

Bürgerinformation Stuttgart 21
Stuttgart-Nord
10. November 2015





Herzlich willkommen!

- 1. Begrüßung durch Alice Kaiser**
Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart für Stuttgart 21
- 2. Begrüßung durch Sabine Mezger**
Bezirksvorsteherin von Stuttgart-Nord
- 3. Begrüßung durch Manfred Leger**
Vorsitzender Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart –Ulm GmbH
- 4. Präsentationen & Vorträge**
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH
- 5. Pause (10 bis 15 min)**
- 6. Ihre Fragen an die Podiumsgäste und Referenten**



Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Bürgerinformation Stuttgart-Nord

Deutsche Bahn AG

DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH

Christoph Lienhart
Prof. Dr. Walter Wittke
Wolf-Dieter Tigges
Dr. Florian Bitzer

Stuttgart, 10.11.2015

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Übersicht Bauarbeiten im Stadtteil Stuttgart-Nord

Christoph Lienhart, Leiter Technik Planfeststellungsabschnitt 1.5

Prof. Dr. Walter Wittke, Tunnelbautechnischer Gutachter

Baustellenlogistik und Immissionsschutz

Wolf-Dieter Tigges, Leiter Entsorgung

Dr. Florian Bitzer, Leiter Zusammenarbeit Projektbeteiligte, Umwelt

In Stuttgart-Nord erfolgt ein wesentlicher Teil der Bauarbeiten für die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart (S 21)

Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt (PfA 1.5)



Abstellbahnhof
Untertürkheim (PfA 1.6b)

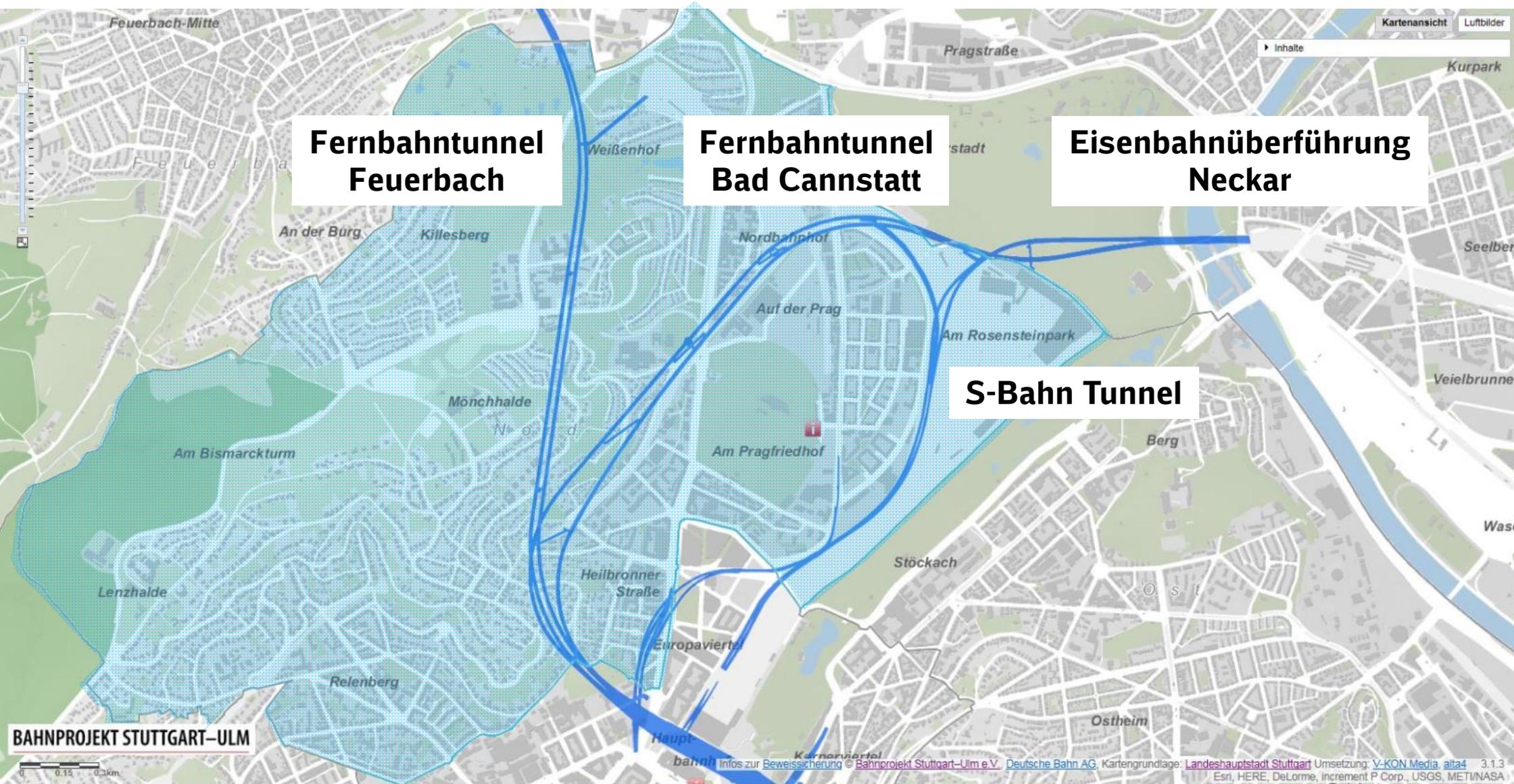
Zuführung Ober-
/Untertürkheim (PfA 1.6a)

Talquerung mit
Hauptbahnhof (PfA 1.1)

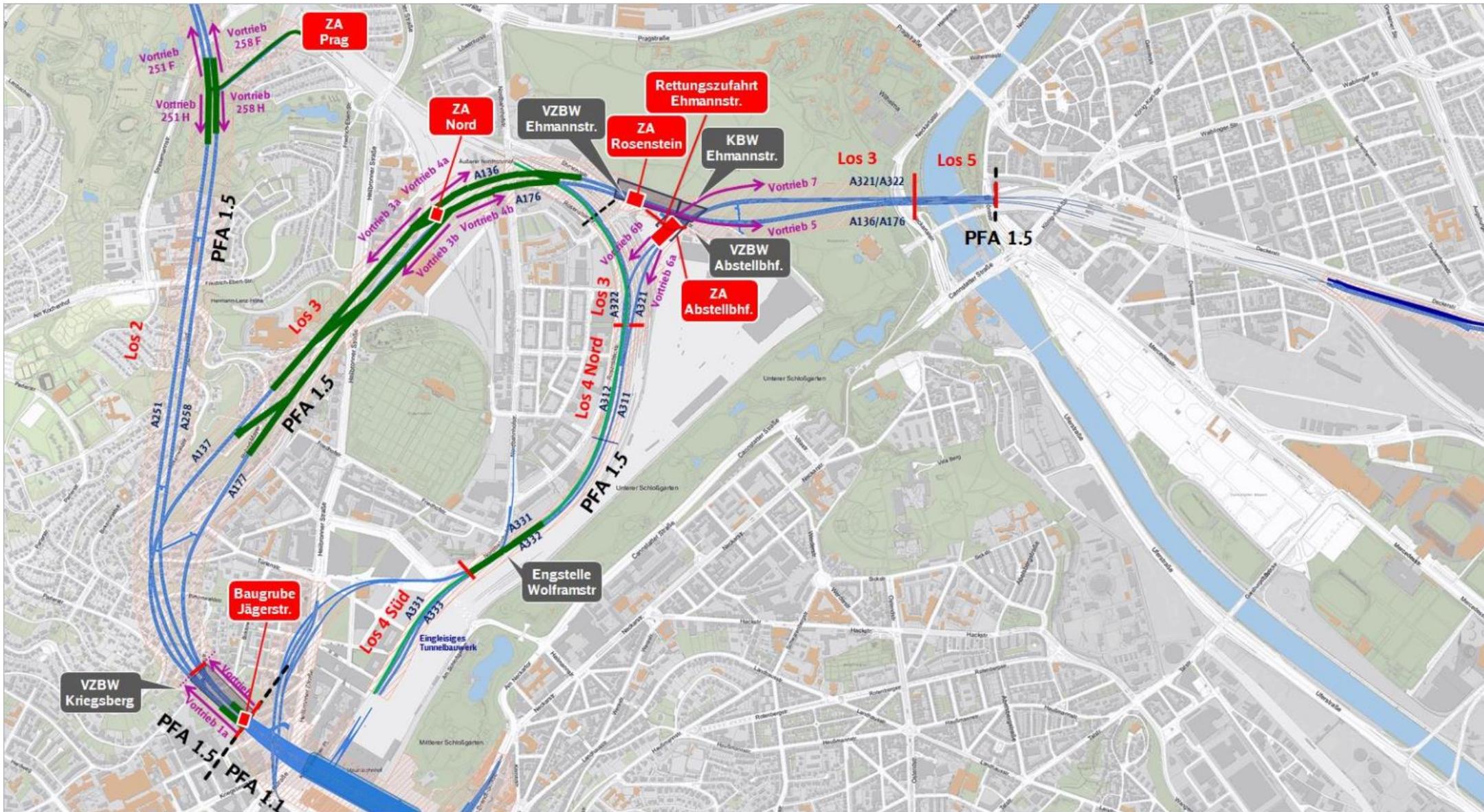
Fildertunnel (PfA 1.2)

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM

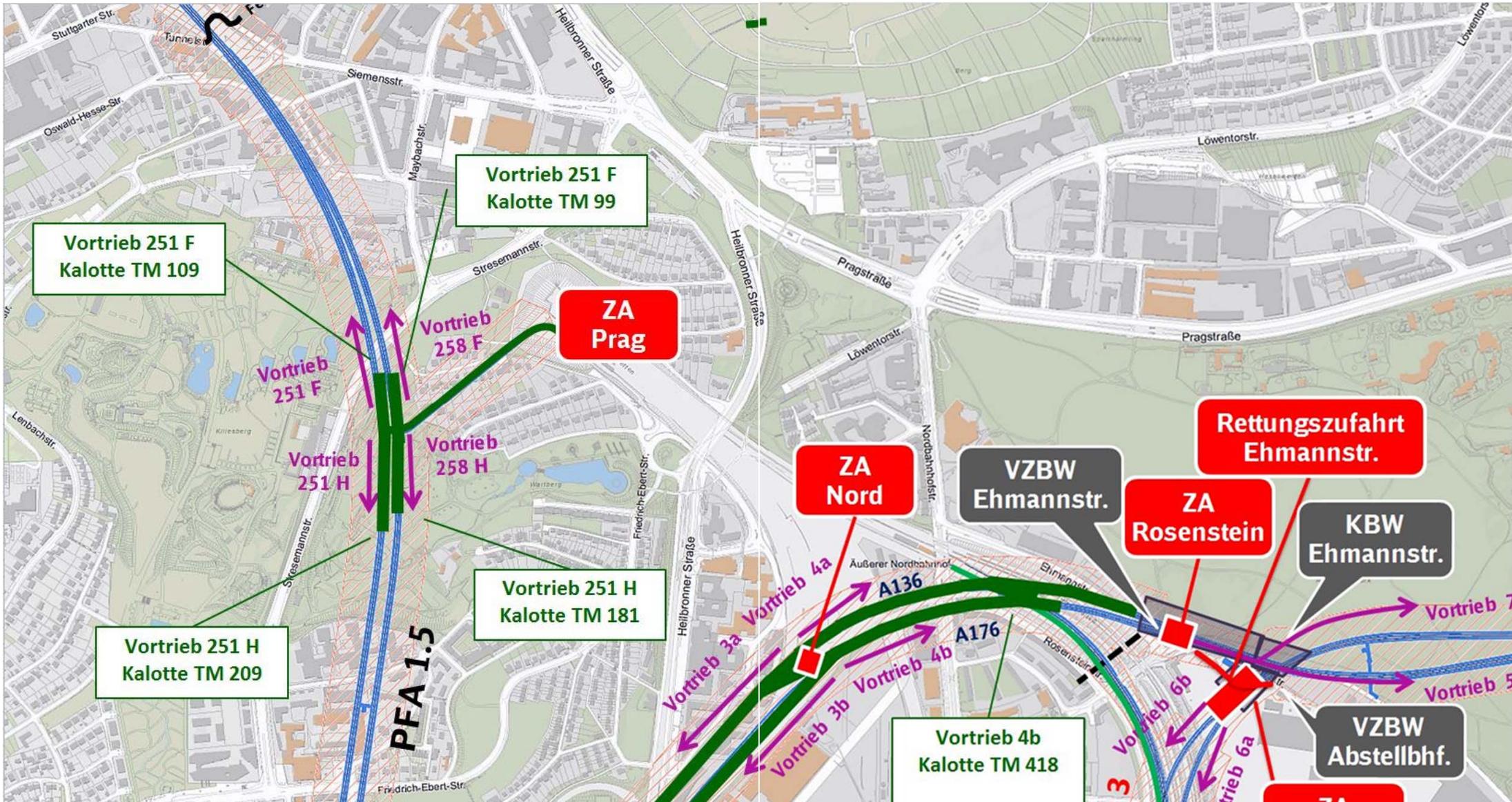
Der Planfeststellungsabschnitt 1.5 befindet sich überwiegend in Stuttgart-Nord



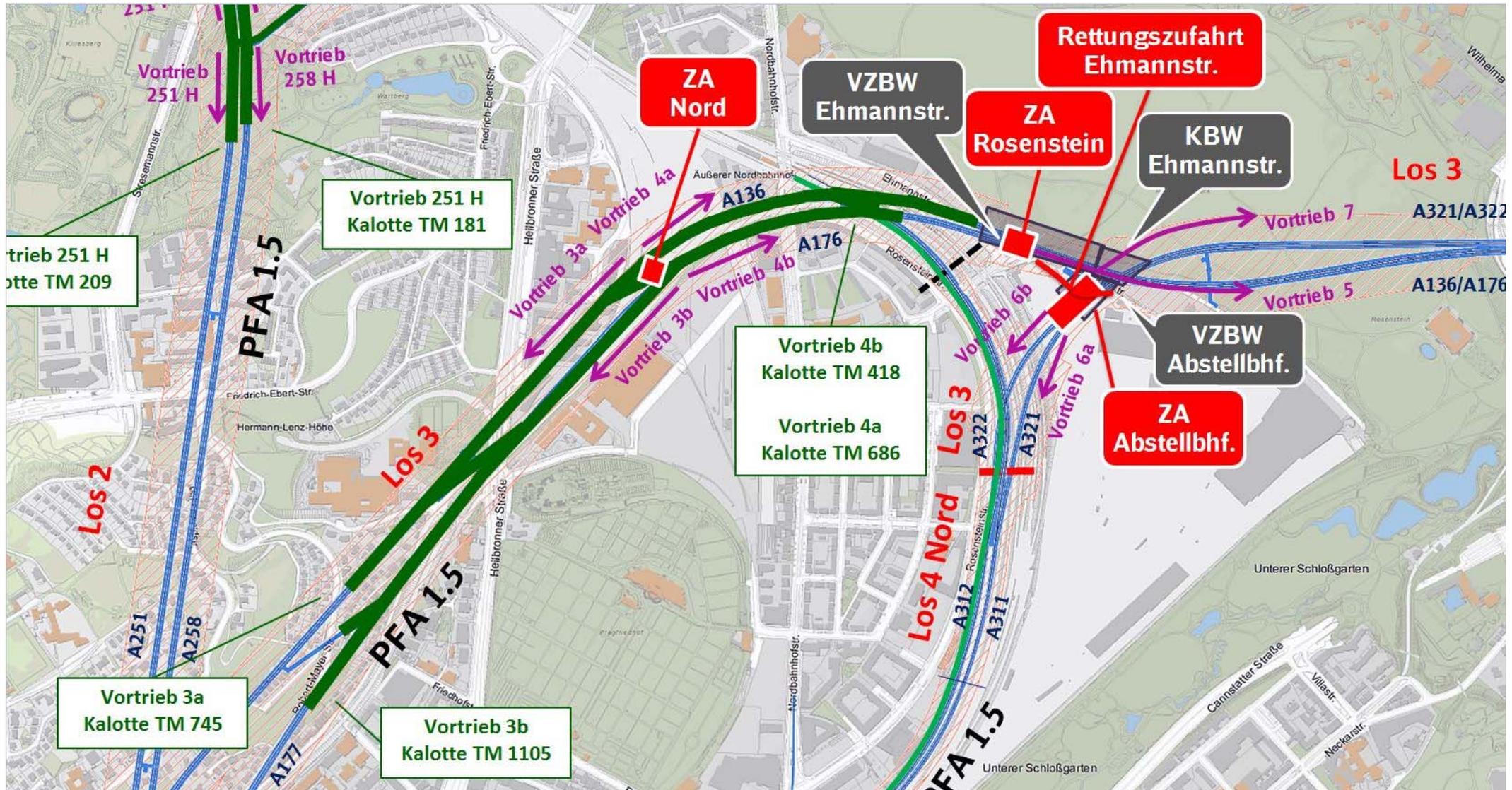
Der PFA 1.5 besteht aus 4 Baulosen mit zahlreichen Tunnelvortrieben und Zwischenangriffen



Der Vortrieb für den Tunnel Feuerbach schreitet voran



Der Tunnel Bad Cannstatt ist zu über einem Drittel aufgefahren



Die Tunnelbauwerke werden zum Großteil in bergmännischer Bauweise hergestellt

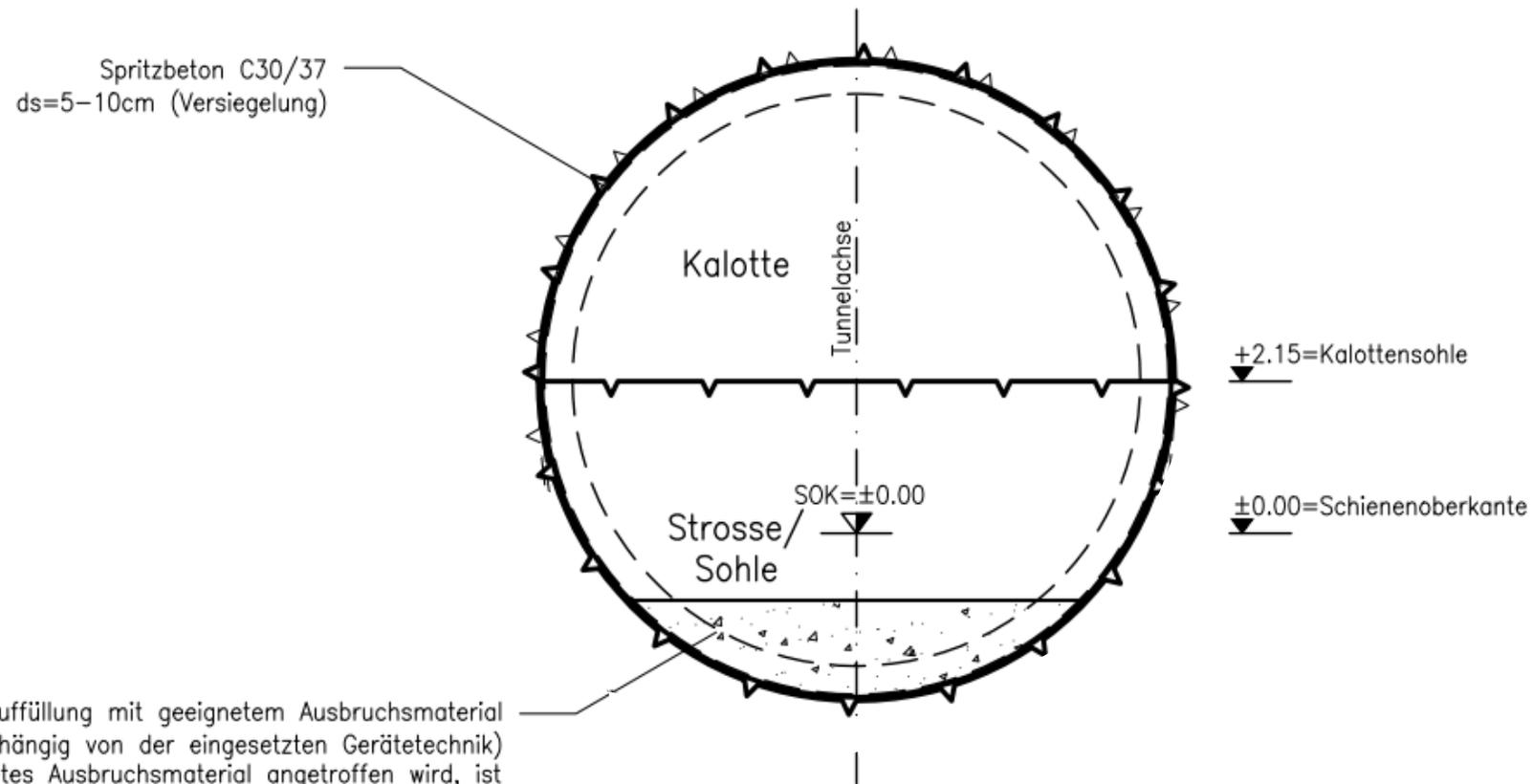
Grundsätzlich kommen im PFA 1.5 zwei Bauweisen zum Einsatz.

- Offene Bauweise
- Bergmännische Bauweise (konventioneller Vortrieb)

Der Arbeitszyklus beim konventionellen Tunnelvortrieb umfasst drei Arbeitsschritte

- Ausbruch
- Sichern
- Schüttern

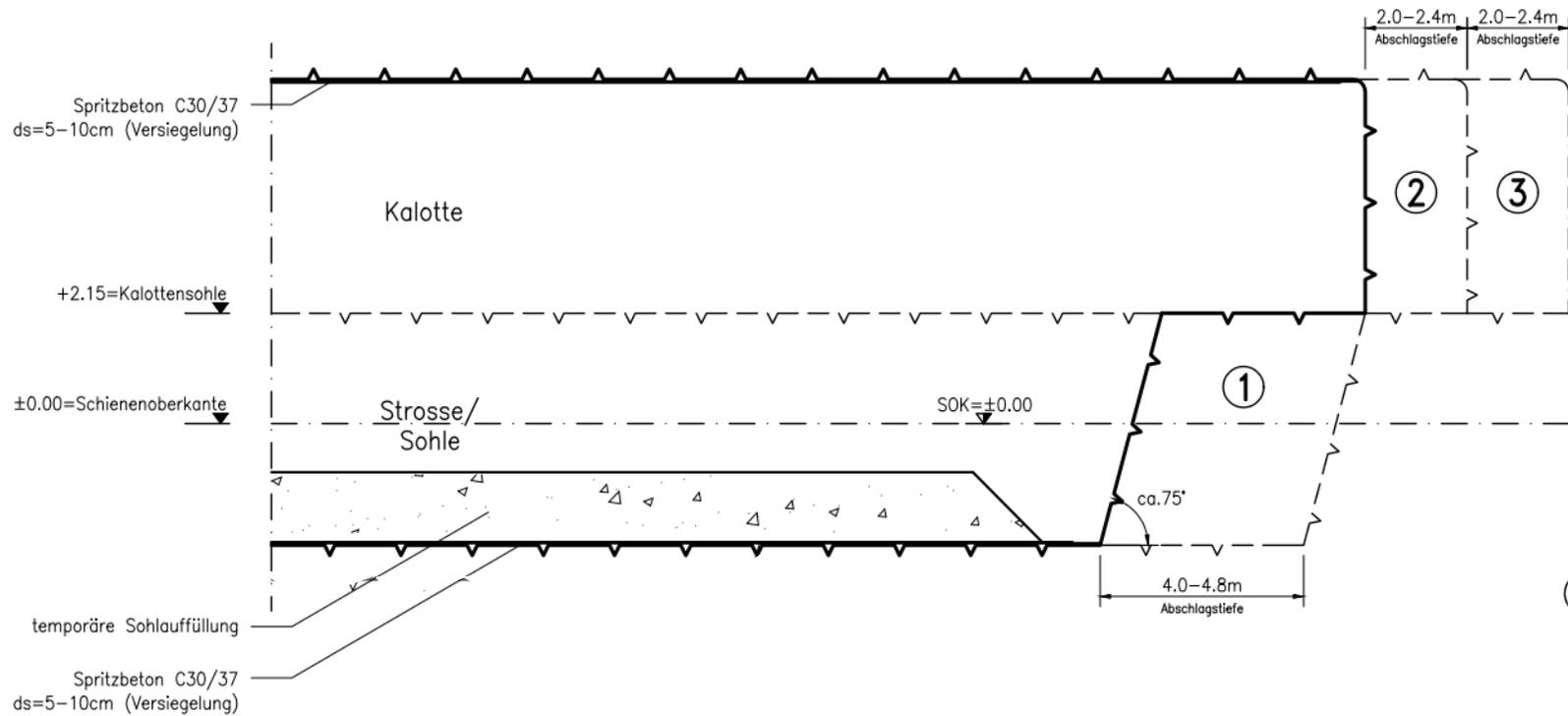
Die Ortsbrust wird in zwei Abschnitten geöffnet



Spritzbeton C30/37
ds=5–10cm (Versiegelung)

temp. Sohlauffüllung mit geeignetem Ausbruchsmaterial
(Höhe ist abhängig von der eingesetzten Gerätetechnik)
falls kein geeignetes Ausbruchsmaterial angetroffen wird, ist
Steinbruchmaterial 0/200 mit entspr. Nachweisen einzubauen

Die Ortsbrust wird in zwei Abschnitten geöffnet



① bis ③ : zeitliche Abfolge Ausbruch

Der Arbeitszyklus umfasst drei Arbeitsschritte Ausbruch, Sichern, Schüttern – Beispiel Ausbruch



Der Arbeitszyklus umfasst drei Arbeitsschritte Ausbruch, Sichern, Schüttern – Beispiel Sichern



Der Arbeitszyklus umfasst drei Arbeitsschritte Ausbruch, Sichern, Schüttern – Beispiel Schüttern



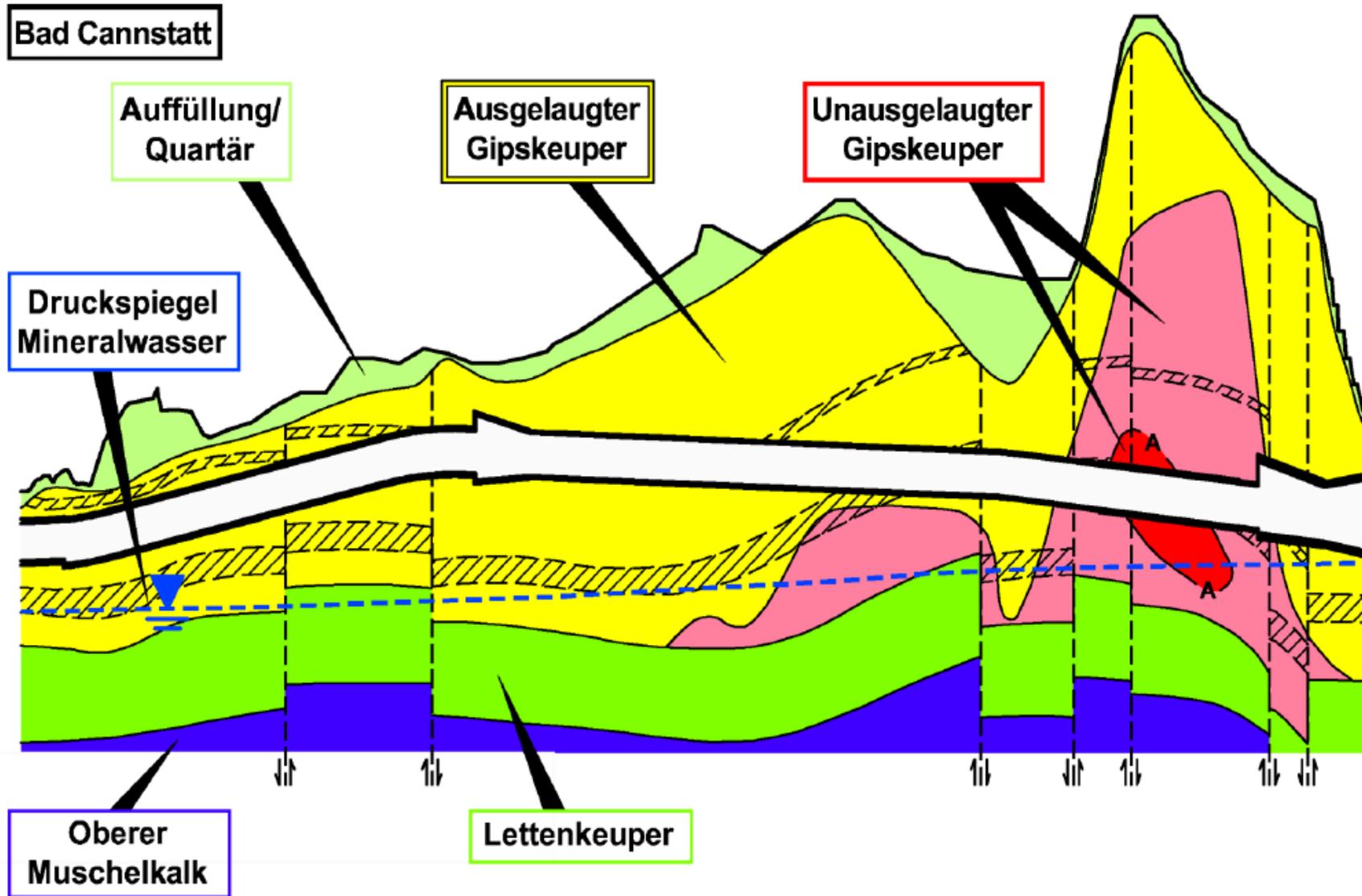
Die Wahl der Vortriebsart erfolgt in Abhängigkeit von der Geologie

Grundsätzlich kommen im PFA 1.5 drei Vortriebsarten zum Einsatz.

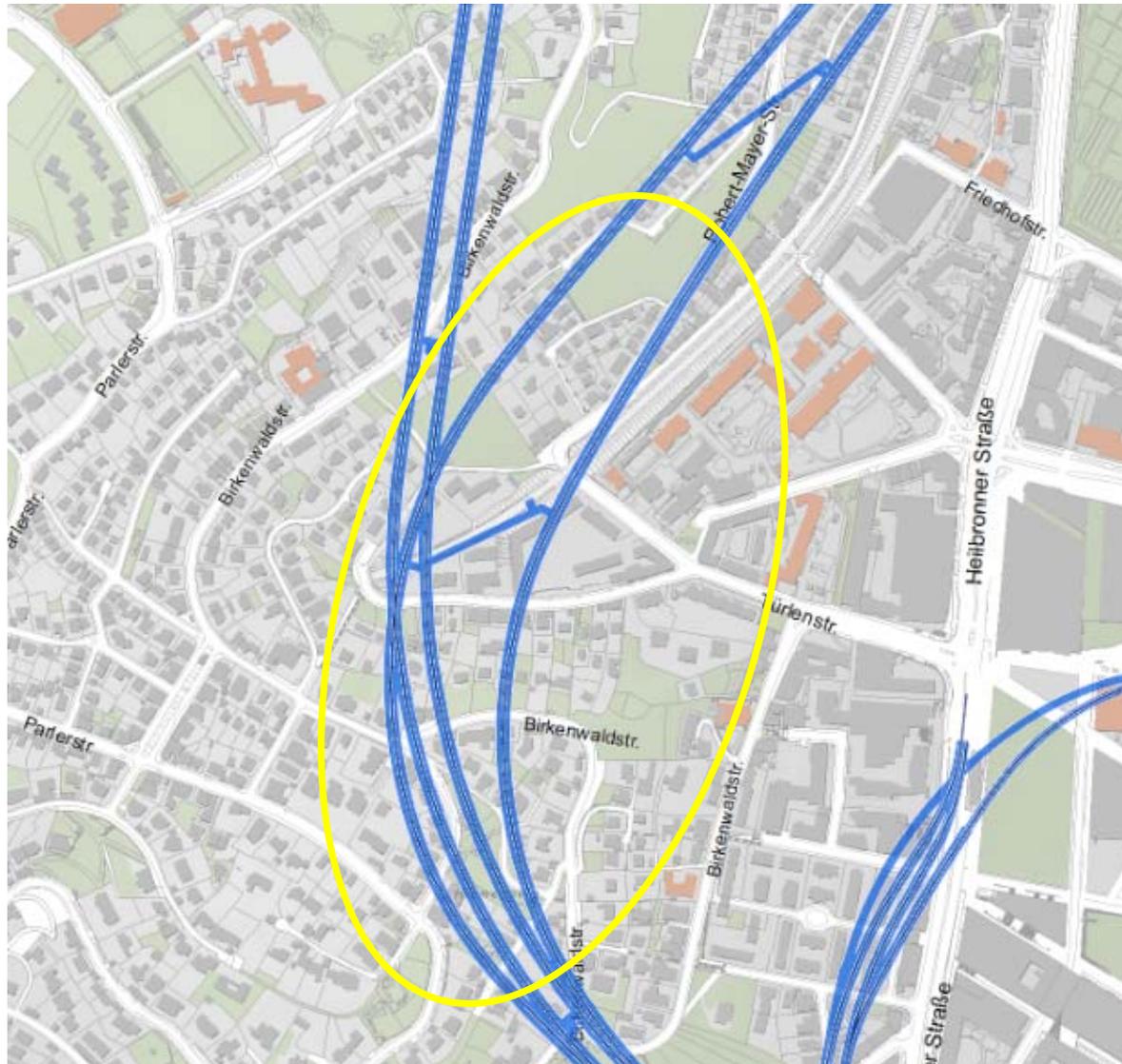
- Baggern (Lockergestein)
- Sprengen (hohe Gesteinsfestigkeit)
- Meißeln (hohe Gesteinsfestigkeit)

Im Bereich des unausgelaugten Gipskeupers kommt hauptsächlich der Sprengvortrieb zur Anwendung.

Die Wahl der Vortriebsart erfolgt in Abhängigkeit von der Geologie – Beispiel Tunnel Bad Cannstatt



Die Wahl der Vortriebsart erfolgt in Abhängigkeit von der Geologie – Beispiel Tunnel Bad Cannstatt



Unausgelaugter
Gipskeuper
prognostiziert

Anwohner werden über anstehende Sprengarbeiten frühzeitig informiert – Beispiel Tunnel Bad Cannstatt

Anwohnerinformation



Sprengarbeiten im Tunnel Bad Cannstatt

Die Arbeiten beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm am Tunnel Bad Cannstatt schreiten voran. Die beiden Tunnelröhren vom Zwischenangriff Nord in Richtung Hauptbahnhof wurden bereits knapp zur Hälfte in konventioneller Bauweise (Spritzbetonbauweise mittels Bagger) aufgeföhren.

Während der laufenden Arbeiten wurden plangemäß Fels- und Gesteinsschichten angetroffen, die mit dem Baggervortrieb nicht mehr gelöst werden können. Diese müssen durch eine Kombination aus Bohr- und Sprengarbeiten gelöst und dann abtransportiert werden. Laut derzeitigem Planungsstand und Vortriebsleistung kann es voraussichtlich ab Mitte September 2015 zu Lockerungssprengungen kommen. Diese werden zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr von Montag bis Sonntag durchgeführt. Werden die Anforderungen des Immissionsschutzes eingehalten, so werden die Sprengungen auf den gesamten Tag ausgeweitet.

Die betroffenen Tunnelabschnitte befinden sich im Bereich der Robert-Mayer-Straße, Mönchhaldenstraße, Birkenwaldstraße und den angrenzenden Seitenstraßen bis hin zur Panoramastraße. Die Sprengungen werden in einem Bereich durchgeführt, der sich zwischen 40 bis 100 Meter unter der Geländeoberfläche befindet.



Anwohnerinformation



Sprengarbeiten im Tunnel Bad Cannstatt

Die Arbeiten beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm am Tunnel Bad Cannstatt schreiten voran. Die beiden Tunnelröhren vom Zwischenangriff Nord in Richtung Hauptbahnhof wurden bereits knapp zur Hälfte in konventioneller Bauweise (Spritzbetonbauweise mittels Bagger) aufgeföhren.

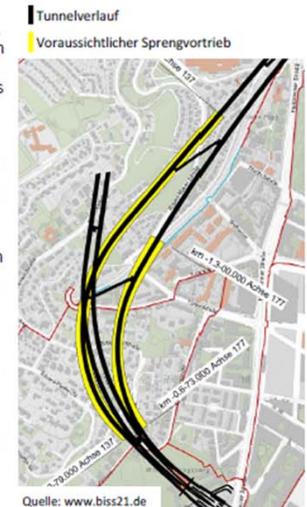
Während der laufenden Arbeiten wurden plangemäß Fels- und Gesteinsschichten angetroffen, die mit dem Baggervortrieb nicht mehr gelöst werden können. Diese müssen durch eine Kombination aus Bohr- und Sprengarbeiten gelöst und dann abtransportiert werden. Laut derzeitigem Planungsstand und Vortriebsleistung kann es voraussichtlich ab Mitte September 2015 zu Lockerungssprengungen kommen. Diese werden zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr von Montag bis Sonntag durchgeführt. Werden die Anforderungen des Immissionsschutzes eingehalten, so werden die Sprengungen auf den gesamten Tag ausgeweitet.

Die betroffenen Tunnelabschnitte befinden sich im Bereich der Robert-Mayer-Straße, Mönchhaldenstraße, Birkenwaldstraße und den angrenzenden Seitenstraßen bis hin zur Panoramastraße. Die Sprengungen werden in einem Bereich durchgeführt, der sich zwischen 40 bis 100 Meter unter der Geländeoberfläche befindet.

Die Sprengungen werden über den fachkundigen Auftragnehmer und durch seinen Sachverständigen für Sprengvortrieb geplant sowie durch seinen Sprengexperten ausgeführt. Grundlage der Arbeiten ist ein detailliertes und behördlich genehmigtes Sprenggutachten. Erschütterungs- und Schallmessungen werden die Immissionen kontrollieren und durch Experten des Auftragnehmers und des Auftraggebers fachgerecht geprüft und überwacht. Die Sprenganzeige wurde durch die Landesbergdirektion Baden-Württemberg bestätigt.

Die unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten sind über die BauInfo erreichbar. Die Arbeiten sind durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. Oktober 2006 genehmigt (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt)).

Wir sind bemüht, die von den Bauarbeiten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten. Trotzdem lassen sich Beeinträchtigungen nicht gänzlich ausschließen. Dafür bitten wir um Ihr Verständnis.



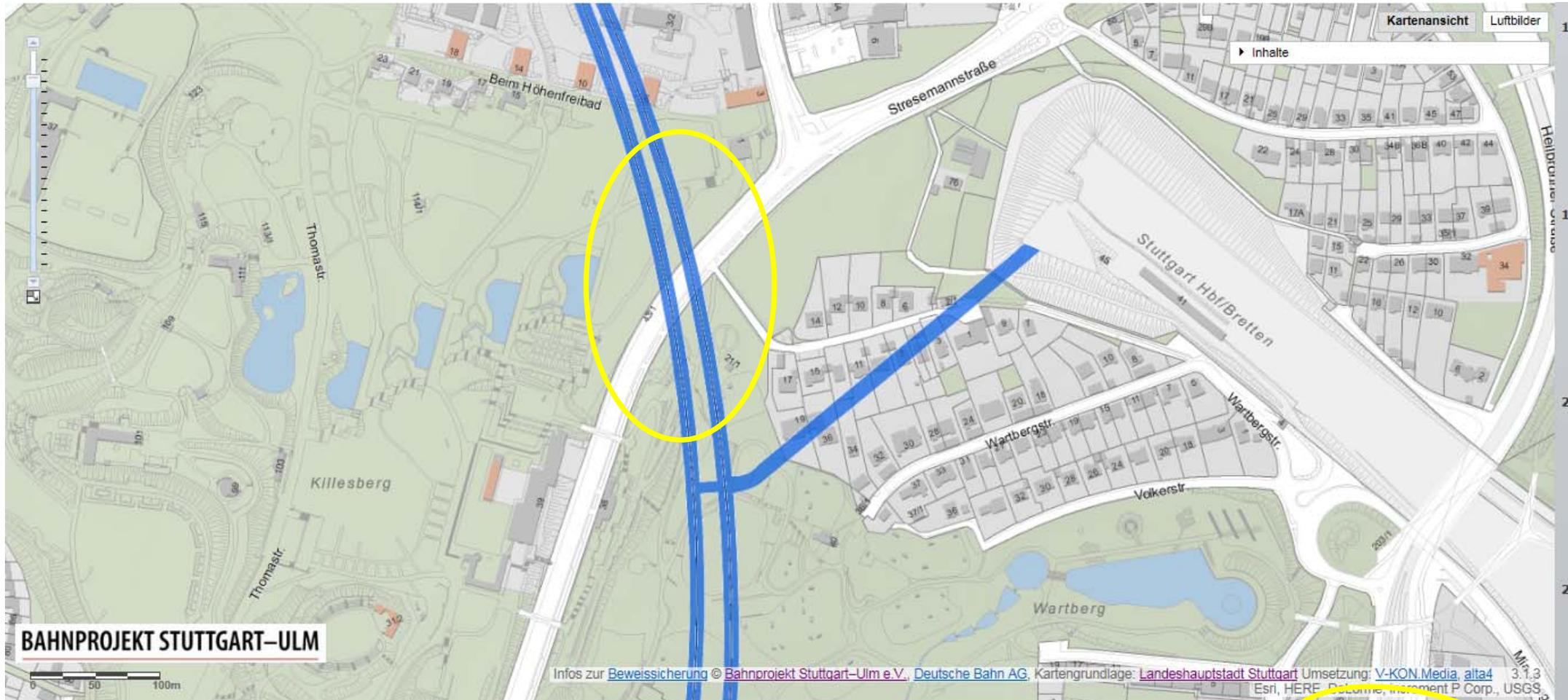
Herausgeber:
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
BauInfo
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

0711/ 21 321 212 (Tag & Nacht)
bauen@stuttgart-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de
www.deutschebahn.com

Stand: 10.09.2015
Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.

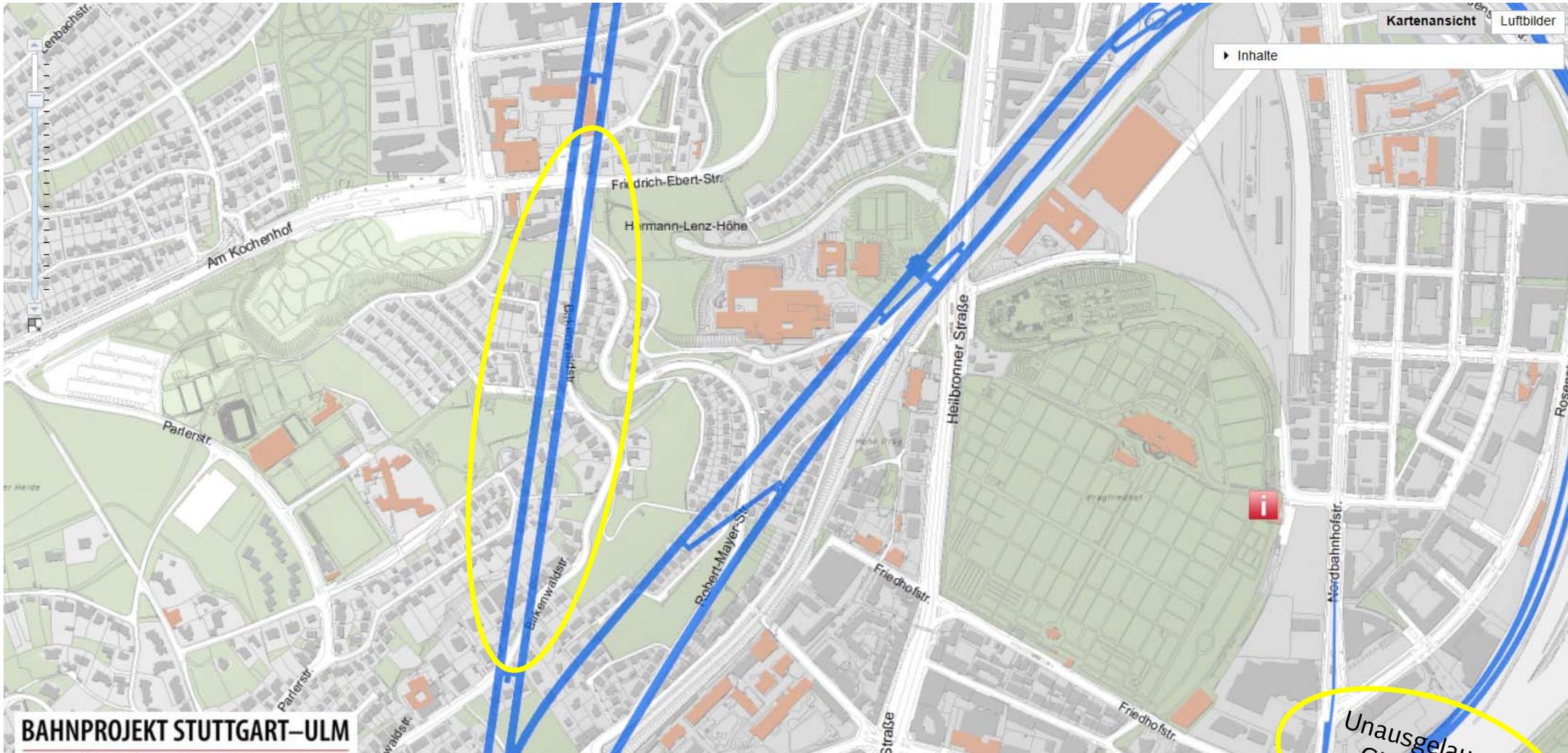
BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM
BauInfo

Die Wahl der Vortriebsart erfolgt in Abhängigkeit von der Geologie – Beispiel Tunnel Feuerbach



Ungelaugter Gipskeuper prognostiziert

Die Wahl der Vortriebsart erfolgt in Abhängigkeit von der Geologie – Beispiel Tunnel Feuerbach



Anwohner werden über anstehende Sprengarbeiten frühzeitig informiert – Beispiel Tunnel Feuerbach

Anwohnerinformation



Bahn beginnt mit Lockerungssprengungen im Tunnel Feuerbach

Die Arbeiten beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm am Tunnel Feuerbach schreiten voran. Die beiden Tunnelröhren vom Zwischenangriff Prag in Richtung Feuerbach wurden bereits etwa 70 Meter in konventioneller Bauweise (Spritzbetonbauweise mittels Baggervortrieb) aufgeföhren.

Wöhrend der laufenden Arbeiten wurden die aufgrund von Gutachten erwarteten Fels- und Gesteinsschichten etwas frühzeitiger angetroffen. Diese können mit Baggervortrieb nicht mehr gelöst werden und müssen durch eine Kombination aus Bohr- und Sprengarbeiten gelockert und dann abtransportiert werden. Laut derzeitigem Planungsstand und der augenblicklichen Vortriebsleistung kann es deshalb ab voraussichtlich Anfang Oktober 2015 zu Lockerungssprengungen und in der weiteren Folge auch zu Vortriebssprengungen kommen. Die Sprengungen erfolgen täglich, von Montag bis Sonntag, und werden dabei von Erschütterungsmessungen begleitet. Die Vorgaben der Planfeststellung und die Anforderungen des Immissionsschutzes werden dabei vollumfänglich eingehalten.

Die den Sprengvortrieb betreffenden Tunnelabschnitte befinden sich im Bereich Stresemannstraße und den angrenzenden Seitenstraßen. Die Sprengungen werden in einem Bereich durchgeführt, der sich zwischen 50 bis 70 Meter unter der Geländeoberfläche befindet.

Anwohnerinformation



Bahn beginnt mit Lockerungssprengungen im Tunnel Feuerbach

Die Arbeiten beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm am Tunnel Feuerbach schreiten voran. Die beiden Tunnelröhren vom Zwischenangriff Prag in Richtung Feuerbach wurden bereits etwa 70 Meter in konventioneller Bauweise (Spritzbetonbauweise mittels Baggervortrieb) aufgeföhren.

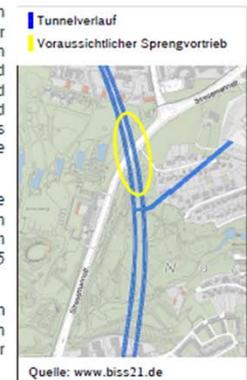
Wöhrend der laufenden Arbeiten wurden die aufgrund von Gutachten erwarteten Fels- und Gesteinsschichten etwas frühzeitiger angetroffen. Diese können mit Baggervortrieb nicht mehr gelöst werden und müssen durch eine Kombination aus Bohr- und Sprengarbeiten gelockert und dann abtransportiert werden. Laut derzeitigem Planungsstand und der augenblicklichen Vortriebsleistung kann es deshalb ab voraussichtlich Anfang Oktober 2015 zu Lockerungssprengungen und in der weiteren Folge auch zu Vortriebssprengungen kommen. Die Sprengungen erfolgen täglich, von Montag bis Sonntag, und werden dabei von Erschütterungsmessungen begleitet. Die Vorgaben der Planfeststellung und die Anforderungen des Immissionsschutzes werden dabei vollumfänglich eingehalten.

Die den Sprengvortrieb betreffenden Tunnelabschnitte befinden sich im Bereich Stresemannstraße und den angrenzenden Seitenstraßen. Die Sprengungen werden in einem Bereich durchgeführt, der sich zwischen 50 bis 70 Meter unter der Geländeoberfläche befindet.

Die Sprengungen werden über den fachkundigen Auftragnehmer und durch seinen Sachverständigen für Sprengvortrieb geplant sowie durch seinen Sprengexperten ausgeführt. Grundlage der Arbeiten ist ein detailliertes und behördlich genehmigtes Sprenggutachten. Erschütterungs- und Schallmessungen werden die Immissionen kontrollieren und durch Experten des Auftragnehmers und des Auftraggebers fachgerecht geprüft und überwacht. Die Sprenganzeige wurde durch die Landesbergdirektion Baden-Württemberg bestätigt.

Die unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten sind über die BauInfo erreichbar. Die Arbeiten sind durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. Oktober 2006 genehmigt (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1,5 (Zuföhruhg Feuerbach und Bad Cannstatt)).

Wir sind bemüht, die von den Bauarbeiten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten. Trotzdem lassen sich Beeinträchtigungen nicht gänzlich ausschließen. Dafür bitten wir um Verständnis.



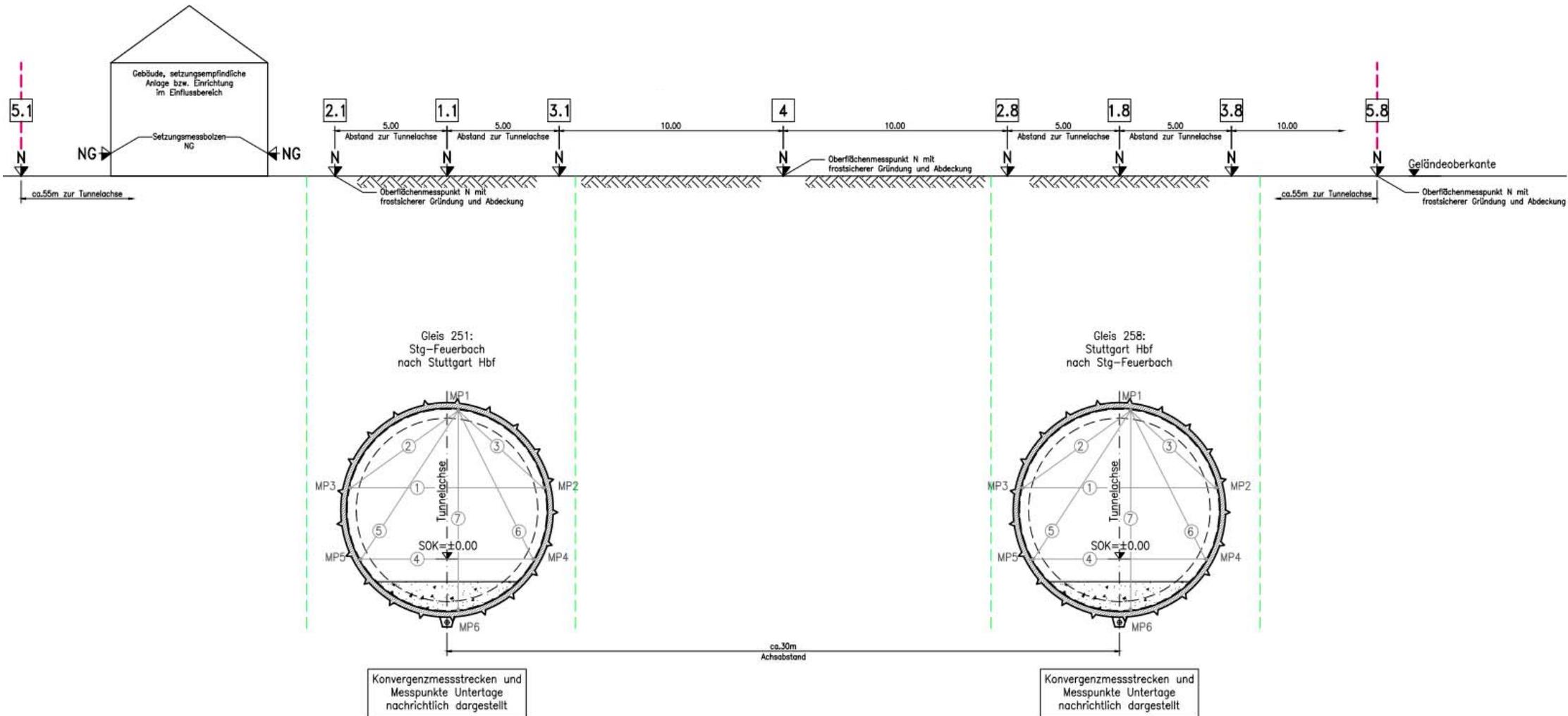
Herausgeber:
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH
BauInfo
Räpplienstraße 17
70191 Stuttgart

0711/ 21 321 212 (Tag & Nacht)
bauen@stuttgart-uhl.de
www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de
www.deutschebahn.com

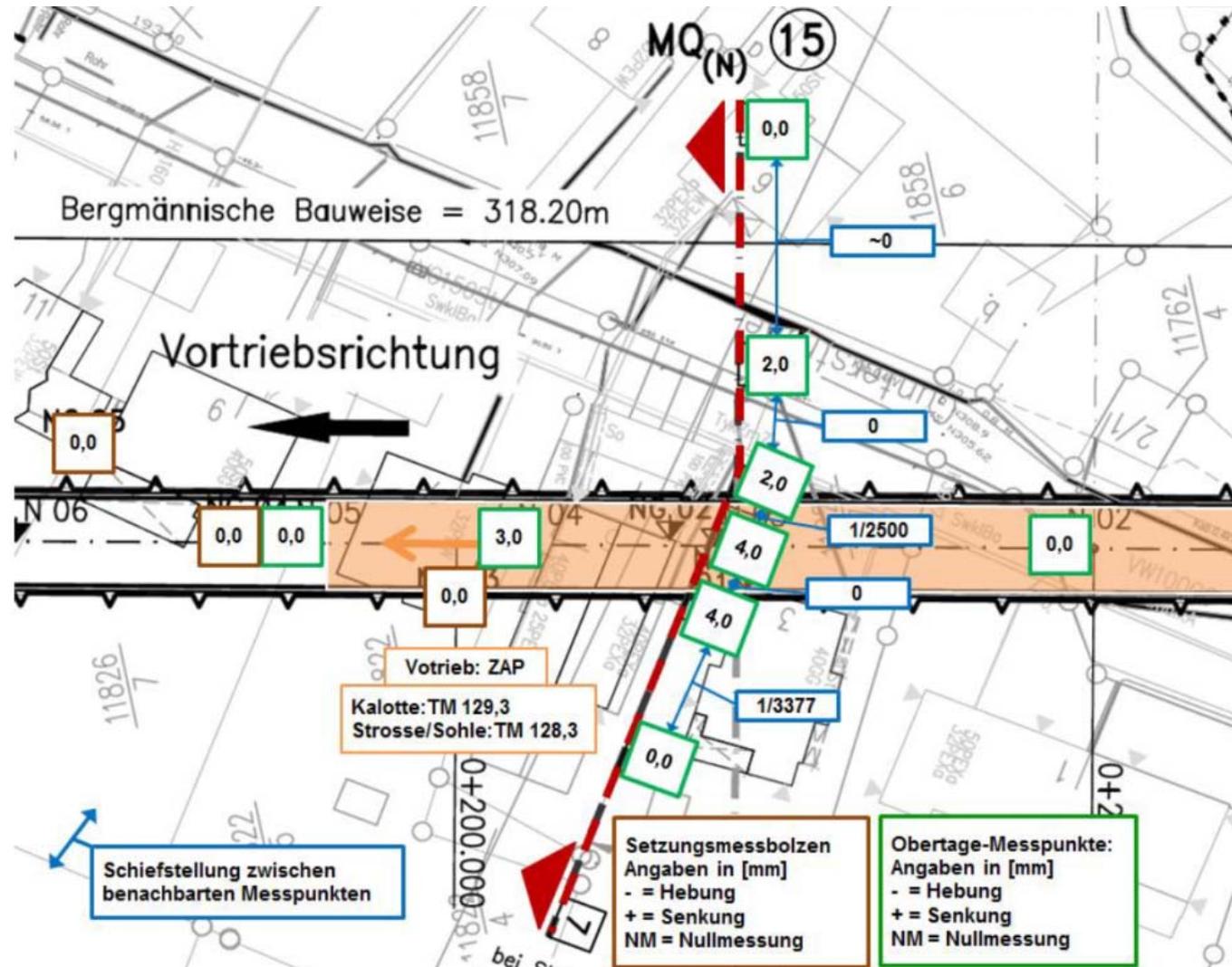
Stand: 25.09.2015
Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.

BAHNPROJEKT STUTTGART–UHM
BauInfo

Die Vortriebsarbeiten werden durch ein geotechnisches Messprogramm begleitet – Prinzipdarstellung



Die Vortriebsarbeiten werden durch ein geotechnisches Messprogramm begleitet



Die Vortriebsarbeiten werden durch ein geotechnisches Messprogramm begleitet

- Oberflächenmesspunkte und Setzungsbolzen zur geotechnischen Überwachung.
- Gebäudemesspunkte auf Grundstücken mit gesonderter Zustandsfeststellung.

Die Häufigkeit der Messungen richtet sich nach dem Vortriebsstand im Bereich der Messquerschnittes und der Ganglinie der Messwerte. Sie wird während der Vortriebsarbeiten jeweils nach Erfordernis festgelegt.

Die Vortriebsarbeiten werden durch ein geotechnisches Messprogramm begleitet – Eigentümer werden frühzeitig um Erlaubnis gebeten

Erlaubnis des Eigentümers:
 Hiermit erkläre ich mein Einverständnis, dass die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Feuerbach (ATF) zum Zwecke der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen mein Grundstück / Gebäude betreten und Installationen sowie Messungen durchführen dürfen:

Oberflächenmesspunkte im Gelände: <ul style="list-style-type: none"> • Installieren von Oberflächenmesspunkten auf dem Grundstück (eingeschlagener Kreuzanker) und Betreten des Grundstückes für regelmäßige Messungen (falls nicht von außen einsehbar), in Absprache mit unten genanntem <u>Anspechpartner</u> 	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Gebäudemesspunkte: <ul style="list-style-type: none"> • Installieren von Gebäudemesspunkten und Betreten des Grundstückes für regelmäßige Messungen (falls nicht von außen einsehbar), in Absprache mit unten genanntem <u>Anspechpartner</u> 	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Erschütterungsmessungen: <ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen von Erschütterungsmessgeräten im Gebäude (unterstes + oberstes Geschoss) Genaue Platzierung wird in einem Vororttermin festgelegt. 	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Anspechpartner

Name, Vorname: _____

Anschrift: _____

Telefon: _____ (erreichbar zwischen: _____ Uhr)

eMail: _____

Fax: _____

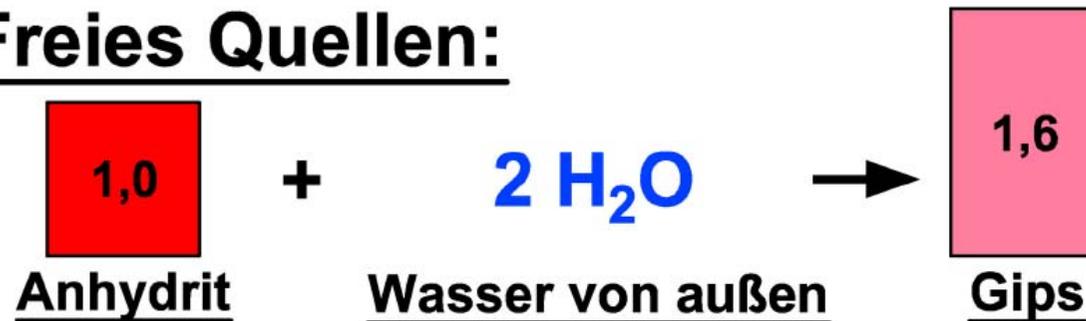
Ort, Datum _____ Unterschrift Eigentümer / Vertreter _____

Beweissicherung - S21 – wieso, weshalb, warum?

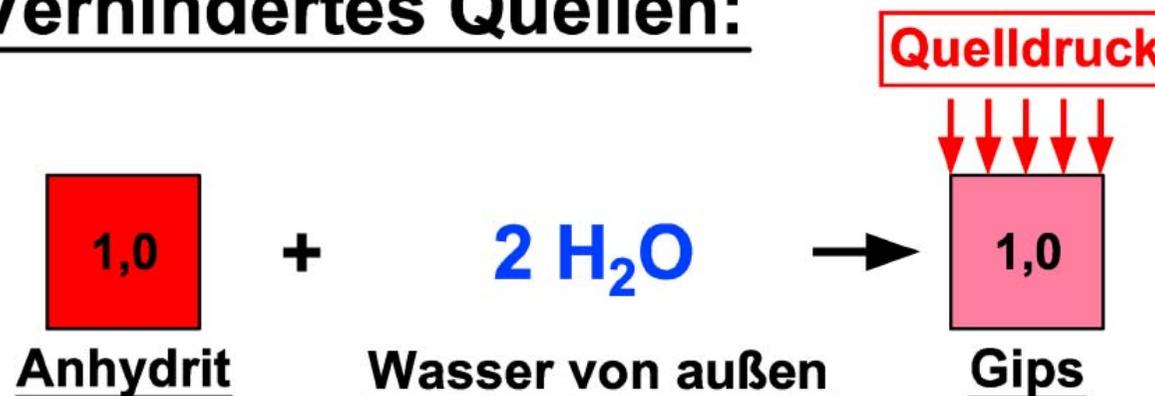
- Warum:** Vorhabenträger ist gemäß Planfeststellungsbeschluss (PFB) verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
- Was:** Bauliche Anlagen (Gebäude, Verkehrsflächen, Brückenbauwerke, Kanäle etc.)
- Wo:** Innerhalb der im PFB festgelegten Beweissicherungsgrenzen (siehe biss21)
- Wann:** Rechtzeitig vor Durchführung der Baumaßnahmen und nach Bauende (Zwischenbeweissicherung nach Bedarf)
- Ziel:** **Die Beweissicherung (Zustandsfeststellung) dient der Streitvermeidung im Schadensfall. Der Zustand vor Baubeginn wird erfasst. Etwa baubedingte Schäden können so leichter festgestellt werden. Die Beweissicherung ist im beidseitigen Interesse von Vorhabenträger und Eigentümer.**

Die Herausforderungen in den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt liegen im Anhydrit führenden Gipskeuper

Freies Quellen:



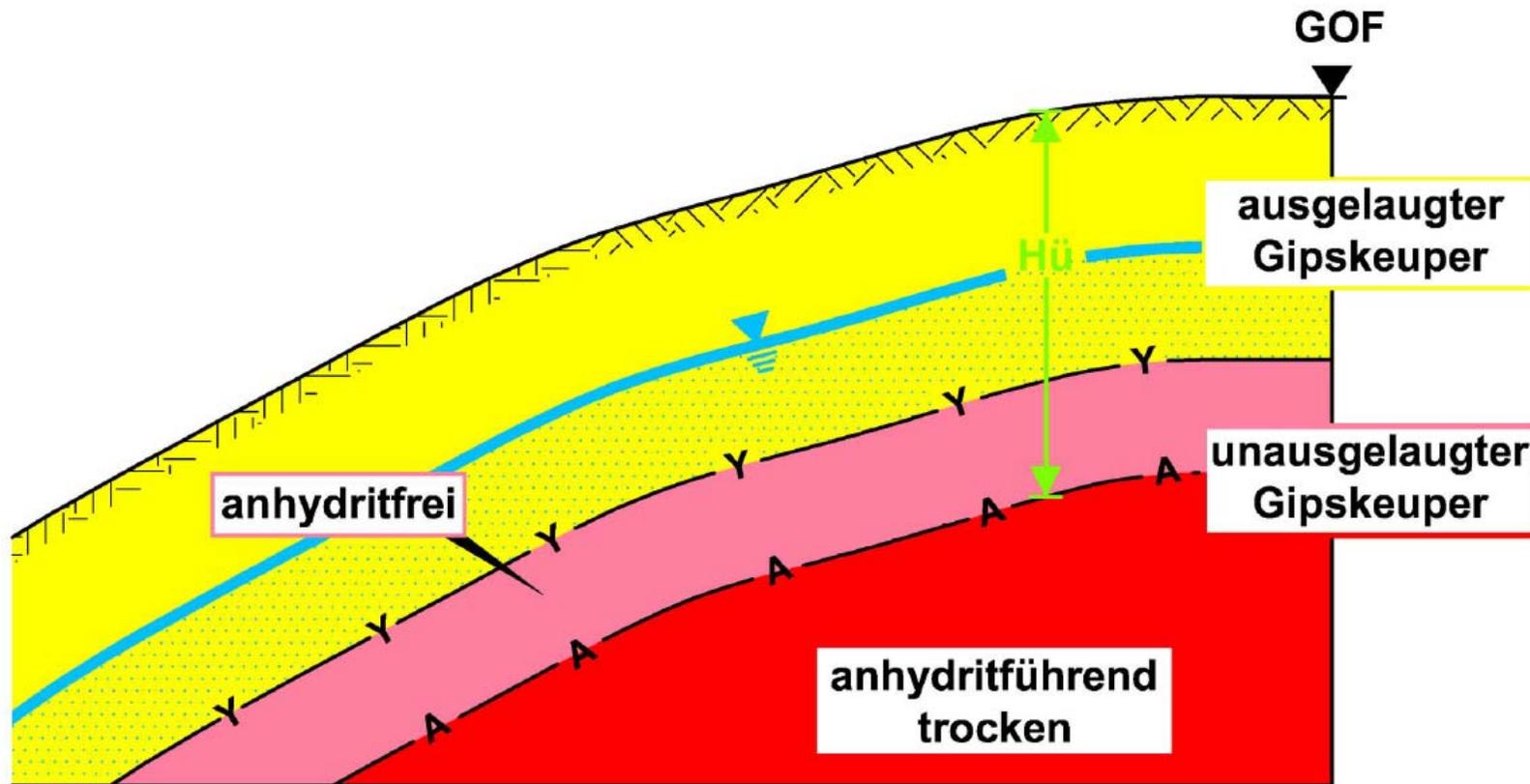
Verhindertes Quellen:



Freies und Verhindertes Quellen

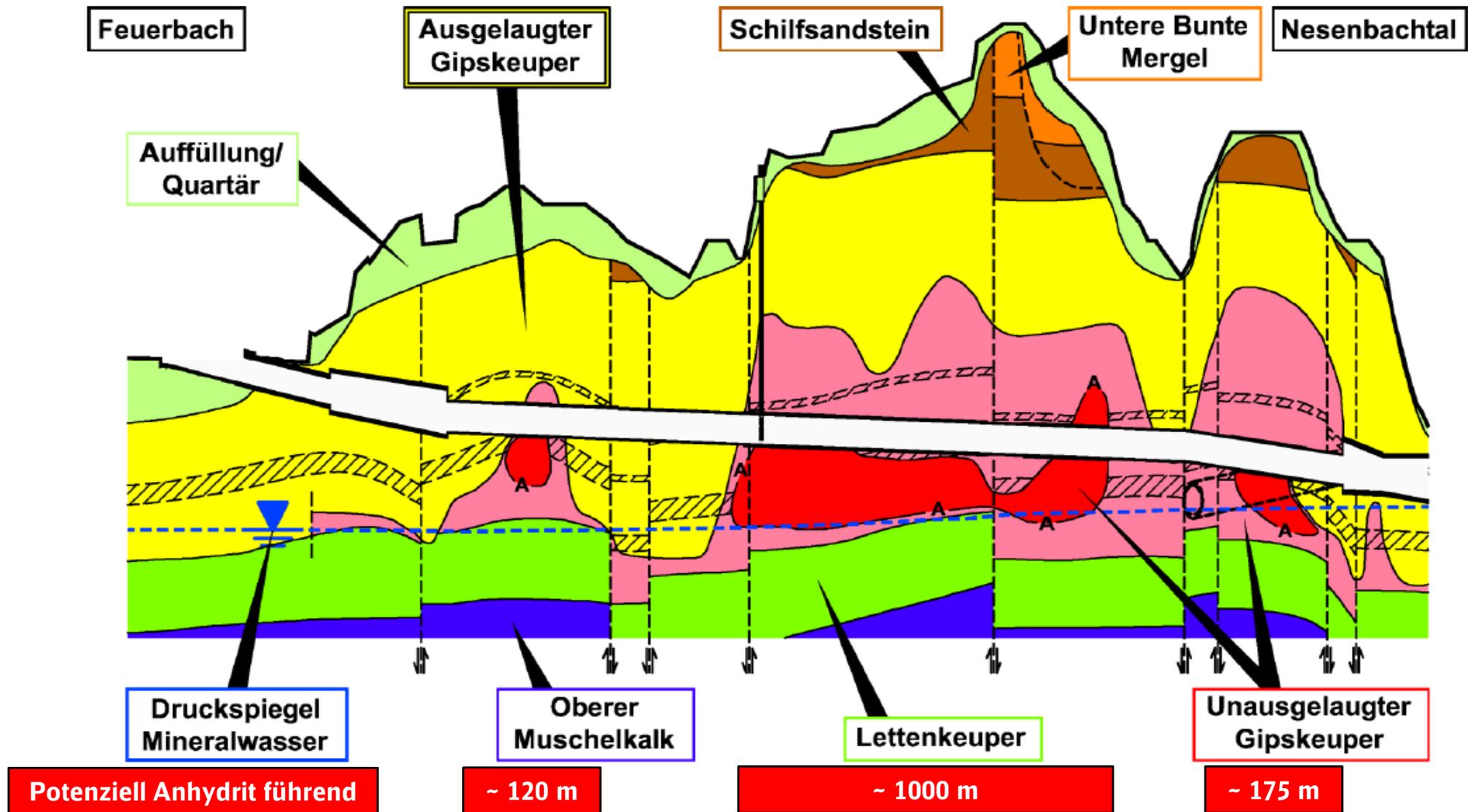
Die Herausforderungen in den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt liegen im Anhydrit führenden Gipskeuper


Prof. Dr.-Ing. W. Wittke Beratende Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH
Worldwide Engineering

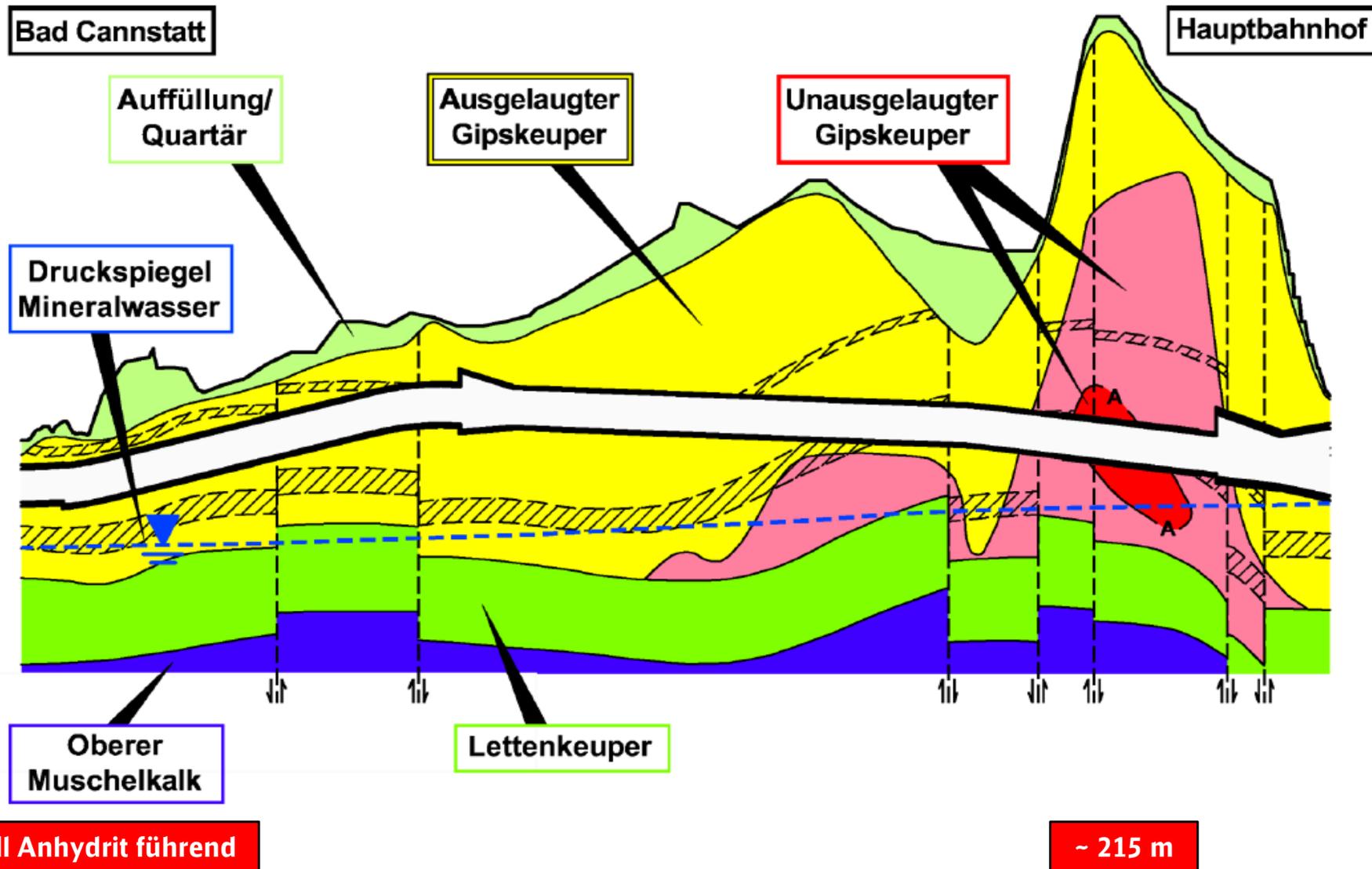


Ausgelaugter und Unausgelaugter Gipskeuper, Prinzip

Die Herausforderungen in den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt liegen im Anhydrit führenden Gipskeuper



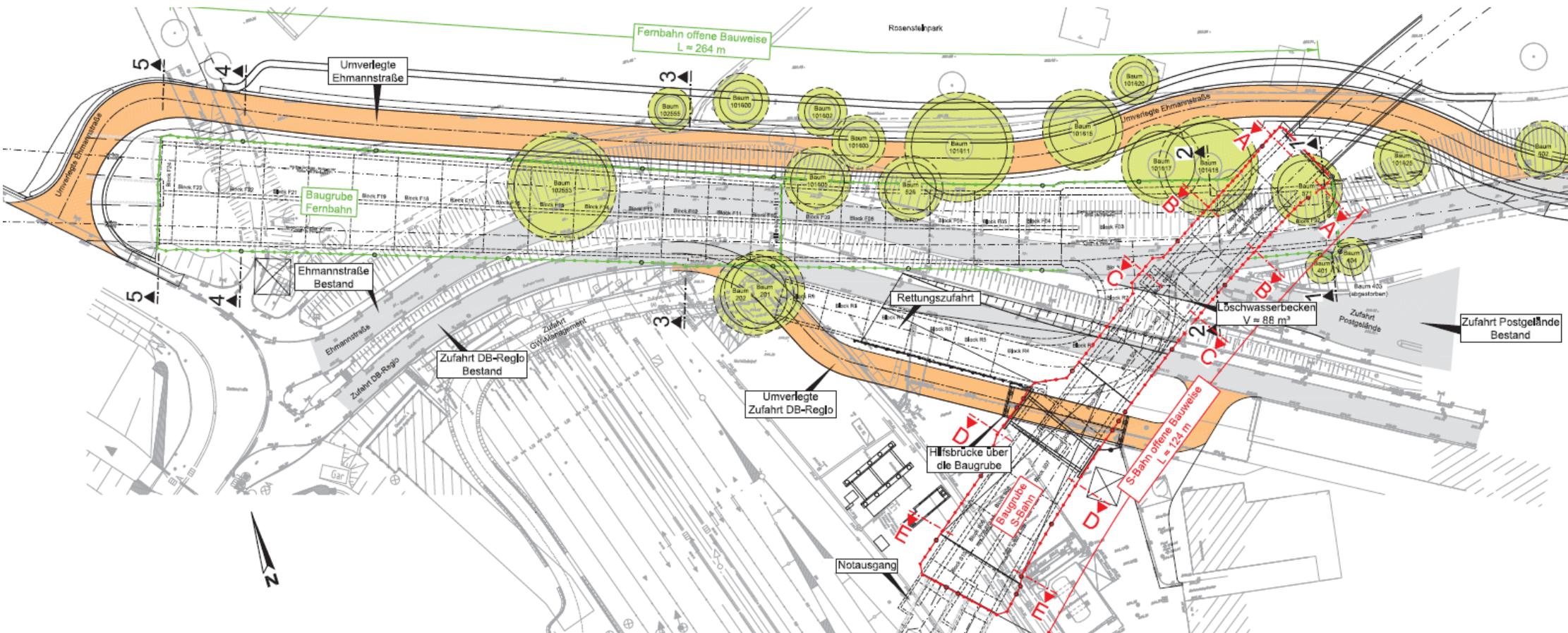
Die Herausforderungen in den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt liegen im Anhydrit führenden Gipskeuper



Durch Optimierung der Planung werden Beeinträchtigungen der Anwohner reduziert – Beispiel Ehmannastraße

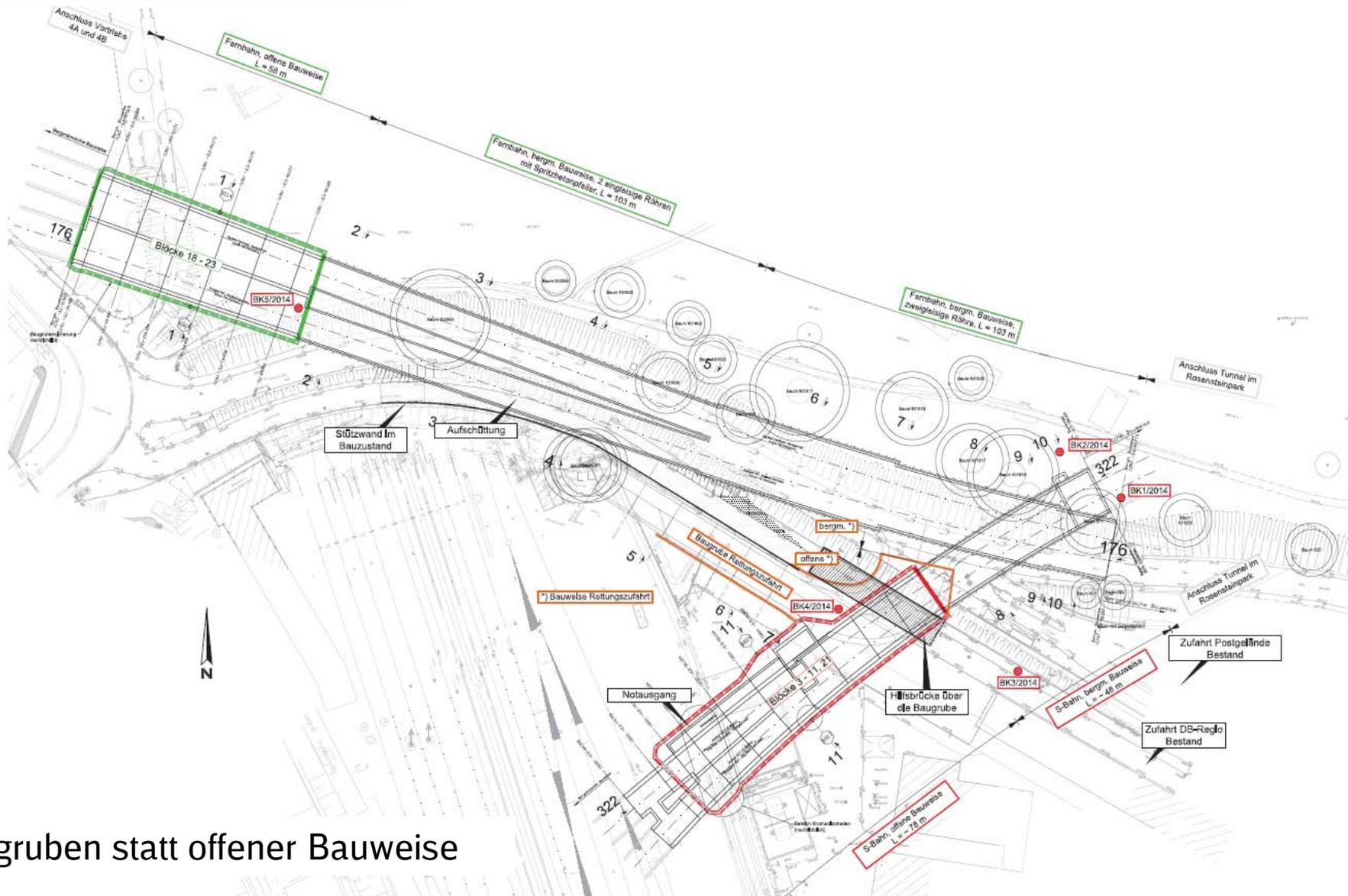


Durch den Verzicht auf eine offene Bauweise im Bereich der Ehmannastraße entstehen weniger Eingriffe



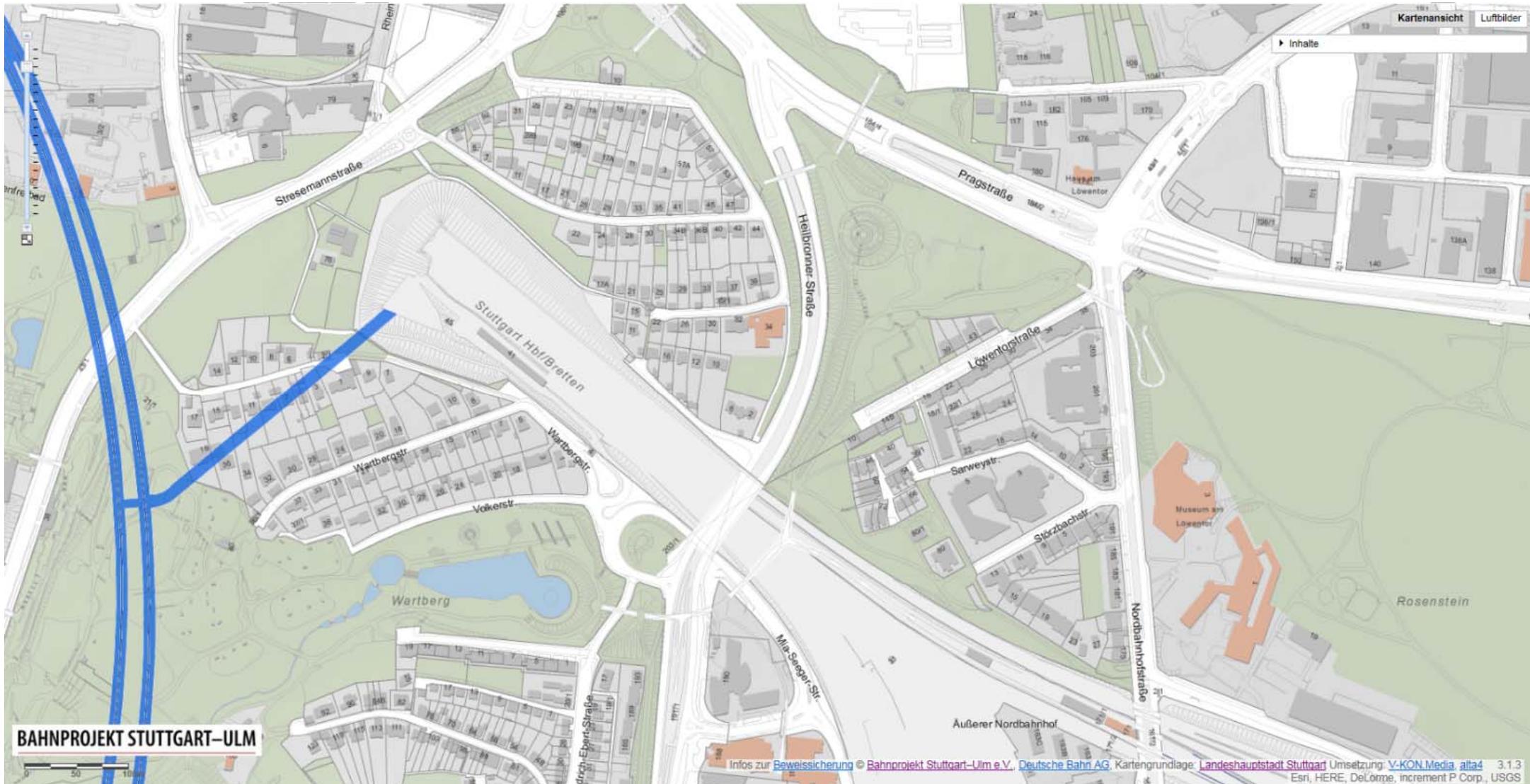
Offene Bauweise mit Verlegung der Ehmannastraße

Durch den Verzicht auf eine offene Bauweise im Bereich der Ehmannstraße entstehen weniger Eingriffe



Startbaugruben statt offener Bauweise

Durch Optimierung der Planung werden Beeinträchtigungen der Anwohner reduziert – Beispiel Zwischenangriff Prag



Zur Sicherstellung des Immissionsschutzes am ZA Prag wurden bereits einzelne aktive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt

Derzeitiger Stand:

- Der Tunnelausbruch wird nachts (20 bis 7 Uhr) bis auf Weiteres im Tunnel zwischengelagert. Nachts erfolgen keine Transportfahrten zur Entsorgungsfläche C2.
- Das Reinigen der Geräte nachts (20 bis 7 Uhr) erfolgt bei hoher Dringlichkeit immer im Tunnel, im Regelfall werden die Geräte tagsüber am Waschplatz und in der Werkstatt gereinigt.
- Alle Materialien, die während der Nachtstunden im Tunnel benötigt werden (u.a. Sicherungsmittel, Ausbaubögen) werden bereits tagsüber in den Tunnel gebracht und dort für die Nacht zwischengelagert.

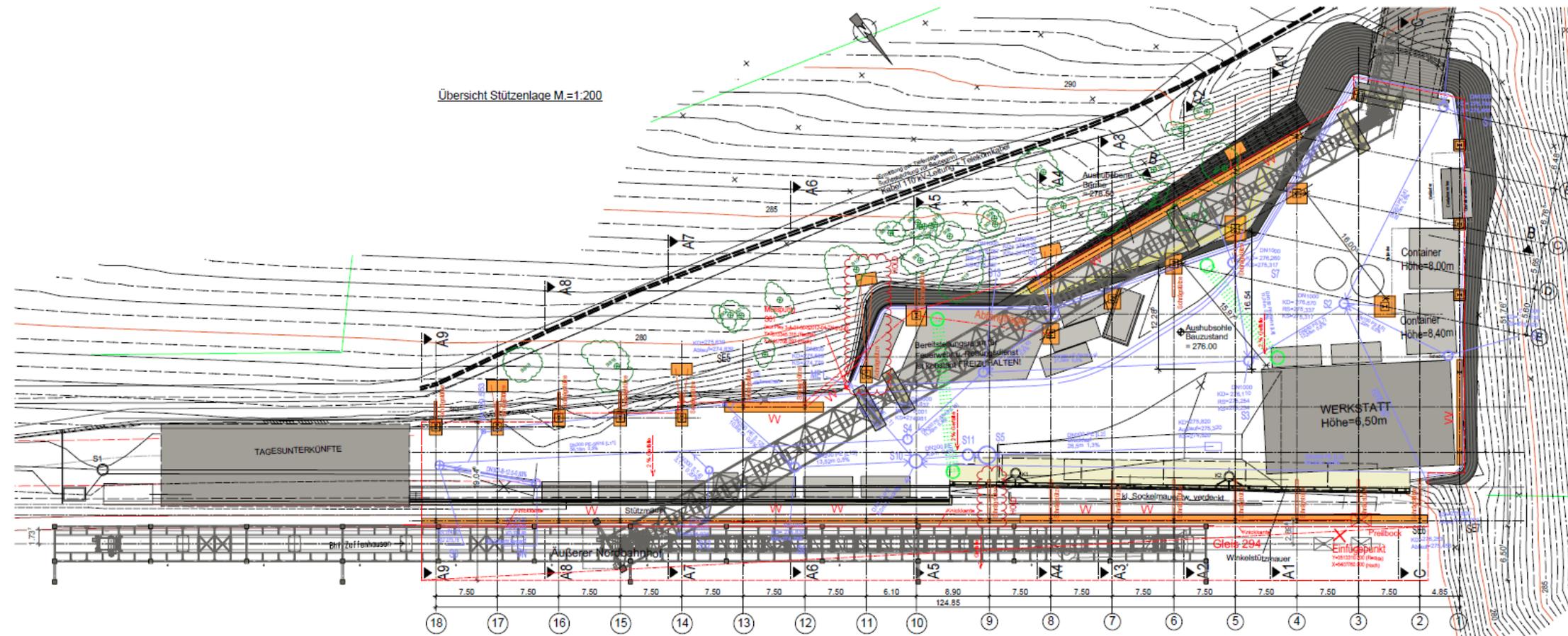
Die Bauüberwachung kontrolliert die Einhaltung der Schallschutzmaßnahmen.

Maßnahmen in Planung:

- Förderbandanlage
- Überdachung der Baustelleneinrichtungsfläche

Mit dem maximalen Baubetrieb ist voraussichtlich von 03/2016 bis 01/2017 zu rechnen, da zu diesem Zeitpunkt mindestens drei Vortriebe gleichzeitig ausgeführt werden.

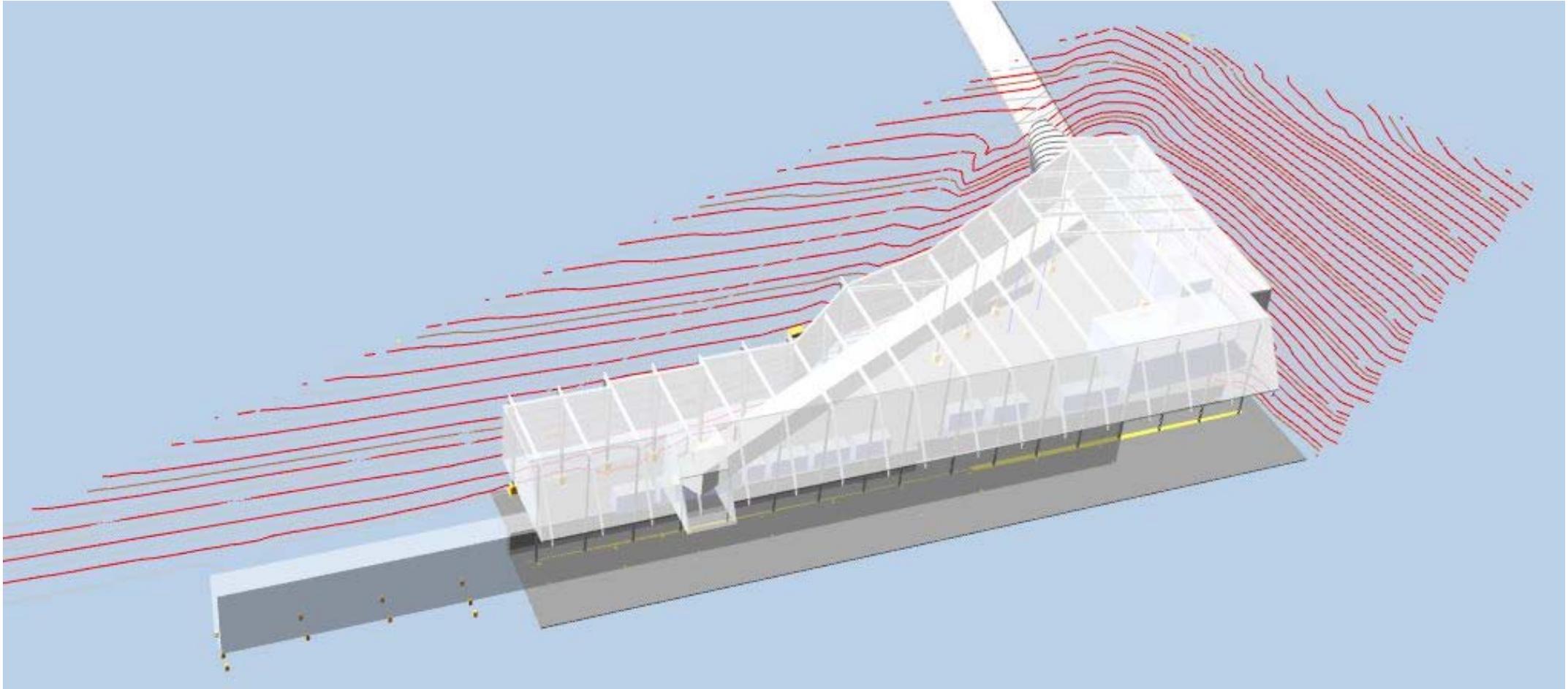
Das Ausbruchsmaterial wird mittels eines Förderbandes auf Bahnwaggons verladen



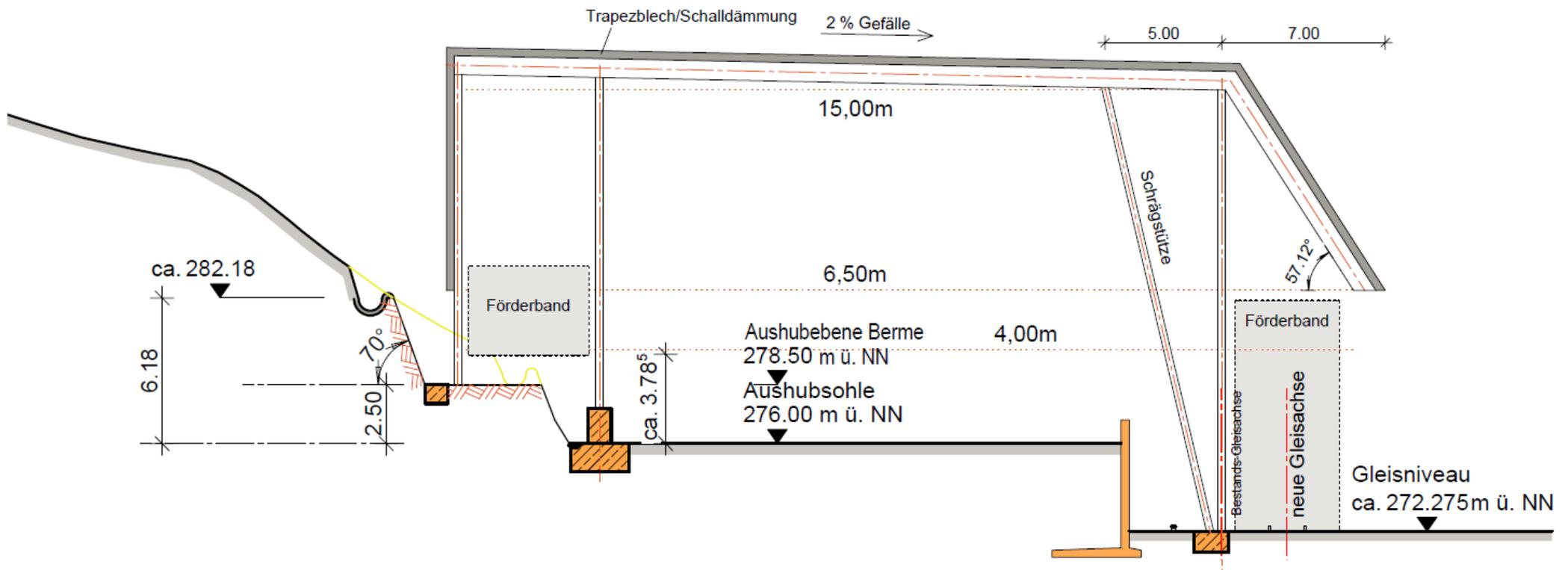
Das Ausbruchsmaterial wird überwiegend mittels Förderband auf Bahnwaggons verladen

- Das Ausbruchsmaterial wird unterirdisch mit Hilfe eines Brechers zerkleinert und von dort aus über das Förderband durch den Zugangsstollen ZA Prag bis zum vorhandenen Gleis 294 transportiert.
- Die automatische und volleingehauste Verladestation am Gleis 294 verlädt das Ausbruchsmaterial direkt auf Bahnwaggons.
- Der Abtransport erfolgt mittels Halbzügen bis zur C2-Fläche, wird dort zum Ganzzug komplettiert und fährt schließlich zur Deponie.
- Einsparung von Lkw-Fahrten

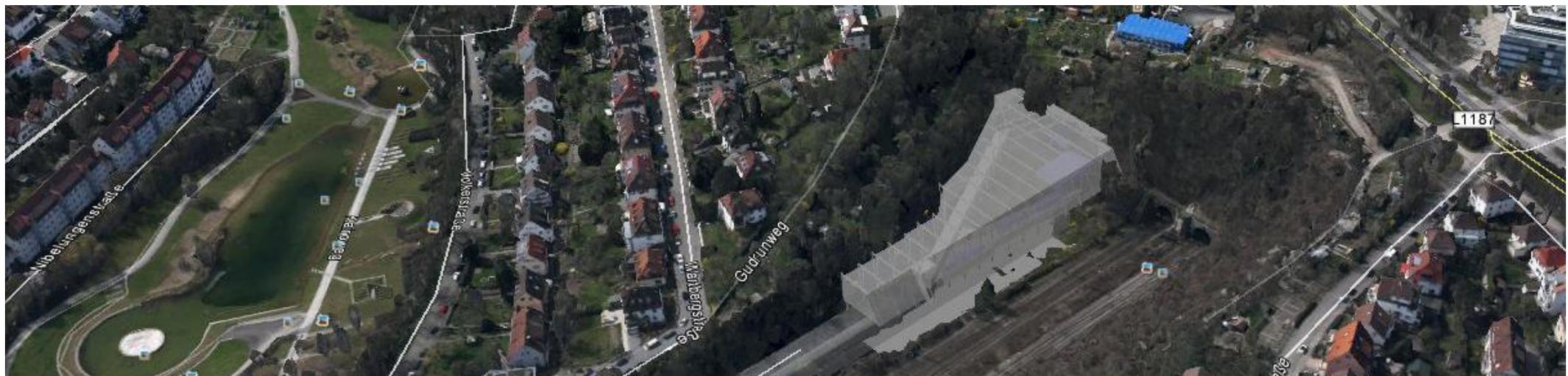
Zur Optimierung des Immissionsschutzes wird die Baustelleneinrichtungsfläche überdacht



Zur Optimierung des Immissionsschutzes wird die Baustelleneinrichtungsfläche überdacht



Zur Optimierung des Immissionsschutzes wird die Baustelleneinrichtungsfläche überdacht

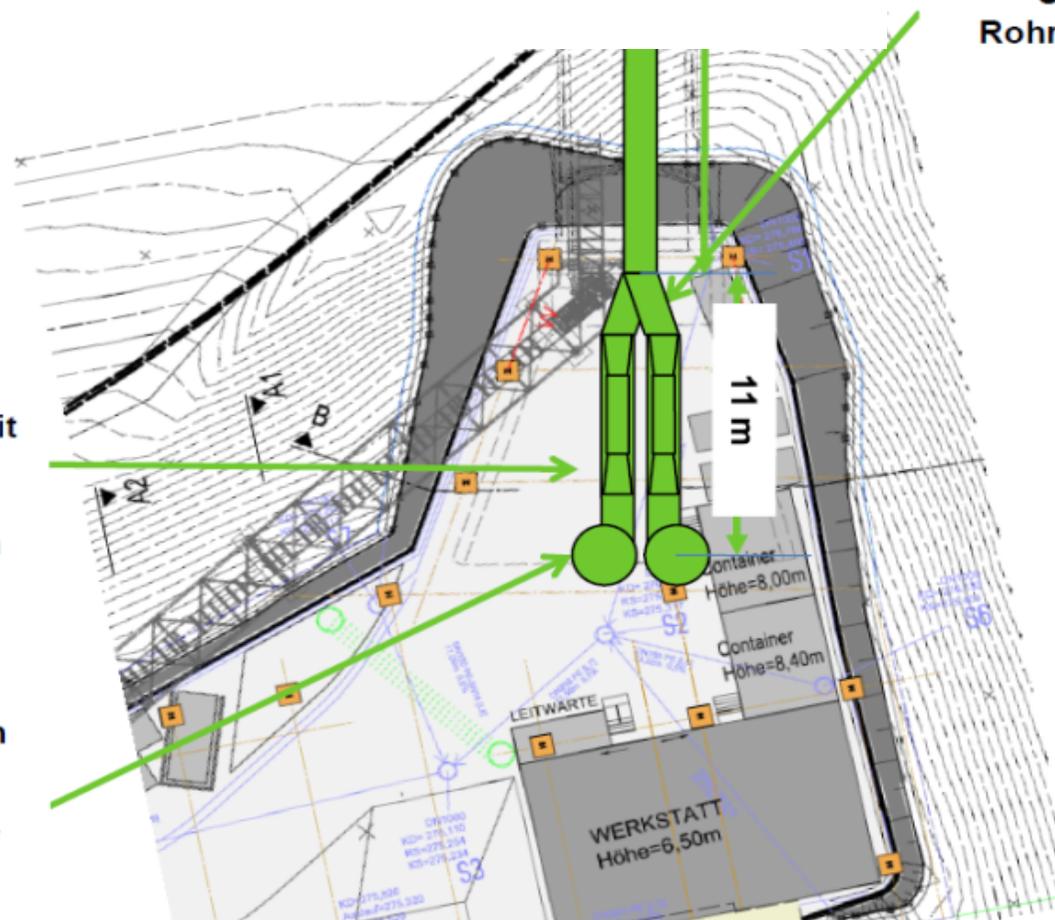


Die Tunnelablufte wird durch die Überdachung der Baustellen-
einrichtungungsfläche geführt – Abstand zur Wohnbebauung wird größer

2 Axialventilatoren mit
saug- und
druckseitigen
Rohrschalldämpfern

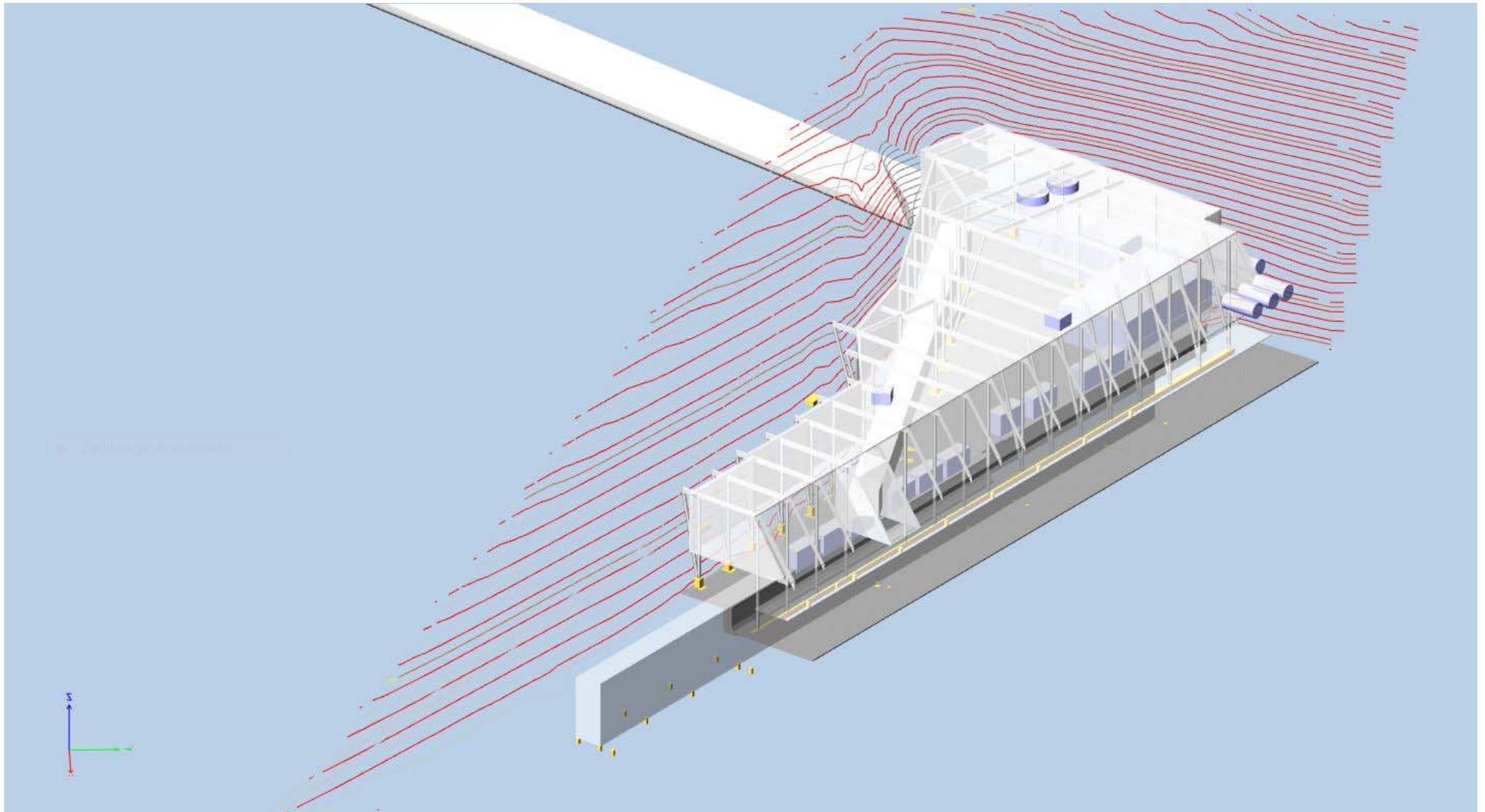
Umlenkung 90° nach
oben

und Aufweitung auf
2 x Ø 3,9 m



Übergang auf 2 x
Rohrdurchmesser 1,7 m

**Die Tunnelabluft wird durch die Überdachung der Baustellen-
einrichtungsfläche geführt – Abstand zur Wohnbebauung wird größer**



Übersicht Bauarbeiten im Stadtteil Stuttgart-Nord

Christoph Lienhart, Leiter Technik Planfeststellungsabschnitt 1.5

Prof. Dr. Walter Wittke, Tunnelbautechnischer Gutachter

Baustellenlogistik und Immissionsschutz

Wolf-Dieter Tigges, Leiter Entsorgung

Dr. Florian Bitzer, Leiter Zusammenarbeit Projektbeteiligte, Umwelt

Thema

■ Zentrale Bauleistik (ZBL)

- Organisation, Steckbrief

■ Logistikkonzept

- Übersicht Baustraßen, Logistikflächen, Zugänge
- C2 Fläche
- C2.2 Fläche

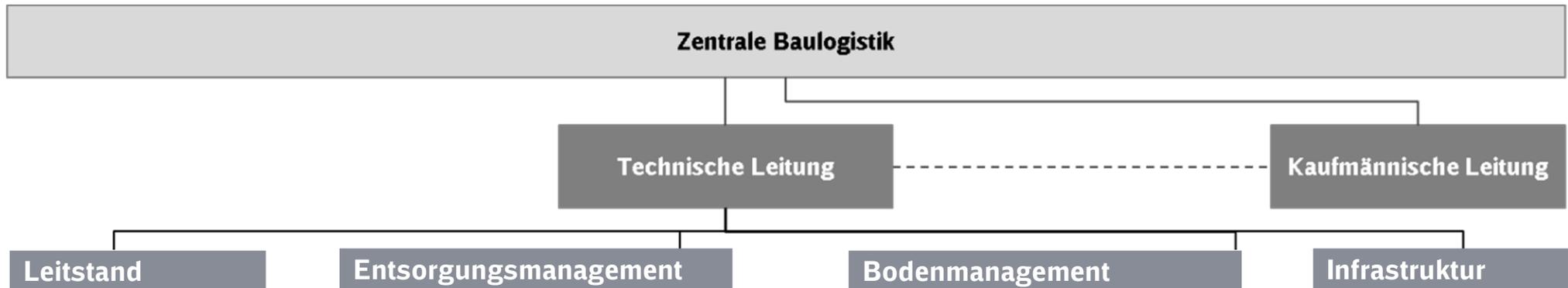
■ ZA Prag

■ Immissionsschutz

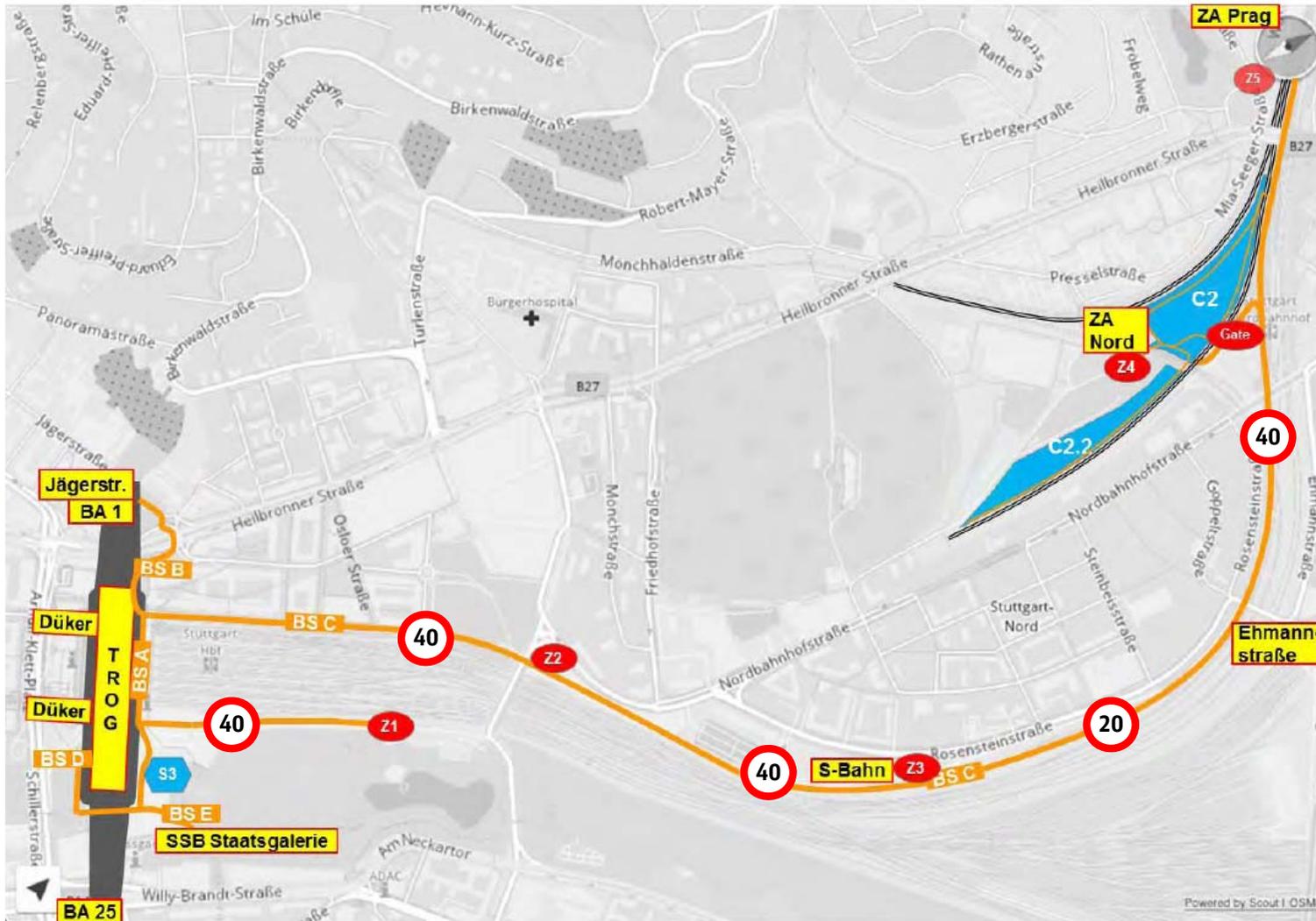
- Maßnahmen Immissionsschutz
- Umsetzung Passiver Schallschutz in Wohngebieten

■ Information Anwohner

Die Zentrale Baulogistik und ihre Aufgaben

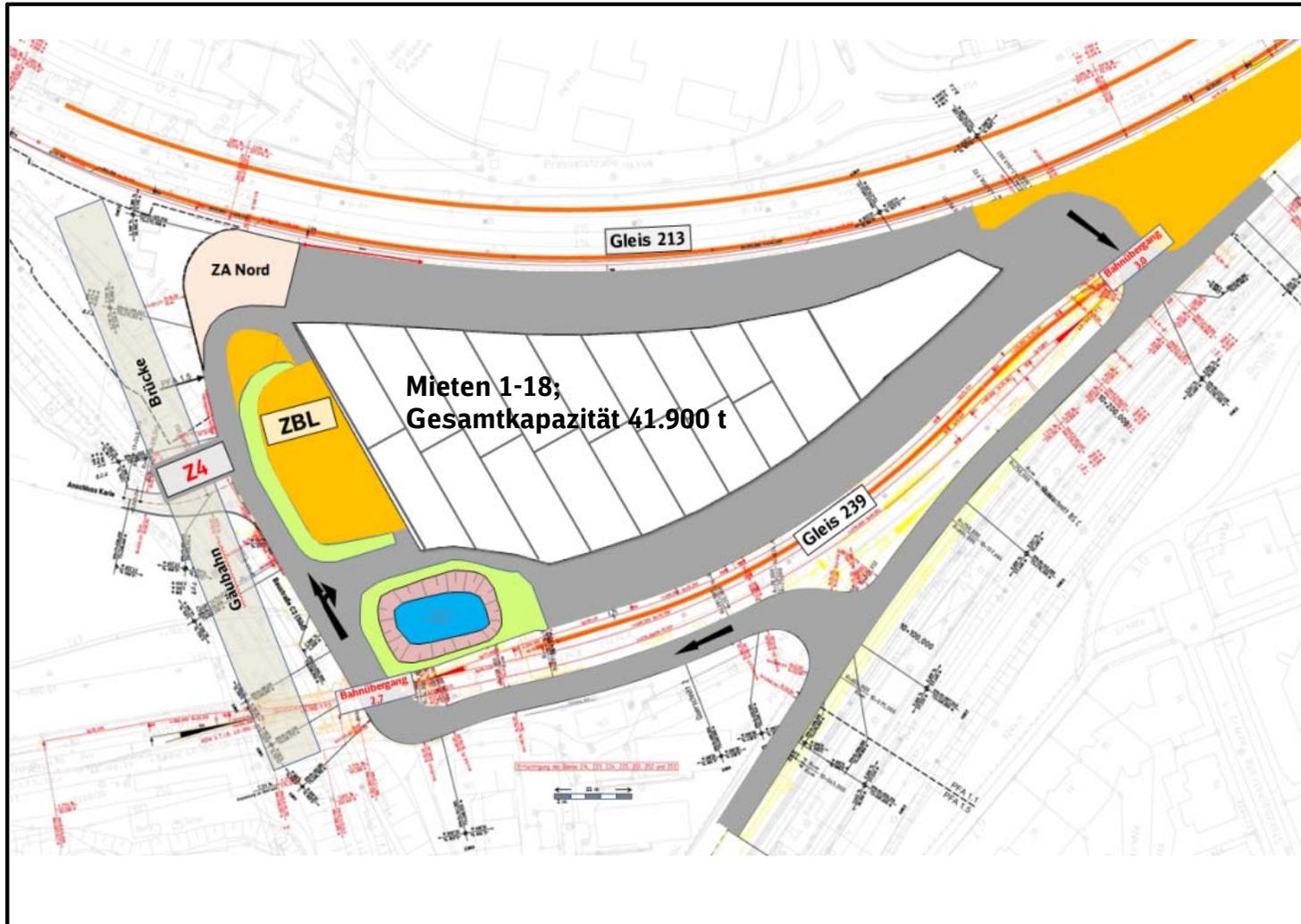


Leitung	Aufgabe	Zielstellung
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wolf-Dieter Tigges (Techn. Leiter) ■ Henrik Hoppe (kaufm. Leiter) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrssteuerung auf den Baustraßen ■ Produktionsplanung, Bodenmanagement ■ Massenvorschau, Deklaration ■ Optimierung Entsorgungsströme ■ Steuerung Verladung und Platzbetrieb ■ Koordination auf Logistikflächen ■ Betrieb, Instandhaltung Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logistische Koordination und Sicherstellung der Entsorgungs- und Verwertungsanforderungen ■ Eingriffe und Belastungen für die Umwelt und Anlieger auf ein kleinstmöglichstes Maß reduzieren
Bisher abgefahren <ul style="list-style-type: none"> ■ ca. 1,3 Mio. t Material (ca. 1280 Züge) 		



- Baustraßensystem zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums
- Betrieb, Instandhaltung, Reinigung, Objektschutz (Zugangskontrollen) obliegt der ZBL
- Logistikkoordinator spricht Zufahrtsempfehlungen für Belieferungen der AN_{Bau} im Logistikbereich aus
- Max. Höchstgeschwindigkeit auf den Baustraßen: 40 km/h
- Betonlasterfahrten /Baustellenzulieferer über öffentliche Straßen - ZBL keine Weisungsbefugnis

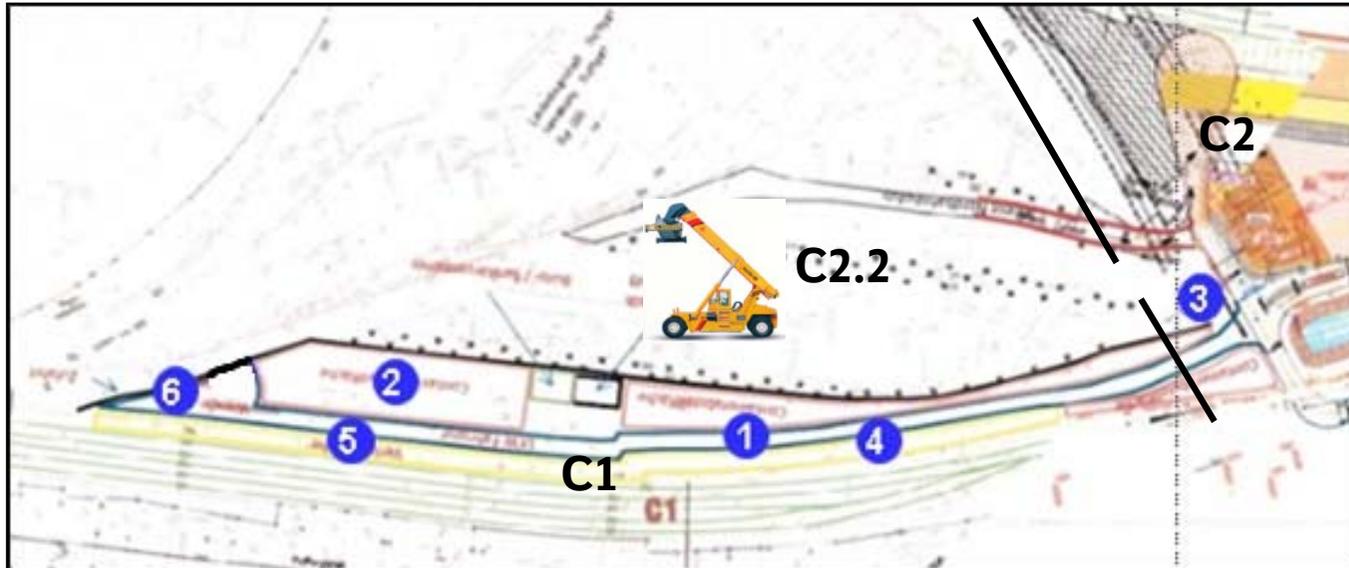
● Zufahrt/Gate |
 — Baustraße |
 ■ Logistikflächen der ZBL |
 Anfallstellen



Zentraler Umschlagplatz Schüttgut mit Verladeeinrichtung

- Eingangskontrolle am Gate
- ZEDAL Erfassung
- Probenentnahme und Analytik
- Zuordnung Entsorgungsstelle
- Zugbereitstellung
- Materialverladung und Verwiegung
- Erstellung Registerbelege
- Zugbildung und -ausgang
- Gleisanschluss über 213/239

Logistikkonzept | C2.2 Fläche



- 1 Fahrwege
- 2 Lagerflächen
- 3 Gäubahnbrücke
- 4 Verladegleis 225
- 5 Verladegleis 255
- 6 Rettungszufahrt

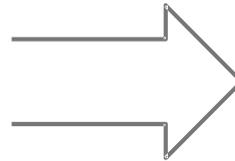


Zentraler Umschlagsplatz Container mit Verladeeinrichtung

- Massenentsorgung mittels Container aus Anfallstellen ZA Nord und S3
- Umschlag per Reach-Stacker (je nach Belastungsklasse direkt auf den Zug / auf die Lagerfläche)
- Gesamtfläche: ca. 19.000 m²
- Lagerkapazität: ca. 370 Container
- Kapazität der Ladegleise:
 - Gleis 255: 20 Wagen (SGNS)
 - Gleis 225: 10 Wagen (SGNS)

Zwischenangriff (ZA) Prag

Abtransport aus Tunnel



Zwischenlagerung
Verladung

- Per Dumper aus Tunnel über Gate zur elektronischen Erfassung

- Zwischenlagerung in Mieten; Verladung, Abtransport per Zug



Maßnahmen Immissionsschutz

Minderung der Schallimmission
(Rosensteinstraße)

Lärminderung
rund um C2 Fläche

Minderung Schall- und Feinstaubausstoß

Weniger Verschmutzung
der öffentlichen Straßen

Minderung Staubemission

Maßnahme

- Errichtung **Schallschutzwand**
- Baustellenfahrzeuge mit **Lärminderungspaket** ausgestattet
- **Verlademaschinen** der ZBL sind mit **Rußpartikelfilter** ausgestattet
- **Reifenwaschanlagen** an Ausfahrten
- Einsatz von **Kehrmaschinen** auf der gesamten ZBL



Immissionsschutzbeauftragte

Dipl.-Phys. Peter Fritz, IB Fritz Ingenieure
(Schall und Erschütterung)

Dr.-Ing. Achim Lohmeyer, IB Lohmeyer
(Staub und Abgase)

- Weitere schallminimierende Maßnahmen:
Gleisschmieranlage,
Flüsterbremse

Ablauf zur Sicherstellung des Immissionsschutzes

Planfeststellungsbeschluss

- definiert Notwendigkeit und Recht zur Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm.
- Dieses Recht ist mit Auflagen verbunden, die sich in drei Stufen gliedern:
 - Vermeidung von Lärm an der Quelle
 - Schallschutz am Entstehungsort auf der Baustelle (aktiver Schallschutz)
 - Schallschutz am Einwirkungsort, z.B. Wohngebäuden (passiver Schallschutz)

Detailgutachten

- Sind eine Auflage der Planfeststellungsbeschlüsse
- basieren auf der Ausführungsplanung
- prognostizieren fassadenscharf die zu erwartenden Immissionen.

Passiver Schallschutz

- muss umgesetzt sein, bevor lärmintensive Arbeiten beginnen.
- Schwierigkeit: Änderungen in der Ausführungsplanung gegenüber früheren Planungsphasen sind teilweise mit Auswirkungen auf bereits umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen passiven Schallschutz verbunden.



Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen keine Einzelobjekte öffentlich besprochen werden.

Beispiel zum Vorgehen

Begehung	Dezember 2014
SOB	März 2015 / Mai 2015
Maßnahmen	100 Fenster, 60 Lüfter, 40 RKD, 5 Dämmungen
KEV	Rücklauf durch Eigentümer

Umsetzung der Maßnahme unter der Anleitung/Mitwirkung der INGE ca. 4-6 Wochen ab Zugang KEV

SOB - Schalltechn. Objektbeurteilung
RKD - Rollladenkasten Dämmung
KEV - Kostenerstattungsvereinbarung

Vorgehen

- Grundlage bildet das Gutachten IB Fritz vom 10.07.2015; Versand Teilnahmeanträge an Anspruchsberechtigte
- Begehung und Bestandsaufnahme der Objekte; Kostenschätzung zur Umsetzung der passiven Maßnahmen (Fenster, Lüfter, Fassadendämmung)
- Übersendung der Objektbeurteilungsunterlagen / Kurzgutachten an Eigentümer
- Nach Vorlage der unterschriebenen KEV werden Angebote eingeholt - ggfs. Unterstützung durch INGE Schallschutz; es erfolgt die Abstimmung mit Fachfirmen
- Beauftragung Fachfirma und Umsetzung der Maßnahmen, anschließend erfolgt eine Mittelverwendungsprüfung

Ermittlung
Anspruchsberechtigte

Schalltechnische
Beurteilung

Kostenerstattungs-
vereinbarung (KEV)

Bauvorbereitung

Umsetzung

BauInfo Stuttgart–Ulm

Ihr Ansprechpartner zu den Baustellen

BauInfo

Eingehende **Meldung** bei der BauInfo durch **Anlieger**

Prüfung der **Zuständigkeit** durch die BauInfo

Rücksprache mit dem Abschnitt/ der Bauüberwachung und dem Auftragnehmer

Rückmeldung an den **Anlieger** durch die BauInfo

- Frage zum Bauablauf
- Beschwerde zu Lärm/Staub oder Erschütterung

- Aufnahme der Meldung
- Prüfung der Baustelle

- Meldung der Frage/ Beschwerde
- Einbindung der Immissionsschutzbeauftragten

- Wenn gewünscht erfolgt Rückmeldung direkt in der Nacht oder tagsüber zu den üblichen Bürozeiten



BauInfo

Ihr Ansprechpartner zu Baumaßnahmen

- per Telefon: 0711/ 21321212 (rund um die Uhr)
- per E-Mail: bauen@stuttgart-ulm.de
- Information der Anlieger von Baustellen und Durchführung von Infoveranstaltungen
- Veröffentlichung immissionsrelevanter Dokumente auf www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Diese Präsentation wird im Internet veröffentlicht:
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek