

Nur zur Information

SCHALLTECHNISCHE STELLUNGNAHME

Vorhaben:

Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg,
Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung;
Planfeststellungsabschnitt 1.6a, Bereich Obertürkheim

Umfang:

Prüfung möglicher schalltechnischer Konsequenzen hinsichtlich der Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb bedingt durch die Planungsänderungen zum Planänderungsverfahren „Verzicht Einschubbauwerk“

FRITZ GmbH

BERATENDE INGENIEURE VBI

SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ

ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ



Ingenieurbüro Lohmeyer
GmbH & Co. KG

Immissionsschutz, Klima,
Aerodynamik, Umweltsoftware

Arbeitsgemeinschaft

**Immissionsschutzbeauftragter
S21 & WeU**

bearbeitet durch:

FRITZ GmbH

Fehlheimer Str. 24 □ 64683 Einhausen

Telefon (06251) 9646-0

Telefax (06251) 9646-46

E-Mail: info@fritz-ingenieure.de

www.fritz-ingenieure.de

Bericht Nr.: 97760-ABS-1

Datum: 14.10.2015

Auftraggeber:

**PORR Deutschland GmbH
Fürstenrieder Straße 285
81377 München**

Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing.(FH) Katrin Endres

Umfang des Dokumentes

Textteil: 7 Seiten

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------------|--|----------|
| 1 | Zusammenfassung | 3 |
| 2 | Sachverhalt und Aufgabenstellung | 3 |
| 3 | Bearbeitungsgrundlagen | 4 |
| 4 | Umfang der Planänderungen | 5 |
| 4.1 | Änderung der Trassierung | 5 |
| 4.2 | Verlängerung des bergmännischen Tunnels | 6 |
| 5 | Untersuchungsergebnisse | 6 |
| 6 | Abschließende Bemerkung | 7 |

1 Zusammenfassung

Die ergänzende Prüfung der im Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1.6 a durchgeführten schalltechnischen Untersuchung zum Baustellenbetrieb im Rahmen des Planänderungsverfahrens „Verzicht Einschubbauwerk“ hat zu den folgenden Ergebnissen geführt:

- Die geänderte Trassierung hat hinsichtlich des Schallschutzes während der Bauphase keinen relevanten Einfluss auf die schutzbedürftigen Nutzungen im Einwirkungsbereich der Baustelle.
- Zusätzliche Betroffenheiten durch baubetriebsbedingte Geräuschimmissionen sind bedingt durch die Planungsänderungen und insbesondere auf Grund der Trassierungsänderung nicht zu erwarten. Dies gelte gleichermaßen für die nun geplante Verschiebung des Tunnelportals und der damit verbundenen Reduktion des Tunnelabschnitts der in offener Bauweise errichtet werden soll.
- Im Rahmen der der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss auferlegten detaillierten Betrachtung der Baumaßnahmen sind die Auswirkungen der geänderten Trassierung und der geänderten Abschnitte der bergmännischen und der offenen Tunnelbauweise hinsichtlich der nun zu erwartenden baubetriebsbedingten Geräuschimmissionen nachzuweisen.

2 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Das Projekt „Stuttgart 21“ hat die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sowie den Bereich Stuttgart-Wendlingen (mit Flughafenbindung) der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart-Augsburg zum Gegenstand. Der Planfeststellungsabschnitt 1.6 a umfasst, ausgehend vom Verzweigungsbauwerk am Südkopf, die Zuführung Ober-/Untertürkheim und die Zuführung Bad Cannstatt.

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens (PÄV) „Verzicht Einschubbauwerk“ für den Planfeststellungsabschnitt 1.6a ist nun eine Umtrassierung im Bereich Obertürkheim geplant. Die geänderte Trassierung ist hinsichtlich der Belange des Schallschutzes während der Bauphase mit dem diesbezüglich im abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren gewonne-

nen Erkenntnissen zu vergleichen. Die Planungsänderungen betreffen ausschließlich den Bereich Obertürkheim. Die übrigen, in der schalltechnischen Untersuchung /1/ dargelegten Einwirkungen auf andere im Einwirkungsbereich des Planfeststellungsabschnittes 1.6 a gelegene Ortslagen, bleiben unverändert. Soweit die vorliegende Stellungnahme zu dem Ergebnis führt, dass durch die im Zuge der Planänderung geänderten Baumaßnahmen keine zusätzlichen Einwirkungen durch baubetriebsbedingte Geräuschemissionen zu erwarten sind, so besteht hinsichtlich einer Erweiterung bzw. Ergänzungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung kein Handlungsbedarf.

3 Bearbeitungsgrundlagen

Der durchgeführten ergänzenden schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Planunterlagen und Schriftsätze zu Grunde:

- /1/ Schalltechnische Untersuchung zu Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb im Planfeststellungsabschnitt 1.6 a/b des Projektes „Stuttgart 21“ unter Berücksichtigung der Baustellenlogistik, FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI, Bericht Nr. 97602, Stand 14.05.2004
- /2/ Schalltechnische Untersuchung; Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart („Stuttgart 21“); Planfeststellungsabschnitt 1.6a; Planergänzungsverfahren: Maschinelles Vortrieb; Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen; FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI, Bericht Nr. 97602-ABS-1, Stand 12.08.2010
- /3/ Großprojekt Stuttgart 21 / NBS Wendlingen-Ulm, PfA 1.6a / Los 3 // Zuführung nach Ober- und Untertürkheim, Abstimmung Planungsgrundlagen, Trassierung gesamt, Vorabzug Sonderplan: „Trassierungsvergleich der jeweiligen Trassierungsstände“, Maßstab 1:500; BUNG Beratende Ingenieure, Stand 07.2013
- /4/ Planfeststellungsbeschluss nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die Zuführung Ober- und Untertürkheim auf der Strecke Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen), Bau-km 1.1+55 – 7.2+20 und Strecke Abzweig Wangen – Untertürkheim (Waiblingen/Reimbahn), Bau-km 0.0+00 – 2.6+45 in Stuttgart, Planfeststel-

lungsabschnitt 1.6a des „Projekts Stuttgart 21“, Eisenbahn-Bundesamt, Az.: 59160 Pap-POS 21-PFA 1.6a, Stand 16.05.2007

4 Umfang der Planänderungen

Im Folgenden wird der Umfang der Planungsänderungen, die im fünften Planänderungsverfahren gebündelt werden, dargestellt. Hierbei wird ausschließlich auf die Änderungen Bezug genommen, bei denen dem Grunde nach a priori nicht auszuschließen ist, dass diese Auswirkungen auf mögliche baubetriebsbedingte Geräuschimmissionen haben.

4.1 Änderung der Trassierung

Die geänderte Trassenführung der Strecke im Abschnitt Obertürkheim wurde dem Sonderplan „Trassierungsvergleich der jeweiligen Trassierungsstände“ /3/ entnommen.

Wie hier ersichtlich ist, findet die größte Verschiebung der neuen Trasse im Vergleich zur planfestgestellten Trasse im Bereich des Tunnels statt. Hier wird eine Verschiebung der Gleisachse 62 um etwa 6,0 m in östlicher Richtung und der Gleisachse 61 um etwa 1,7 m in westlicher Richtung vorgenommen.

Die Gleisachse 412, die nicht im Tunnel verläuft, weist eine Verschiebung gegenüber der planfestgestellten Variante von ca. 0,8 m auf.

Im Bereich des Trogbauwerkes sind bei den Gleisachsen 62 und 412 Verschiebungen im Vergleich zur planfestgestellten Variante um bis zu 0,6 m (Gleisachse 62) bzw. 1,75 m (Gleisachse 412) zu erwarten. Beide Gleisachsen verlaufen nun westlich der planfestgestellten Gleisachsen.

Im Bereich des Rettungsplatzes an der Augsburgener Straße sind Verschiebungen gegenüber der Planfeststellung an den Gleisachsen 412, 411, 61 und 62 geplant. Dabei sind die Gleisachsen 412 und 62 um rund 0,6 m bis 0,8 m nach Osten, also in Richtung der Bebauung verschoben. Die Gleise 411 und 61 weisen Verschiebungen von ca. 1,5 m bzw. ca. 0,7 m nach Westen auf.

Im weiteren Verlauf der Strecke bis zur Planfeststellungsgrenze sind im Bereich der EÜ Imweg Verschiebungen der nunmehr als eine Gleisachse

zusammengefasste Gleisachsen 62 und 412 um 1,8 m und der ebenfalls zusammengeführten Gleisachsen 61 und 411 um ca. 0,6 m nach Westen zu verzeichnen.

Unmittelbar vor dem Zusammentreffen der neuen Trassierungsvariante auf die planfestgestellte Trassierung an der Planfeststellungsgrenze rückt die Gleisachse 61/411 wiederum um 0,6 m gegenüber der planfestgestellten Variante an die Bebauung heran. Die der Bebauung nähergelegene Gleisachse 62/412 rückt jedoch, im Vergleich zur Planfeststellung um bis zu 2,4 m ab.

4.2 Verlängerung des bergmännischen Tunnels

Weiterhin ist geplant den bergmännisch herzustellenden Tunnel in Richtung Obertürkheim zu verlängern. Dies führt andererseits zu einer Reduzierung der Tunnellänge, die in offener Bauweise hergestellt wird. Das Tunnelportal wird bis jenseits der Hafenstraße verschoben. Die Startbaugrube wird in der planfestgestellten Lage belassen. Ebenso bleiben sämtliche Stützbauwerke unverändert. Sowohl Erdbau als auch Massentransport sind, wie ehemals geplant, nahezu unverändert.

5 Untersuchungsergebnisse

Die in **Kapitel 4.1** beschriebenen Trassierungsänderungen führen lediglich zu geringfügigen Änderungen bei den baubetriebsbedingten Geräuschimmissionen. Die Baustellenbereiche verschieben sich bei geänderter Trasse lediglich geringfügig und so kommt es lediglich zu marginalen Änderungen der Abstände zwischen schalltechnisch relevanten Bautätigkeit und schutzbedürftigen Nutzungen. In den meisten Fällen rücken die Gleisachsen und damit der Mittelpunkt der Baumaßnahmen von der schutzwürdigen Bebauung ab. Die sich hieraus ergebenden Änderungen der Geräuschimmissionen liegen weit unterhalb des hier gegebenen systembedingten Prognosefehlers. Demzufolge können diese marginalen Änderungen unberücksichtigt bleiben. Es ist im Lichte der vorliegenden schalltechnischen Erkenntnisse nicht zu erwarten, dass sich hieraus zusätzliche Konflikte ergeben werden bzw. sich bereits festgestellte Konflikte erheblich verschärfen werden.

Durch die Verlängerung des bergmännisch hergestellten Tunnels und die damit verbundene Reduzierung der Tunnellänge, die in offener Bauweise

erstellt wird, kommt es tendenziell zu einer Reduzierung der von den Bauarbeiten ausgehenden Geräuschimmissionen. So reduziert sich der Umfang der erforderlichen Rammarbeiten, die zur Herstellung der Baugruben, bzw. des Tunnels in offener Bauweise erforderlich sind. Diese Rammarbeiten fallen nun in Teilbereichen weg, da der Tunnel nun auf einem längeren Abschnitt in bergmännischer Bauweise erstellt wird.

Prinzipiell fokussiert sich bei einer bergmännischen Bauweise die gesamte Logistik auf das Tunnelportal was zu intensiven Geräuschemissionen und somit an nahegelegenen Nutzungen auch zu intensiven Geräuschimmissionen führen kann. Da hier allerdings wiederum eine Reduktion der Pegel auf Grund der Abschirmung durch den nun größeren im Tunnel verlaufenden Abschnitt zu erwarten ist kann ein Teil der Emissionen aus dem Tunnelportal kompensiert werden.

Die Verschiebung des Tunnelportals bis jenseits der Hafenbahnstraße ist dennoch als unkritisch einzuschätzen, da sich im direkten Umfeld des Tunnelportals keine schutzbedürftige Nutzungen befinden. Eventuelle lokale Erhöhungen der Geräuschimmissionen auf Grund der Verlängerung der Tunnelröhren bleiben damit hinsichtlich der Beachtung der Belange der AWW Baulärm faktisch ohne Konsequenzen.

6 Abschließende Bemerkung

Die im Umfang des Planänderungsverfahrens „Verzicht Einschubbauwerk“ zusammengefassten Planungsänderungen, insbesondere die geplante Trassierungsänderung und auch die Verlängerung des bergmännisch hergestellten Tunnelabschnitts, führen zu keiner zusätzlichen Betroffenheit im Bereich Obertürkheim. Demzufolge kann die im Rahmen des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens erstellte schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung Beurteilung der Einwirkungen durch baubetriebsbedingte Geräuschimmissionen auch weiterhin als Erkenntnisquelle zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen werden.



Dipl.-Phys. Peter Fritz



Dipl.-Ing.(FH) Katrin Endres



Nur zur Information

SCHALLTECHNISCHE STELLUNGNAHME

Vorhaben:

Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg,
Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung;
Planfeststellungsabschnitt 1.6a, Bereich Obertürkheim

Umfang:

Prüfung möglicher Konsequenzen der Planungsänderungen
hinsichtlich zusätzlicher schalltechnischer Vorsorgeansprüche
auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BIm-
SchV) für den Bereich Obertürkheim

FRITZ GmbH

BERATENDE INGENIEURE VBI

SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ
ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ



Ingenieurbüro Lohmeyer
GmbH & Co. KG

Immissionsschutz, Klima,
Aerodynamik, Umweltsoftware

Arbeitsgemeinschaft

**Immissionsschutzbeauftragter
S21 & WeU**

bearbeitet durch:

FRITZ GmbH

Fehlheimer Str. 24 □ 64683 Einhausen

Telefon (06251) 9646-0

Telefax (06251) 9646-46

E-Mail: info@fritz-ingenieure.de

www.fritz-ingenieure.de

Bericht Nr.: 97760-VVS-1

Datum: 14.10.2015

Auftraggeber:

**PORR Deutschland GmbH
Fürstenrieder Straße 285
81377 München**

Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing.(FH) Katrin Endres

Umfang des Dokumentes

Textteil: 7 Seiten

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Zusammenfassung | 3 |
| 2 | Sachverhalt und Aufgabenstellung | 3 |
| 3 | Bearbeitungsgrundlagen | 4 |
| 4 | Umfang der Trassierungsänderung | 5 |
| 5 | Untersuchungsergebnisse | 6 |
| 6 | Abschließende Bemerkung | 7 |

1 Zusammenfassung

Die ergänzende Prüfung der im Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1.6 a durchgeführten schalltechnischen Untersuchung zu erforderlichen schalltechnischen Vorsorgemaßnahmen nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Rahmen des Planänderungsverfahrens „Verzicht Einschubbauwerk“ hat zu den folgenden Ergebnissen geführt:

- In Bereich von Obertürkheim ist die Verschiebung der planfestgestellten Gleisachsen überwiegend in westlicher Richtung, also von der bestehenden Bebauung weg, geplant. Geplante Lärmschutzmaßnahmen werden 1:1 der geänderten Trassierung angepasst. Aufgrund der Vergrößerung der Abstände zwischen der Bahnanlage und Gebäuden mit schutzbedürftigen Nutzungen ist nicht mit zusätzlichen Betroffenheiten zu rechnen.
- In einigen Teilbereichen sind Verschiebungen der Gleisachsen in westlicher bei gleichzeitiger Verschiebung der/des Gegengleise/s in östlicher Richtung geplant. Da die Verschiebung in östlicher Richtung, also in Richtung der bestehenden Bebauung, geringer ist als die Verschiebung in westlicher Richtung, von der Bebauung weg, ist davon auszugehen, dass die schalltechnischen Effekte der Verschiebungen sich mindestens kompensieren. In jedem Fall ist nicht zu erwarten, dass sich aus der geänderten Trassierung zusätzliche Konflikte oder im Falle bereits festgestellter Konflikte deutliche Konfliktverschärfungen ergeben.
- Eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2004 ist demzufolge nicht erforderlich. Die in der schalltechnischen Untersuchung dokumentierten Erkenntnisse zu den Belangen der Lärmvorsorge nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung haben also auch im Rahmen des hier behandelten Planänderungsverfahrens „Verzicht Einschubbauwerk“ Gültigkeit.

2 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Das Projekt „Stuttgart 21“ hat die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sowie den Bereich Stuttgart-Wendlingen (mit Flughafenanbindung) der

Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart-Augsburg zum Gegenstand. Der Planfeststellungsabschnitt 1.6 a umfasst, ausgehend vom Verzweigungsbauwerk am Südkopf, die Zuführung Ober-/Untertürkheim und die Zuführung Bad Cannstatt.

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens (PÄV) „Verzicht Einschubbauwerk“ für den Planfeststellungsabschnitt 1.6a ist nun eine Umtrassierung im Bereich Obertürkheim geplant. Die geänderte Trassierung ist hinsichtlich der Belange des Verkehrslärmschutzes (16.BImSchV) mit den diesbezüglichen im abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnissen zu vergleichen. Die Planungsänderungen betreffen ausschließlich den Bereich Obertürkheim. Die übrigen, in der schalltechnischen Untersuchung /1/ dargelegten Einwirkungen auf andere im Wirkungsbereich des Planfeststellungsabschnittes 1.6 a gelegene Ortslagen, bleiben unverändert. Soweit die vorliegende Stellungnahme zu dem Ergebnis führt, dass durch die im Zuge der Planänderung geänderten Baumaßnahmen keine zusätzlichen Einwirkungen durch baubetriebsbedingte Geräuschemissionen zu erwarten sind, besteht hinsichtlich einer Erweiterung bzw. Ergänzungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung kein Handlungsbedarf.

3 Bearbeitungsgrundlagen

Der durchgeführten ergänzenden schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Planunterlagen und Schriftsätze zu Grunde:

- /1/ Schalltechnische Untersuchung zu Einwirkungen aus dem zukünftigen Betrieb der Neu- und Ausbaustrecken im Planfeststellungsabschnitt 1.6 a/b des Projektes „Stuttgart 21“, FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI, Bericht Nr. 97600, Stand 24.05.2004
- /2/ Großprojekt Stuttgart 21 / NBS Wendlingen-Ulm, PfA 1.6a / Los 3 // Zuführung nach Ober- und Untertürkheim, Abstimmung Planungsgrundlagen, Trassierung gesamt, Vorabzug Sonderplan: „Trassierungsvergleich der jeweiligen Trassierungsstände“, Maßstab 1:500; BUNG Beratende Ingenieure, Stand 07.2013

4 Umfang der Trassierungsänderung

Die geänderte Trassenführung wurde dem Sonderplan „Trassierungsvergleich der jeweiligen Trassierungsstände“ /2/ entnommen.

Wie hier ersichtlich findet die größte Verschiebung der neuen Trasse im Vergleich zur planfestgestellten Trasse im Bereich des Tunnels statt. Hier wird eine Verschiebung der Gleisachse 62 um etwa 6,0 m in östlicher Richtung und der Gleisachse 61 um etwa 1,7 m in westlicher Richtung vorgenommen.

Die Gleisachse 412, die nicht im Tunnel verläuft, weist eine Verschiebung gegenüber der planfestgestellten Variante von ca. 0,8 m auf.

Im Bereich des Trogbauwerkes sind bei den Gleisachsen 62 und 412 Verschiebungen im Vergleich zur planfestgestellten Variante um bis zu 0,6 m (Gleisachse 62) bzw. 1,75 m (Gleisachse 412) zu erwarten. Beide Gleisachsen verlaufen nun westlich der planfestgestellten Gleisachsen.

Im Bereich des Rettungsplatzes an der Augsburger Straße sind Verschiebungen gegenüber der Planfeststellung an den Gleisachsen 412, 411, 61 und 62 geplant. Dabei sind die Gleisachsen 412 und 62 um rund 0,6 m bis 0,8 m nach Osten, also in Richtung der Bebauung verschoben. Die Gleise 411 und 61 weisen Verschiebungen von ca. 1,5 m bzw. ca. 0,7 m nach Westen auf.

Im weiteren Verlauf der Strecke bis zur Planfeststellungsgrenze sind im Bereich der EÜ Imweg Verschiebungen der nunmehr als eine Gleisachse zusammengefasste Gleisachsen 62 und 412 um 1,8 m und der ebenfalls zusammengeführten Gleisachsen 61 und 411 um ca. 0,6 m nach Westen zu verzeichnen.

Unmittelbar vor dem Zusammentreffen der neuen Trassierungsvariante auf die planfestgestellte Trassierung an der Planfeststellungsgrenze rückt die Gleisachse 61/411 wiederum um 0,6 m gegenüber der planfestgestellten Variante an die Bebauung heran. Die der Bebauung nähergelegene Gleisachse 62/412 rückt jedoch, im Vergleich zur Planfeststellung um bis zu 2,4 m ab.

5 Untersuchungsergebnisse

Die in **Kapitel 4** beschriebenen Trassierungsänderungen führen voraussichtlich zu keinen zusätzlichen Betroffenheiten im Einwirkungsbereich der geplanten Bahnanlage.

Die größte geplante Verschiebung findet innerhalb des Tunnels (Gleisachsen 61 und 62) statt. Diese ist aus schalltechnischer Sicht nicht relevant.

Außerhalb des Tunnels wird die Gleisachse 412 um ca. 0,8 m in westliche Richtung verschoben. Damit rückt die Gleisachse von der Bebauung entlang der Augsburger Straße ab. Zusätzliche Konflikte sind demnach nicht zu erwarten.

Die Verschiebung der Gleisachsen 62 und 412 findet im Bereich des Trogbauwerks ebenfalls in westlicher Richtung statt. Hier ist somit wiederum eine größere Entfernung zur Bebauung entlang der Augsburger Straße, und somit keine zusätzliche Betroffenheit, vorhanden.

Im Bereich des Rettungsplatzes an der Augsburger Straße sind Verschiebungen der Achsen sowohl in westlicher (von der Bebauung Augsburger Straße weg) als auch in östlicher (zur Bebauung Augsburger Straße hin) Richtung geplant. Da die Gleise 412 und 62 um weniger als 1,0 m nach Osten und die Gleise 411 und 61 um bis zu 1,5 m nach Westen verschoben werden ist davon auszugehen, dass die deutlichere Verschiebung in westlicher Richtung die geringere Verschiebung gen Osten kompensiert.

Im Bereich der EÜ Imweg sind Verschiebungen der nunmehr zusammengefassten Gleisachsen 62 und 412 um 1,8 m und der Gleisachsen 61 und 411 um ca. 0,6 m in Richtung Westen zu verzeichnen. Da mit Verschiebung in westlicher Richtung die Gleisachse von der Bebauung abrückt ist diese Verschiebung wiederum als unproblematisch zu bewerten.

Kurz vor der Planfeststellungsgrenze, wo die neue Trassierungsvariante und die planfestgestellte Trassierung wieder übereinstimmen, rückt die Gleisachse des Gleises 61/411 wiederum um 0,6 m in Richtung der Bebauung, während die der Bebauung nähergelegene Gleisachse 62/412 um bis zu 2,4 m nach Westen abrückt. Hier ist wiederum davon auszugehen, dass sich die Verschiebungen mindestens gegenseitig kompensieren

und keine zusätzlichen Betroffenheiten auf Grund der geänderten Trassenführung entstehen werden.

6 Abschließende Bemerkung

Die geplante Trassierungsänderung im Rahmen des PÄV „Verzicht Einschubbauwerk“ führt voraussichtlich zu keiner zusätzlichen Betroffenheit im Bereich Obertürkheim. Bereits festgestellte Konflikte werden sich durch die hier behandelten Planungsänderungen nicht verschärfen. Die in der Planfeststellung festgelegten Lärmschutzmaßnahmen haben weiterhin ihre Gültigkeit. Die Lage der planfestgestellten Lärmschutzwände ist 1:1 ist entsprechend den Achsverschiebungen anzupassen.

Ein Bedarf für die Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmvorsorge /1/ aus dem Jahr 2004 besteht demgemäß nicht.



Dipl.-Phys. Peter Fritz



Dipl.-Ing.(FH) Katrin Endres

