

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Allgemeines	4
1.1	Veranlassung	4
1.2	Lage im Netz	4
2	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	5
3	Beschreibung des geplanten Zustandes	6
4	Temporär zu errichtende Anlagen	7
5	Tangierende Planungen	7
6	AVV Baulärm, Bauablauf, Bautechnologie, Baustelleneinrichtung und -zufahrten	7
6.1	AVV Baulärm	7
6.2	Bahnbetrieb und mögliche Sperrpausen	8
6.3	Bauablauf	8
6.4	Vorgesehenes Gerät	10
6.5	Optimierung des Bauablaufes	10
6.6	Informationen der Bürger	11
6.7	Materialzuführung	11
7	Umweltauswirkungen	11
7.1	Allgemeines	11
7.2	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	11
7.3	Umweltverträglichkeit	11
7.3.1	Schutzgut „Mensch“	11
7.3.2	Schutzgut „Flora, Fauna, Biotope“	12
7.3.3	Schutzgut „Wasser“	12
7.3.4	Schutzgut „Klima und Luft“	12
7.3.5	Schutzgut „Landschaftsbild“	13
7.3.6	Schutzgut „Boden“	13
7.3.7	Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“	13
7.4	Altlasten und Verdachtsflächen	13
8	Rechte und weitere Belange Dritter	13
8.1	Grunderwerb	13
8.2	Kabel- und Leitungsträger	14
8.3	Straßenbaulastträger	14
9	Sonstiges	14
9.1	Kampfmittel	14
9.2	Schallschutz	15

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

Abkürzungsverzeichnis

AG	- Aktiengesellschaft
Bahn-km	- Bahnkilometer
DB	- Deutsche Bahn
EÜ	- Eisenbahnüberführung
m	- Meter
i.d.R	- in der Regel
km	- Bahnkilometer
LST	- Leit- und Sicherungstechnik
LSW	- Lärmschutzwand
NO	- Nordost
o.ä.	- oder ähnliches
OL	- Oberleitung
Ril	- Richtlinie
STU	- Schalltechnische Untersuchung
SW	- Südwest
ZWB	- Zwei-Wege-Bagger

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

Sonstige Ansprechpartner

Verwaltungsgemeinschaft Burgsinn
Burgweg 1
97775 Burgsinn
Tel.: 09356-9910-0

Landratsamt Main-Spessart
Naturschutz, Jagd-, Fischerei- und Forstrecht
Bodelschwinghstraße 83
97753 Karlstadt

Landratsamt Main-Spessart
Denkmalpflege
Marktplatz 8
97753 Karlstadt

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103**1 Allgemeines****1.1 Veranlassung**

Die Bundesregierung hat im Jahre 1998 ein Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes beschlossen.

Im Jahre 1992 wurden bestehende Eisenbahnstrecken des Bundes im Bezug auf deren Frequentierung und die damit verbundenen auftretenden Schall-Emissionen untersucht.

Im Rahmen dieses Sanierungsprogramms wurden vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die vordringlich zu bearbeitenden Streckenabschnitte des Lärmsanierungsprogramms in einer Prioritätenliste festgelegt. Grundlage für das Lärmsanierungsprogramm ist die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“. Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel gewährt. Die DB AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, ist für die Umsetzung des bundesweiten Lärmsanierungsprogramms verantwortlich.

Die Lärmsanierungsmaßnahmen bestehen zum einen aus „aktiven“ Maßnahmen wie z. B. dem Bau von Lärmschutzwänden und zum anderen aus „passiven“ Maßnahmen wie z. B. dem Einbau von Schallschutzfenstern.

In das oben genannte Lärmsanierungsprogramm wurde die Ortsdurchfahrt Obersinn der Bahnstrecke Flieden - Gemünden (Streckennummer 3825) aufgenommen. Im Ergebnis von schalltechnischen Berechnungen sind für die Ortsdurchfahrt Obersinn aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorzusehen. Die Lärmschutzwände sind bahnrechts von km ~~35,6+70~~ 35,6+00 bis km 36,8+80 und bahnlinks von km ~~35,8+95~~ 35,7+60 bis km ~~36,3+40~~ 36,5+22.

Baurecht für den Bau der Lärmschutzwände wird über ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erlangt. Im Rahmen der Genehmigungsplanung wurden für den betroffenen Streckenabschnitt ein UVP-Screening sowie eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt. Im Ergebnis ist entsprechend des EBA-Leitfadens für das Vorhaben eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erforderlich.

1.2 Lage im Netz

Die Lage der geplanten Lärmschutzwände ist nachfolgend stichpunktartig beschrieben:

Strecke:	Flieden - Gemünden
Streckennummer:	3825
Ortsdurchfahrt:	Obersinn
Streckencharakter:	zweigleisig, elektrifiziert
Bahn-km:	LSW 1: km 35,6+70 35,6+00 bis km 36,8+80 bahnrechts LSW 2: km 35,8+95 35,7+60 bis km 36,3+40 36,5+22 bahnlinks
Land:	Bayern
Landkreis:	Main-Spessart
Stadt/Gemeinde:	Markt Obersinn

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

Die Bahnstrecke 3825 verläuft am Standort anfangs in einem Rechtsbogen und geht bei km 36,1+80 in eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Gerade über. Das Gleis verläuft in dem zu betrachtenden Abschnitt vom Bauanfang bis zum Haltepunkt in Dammlage und ab dem Haltepunkt im Geländeanschnitt.

Sowohl westlich als auch östlich grenzen Wohngebiete der Gemeinde Obersinn an die Bahnstrecke.

Im Bereich des Haltepunktes (km 36,3+00 bis km 36,6+00) verläuft bahnrechts eine Straße parallel zum Gleis. Zwischen Gleis und Straße existiert eine Hecke (lebender Zaun). Bahnlinks verläuft vom km 35,9+00 bis km 36,0+50 eine Anliegerstraße ebenfalls parallel zum Gleis.

2 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Gegenwärtig existieren im Bereich der geplanten Lärmschutzwände keine anderweitigen Lärmschutzmaßnahmen.

Im Bereich der herzustellenden Lärmschutzwände befinden sich Oberleitungsmaste, eine Kabeltrogtrasse, sonstige sicherungstechnische Anlagen (Signale u.ä.) sowie je Gleis ein Bahnsteig des Haltepunktes Obersinn, ein Wartehäuschen, ein Fahrkartenautomat und die Bahnsteigbeleuchtung. Diese vorhandenen Einbauten sind bei der Trassenfindung der Lärmschutzwände zu berücksichtigen.

Weiterhin existieren im Baubereich folgende Ingenieurbauwerke:

- Durchlass bei km 35,7+75
- Eisenbahnüberführungen bei km 36,2+31; km 36,2+63; km 36,6+10

Die Eisenbahnüberführungen sind in nachstehender Tabelle stickpunktartig beschrieben:

Bauwerk	Konstruktion	Nutzung	Bemerkungen
EÜ km 36,2+31 Rhönstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Länge rd. 40 m • Bogenbrücke (zwei Bögen) aus Naturstein 	Querung der Rhönstraße und eines Wassergrabens	Bauwerk steht unter Denkmalschutz
EÜ km 36,2+63 Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Länge rd. 20 m • Widerlager aus Beton • Überbau aus Stahl 	Querung der Bahnhofstraße	
EÜ km 36,6+10 Eller	<ul style="list-style-type: none"> • Länge rd. 20 m • Bogenbrücke (ein Bogen) aus Beton 	Querung der Straße „Eller“	

An den Torsionsbalken der Eisenbahnüberführungen Bahnhofstraße und Rhönstraße werden zusätzliche Randwege zur bahninternen Nutzung und als Fluchtwege hergestellt. Die vorhandenen Randkappen werden nicht geändert.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

3 Beschreibung des geplanten Zustandes

Die Grundlage für Linienführung und konstruktive Durchbildung der Lärmschutzwände ist die Richtlinie 804.5501.

Es sind folgende Lärmschutzwände geplant:

LSW 1 bahnrechts, km 35,6+00 bis km 36,8+80, Länge 1.280 m, Höhe 3,0 m über SO

LSW 2 bahnlinks, km 35,7+60 bis km 36,5+22, Länge 762 m, Höhe 3,0 m über SO

Die Lärmschutzwände verlaufen parallel zur Gleisachse in einem Mindestabstand von 3,80 m zur Gleisachse, wobei im Bereich von Einbauten (Oberleitungsmaste, Signale oder ähnlichem) die Lärmschutzwände entsprechend Ril 804.5501 verzogen werden.

In den Bahnsteigbereichen des Haltepunktes Obersinn sind die Abstände der Lärmschutzwände zu den Gleisen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf ca. 5,50 m – 6,00 m zu vergrößern.

Der maximale Pfostenabstand beträgt außerhalb von Ingenieurbauwerken 5,00 m und im Bereich von Ingenieurbauwerken 2,50 m. Die Höhe der Lärmschutzwände beträgt 3,00 m über Oberkante Schiene bezogen auf die Soll-Gradienten des jeweiligen Streckenabschnittes.

Der geplante Verlauf der Lärmschutzwände ist dem Lageplan (siehe Anlage 3) zu entnehmen.

Die Gründungskörper sind in der Regel Rammpfähle, die im oberen Bereich mit einem Köcher ausgebildet sind, in welche die Stahlpfosten einbetoniert werden.

Aufgrund von Gerölleinlagerungen im anstehenden Boden aus Kies und Sand bzw. infolge vorhandener hochliegender Felshorizonte wird bei Bedarf ein Vorbohren bzw. die Ausführung einer Sondermaßnahme erforderlich. Diese Festlegungen sind vor Ort entsprechend den örtlichen Gegebenheiten zu treffen und auszuführen.

Im Bereich der Eisenbahnüberführungen werden die Lärmschutzwände außerhalb der Bauwerke auf Torsionsbalken errichtet, die beidseitig (vor und hinter den Eisenbahnüberführungen) auf Tiefengründungen gelagert werden. An den Eisenbahnüberführungen selber werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.

Die Wandelemente der Lärmschutzwände von km 35,8+95 bis km 36,2+20 bahnlinks und von km 36,2+70 bis km 36,3+90 bahnrechts werden wegen der parallel zum Gleis verlaufenden Straßen (Rhönstraße und Eller) beidseitig hochabsorbierend ausgebildet.

Alle übrigen Wandelemente der Lärmschutzwände werden gleisseitig hochabsorbierend ausgebildet, eine hochabsorbierende Wirkung auf der gleisabgewandten Seite ist im Ergebnis der Untersuchung der vorhandenen Schallsituation nicht erforderlich.

Im Bereich der Eisenbahnüberführungen werden die oberen 2 m der Lärmschutzwände mit transparenten Wandelementen ausgebildet, was laut Aussage der Schallgutachter keine negativen Auswirkungen auf die Schallschutzwirkung der Lärmschutzwände hat. Reflexionen aus dem Straßenverkehr sind wegen der hohen Dammlage nicht zu erwarten. Der untere Meter der Lärmschutzwände wird mit beidseitig hochabsorbierenden Wandelementen ausgestattet.

Die Sockelbereiche, bestehend aus Stahlbeton, befinden sich durchgehend unterhalb der Schienenoberkante. Im Baubereich wird das anfallende Oberflächenwasser über das Planum in

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

die Seitenentwässerung der Strecke bzw. die angrenzende Dammböschung abgeleitet. Dafür ist der Einbau einer 20 cm starken wasserdurchlässigen Kiesschicht erforderlich, in die der Betonsockel maximal 10 cm einbindet.

In Geländegleichen kann in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten die Herstellung von Entwässerungsschlitten zur Ableitung des Oberflächenwassers ins angrenzende Gelände erforderlich werden.

Türen mit 1,60 m Breite und 2,20 m Höhe werden bahnrechts bei km 35,6+70, 35,7+80, ~~und~~ km 36,5+70 angeordnet. Bahnlinks ~~ist sind~~ Türen mit Treppen bei km 36,0+00 ~~eine Tür~~ in Richtung der bestehenden Anliegerstraße ~~und bei km 36,3+40~~ herzustellen.

Im Bereich der Bahnsteige sind bei km 36,3+00 bahnrechts und bei km 36,3+05 bahnlinks Schallschleusen mit einer Mindestbreite von 1,60 m auszubilden.

~~Jeweils an den Anfängen und~~ An zwei Enden der Lärmschutzwände sind ~~teilweise~~ Fluchttreppen bzw. –wege anzuordnen ~~bahnrechts am Wandende bei km 36,8+80 sowie bahnlinks am Wandende bei km 36,5+22.~~

Die Lage der Türen, Treppen, Zuwegungen und Schallschleusen ist dem Lageplan (siehe Anlage 3) zu entnehmen.

Von km 35,8+95 bis km 36,0+59 ist bahnlinks eine Betongleitwand zu errichten. Diese geht nach Bauende in das Eigentum des zuständigen Straßenbaulastträgers über.

4 Temporär zu errichtende Anlagen

Zur Realisierung der Baumaßnahme ist die Errichtung einer Baustraße sowie einer Baustelleneinrichtungsfläche notwendig. Diese temporären Anlagen werden auf dem Flurstück Nr. 503 in der Gemarkung Obersinn errichtet und nach Abschluss der Arbeiten wieder zurückgebaut.

Die Lage des betreffenden Flurstückes ist im Grunderwerbsplan (siehe Anlage 5.2) ersichtlich. Die Zustimmungserklärung des Grundstückseigentümers liegt vor.

5 Tangierende Planungen

Gegenwärtig sind keine weiteren Baumaßnahmen im Streckenabschnitt geplant.

6 AVV Baulärm, Bauablauf, Bautechnologie, Baustelleneinrichtung und -zufahrten**6.1 AVV Baulärm**

Während der Baumaßnahme gelten die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmission – vom 19. August 1970. Es ist damit zu rechnen, dass erhebliche Überschreitungen der AVV Baulärm im Nachzeitraum über einen Zeitraum von mehreren Wochen auftreten werden.

Auf Grundlage des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG müssen beim Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle der AVV Baulärm im Rahmen der Möglichkeiten Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

Während der Bauphase sind über einen Zeitraum von mehreren Wochen erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten: Im Regelabstand von 5,0 m müssen Tiefgründungen für die Lärmschutzwandpfosten erstellt werden. Dies soll durch Rammgründungen, ggf. in Verbindung mit Auflockerungsbohrungen, alternativ durch Bohrpfahlgründung erfolgen. Um den Bahnbetrieb möglichst gering zu beeinträchtigen sollen die Arbeiten überwiegend nachts mit Schwerpunkt am Wochenende vorgenommen werden. Durch diese Arbeiten wird die Zumutbarkeitsschwelle der AVV Baulärm überschritten.

Die Zumutbarkeitsschwelle wird auch durch die Vorbelastung bestimmt (BVerwG v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11). Die ermittelte Lärmvorbelastung durch Zugverkehr liegt allerdings noch erheblich unter der o.g. zu erwartenden Belastung durch den Baulärm. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Geräuschcharakter des Baulärms stark von dem der Zuggeräusche abweicht, sowohl hinsichtlich der Art (Impulshaltig) als auch des Zeitablaufes.

Bohrgeräte haben typische Schallleistungspegel in Höhe von etwa 109 dB(A) bis zu 119 dB(A) bei Großbaugeräten, Vibrationsrammen etwa 115 dB(A). Schlagrammen können wesentlich höhere Pegel aufweisen. Bei den typischen Abständen zur nächstgelegenen Wohnbebauung von 30 m sind beim Einsatz z.B. einer Vibrationsramme nächtliche Beurteilungspegel von etwa 77 dB(A) zu erwarten.

Dieser nächtliche Beurteilungspegel ist höher als der aus der zu erwartenden Lärmbelastung aus den Zugzahlen der Prognose 2025: Zuglärmbelastung in einem Abstand von 25 m von 74,0 dB(A).

Es kann nicht von einem ausreichenden vorhandenen passiven Schallschutz ausgegangen werden.

Eine nächtliche Bauzeitbeschränkung ist nicht beabsichtigt, da dadurch der Zeitraum der Lärmeinwirkungen erhöht würde. Es soll das Bauverfahren mit der kürzesten Bauzeit angewendet werden.

Es sollen deshalb viele Arbeiten am Tag ausgeführt werden, soweit diese technisch und bahnbetrieblich möglich sind.

6.2 Bahnbetrieb und mögliche Sperrpausen

Die Bahnstrecke 3825 Flieden – Gemünden zählt im Bereich nördlich von Gemünden zu den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen in Bayern. Dort werden tagsüber Taktverkehr für den Schienenpersonennahverkehr und zwischen den Takten Güterverkehr abgewickelt. In den Nächten werden vorwiegend Güterzüge gefahren.

Der Umfang des Güterverkehrs richtet sich nach der Nachfrage der Bahnbetreiber.

Wegen der hohen Frequentierung der Strecke ist tagsüber ein eingleisiger Verkehr zur Abwicklung der nachgefragten Personen- und Güterzüge nicht möglich. Deshalb stehen auch tagsüber weitgehend nur Zugpausen ohne Gleissperrungen zur Verfügung, deren Länge für den Bau von Lärmschutzwänden nicht ausreicht. Deshalb müssen die zeit- und geräteintensiven Arbeiten vorwiegend in den Nachtsperrpausen durchgeführt werden.

6.3 Bauablauf

Die Kabelfreiheit durch die Fachdienste innerhalb und außerhalb der Gemarkungsgrenzen der DB ist vor Baubeginn einzuholen.

Mit freigegebener Ausführungsplanung werden die Achsen abgesteckt.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgt in Abschnitten.

Mit Baubeginn werden vorwiegend in Tagschichten die vorhandenen Kabel manuell unter Beihilfe von Kleingeräten freigelegt und die Kampfmittelsondierung durchgeführt, die Grundlage der Ausführungsplanung sind.

Die Gründungsöffnungen werden manuell unter Beihilfe von Geräten freigelegt, die Gründungsrohre werden in die vorgesehene Örtlichkeit durch Zwei-Wege-Bagger verfahren.

Die Baumaßnahme ist auf Grund der topographischen Verhältnisse am Standort (Dammlage bzw. Geländeanschnitt) größtenteils nur von der Gleisseite aus realisierbar. Das Einbringen der Gründungsrohre erfolgt deshalb überwiegend durch Rammgeräte am Zwei-Wege-Bagger vorwiegend in nächtlichen Sperrpausen.

Soweit möglich, werden in kleineren Bereichen – wenn die Voraussetzungen einer geeigneten Zufahrt von außen und bei größeren Abständen gegeben sind – die Gründungsarbeiten von außen und dann tagsüber durchgeführt. Dies ist z. B. im Bereich der Bahnsteige und bei parallel zum Gleis verlaufenden Straßen (bahnrechts von km 36,2+70 bis km 36,3+90, bahnlinks von km 35,8+95 bis km 36,2+20) möglich.

In einer nächtlichen Schicht können 10 bis 20 Gründungsrohre eingebracht werden, der Baufortschritt beträgt pro Nacht etwa 50 bis 100 Meter. Die Arbeiten werden üblicherweise mit mehreren Geräten gleichzeitig ausgeführt. Aus Gründen der Sicherung gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnverkehr können jedoch nicht mehr als zwei Baukolonnen gleichzeitig eingesetzt werden.

Nach Einbringen der Gründungsrohre werden diese im oberen Bereich ca. 70 cm freigelegt, die Pfosten durch den Zwei-Wege-Bagger eingehoben und betoniert. Die Abbindezeit des Betons ist einzuhalten.

Nach der Abbindezeit des Betons werden durch Zwei-Wege-Bagger die vorgefertigten Betonsockelelemente und dann die Wandelemente in Nachtsperrpausen eingehoben.

Bei der fortlaufenden Bautätigkeit (Wanderbaustelle) für die Errichtung einer LSW spielen Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, temporäre Abschirmmaßnahmen und eine bzgl. der Anwohner optimierte Aufstellung von Baumaschinen lediglich eine untergeordnete Rolle.

Auch Maßnahmen wie dem Einsatz geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren sind durch die Art der Arbeiten Grenzen gesetzt.

Eine nächtliche Bauzeitbeschränkung würde den Zeitraum der erheblichen Lärmeinwirkungen durch die Baumaßnahme für die nächstgelegenen Anwohner deutlich erhöhen.

Die insgesamt ~~1.210~~ 1.280 m lange Lärmschutzwand 1 muss von ca. km ~~35,670~~ 35,6+00 bis km 36,270 (ca. ~~600~~ 670 m) und von km 36,390 bis 36,880 (ca. 390 m) vom Gleis aus gebaut werden. Für diese Wandlänge sind ca. ~~230~~ 250 Pfosten mit ca. ~~230~~ 250 Gründungen erforderlich. Bei einem Zeiteinsatz von knapp 1/2 h pro Gründung sind dafür ca. ~~445~~ 125 Einsatzstunden ZWB mit Rammeinrichtung notwendig. Wir gehen davon aus, dass die Gründungen in ca. ~~20~~ 21 Nachtschichten eingebracht werden können.

Die dort wohnenden Anwohner sind von sehr hohem nächtlichem Baulärm voraussichtlich jeweils in zwei bis drei Nächten direkt betroffen: Wegen der Arbeitsgeschwindigkeit der Gründungen von ca. 10 bis 20 Gründungen pro Nachtschicht wird bereits in der folgenden Nacht

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

durch die dann vorhandene Entfernung des Gründungsgeräts von 50 bis 100 m die nächtliche Lärmspitzenbelastung nicht mehr erreicht („Wanderbaustelle“).

Für den Einbau von Pfosten mittels ZWB nach einigen Wochen (Abbindezeit des Betons) sowie den Einbau der Sockel- und Wandelemente nach wiederum einigen Wochen sind für diesen Abschnitt ca. 20 Nachtschichten erforderlich.

Die insgesamt 445 762 m lange Lärmschutzwand 2 muss von ~~ca.~~ km 35,895 35,7+60 bis km 36,200 36,5+22 auf ~~ca. 325 m~~ der Gesamtlänge vom Gleis aus gebaut werden. Für diese Wandlänge sind ca. 95 170 Pfosten mit ca. 95 170 Gründungen erforderlich. Bei einem Zeitan-satz von knapp 1/2 h pro Gründung sind dafür ca. 50 85 Einsatzstunden ZWB mit Rammeinrich-tung notwendig. Wir gehen davon aus, dass die Gründungen in ca. ~~neun~~ 12 Nachtschichten eingebracht werden können.

Die dort wohnenden Anwohner sind von sehr hohem nächtlichem Baulärm voraussichtlich 2 – 3 Nächten direkt betroffen: Wegen der Arbeitsgeschwindigkeit der Gründungen von ca. 10 bis 20 Gründungen pro Nachtschicht wird bereits in der folgenden Nacht durch die dann vor-handene Entfernung des Gründungsgeräts von 50 bis 100 m die nächtliche Lärmspitzenbelas-tung nicht mehr erreicht („Wanderbaustelle“).

Für den Einbau von Pfosten mittels ZWB nach einigen Wochen (Abbindezeit des Betons) sowie den Einbau der Sockel- und Wandelemente nach wiederum einigen Wochen sind für diesen Abschnitt ebenfalls je ca. 9 12 Nachtschichten erforderlich.

Das günstigste Bauverfahren ist unter Berücksichtigung des zeitlichen Aspektes dasjenige, wel-ches die kürzeste Bauzeit garantiert.

Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen sind bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die bereits vorhandene Vorbelastung durch den Zugverkehr zu Verkehrslärmpegeln ohne aktiven Lärmschutz von bis zu 74,9 dB (A) nachts im Abstand von 25 m zur Gleisachse führt, so dass die durch den Bau verursachten temporären Lärmpegel we-gen der kurzen Zeitdauer zumutbar erscheinen.

6.4 Vorgesehenes Gerät

Die im Rahmen der Baumaßnahmen zum Einsatz kommenden lärmrelevanten Geräte, Maschi-nen, Anlagen, Anlagenteile und Nebeneinrichtungen sind unter Beachtung des Standes der Technik zur Lärminderung und zur Reduzierung von Erschütterungen zu errichten und zu be-treiben.

Im Hinblick auf den Luftschall sind durch die zum Einsatz kommenden Geräte und Maschinen die Geräuschemissionsgrenzwerte nach Tab. Art. 12 für die Stufe II der „Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, vom 08.05.2000“ einzuhalten.

Die zum Einsatz kommenden Maschinen und Geräte sind von den Bietern in den Ausschrei-bungsunterlagen in der Maschinen- und Geräteliste aufzuführen.

6.5 Optimierung des Bauablaufes

Da Arbeiten in Nachtsperrrpausen und an Wochenenden erheblich teurer in Bezug auf die Löh-ne, auf die notwendigen Bauvorbereitungen (Beleuchtung) und auf die Sicherung gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind, liegt es auch im Interesse der Bahn und der beteiligten Baufirmen, durch einen optimierten Bauablauf sowie Personal- und Geräteeinsatz die notwendigen nächtlichen Sperrpausen auf die unbedingt notwendige Anzahl zu minimieren.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103**6.6 Informationen der Bürger**

Die Anwohner werden vor Baubeginn über den Ablauf der Bauarbeiten umfassend informiert. Außerdem müssen während der Bautätigkeiten Ansprechpartner der örtlichen Bauüberwachung und der Baufirma erreichbar sein. Die Kommunikationsdaten werden auf den Bautafeln für jedermann veröffentlicht.

6.7 Materialzuführung

Eine Materialbeistellung ist bahnlinks über die Anliegerstraße (km 35,8+95 bis km 36,2+20) möglich. Bahnrechts ist eine Materialbeistellung über die Straße „Eller“ (km 36,2+70 bis km 36,3+90) sowie über die geplante Baustraße möglich. Als Baustelleneinrichtungsfläche kann eine Teilfläche des Flurstückes 503 genutzt werden.

Hinweise zur geplanten Baustraße und Baustelleneinrichtungsfläche sind Punkt 5 und dem Grunderwerbsplan (Anlage 5.2) zu entnehmen.

7 Umweltauswirkungen**7.1 Allgemeines**

Die Gemeinde Obersinn liegt im Naturpark Spessart.

Im Baubereich befinden sich keine Natura-2000-Gebiete (Flora-Fauna-Habitat bzw. EU-Vogelschutzgebiet), Natur- oder Landschaftsschutzgebiete sowie gemeindeeigenen Biotope.

7.2 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Das Baufeld liegt im Bereich der Ortslage Obersinn und grenzt zum Teil direkt an die Wohnbebauung.

Lärminderung bzw. –vermeidung wird durch die Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden Baumaschinen und –geräten erreicht. Zur Herstellung der Gründungen ist ein Verfahren zu wählen, dass unzulässige Beeinträchtigungen (Erschütterungen, Lärm) auf die Umgebung ausschließt.

Weiterhin werden die örtlichen Behörden und Anwohner vor Baubeginn über anfallende lärmin-tensive Arbeiten in Kenntnis gesetzt.

Zur Realisierung der Baumaßnahme werden die Belange von Natur und Landschaft entsprechend des Bundes-Naturschutzgesetzes und des Landes-Naturschutzgesetzes Bayern berücksichtigt.

Speziell beim Arbeiten mit Baumaschinen sowie bei temporär genutzten Lagerflächen wird darauf geachtet, dass keine Verschmutzung des Erdreiches mit Kraft-, Schmier- und sonstigen Schadstoffen erfolgt.

Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen werden auch bei den Wandverlängerungen beachtet.

7.3 Umweltverträglichkeit**7.3.1 Schutzgut „Mensch“**

Die nachfolgenden Informationen wurden im Zuge der durchgeführten Streckenbegehung festgestellt bzw. basieren auf Aussagen im Schallschutzgutachten.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I _____
In unmittelbarer Nähe des Baubereiches befinden sich Wohngebiete der Gemeinde Obersinn.

Während der Baumaßnahme gelten die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemission - vom 19. August 1970. Es ist damit zu rechnen, dass erhebliche Überschreitungen der AVV Baulärm im Nachtzeitraum über einen Zeitraum von mehreren Wochen auftreten werden (siehe Abschnitt 6).

Mit der Errichtung der Lärmschutzwände wird die bisherige Lärmbelastung des Schutzgutes „Mensch“ durch den Bahnbetrieb reduziert und eine erhebliche und nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität erreicht.

7.3.2 Schutzgut „Flora, Fauna, Biotope“

Zur Sicherung des Lebensraumes von Zauneidechse und Schlingnatter sind ca. in jedem zweiten Lärmschutzwandelement (Schlupfstellenabstände von 8 bis 10 m) 10 x 10 cm große Schlupfstellen im Sockelbereich herzustellen.

Die notwendige Baum- und Gehölzfällung sowie der Rückschnitt im Kronenbereich sind außerhalb der Vegetationsperiode auszuführen.

Weiterhin sind die entlang der Trassen für die geplanten Lärmschutzwände stehenden Bäume im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich vor baubedingten Schäden nach RAS-LP 4 und DIN 18920 zu schützen.

Als Ausgleich für die Eingriffe in den Naturhaushalt ist die Neupflanzung von Laubbäumen und Laubgehölzen auf Gelände der Deutschen Bahn vorgesehen.

Für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie sind Maßnahmen zur Vermeidung zu ergreifen, um Gefährdungen zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände erfolgte unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen. Demnach sind keine Arten betroffen, für die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind.

Bei allen vom Vorhaben betroffenen Arten wurde unter Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen dargelegt:

- Bewahrung derzeit günstiger Erhaltungszustände
- keine Verschlechterung derzeit ungünstiger Erhaltungszustände
- keine Erschwerung für Wiederherstellung günstiger Erhaltungszustände

Details sind dem Landschaftspflegerischem Begleitplan sowie der artenschutzrechtlicher Prüfung zu entnehmen.

7.3.3 Schutzgut „Wasser“

Im unmittelbaren Baubereich existieren keine Oberflächengewässer. Hinweise auf Wasser- und Heilquellenschutzgebiete sowie Trinkwasserschutzgebiete gibt es nicht.

Die Baumaßnahme hat keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“.

7.3.4 Schutzgut „Klima und Luft“

Es liegen keine Informationen vor, dass sich der Baubereich in einem Kaltluftentstehungsgebiet, einer Frischluftschneise o.ä. befindet. Durch die Bautätigkeit und den damit verbundenen Einsatz von Baumaschinen wird das Schutzgut „Klima und Luft“ nicht verunreinigt.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103**7.3.5 Schutzgut „Landschaftsbild“**

Der Ortslage Obersinn kommt eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild zu. Sie ist durch ihre Lage harmonisch in die Landschaft eingebunden, wird jedoch durch die Böschungen der Bahnstrecke 3825 sowie die ebenfalls vorbeiführende Bahnstrecke 1733 (Hannover – Würzburg) beeinträchtigt, so dass durch den Bau der Lärmschutzwände keine visuellen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

7.3.6 Schutzgut „Boden“

Durch die Baumaßnahme werden keine wesentlichen Änderungen des Bodens vorgenommen. Jedoch ist der Oberboden entlang der Baustrecke zu Baubeginn abzutragen und in Mieten zum Wiedereinbau zu lagern.

Sonstige Eingriffe in den Bereich des Bodens, wie zum Beispiel Herstellung von Baustraße und Baustelleneinrichtungsflächen, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in den Ausgangszustand zu bringen.

7.3.7 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“

Die Bogenbrücke über die Rhönstraße bei km 36,2+31 steht unter Denkmalschutz. Zur Aufnahme der vorgesehenen Lärmschutzwände werden beidseits der vorhandenen Brücke zusätzliche Torsionsbalken mit eigener Gründung sowie den erforderlichen Randwegen errichtet. Die bestehende Brücke wird dabei baulich nicht verändert.

Zur vollen schalltechnischen Verbesserung der Ortsdurchfahrt ist es aus akustischen Gründen nicht zielführend, die Lärmschutzwände im Bereich der Brücke auszusparen. Durch eine Lücke in den Lärmschutzwänden würde beim Herannahen der Züge eine abrupte Pegeländerung entstehen, die gegenüber der derzeitigen kontinuierlichen Steigerung der Lärmpegel für die Anwohner erheblich lästiger wäre und somit als eine Verschlechterung des bisherigen Zustands zu werten wäre.

Die Gesamtansicht der Brücke wird durch die Anordnung der LSW einschließlich ihrer Tragkonstruktion (Torsionsbalken) geändert.

Im Bereich der Brückenöffnungen werden die oberen 2 m der Lärmschutzwände mit transparenten Wandelementen ausgebildet. Der untere Meter wird aus üblichen Aluelementen gleisseitig hochabsorbierenden Wandelementen errichtet. Dadurch soll im Bereich der Brückenöffnungen eine gewisse „Leichtigkeit“ erreicht werden. Durch die Zwischenaufleger sollen möglichst schlanke Torsionsbalken ermöglicht werden.

7.4 Altlasten und Verdachtsflächen

Gemäß Prüfung der vorliegenden Gutachten und Unterlagen durch das Sanierungsmanagement der DB AG sind im Streckenabschnitt der geplanten Lärmschutzwände keine Altlastenflächen und keine Kontaminationsflächen bekannt.

Für die Baumaßnahme wird ein Untersuchungsprogramm unter Berücksichtigung der jeweiligen behördlichen Auflagen aufgestellt. Im Zuge der Deklarationsanalytik werden die Bodenproben entsprechend Deponieverordnung untersucht. Daraufhin wird ein Entsorgungs- bzw. Verwertungskonzept des zurückgebauten Erdmaterials erstellt. Sämtliche Schritte in diesem Zusammenhang werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ausgeführt.

8 Rechte und weitere Belange Dritter**8.1 Grunderwerb**

Die Lärmschutzwände verlaufen in ihrer gesamten Länge auf DB-Grund.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

| _____
Lediglich die Baustraße sowie die Baustelleneinrichtungsfläche sind auf Fremdgrund (Gemarkung Obersinn, Flurstück Nr. 503) zu errichten. Hierfür ist eine zeitweise Inanspruchnahme des betreffenden Flurstückes notwendig.

Das benötigte Fremdgrundstück ist im Grunderwerbsplan (siehe Anlage 5.2) dargestellt. Die Zustimmungserklärung des Grundstückseigentümers liegt vor.

8.2 Kabel- und Leitungsträger

Die Träger öffentlicher Belange wurden über die geplante Baumaßnahme informiert und entsprechende Kabel- und Leitungsauskünfte für den Baubereich eingeholt. Im Einzelnen sind von der Baumaßnahme betroffen:

Verwaltungsgemeinschaft Burgsinn
Burgweg 1
97775 Burgsinn

E.ON Bayern
Kundencenter Schweinfurt
Karl-Götz-Straße 5
97424 Schweinfurt

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
Technische Infrastruktur Niederlassung Süd
PTI 14
Schürerstraße 9a
97080 Würzburg

Speziell für vorhandene Kabeltrograssen im Baufeld gilt, dass die Lärmschutzwände prinzipiell außerhalb vorhandener Kabeltrograssen errichtet werden. Wenn notwendig, werden die Kabel einschließlich der Trograssen im Zuge der Baumaßnahme den geänderten Bedingungen angepasst.

Vor Baubeginn werden die Betreiber nochmals über den tatsächlichen Baubeginn informiert und die Schachtscheine werden abgefordert.

Die genaue Lage der von der geplanten Maßnahme betroffenen Medien (Kabel und Leitungen) werden vom bauausführenden Betrieb durch Such- und Handschachtungen ermittelt.

8.3 Straßenbaulastträger

Die Nutzung öffentlicher Straßen als Baustellenzufahrten ist vorab mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Markt Obersinn) abzustimmen.

Die Gemeinde ist rechtzeitig in die terminliche Planung der Bauausführung einzubeziehen.

9 Sonstiges**9.1 Kampfmittel**

Gemäß den historischen Erkundungen liegen keine Hinweise auf Kampfmittelfunde vor.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

Unabhängig davon werden vor Baubeginn die erforderlichen Untersuchungen durchgeführt. Falls dennoch während der Baudurchführung kampfmittelverdächtige Gegenstände gefunden werden, sind die Bauarbeiten sofort zu unterbrechen und der Auftraggeber sowie die zuständigen Behörden zu verständigen. Entsprechende Maßnahmen zur Untersuchung (ggf. Dokumentation) und Beseitigung sind zu ergreifen.

9.2 Schallschutz

Für die Ortsdurchfahrt Obersinn wurde eine schalltechnische Untersuchung (STU) mit den Zugzahlen der Prognose 2015 durchgeführt, um die Notwendigkeit aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen festzulegen. (siehe Anlage 7.1).

Bei der Ergänzungsberechnung mit den Zugzahlen der Prognose 2025 wurde festgestellt, dass dadurch geringere Emissionen entstehen (siehe Anlage 7.2).

Im Rahmen der Einwendungen wurde festgestellt, dass bei einigen Anwesen die Gebäudealter zu berichtigen waren. Die zusätzlich hinzugekommenen Anwesen sind blau-grün dargestellt. Dadurch konnte am Schulweg eine Wandverlängerung ermöglicht werden (siehe Anlage 7.3).

Durch die Absenkung der Sanierungsgrenzwerte zum 01.01.2016 wurde die Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der SCHALL03 alter Fassung mit den Zugzahlen der Prognose 2015 überarbeitet, da weitere Gebäude mit Gebäudealter vor 1974 dadurch förderfähig wurden. Es konnten insbesondere im Bereich der Sonnenstraße und an der Hauptstraße Wandverlängerungen ermöglicht werden (siehe Anlage 7.4).

Als Ergebnis dieser Untersuchungen werden zwei Schallschutzwände als aktive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Die Schallschutzwand mit einer Länge von 1.280 m bahnrechts verläuft von km ~~35,6+70~~ 35,6+00 bis km 36,8+80 mit einer Höhe von 3 m über Oberkante Schiene. Die Schallschutzwand mit einer Länge von 762 m bahnlinks verläuft von km ~~35,8+95~~ 35,7+60 bis km ~~36,3+40~~ 36,5+22 ebenfalls mit einer Höhe von 3 m über Oberkante Schiene.

Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung mit den Zugzahlen der Prognose ~~2025~~ 2015 wurde weiterhin festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet trotz der vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahmen noch für ca. ~~47~~ 30 Wohnungen Wohneinheiten die Grenzwerte der o.g. Richtlinie überschritten und somit die Voraussetzungen für eine Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen erfüllt sind.

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

aufgestellt:

Ingenieurdienste Fenchel

Meiningen 24.02.2011

geändert:

Ingenieurdienste Fenchel

Meiningen, 17.01.2013

Ergänzt: Poschenrieder 28.01.2013

Ergänzt: Poschenrieder 25.08.2016

Meiningen, 17.01.2013

Ort, Datum

gez. Ackermann

J. Ackermann

(Ingenieurdienste Fenchel)

München., 25.08.2016.....

Ort, Datum

F. Poschenrieder

(DB ProjektBau GmbH DB Netz AG,
Lärmsanierung)

Erste Planungsänderung - ersetzt Ausgabe vom 28.01.2103

I

Träger öffentlicher Belange

Verwaltungsgemeinschaft Burgsinn
Burgweg 1
97775 Burgsinn

Landratsamt Main-Spessart
Naturschutz, Jagd-, Fischerei- und Forstrecht
Bodelschwinghstraße 83
97753 Karlstadt

Landratsamt Main-Spessart
Denkmalpflege
Marktplatz 8
97753 Karlstadt

E.ON Bayern
Kundencenter Schweinfurt
Karl-Götz-Straße 5
97424 Schweinfurt

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
Technische Infrastruktur Niederlassung Süd
PTI 14
Schürerstraße 9a
97080 Würzburg

DB Netz AG
Rimparer Straße 7
97080 Würzburg

DB Station & Service AG
Bahnhofsmanagement Würzburg
Bahnhofplatz 4
97070 Würzburg

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
Hofgraben 4
80539 München

Regierung von Unterfranken
Peterplatz 9
97070 Würzburg