




Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DER AMTSCHIEF

EINGEBANGEN AM 17. MRZ. 2017

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Herrn
Dipl.Ing. Hans Heydemann
Ingenieure 22
Weimarstr. 44
70176 Stuttgart

Stuttgart 15. März 2017
Durchwahl 0711 231-5760
Aktenzeichen 3-3824.1-0-01/9
(Bitte bei Antwort angeben!)

 Stuttgart 21 – Betriebsdauer Masse-Feder-System

Sehr geehrter Herr Heydemann,

für Ihr Schreiben vom 7. Februar 2017 an Herrn Minister Hermann zur Betriebsdauer des im Projekt Stuttgart 21 eingesetzten Masse-Feder-Systems danke ich Ihnen. Herr Minister Hermann hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass der Einbau von Masse-Feder-Systemen einerseits keine Besonderheit des Projekts Stuttgart 21 ist. Andererseits wurde der Einbau in den Planfeststellungsbeschlüssen der Bahn in einigen Abschnitten vorgeschrieben, damit die geforderten Grenzwerte nicht überschritten werden. Die von der Bahn im Projekt Stuttgart 21 vorgesehenen Bauweisen werden deutschlandweit und weltweit so verbaut.

Die DB PSU GmbH teilt uns zum Verschleiß mit, dass mit einer Betriebsdauer des eingesetzten Masse-Feder-Systems von mindestens 60 Jahren gerechnet wird. Dabei bezieht sich die DB auf Untersuchungen in Österreich¹. Ein dort verbautes Masse-Fe-

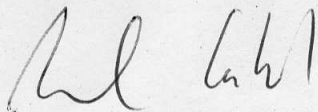
¹ Veröffentlicht in Eisenbahningenieur 08/2016: http://www.eurailpress.de/archiv/fachartikelarchiv/ergebnisliste/artikelansicht.html?tx_it24archiv_list%5Barticle%5D=12620&tx_it24archiv_list%5Baction%5D=show&tx_it24archiv_list%5Bcontroller%5D=Article&cHash=457a8cd7d441728d34145de39ad329a4

der-System wurde nach 20-jähriger Liegedauer unter Betrieb von ca. 400 Mio. Lasttonnen begutachtet und geprüft. Die Lager ließen keinerlei Anzeichen von Verschiebungen, Verzerrungen oder unsachgemäßen Deformationen erkennen.

Außerdem verweist die DB PSU darauf, dass an den Lagern Revisionsöffnungen vorgesehen werden. Diese ermöglichen eine visuelle Kontrolle der Elemente sowie einen Austausch. Im Falle eines Austausches der Einzellager wird über die Revisionsöffnung eine Presse angesetzt. Diese drückt die Fahrbahnplatte im betroffenen Bereich hoch. Die defekten Lager werden entfernt und durch neue Lager ersetzt. Danach wird die Stahlbetonplatte wieder abgelassen. D.h. der von Ihnen befürchtete Rückbau des gesamten Schienen-Oberbaus würde nicht erforderlich werden.

Dass es für die Funktionsfähigkeit von Stuttgart 21 erforderlich ist, dass alle Zulaufstrecken dauerhaft zur Verfügung stehen ist, ist uns bewusst. Es ist unstrittig, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn dafür die Verantwortung tragen. Für das von Ihnen angesprochene Masse-Feder-System haben wir keine Anhaltspunkte, dass die Deutsche Bahn dieser Verantwortung nicht nachkommt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Uwe Lahl
Ministerialdirektor