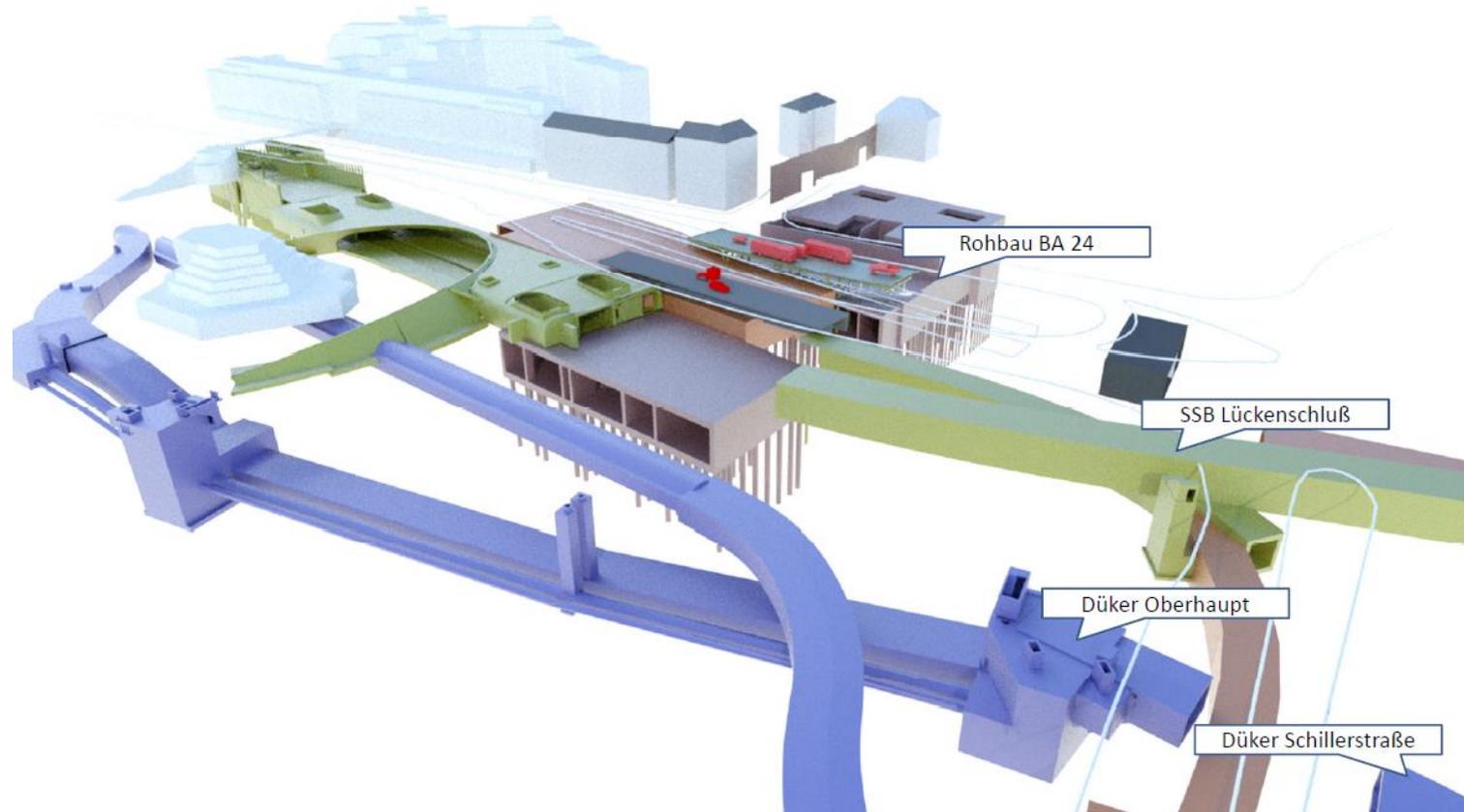
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof

## Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

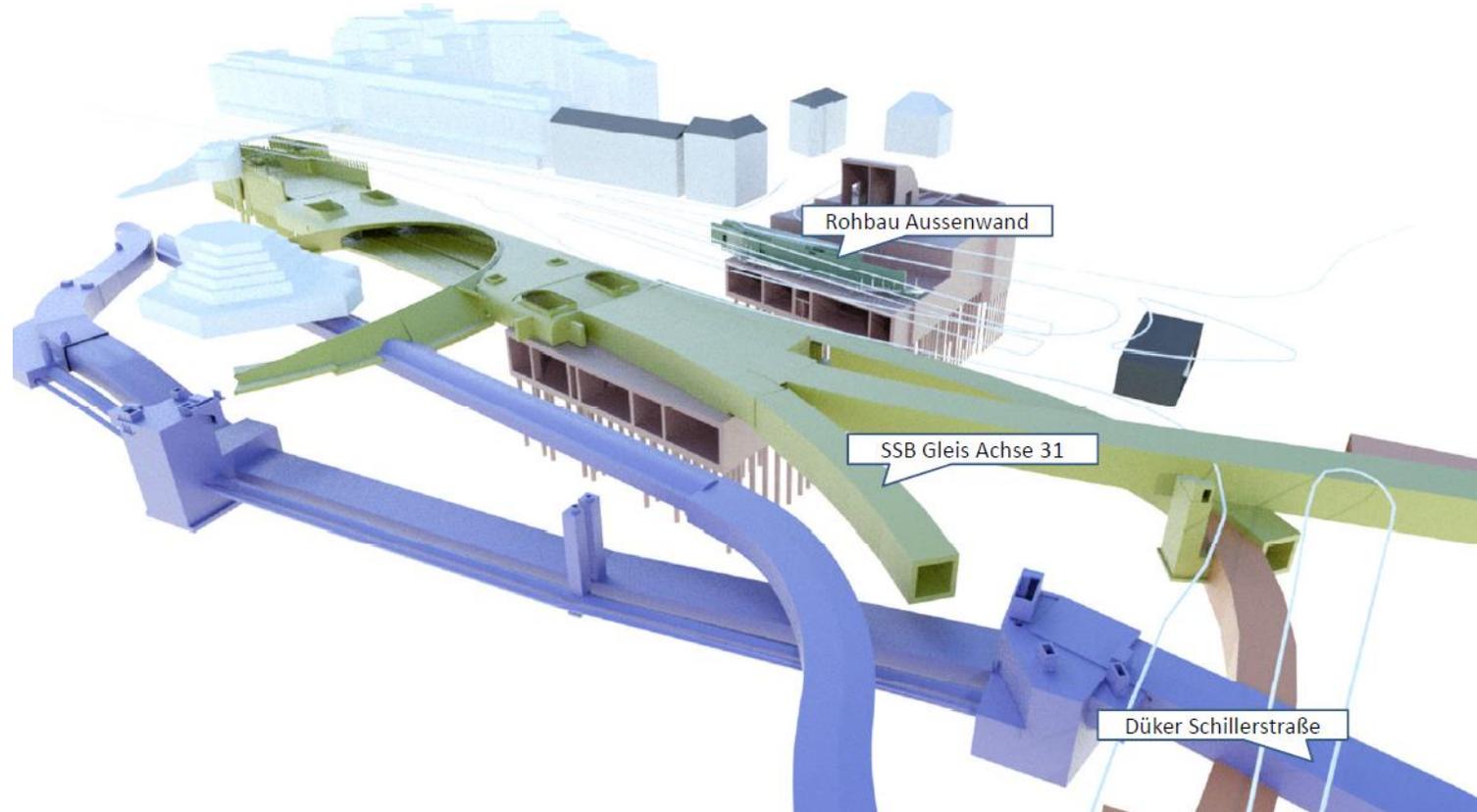
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

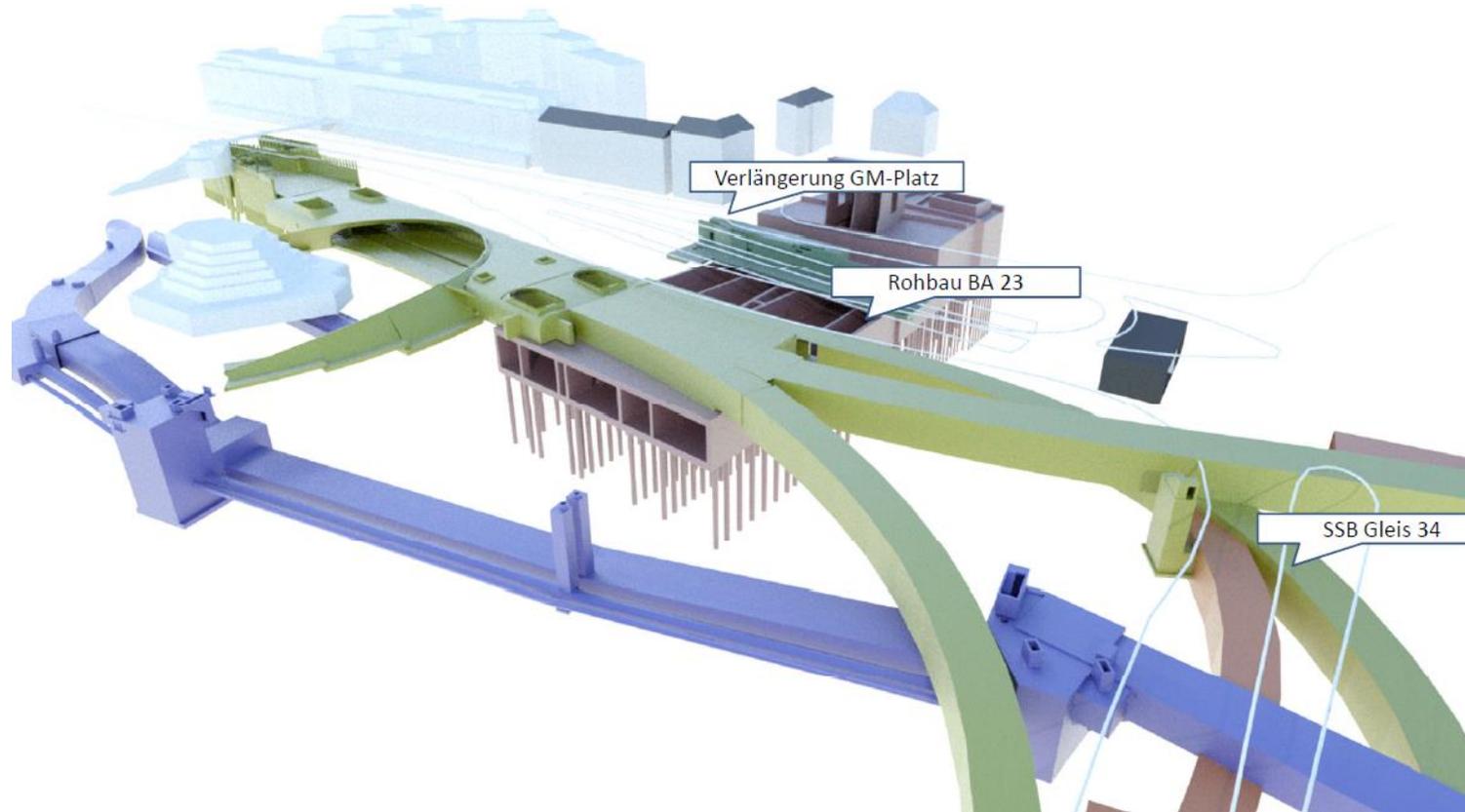
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof

## Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



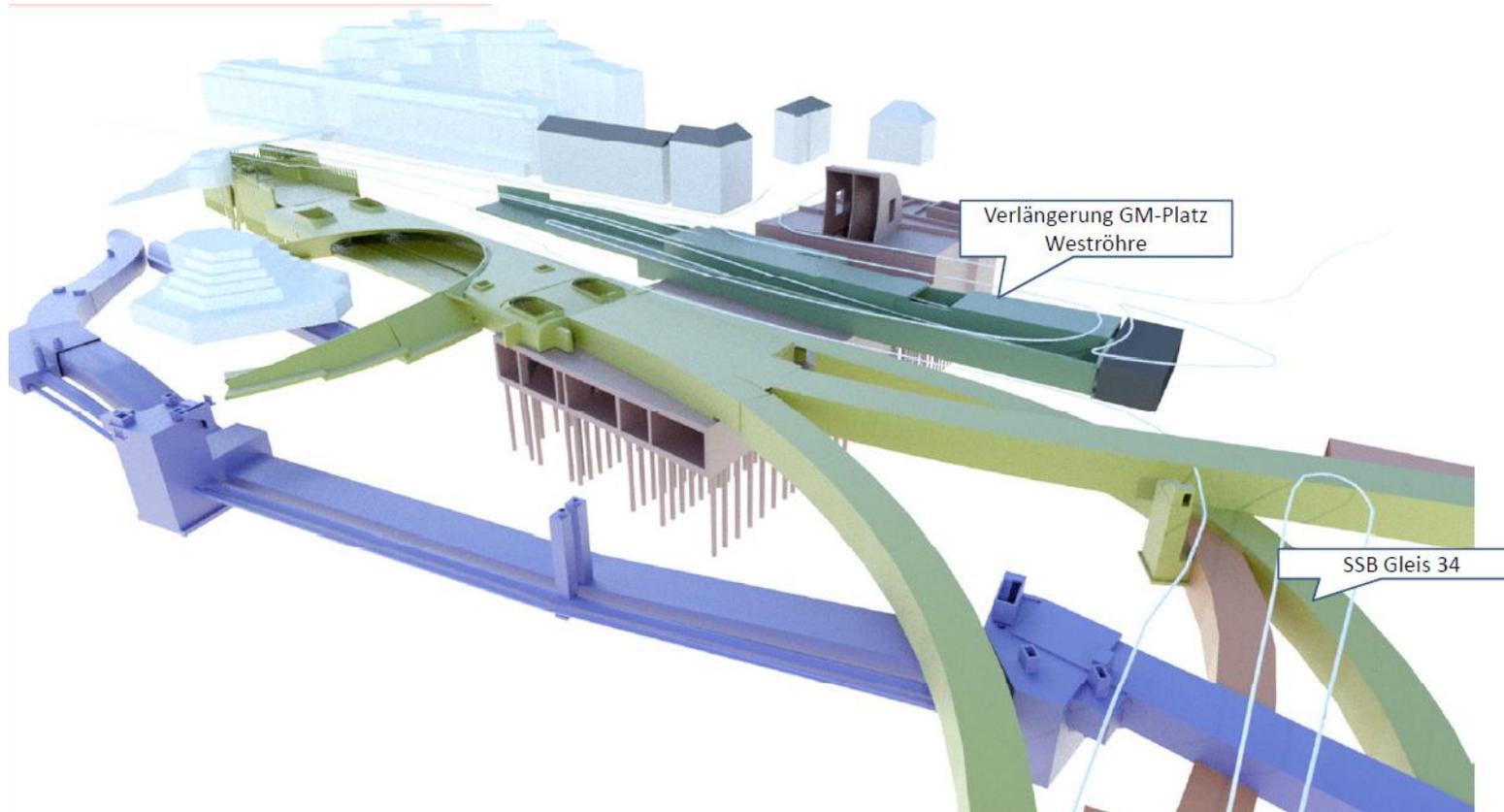
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



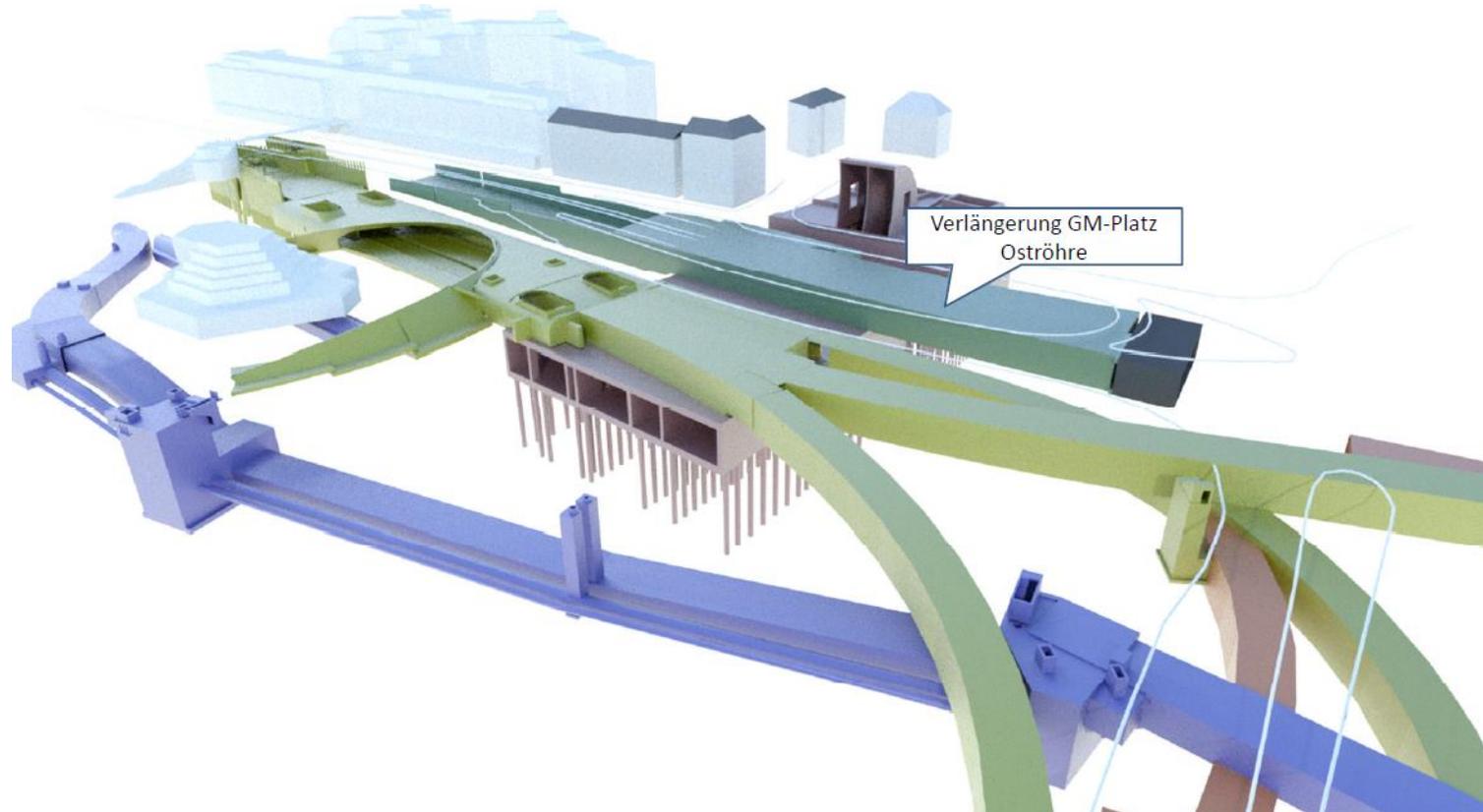
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

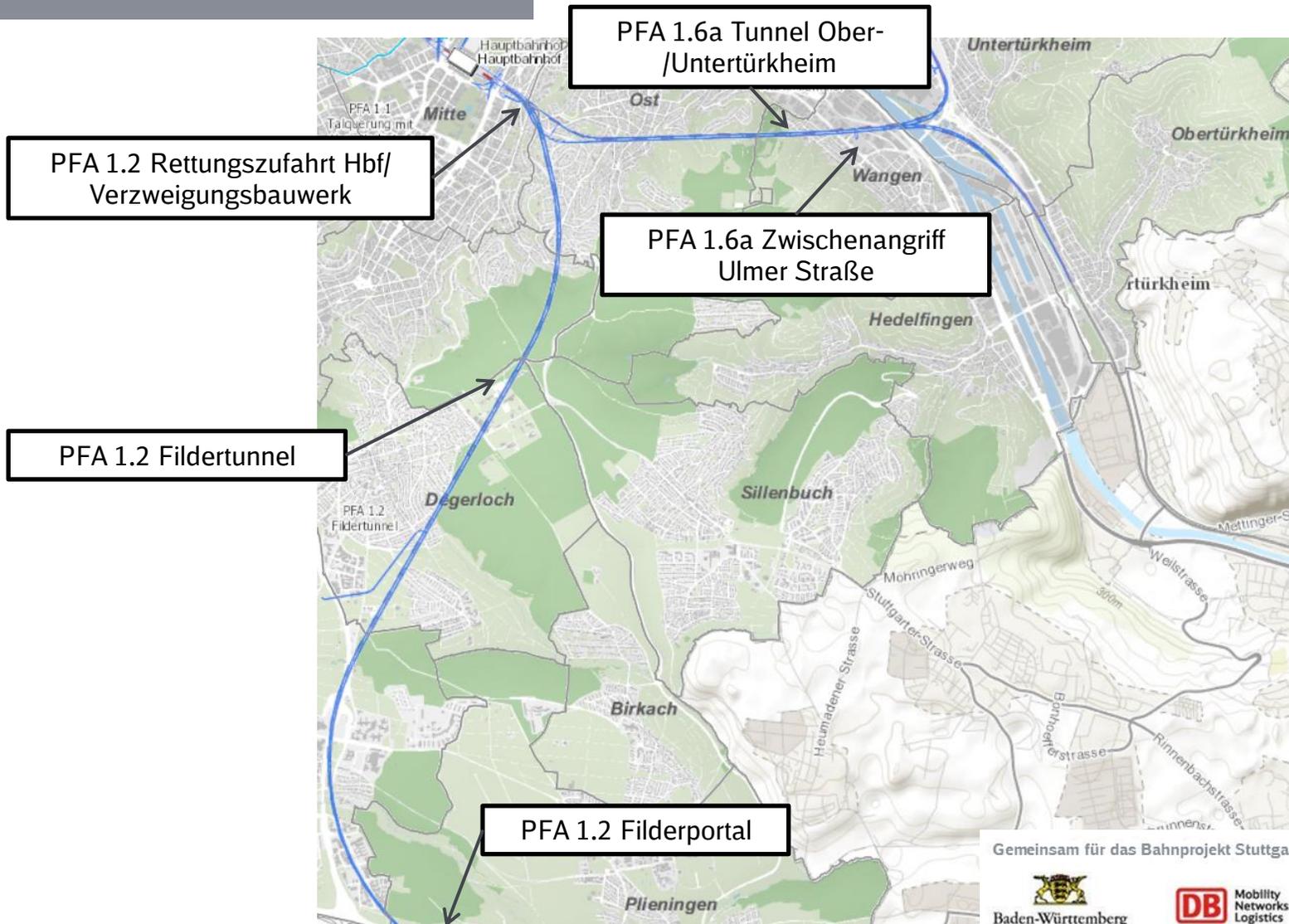
# PFA 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof Übersicht Bauarbeiten – Südkopf neuer Hauptbahnhof



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.2 Fildertunnel / 1.6a Zuführung Ober-/Untertürkheim

## Lage der Abschnitte



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

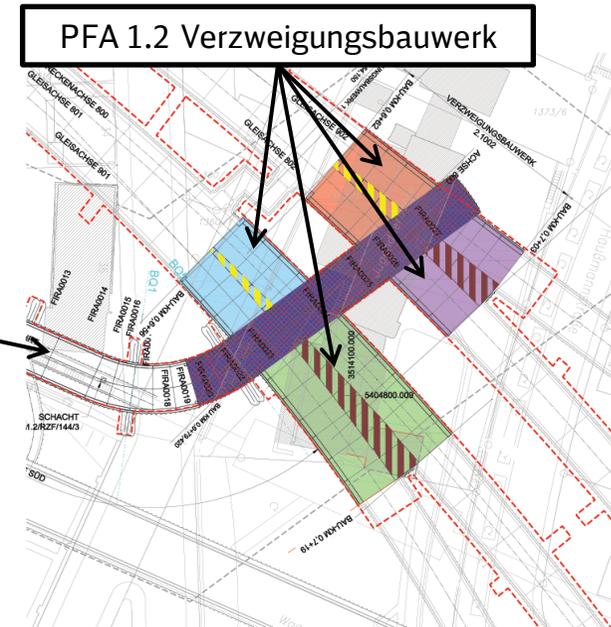
# PFA 1.2 Fildertunnel / 1.6a Zuführung Ober-/Untertürkheim Übersicht Bauarbeiten – Rettungszufahrt Hbf Süd

## Baumaßnahmen 2016

- Fertigstellung Verzweigungsbauwerk

PFA 1.2 Rettungszufahrt Hbf Süd

- Vortriebsarbeiten
  - Richtung Obertürkheim/Untertürkheim
  - Richtung Fildertunnel
  - Bau der Wendekaverne
- Installation der Schlauchwagensysteme
  - Eigene Informationsveranstaltung zum Vorgehen bei den Installationen der Schlauchwagensysteme noch in 2015

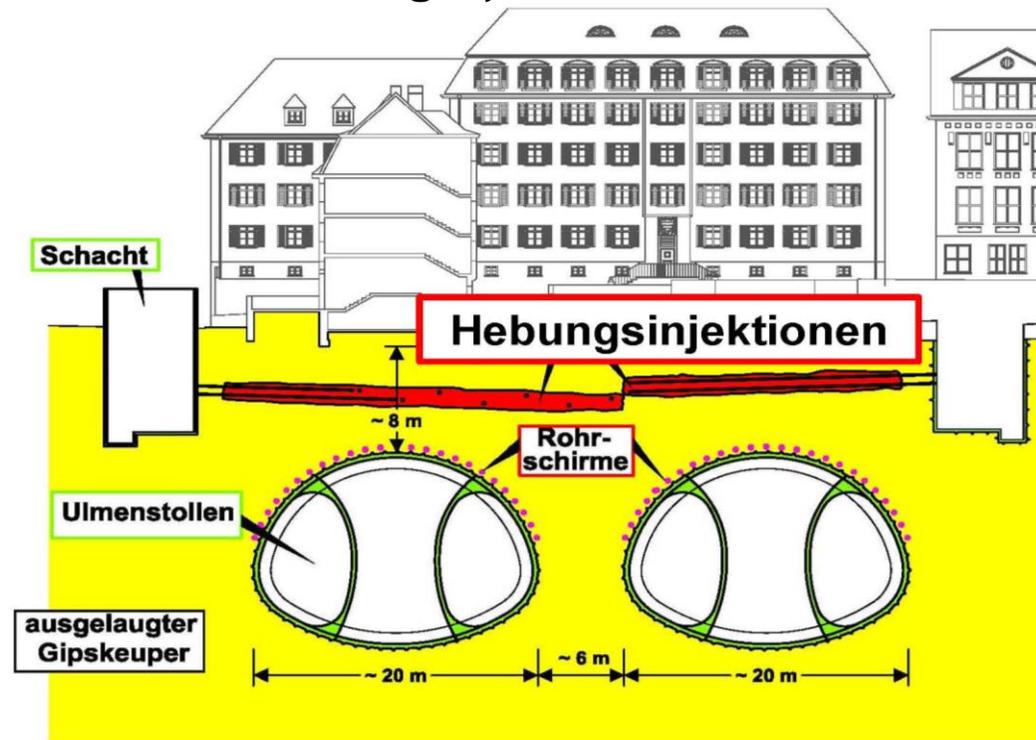


Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

# PFA 1.2 Fildertunnel / 1.6a Zuführung Ober-/Untertürkheim Übersicht Bauarbeiten – Rettungszufahrt Hbf Süd

## Baumaßnahmen 2016

- Herstellung der Schächte und Hebungsinjektionen

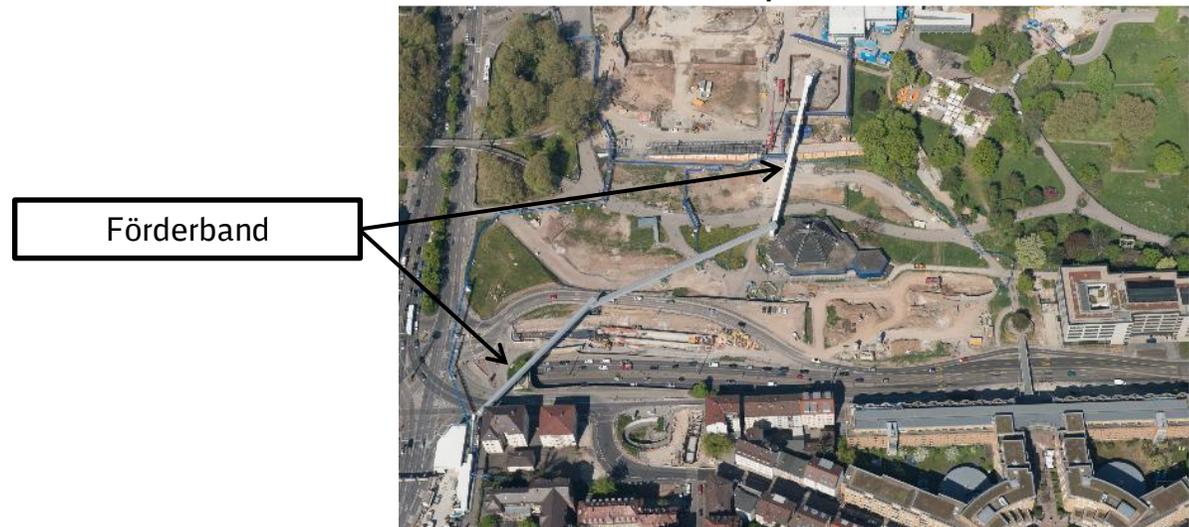


Zur Installation der Schlauchwagensysteme, erfolgt eine separate Infoveranstaltung mit den Betroffenen, noch in 2015

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

### Abtransport Aushub

- Für die Hauptvortriebe fallen keine LKW-Fahrten an, da der Abtransport über das Förderband erfolgt



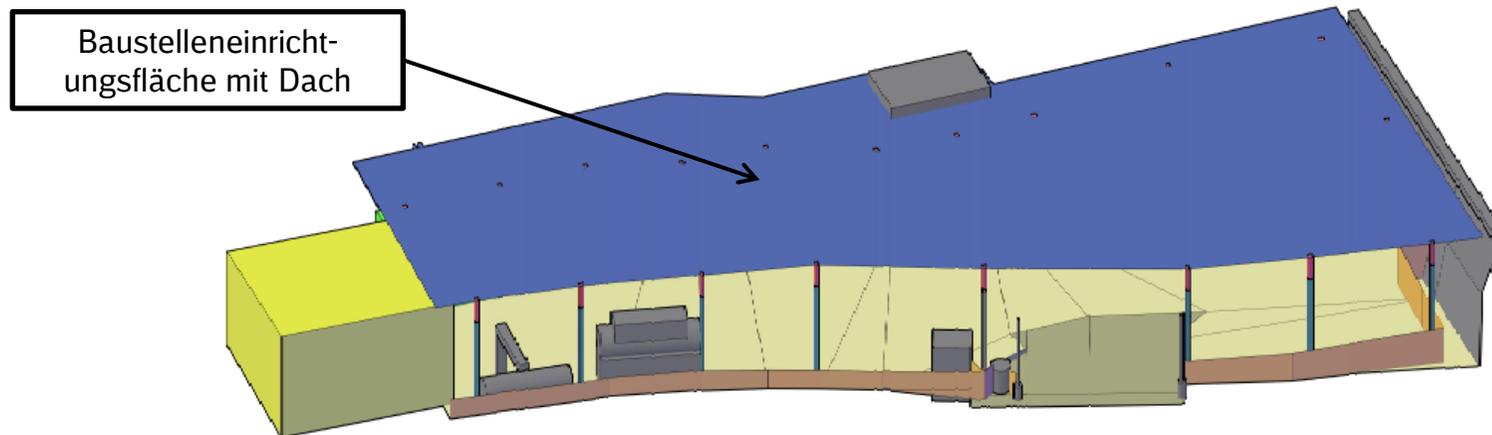
### Anlieferung Baumaterial

- Die Andienung der Tunnelvortriebe erfolgt im Rahmen, der in den schalltechnischen Untersuchungen zu Grunde gelegten Zahlen

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

### Förderband und Lärmschutzdach

- Lärmschutzdach ist einsatzbereit im Januar 2016
- Die Inbetriebnahme erfolgt mit Aufnahme der Hauptvortriebsarbeiten, zusätzlicher aktiver Schallschutz wird zu diesem Zeitpunkt installiert sein

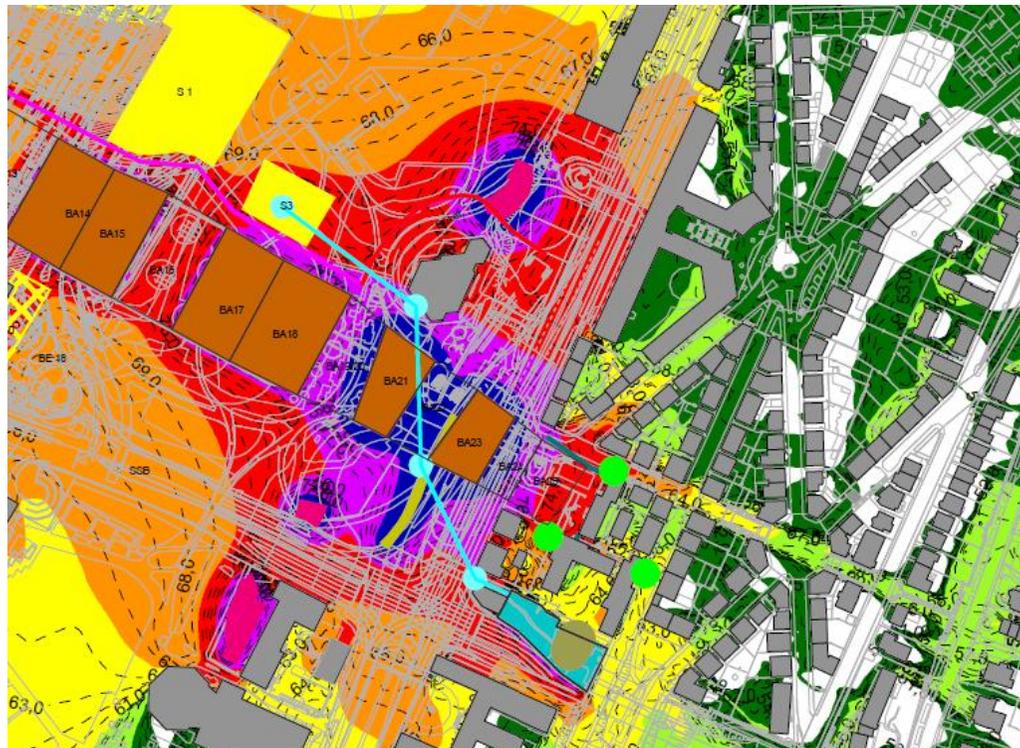


### Lärmbelastungen Kernerviertel

- Die aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen hängen von den jeweiligen Bauphasen ab  
→ daher unterliegen diese systembedingt im Jahresverlauf Schwankungen
- In jedem Fall kann davon ausgegangen werden, dass **die im Jahresverlauf auftretenden Geräuschimmissionen stets die** im aktuellen Detailgutachten (*Bericht : 97400-ABS-16-DBPSU-S21-PFA 1.1-Detailgutachten Hauptbahnhof vom 28.08.2015*) exemplarisch **ausgewiesenen Beurteilungspegel unterschreiten**
- Diese sind die Bemessungsgrundlage für die Prüfung der Notwendigkeit ergänzender passiver Schallschutzvorkehrungen an dem Gebäuden.

# PFA 1.2 Fildertunnel / 1.6a Zuführung Ober-/Untertürkheim Lärmprognose und Messungen

Einen räumlichen Überblick über die zu erwartende Immissionsbelastung gibt der folgende Schallimmissionsplan für den Tag Zeitraum:



## Beurteilungspegel

Baulärm, beurteilt nach AVV Baulärm  
Beurteilungszeitraum: Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr)

Immissionshöhe 2,0m über Gelände (Außenbereich)

	<=	50 dB(A)	
50 <	<=	55 dB(A): IRW überwiegend Wohnnutzung	
55 <	<=	60 dB(A): IRW gemischt genutzte Gebiete	
60 <	<=	65 dB(A): IRW überwiegend Gewerbe	
65 <	<=	70 dB(A)	
70 <	<=	75 dB(A)	
75 <	<=	80 dB(A)	
80 <	<=	dB(A)	

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

### Lärmbelastung Förderband

- nicht pegelbestimmend
- entspricht den anerkannten Regeln der Technik
- Prognosewerte wurden durch Messungen im Probebetrieb bestätigt

### Zusätzliche Messungen

- Beschwerden durch Anwohner werden nachgegangen

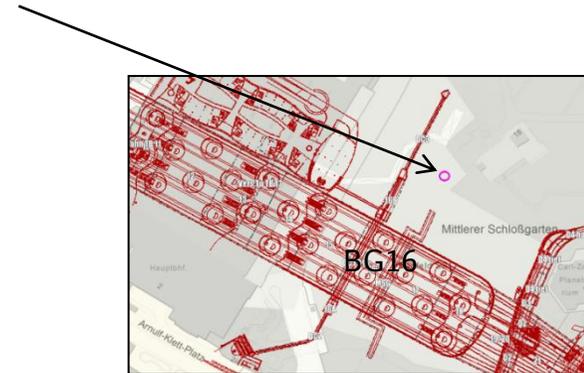
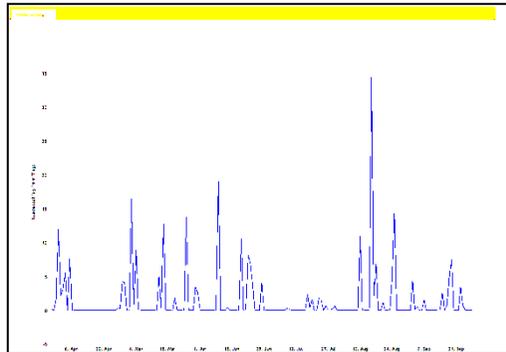
### Veröffentlichung Messberichte

- <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/auf-der-baustelle/gutachten/immissionen/>

Frage: **Wie hoch war der Niederschlag am 14. August 2015 im Bereich der BG 16 ?**

Antwort:

Nd = 35 mm /d gemessen an der Niederschlagsmessstation der DB auf dem Baufeld im MSG



Die Niederschlagsmenge entspricht unter Zugrundelegung der Fläche der Baugrube 16  
ca. = 140 m<sup>3</sup>/d oder ca. 1,6 l/s

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Frage: **Wie wurde das Wasser aus den Baugruben aufbereitet und wohin wurde es abgeführt versickert oder in den Nesenbachkanal bzw. zum Neckar abgeleitet ?**

Antwort:

Das an das Grundwassermanagement übergebene Wasser aus den Wasserhaltungen im PFA 1.1 wurde zusammen mit den anderen übergebenen Rohwässern z.B. aus dem Tunnelvortrieb PFA 1.5 in der Jägerstrasse in der Aufbereitungsanlage am HBf gem. Vorgaben des PFB aufbereitet und der Versickerung / anteilig der Überschusswasserableitung zugeführt.

Frage: **Was war die Ursache für den Wasseraustritt in der Werastraße ?  
Wohin wird das Überlaufwasser abgeleitet?**

Antwort:

- 1) Ursache: Die Leitung zum lbr. 206 wurde in 07/08 2015 für das BV J.Cranko umgebaut. Die verwendeten neue Rohre werden routinemäßig vor der Inbetriebnahme gespült, um vor Beginn des Versickerungsbetriebes die im Rohr befindlichen produktions- und lagerungsbedingten Rückstände aus dem Rohr zu spülen. Offensichtlich kam es bei der Spülung infolge von Druckstößen zu einem Austritt von Wasser /Luft am Entlüftungsventil, wobei Feinstpartikel das Ventil blockierten. Infolge trat während der Spülung und danach Wasser aus dem Ventil aus.
- 2) Das Spülwasser wurde in einem Wasserfassanhänger gefasst und über den Entwässerungscontainer dem Reinigungsprozess zurückgeführt.
- 3) Hinweise: Die Leitung wurden seit Beginn des Umbaus für die Belange der Baustelle der John-Cranko-Schule (also auch im August 2015) nicht betrieben. Einleitgrenzwerte wurden nicht überschritten. Es liegt kein Verstoß gegen den Planfeststellungsbeschluss vor.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Frage: **Wieviel Liter entnommenes Grundwasser wurden bisher über das Grundwassermanagement in den einzelnen Schluckbrunnen versickert?**

Antwort:

<b>Infiltrationswassermenge</b> (Summe aller Einzelbrunnen)	322 [Tm <sup>3</sup> ]
<b>Infiltrationswassermenge</b> (Summe Einzelbrunnen Kernerviertel)	14 [Tm <sup>3</sup> ]

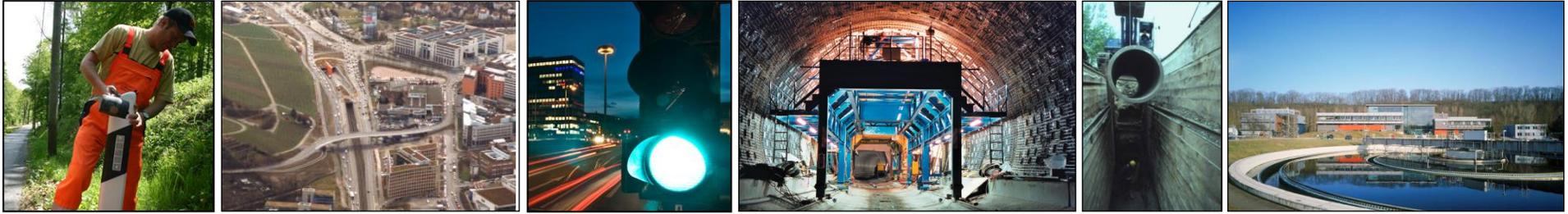
Stand: Zentrales GWMt im MSG, 31.08.15 gem. Auswertung des SVWW vom 15.09.15

**Fazit:** Stabilisierung der Grundwasserstände im Umfeld des BV ist nachgewiesen.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Dieser Foliensatz wird auf [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de) veröffentlicht

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



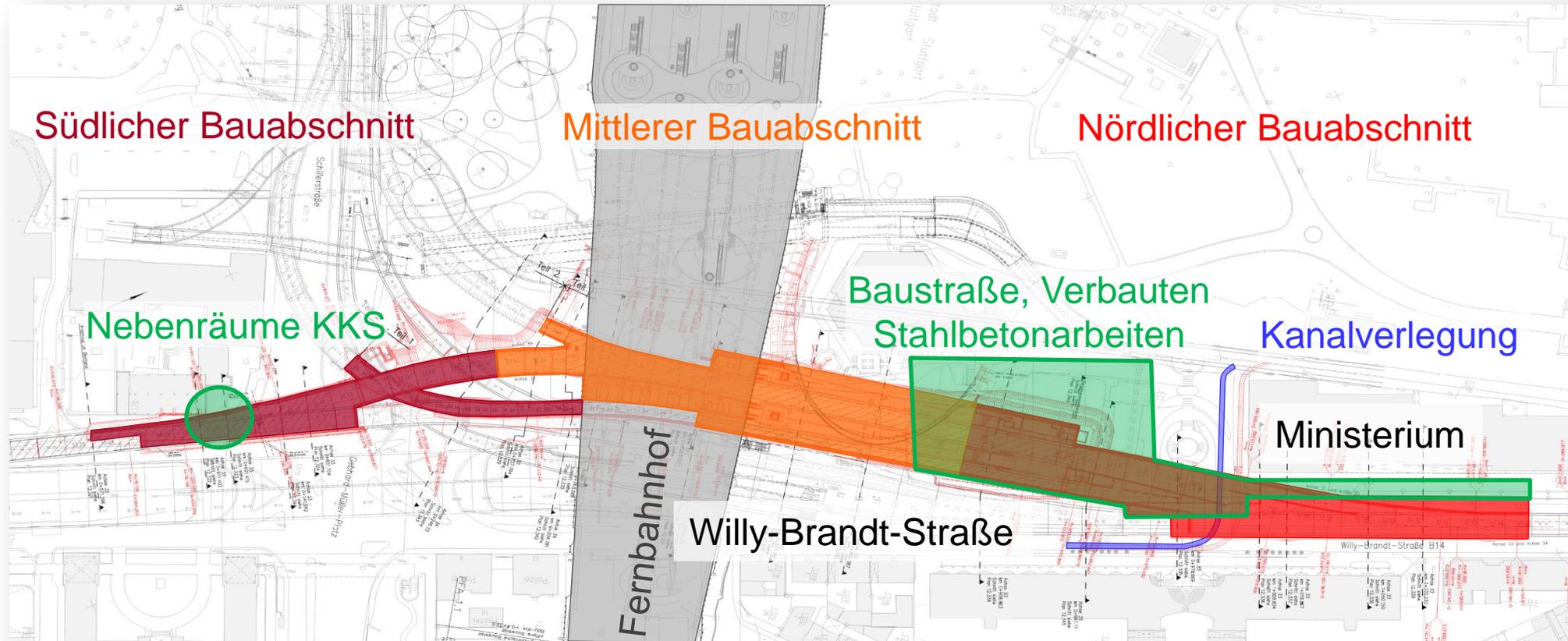
# Folgemaßnahme Staatsgalerie

erfolgte Bauausführung in 2015  
und Vorausschau für 2015 und 2016

Bürgerinformation Kernerviertel am 07.10.2015



# Rückblick – hier waren wir 2015 tätig:



# Kanalverlegung DN 1500 ausgeführt und in Betrieb





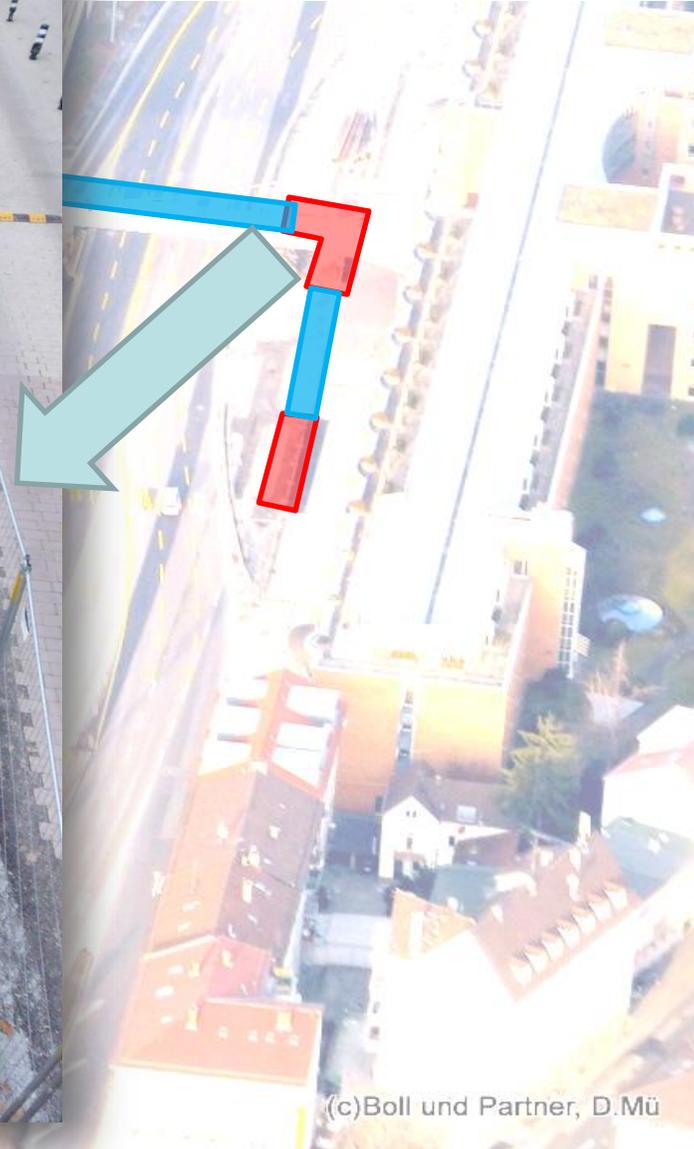
# Kanalverlegung DN 1500 – Bauausführung



Tie  
K



hrung

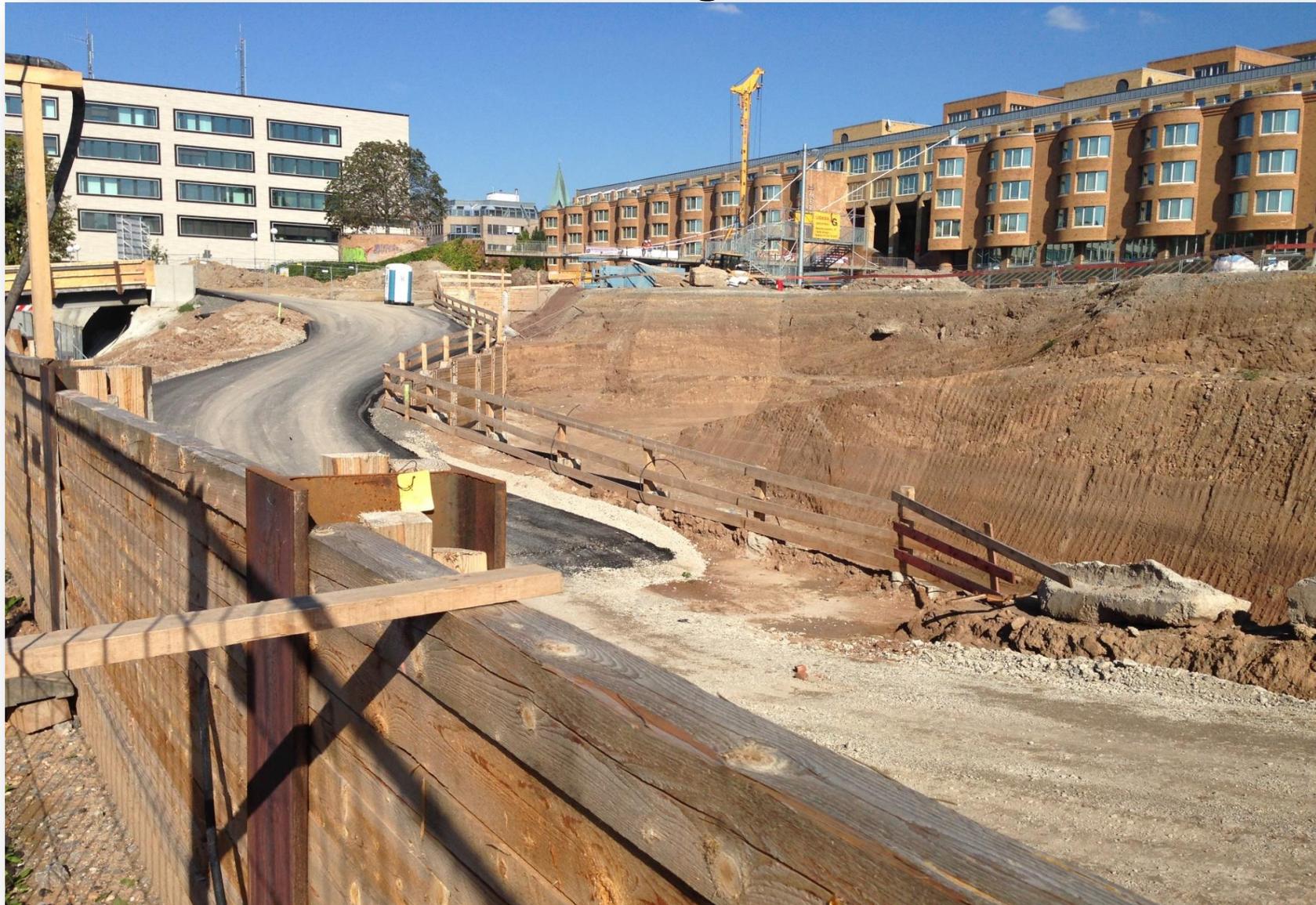


# Herstellung Baustraße, Baugrube und Verbau





## Baustraße im Baufeld und Baugrubenaushub





# Rückverankerungen und Kabelverlegungen vor dem Innenministerium





# Rückverlegung Fahrspuren B14





## Bohrpfahlarbeiten für Verbauherstellung



# Umbau Nebenräume Königin-Katharina-Stift



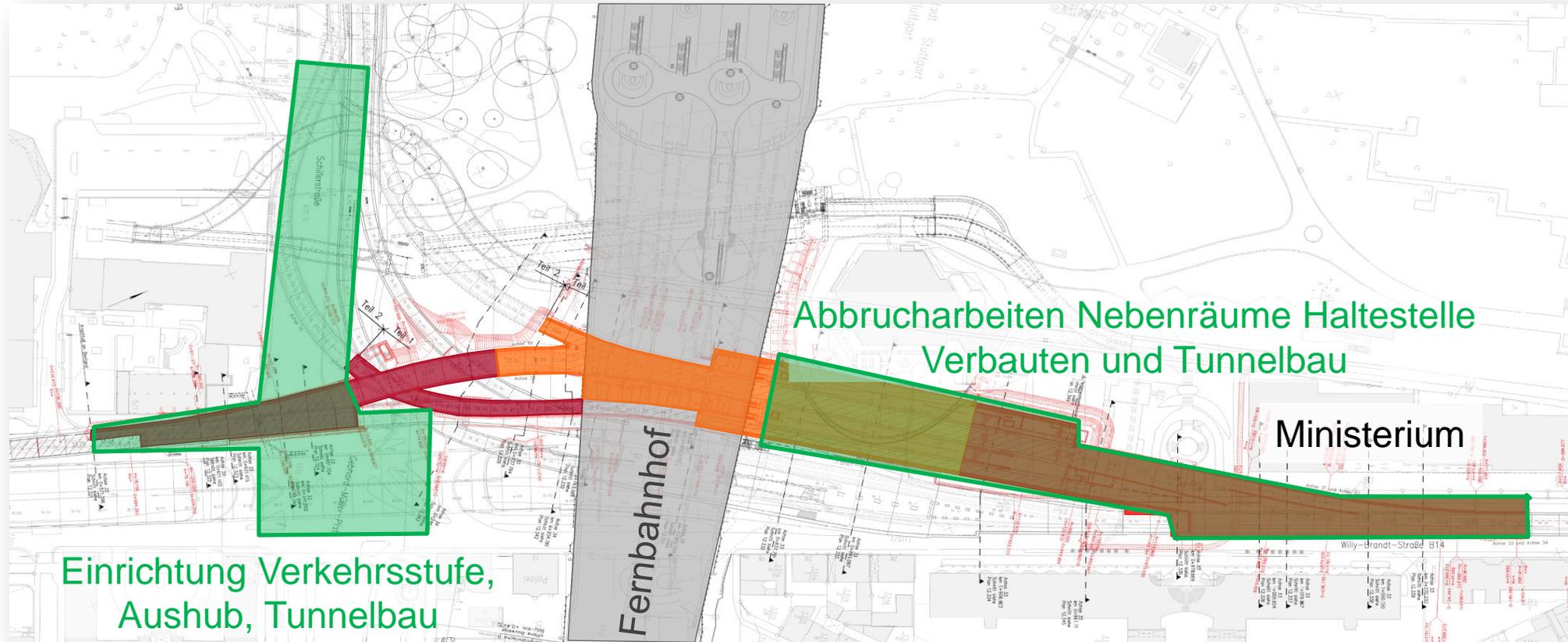


## Umbau Nebenräume in den Sommerferien erledigt



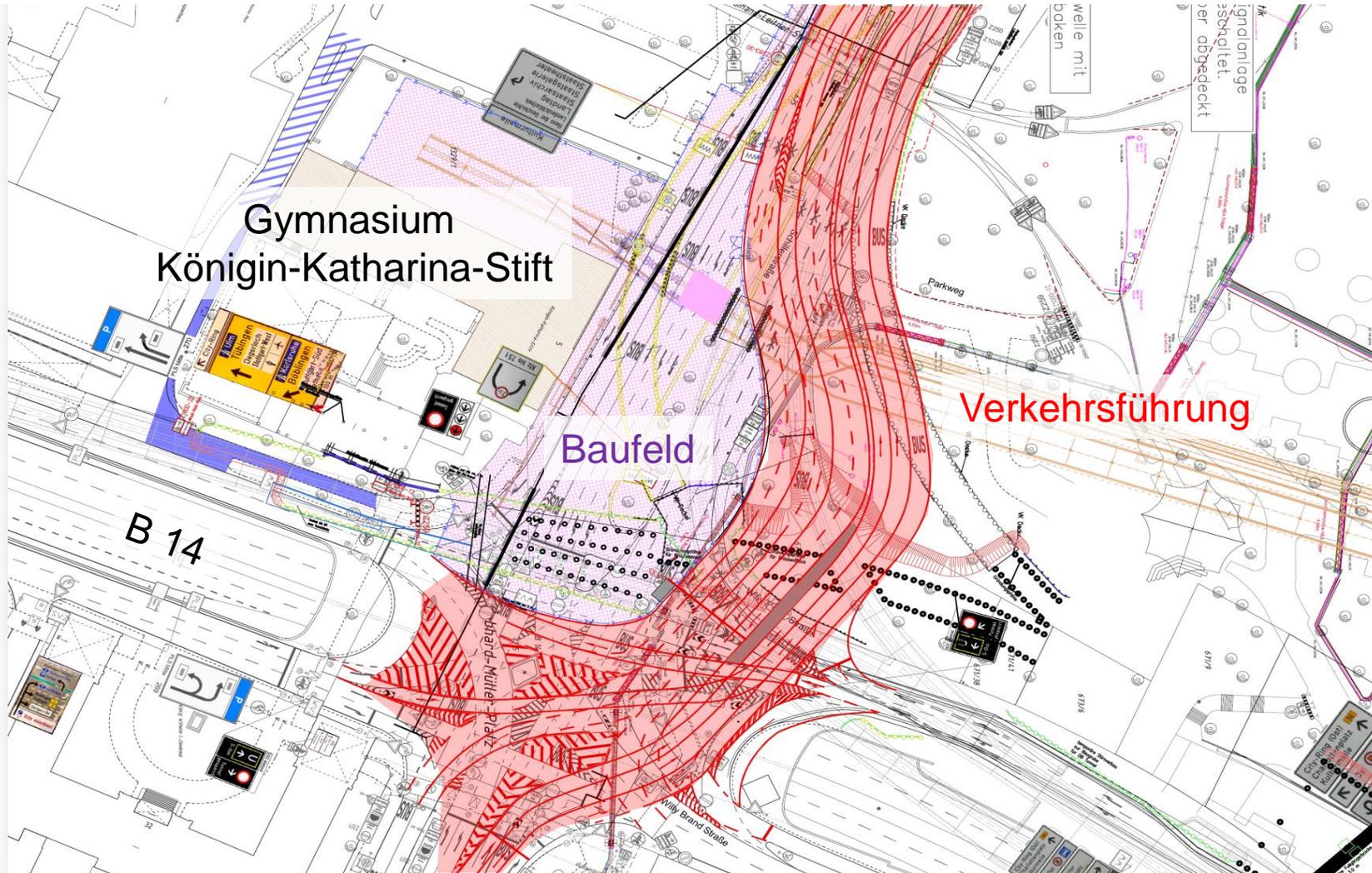


# Hier wird die Folgemaßnahme Staatsgalerie 2015 und 2016 tätig sein:





# Verkehrsführung in der Schillerstraße und auf dem Gebhard-Müller-Platz



# Hier wird für die Haltestelle Staatsgalerie in 2015 und 2016 gearbeitet:



Baumfällungen und Rückbau Verkehrsinseln

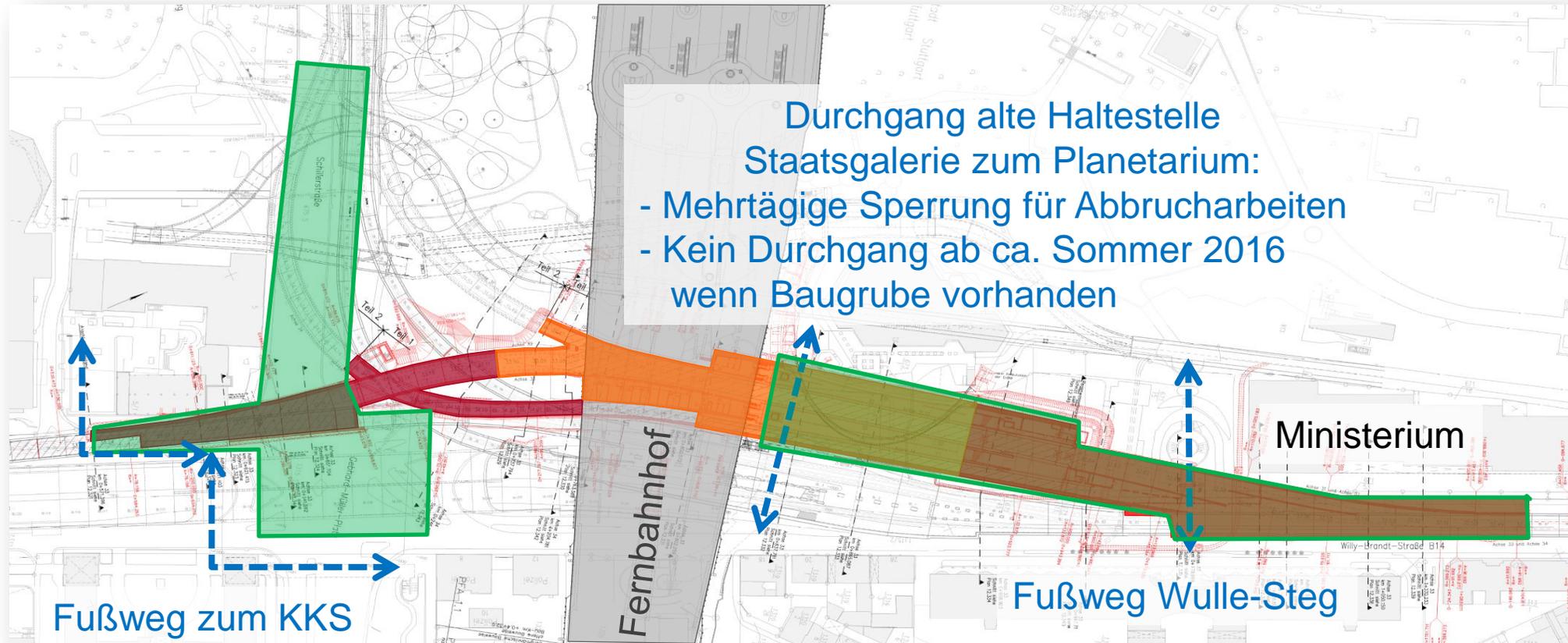
Einrichtung Verkehrsstufe

Abbruch Nebenräume der Haltestelle – keine Auswirkung auf Fahrbetrieb

Baugrube und Tunnelbau



# Wegebeziehungen während der Bauausführung 2015 und 2016:





... Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit ...

