



Auftraggeber : ~~DB ProjektBau GmbH~~ DB Netz AG

Vorhaben : **Lärmsanierung an Schienenwegen
des Bundes**

**Strecke 3825
Ortsdurchfahrt Obersinn**

von km ~~35,6+70~~ **35,6+00** bis 36,8+80 rdB
von km ~~35,8+95~~ **35,7+60** bis
36,3+40 36,5+22 IdB

Teilobjekt : Landschaftspflegerischer Begleitplan

Ersetzt Ausgabe vom 26.07.2012

Ort / Datum: Suhl, ~~26.07.2012~~ Mai 2016

Unterschrift:

Gromeleit
Landschaftsarchitektin

Inhaltsverzeichnis

8.	Erläuterungsbericht	Seite
1.	Problemstellung	1
1.1	Ausgangssituation	1
1.2	Beschreibung des Vorhabens	2
2.	Bestandserfassung und Bestandsbewertung	3
2.1	Naturräumliche Lage	3
2.2	Klima	4
2.3	Landschaft	4
2.4	Realnutzungsstruktur und Planungsziele	4
2.5	Biotoptypen	4
3.	Eingriff in Natur und Landschaft	5
4.	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege	6
4.1	Landschaftspflegerisches Leitbild	6
4.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung	6
4.3	Schutzmaßnahme	6
4.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	7
4.5	Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung	7
5.	Literatur und Quellennachweis	16

PLANUNTERLAGEN

	Anlage	Blatt	Maßstab
Bestands- und Konfliktplan, Plan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	8	Nr. 1	M 1 : 1000
Bestands- und Konfliktplan, Plan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	8	Nr. 2	M 1 : 1000

8. Erläuterungsbericht

Streckenbezeichnung	Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Strecke 3825, Ortsdurchfahrt Obersinn von km 35,6+70 35,6+00 bis 36,8+80 rdB von km 35,8+95 35,7+60 bis 36,3+40 36,5+22 IdB
Planung Teil	Landschaftspflegerischer Begleitplan

1. Problemstellung

1.1 Ausgangssituation

Die geplante Baumaßnahme sieht den Neubau von Lärmschutzwänden an der Ortsdurchfahrt Obersinn der Bahnstrecke 3825 Flieden – Gemünden vor.

Der Mindestabstand der Lärmschutzwände zu den Gleisen beträgt 3,80 m. Im Bereich vorhandener Oberleitungsmaste und sicherungstechnischer Anlagen (zum Beispiel Signale) ist die Lärmschutzwand anliegerseitig entsprechend Ril 804.5501, Anlage A04, Bild 2 zu verziehen. Die Höhe der Lärmschutzwand beträgt im Regelfall 3,00 m über Schienenoberkante.

Hier ist 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~~ der Neubau von Lärmschutzwänden vorgesehen.

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 36,3+40 36,5+22 bahnlinks
Land:	Bayern
Landkreis:	Main-Spessart
Stadt/Gemeinde:	Markt Obersinn

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 verläuft bahnrechts eine Straße (Eller) parallel zum Gleis. Bahnlinks verläuft vom km 35,9+00 bis km 36,0+50 eine Anliegerstraße parallel zum Gleis.

Im Bereich der geplanten 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.

Bei km 35,7+75 befindet sich ein Durchlass.

Außerdem liegen im Baubereich 3 Eisenbahnunterführungen. Bei km 36,2+12 befindet sich eine ca. 40 m lange Eisenbahnüberführung, die eine Straße und einen Wassergraben unter der Bahnstrecke hindurchführt. Hierbei handelt es sich um eine aus 2 Bögen bestehende, unter Denkmalschutz stehende Bogenbrücke aus Naturstein.

Eine weitere Eisenbahnüberführung befindet sich bei km 36,2+60. Diese ist ca. 20 m lang, unter ihr verläuft eine Straße. Diese Eisenbahnunterführung besteht aus einer Stahlkonstruktion auf Betonwiderlagern.

Die dritte Eisenbahnunterführung befindet sich bei km 36,6+09. Diese ist ca. 20 m lang und als Bogenbrücke aus Beton ausgebildet. Unter ihr verläuft eine Straße.

Die Eisenbahnüberführungen werden im Zuge der Lärmschutzmaßnahme nicht verändert, da die geplanten Lärmschutzwände jeweils außen vorbeigeführt werden.

1.2 Beschreibung des Vorhabens

Die Lärmschutzwände verlaufen parallel und in einem Mindestabstand von 3,80 m zur Gleisachse, wobei die Lärmschutzwände im Bereich von Einbauten verzogen werden.

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

Die Höhe der Lärmschutzwände beträgt im Regelfall 3,00 m über Oberkante Schiene bezogen auf die Soll-Gradienten des Streckenabschnittes.

Im Bereich der Bahnsteige sind die Lärmschutzwände ebenfalls mit einer Höhe von 3,00 m über Geländeoberkante auszuführen.

Der maximale Pfostenabstand beträgt außerhalb von Ingenieurbauwerken 5,00 m und im Bereich von Ingenieurbauwerken 2,50 m.

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

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~~ 35,7+60 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 beidseitig hochabsorbierend ausgebildet. Alle übrigen Wandelemente der Lärmschutzwände werden gleisseitig hochabsorbierend ausgebildet.

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

Die Türen mit 1,60 m Breite und 2,20 m Höhe werden bahnrechts bei km 35,7+80 und km 36,5+70 angeordnet. Bahnlinks ist bei km 36,0+00 eine Tür in Richtung der bestehenden Anliegerstraße geplant. 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 Enden der Lärmschutzwände sind Fluchttreppen angeordnet. Von km 35,8+95 bis km 36,0+59 wird bahnlinks eine Betongleitwand errichtet.

Für die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen als temporäre Anlagen stehen keine Flächen der DB Netz AG zur Verfügung. Hierfür ist die vorübergehende Inanspruchnahme von gemeindeeigenen Grundstücksflächen erforderlich.

Die Baustraße und die Baustelleneinrichtungsfläche werden in der Gemarkung Obersinn auf dem Flurstück Nr. 503 errichtet und nach Abschluss der Arbeiten wieder zurückgebaut.

Die Baumaßnahme ist auf Grund der topographischen Verhältnisse am Standort (Dammlage bzw. Geländeanschnitt) größtenteils nur von der Gleisseite aus realisierbar. Lediglich im Bereich des bahnrechten Bahnsteiges des Haltepunktes Obersinn (Straße „Eller“) und bahnlinks von km 35,8+45 bis km 36,0+40 sind straßenseitige Zufahrten und die Ausführung der Arbeiten außerhalb der Gleise möglich.

Bahnlinks befindet sich von km 35,8+45 bis km 36,0+40 neben dem Gleis ein Weg, der zum An- und Abtransport der bahnlinks erforderlichen Materialien ans Gleis nutzbar ist.

2. Bestandserfassung und Bestandsbewertung

Die Erfassung und Bewertung der standörtlichen Gegebenheiten im Plangebiet bilden die Grundlage sowohl für die Eingriffsminimierung als auch für die Beurteilung und Beschreibung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie für die Planung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Durch das Planungsbüro Gromeleit erfolgte am 14.09.2009 eine Bestandsaufnahme mit einer flächendeckenden Biotopkartierung.

2.1 Naturräumliche Lage

Obersinn liegt in der Region Würzburg am Unterlauf des namensgebenden Flusses Sinn. Der Ort erhebt sich etwa 200 m über dem Meeresspiegel. Obersinn ist eingebettet in eine Landschaft, die zum Westteil des Fränkischen Stufenlandes gehört. Sie ist überwiegend bergig mit einem Untergrund aus Buntsandstein. Zahlreiche enge Täler durchziehen das zum Spessart gehörende Bergland rechts der Sinn. Zur Linken des Flusses erstreckt sich ein geschlossener Höhenzug von Norden nach Süden und bildet einen Teil des Saalewaldes und damit der vorderen Rhön.

2.2 Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im Spessart. Es ist stark bewaldet und wasserreich. Sein Klima wird als rau beschrieben. Die Jahresmitteltemperatur für Obersinn liegt bei 9,7°C. Zahlreiche enge Täler durchziehen das Bergland.

2.3 Landschaft

Schutzziele sind die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorischen Form und Erhaltung der natürlichen Erholungseignung.

Dabei werden geomorphologische Einheiten, Reliefstrukturen, prägende Vegetations- und Gebäudestrukturen und Landnutzungsformen untersucht.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landschaftsraum Spessart sowie vorderen Rhön und ist durch den Flusslauf Sinn und durch intensive Landnutzung geprägt. Die Gliederung des Landschaftsraumes erfolgt durch raumwirksame Strukturelemente wie naturnahen Mischwald, Grünland mit intensiver Nutzung, technische Strukturen wie die Gleisanlagen der DB mit einem teilweise strukturreichen Gehölzsaum im Böschungsbereich.

2.4 Realnutzungsstruktur und Planungsziele

Wohnen

Im Untersuchungsgebiet grenzen sowohl westlich als auch östlich Wohngebiete der Gemeinde Obersinn an die Bahnstrecke.

Im Bereich des Haltepunktes verläuft bahnrechts eine Straße die „Eller“ parallel zum Gleis. Bahnlinks verläuft vom km 35,9+00 bis km 36,0+50 eine Anliegerstraße parallel zum Gleis.

2.5 Biotoptypen

Schutzgebiete

Im Plangebiet sind keine Schutzgebiete ausgewiesen.

Ruderalflur auf anthropogenen veränderten Standorten

Bewachsene Straßenbankette und Gleisböschungen sind anthropogen geschaffene Pflanzenstandorte, deren Entwicklung in hohem Maße durch menschliches Eingreifen bestimmt wird.

Die Seitenstreifen der Gleisanlagen werden häufig gemäht, so dass sich hier vor allem widerstandsfähige Arten der Ruderal- und Trittpflanzengesellschaften und einige Gräser behaupten können.

Bäume

Entlang der Gleisanlage zwischen dem km 35,6+80 bis 36,2+30 (rdB) stehen an der Böschung Gemeine Birne (*Pyrus communis*), Gemeine Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Vogel-Kirsche (*Prunus avium*), Winter-Linde (*Tilia cordata*) und Stiel-Eichen (*Quercus robur*). Diese Arten haben sich aus Anflug und teilweiser Pflanzung zu Hochstämmen und Heistern entwickelt.

Im Bahnhofsbereich km 36,3+00 (ldB) befindet sich eine Trauer-Weide (*Salix alba* 'Tristis'). Sie hat einen Stammumfang von 2,63 m. Als ortsbildprägendes Element ist diese alte Weide vor baubedingten Schäden zu schützen.

Bei den o.g. Laubbäumen handelt es sich aus naturschutzfachlicher Sicht um naturnahe Baumarten, die oft als Lebensraum und Nahrungshabitat für diverse Tierarten dienen.

Gehölze

Am Bahnhof vom km 36,3+10 bis 36,4+50 (rdB) befindet sich zwischen den Gleisanlagen und der Anliegerstraße eine Hecke aus Pracht-Spieren (*Spiraea vanhouttei*). Sie wurde als Sichtschutz angepflanzt.

Vom km 35,6+00 bis 36,8+00 (rdB) dominieren Schlehen (*Prunus spinosa*), Weiß-Dorn (*Crataegus monogyna*), Hunds-Rose (*Rosa canina*), Schlehe (*Prunus spinosa*) und Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*) entlang der Böschung.

Teilweise sind Vogel-Kirsche (*Prunus avium*), Sal-Weide (*Salix caprea*) und Gemeine Eberesche (*Sorbus aucuparia*) in Form von Heistern in Einzelstellung anzutreffen.

Vom km 36,0+70 bis 36,2+30 (ldB) stehen Haselnuß (*Corylus avellana*), Vogel-Kirsche (*Prunus avium*) und Sal-Weide (*Salix caprea*) in Form von Heistern im Böschungsbereich.

Im Bereich der Bahngleise vom km 36,3+10 bis 36,4+00 (ldB) wurde eine Pflanzung aus Hartriegel (*Cornus alba*), Forsythie (*Forsythia intermedia*) und Pracht-Spieren (*Spiraea vanhouttei*) als Abgrenzung angepflanzt.

3. Eingriff in Natur und Landschaft

Die Erfassung und Bewertung der standörtlichen Gegebenheiten im Plangebiet bilden die Grundlage sowohl für die Eingriffsminimierung als auch für die Beurteilung und Beschreibung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie für die Planung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen.

Am 14.09.2009 erfolgte eine Bestandsaufnahme.

Bäume

Im Zuge der Baumaßnahme sind 4 Stück Stiel-Eichen (*Quercus robur*) entlang der Bahnstrecke vom km 36,1+00 bis 36,1+40 (rdB) zu fällen. Die o.g. Bäume haben sich vorwiegend aus Anflug entwickelt. Die ebenfalls aus Wildwuchs entstandenen Heister bzw. Hochstämme sind zu erhalten bzw. nur soweit im Bereich der geplanten Lärmschutzwand zurückzuschneiden.

Der Gehölzrückschnitt im 6 m - Bereich ab Gleismitte unterliegt der Unterhaltungspflicht der Deutschen Bahn, daher wurde dieser nicht in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt.

Landschaft

Entlang der Ausbaustrecke werden 867 m² Gleisnebenanlagen bauzeitlich in Anspruch genommen. Für die Baustraße und die Baustelleneinrichtung werden 1.575 m² Wiesenfläche auf dem Flurstück 503 in Gleisnähe bauzeitlich in Anspruch genommen. Die o.g. Flächen sind nach der Fertigstellung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen.

1.020 m² Gehölzfläche entlang der geplanten Lärmschutzwand sind im Zuge der Unterhaltungsmaßnahmen zurückzuschneiden.

Der Eingriff in die Landschaft ist als gering zu werten, da die zu rodenden Bäume durch die Pflanzung von Bäumen ausgeglichen werden können.

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist im Zuge der Ausführung auf ein erforderliches Minimum zu reduzieren.

4. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespfllege

Für den Eingriff in Natur und Landschaft durch den Bau einer Lärmschutzwand sind Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich, die im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme bzw. in der angrenzenden Gemarkung auf bahneigenen Gelände ausgeführt werden.

Die detaillierten Maßnahmenbeschreibungen sind den jeweiligen nachgeordneten Maßnahmeblättern zu entnehmen.

4.1 Landschaftspflegerisches Leitbild

Ein den landschaftspflegerischen Maßnahmen zugrunde zulegendes „Gesamtleitbild“ drückt sich in allgemeingehaltenen Leitsätzen aus, wie sie in den §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes genannt sind. Dabei steht die Sicherung und Entwicklung der nachhaltigen Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft an oberster Stelle.

Die Umsetzung dieses allgemeinen Leitbildes muss anhand konkret gefasster natur- und kulturraumbezogener Leitbilder bzw. Leitlinien erfolgen.

Als wesentliche Punkte können hier der Schutz und die Entwicklung von Lebensräumen, die Erhaltung und Erweiterung, bzw. Wiederherstellung von landschaftsbildprägenden Elementen gesehen werden.

4.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

V1 Sicherung des Lebensraumes der Zauneidechse und Schlingnatter

Es sind ca. 10 x 40 cm große Schlupfstellen im Sockelbereich ca. jedes zweiten Lärmschutzwandelementes (Schlupfstellenabstände ca. 8-10 m) entlang der gesamten Ausbaustrecke zu belassen.

V2 Sicherung des Oberbodens

Der Oberboden entlang der Baustrecke ist zum Baubeginn abzutragen und in Mieten zum Wiedereinbau zu lagern.

V3 Optimaler Zeitpunkt für Baumfällung und Gehölzrückschnitt sowie Kronenrückschnitt

Die notwendige Baumfällung und Gehölzrückschnitt bzw. Rückschnitt im Kronenbereich ist außerhalb der Vegetationsperiode auszuführen.

4.3 Schutzmaßnahme

S1 Baumschutz

Die entlang der Trasse stehenden Bäume sind im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich vor baubedingten Schäden nach RAS – LP 4 und DIN 18920 zu schützen.

4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

A1 Wiederherstellung der Flächen entlang der Lärmschutzwand und auf dem Flurstück 503

Die Flächen entlang der Lärmschutzwand, für die Baustraße und die Baustelleneinrichtung sind zurückzubauen und mit Oberboden anzudecken.

E1 Neupflanzung von Laubbäumen auf dem Gelände der Deutschen Bahn
Mit der Pflanzung von Laubbäumen sollen standortgerechte Strukturen als Nahrungshabitat für Kleinlebewesen und einheimische Vogelarten geschaffen werden.

Die Pflanzung erfolgt im Abstand von mindestens 12 m (laut Richtlinie 882.0332) ab Gleismitte. Es sind Laubbäume als Hochstamm mit einem Stammumfang von 14-16 cm, 3x verpflanzt mit Ballen zu liefern, zu pflanzen und zu mulchen. Sie werden mit einem Dreibock gesichert und mit einer Riethmatte im Stammbereich geschützt.

4.5 Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung

Entlang der Ausbaustrecke werden 867 m² Gleisnebenanlagen bauzeitlich in Anspruch genommen. Für die Baustraße und die Baustelleneinrichtung werden 1.575 m² Wiesenfläche auf dem Flurstück 503 in Gleisnähe bauzeitlich in Anspruch zu nehmen. Diese sind nach der Fertigstellung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Es sind 4 Stück Stiel-Eichen als Hochstamm entlang der Bahnstrecke zu fällen. Die zu rodenden Laubbäume haben sich vorwiegend aus Anflug bzw. durch Anpflanzung entwickelt. Sie weisen einen Stammumfang von 0,80-1,00 m auf.

In Abstimmung mit der UNB im Landratsamt Main-Spessart in Karlstadt wurde mitgeteilt, dass die Gemeinde Obersinn keine eigene Baumschutzsatzung hat. Die allgemeine Baumschutzsatzung sagt aus, dass Bäume ab einem Stammumfang von > 0,50 m auszugleichen sind. Daher sind für die Fällung eines Baumes mit einem Stammumfang von 0,80-1,00 m 2 Stück Bäume als Ausgleich neu zu pflanzen.

Mit der zuständigen UNB wurde abgestimmt, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Bahngeländes bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn ausgeglichen werden sollen.

Baumfällung	Stammumfang	Ersatz	Neupflanzung
4 Stück Quercus robur	0,80 - 1,00 m	1 : 2	8 Stück
4 Stück Baumfällung			8 Stück Baum-Neupflanzung

Mit der Umsetzung der nachfolgenden Vermeidungs-, Schutz- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann der Eingriff in Natur und Landschaft weitgehendst ausgeglichen werden.

EINGRIFFSSITUATION						KV Kom- pensati- onsver- hältnis	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN			
Eingriff Nr. Lage, Bau - km	Wirkfaktor - Belastungs- intensität Vermeidung/ Minderung	1. Betroffenes Biotop, Lebensraumtyp 2. Zusätzlich betroffene Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung biotisch abiotisch Beschreibung der Beeinträchtigung Ausgleichbarkeit	Bedeu- tung/ Empfind- lichkeit	Verlust/ Funk- tions- verlust (m²)	Funk- tions- beein- träch- tigung (m²)		Flächen- größe der Maß- nahme (m²)	Maß- nahme Nr. Art (A/E) Lage Bau-km	1. Beschreibung der Maß-nahme Ausgangszustand Zielbiotop Teilgröße 2. Maßnahme für zusätzlich betroffene Wert- und Funktionselemente a) und b) Zielfunktion Teilgröße	Multifun- k- tionaler Ausglei- ch über Maß- nahme (Typ, Nr.)
KV 35,6+70 35,6+00 bis 36,8+80 (rdB) 35,8+95 35,7+60 bis 35,8+95 36,5+22 (ldB) 36,6+50 bis 36,7+10 (rdB)	Flächen- inanspruch- nahme	Überbauung von Boden / Schotter Bau der Lärmschutzwand bauzeitliche Inanspruchnahme Baustraße und Baustellenein- richtung (Flurst. 503) bauzeitliche Inanspruchnahme		967 867			967 867	A1	Wiederherstellung der bauzeit- lich genutzten Flächen nach Bauende	
				1.575			1.575	A1	Wiederherstellung der bauzeit- lich genutzten Flächen nach Bauende	
K1	Verlust von Einzelbäumen	Fällung von Einzelbäumen Laubbäume (siehe Tabelle Baumfällung)		4 St.		1 : 2	8 St.	E1	Neupflanzung v. Laubbäumen auf dem Gelände der DB	

EINGRIFFSSITUATION						KV Kom- pensati- onsver- hältnis	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN			
Eingriff Nr. Lage, Bau - km	Wirkfaktor - Belastungs- intensität Vermeidung/ Minderung	1. Betroffenes Biotop, Lebensraumtyp 2. Zusätzlich betroffene Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung biotisch abiotisch Beschreibung der Beeinträchtigung Ausgleichbarkeit	Bedeu- tung/ Empfind- lichkeit	Verlust/ Funk- tions- verlust (m²)	Funk- tions- beein- träch- tigung (m²)		Flächen- größe der Maß- nahme (m²)	Maß- nahme Nr. Art (A/E) Lage Bau-km	1. Beschreibung der Maß-nahme Ausgangszustand Zielbiotop Teilgröße 2. Maßnahme für zusätzlich betroffene Wert- und Funktionselemente a) und b) Zielfunktion Teilgröße	Multifun- k- tionaler Ausglei- ch über Maß- nahme (Typ, Nr.)
								S1 V1 V2 V3	Schutz der Bäume im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich Sicherung des Lebensraumes der Zauneidechse und Schling- natter Sicherung des Oberbodens entlang der Baustrecke Einhaltung der Baumfällzeit und Gehölzrückschnitt außerhalb der Vegetations- periode	

Bezeichnung der Baumaßnahme	Maßnahmeblatt	Maßnahmenummer V1 (V = Vermeidungs-, S = Schutz-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz- und G = Gestaltungsmaßnahme)
Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825		

Lage der Maßnahme / Bau-km: Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825	
Konflikt	Nr. im Bestands- und Konfliktplan (Ziff. 1.12.1 RE 85), Blatt Nr.: 1/2
Beschreibung: Durch den Neubau einer Lärmschutzwand kommt es zur bauzeitlichen Inanspruchnahme von Boden und Schotter. Eingriffsumfang: 2.542 2.442 m ² Stück _____ m Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____	
Maßnahme zum Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen (Ziff. 1.12.2 RE 85), Blatt Nr.: 1/2	
Beschreibung / Zielsetzung: Sicherung des Lebensraumes der Zauneidechse und Schlingnatter Für die Zauneidechse und Schlingnatter ist eine freie Passierbarkeit der Lärmschutzwand zu gewährleisten. Es sind ca. 10 x 40 cm große Schlupfstellen im Sockelbereich ca. jedes zweiten Lärmschutzwandelementes (Schlupfstellenabstände ca. 8-10 m) entlang der gesamten Ausbaustrecke zu belassen. <div style="text-align: right;">Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____</div>	
Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme _____ vor Beginn bzw. nach Beendigung der Baumaßnahme _____	
Flächengröße: _____ m ² , Stück _____	
Ausgleich / Ersatz in Verbindung mit Maßnahme Nr.: _____	
Vorgesehene Regelung	
<input type="checkbox"/> Flächen der öffentlichen Hand _____ m ² <input type="checkbox"/> Flächen Dritter _____ m ²	Künftiger Eigentümer Deutsche Bahn _____ _____
<input type="checkbox"/> Grunderwerb _____ m ² <input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung _____ m ²	Künftiger Eigentümer Deutsche Bahn _____ _____

Bezeichnung der Baumaßnahme	Maßnahmeblatt	Maßnahmenummer V2 (V = Vermeidungs-, S = Schutz-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz- und G = Gestaltungsmaßnahme)
Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825		

Lage der Maßnahme / Bau-km:	Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825
-----------------------------	--

Konflikt Nr. im Bestands- und Konfliktplan (Ziff. 1.12.1 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung:

Durch den Neubau einer Lärmschutzwand kommt es zur bauzeitlichen Inanspruchnahme von Boden und Schotter.

Eingriffsumfang: 2.542 m² 2.542 Stück _____ m Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____

Maßnahme zum Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen (Ziff. 1.12.2 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung / Zielsetzung:

Sicherung des Oberbodens im Bereich der Baustrecke

Vor Beginn der Bautätigkeit ist der Oberboden abzutragen und zu sichern. Der Abtrag erfolgt in einer Dicke von ca. 20 – 30 cm. Der Oberboden wird in Mieten bis zu einer Höhe von 3 m gelagert. Die Mieten sind nach RAS - LP2 anzusäen, zu pflegen und bis zum Wiedereinbau zu unterhalten. Der Oberboden ist nach Beendigung der Baumaßnahme wieder einzubauen.

Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.:

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme vor Beginn bzw. nach Beendigung der Baumaßnahme

Flächengröße: _____ m², Stück

Ausgleich / Ersatz in Verbindung mit Maßnahme Nr.: _____

Vorgesehene Regelung

<input type="checkbox"/> Flächen der öffentlichen Hand _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u>
<input type="checkbox"/> Flächen Dritter _____ m ²	_____
<input type="checkbox"/> Grunderwerb _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u>
<input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung _____ m ²	_____

Bezeichnung der Baumaßnahme Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825	Maßnahmeblatt	Maßnahmenummer V3 (V = Vermeidungs-, S = Schutz-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz- und G = Gestaltungsmaßnahme)
---	----------------------	--

Lage der Maßnahme / Bau-km: Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825

Konflikt Nr. im Bestands- und Konfliktplan (Ziff. 1.12.1 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung:

Eingriffsumfang: m² Stück m Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.:

Maßnahme zum Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen (Ziff. 1.12.2 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung / Zielsetzung:

Optimaler Zeitpunkt für Baumfällung und Gehölzrückschnitt sowie Kronenrückschnitt

Die notwendige Baumfällung, Kronen- und Gehölzrückschnitt ist außerhalb der Vegetationsperiode im Oktober bis Februar auszuführen.

Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.:

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme vor Beginn der Baumaßnahme
.....

Flächengröße: m², Stück

Ausgleich / Ersatz in Verbindung mit Maßnahme Nr.:

Vorgesehene Regelung

<input type="checkbox"/> Flächen der öffentlichen Hand m ²	Künftiger Eigentümer Deutsche Bahn
<input type="checkbox"/> Flächen Dritter m ²
<input type="checkbox"/> Grunderwerb m ²	Künftiger Eigentümer Deutsche Bahn
<input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung m ²

Bezeichnung der Baumaßnahme Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825	Maßnahmeblatt	Maßnahmenummer S1 (V = Vermeidungs-, S = Schutz -, A = Ausgleichs-, E = Ersatz- und G = Gestaltungsmaßnahme)
---	----------------------	---

Lage der Maßnahme / Bau-km: Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825	
Konflikt	Nr. im Bestands- und Konfliktplan (Ziff. 1.12.1 RE 85), Blatt Nr.: 1/2
Beschreibung:	
<p>Eingriffsumfang: _____ m² _____ Stück _____ m Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____</p>	
Maßnahme zum Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen (Ziff. 1.12.2 RE 85), Blatt Nr.: 1/2	
Beschreibung / Zielsetzung: Erhalt der Bäume	
<p>Baumschutz der Bestandsbäume entlang der Baustrecke</p> <p>Die Bäume entlang der Baustrecke sind zu erhalten und vor baubedingten Schäden im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich nach RAS – LP4 und DIN 18920 zu schützen.</p> <p style="text-align: right;">Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____</p>	
Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme <u>vor Beginn und während der Baumaßnahme</u>	
Flächengröße: <u>ca. 10</u> Stück	
Ausgleich / Ersatz in Verbindung mit Maßnahme Nr.: _____	
Vorgesehene Regelung	
<input type="checkbox"/> Flächen der öffentlichen Hand _____ m ² <input type="checkbox"/> Flächen Dritter _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u> _____
<input type="checkbox"/> Grunderwerb _____ m ² <input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u> _____

Bezeichnung der Baumaßnahme	Maßnahmeblatt	Maßnahmenummer E1 (V = Vermeidungs-, S = Schutz-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz- und G = Gestaltungsmaßnahme)
Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825		

Lage der Maßnahme / Bau-km: Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825

Konflikt Nr. KV, K1 im Bestands- und Konfliktplan (Ziff. 1.12.1 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung:

Durch den Neubau einer Lärmschutzwand kommt es zur Rodung von Bäumen.

Eingriffsumfang: _____ m² 4 Stück _____ m² Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.: _____

Maßnahme zum Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen (Ziff. 1.12.2 RE 85), Blatt Nr.: 1/2

Beschreibung / Zielsetzung:

Neupflanzung von Laubbäumen entlang der Ortsdurchfahrt Obersinn / Strecke 3825
im Bereich km 35,9+00 und km 36,9+00

Mit der Pflanzung von Laubbäumen sollen standortgerechte Gehölzstrukturen als Nahrungshabitat für Kleinlebewesen und einheimische Vogelarten geschaffen werden.

Die Pflanzung erfolgt im Abstand von mindestens 12 m (laut Richtlinie 882.0332) ab Gleismitte.

Es sind Laubbaumarten wie Aspe (Populus tremula), Gemeine Birne (Pyrus communis), Gemeine Eberesche (Sorbus aucuparia), Vogel-Kirsche (Prunus avium), Winter-Linde (Tilia cordata) oder Stiel-Eiche (Quercus robur) als Hochstamm mit einem Stammumfang von 14-16 cm, 3x verpflanzt mit Ballen zu liefern und zu pflanzen. Sie werden mit einem Dreibock gesichert und mit einer Riethmatte im Stammbereich geschützt. Die Baumstandorte sind zu mulchen.

Es erfolgt eine 3jährige Fertigstellung- und Entwicklungspflege

Ausgangsbiotop: Bahngelände – Nebenanlagen ohne Bewuchs

Zielbiotop: Bahngelände – Nebenanlagen mit standortgerechten Strukturen

Hinweise für die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege

⇒ 1 Jahr Fertigstellung- und 2 Jahre Entwicklungspflege

⇒ 2x Pflegegänge pro Jahr

Text Fortsetzung auf Blatt-Nr.:

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme nach Beendigung der Baumaßnahme, in der darauf -
folgenden Vegetationsperiode

Flächengröße: 8 Stück

Ausgleich / Ersatz in Verbindung mit Maßnahme Nr.: _____

Vorgesehene Regelung

<input checked="" type="checkbox"/> Flächen der öffentlichen Hand _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u>
<input type="checkbox"/> Flächen Dritter _____ m ²	_____
<input type="checkbox"/> Grunderwerb _____ m ²	Künftiger Eigentümer <u>Deutsche Bahn</u>
<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung _____ m ²	_____

5. Literatur und Quellennachweis

Entwurfsplanung und Erläuterungsbericht vom November 2009 des Ingenieurbüro
Ingenieurdienste Fenchel, Büro Meiningen
Planunterlagen vom Januar 2013 und 2016 des Ingenieurbüro - Ingenieurdienste
Fenchel, Büro Meiningen

Artenschutzblätter zur saP vom Dezember 2009 des Büro Geise & Partner Zweigbüro
Rhön Münnerstadt Windheim

Planunterlagen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen übergeben im Januar 2010
durch DB Services Immobilien GmbH Nürnberg

Bayerisches Naturschutzgesetz BayNatSchG

Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutz und Landschaftspflege
BNatSchG

„Schutzgebietsdaten / Ökoflächen aus dem Bayerischen Fachinformationssystem
Naturschutz (FIS-Natur)“

Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS)
Teil Landschaftsgestaltung:

RAS LP 2	Landschaftspflegerische Ausführung
RAS LP 4	Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen

Musterkarte für die einheitliche Gestaltung von landschaftspflegerischen
Begleitplänen im Straßenbau – Ausgabe 1998