

Genehmigungsplanung

Unterlagen für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhaben: **Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim**

Vorhabenträgerin: DB Netz AG
Zentrale
Theodor-Heuss-Allee 7
60468 Frankfurt am Main

Vertreter der Vorhabenträgerin: DB Netz AG
Lärmsanierung I.NG-W-N
Richelstraße 3
80634 München

Eisenbahnstrecke(n),
Bahn-km: 5200 Würzburg – Aschaffenburg
10,000 - 13,285

Bundesland: Bayern

Landkreis(e): Würzburg

Gemeinde(n): Thüngersheim

DB Netz AG
Regionalbereich West
Lärmsanierung
Richelstraße 3
80634 München

München,
06. September 2019


H. Bernhard

Genehmigungsplanung

Unterlagen für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhaben:	Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim
Vorhabenträgerin:	DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main
Vertreter der Vorhabenträgerin:	DB Netz AG Lärmsanierung I.ING-W-N Richelstraße 3 80634 München
Eisenbahnstrecke(n), Bahn-km:	5200 Würzburg – Aschaffenburg 10,000 - 13,285
Bundesland:	Bayern
Landkreis(e):	Würzburg
Gemeinde(n):	Thüngersheim

DB Netz AG
Regionalbereich West
Lärmsanierung
Richelstraße 3
80634 München

München,
06. September 2019

H. Bernhard

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Inhaltsübersicht

Register	Bezeichnung	Ordner
1	Erläuterungsbericht	1
2	Übersichtspläne	1
3	Lagepläne	1
4	Querschnitte	1
5	Bauwerkspläne	1
6	Bauwerksverzeichnis	1
7	Grunderwerb	1
8	Umweltplanung	1
9	Schalltechnische Untersuchung	2
10	Straßenplanung	2
11	BE-Flächen- und Kabellageplan	2
12	Schalltechnische Untersuchung Baulärm	2

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Unterlage	Bezeichnung
1.1	Erläuterungsbericht
1.2	Innovative Maßnahmen

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Erläuterungsbericht

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	05.09.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	14.12.2015
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträgerin: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		
Datum	Unterschrift	Datum
Vertreter der Vorhabenträgerin: DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München [Korrektur] DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München		
05.09.2019		
Datum	Unterschrift	
Verfasser: DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich Süd Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München [Korrektur] DB Engineering & Consulting GmbH Region Deutschland Süd Planung Verkehrsanlagen und Konstruktiver Ingenieurbau I.TV-S-P-NÜR(V) Nuppenbeckstraße 1 90489 Nürnberg		
05.07.2019		
Datum	Unterschrift	
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

INHALTSVERZEICHNIS

HINWEIS: Rechtsnachfolge	3
1 Allgemeines	3
1.1 Lage im Eisenbahnnetz	3
1.2 Einordnung in Ausbaupläne und planungsrechtliche Gegebenheiten	3
1.3 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens	4
1.4 Querschnitt und Abmessungen der Lärmschutzwand	4
1.5 Rechtsangelegenheiten	5
1.5.1 Allgemein	5
1.5.2 Grunderwerb	5
2 Heutige und künftige Situation	6
2.1 Erläuterung des Zustandes vorhandener Anlagen	6
2.1.1 Gleisanlagen	6
2.1.2 Sonstige bestehende Verhältnisse	6
2.2 Erläuterung des geplanten Zustandes der Anlagen	7
2.2.1 Gleisanlagen	7
2.2.2 Durchlass in km 10,343	7
2.2.3 Fußgängerunterführung in km 12,799 (EÜ und ASB-Nr. 6125 529)	7
2.2.4 Durchlass in km 12,930	7
2.2.5 Durchlass in km 13,096	8
2.2.6 Straßenbrücke ASB-Nr. 6125 528 in km 13,168	8
3 Entwurf und bautechnische Einzelheiten	8
3.1 Entwurfselemente/ Randbedingungen	8
3.2 Allgemeine Angaben Lärmschutzwände	8
3.2.1 Lärmschutzwand 1 von km 10,000 bis 10,550 links der Bahn	9
3.2.2 Lärmschutzwand 2 von km 12,412 bis 13,285 rechts der Bahn	9
3.2.3 Lärmschutzwand 3 von km 12,665 bis 12,890 links der Bahn	10
3.3 Kunstbauwerke	10
3.3.1 Stützmauern und Böschungssicherungen	10
3.4 Bahnhöfe, Stationen, Haltepunkte	10
3.5 Entwässerung	10
3.6 Straßen und Wege	11
3.7 Erdbauwerke und Oberbau	11
3.8 Leitungen Dritter	11
3.9 Technische Streckenausrüstung	12
3.9.1 Signaltechnik (LST)	12
3.9.2 Oberleitung	12
3.9.3 Telekommunikation (Kabel der DB Netz AG)	13
3.9.4 DB Energie GmbH (50-Hz und 16,7-Hz)	13

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

3.10	Baugrund, Geologie und Hydrologie	13
3.10.1	Vorhandener Baugrund und Bodenkennwerte	13
3.10.2	Gründungsempfehlungen	13
3.11	Umweltauswirkungen.....	14
3.11.1	Umweltverträglichkeit	14
3.11.2	Schall und Erschütterung.....	20
3.11.3	Lärm- und Erschütterungen während der Bauphase- AVV Baulärm	20
3.12	Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI).....	25
4	Öffentliche Versorgungsanlagen	25
5	Durchführung des Bauvorhabens.....	26
5.1	Baustelleneinrichtung und Baustraßen	26
5.2	Bautätigkeiten.....	26
5.3	Abfall und Entsorgung (KrW-/AbfG)	27
	Verzeichnis der Abkürzungen	28

HINWEIS: Rechtsnachfolge

Im Jahr 2016 wurde die DB ProjektBau GmbH mit der DB International GmbH zur DB Engineering & Consulting GmbH zusammengeschlossen und deren Aufgabengebiete wurden konzernintern neu geregelt. Die Rechtsnachfolge der DB ProjektBau GmbH tritt einerseits die DB Engineering & Consulting GmbH als Planverfasser und andererseits die DB Netz AG als Vertreter des Vorhabenträgers an. Der Vorhabenträger selbst ist von dem Firmenzusammenschluss nicht betroffen und bleibt unverändert die DB Netz AG Zentrale in Frankfurt am Main.

1 Allgemeines

Die vorliegenden Unterlagen sollen der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der Baumaßnahmen des Planungsabschnittes 2 Thüngersheim dienen.

Aufgrund der räumlichen Trennung ergeben sich keine Zwangspunkte zu den anderen Abschnitten.

1.1 Lage im Eisenbahnnetz

Der betroffene Planungsabschnitt 2 beginnt bei Bahn- km 10,000 und endet bei Bahn- km 13,285 der Strecke 5200.

Die Bahnstrecke verläuft in diesem Bereich von Süden nach Nordwesten hauptsächlich in Dammlage. Der überwiegende Teil der Maßnahme liegt innerhalb der Ortschaft Thüngersheim im Bereich des Bahnhofes. Es handelt sich um eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn.

1.2 Einordnung in Ausbaupläne und planungsrechtliche Gegebenheiten

Die geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen auf der Strecke 5200 Würzburg – Aschaffenburg sind Teil des Programms zur „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“. Sie stehen nicht im Zusammenhang mit anderen Ausbauplänen der DB AG.

Die Strecke ist nicht Bestandteil des TEN HGV, jedoch des TEN (VII) Konventionell Netzes. Das EG – Prüfverfahren ist noch nicht fester Bestandteil der Auflagen der derzeit gültigen TSI. Eine TSI konforme Planung wird bestätigt.

Auf der Strecke 5200 sind Maßnahmen von der DB Netz AG geplant. Daraus ergeben sich aber keine Auswirkungen auf die Lärmsanierungsmaßnahme in diesem Streckenabschnitt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Ausbauplanungen der Gemeinde Thüngersheim, mit Auswirkung auf die geplanten Maßnahmen, sind nicht bekannt.

1.3 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens

Eine Möglichkeit der Lärmsanierung stellt die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden dar. Auf Grund der hieraus entstehenden Auswirkungen auf die Umwelt ist die Durchführung eines Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG erforderlich.

Im Planungsabschnitt sind im Wesentlichen die nachfolgenden Maßnahmen geplant:

Neubau von Lärmschutzwänden; – LSW 1 von Bahn-km 10,000 bis 10,550 [links der Bahn \(l.d.B.\)](#) (Gesamtlänge: 550 m inkl. Unterbrechung / 435 m abzüglich Unterbrechung), LSW 2 von Bahn-km 12,412 bis 13,285 [rechts der Bahn \(r.d.B.\)](#) (Gesamtlänge: 873 m [inkl. Unterbrechungen / 863 m abzüglich Unterbrechungen](#)), LSW 3 von Bahn-km 12,665 bis 12,890 l.d.B. (Gesamtlänge: 225 m [inkl. Unterbrechungen / 220 m abzüglich Unterbrechungen](#)) – mit einer Höhe über Schienenoberkante von 3,0 m und einen lichten Abstand zur Gleisachse von $\geq 3,30$ m bzw. $\geq 3,80$ m. [In der 1. Änderung wurde der lichte Abstand zur Gleisachse in Teilbereichen abgeändert. Die jeweiligen Abstände können den Unterlagen 3.1 und 3.2 entnommen werden.](#) Im Bereich vorhandener Streckenausrüstung (Oberleitungsmaste, Signale, Streckenkabel, Eisenbahnüberführungen und sonstige Anlagen) können sich davon abweichende lichte Abstände ergeben. Im Bereich der Durchlässe in Bahn-km 12,930 und km 13,096, sowie bei der Fußgängerunterführung in Bahn-km 12,799 erfolgt der Neubau eines Ausrüstungsbalkens mit Gründung als separates Bauwerk. Für den Durchlass in Bahn-km 10,343 ist kein Ausrüstungsbalken erforderlich.

1.4 Querschnitt und Abmessungen der Lärmschutzwand

Die zulässige Streckengeschwindigkeit nach VzG beträgt im behandelten Bereich:

- Strecke 5200,	Ri km 7,400 bis km 22,700:	$v_{zul} = 160$ km/h
	Ri km 22,700 bis km 7,400:	$v_{zul} = 160$ km/h

Die Lärmschutzwände werden entsprechend Ril 804.5501 („Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken“) für den Geschwindigkeitsbereich $v \leq 160$ km/h mit einem Mindestabstand von 3,30 m zur maßgebenden Gleisachse ausgeführt. In der Regel verlaufen die Schallschutzwände im lichten Abstand von $\geq 3,80$ m zur Gleisachse,

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

so dass ausreichend Platz für den Randgehweg und den Kabelkanal zur Verfügung steht. Er vergrößert sich in Abhängigkeit von den vorgefundenen Gegebenheiten wie Kabeltrassen, Kabelkanäle, Oberleitungsmasten und anderen Hindernissen sowie Überhöhungen.

Der Regelabstand der Pfosten wird nach Ril 804.5501 auf 5,0 m festgelegt, bei Konstruktionen auf Bauwerken beträgt der Abstand 2,50 m.

1.5 Rechtsangelegenheiten

1.5.1 Allgemein

Die Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes werden seit 1999 als freiwillige Leistungen vom Bund finanziert. Ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit der Richtlinie „Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Ausgabe vom 07.05.2014) die Rahmenbedingungen für das Lärmsanierungsprogramm herausgegeben.

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung am 11. Februar 2005 herausgegebenen Gesamtkonzept „Lärmsanierung“ sind alle Ortsdurchfahrten definiert worden, in denen Lärmsanierungsmaßnahmen geplant werden sollen.

In der Anlage 2 (Planungs- u. Realisierungsstand des Lärmsanierungsprogramms) zum „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ wird die Ortsdurchfahrt Thüngersheim im Streckenabschnitt Würzburg – Aschaffenburg genannt.

1.5.2 Grunderwerb

Für die Durchführung der Maßnahme werden dauerhafter Grunderwerb für neue Bahnanlagen und vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für Zufahrten zur Baustelle, Baustelleneinrichtung und Bereitstellungsflächen erforderlich. Darüber hinaus wird kein weiterer Grunderwerb im Zusammenhang mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung benötigt.

2 Heutige und künftige Situation

2.1 Erläuterung des Zustandes vorhandener Anlagen

2.1.1 Gleisanlagen

Die zweigleisige elektrifizierte Strecke verläuft im Planungsbereich überwiegend in Dammlage mit Böschungshöhen von etwa 0,50 m bis 2 m. Die Gleise verlaufen von Bahn-km 10,000 bis Bahn-km 11,000 und Bahn-km 13,000 bis Bahn-km 14,000 gerade ohne Überhöhung. Im Bereich von Bahn-km 12,000 bis 13,000 weist die Gleistrassierung überwiegend einen Rechtsbogen mit Radien von 4400 m bis 30000 m und eine Überhöhung bis zu 20 mm auf. Die vorhandene Oberbauform ist W 60-1667-B70 im rechten und linken Gleis. Die Entwässerung der Gleise erfolgt zum Teil über eine flächenhafte Versickerung am Bahndamm und über die vorhandene Tiefenentwässerung links und rechts der Bahn.

2.1.2 Sonstige bestehende Verhältnisse

Der geplante Baubereich befindet sich innerhalb der Ortschaft Thüngersheim. Rechts und links des Bahndammes befinden sich überwiegend Wohnbebauungen. Rechts der Bahn verläuft parallel zu den Gleisen die Bundesstraße 27. [Entlang der Bundesstraße, d.h. zwischen Bahnlinie und Straße, ist eine Schutzeinrichtung des Systems Mega Rail errichtet. Im Bahn-km 12,799 wird die Bundesstraße 27 mittels eines eigenständigen Bauwerks \(ASB-Nr. 6125 529\) über die Fußgängerunterführung bzw. einen Gehweg geführt. Dieses Bauwerk zur Straßenüberführung schließt unmittelbar an das Bauwerk zur Eisenbahnüberführung an und gemeinsam bilden sie eine Fußgängerunterführung zur Querung der beiden Verkehrswege und zum Anschluss der vorhandenen Außenbahnsteige im Haltepunkte Thüngersheim.](#)

[Im Bahn-km 13,168 wird die Ortsstraße „Mainau“ mittels eines Brückenbauwerks \(ASB-Nr. 6125 528\) über die Bahnlinie geführt.](#)

Im beplanten Abschnitt sind bahneigene Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung und 50 Hz vorhanden.

2.2 Erläuterung des geplanten Zustandes der Anlagen

2.2.1 Gleisanlagen

An den Gleisanlagen der Strecke werden im Zusammenhang mit der Errichtung der Lärmschutzwand keine Veränderungen vorgenommen. Somit bezieht sich die Lage der Lärmschutzwand auf die Lage der vorhandenen Gleise. Die Höhe der Lärmschutzwand bezieht sich auf die Sollgleishöhe der Strecke.

2.2.2 Durchlass in km 10,343

Der bestehende Durchlass wird nicht verändert. Da das Bauwerk aufgrund seiner geringen Breite mit dem Regelabstand der Pfosten von 5,0 m überbrückt werden kann, ist ein Ausrüstungsbalken nicht erforderlich. Bei der Gründung der Lärmschutzwandpfosten ist die Lage der vorhandenen überschütteten Bauwerksteile zu beachten.

2.2.3 Fußgängerunterführung in km 12,799 (EÜ und ASB-Nr. 6125 529)

Die [beiden Bauwerke, Eisenbahn- und Straßenüberführung im Bahn-km 12,799, der bestehenden Fußgängerunterführung](#) ~~wird~~ [werden](#) nicht verändert. Zur Überbrückung wird über der Fußgängerunterführung bahnlinks und bahnrechts ein Ausrüstungsbalken errichtet, auf dem dann die Lärmschutzwand befestigt wird. Bei der Gründung der Ausrüstungsbalken ist die Lage der vorhandenen überschütteten Bauwerksteile zu beachten. [Die Lärmschutzwandelemente gelten als leicht demontierbar. Die beiden Ausrüstungsbalken und die darauf angebrachten Lärmschutzwandträger werden demontierbar ausgebildet und können für Instandsetzungsarbeiten bzw. Neubauvorhaben von der DB - nach rechtzeitiger, vorheriger Anmeldung - demontiert werden. Für die laufende Unterhaltung, insbesondere für die Brückenprüfung wird ein Abstand von \$\geq 30\$ cm zwischen OK Kappe und UK Ausrüstungsbalken eingehalten. Lage und Konstruktion der Ausrüstungsbalken sind in Unterlage 5.2 A dargestellt.](#)

2.2.4 Durchlass in km 12,930

Der bestehende Durchlass wird nicht verändert. Zur Überbrückung des kreuzenden Durchlasses wird über diesen ein Ausrüstungsbalken errichtet, auf dem dann die Lärmschutzwand befestigt wird. Bei der Gründung des Ausrüstungsbalkens ist die Lage der vorhandenen überschütteten Bauwerksteile zu beachten.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

2.2.5 Durchlass in km 13,096

Der bestehende Durchlass wird nicht verändert. Zur Überbrückung des kreuzenden Durchlasses wird über diesen ein Ausrüstungsbalken errichtet, auf dem dann die Lärmschutzwand befestigt wird. Bei der Gründung des Ausrüstungsbalkens ist die Lage der vorhandenen überschütteten Bauwerksteile zu beachten.

2.2.6 Straßenbrücke ASB-Nr. 6125 528 in km 13,168

Die bestehende Straßenbrücke wird nicht verändert. Die Lärmschutzwand wird in einem horizontalen Abstand $\geq 1,50$ m zum Brückenpfeiler und in einem vertikalen Abstand $\geq 2,50$ m zur Überbauuntersicht des Bauwerks errichtet. Lärmschutzwände gelten als leicht demontierbar und können für Instandsetzungsarbeiten bzw. Neubauvorhaben - nach rechtzeitiger, vorheriger Anmeldung - von der DB demontiert werden.

3 Entwurf und bautechnische Einzelheiten

3.1 Entwurfselemente/ Randbedingungen

Für die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Anlage 9, nur zur Information). Dieser liegen die aktuellen Grenzwerte nach der Förderrichtlinie zu Grunde.

Bei der Planung wurden die Richtlinien der DB AG beachtet.

3.2 Allgemeine Angaben Lärmschutzwände

Die Gründung der Lärmschutzwand erfolgt durch eine Tiefgründung. In diese Stahlrohre werden die Pfosten (Stahlträger) einbetoniert. Als unterer Abschluss der Lärmschutzwand werden Betonsockelelemente zwischen den Stahlträgern abgesetzt. Auf diese Sockelelemente werden beidseitig hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente bis zur Solloberkante der Lärmschutzwand verlegt.

Die Abmessungen und die Ausführungsart der Gründungskörper ergeben sich aus den statischen und konstruktiven Erfordernissen. Auf Grund der vorhandenen Oberleitung sind Erdungsmaßnahmen nach Ril 804. 5501 in Verbindung mit Ril 997.0241 erforderlich.

Es wird bei der Ausbildung der Türen nicht zwischen Flucht- & Rettungstüren oder Servicetüren unterschieden. Alle Türen haben eine Mindestbreite von 1,60 m eine und lichte Höhe von mindestens 2,20 m.

Die Anordnung von Servicetüren wurde mit der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (Netzbezirk Würzburg) abgestimmt und ist seitens der eingebundenen Fachbereiche nicht erforderlich. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind in diesen Bereichen Podeste oder Treppen erforderlich. Die Servicetüren sind nach Ril 804.5501 zu bemessen.

Die Vorgaben der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ (Einführung beim EBA: 07.12.2012) wurden bei der Planung der Lärmschutzwände beachtet.

Die Lärmschutzwände werden überwiegend vom Gleis aus errichtet.

Die Farbgebung der Stahlträger und der Elemente erfolgt in Abstimmung mit der Gemeinde Thüngersheim.

3.2.1 Lärmschutzwand 1 von km 10,000 bis 10,550 links der Bahn

Die geplante Lärmschutzwand wird in zwei Abschnitte unterteilt und beginnt bei Bahn – km 10,000 und verläuft links der Bahn und endet bei Bahn – km 10,075. Darauf folgt eine bestehende Lärmschutzwand und stellt eine Unterbrechung der geplanten LSW dar. Hieran wird bei Bahn – km 10,190 angeschlossen und die geplante LSW endet bei Bahn – km 10,550. Die Ausführung erfolgt aufgrund der parallel zur Lärmschutzwand verlaufenden öffentlichen Straße mit beidseitig hochschallabsorbierenden Lärmschutzelementen.

Die Gesamtlänge (inkl. Unterbrechungen) der Lärmschutzwand beträgt 550 m.

Die Gesamtlänge (abzüglich Unterbrechungen) der Lärmschutzwand beträgt 435 m.

3.2.2 Lärmschutzwand 2 von km 12,412 bis 13,285 rechts der Bahn

Die geplante Lärmschutzwand beginnt bei Bahn – km 12,412 und verläuft rechts der Bahn und endet bei Bahn – km 13,285. ~~In Ihrem Verlauf wird diese an bestehenden Gebäuden des Bahnhofes unterbrochen und angepasst.~~ Im Bereich des Außenbahnsteiges wird die Lärmschutzwand an der Bahnsteighinterkante entlang geführt. Hierfür ist im Bereich von Bahn-km 12,739 bis 12,820 der Rückbau der vorhandenen Stützwand und des darauf befindlichen Geländers notwendig. Die Ausführung erfolgt aufgrund der parallel zur Lärmschutzwand verlaufenden Bundesstraße B27 mit beidseitig hochschallabsorbierenden Lärmschutzelementen.

~~Die Gesamtlänge (inkl. Unterbrechungen) der Lärmschutzwand beträgt 873 m.~~

~~Die Gesamtlänge (abzüglich Unterbrechungen) der Lärmschutzwand beträgt 863 m.~~

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

3.2.3 Lärmschutzwand 3 von km 12,665 bis 12,890 links der Bahn

Die geplante Lärmschutzwand beginnt bei Bahn – km 12,665 und verläuft links der Bahn und endet bei Bahn – km 12,890. ~~In ihrem Verlauf wird diese an bestehenden Gebäuden des Bahnhofes unterbrochen und angepasst.~~ Das Gelände in km 12,803 wird in Einzelbereichen zurückgebaut und an die neu zu errichtende Lärmschutzwand angepaßt. Die Ausführung erfolgt aufgrund der parallel zur Lärmschutzwand verlaufenden öffentlichen Straße mit beidseitig hochschallabsorbierenden Lärmschutzelementen.

Die Gesamtlänge ~~(inkl. Unterbrechungen)~~ der Lärmschutzwand beträgt 225 m.

~~Die Gesamtlänge (abzüglich Unterbrechungen) der Lärmschutzwand beträgt 220 m.~~

3.3 Kunstbauwerke

3.3.1 Stützmauern und Böschungssicherungen

~~entfällt~~

~~Im Bereich zwischen der Bahnsteighinterkante des Außenbahnsteiges r.d.B. und der Bundesstraße B27 befindet sich eine Schwergewichtsmauer aus Ortbeton, welche etwa bis 0,95 m unter Gelände gründet. Die Gesamthöhe beträgt ca. 1,85 m (km 12,739) bis ca. 1,20 m (km 12,820). Die vorhandene Stützmauer sowie das darauf befindliche Gelände sind in Einzelbereich abzubrechen, um die Lärmschutzwand in diesem Bereich zu gründen.~~

3.4 Bahnhöfe, Stationen, Haltepunkte

In km 12,800 befindet sich der Hp Thüngersheim. Er besitzt links und rechts der Bahn einen Außenbahnsteig mit einer Breite von ca. 3,0 m – 4,0 m. Die Länge des Außenbahnsteigs r.d.B. beträgt ca. 215 m und l.d.B. ca. 250 m. Die Höhe der asphaltierten Bahnsteige beträgt ca. 0,25 m über SO.

Die Bahnsteige sind in km 12,799 durch eine Fußgängerunterführung erreichbar.

3.5 Entwässerung

An den Entwässerungsanlagen der Strecke werden keine Veränderungen vorgenommen.

Die Sockelelemente binden in der Regel ca. 10 cm in den vorhandenen Boden ein. Die Durchgängigkeit von anfallendem Oberflächenwasser (speziell im Dammbereich) wird durch eine Kiesfilterschicht gewährleistet.

3.6 Straßen und Wege

Die vorhandenen öffentlichen Straßen und Wege werden nicht verändert. Im Zusammenhang mit dem Einbau der Ausrüstungsbalken sind ggf. kurzzeitige Straßensperrungen erforderlich. Die verkehrsrechtlichen Genehmigungen werden rechtzeitig beantragt. ~~Durch die Errichtung der Lärmschutzwand 2 wird eine Erneuerung der Schutzeinrichtung der B27 erforderlich. Diesbezüglich wurde das IB Vössing mit der Planung beauftragt. Die dazugehörigen Unterlagen sind als Anlage 10 beigelegt.~~ Im Zuge einer Fahrbahnerneuerung der B 27 wurde ebenfalls die Schutzeinrichtung entlang der Bundesstraße erneuert. Die geplante Lärmschutzwand 2 befindet sich in einem ausreichend großen Abstand zur vorhandenen Schutzeinrichtung, so dass deren Wirkungsbereich nicht beeinflusst wird. Eine Änderung und/oder Planung der erneuerten Schutzeinrichtung ist somit nicht mehr erforderlich, so dass Anlage 10 der Genehmigungsunterlage ersatzlos entfällt.

3.7 Erdbauwerke und Oberbau

Im Wesentlichen sind Anpassungen der seitlichen Randwege erforderlich. Dies erfolgt hauptsächlich durch Auffüllungen.

Weitere Veränderungen sind nicht geplant.

3.8 Leitungen Dritter

Im Bereich der Maßnahmen sind kreuzende und parallel zur Strecke verlaufende Fremdleitungen vorhanden und zu beachten. Leitungsverlegungen sind für die parallel zur Bahnlinie verlaufende Gasleitung der Firma DIE ENERGIE zwingend erforderlich, da diese im Baufeld der zu errichtenden Lärmschutzwand verläuft. ~~Aus diesem Grunde wurde als Vorwegmaßnahme in Bahn-km 12,829 eine neue Gasleitungskreuzung und eine links der Bahn verlaufende neue Gasleitung gebaut. Die neue Gasleitung muss im Baubereich bauzeitlich gesichert werden. Die bestehende Verlegung der Gasleitung von Bahn-km 12,830 bis km 13,330 muss wird zu Beginn der Bauarbeiten - während der Vorarbeiten - noch in Betrieb sein. Sie muß deshalb ebenfalls bauzeitlich gesichert werden. Vor Beginn der Gründungsarbeiten für die Maßnahme zur Errichtung der LSW muss sie jedoch außer Betrieb genommen umverlegt werden. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und der Zeitpunkt der Außerbetriebnahme der bestehenden Gasleitung sind mit dem Gasleitungsbetreiber vor Baubeginn schriftlich festzulegen.~~ Die genaue Lage der bestehenden Gastrasse und ~~die umverlegten~~ der neugebauten Gastrasse kann den Anlagen 3.2 und 11.2.2 entnommen werden.

Die Kosten für ~~die Umverlegung den Neubau~~ der Gasleitung, einschließlich der damit verbunden Planungskosten, sind ~~in vollem Umfang vom Eigentümer (DIE ENERGIE) und nicht vom Vorhabenträger zu~~ von den Kreuzungspartnern (Eigentümerin der Gasleitung und Vorhabenträgerin) entsprechend dem im bestehenden Leitungskreuzungsvertrag festgelegten Verhältnis zu tragen.

Abstimmungsgespräche sind mit DIE ENERGIE getroffen worden. Die Planung der ~~Umverlegung Neubaues~~ ist nicht Bestandteil dieses Planrechtsverfahrens und ~~wird~~ wurde separat von DIE ENERGIE aufgestellt.

Weiter Leitungsverlegungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie vor und während der Bauausführung werden die Leitungsträger detailliert informiert und insbesondere die Art und Lage der Gründungen abgestimmt.

Die Leitungen werden in das Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn einbezogen.

3.9 Technische Streckenausrüstung

3.9.1 Signaltechnik (LST)

Die sich im Baufeld befindenden Einrichtungen der Signaltechnik sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die vorhandenen Kabel / Leitungen, welche im Bereich der Maßnahme kreuzend und parallel zur Strecke verlaufen werden den künftigen Gegebenheiten Vorort angepasst bzw. bauzeitlich gesichert. Vor Beginn der Arbeiten wird dies mit dem Verantwortlichen des Fachbereichs abgestimmt.

3.9.2 Oberleitung

Während der Gründungsarbeiten ist ein zeitweises Abschalten der Oberleitung erforderlich.

Die vorhandenen Kabel / Leitungen, welche im Bereich der Maßnahme kreuzend und parallel zur Strecke verlaufen werden den künftigen Gegebenheiten Vorort angepasst bzw. bauzeitlich gesichert. Vor Beginn der Arbeiten wird dies mit dem Verantwortlichen des Fachbereichs abgestimmt.

Die Lärmschutzwände werden entsprechend der Ril 997.0241 bahngeerdet.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

3.9.3 Telekommunikation (Kabel der DB Netz AG)

Die vorhandenen Kabeltrassen werden den künftigen Gegebenheiten Vorort angepasst bzw. bauzeitlich gesichert.

Die Planung und Überwachung erfolgt durch die DB Kommunikationstechnik GmbH.

3.9.4 DB Energie GmbH (50-Hz und 16,7-Hz)

Die vorhandenen Kabel / Leitungen, welche im Bereich der Maßnahme kreuzend und parallel zur Strecke verlaufen werden den künftigen Gegebenheiten Vorort angepasst bzw. bauzeitlich gesichert. Vor Beginn der Arbeiten wird dies mit dem Verantwortlichen des Fachbereichs abgestimmt.

3.10 Baugrund, Geologie und Hydrologie

Für das Vorhaben liegt ein Baugrundgutachten vom Ingenieurbüro GCE GmbH (Bearbeitungsnr. 11GN 014_2) aus dem Jahre 2011 vor. Hieraus sind nachfolgende Aussagen entnommen.

3.10.1 Vorhandener Baugrund und Bodenkennwerte

Zur Erkundung der Schichten- und Lagerungsverhältnisse wurden in der Regel wechselweise Bohrsondierungen gemäß DIN 4021 (BS; 18 Stück) und schwere Rammsondierungen nach DIN EN ISO 22476-2 (DPH, 19 Stück) im 50m-Aufschlußraster ausgeführt. Die geplante Endteufe betrug im Regelfall $t = 5,0\text{m}$ unter Ansatz. Wegen fehlenden Bohr- bzw. Sondierfortschrittes mussten mehrere Aufschlüsse im Bereich von LSW-Nr. 2 u. LSW-Nr. 3 jedoch vor Erreichen der geplanten Endteufe abgebrochen werden. Der Abstand der Aufschlusspunkte zur Gleisachse betrug insgesamt zwischen 3,6m ... 6,0m.

Die Aufschlüsse wurden bzgl. Schienenoberkante eingemessen.

Die Aufschlussarbeiten erfolgten im Zeitraum vom 25.03.11 bis 31.05.11 durch GCE Magdeburg (BS) und die Fa. Brunnenbau Kempas (DPH).

3.10.2 Gründungsempfehlungen

Üblicherweise erfolgt die Gründung von Lärmschutzwänden als Tiefgründung auf Ramm- oder Bohrpfählen. Flachgründungen oder Tiefgründungen mittels Pfahlbocksystemen aus verpressten Mikropfählen werden erfahrungsgemäß lediglich als Sonderlösungen vorgesehen und im vorliegenden Fall generell nicht empfohlen.

Für den Bereich der LSW-Nr. 1, km 10,0+00 - km 10,5+50, l.d.B. wird auf der Grundlage der Aufschlußergebnisse eine Gründung auf Ramppfählen/-rohren als Vorzugsvariante empfohlen.

Unbenommen davon wäre auch die Gründung auf Bohrpfählen möglich.

Für die (Teil-)Bereiche

- LSW-Nr. 2, km 12,4+12 - km 13,0+00, r.d.B. und
- LSW-Nr. 3, km 12,6+65 - km 12,8+90, l.d.B.

ist eine Bohrpfahlgründung generell als Vorzugsvariante zu empfehlen.

Es wird eingeschätzt, dass eine Rammgründung in den Terrassensanden aufgrund der festgestellten hohen Eindringwiderstände nur mit bautechnologischem Mehraufwand (erf. Einsatz von Hilfsmitteln) ausführbar sein wird. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das unter dem Verwitterungslehm folgende (verw.) Festgestein, in dem ein Rammen nicht möglich ist, zumindest örtlich bis in relevante Gründungstiefe aufragt (siehe auch Pkt. 4.2).

Soll die Gründung zwingend als Rammgründung erfolgen, werden im Vorfeld der Baumaßnahme Proberammungen zur Festlegung der Rammtechnologie (Geräte, Rammgut) empfohlen.

Im Teilbereich LSW-Nr. 2, km 13,0+00 - km 13,2+85, r.d.B. sind sowohl Ramm- als auch Bohrpfahlgründungen ausführbar, wobei Ramppfahl-/rohrgründungen in den Terrassensanden/-kiesen den örtlichen begrenzten Einsatz von Hilfsmitteln (Lockerungsbohrungen) erfordern können.

3.11 Umweltauswirkungen

3.11.1 Umweltverträglichkeit

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung hat die Aufgabe, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu ermitteln, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung zu entwickeln sowie die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzulegen. Im Zusammenhang mit den Ermittlungen der Eingriffe in Natur und Landschaft wird nach anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unter dem Begriff Kompensationsmaßnahmen zusammengefasst.

Zur Realisierung der Baumaßnahme werden die Belange von Natur und Landschaft entsprechend des Bundes-Naturschutzgesetzes und des Landes-Naturschutzgesetzes sowie, ergänzend, des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes berücksichtigt.

Vorkehrungen zur Vermeidung mutmaßlicher Gefährdungen und Beeinträchtigungen für planungsrelevante Arten werden durch **folgende Maßnahmen getroffen**:

- Entfernung von Vegetation außerhalb der Brut- und Vegetationszeit (001_VA),
- Schutzzäune für Reptilien (002_VA) und Biotop (008_VA),
- Vergrämnungsmaßnahmen zum Schutz der Reptilien (003_VA),
- Aufwertung bestehender Vegetationsflächen (004_FCS),
- Fangen und Umsetzen von Reptilien (005_VA),
- Förderung der Vernetzung zwischen Gleis- und Bahnseitenflächen durch Kleintierdurchlässe in den Lärmschutzwänden (006_VA),
- Durchführung einer ökologischen Baubegleitung (007_VA-V),
- Prüfung der Höhlenbäume auf Nutzung und ggf. Schaffung von Ersatzquartieren (009_VA).

~~zeitliche Beschränkung des Gehölzrückschnitts (zulässig von Anfang Oktober bis Ende Februar, § 39 Abs. 5 BNatSchG), Kleintierdurchlässe in den Lärmschutzwänden, Schutzmaßnahmen für Gehölzbestände nach RAS-LP 4, Bodenschutzmaßnahmen und die Ökologische sowie die Archäologische Baubegleitung getroffen. Weiterhin erfolgt die Anpflanzung von Sträuchern während bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme.~~

~~Vor Beginn der Baumaßnahme und vor der Eiablage der Zauneidechsen, also im Zeitraum von September bis Mai wird außerdem der Bahnseitenweg zwischen km 12,8+25 und 12,8+90 (LSW 3) mit bindig kiesigem KG2-Material erneuert. Die Maßnahme dient der Vermeidung der Beeinträchtigung bzw. Zerstörung von Zauneidechsengelegen während der Baumaßnahme.~~

Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die bauzeitlich genutzten Flächen im Rahmen der Bodenschutzmaßnahmen wieder in den Zustand zurückversetzt, den sie vor Beginn der Baumaßnahmen aufweisen (010_A). In Teilbereichen erfolgt die Aufwertung von Ruderalflächen (011_A).

Schutzgut Biotop und Arten

Im direkten Vorhabenbereich kommen keine geschützten Biotope vor. [Eine Auflistung der trassennahen geschützten Biotope kann der Unterlage 8.1 A entnommen werden.](#)

Östlich des Vorhabengebiets befindet sich in einer Entfernung von etwa 40 m zur SSW 1 das FFH-Gebiet "6124-372-07 Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim". Im Zentrum der Ortschaft Thüngersheim befindet sich das 90 m von der SSW 2 entfernte FFH-Gebiet 6125-301 "Mausohrwochenstuben im Maindreieck". Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets sind nicht zu erwarten. Beeinträchtigungen für die FFH-Gebiete sind nicht zu erwarten.

Das Vorhaben befindet sich komplett innerhalb des Landschaftsschutzgebiets (LSG-00083.01) "Maintalschutzlandschaft Thüngersheim"(vgl. BAYLFU 2009, ebd. 2010, ebd. 2012a). Zuwiderhandlungen der Schutzgebietsverordnung durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten.

Das Untersuchungsgebiet im Umfeld der Bahnanlagen ist aufgrund seiner innerörtlichen Lage stark durch die angrenzenden Siedlungs- und Erschließungsflächen geprägt; der Anteil an siedlungsbezogenen Grünstrukturen ist aufgrund des dörflichen Charakters hoch. Die bahnbegleitenden Flächen sind hauptsächlich durch Ruderalvegetation, Scher- und Trittpflanzenbestände sowie Gebüsche mittlerer Standorte gekennzeichnet. Die Biotoptypen entlang der Bahnstrecke sind aufgrund ihrer Nähe zur Gleisanlage sowie zu den angrenzenden Straßen- und Siedlungsbereichen anthropogen geprägt und überwiegend von geringer Bedeutung.

Die vorhandenen Vegetationsstrukturen entlang der Bahnlinie sind als Lebensraum insbesondere für [Vögel](#), Heuschrecken, Fledermäuse und Reptilien relevant. Austauschbeziehungen zwischen geeigneten Teillebensräumen durch die Arten sind im Untersuchungsgebiet anzunehmen.

[Eine Betrachtung der Verbotstatbestände gemäß §44 BNatSchG ist Bestandteil der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung \(siehe Unterlage 8.4A\). Populationsökologische Folgewirkungen sind unter Beachtung der zuvor aufgelisteten Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität auszuschließen. Da jedoch nicht sichergestellt bzw. nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass Individuen trotz Vergrämung im Baufeld verbleiben und die Tiere somit einer signifikant erhöhten Tötungs- oder Verletzungsgefahr ausgesetzt sind, ist für die Reptilien Zauneidechse und Schlingnatter ein Antrag auf Ausnahme gemäß § 45 BNatSchG zu stellen.](#)

Für andere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder europäische Vogelarten gem. Art 1 der Vogelschutzrichtlinie werden keine Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG sowie § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

~~Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG sowie § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m Abs. 5 BNatSchG werden bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gem. Art 1 der Vogelschutzrichtlinie erfüllt.~~

Schutzgut Boden

Im **direkten** Vorhabenbereich befinden sich 2 Bodendenkmale zu deren Schutz eine archäologische Baubegleitung notwendig ist. **Eine Auflistung aller trassennahen Bodendenkmale im Vorhabenbereich kann der Unterlage 8.1A entnommen werden.**

Die von der Baumaßnahme betroffenen Böden sind im Bereich des Bahndammes als stark verändert und einschließlich der von Gehölzen bestandenen Dammböschungen als unnatürlich anzusehen.

Durch die Errichtung der Lärmschutzwände werden ca. ~~250 m²~~ **820 m²** Boden versiegelt. Die Bedeutung der Böden ist aufgrund der anthropogenen Vorbelastung gering, so dass sich durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen ergeben.

Schutzgut Wasser

Oberflächennahe Grundwasservorkommen oder Schutzgebiete sind durch die Baumaßnahme nicht berührt.

Innerhalb des Bearbeitungsgebietes befinden sich keine festgesetzten Überschwemmungsgebiete oder für die Trinkwasserversorgung relevanten und sensiblen Bereiche.

An den Entwässerungsanlagen der Strecke werden keine Veränderungen vorgenommen. Die Sockelelemente binden in der Regel ca. 10 cm in den vorhandenen Boden ein. Die Durchgängigkeit von anfallendem Oberflächenwasser (speziell im Dammbereich) wird durch eine Kiesfilterschicht gewährleistet.

Bei der Herstellung der Bohrpfahlgründungen für die Torsionsbalken wird Betriebswasser anfallen. Dieses Schmutzwasser wird zunächst einer Absetzeinrichtung (Absetzbecken) zugeführt und über diese dann in bestehende Kanäle der Gemeinde Thüngersheim abgeleitet. Das Absetzbecken ist in Abhängigkeit des Absetzverhaltens des Schmutzwassers zu dimensionieren, um eine ausreichend große Absetzzeit einzuhalten. Das Absetzverhalten des Schmutzwassers wird im Rahmen

der Bauarbeiten ermittelt. Bei der Bemessung der Absetzeinrichtung ist auch die anfallende Wassermenge pro Stunde mit zu berücksichtigen. Gemäß Auskunft des Abwassermeisters der Kläranlage Zellingen wird die mögliche Einleitmenge (m^3/h) über den normalen Betrieb des Pumpwerks Thüngersheim „Alte Kläranlage“ abgefangen.

Mögliche Einleitpunkte, die Einleitmengen und die genauen Details der Behandlung des Betriebswassers (Schmutzwassers) werden rechtzeitig vorher mit der Gemeinde Thüngersheim und den zuständigen Stellen abgestimmt und festgelegt.

Schutzgut Luft und Klima

Bauzeitlich auftretende erhöhte Luftschadstoffbelastungen und Stäube durch Baustellenverkehr sind möglich, führen jedoch nicht zu einer nachhaltigen erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes.

Zusätzliche Beeinträchtigungen siedlungsklimatischer Ausgleichs- und Austauschfunktionen sind durch die Höhe der Lärmschutzwand (3 m Höhe) nicht zu erwarten.

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

~~Das Vorhaben~~ Der direkte Vorhabenbereich betrifft eine stark anthropogen geprägte Landschaft von geringer Bedeutung. Visuelle Auswirkungen bestehen für urbane, infrastrukturell geprägte Bereiche wie die vorhandenen Gleis- und Straßenanlagen sowie bebaute Flächen. Die Landschaft ist geprägt von flachwelligen und flachhügelförmigen Reliefformen, die teilweise zertalt sind (BAYLFU 2017c).

In Thüngersheim sind darüber hinaus das Ortsbild und die Landschaft kennzeichnende Baudenkmäler vorhanden, welche in der Unterlagen 8.1A detaillierter aufgeführt.

Die von Thüngersheim in Richtung Süden verlaufende Bahnstrecke befindet sich gänzlich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Maintalschutzlandschaft Thüngersheim“ (LSG-00083.01).

Die durch die Lärmschutzwände verursachten anlagebedingten Veränderungen des Orts- bzw. Landschaftsbildes sind ~~nur~~ überwiegend kleinräumig und aus kurzer Entfernung einsehbar, da die Bahntrasse hauptsächlich innerorts verläuft und durch die

zu erhaltenden prägenden Gehölzbestände auf dem Bahndamm bzw. in benachbarten Privatgärten optisch überwiegend abgeschirmt ist.

Da in den kleinflächigen einsehbaren Bereichen der nach Ril 882 geforderte Mindestabstand von 2,50 m zzgl. des Radius möglicher anzupflanzender Gehölze zu den vorhandenen Streckenausrüstungen und der geplanten Schallschutzwand nicht eingehalten werden kann, wird von gestalterischen Maßnahmen zur besseren Einbindung der Lärmschutzwände abgesehen (EBA 2015).

Eingriffsregelung bei Eisenbahn-Betriebsanlagen

~~Derzeit vorhandene Bahnanlagen unterliegen aufgrund eines aus § 4 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG resultierenden Bestandsschutzes nicht dem § 14 BNatSchG. Der Korridor der bestehenden Bahnbetriebsanlagen grenzt die tatsächlich für den Betrieb der Bahnlinie notwendigen Flächen unter Betrachtung der jeweiligen Geländeverhältnisse und der betriebsbedingten Situation ab. Dieser Bereich umfasst den Bahnhofsbereich mit Gleisanlagen und Betriebsgebäuden, die Bahnböschungen und die Bauwerke.~~

~~In den Bauabschnitten, in denen die Errichtung der Lärmschutzwände vom Gleis aus erfolgt, sind evtl. Gehölzrückschnitte durchzuführen. Diese wären unter dem Gesichtspunkt der Unterhalts- und Instandhaltungsmaßnahmen (in diesem Fall bis 6,30 m ab der Gleismittelachse) rechtlich ohne weiteres möglich und stellen keine ausgleichspflichtigen Eingriffe dar.~~

Für die Errichtung der Schallschutzwände sind anlagenbedingte Verluste von unterschiedlichen Biotoptypen notwendig. Eine exakte Gegenüberstellung der einzelnen Verluste und entsprechenden Kompensationen ist der Unterlage 8.1A zu entnehmen. Insgesamt entsteht auf einer Eingriffsfläche von 10533 m² ein Kompensationsbedarf von 2066 Wertpunkten, welcher durch die Aufwertung von Ruderalflächen im Siedlungsbereich ausgeglichen wird.

Zusammenfassende Analyse des Vorhabens aus Sicht der Umweltverträglichkeit

Anlagebedingt verbleiben unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter, temporäre Wirkungen werden durch entsprechende Maßnahmen vermieden.

~~Unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen sind aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG sowie § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.~~

Für die Reptilienarten Zauneidechse und Schlingnatter sind Anträge auf Ausnahme gemäß § 45 BNatSchG zu stellen, da trotz Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich Tiere im Baufeld befinden und diese daher einer signifikant erhöhten Tötungs- oder Verletzungsgefahr ausgesetzt sind.

3.11.2 Schall und Erschütterung

Für die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Anlage 9). Diese Unterlage ist keine Planunterlage, sie wird zur Information beigelegt.

Für nahe gelegene und von der Baumaßnahme betroffene Gebäude, Straßen und Kanäle werden Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um eventuelle Veränderungen am Bestand zu dokumentieren.

3.11.3 Lärm- und Erschütterungen während der Bauphase- AVV Baulärm

Allgemeines

Für die 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 Richtwerte der AVV Baulärm im Nachzeitraum über einen Zeitraum von mehreren Wochen auftreten werden.

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.

Für diese Rammarbeiten werden zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung bevorzugt erschütterungs- und lärmarme Gründungsverfahren zum Einsatz kommen. 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.

Bahnbetrieb und mögliche Sperrpausen

Die Bahnstrecke 5200 Würzburg - Aschaffenburg zählt zu den wichtigen Ost-West-Verbindungen in Bayern. Dort werden tagsüber Taktverkehr für den Schienenper-

sonenverkehr und zwischen den Takten Güterverkehr abgewickelt. In den Nächten werden vorwiegend Güterzüge gefahren. Der Umfang des Güterverkehrs richtet sich nach der Nachfrage der Bahnbetreiber.

Aus Gründen der Abwicklung des Verkehrs ist 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 kurze 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.

Baublauf

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.

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. 0,7 m 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 Ein-

richtung 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.

Wahl des Gründungsverfahrens - vorgesehene Geräte

Die im Rahmen der Baumaßnahmen zum Einsatz kommenden lärmrelevanten Geräte, Maschinen, Anlagen, Anlagenteile und Nebeneinrichtungen sind unter Beachtung des Standes der Technik zur Lärminderung und zur Reduzierung von Erschütterungen zu errichten und zu betreiben. 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. Dies wird in den Ausschreibungsunterlagen an die ausführenden Firmen übermittelt. Zur Beschleunigung des Bauablaufes kommen mehrere Gründungsgeräte und Bautrupps gleichzeitig zum Einsatz.

Erschütterungen

Es ist zu befürchten, dass durch Rammtätigkeiten in Gebäuden mit geringem Abstand gleichzeitig erheblich belästigende Erschütterungen gemäß DIN 4150-2 "Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" auftreten können, die die Beeinträchtigungen erheblich verstärken.

Es ist vorgesehen, erschütterungsarme Gründungsverfahren einzusetzen, so dass die Erschütterungen minimiert werden können.

Baubegleitend werden Erschütterungsmessungen durchgeführt. In den bisherigen Baumaßnahmen in den vergangenen zehn Jahren aus dem Lärmsanierungsprogramm konnten messtechnisch keine Überschreitungen der zulässigen Erschütterungsgrenzwerte festgestellt werden.

Öffentliches Interesse

Für Wohn- bzw. Mischgebiete gelten gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) nächtliche Immissionsrichtwerte von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A), bei einer Überschreitung um 5 dB(A) sollen Maßnahmen zur Minderung ergriffen werden (Nr. 4.1. AVV Baulärm).

Von einer Stilllegung von Baumaschinen kann abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse erforderlich sind und ohne Überschreitung der Richtwerte nicht durchgeführt werden können (Nr. 5.2.2. AVV Baulärm).

Die Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm liegen im öffentlichen Interesse und sind ohne Überschreitung der Richtwerte nicht möglich.

Optimierter Bauablauf

Von den ~~Die~~ insgesamt ~~153348~~ m langen Lärmschutzwänden können 225 m (Wand 3, l.d.B., km 12,665 – km 12,890) tagsüber von außerhalb des Gleises gebaut werden. Die restlichen 1.308 m (Wand 1, l.d.B., km 10,000 – km 10,075 und km 10,190 – km 10,550 und Wand 2, r.d.B., km 12,412 – km 13,285) müssen ~~von ca. km 10,000 bis ca. km 13,285 überwiegend~~ vom Gleis aus gebaut werden. Für diese Wandlängen sind ca. ~~30265~~ Pfosten mit ca. ~~30265~~ Gründungen erforderlich. Bei einem Zeitansatz von knapp 1/2 h pro Gründung sind dafür ca. ~~1532~~ Einsatzstunden ZWB mit Rammeinrichtung notwendig. Wir gehen davon aus, dass die Gründungen in ca. ~~226~~ 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 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. 26 Nachtschichten im Bereich der LSW 1 und LSW 2 und ca. 5 Tage im Bereich der LSW 3 erforderlich.

Hohe Vorbelastung der Strecke

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 in Höhe~~ 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 1091 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.~~ Unter der Annahme, dass eine Vibrationsramme in 50 % der Arbeitszeit einer Schicht im Einsatz ist, sind an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Abstand von ca. 15 bis 30 m Beurteilungspegel von 76 dB(A) bis 70 dB(A) zu erwarten. Für die Wohnbebauung in Erlabrunn im Abstand von ca. 500 m ergeben sich aufgrund von Abschirmungen auf dem Ausbreitungsweg Beurteilungspegel unter 40 dB(A).

Dieser nächtliche Beurteilungspegel entspricht etwa der zu erwartenden Lärmbelastung aus dem ~~Zugzahlen der Prognose 2015~~verkehr: Zuglärmbelastung in einem Abstand von 25 m von bis zu 76,1 dB(A) bei der Analyse 2009 und von 78,2 dB(A) bei der Prognose 2015.

Lärmreduzierung durch Verminderung des Zugverkehrs während der Bauphase

Durch die Sperrung eines Gleises ist die bahnbetriebliche Leistungsfähigkeit der Strecke erheblich eingeschränkt bzw. bei der Bahnlinie 5200 nicht mehr gegeben. Die betroffenen Züge werden großräumig umgeleitet.

Dies führt ebenfalls zur Lärmreduktion während der Bauzeit

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.

Begrenzung der Lärmbelästigung im Nachtzeitraum

Beim Abbruch der Stützmauer von km 12,739 bis km 12,820 soll ein Einsatz eines hydraulischen Abbruchhammers in Nachtzeitraum vermieden werden.

Für Immissionsorte mit Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung sollte in Abhängigkeit der örtlichen und zeitlichen Bedingungen die Möglichkeit eines vorübergehenden Ersatzwohnraums in Erwägung gezogen werden.

Zur Nachtzeit i. S. d. Nummer 3.1.2 der AVV Baulärm (20 bis 07 Uhr) darf es in keinem Fall mehr als acht Mal innerhalb eines Kalendermonats und in keinem Fall in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Nächten zu Überschreitungen der jeweils einschlägigen Immissionsrichtwerte i. S. d. Nummer 3.1.3 der AVV Baulärm kommen.

Sanierungsziel

Nach Errichtung der Lärmschutzwände wird die dauerhafte Verbesserung der Verkehrslärmsituation zukünftig im Mittel zwischen 7 dB (A) und bis zu 11 dB(A) tags und nachts betragen. Für die erste Reihe der Wohngebäude werden maximale Pegelminderungen zwischen 5 dB (A) und bis zu 13 dB (A) erzielt.

Weitere - statistisch nicht erfasste - entfernter gelegene Gebäude werden ebenfalls dauerhaft von diesen Maßnahmen profitieren. Durch die Errichtung der Lärmschutzwände wird somit eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation (aktiver Schallschutz) Ortsdurchfahrt erzielt werden.

Fazit

Das angedachte Bauverfahren ist unter Berücksichtigung des zeitlichen Aspektes dasjenige, welches die kürzeste Bauzeit garantiert. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen sind bei verhältnismäßigem Aufwand nicht oder nur sehr wenig geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die bereits vorhandene Vorbelastung durch den Zugverkehr zu hohen Verkehrslärmpegeln führt, so dass die durch den Bau verursachten temporären Lärmpegel wegen der kurzen Zeitdauer zumutbar erscheinen.

Durch die erhebliche nachhaltige Verbesserung der zukünftigen Lärmsituation um bis zu 13 dB(A) sind u. E. die vergleichsweise wenigen temporären Baulärmbelastungen zumutbar.

3.12 Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI)

Die Strecke ist nicht Bestandteil des TEN HGV, jedoch des TEN (VII) Konventionell Netzes.

Die Vorgaben aus der TSI, sowie die Verwaltungsvorschrift gemäß VVBau sind eingehalten.

4 Öffentliche Versorgungsanlagen

Folgende Leitungen Dritter befinden sich im Bereich der geplanten Maßnahme:

Tabelle 1: betroffene Medien

Leitungsträger	Leitungsart	Lage
Die Energie	Gasleitung	Kreuzung bei km 12,829 km 12,829 bis km 13,285

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Eon Bayern Bayernwerk AG	Stromkabel	Kreuzung bei km 10,293 Kreuzung bei km 12,819 Kreuzung bei km 13,173
Deutsche Telekom AG	Fernmeldekabel	km 12,804 bis km 12,822 Kreuzung bei km 13,066

Die Kabel sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben ggf. zu sichern.

Sonstige Anlagen Träger öffentlicher Belange sind nicht bekannt.

5 Durchführung des Bauvorhabens

5.1 Baustelleneinrichtung und Baustraßen

Die Zufahrt zum Gleisbereich erfolgt über die Flurstücke 2281 und 2282 bahnlinks bei Bahn- km 12,500. Das Grundstück kann über die befestigte Straße Mainau erreicht werden. Die Zufahrt zum Gleisbereich der bahnrechten Seite erfolgt in Veitshöchheim über das Flurstück 2803/2 ~~und 2803/3~~ bahnrechts bei Bahn- km 7,700, da in Thüngersheim aus der unmittelbaren Nähe zur B27 kein geeignetes Grundstück vorhanden ist. Dieses Grundstück kann über die Bundesstraße 27 erreicht werden.

Für die Nutzung als Baustellenzufahrt wird, wenn erforderlich, der Oberboden abgetragen und auf einer Breite von ca. 3 m mit Schotter/ Kies befestigt und verdichtet.

Die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen befinden sich auf dem Flurstück 2803/2 ~~und 2803/3~~ bahnrechts in Veitshöchheim, sowie auf den Flurstücken 2281 und 2282 bahnlinks in Thüngersheim. Sie sind entsprechend den Anforderungen der ausführenden Firma herzurichten. Im Wesentlichen bedeutet dies den Abtrag von Oberboden und Befestigung mit Schotter oder Kies, sowie die Herstellung einer Rampe für des Einsetzten in das Gleis. Dabei ist zu beachten, dass sich auf dem verbleibenden Grundstück mit der Flurnr. 2803/2 eine Versuchseinrichtung für begrünte Lärmschutzsteilwälle befindet und diese nicht beschädigt bzw. befahren werden dürfen.

Die betroffenen Flächen werden nach Beendigung der Arbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

5.2 Bautätigkeiten

Die Bauausführung erfolgt unter Beachtung des Bahnbetriebes. Um den Bahnbetrieb möglichst gering zu beeinträchtigen, sind die Sperrungen überwiegend nachts mit Schwerpunkt am Wochenende geplant.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Die Lärmschutzwände werden überwiegend vom Gleis aus errichtet.

Während der Bautätigkeiten können zeitlich begrenzt unvermeidbare Immissionen durch Erschütterungen und Baulärm auftreten.

Während der Durchführung der Bauarbeiten wird darauf geachtet, dass keine schädlichen Substanzen aus Baumaschinen bzw. Fahrzeugen oder beim Verarbeitungsprozess in den Untergrund gelangen.

Unabhängig davon wird der Auftragnehmer (Bauleistungen) vertraglich verpflichtet vor Ausführung eine Beweissicherung des Bestandes durchzuführen. Art und Umfang dieser Maßnahmen wird im Zusammenhang mit der Ausschreibung ermittelt.

5.3 Abfall und Entsorgung (KrW-/AbfG)

Die Abfallgesetze werden beachtet.

Die daraus resultierenden Pflichten gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz KrW-/AbfG werden von der DB ProjektBau über den Prozess „Abfallmanagement“ gewährleistet.

Im Rahmen der weiteren Planungen und Ausführung des Vorhabens wird ein so genanntes Bodenverwertungskonzept (BoVEK) erstellt.

Nach Auskunft der bahninternen Abteilung FRS (Sanierungsmanagement) besteht bezüglich der anstehenden Flächen kein Altlastenverdacht.

Kampfmitteluntersuchung

Im Zuge der historischen Erkundung potenzieller Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg ist für den Abschnitt 2 Thüngersheim mit einem mittleren kampfmittelbedingten Risiko zu rechnen. Daher ist vor Baubeginn eine Kampfmittelsondierung erforderlich.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Verzeichnis der Abkürzungen

16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-Schutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-Schutzgesetzes
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungskonzept
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DS	Dienstvorschrift
DPH	Dynamic Probing Heavy
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FRS	Sanierungsmanagement der Deutschen Bahn AG
GW	Grundwasser
HVG	Hochgeschwindigkeitsverkehr (Eisenbahnverkehr mit mehr als 200 km/h)
km	Kilometer
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LBP	Landschaftspflegerische Begleitplanung
LST	Leit- und Sicherungstechnik

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim


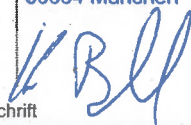
LSW	Lärmschutzwand
N.N.	Normal Null
Ril.	Richtlinie
SO	Schienenoberkante
Str.	Strecke
TEN	Transeuropäischen Eisenbahnnetz
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
UVPG	Gesetz für die Umweltverträglichkeitsprüfung
Ve	Entwurfsgeschwindigkeit
VVBau	Verwaltungsvorschrift Bau
VVBaulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
V zul	Zulässige Streckengeschwindigkeit
ZTV Ing.	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten

Die vor genannten Abkürzungen beziehen sich auf die gesamten Unterlagen zum EBA-Antrag und werden in den einzelnen Anlagen nicht erneut erläutert.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Innovative Maßnahmen

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	15.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	14.12.2015
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträgerin: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		
Datum	Unterschrift	Datum
Vertreter der Vorhabenträgerin: DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München 15.07.2019 Datum Unterschrift 		
Verfasser: DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München 15.07.2019 Datum Unterschrift 		
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Innovative Maßnahmen

Innovativen Techniken der Lärmsanierung werden derzeit im Konjunkturpaket 1 des Bundes auf ihre Praxiseignung unter den realen Bedingungen des Eisenbahnbetriebs erprobt. Deren lärm mindernde Wirkung muss noch messtechnisch nachgewiesen werden. Darüber hinaus muss die Einführung und Berücksichtigung dieser Technik auch in den gesetzlich vorgegebenen Berechnungsmethoden gesetzlich verankert werden, um als anerkannte und verbindliche gesetzliche Regelung in den Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden zu können.

Ein Zeitpunkt, wann die Zulassung dieser Techniken durch das EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde ausgesprochen erfolgt, kann von uns nicht genannt werden. Einzelne Lösungen, wie die niedrigen Schallschutzwände müssen noch vollständig entwickelt und allgemein bautechnisch zugelassen werden, bislang liegen nur Zulassungen zur Erprobung vor. Bei Maßnahmen wie den Schienenstegbedämpfern liegen bautechnische Zulassung nur für einzelne Produkte / Komponenten vor. Ein Wettbewerbsmarkt hat sich für diese Techniken noch nicht entwickeln können, so dass die Kosten in Bezug auf die Lärm minderungseffekte - verglichen mit Schallschutzwänden - überproportional hoch sind.

Die innovativen Maßnahmen sollen das "klassische" Maßnahmenportfolio der Lärmvorsorge und -sanierung ergänzen. Eine vollständige Substitution von Schallschutzwänden durch innovative Maßnahmen ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Ziel der Bahn ist es, die vom EBA anerkannten und wirksamen Maßnahmen bei den Projekten der Lärmvorsorge (Neubau oder wesentlich Änderung des Schienenweges) und bei der Lärmsanierung einzusetzen.

Bisher liegen noch keine Zulassungen vor, so dass die Verfügbarkeit dieser Technik weder zeitlich noch in ihrer Wirkung geklärt ist. Ein Warten auf "intelligentere Lösungen" bei Lärmsanierungsmaßnahmen könnte zu deutlichen Verzögerungen bei der Umsetzung führen. Bereits in Planung befindliche Abschnitte würden auf jeden Fall geschlossen und allenfalls nur mit passiven Maßnahmen saniert.

Fazit:

Innovative Technologien können das Maßnahmenportfolio der Lärmsanierung am Fahrweg lediglich sinnvoll ergänzen. Sie sind jedoch kein gleichwertiger Ersatz zu den bisherigen Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes, wie z.B. Schallschutzwände.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 2

Übersichtspläne

Unterlage	Bezeichnung
2.1	Übersichtskarte M 1:25.000

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

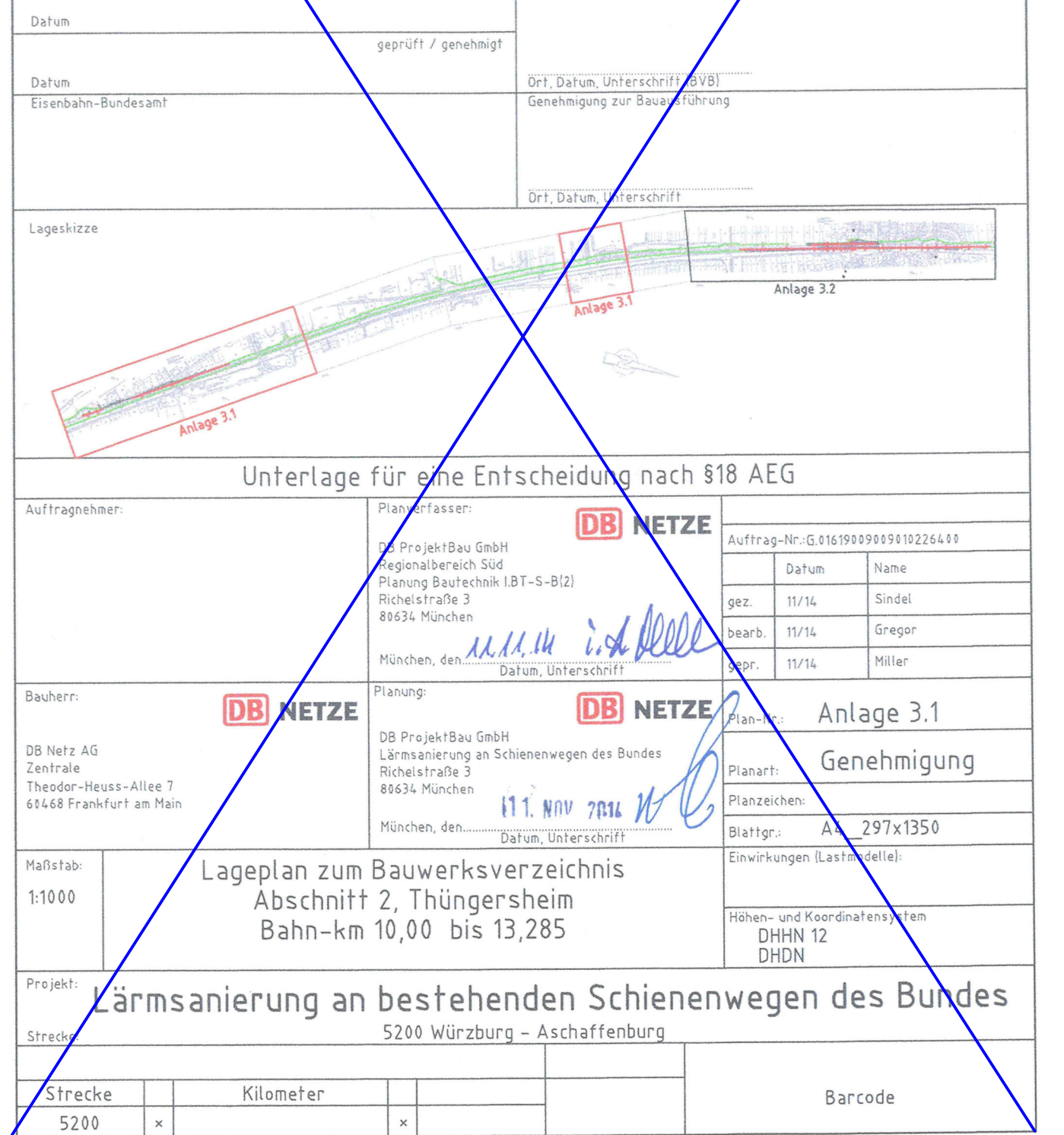
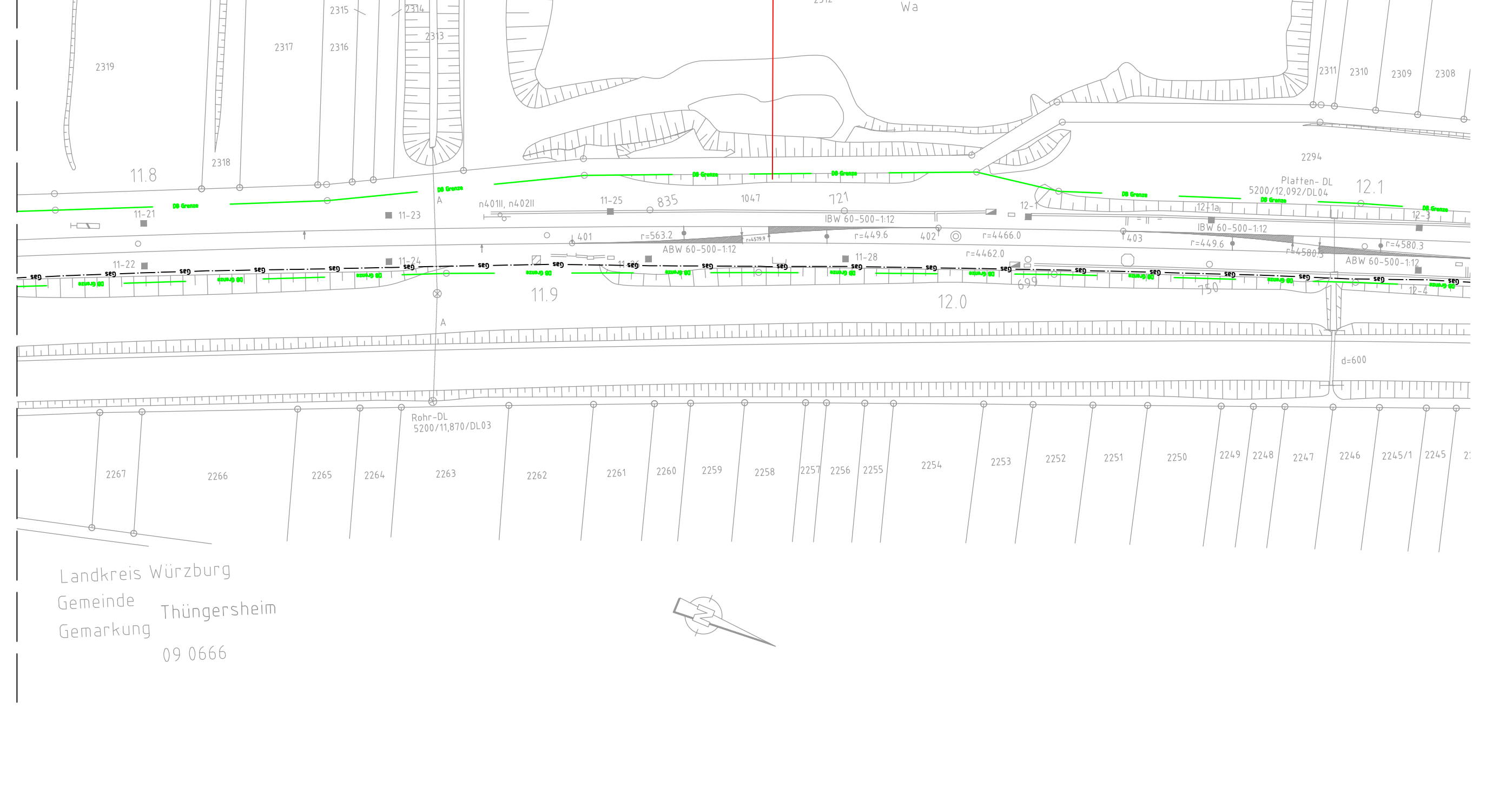
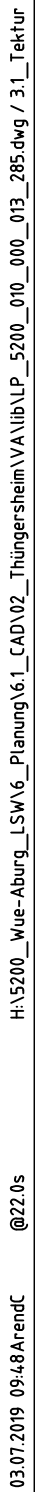
Unterlage 3

Lagepläne

Unterlage	Bezeichnung
-----------	-------------

3.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1:1000
-----	---

3.2	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1:1000
-----	---



			
a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren		04.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung		30.09.2016
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen		Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG			
Vorhabenträger: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main		Planzeichen Nr.: Projekt-Nr.: G 016190094.09.01.01.348	
Datum: _____ Unterschrift: _____		Datum 07.2019	Name Arend
		bearb. 07.2019	Birner
		gepr. _____	_____
Vertreter des Vorhabenträgers: DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung iNG-W-N Richelstraße 3 80634 München		Planverfasser: DB Engineering & Consulting GmbH Region Süd Planung iTV-S-P-NÜR(V) Nunsenbecksstraße 1 90489 Nürnberg	
Datum: _____ Unterschrift: _____		Höhensystem: Koordinatensystem: DHDN	
		Ursprungsplan: Blattgröße: 297x1540	
		Maßstab: 1:1000	

Vorhaben: Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes Abschnitt 2, Thüngersheim, Bahn-km 10,0 bis km 13,285	
Planart: Lageplan	
Planinhalt: Strecke 5200, km 10,0 - km 13,285	



03.07.2019 09:50 ArendC

03.07.2019 09:50 ArendC

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 4

Querschnitte

Unterlage	Bezeichnung
-----------	-------------

4.1	Querschnitt km 10,2+51,697 und 12,9+72,128 M 1:100
-----	--

vorh. Mast 10-7

Lärmschutzelemente
beidseitig
hochschallabsorbierend

Betonsockel

Verfüllbereich mit
nichtbindigem und
wasserdurchlässigem
Material

Gründung nach statisch
und konstruktiven
Erfordernissen

Hecke

Straße Asphalt

SO ± 0.00 m

SO Sohle 169.237
u ± 0 mm

Aschaffenburg - Würzburg

≥ 4.15

≥ 3.00

169.947
-8.17

168.855
-6.67

168.629
-4.66

168.354
-4.09

168.448
-3.52

168.710
-2.78

168.823
-2.44

169.003
-1.69

169.036
-1.28

169.213
-0.79

0.00

169.214
0.75

169.034
1.26

165.0 m ü. NN

Würzburg - Aschaffenburg

S0 Soll = 168.063
u = 0 mm
S0 ± 0.00 m

vorh. Mast 12-28

Bereich der Mastumfahrung

Lärmschutzelemente beidseitig hochschallabsorbierend

Betonsockel







+3.00m ü. S0

Gerinne Beton

Verfüllbereich mit nichtbindigem und wasserdurchlässigem Material

Gründung nach statisch und konstruktiven Erfordernissen

Gelände		167.856	168.034		168.033	167.852	167.835		167.416	167.477	167.433	167.507	167.131	167.114	167.593
Entfernung		-1.28	-0.76	0.00	0.76	1.29	1.92		2.87	3.21	4.02	4.88	5.88	6.35	7.50

 Lärmschutzwand (Neubau)
 Bestand
 bzw. Bestand aus Vermessung
 Bahngrenze
 1. Änderung: Lärmschutzwand (Neubau) entfällt
 1. Änderung: Lärmschutzwand Neubau

Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:	
Prüfvermerke					
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:			gleichgestellt mit Prüfexemplaren		
für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift			Datum		
für die DB ProjektBau: Ort, Datum, Unterschrift			Prüfingenieur		
Interoperabilität geprüft (benannte Stelle)			Name		
Datum			geprüft / genehmigt		
Datum			geprüft / genehmigt		
Datum			Freigabe der Ausführungsunterlagen <input type="checkbox"/> mit Regelungen durch den BVB		
Datum			Freigabe-Nr.: I.BT-S-BI(2)- /		
Datum			geprüft / genehmigt		
Datum			geprüft / genehmigt		
Eisenbahn-Bundesamt			Ort, Datum, Unterschrift (BVB) Genehmigung zur Bauausführung		
Lageskizze			Ort, Datum, Unterschrift		
Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG					
Auftragnehmer:		Planverfasser:		Auftrag-Nr.: G.01619099099010226400	
DB NETZE DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Süd Planung Bautechnik I.BT-S-BI(2) Reichelstraße 3 80634 München München, den Datum, Unterschrift		DB NETZE DB ProjektBau GmbH Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Reichelstraße 3 80634 München München, den Datum, Unterschrift		gez. 11/14 Sindel bearb. 11/14 Gregor gepr. 11/14 Miller	
				Plan-Nr.: 4.1 Planart: Genehmigung Planzeichen: A6_297x970 Einwirkungen (LastModelle):	
				Höhen- und Koordinatensystem DHHN 12 DHON	
Bauherr: DB NETZE DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		11. NOV 2014			
Maßstab: 1:100		Querprofile km 10,2+51.697 und km 12,9+72.128 Abschnitt 2 Thüngersheim Bahn – km 10,000 bis 13,285			
Projekt: Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes Strecke: 5200 Würzburg – Aschaffenburg					
Strecke		Kilometer		Barcode	
5200		x		x	

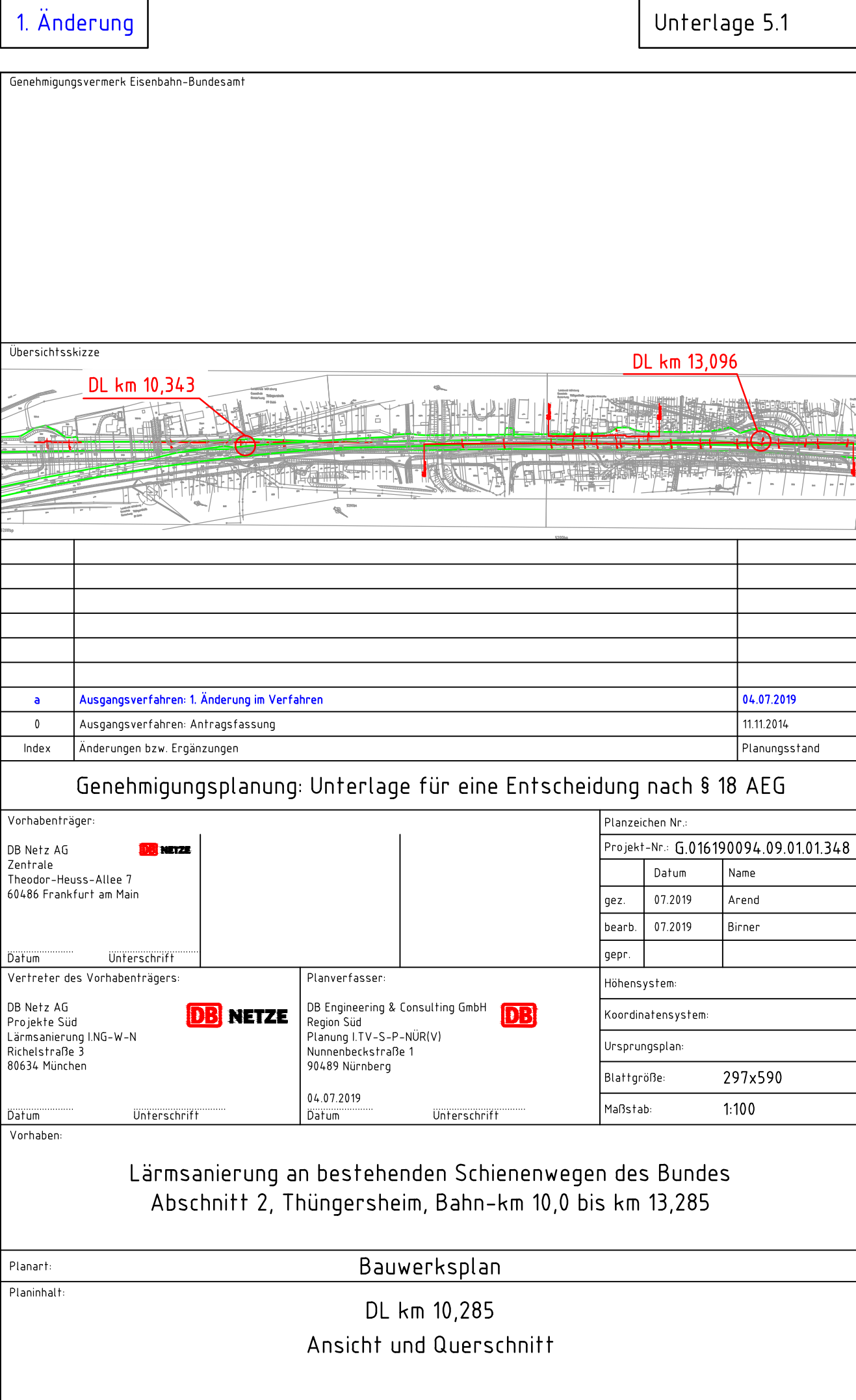
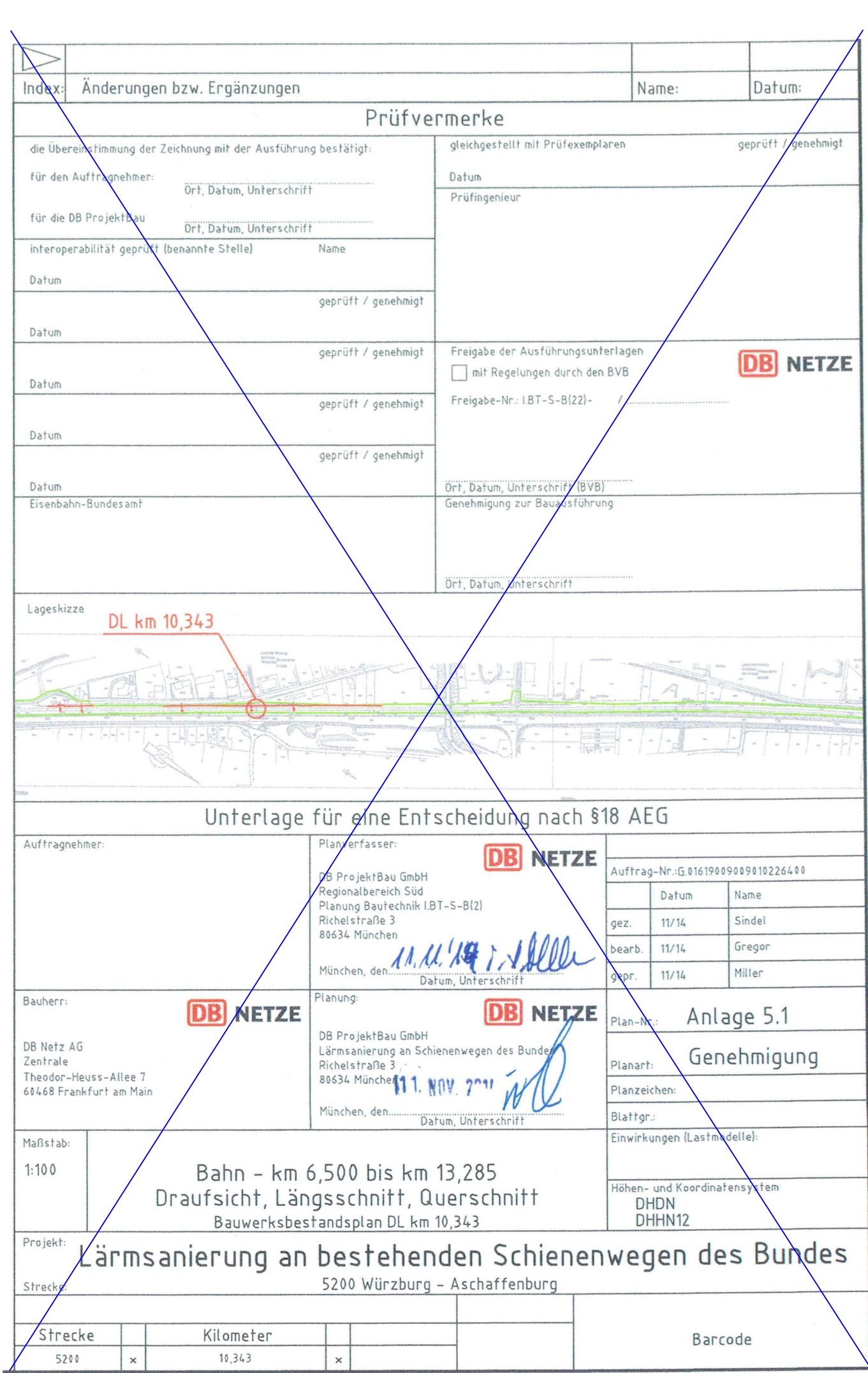
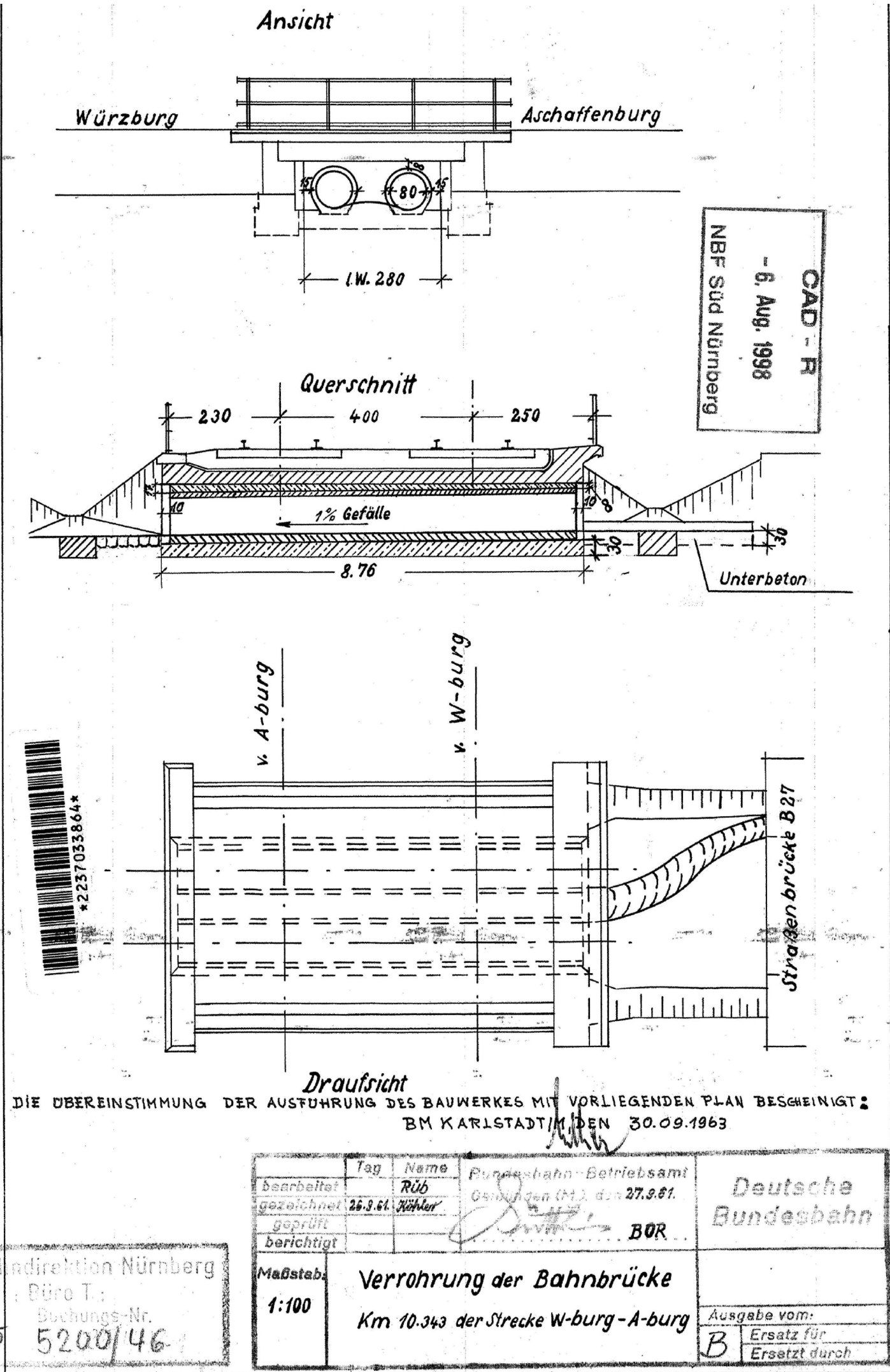
Vorhaben:

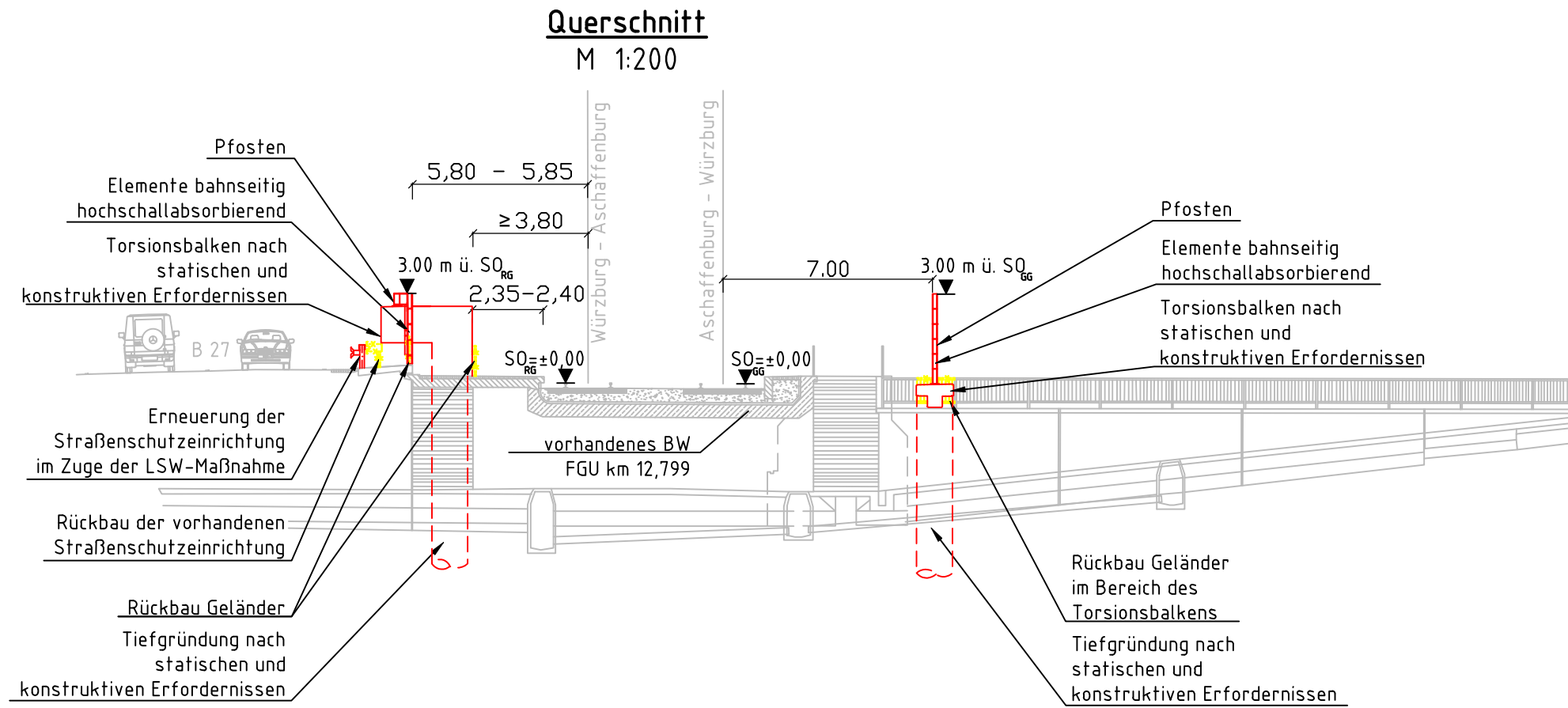
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 5

Bauwerkspläne

Unterlage	Bezeichnung
5.1	Bestandsplan Durchlass km 10,343 M 1:100
5.2	Bauwerksplan Fußgängerunterführung km 12,799 M 1:200
5.2 A	Bauwerksplan Fußgängerunterführung km 12,799 M 1:200 (Ersetzt Unterlage 5.2 vom 11.11.2014)
5.3	Bauwerksplan Durchlass km 12,930 M 1:200
5.4	Bauwerksplan Durchlass km 13,096 M 1:200





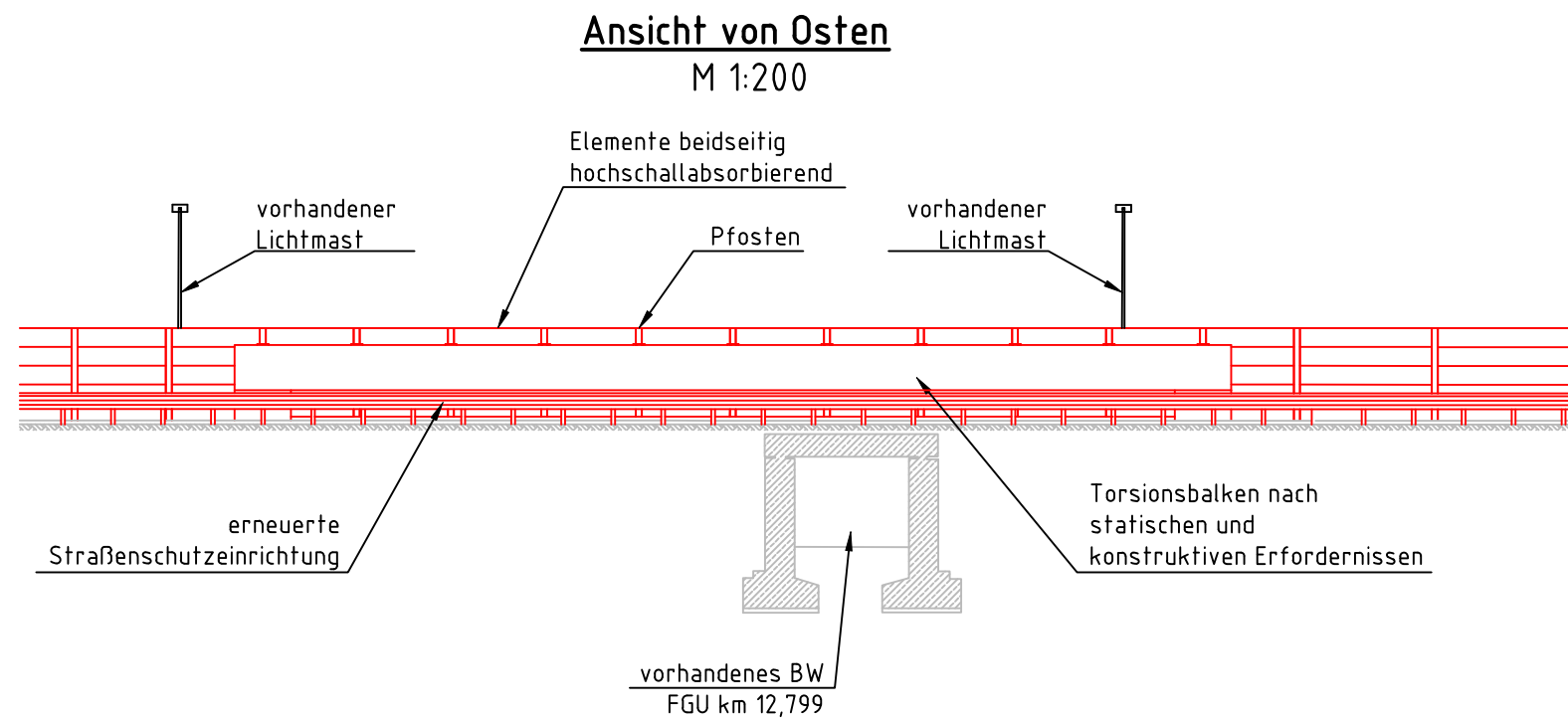
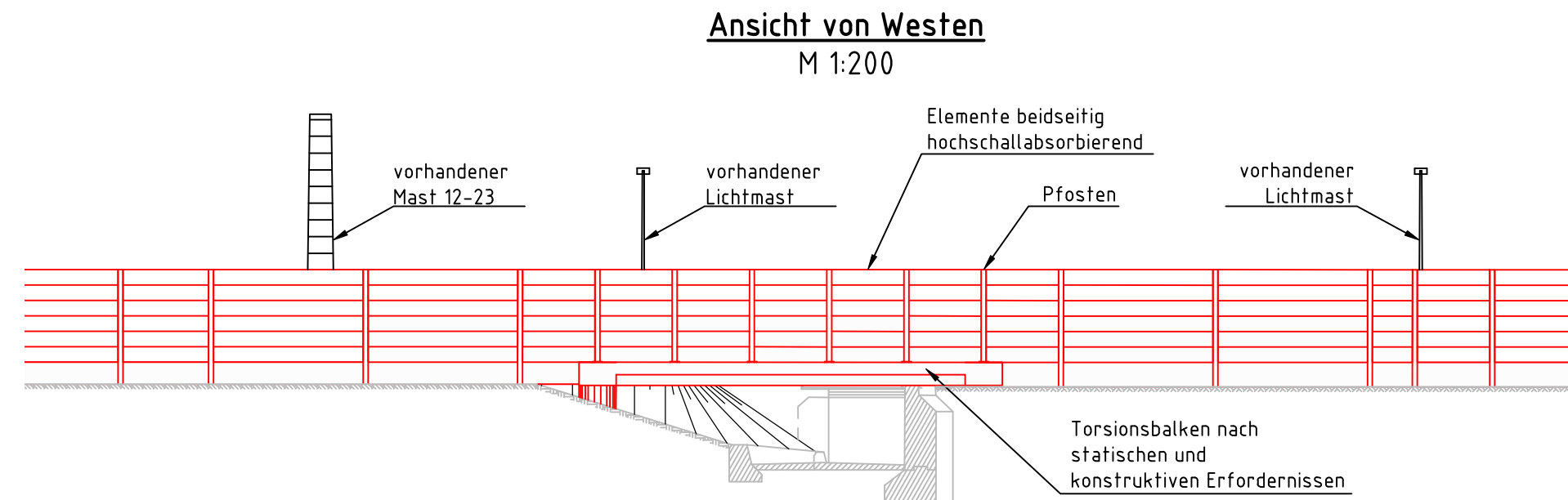
Erdung nach Ril 997.0241

Endgültige Abmessungen nach statischen,
konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen

Legende

Neubau

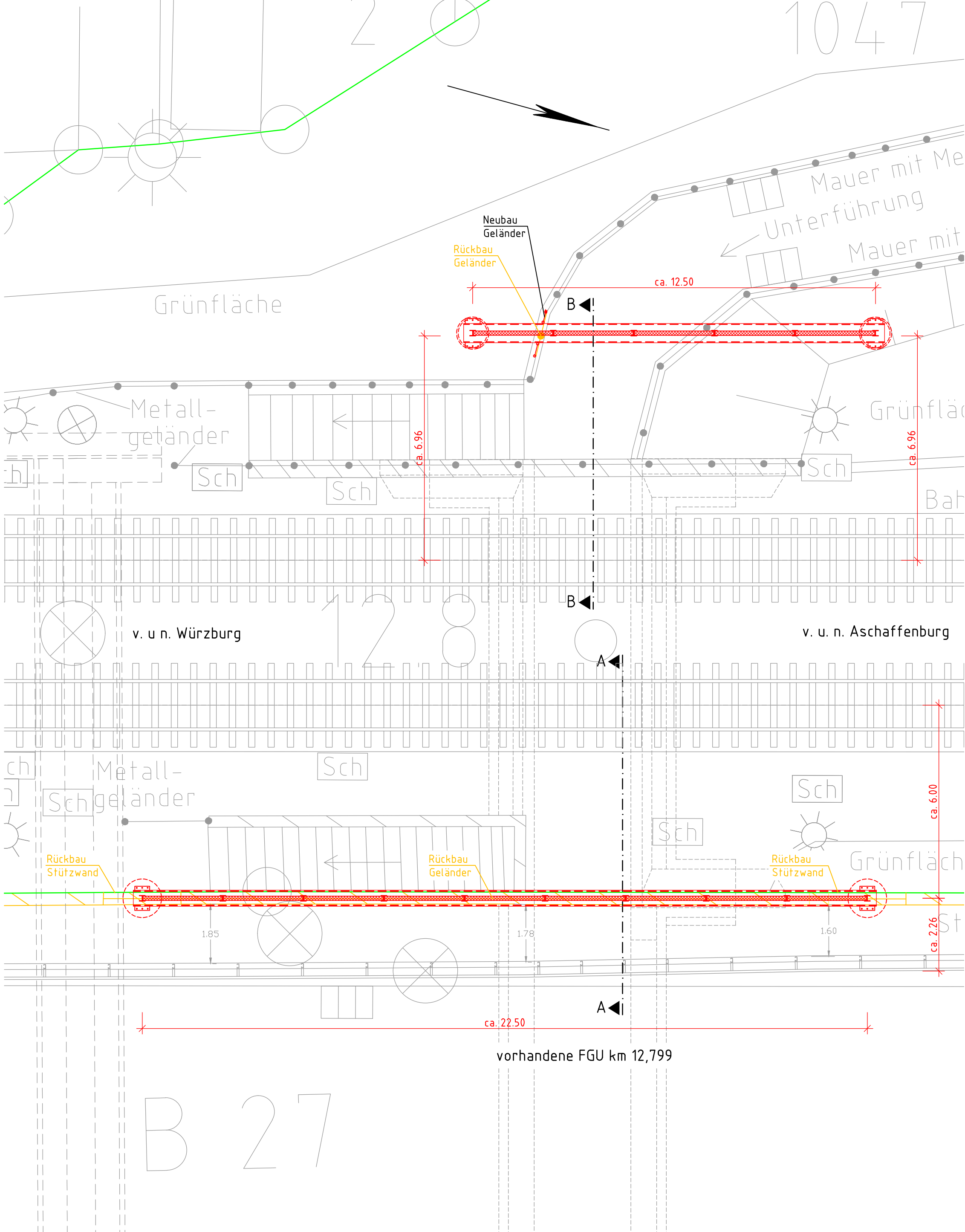
Bestand



		Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:									
Prüfvermerke															
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt: für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift für die DB ProjektBau Ort, Datum, Unterschrift				gleichgestellt mit Prüfexemplaren geprüft / genehmigt Datum Prüfingenieur											
interoperabilität geprüft (benannte Stelle) Name Datum geprüft / genehmigt Datum geprüft / genehmigt Datum geprüft / genehmigt Datum Eisenbahn-Bundesamt				Freigabe der Ausführungsunterlagen <input type="checkbox"/> mit Regelungen durch den AVB Freigabe-Nr.: I.BT-S-B(22) / Ort, Datum, Unterschrift (BVB) Genehmigung zur Bauausführung Ort, Datum, Unterschrift											
 <p>FGU km 12,799</p>															
Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG															
Auftragnehmer:		Planverfasser: DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Süd Planung Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München München, den. 11. NOV 2011 Datum, Unterschrift			Auftrag-Nr.: G.01619009009010226400 Datum Name gez. 11/14 Sindel bearb. 11/14 Gregor gepr. 11/14 Müller										
Bahnherr: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		Planung: DB ProjektBau GmbH Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Richelstraße 3 80634 München München, den. 11. NOV 2011 Datum, Unterschrift			Plan-Nr.: Anlage 5.2 Planart: Genehmigung Planzeichen: Blattgr.: A4_297x590										
Maßstab: 1:200		Bauwerksplan FGU km 12,799 Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt Bahn – km 6,500 bis km 13,285				Einwirkungen (Lastmodelle): Höhen- und Koordinatensystem DHHN12 DHDN									
Projekt: Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes															
Strecke: 5200 Würzburg – Aschaffenburg															
<table border="1"><thead><tr><th colspan="2">Strecke</th><th colspan="2">Kilometer</th></tr></thead><tbody><tr><td>5200</td><td>x</td><td>12,799</td><td>x</td></tr></tbody></table>								Strecke		Kilometer		5200	x	12,799	x
Strecke		Kilometer													
5200	x	12,799	x												
Barcode															

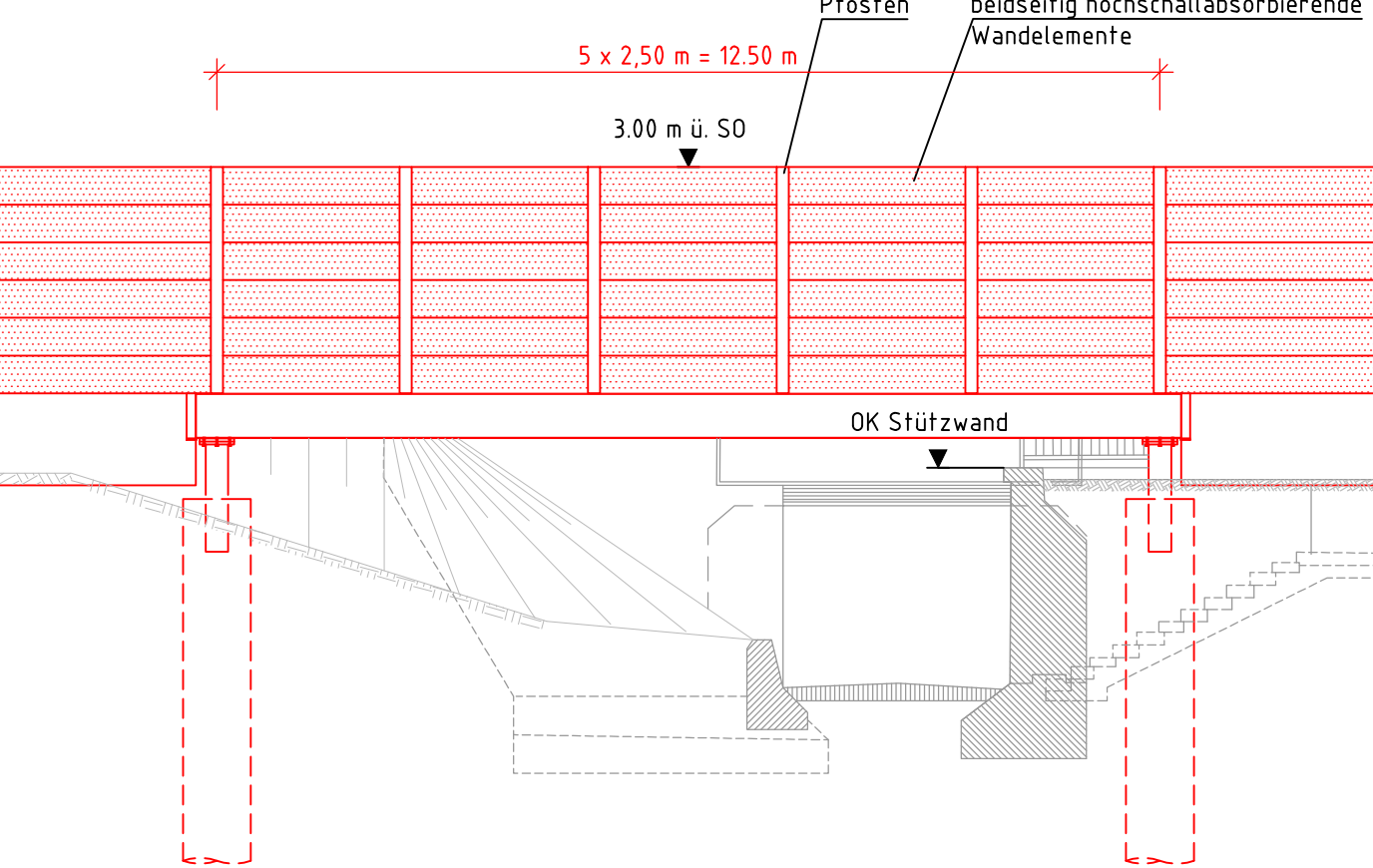
M 1:100

M 1:100



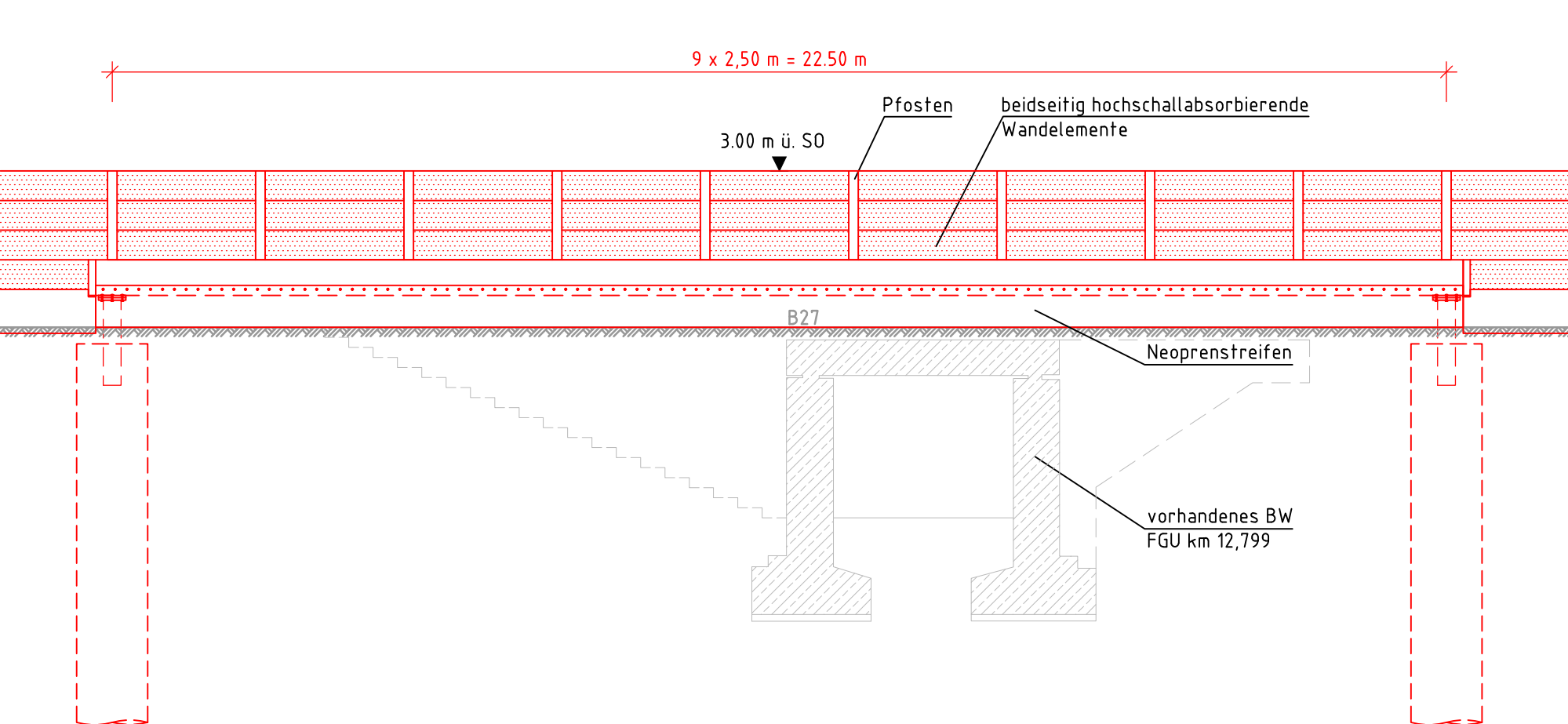
M 1:100

M 1:100



M 1:100

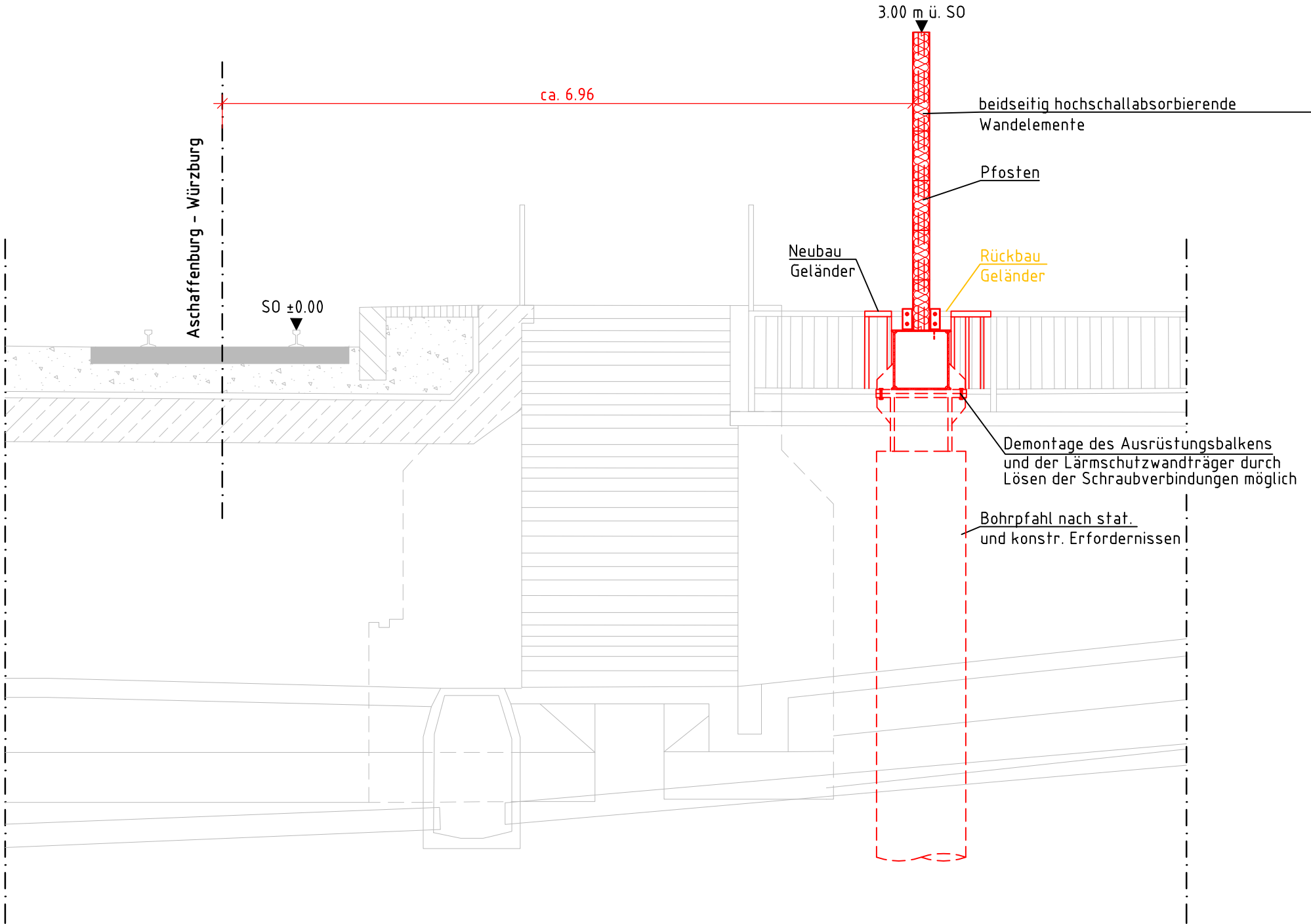
M 1:100



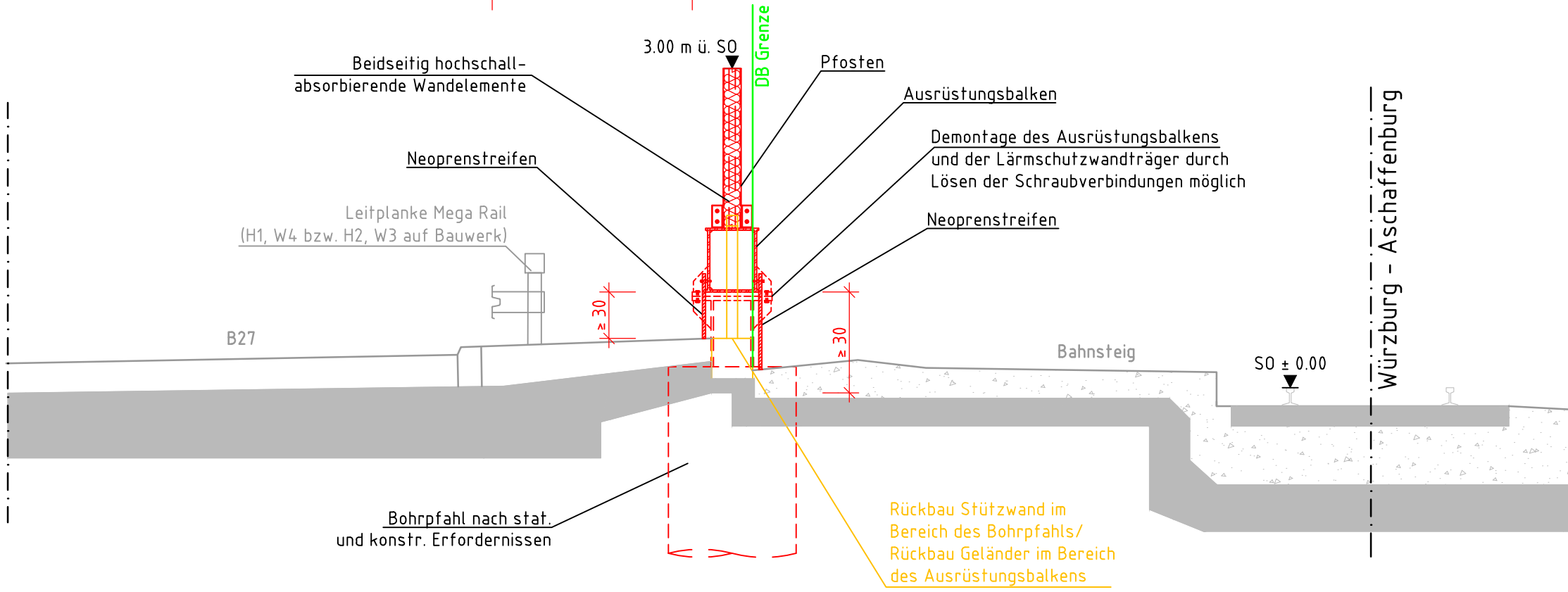
M 1:50




M 1:50

[cm,m]



M 1:50

M 1:50 $[cm, m]$ 

-  Neubau
- Bestand
- DB-Grenze
-  Rückbau
-  Lärmschutzwand

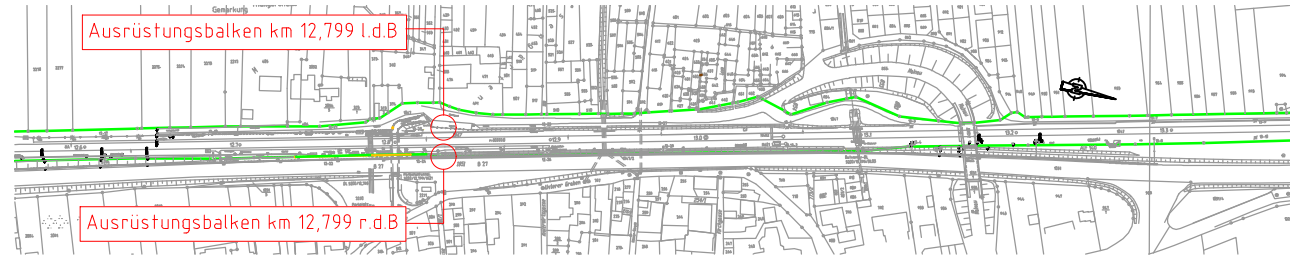
1. Änderung

Diese Unterlage ersetzt Unterlage 5.2

Unterlage 5.2 A

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	04.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	11.11.2014
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

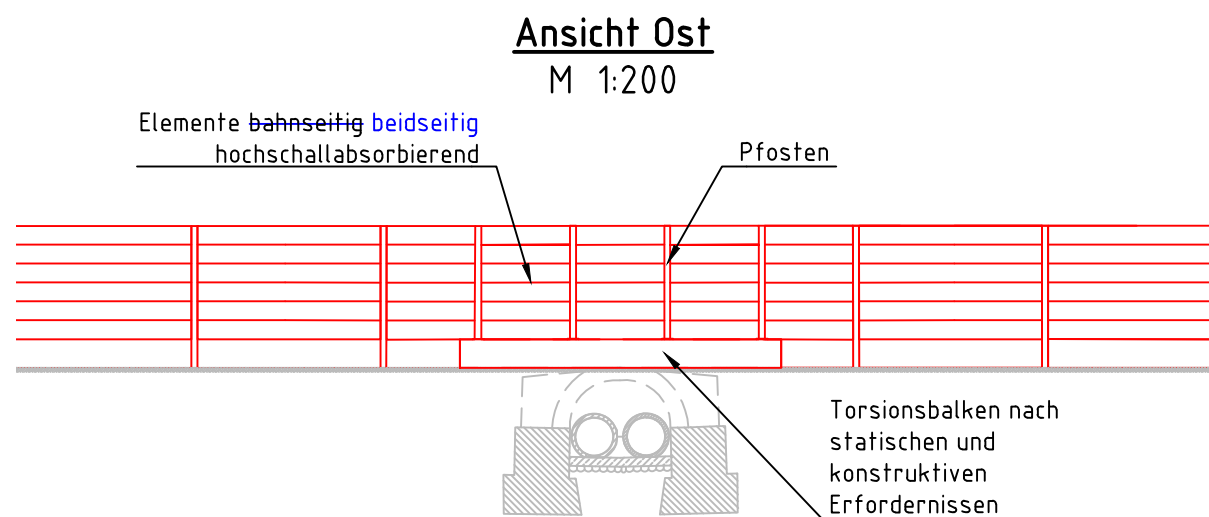
Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabensträger:		Planzeichner-Nr.:													
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main		Projekt-Nr.: G 016190094, 09.01.01.34													
Datum _____ Unterschrift _____		<table><tr><td></td><td>Datum</td><td>Name</td></tr><tr><td>gez.</td><td>06/2018</td><td>Arand</td></tr><tr><td>bearb.</td><td>12/2018</td><td>Ebersbach</td></tr><tr><td>gepr.</td><td>08/2018</td><td>Baltz</td></tr></table>			Datum	Name	gez.	06/2018	Arand	bearb.	12/2018	Ebersbach	gepr.	08/2018	Baltz
	Datum	Name													
gez.	06/2018	Arand													
bearb.	12/2018	Ebersbach													
gepr.	08/2018	Baltz													
Vertreter des Vorhabenträgers:		Planverfasser:													
DB Netz AG Projekte Süd Lärmschranke ING-W-N Richelstraße 3 90434 München		DB Engineering & Consulting GmbH Region Süd Planung ITV-5-P-NURIV Nummenbeckstraße 1 90469 Nürnberg													
Datum _____ Unterschrift _____		04.07.2019 Datum _____ Unterschrift _____													
		Höhensystem: Koordinatensystem: Ursprungsplan: Blattgröße: 420x1160 Maßstab: 1:50, 1:100													



Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes
Abschnitt 2, Thünigersheim, Bahn-km 10,0 bis km 13,285

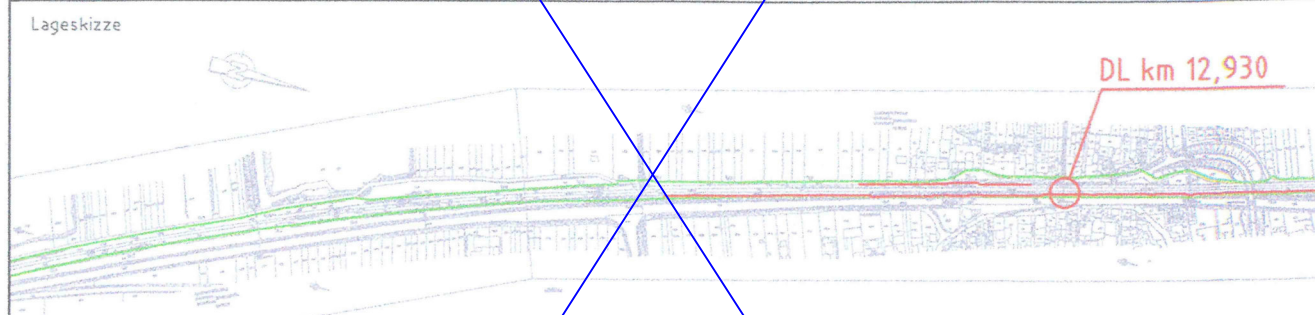
Planart: Bauwerksplan FGU km 12,799

Strecke 5200, km 10,0 – km 13,285
Draufsicht, Ansichten und Querschnitte

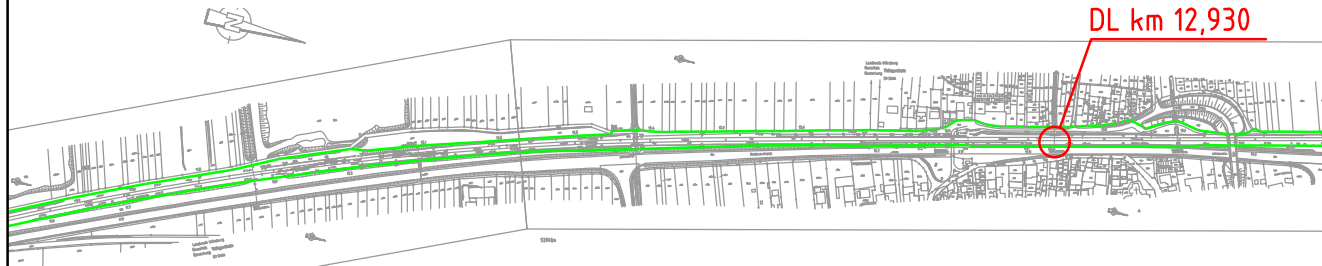


Endgültige Abmessungen nach statischen,
konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen

 Neubau
 Bestand
 1. Änderung

Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:	
Prüfvermerke					
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:			gleichgestellt mit Prüfexemplaren		
für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift			geprüft / genehmigt		
für die DB ProjektBau Ort, Datum, Unterschrift			Datum		
interoperabilität geprüft (benannte Stelle)			Prüfingenieur		
Datum			Freigabe der Ausführungsunterlagen		
geprüft / genehmigt			<input type="checkbox"/> mit Regelungen durch den BVS		
Datum			Freigabe-Nr.: I.BT-S-B(22)- /		
geprüft / genehmigt			Ort, Datum, Unterschrift (BVB)		
Datum			Genehmigung zur Bauausführung		
geprüft / genehmigt			Ort, Datum, Unterschrift		
Datum					
Eisenbahn-Bundesamt					
Lageskizze					
					
Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG					
Auftragnehmer:		Planverfasser:		Auftrag-Nr.: G.01619009009010226400	
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Süd Planung Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München München, den 11.11.14 Datum, Unterschrift		DB NETZE	
Bauherr:		Planung:		Plan-Nr.: Anlage 5.3	
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		DB ProjektBau GmbH Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Richelstraße 3 80634 München München, den 11. NOV 2014 Datum, Unterschrift		DB NETZE	
Maßstab:		1:200		Blatt-Nr.: A4_297x590	
Projekt:		Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes		Einwirkungen (Lastmodelle):	
Strecke:		5200 Würzburg – Aschaffenburg		Höhen- und Koordinatensystem DHHM12 DHDN	
Strecke		Kilometer		Barcode	
5200		x 12,930		x -	

Übersichtsskizze



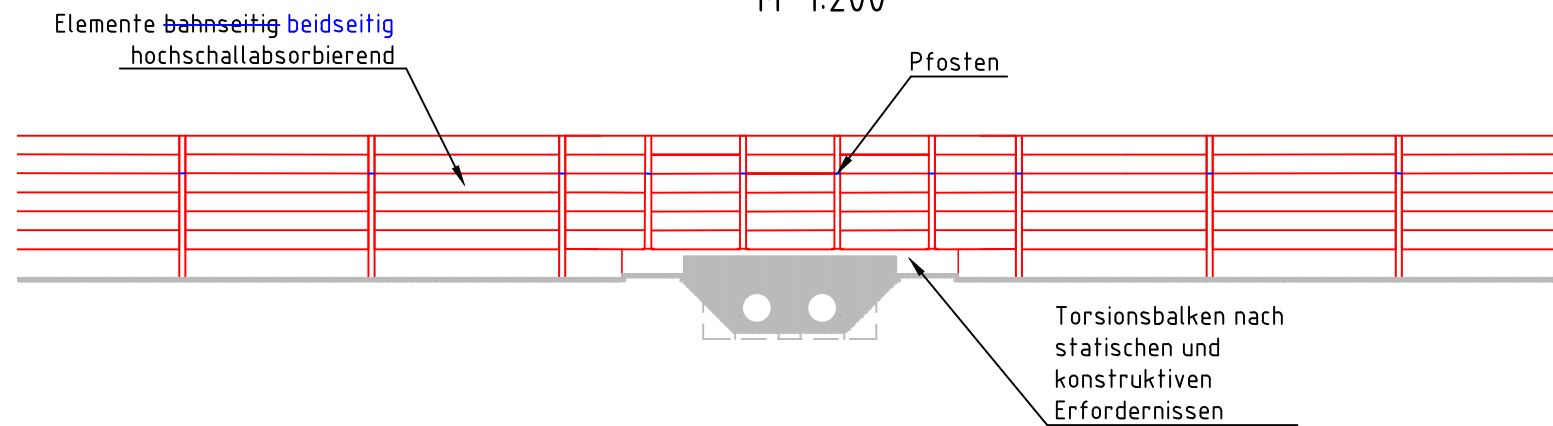
a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	04.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	11.11.2014
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand



Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

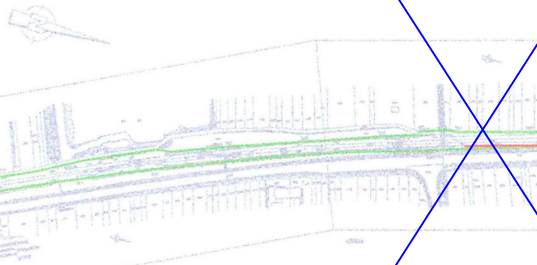
Vorhabensträger: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main Datum: Unterschrift:		Planzeichen-Nr.: Projekt-Nr.: G.016190094.09.01.01.348 <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Datum</td> <td>Name</td> </tr> <tr> <td>gez.</td> <td>06/2018</td> <td>Arend</td> </tr> <tr> <td>bearb.</td> <td>12/2018</td> <td>Ebersbach</td> </tr> <tr> <td>gepr.</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Datum	Name	gez.	06/2018	Arend	bearb.	12/2018	Ebersbach	gepr.		
	Datum	Name													
gez.	06/2018	Arend													
bearb.	12/2018	Ebersbach													
gepr.															
Vertreter des Vorhabensträgers: DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung I.NG-W-N Richelstraße 3 80634 München Datum: Unterschrift:		Planverfasser: DB Engineering & Consulting GmbH Region Süd Planung I.TV-S-P-NÜR(V) Nuppenbecksstraße 1 90489 Nürnberg 04.07.2019 Datum: Unterschrift:													

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes
Abschnitt 2, Thünkersheim, Bahn-km 10,0 bis km 13,285

Planart:	Bauwerksplan
Planinhalt:	DL km 12,930 Ansicht und Querschnitt



 Neubau
 Bestand
 1. Änderung

Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:	
<h3>Prüfvermerke</h3>					
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:		gleichgestellt mit Prüfexemplaren geprüft / genehmigt			
für den Auftragnehmer: _____ Ort, Datum, Unterschrift		Datum			
für die DB ProjektBau _____ Ort, Datum, Unterschrift		Prüfingenieur			
Interoperabilität geprüft (benannte Stelle) _____ Name					
Datum		geprüft / genehmigt			
Datum		geprüft / genehmigt			
Datum		geprüft / genehmigt			
Datum		geprüft / genehmigt			
Datum		geprüft / genehmigt			
Eisenbahn-Bundesamt		Ort, Datum, Unterschrift (BVB)			
		Genehmigung zur Bauausführung			
Lageskizze		Ort, Datum, Unterschrift			
					
<h3>Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG</h3>					
Auftragnehmer:		Planverfasser:		Auftrag-Nr.: G.01619009009010226400	
		DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Süd Planung Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München München, den. 11. NOV. 2014 Datum, Unterschrift		DB NETZE	
Bauherr:		Planung:		Auftrag-Nr.: G.01619009009010226400	
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		DB ProjektBau GmbH Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Richelstraße 3 80634 München München, den. 11. NOV. 2014 Datum, Unterschrift		DB NETZE	
Maßstab:		1:200		Plan-Nr.: Anlage 5.4	
		Bauwerksplan DL km 13,096 Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt Bahn - km 6,500 bis km 13,285		Planart: Genehmigung	
Projekt:		Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes		Planzeichen:	
Strecke:		5200 Würzburg - Aschaffenburg		Blattgr.: A4_297x590	
				Einwirkungen (Lastmodelle):	
				Höhen- und Koordinatensystem DHHN12 DHDN	
Strecke		Kilometer		Barcode	
5200		x 13,096		x -	

Vorhabensträger: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main		Planzeichen Nr.: Projekt-Nr.: G.016190094.09.01.01.348													
Datum Unterschrift		<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Datum</td> <td>Name</td> </tr> <tr> <td>gez.</td> <td>06/2018</td> <td>Arend</td> </tr> <tr> <td>bearb.</td> <td>12/2018</td> <td>Ebersbach</td> </tr> <tr> <td>gepr.</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Datum	Name	gez.	06/2018	Arend	bearb.	12/2018	Ebersbach	gepr.		
	Datum	Name													
gez.	06/2018	Arend													
bearb.	12/2018	Ebersbach													
gepr.															
Vertreter des Vorhabensträgers: DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung ING-W-N Richelstraße 3 80634 München		Planverfasser: DB Engineering & Consulting GmbH Region Süd Planung I.T.V.-S-P-NÜR(V) Nuppenbeckstraße 1 90489 Nürnberg													
Datum Unterschrift		04.07.2019 Datum Unterschrift													
		Höhensystem: Koordinatensystem: Ursprungsplan: Blattgröße: 297x780 Maßstab: 1:200													

Planart:	Bauwerksplan
Planinhalt:	DL km 13,096 Ansicht und Querschnitt

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 6

Bauwerksverzeichnis

Unterlage	Bezeichnung
-----------	-------------

6	Bauwerksverzeichnis
---	-------------------------------------

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüningersheim

Bauwerksverzeichnis

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	04.07.2019		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	11.11.2014		
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand		
Vorhabenträgerin: DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main				
Datum	Unterschrift	Datum		
Vertreter der Vorhabenträgerin: <table border="0"> <tr> <td> DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München </td> <td> [Korrektur] DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München </td> </tr> </table> 04.07.2019			DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München	[Korrektur] DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München
DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-West Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München	[Korrektur] DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung Richelstraße 3 80634 München			
Datum	Unterschrift			
Verfasser: <table border="0"> <tr> <td> DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-Süd Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München </td> <td> [Korrektur] DB Engineering & Consulting GmbH Region Deutschland Süd Planung Verkehrsanlagen und Konstruktiver Ingenieurbau I.TV-S-P-NÜR(V) Nuppenbeckstraße 1 90489 Nürnberg </td> </tr> </table> 04.07.2019			DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-Süd Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München	[Korrektur] DB Engineering & Consulting GmbH Region Deutschland Süd Planung Verkehrsanlagen und Konstruktiver Ingenieurbau I.TV-S-P-NÜR(V) Nuppenbeckstraße 1 90489 Nürnberg
DB-ProjektBau-GmbH Regionalbereich-Süd Bautechnik I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 80634 München	[Korrektur] DB Engineering & Consulting GmbH Region Deutschland Süd Planung Verkehrsanlagen und Konstruktiver Ingenieurbau I.TV-S-P-NÜR(V) Nuppenbeckstraße 1 90489 Nürnberg			
Datum	Unterschrift			
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt				

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1.01	a) Bahn- km 10,000 – 10,075 (Strecke 5200) b) ---	3.1	a) Neubau einer Lärmschutzwand (Würzburg – Aschaffenburg), bahnlinks, LSW 1 Länge der Lärmschutzwand: 75 m Höhe der Lärmschutzwand: 3,0 m ü. SOK Abstand zur Gleisachse: mind. 3,80 3,30 m beidseitig hochschallabsorbierend b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.02	a) Bahn- km 10,190 – 10,550 (Strecke 5200) b) ---	3.1	a) Neubau einer Lärmschutzwand (Würzburg – Aschaffenburg), bahnlinks, LSW 1 Länge der Lärmschutzwand: 360 m Höhe der Lärmschutzwand: 3,0 m ü. SOK Abstand zur Gleisachse: mind. 3,80 m beidseitig hochschallabsorbierend b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.03	a) Bahn- km 10,267 (Strecke 5200) b) ---	3.1	a) Zuwegung: Neubau Tür mit einer Böschungstreppe und Herstellung eines Weges, Breite = 1,60 m nach Ril 804.5501 b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckenummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1.04	a) Bahn- km 12,665 – 12,890 (Strecke 5200) b) ---	3.2	a) Neubau einer Lärmschutzwand (Würzburg – Aschaffenburg), bahnlinks, LSW 3 Länge der Lärmschutzwand: 225 m Höhe der Lärmschutzwand: 3,0 m ü. SOK Abstand zur Gleisachse: mind. 3,80 m beidseitig hochschallabsorbierend b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.05	a) Bahn- km 12,799 (Strecke 5200) b) Fußgängerunterführung	3.2	a) Neubau eines Ausrüstungsbalkens für die LSW 3, bahnlinks, über die bestehende Fußgängerunterführung b) ----	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.06	a) Bahn- km 12,412 bis 13,285 (Strecke 5200) b) ---	3.2	a) Neubau einer Lärmschutzwand (Würzburg Hbf – Aschaffenburg), bahnrechts, LSW 2 Länge der Lärmschutzwand: 873 m (inkl. Unterbrechungen) Länge der Lärmschutzwand: 863m (ohne Unterbrechungen) Höhe der Lärmschutzwand: 3,0 m ü. SOK Abstand zur Gleisachse: mind. 3,80 m beidseitig hochschallabsorbierend) b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1.07	a) Bahn- km 12,786 (Strecke 5200) b) Abwasserleitung	3.2	a) teilweiser Abbruch des vorhandenen Entwässerungskanals einschl. Anpassung der daran Anschließenden Kanäle b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
1.08	a) Bahn- km 12,799 (Strecke 5200) b) Fußgängerunterführung	3.2	a) Neubau eines Ausrüstungsbalkens für die LSW 2, bahnrechts, über die bestehende Fußgängerunterführung b) ----	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.09	a) Bahn- km 12,890 (Strecke 5200) b) ---	3.2	a) Zuwegung: Neubau Tür mit einer Böschungstreppe und Herstellung eines Weges, Breite = 1,60 m nach Ril 804.5504 b) ---	a1) a2) DB Netz AG b1) b2) DB Netz AG		
1.10	a) Bahn- km 12,930 (Strecke 5200) b) Durchlass	3.2	a) Neubau eines Ausrüstungsbalkens für die LSW 2, bahnrechts, über den bestehenden Durchlass b) ----	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckenummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1.11	a) Bahn- km 13,096 (Strecke 5200) b) Durchlass	3.2	a) Neubau eines Ausrüstungsbalkens für die LSW 2, bahnrechts, über den bestehenden Durchlass b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.12	a) Bahn- km 12,890 13,147 (Strecke 5200) b) ---	3.2	a) Zuwegung: Neubau Tür mit einer Böschungstreppe und Herstellung eines Weges, Breite = 1,60 m nach Ril 804.5501 b) ---	a1) --- a2) DB Netz AG b1) --- b2) DB Netz AG		
1.13	a) Bahn- km 12,739 – 12,820 (Strecke 5200) b) Stützwand mit Geländer	3.2	a) --- b) Teilrückbau Stützwand einschließlich Geländer	a1) Bundesrepublik Deutschland a2) --- b1) Bundesrepublik Deutschland b2) ---		
1.14	a) Bahn- km 12,803 (Strecke 5200) b) Geländer	3.2	a) Teilrückbau inkl. Anpassung Geländer b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
2.01	a) Bahn- km 10,293 (Strecke 5200) b) Stromkabel	11.2.1	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Stromkabel E-on-Bayern Bayernwerk AG	a1) E-on-Bayern AG Bayernwerk AG a2) E-on-Bayern AG Bayernwerk AG b1) E-on-Bayern AG Bayernwerk AG b2) E-on-Bayern AG Bayernwerk AG		
2.02	a) Bahn- km 10,545 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.1	a) bauzeitliche Sicherung LST-Kabel DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.03	a) Bahn- km 12,764 bis 12,890 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung Kabel der Oberleitungsanlagen DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.04	a) Bahn- km 12,829 (Strecke 5200) b) Gasleitung	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Gasleitung DIE ENERGIE	a1) DIE ENERGIE a2) DIE ENERGIE b1) DIE ENERGIE b2) DIE ENERGIE		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
2.05	a) Bahn- km 12,412 bis 13,285 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung LST-Kabel DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.06	a) Bahn- km 12,578 bis 13,628 13,285 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung Kabel der Oberleitungsanlagen DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.07	a) Bahn- km 12,764 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung Kabel der Oberleitungsanlagen DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.08	a) Bahn- km 12,727 bis 12,767 (Strecke 5200) b) Fernmeldekabel	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Fernmeldekabel Deutsche Telekom	a1) Deutsche Telekom a2) Deutsche Telekom b1) Deutsche Telekom b2) Deutsche Telekom		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
2.09	a) Bahn- km 12,804 – 12,822 (Strecke 5200) b) Fernmeldekabel	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Fernmeldekabel Deutsche Telekom	a1) Deutsche Telekom a2) Deutsche Telekom b1) Deutsche Telekom b2) Deutsche Telekom		
2.10	a) Bahn- km 12,819 (Strecke 5200) b) Stromkabel	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Stromkabel E-on Bayern Bayernwerk AG	a1) E-on Bayern AG Bayernwerk AG a2) E-on Bayern AG Bayernwerk AG b1) E-on Bayern AG Bayernwerk AG b2) E-on Bayern AG Bayernwerk AG		
2.11	a) Bahn- km 12,829 – 13,285 (Strecke 5200) b) Gasleitung	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Gasleitung DIE ENERGIE	a1) DIE ENERGIE a2) DIE ENERGIE b1) DIE ENERGIE b2) DIE ENERGIE		
2.12	a) Bahn- km 13,066 (Strecke 5200) b) Fernmeldekabel	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Fernmeldekabel Deutsche Telekom	a1) Deutsche Telekom a2) Deutsche Telekom b1) Deutsche Telekom b2) Deutsche Telekom		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
2.13	a) Bahn- km 13,173 (Strecke 5200) b) Stromkabel	11.2.2	a) --- b) bauzeitliche Sicherung Stromkabel E-on-Bayern Bayernwerk AG	a1) E-on-Bayern-AG Bayernwerk AG a2) E-on-Bayern-AG Bayernwerk AG b1) E-on-Bayern-AG Bayernwerk AG b2) E-on-Bayern-AG Bayernwerk AG		
2.14	a) Bahn- km 10,190 bis 10,550 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.1	a) bauzeitliche Sicherung TK-Kabel DB Kommunikationstechnik GmbH b) ---	a1) DB Kommunikationstechnik GmbH a2) DB Kommunikationstechnik GmbH b1) DB Kommunikationstechnik GmbH b2) DB Kommunikationstechnik GmbH		
2.15	a) Bahn- km 12,412 bis 13,285 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung TK-Kabel DB Kommunikationstechnik GmbH b) ---	a1) DB Kommunikationstechnik GmbH a2) DB Kommunikationstechnik GmbH b1) DB Kommunikationstechnik GmbH b2) DB Kommunikationstechnik GmbH		
2.16	a) Bahn- km 13,066 bis km 13,285 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung Kabel der Oberleitungsanlagen DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckenummer) b) vorhandene Anlagen	Unter- lage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes b) anderen Anlagen	a ₁) bisheriger Eigentümer a ₂) künftiger Eigentümer b ₁) bisheriger Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künftiger Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
2.17	a) Bahn- km 13,100 bis km 13,264 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung 50Hz-Kabel DB Netz AG b) ---	a1) DB Netz AG a2) DB Netz AG b1) DB Netz AG b2) DB Netz AG		
2.18	a) Bahn- km 12,665 bis 12,890 (Strecke 5200) b) Streckenausrüstung	11.2.2	a) bauzeitliche Sicherung TK-Kabel DB Kommunikationstechnik GmbH b) ---	a1) DB Kommunikationstechnik GmbH a2) DB Kommunikationstechnik GmbH b1) DB Kommunikationstechnik GmbH b2) DB Kommunikationstechnik GmbH		

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Unterlage 7

Grunderwerb

Unterlage	Bezeichnung
7.1	Grunderwerbsverzeichnis
7.2	Grunderwerbsplan M 1:500
7.3	Grunderwerbsplan M 1:500 (Nachrichtlich aus dem Planrechtsverfahren Veitshöchheim ergänzt)

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Grunderwerbsverzeichnis

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im Verfahren	04.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	11.11.2014
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
<p>Vorhabenträgerin:</p> <p>DB Netz AG</p> <p>Zentrale</p> <p>Theodor-Heuss-Allee 7</p> <p>60468 Frankfurt am Main</p>		
Datum	Unterschrift	Datum
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <p>DB-ProjektBau-GmbH [Korrektur]</p> <p>Regionalbereich West DB Netz AG</p> <p>Lärmsanierung Projekte Süd</p> <p>Richelstraße 3 Lärmsanierung</p> <p>80634 München Richelstraße 3</p> <p>80634 München</p> <p>04.07.2019</p> <p>Datum Unterschrift</p>		
<p>Verfasser:</p> <p>DB-ProjektBau-GmbH [Korrektur]</p> <p>Regionalbereich Süd DB Engineering & Consulting GmbH</p> <p>Bautechnik Region Deutschland Süd</p> <p>I.BT-S-B(2) Planung Verkehrsanlagen und</p> <p>Richelstraße 3 Konstruktiver Ingenieurbau</p> <p>80634 München I.TV-S-P-NÜR(V)</p> <p>Nunnenbeckstraße 1</p> <p>90489 Nürnberg</p> <p>04.07.2019</p> <p>Datum Unterschrift</p>		
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>		

Abkürzungen im Grunderwerbsverzeichnis

1. Kulturart laut Grundbuch

A	=	Ackerland	LNH	=	Mischwald
G	=	Gartenland	NH	=	Nadelwald
GF	=	Gebäudefläche	Mo	=	Moor (Moos)
Gr	=	Grünfläche	Ö	=	Ödland
H	=	Wald	Str	=	Streuweise
Hei	=	Heide	SW	=	Straßen und Wege
Hf	=	Hof- und Gebäudefläche	U	=	Unland
Hpf	=	Hopfenpflanzung	W	=	Wiese
Hu	=	Hutung	Wa	=	Wasserfläche
LH	=	Laubwald	Wg	=	Weingarten

2. Art der Grundstücksinanspruchnahme

a. Erwerb

EAE	=	für Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
ED	=	für Deponie
EDR	=	für Dritte
ET	=	für Technische Anlage (Bahn)

b. Dingliche Sicherung

DAE	=	für Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
DD	=	für Deponie
DDR	=	für Dritte
DG	=	Einschränkung für Geländeänderung und Tunnel mit ≤ 20 m Überdeckung
DR	=	für Rodung und Wiederaufforstung
DT	=	für Technische Anlage
DW	=	Einschränkung der Wassergewinnung
DWR	=	Wegerecht

c. Vorübergehende Inanspruchnahme

VG	=	vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme
----	---	---

ggf. differenziert in:

VGO	=	vorübergehende, oberirdische Inanspruchnahme
VGU	=	vorübergehende, unterirdische Inanspruchnahme

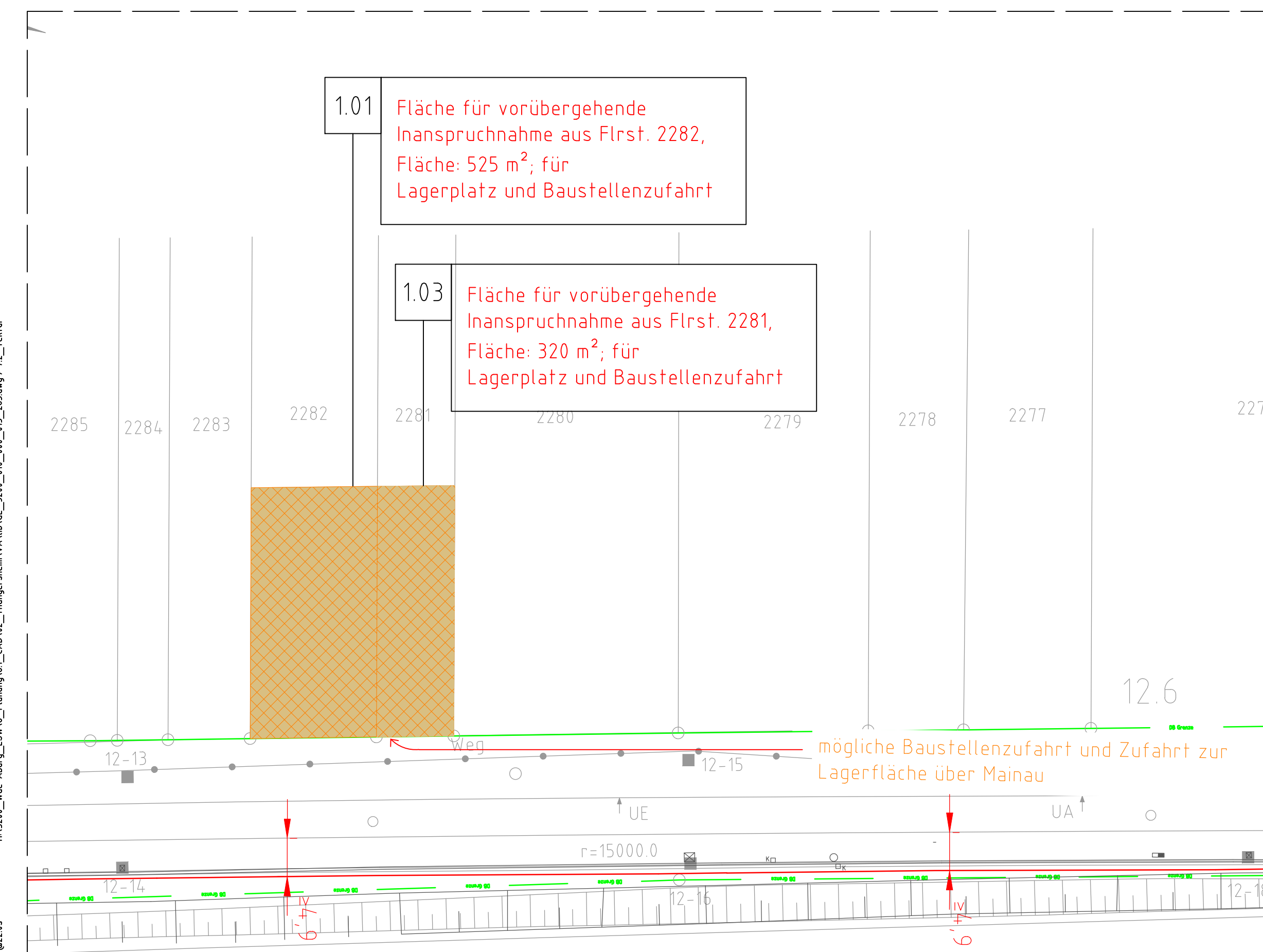
Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

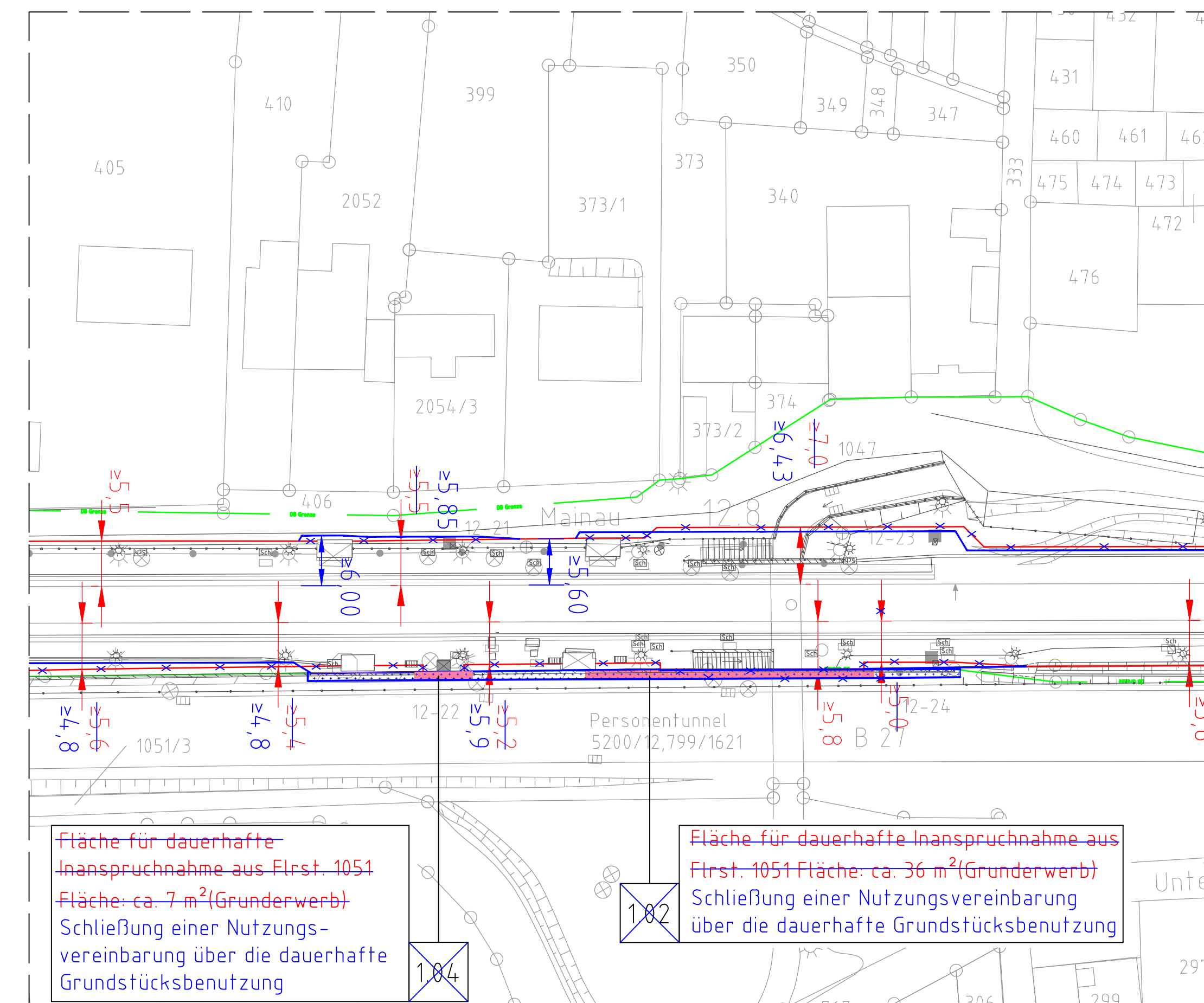
Stadt/Gemeinde: Thüngersheim												
Ifd. Nr.	Grund-erwerbs-plan (Unter-lage Nr.)	Eigentümer Abt. I Name, Adresse	Nutzer Abt. II Name, Adresse	Gemarkung	Flur Nr.	Flur-stück Nr.	Größe des Grund-stücks m ²	Erwerbs-fläche m ²	Fläche für dingliche Sicherung m ²	Fläche für vorüberg. Inanspruch-nahme m ²	Art der Grund-stücks-inan-spruch-nahme	Bemerkungen
				Grundbuch Band / Blatt								
				Kulturart laut Grundbuch								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.01	7.2	1		09 0666		2282	1998			525	VG	Für Baustellen-einrichtung und Lagerfläche ca. 525 m ² .
				- / 6315								
				A								
1.02	7.2	2		09 0666		1051	110705	36			ET	
				- / 8219								
				SW								
1.03	7.2	3		09 0666		2281	1216			320	VG	Für Baustellen-einrichtung und Lagerfläche ca. 320 m ² .
				- / 8168								
				A								
1.04	7.2	2		09 0666		1051	110705	7			ET	
				- / 8219								
				SW								

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Abschnitt 02 Thüngersheim

Stadt/Gemeinde: Thüngersheim												
Ifd. Nr.	Grund-erwerbs-plan (Unter-lage Nr.)	Eigentümer Abt. I Name, Adresse	Nutzer Abt. II Name, Adresse	Gemarkung	Flur Nr.	Flur-stück Nr.	Größe des Grund-stücks m ²	Erwerbs-fläche m ²	Fläche für dingliche Sicherung m ²	Fläche für vorüberg. Inanspruch-nahme m ²	Art der Grund-stücks-inan-spruch-nahme	Bemerkungen
				Grundbuch Band / Blatt								
				Kulturart laut Grundbuch								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.05	7.3	4		09 0685		2803/2	4579			1396	VG	Nachrichtlich: Für die Zufahrt (ca. 361 m ²) sowie die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche (ca. 1035 m ²) zum Bau der LSW Thüngersheim wurden Flächen bereits mit dem Planrechtsverfahren der LSW Veitshöchheim mit Beschluss vom 14.03.2018, Az. 621ppi/001-230027 festgestellt.
				85 / 4407a								
				Gr								




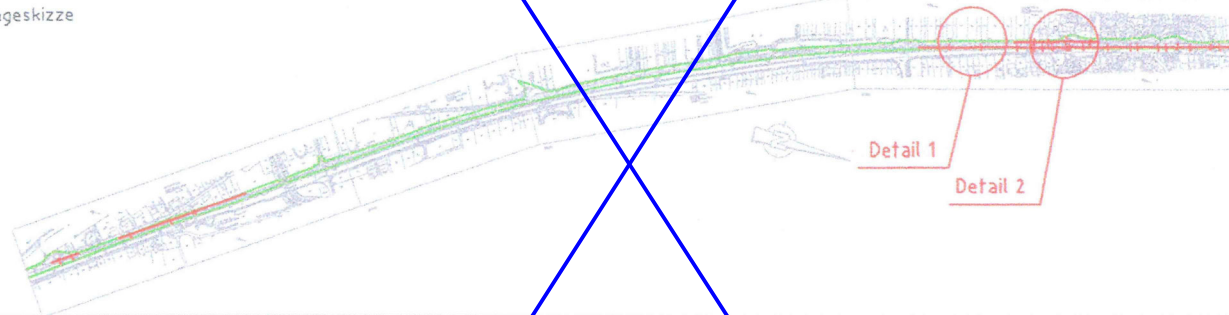
Detail 1: vorübergehende Inanspruchnahme aus Flurst. 2281 und 2282
M=1:500



Detail 2: dauerhafte Inanspruchnahme aus Flrst. 1051
M=1:500

Legende:

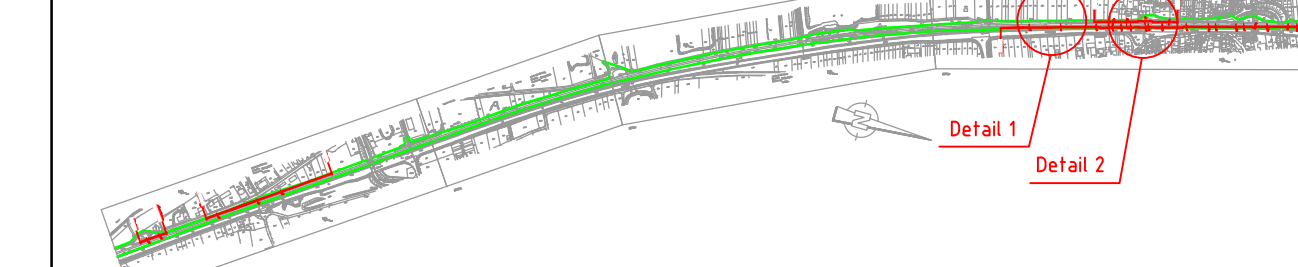
- bzw. --- Bestand aus Vermessung
- Bahngrenze
- Lärmschutzwand
- Fläche für dauerhafte Inanspruchnahme von Driften
- Fläche für vorübergehende Inanspruchnahme von Driften
- Fläche für Baustelleneinrichtung
- Schließung einer Nutzungsvereinbarung über die dauerhafte Grundstücksbenutzung
- 1. Änderung: Lärmschutzwand (Neubau) entfällt
- 1. Änderung: Lärmschutzwand Neubau

		Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:	
Prüfvermerke							
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt: für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift für die DB ProjektBau Ort, Datum, Unterschrift Interoperabilität geprüft (benannte Stelle) Name Datum Datum Datum Datum Datum Eisenbahn-Bundesamt				gleichgestellt mit Prüfexemplaren Datum Prüfingenieur Freigabe der Ausführungsunterlagen <input type="checkbox"/> mit Regelungen durch den BVB Freigabe-Nr.: I.BT-S-B(22)- / Ort, Datum, Unterschrift (BVB) Genehmigung zur Bauleitung Ort, Datum, Unterschrift			
Lageskizze							
Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG							
Auftragnehmer:		Planverfasser:		DB NETZE		Auftrags-Nr.: G 016190909010226400	
DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Süd Planung Bauwerk I.BT-S-B(2) Richelstraße 3 85634 München		München, den 11.11.14 Datum, Unterschrift		DB NETZE		Datum Name gez. 11/14 Gregor bearb. 11/14 Gregor gepr. 11/14 Miller	
Bauherr:		Planung:		DB NETZE		Plan-Nr.: Anlage 7.2	
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60468 Frankfurt am Main		DB ProjektBau GmbH Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Richelstraße 3 85634 München München, den 11. NOV 2014 Datum, Unterschrift		DB NETZE		Planart: Genehmigung	
Maßstab: 1:500		Grundstückswertplan Abschnitt 2, Thüngersheim Bahn-km 10,00 bis 13,285		Planzeichen:		Blattgr.: A4 297x970	
Projekt:		Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes		Einwirkungen (Lastmodelle):		Höhen- und Koordinatensystem DHHN 12 DHDN	
Strecke:		5200 Würzburg – Aschaffenburg		Barcode			
Strecke		Kilometer					
5200		x		x			

1. Änderung

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskiz



a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren	04.07.2019
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	30.09.2016
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstar

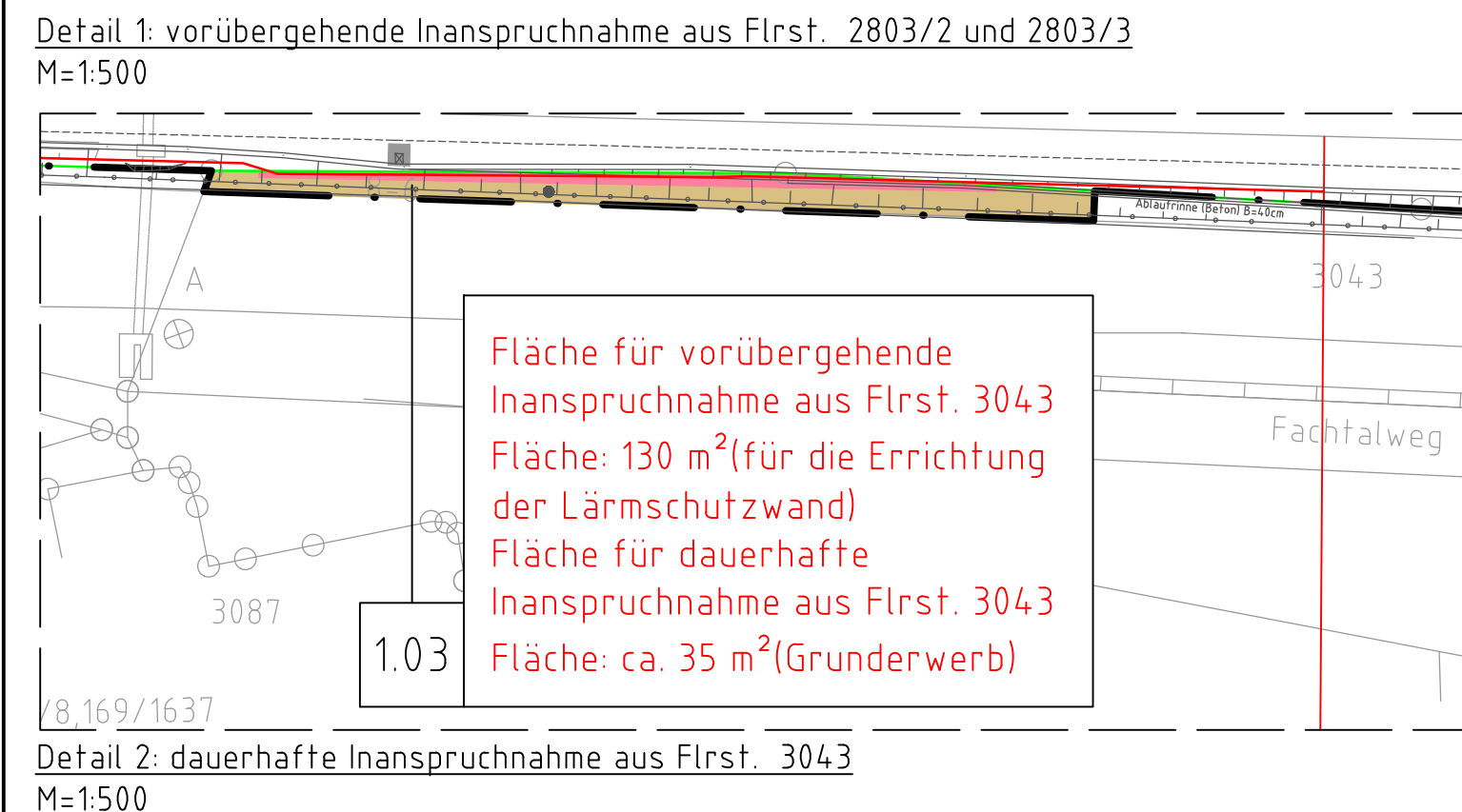
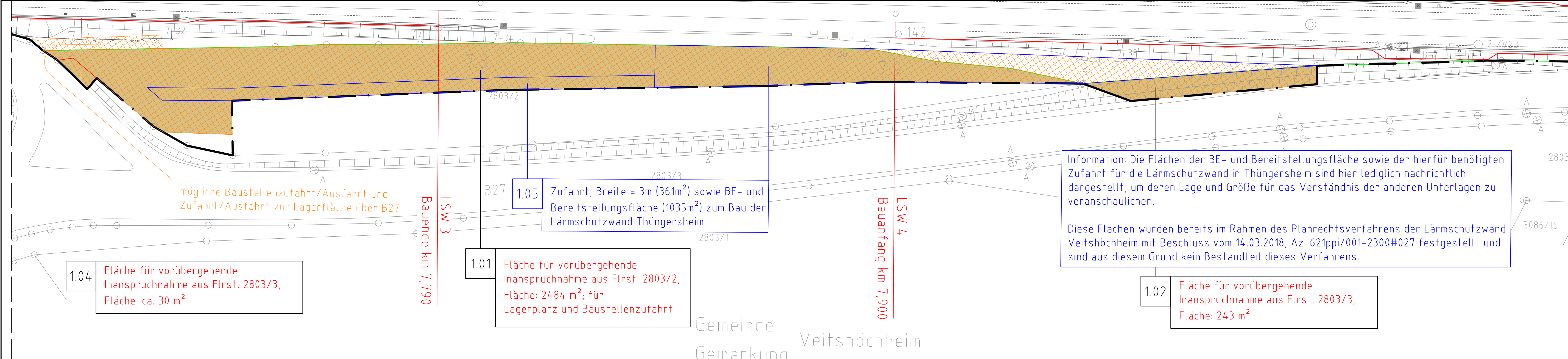
Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabensträger:		Planzeichen-Nr.: G.016190094.09.010	
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main			
Datum	Unterschrift		
Vertreter des Vorhabensträgers:		Planverfasser:	
DB Netz AG Projekte Süd Lärmsanierung ING-W-N Richelstraße 3 80634 München		DB Engineering & Consulting GmbH Region Süd Planung I.T.V.-S-P-NÜR(V) Nunnenbecksstraße 1 90489 Nürnberg	
Datum	Unterschrift	04.07.2019	
		Datum	Unterschrift
		Höhensystem:	
		Koordinatensystem:	DHDN
		Ursprungsplan:	
		Blattgröße:	297x1160
		Maßstab:	1:500

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes
Abschnitt 2, Thüngersheim, Bahn-km 10,0 bis km 13,285

Planart:	Grunderwerbsplan
----------	------------------

Strecke 5200, km 10,0 – km 13,285



- Legende:
- bzw. - - - - - Bestand aus Vermessung
 - Bahngrenze
 - Lärmschutzwand
 - Fläche für dauerhafte Inanspruchnahme aus Privateigentum
 - Fläche für vorübergehende Inanspruchnahme aus Privateigentum
 - Fläche für Baustelleneinrichtung

Information: Die Flächen der BE- und Bereitstellungsfläche sowie der hierfür benötigten Zufahrt für die Lärmschutzwand in Thüngersheim sind hier lediglich nachrichtlich dargestellt, um deren Lage und Größe für das Verständnis der anderen Unterlagen zu veranschaulichen.

Diese Flächen wurden bereits im Rahmen des Planrechtsverfahrens der Lärmschutzwand Veitshöchheim mit Beschluss vom 14.03.2018, Az. 621ppi/001-2300#027 festgestellt und sind aus diesem Grund kein Bestandteil dieses Verfahrens.

Index: Änderungen bzw. Ergänzungen		Name:		Datum:	
Prüfvermerke					
die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:		gleichgestellt mit Prüfexemplaren		geprüft / genehmigt	
für den Ausführenden:		Datum:		Prüfingenieur	
für die DB ProjektBau:		Datum:		Prüfingenieur	
Inhaltsverzeichnis (benannte Stelle)		Name:		Datum:	
Datum:		geprüft / genehmigt		Freigabe der Ausführungsunterlagen	
Datum:		geprüft / genehmigt		mit Regelungen durch den BVB	
Datum:		geprüft / genehmigt		Freigabe-Nr.: LBT-S-BI(22)- /	
Datum:		geprüft / genehmigt		Ort, Datum, Unterschrift (BVB)	
Datum:		geprüft / genehmigt		Genehmigung zur Bauausführung	
Datum:		geprüft / genehmigt		Ort, Datum, Unterschrift	
Lageskizze					
Detail 1					
Detail 2					
Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG					
Auftraggeber:		Planverfasser:		Auftrag-Nr.: G.016190094.09.01.01.348	
DB Netz AG		DB ProjektBau GmbH		Datum	
Zentrale		Regionalbereich Süd		Name	
Theodor-Heuss-Allee 7		Planung Bautechnik LBT-S-BI(2)		gez.	
60486 Nürnberg		Richelstraße 3		11/14	
		80634 München		Gregor	
		München, den		bearb.	
		Datum, Unterschrift		11/14	
				Gregor	
				gepr.	
				11/14	
				Miller	
Bauherr:		Planung:		Anlage 7.2	
DB Netz AG		DB ProjektBau GmbH		Genehmigung	
Zentrale		Regionalbereich Süd			
Theodor-Heuss-Allee 7		Planung Bautechnik LBT-S-BI(2)			
60486 Frankfurt am Main		Richelstraße 3			
		80634 München			
		München, den			
		Datum, Unterschrift			
Maßstab:		Grunderwerbsplan		Einwirkungen (Lastmodelle):	
1:500		Abschnitt 1, Veitshöchheim		Höhen- und Koordinatensystem:	
		Bahn-km 6,500 bis 8,250			
Projekt: Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes					
Strecke: 5200 Würzburg - Aschaffenburg					
Strecke					
5200 x Kilometer x					
Barcode					

1. Änderung		Nachrichtlich, Unterlage ist nicht Bestandteil dieses Planrechtsverfahrens		Unterlage 7.3	
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt					
Übersichtsskizze					
Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren					
Ausgangsverfahren: Antragsfassung					
Index					
Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG					
Vorhaben:		Planverfasser:		Planzeichen-Nr.:	
DB Netz AG		DB Engineering & Consulting GmbH		Projekt-Nr.: G.016190094.09.01.01.348	
Zentrale		Region Süd		Datum	
Theodor-Heuss-Allee 7		Planung LTP-S-P-NUR(V)		Name	
60486 Nürnberg		Nunnenbeckstraße 1-3		gez.	
		80489 Nürnberg		07.2019	
				Postler	
				bearb.	
				07.2019	
				Birner	
				gepr.	
Datum:		Datum:		Höhensystem:	
Unterschrift:		Unterschrift:		DHDN	
				Koordinatensystem:	
				DHDN	
				Ursprungsplan:	
				Blattgröße:	
				297x1160	
				Maßstab:	
				1:500	
Vorhaben:					
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes					
Abschnitt 1, Veitshöchheim, Bahn-km 6,500 bis km 8,250					
Planart:					
Grunderwerbsplan					
Planinhalt:					
Strecke 5200 km 6,500 - km 8,250					