

Schutzkonzept für den Baulärm

1. Allgemeines

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs Köpenick werden die Gleisanlagen, die Oberleitungsanlagen, die Signaltechnik und die Ingenieurbauwerke erneuert sowie ein Regionalbahnsteig und Lärmschutzwände neu errichtet.

Die Beurteilung der Schallimmissionen der einzelnen Bauphasen erfolgte auf der Basis der AVV Baulärm. Als einschlägige Gebietskategorie wurde ein Gebiet unterstellt, in dem vorwiegend Wohnungen untergebracht sind.

Am Tage (07.00 bis 20.00 Uhr) ist hierbei ein Immissionsrichtwert von 55 dB(A) und in der Nacht (20.00 bis 7.00 Uhr) von 40 dB(A) zu beachten.

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm sind in der Anlage 15.2 der Planrechtsunterlage aufgeführt.

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Erteilung einer Ausnahmege-
nehmigung nach § 10 LImSchG Berlin zur Durchführung von Arbeiten im Zeitraum von 22.00
bis 06.00 Uhr oder an Sonn- und Feiertagen. Diese Anträge wird der Vorhabenträger bei der
zuständigen Behörde, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stellen,
wenn sich im Zuge des Baugeschehens zeigt, dass dies notwendig ist.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben gezeigt, dass
Überschreitungen

der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm zu erwarten sind.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Gleis- und Tiefbau der Strecke und der Herstellung
der Gründungen für Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten in Form von räumlich
fortschreitenden Bauphasen überschreiten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm am
Tage und in der Nacht.

Der Einsatz lärmintensiver Schlagrammen ist auf Grund der Bodenverhältnisse und der
Erfahrungen aus dem anschließenden Bauabschnitt PA 17 nicht vollständig auszuschließen.

2. Maßnahmen zur Minderung von Baulärm

2.1 Planung

Im Rahmen der weiteren Planung des Vorhabens ist auf die Bauweise und das Bauverfahren bezüglich des Lärmschutzes besonderen Wert zu legen.

Die zeitliche Planung der lärmintensiven Bauarbeiten muss unter Berücksichtigung von Erholungszeiten erfolgen. Empfohlen wird die Einrichtung eines Baulärmmanagements mit einem präventiven Konzept für Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, zur Überwachung und Kontrolle und zur Orientierung der Lärmbetroffenen.

Bei der Bauausführung lärmintensiver Arbeiten wird eine Bündelung dieser Arbeiten angestrebt, um den Zeitraum der starken Lärmbeeinträchtigungen zu minimieren.

2.2 Alternative Bauverfahren, -maschinen und Geräte

2.2.1 Baumaschinen und Geräte

- Zum Einsatz kommen geräuscharmer Baumaschinen, welche den Vorgaben der 32. BImSchV (Richtlinie 2000/14/EG) genügen.
- Transportfahrzeuge, Maschinen und Geräte, die einem zulässigen Schallleistungspegel gemäß dem neuesten Stand der Technik (AAL-ZU 53) genügen
- Lärmschutz an Kreissägen und Trennscheiben durch Kapselung, Sandwich- oder Diamantblätter usw.
- Verwendung von Geräten mit Elektromotor statt Verbrennungsmotor
- Hochfrequenzrammen mit variablen Moment
- Bei Fahrzeugen mit Rückfahrsignalen sind die Pieptöne in den Nächten abzuschalten, durch Rückfahrkameras zu ersetzen oder Sicherungsposten aufzustellen.

2.2.2 Bauverfahren

Rammarbeiten

Die Emission von Geräuschen und Erschütterung wird so gering wie möglich gehalten. Dazu werden die maßgebenden Parameter so variiert, dass hinsichtlich Geräusch- und Erschütterungsentwicklung ein Minimum erreicht wird. Technisch wird auch der Einsatz von Vibrationsrammen geplant, d.h. es wird soweit technisch möglich auf den lärmintensiveren Einsatz von Schlagrammen verzichtet. Gänzlich kann auf deren Einsatz nicht verzichtet werden.

Die Gründung der Träger der Oberleitungsmaste und der Lärmschutzwände erfolgt auf Stahlrohr — Rammpfählen, hierzu kann der Einsatz lärmintensiver Schlagrammen auf

Grund der Bodenverhältnisse und der Erfahrungen im anschließenden Bauabschnitt PA 17 nicht vollständig ausgeschlossen werden, wird jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt.

Auch bei den Ingenieurbauwerken werden die Verbauten soweit technisch möglich mit geräuscharmen Einbringverfahren für Spundwände und sonstige Verbauten mit einer Vibrationsramme eingebracht, aber auch hier ist der Einsatz von Schlagrammen nicht vollständig auszuschließen.

Auf Grund geführter Abstimmungen mit der Immissionsschutzbehörde, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, werden der Einsatz lärmintensiver Schlagrammen sowie der Einsatz von Baggern mit Hydraulikmeißeln, ebenfalls eine lärmintensive Arbeit, in den Tageszeiträumen geplant.
Entsprechende Sperrpausen sind durch den Vorhabenträger zu beantragen.

Es ist dennoch nicht auszuschließen, dass in Ausnahmefällen (Havarien im Bauablauf o.ä.) vereinzelt die o.g. Geräte auch nachts zum Einsatz kommen müssen. In diesen Einzelfällen erfolgen sofort Rücksprachen mit SenUVK, um gemeinsam eine praktikable Lösung zu finden. Aus diesem Grund hat der Vorhabenträger vorsorglich lärmintensive Arbeiten auch nachts schalltechnisch zu betrachten.

Schallmindernde Sicherungssysteme für den Baubetrieb

Soweit es unter Aspekten des Bahnbetriebes und der Sicherheit für die Arbeiter zulässig ist, wird auf automatische Rottenwarnanlagen verzichtet und feste Absperrungen bzw. ein mobiles Funkwarnsystem vorgesehen.

2.3 Vorgezogene aktive und passive Schutzmaßnahmen

Lärmschutzwände:

Grundsätzlich erfolgt die Errichtung der für den Schutz vor betriebsbedingtem Schienenverkehrslärm erforderlichen Schallschutzwände so zeitig wie möglich, bevor der Endzustand des Gleiskörpers hergestellt wird. Insbesondere werden zur Vermeidung von Baulärm die Schallschutzwände auf der Nordseite der Bahnanlage (S-Bahnseite), frühestmöglich errichtet. Nach Fertigstellung des nördlichen S-Bahngleises werden die nördlichen LSW's errichtet. Damit gewährleisten die Lärmschutzwände im Norden einen anteiligen Schallschutz für die Anwohner auch schon während der Bauarbeiten am südlichen S-Bahngleis und den Fernbahngleisen.
Aus diesem Grunde wird die nördliche LSW nicht erst mit Fertigstellung des jeweiligen Streckenabschnittes errichtet.

Die frühzeitige Errichtung der Mittelwand zwischen Fern- und S-Bahn, als bauzeitlichen Schallschutz, ist technisch nicht möglich, da der Gleisabstand vor dem Gleisbau bzw. der Verschiebung der Gleise für die Aufstellung der Mittelwand nicht ausreicht.
Darüber hinaus wird auch bei frühzeitiger Errichtung der südlichen Lärmschutzwand nicht zu vermeiden sein, dass im Wandverlauf während des Baubetriebes Lücken in den LSW's offen gehalten werden, damit der Baubetrieb am Gleiskörper stattfinden kann. Die Lage dieser Lücken unterliegt dem technologischen Arbeitsablauf und ist somit zum derzeitigen Planungsstand nicht abzuschätzen.

Schallschutzfenster

Eine vorgezogene Abwicklung verbleibender passiver Maßnahmen zum Schallschutz gemäß der schalltechnischen Untersuchung zum Bahnbetrieb wird angestrebt. Der Vorhabenträger wird nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses Kontakt zu den jeweiligen Eigentümern aufnehmen, um den nach der 24. BImSchV erforderlichen Schallschutz zu ermitteln.

2.4 Baulärmüberwachung

Für besonders exponierte Standorte kann eine messtechnische Bauüberwachung besonders lärmintensiver Bauarbeiten erforderlich werden.

Die Messpunkte werden während der Bauausführung in Abhängigkeit der zum Einsatz kommenden Baumaschinen, der angewendeten Verfahren und der voraussichtlichen zeitlichen Dauer gewählt. Infrage kommen besonders exponierte Gebäude, die im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen zu den Ingenieurbauwerken und der Mastgründungen für die geplanten Schallschutzwände liegen.

Anhand exemplarisch gemessener Werte an den exponierten Gebäude, können Angaben zum Einwirkungs-Korridor abgeleitet werden, ab wann bei Überschreitung noch festzulegender Werte welche Maßnahmen zu ergreifen sind (bsp. Hotelübernachtungen etc.)

Die Messpunkte sind vom beauftragten Baulärmverantwortlichen festzulegen. Wenn die Werte an den festzulegenden Messstellen gemessen werden, können die Beurteilungspegel des Baulärms an weiteren betroffenen Gebäuden bzw. Immissionsorten auf Grund der vorliegenden Baulärmprognose berechnet werden und es kann eine Beurteilung erfolgen.

2.5 Baulärmmanagement

Der Vorhabenträger wird einen Baulärmverantwortlichen (BLV) benennen. Dieser wird auch Ansprechpartner der Bevölkerung in Sachen Baulärm sein.

Der Vorhabenträger informiert die betroffene Bevölkerung vor Baubeginn mittels Rundschreiben (Anwohnerinformationen) oder Informationsveranstaltungen über die Gesamtbauzeit, die lärmintensiven Bauphasen und die lärmintensiven Bauarbeiten sowie die festgelegten Lärmschutzmaßnahmen.

Der betroffenen Bevölkerung ist dabei ihr Ansprechpartner (BLV) in Sachen Baulärm zu nennen (Name, Tel., Fax).

Auf Grund der teilweise erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte ist ein früher Kontakt mit den für Baulärmfragen zuständigen Behörden erforderlich.

Der BLV fordert die gemäß Werkvertrag verlangten Nachweise (Maschinenliste, Liste der lärmintensiven Bauarbeiten) bei den Unternehmern in einem festzulegenden Rhythmus (beispielsweise monatlich) ein.

Der BLV nimmt Beschwerden aus der Nachbarschaft entgegen (Anlaufstelle mit Tel/Fax) und erledigt diese. In schwierigen Fällen informiert er den Vorhabenträger und den Zuständigen auf Behördenseite. Der Vorhabenträger entscheidet in Zusammenarbeit mit dem Zuständigen auf Behördenseite über zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die über die vertraglich festgelegten Maßnahmen hinausgehen.

Der BLV liefert die Entscheidungsgrundlagen.

Vorhaben:

ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL

PA 16 Köpenick und Parallelmaßnahmen S3 Ost

km 10,3+60 bis km 13,5+80

Unterlage 15.5

Der BLV schult die Bauleiter bzgl. der baustellenspezifischen Maßnahmen und lärminderndem Verhalten.