

Mailverkehr mit der DB Projektgesellschaft wegen des Lärmpegels Rettungszufahrt Süd

Datum: 2016-06-22T18:04:22+0200

Von: DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH
An: Netzwerk Kernerviertel

Detailliertere Antworten, als Sie mit meiner letzten Mail erhalten haben, sind beim besten Willen nicht möglich. Die Detailgutachten müssen auf der Basis plausibler Kombinationen von Einzelschallquellen erstellt werden und können unmöglich sämtliche dynamischen Entwicklungen von Kombinationen von Einzelschallquellen im Baublauf abbilden. Mit dem Ergebnis muss ein über alle Bauphasen auskömmlicher aktiver und ggf. auch passiver Schallschutz gewährleistet werden können.

Die Lüfterleistung wird bedarfsabhängig gesteuert. Dabei kann es ausgeschlossen werden, dass alle sechs Vortriebe gleichzeitig einen hohen Lüftungsbedarf haben:

- kein gleichzeitiger Vortrieb aller sechs Röhren
- unterschiedlicher Zeitpunkt der Durchbrüche
- Geologie- und arbeitsschrittabhängig unterschiedlicher Lüftungsbedarf

Wir gehen davon aus, dass die getroffenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen auskömmlich sind. Die Kontrollmessungen gem. Messkonzept werden weiter durchgeführt und die Messberichte durch uns auf der Internetseite des Projekts veröffentlicht.

Datum: 21.06.2016 23:46

Von: Netzwerk Kernerviertel
An: DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH

Besten Dank für Ihre Mail. Leider gehen die Antworten nicht auf den von uns angezeigten Umstand ein, dass die Messwerte neben den beiden Wohngebäuden Urbanstraße 62 a/b bereits die Maximalwerte des schalltechnischen Detailgutachtens vom 14.10.2015 erreicht haben. Dabei sind derzeit nur zwei der vier Lüfter auf dem Dach montiert und in Betrieb. Weitere in den Immissionswerten berücksichtigte Schallquellen, wie z.B. die Hebungsinjektionen, fallen noch nicht an.

Daher bitte ich um Verständnis, dass wir von Seiten des Netzwerks Kernerviertel nochmals nachhaken müssen:

zu 1: Frage: Ist vorgesehen, dass der Vortrieb an der Rettungszufahrt für die insgesamt sechs Röhren (einschließlich des Anfahrbereichs Süd) entgegen der Planung ausschließlich mit zwei Lüftern bewertet werden soll?

zu 2: Frage: Unsere Frage bezog sich nicht auf die schalltechnischen Detailgutachten, die wir selbstverständlich kennen. Sondern auf die Tatsache, dass bereits beim Betrieb von zwei Lüftern die in den Gutachten errechneten maximalen Immissionspegel des nahegelegenen Wohnhauses Urbanstr. 62a/b für die Lastfälle 1-3 erreicht sind.

Wir fragen daher nochmals nach: Mit welchen Immissionspegeln ist für das Wohnhaus Urbanstr. 62a/b beim Betrieb von vier Lüftern einschließlich aller weiteren zu berücksichtigenden Lärmquellen, wie z.B. die Betonpumpen für die Hebungsinjektionen, für die Lastfälle 1-3 im Tages- und Nachtzeitraum zu rechnen?

zu 3: Frage: Reichen diese genannten Schutzmaßnahmen aus, damit beim Wohnhaus Urbanstr. 62 a/b auch beim Betrieb der vier Lüfter sowie aller weiteren Schallquellen die maximalen Werte des schalltechnischen Detailgutachtens vom 14.10.2015 für die Lastfälle 1-3 im Tages- und Nachtzeitraum eingehalten werden?

zu 5.: Die letzte veröffentlichte Messung wurde vor drei Monaten durchgeführt. Das vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigte Messkonzept sieht Messungen aller 4-6 Wochen vor. Wir gehen davon aus, dass seither nicht nur eine Messung am Messpunkt an der Rettungszufahrt durchgeführt wurde und bitten Sie, dass alle Messberichte nächste Woche veröffentlicht werden.

Datum: 2016-06-21T22:10:41+0200

Von: DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH

An: Netzwerk Kernerviertel

Danke für Ihre Fragen. Aufgrund von Urlaubsüberschneidungen war es mir leider nicht möglich früher zu antworten. Mittlerweile sind die zuständigen Kollegen aus dem Urlaub wieder zurück, sodass wir Ihre Fragen wie folgt beantworten möchten:

1. Wann soll der Vortrieb der beiden Weströhren vom Verzweigungsbauwerk starten und damit die beiden weiteren geplanten Lüfter in Betrieb gehen?

Die Hauptstreckenröhren werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2017 aufgefahren. Diese Angabe ist jedoch für den Zeitpunkt, wann alle Lüfter zum Einsatz kommen, nur bedingt relevant. Es handelt sich hier um eine drückende Bewetterung, das heißt frische Luft wird angesaugt, in den Tunnel hineingeblasen und die verbrauchte Luft wird aus dem Tunnel herausgedrückt. Wann mehr Ansaugleistung benötigt wird, definieren CO²-Messungen unter Tage und nicht zu welchem Zeitpunkt welche Röhre aufgefahren wird. Die Ansauglüfter analog den Streckenröhren zuzuordnen ist hier nicht möglich.

2. Mit welchen durchschnittlichen Lärmpegeln ist im Tages- und Nachtzeitraum beim Vollastbetrieb mit Einsatz der vier Lüfter auf Basis der jetzt gemessenen Werte zu rechnen?

Ich gehe davon aus, dass Sie die Immissionspegel meinen. In diesem Zusammenhang kann man jedoch nicht von Mittelwerten sprechen. Es gibt verschiedene Lastfälle an verschiedenen Immissionsorten. Im Detailgutachten sind sogenannte Schallimmissionskarten für die unterschiedlichen Lastfälle, Tages- und Nachtzeiten dargestellt. Das Detailgutachten finden Sie auf unserer Internetseite.

3. Sind von Seiten der PSU aktive Schallschutzmaßnahmen (Modifizierung der Lüfter) für den geplanten Vollastbetrieb von vier Lüftern an der Rettungszufahrt Süd geplant?

Die Bewetterungsanlage wurde mit Doppelschalldämpfern ausgerüstet. Diese aktiven Schallschutzmaßnahmen sind ein Teil des gesamten Schallschutzkonzeptes, welches aus aktiven und passiven Maßnahmen besteht.

4. Ist während des für 2017 geplanten Vortriebs der beiden weiteren Röhren des Anfahrbereichs Süd der Einsatz weiterer Lüfter vorgesehen oder wie soll die Belüftung dieser Röhren erfolgen?

Die bisher vorgesehenen Lüfter sind für sämtliche Vortriebsarbeiten ausreichend.

5. Wann wird die nächste Messung, die nach dem Messkonzept spätestens 6 Wochen nach der Letzten (14.-20.3.2016) durchgeführt werden soll, auf der Webseite der PSU veröffentlicht?

In der Tat wurde der letzte Messbericht unsererseits noch nicht veröffentlicht. Wir bitten dies zu entschuldigen. Im Laufe der nächsten Woche wird der Messbericht veröffentlicht.

Wir sind in einem ständigen Austausch mit dem Auftragnehmer und erarbeiten gemeinsam Lösungen um mögliche Konfliktsituation ausgehend von der Tunnelbewetterung zu vermeiden. Es kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass die im Detailgutachten ausgewiesenen Beurteilungspegel für den Baulärm weder am Tag noch in der Nacht signifikant überschritten werden.

Datum: 10.05.2016 22:11

Von: Netzwerk Kernerviertel

An: DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH

Wir wenden uns von Seiten des Netzwerks Kernerviertel wegen des Lärmpegels an der Rettungszufahrt Süd an Sie.

Der Tunnelvortrieb an der Rettungszufahrt Süd ist mittlerweile angelaufen und das Schallschutzdach fertiggestellt. Mit dem Tunnelvortrieb der beiden Oströhren laufen auch zwei der vier Lüfter im 24-Stunden-Betrieb, die - auf dem Schallschutzdach montiert- doch einen nicht unerheblichen Dauerlärm für die Wohnumgebung ausstrahlen.

Der zuletzt veröffentlichte Messbericht vom 14.-20.03.2016 weist trotz des Schallschutzdaches bereits durchschnittliche nächtliche Lärmpegel in der Größenordnung zwischen 51,5 bis 54,6 dB(A) aus. Diese

erreichen nahezu die Werte, die in dem schalltechnischen Detailgutachten vom Oktober 2015 für das neben dem Messpunkt gelegene Wohnhaus als nächtliche Maximalwerte (52,7 bis 54,4 dB(A) / Lastfall 1-3) prognostiziert wurden.

Dabei fielen im Mitte März 2016 innerhalb des Messzeitraums ein Teil der Schallquellen nicht an, die der schalltechnischen Prognoserechnung vom Oktober 2015 zugrunde gelegt wurden:

- das Förderband war noch nicht in Betrieb,
- nur zwei der vier Lüfter sind im Dauereinsatz bzw. auf dem Schallschutzdach montiert,
- die Hebungsinjektionsschächte sind noch nicht in Betrieb,
- wegen des eingeschränkten Tunnelvortriebs war der Steinbrecher nicht permanent in Betrieb und entsprechend weniger Fahr-/Be- und Entladungsgeräusche durch LKWs, Dumper etc sind angefallen.

Wir befürchten, dass die Lärmbelastung im Volllastbetrieb - insbesondere beim Betrieb der 4 montierten Lüfter auf dem Schallschutzdach- die vom Büro Fritz errechneten Maximalwerte deutlich übersteigen wird und sehen Handlungsbedarf. Auch am ZA Prag belasten leider deutlich höhere Lärmpegel als geplant die Anwohner. Die Lüfterfirma ist seit Monaten immer noch am Modifizieren der Lüfter.

Daher bitten um die Beantwortung der folgenden Fragen und bedanken uns bei Ihnen dafür bereits im Voraus:

1. Wann soll der Vortrieb der beiden Weströhren vom Verzweigungsbauwerk starten und damit die beiden weiteren geplanten Lüfter in Betrieb gehen?
2. Mit welchen durchschnittlichen Lärmpegeln ist im Tages- und Nachtzeitraum beim Volllastbetrieb mit Einsatz der vier Lüfter auf Basis der jetzt gemessenen Werte zu rechnen?
3. Sind von Seiten der PSU aktive Schallschutzmaßnahmen (Modifizierung der Lüfter) für den geplanten Volllastbetrieb von vier Lüftern an der Rettungszufahrt Süd geplant?
4. Ist während des für 2017 geplanten Vortriebs der beiden weiteren Röhren des Anfahrbereichs Süd der Einsatz weiterer Lüfter vorgesehen oder wie soll die Belüftung dieser Röhren erfolgen?
5. Wann wird die nächste Messung, die nach dem Messkonzept spätestens 6 Wochen nach der Letzten (14.-20.3.2016) durchgeführt werden soll, auf der Webseite der PSU veröffentlicht?