

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

Anlage 1 zur Mag.-Vorlage
Nr.

Abschnitt	Hinweise aus der Bürgerinformations- veranstaltung (13.11.2018)	stadtseits gewünschte Lärmschutzmaßnahme	Begründung
1			
1.1	Lärmschutzwand wird überwiegend begrüßt	Lärmschutzwand, 3 Meter	Dem Vorschlag der DB Netz AG wird gefolgt. Die Lärmschutzwand beeinträchtigt die Belichtung nicht und verbleibt optisch weitgehend hinter dem Böschungsaufwuchs. Mit der Wand wird der maximale Lärmschutz erzielt.
1.2	- Sichtachsen sollen erhalten bleiben - Lärmschutz für die Schule gewährleisten - Lärmschutz gewünscht (Bismarckstraße) - Transparenz gewünscht (Körnerstraße)	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	Der Abschnitt erstreckt sich über den stadtgestalterisch sensiblen und denkmalgeschützten Bereich des Anlagenrings und der Viaduktbögen. Eine 2 Meter Lärmschutzwand mit transparenten Modulen trägt dem Erhalt der Sichtachsen Rechnung und leistet zugleich den – insbesondere für die Schule – erforderlichen Lärmschutz. In Bezug auf die Belange des Denkmalschutzes und des Stadtbildes wird eine sensible, angemessene technische Ausführung des Lärmschutzes gefordert. Die Konkretisierung ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und wird darin von der Stadt nochmals intensiv betrachtet. Im Bereich der Schule wurde mit einer Lärmschutzwand von 3 Meter Höhe eine Lärmreduzierung (Schienenlärm) von 13 – 14 dB(A) errechnet. Eine Lärmschutzwand von 2 Meter Höhe mit transparenten Modulen erreicht in derselben Berechnung eine Reduzierung von 11 – 12 dB(A), d.h. eine Differenz von etwa 2 dB(A). Schallpegeländerungen werden erst ab 3 dB vom menschlichen Ohr wahrgenommen, so dass der Verzicht auf den maximalen Lärmschutz hier als vertretbar gewertet wird. Eine Schallpegeländerung von 10 dB entspricht einer Halbierung der Lautstärke. Damit wird mit der vorgeschlagenen Lärmschutzwand insgesamt ein sehr hoher Schutzeffekt erzielt. I. R. der Planfeststellung ist durch die Lärmgutachter zu

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

			ermitteln und bewerten, welche evtl. Schallreflexionen des Straßenverkehrslärms von den transparenten Lärmschutzelementen auf die Umgebung ausgehen. Dieses wird bei der Beteiligung der Stadt nochmals intensiv betrachtet.
1.3	• Möglichst transparente Ausführung	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	vgl. 1.2
2			
2.1	• Lärmschutz gewünscht (Bismarckstraße) • Transparenz gewünscht (Rathenaustraße)	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich der ehemaligen Post-Liegenschaft (im Plan: Hellblau gestrichelte Linie).	Der Abschnitt erstreckt sich über den stadtgestalterisch sensiblen und denkmalgeschützten Bereich des Hauptbahnhofs einschließlich historischer Hauptpost (Nordseite). Eine 2 Meter Lärmschutzwand trägt dem Erhalt des Denkmalensembles Rechnung und leistet zugleich eine deutliche Lärmreduzierung. Des Weiteren bliebe der Stadtraum, vor allem der Hauptbahnhof als Stadteingang und das Denkmalensemble der Bismarckstraße, für die Zugreisenden weiterhin erlebbar. Weiter wird die – jetzt schon starke – städtebauliche Zäsur des Bahndamms gegenüber einer 3 Meter hohen Ausführung deutlich geringer ausfallen und ist daher stadtgestalterisch dringend zu bevorzugen. Auf Höhe des Gebäudes der ehemaligen Post (Bismarckstraße 152 – 158) soll die Lärmschutzwand länger als von der DB Netz AG vorgeschlagen ausgeführt werden. Der Gebäudekomplex steht unter Denkmalschutz, jedoch erstreckt sich dieser u.E. nicht auf die im östlichen Bereich stehende Wand mit Überdachung. Diese Anbauten könnten im Zuge privater Bautätigkeit entfallen, so dass ihre abschirmende Wirkung gegenüber der nördlich angrenzenden Wohnbebauung nicht mehr gegeben wäre. Eine solche mögliche künftige Lücke des Lärmschutzes ist zu vermeiden, so dass die 2 m Lärmschutzwand mit transparenten

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

			Elementen bis an die Gebäudekante herangeführt werden soll.
2.2.1 2.2.2	keine	Passiver Lärmschutz	Der Abschnitt erstreckt sich über die Bahnbrücke Waldstraße. Die Waldstraße stellt, auch durch ihren breiten Querschnitt, eine stadtbildprägende Sichtachse der Stadt, insbesondere auch zur Innenstadt, dar. Eine Lärmschutzwand auf der Eisenbahnüberführung Waldstraße würde diese Sichtachse massiv einschränken und das Stadtbild negativ beeinflussen; die starke städtebauliche Zäsur des Bahndamms würde noch verstärkt. Die Waldstraße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen stark durch Straßenverkehrslärm belastet. Eine transparente Ausführung einer Lärmschutzwand kommt hier daher nicht zum Tragen, da sie erhebliche Schallreflexionen des Straßenverkehrslärms auf die Umgebung auslösen würde und den angestrebten Lärmschutz damit konterkarieren würde. Eine passive Lärmschutzmaße anstelle einer Lärmschutzwand würde demgegenüber die betroffenen Anlieger sowohl vor dem Bahnlärm aus auch zusätzlich vor der Belastung durch den Straßenverkehr schützen und so eine Synergie entfalten. Durch passive Schallschutzmaßnahmen wird eine erhebliche Lärminderung innerhalb der Wohnräume erzielt; ein ausfallender Lärmschutz im Außenraum ist demgegenüber vertretbar, da im Umfeld hier kaum private Aufenthaltsbereiche im Freien vorhanden sind.
2.3	keine Lärmschutzwand wegen Verschattung (Wilhelmsstraße)	Lärmschutzwand, 3 Meter und Transparenz	Dem Vorschlag der DB Netz AG einer 3 m Lärmschutzwand wird grundsätzlich gefolgt; transparente Module sollen eine Verschattung der unmittelbar nördlich angrenzenden Wohnnutzungen mit Gärten und Innenhöfen vermeiden.
2.4.	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	Dem Vorschlag der DB Netz AG wird gefolgt. Eine evtl. Verschattung ist durch die DB Net AG im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen und ggf. durch transparente Module entgegenzuwirken.

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

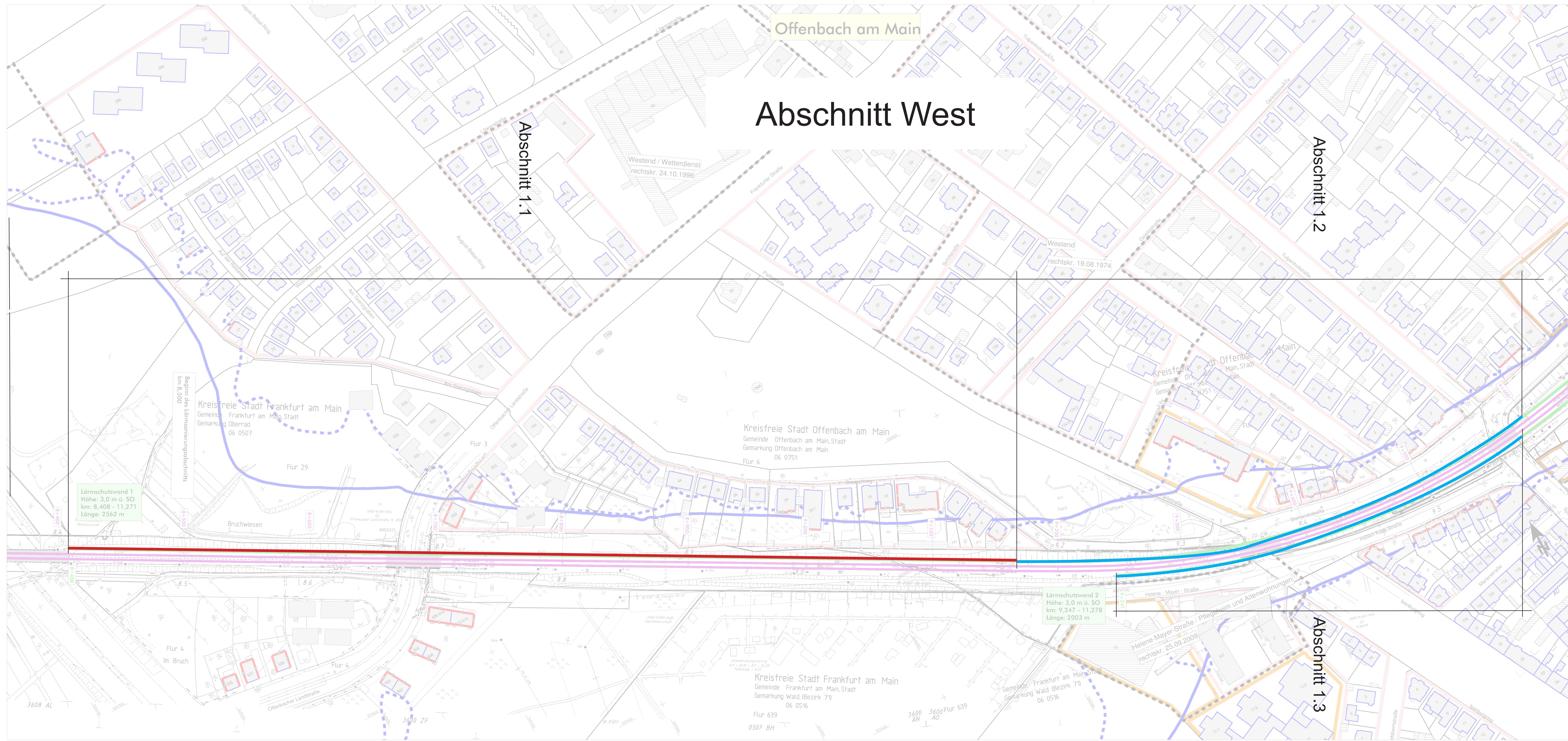
2.5	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	siehe 2.4
2.6	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	siehe 2.4 Westlich der Wilhelmsstraße wird zurzeit ein Wohngebäude errichtet. Der Anschluss an dessen Lärmschutz ist sicherzustellen; eine „Lücke“ im Lärmschutz bzw. eine Beschränkung auf passive Maßnahmen würde hier seitens der Stadt nicht nachvollzogen.
2.7	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	Dem Vorschlag der DB Netz AG wird gefolgt. In diesem Bereich ist das Gleisbett innerhalb des Bahndamms nach innen gerückt und die Böschung intensiv begrünt, so dass die Höhe der Lärmschutzwand optisch kaum wahrnehmbar ist. Mit der Wand wird der maximale Lärmschutz erzielt.
2.8	keine	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	Der Abschnitt erstreckt sich über den stadtgestalterisch sensiblen und denkmalgeschützten Bereich des Hauptbahnhofs einschließlich historischer Hauptpost (Südseite). Eine 2 Meter Lärmschutzwand mit transparenten Modulen trägt dem Erhalt des Denkmalensembles der Marienstraße Rechnung und gewährleistet zugleich eine deutliche Lärmreduzierung. Des Weiteren bliebe der Stadtraum für die Zugreisenden weiterhin erlebbar. Die – jetzt schon starke – städtebauliche Zäsur des Bahndamms würde in der stadtseits geforderten Ausführung gegenüber einer 3 Meter Lärmschutzwand deutlich geringer ausfallen. Die Errichtung der Lärmschutzwand berührt hier städtebauliche Ziele zur Neuordnung des Bahnhofsumfeldes der Stadt: Im Integrierten Entwicklungskonzept südliche Innenstadt/Senefelderquartier (Beschluss 2016-21/DS-I(A)0033) wird das Ziel verfolgt, das Gleis 6 zugunsten eines südlichen Bahnhofsvorplatzes zurückzubauen.. Rückmeldungen von DB Netz an die Stadt zur Realisierbarkeit des Gleisrückbaus blieben bislang widersprüchlich. Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen ist durch die DB Netz AG zu prüfen, ob die Stilllegung des verbliebenen

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

			Gleises 6 möglich ist. Die Lärmschutzwand ist soweit nördlich wie möglich zu planen (gegenüber den aktuell vorliegenden Plänen zu versetzen), um die o.g. Planungsziele der Stadt nicht zu konterkarieren.
3			
3.1.1 3.1.2	keine	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	Eine 2 Meter Lärmschutzwand mit transparenten Modulen wird eine Lärmreduzierung gewährleisten und gleichzeitig die Versperrung der Sichtachse der Tempelsee-/Karlstraße und die ohnehin bestehende städtebauliche Trennwirkung des Bahndamms gegenüber einer 3 Meter Lärmschutzwand geringer ausfallen lassen.
3.2	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	siehe 2.4
3.3	keine	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	Eine 2 Meter Lärmschutzwand mit transparenten Modulen wird eine Lärmreduzierung gewährleisten und gleichzeitig die Versperrung der Sichtachse der Bach-/Kurzen Straße und die ohnehin bestehende städtebauliche Trennwirkung des Bahndamms gegenüber einer 3 Meter Lärmschutzwand geringer ausfallen lassen.
3.4	Keine Verschattung	Lärmschutzwand, 3 Meter und Transparenz	siehe 2.4
3.5.1 3.5.2	keine	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	Eine 2 Meter Lärmschutzwand mit transparenten Modulen wird eine Lärmreduzierung gewährleisten und gleichzeitig die Versperrung der Sichtachse der Bieberer Straße gegenüber einer 3 Meter Lärmschutzwand geringer ausfallen lassen. Eine 3 Meter Lärmschutzwand über die Eisenbahnüberführung Bieberer Straße würde die Sichtachse auch aufgrund der langen Querung schräg über eine Straßenkreuzung massiv einschränken und sich nachteilig auf das Stadtbild auswirken.
3.6	keine	Lärmschutzwand, 3 Meter	In diesem Abschnitt wurden Grundstücksflächen der DB zum Zwecke der wohnbaulichen Nutzung veräußert. Der Anschluss an dessen Lärmschutz ist sicherzustellen; eine „Lücke“ im Lärmschutz bzw. eine Beschränkung auf passive Maßnahmen

Planungsvorgaben zum Lärmsanierungsprogramm der DB- Maßnahmenkatalog

			würde hier seitens der Stadt nicht nachvollzogen.
3.7	keine	Lärmschutzwand, 2 Meter und Transparenz	siehe 3.3 Der dem Bahndamm und der Bahnunterführung vorgelagerte Platz wird zurzeit i.R. des Programms „Soziale Stadt“ städtebaulich aufgewertet. Eine 3 m hohe Lärmschutzwand würde den gestalterischen Maßnahmen entgegenwirken und daher zu vermeiden.
3.8	keine		siehe 2.4



Offenbach am Main

Abschnitt West

Abschnitt 1.1

Abschnitt 1.2

Abschnitt 1.3

Lärmschutzwand 1
Höhe: 3,0 m ü. SO
km: 8,408 - 11,271
Länge: 2562 m

Lärmschutzwand 2
Höhe: 3,0 m ü. SO
km: 9,247 - 11,278
Länge: 2003 m

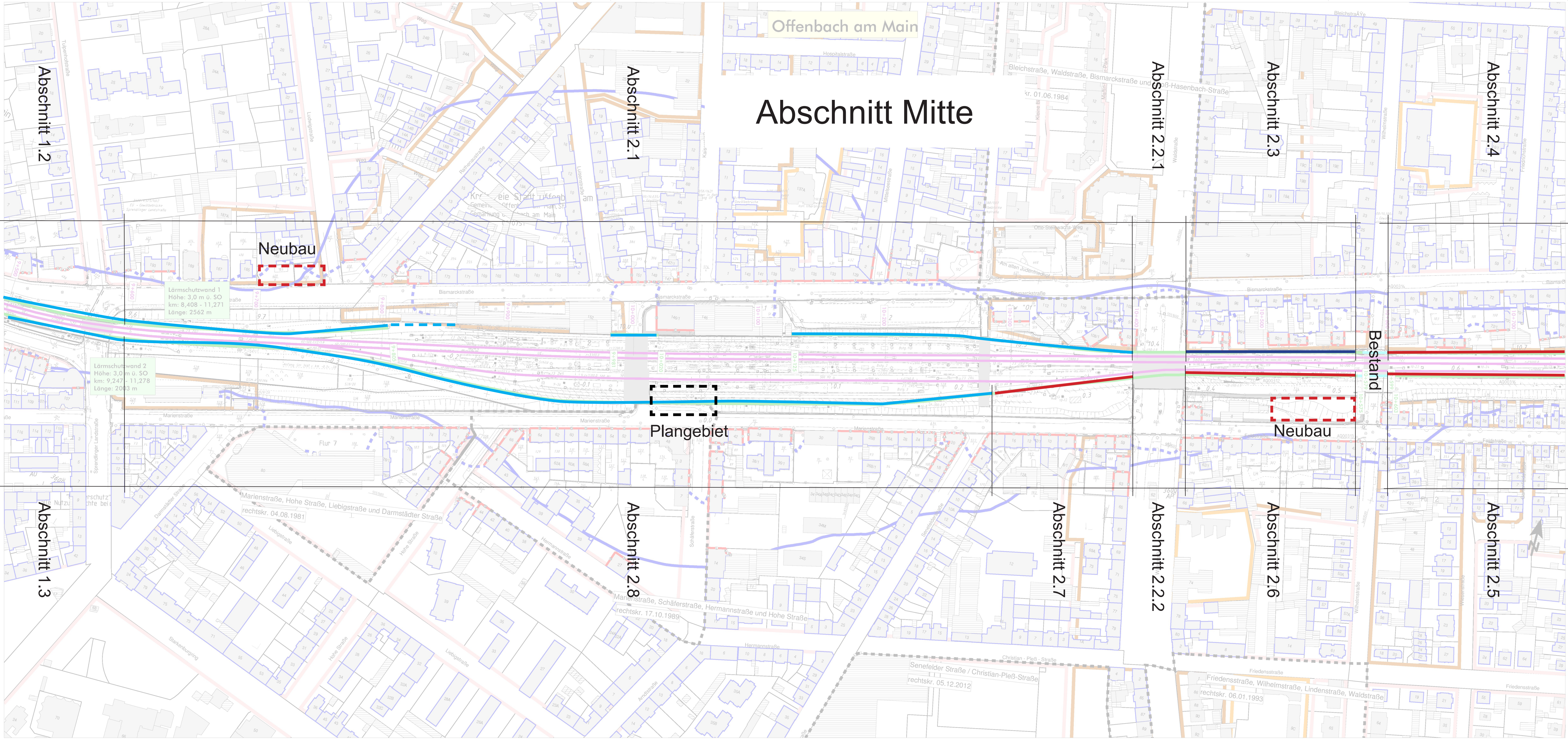
Legende

- Emission Schiene
- Brücke
- Geltungsbereich Bebauungsplan
- Hauptgebäude nach 1974
- Nebengebäude und Gebäude ohne Wohnnutzung
- Hauptgebäude vor 1974
- geplante Lärmschutzwand
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung
- Fassadenpunkt
- Wohngebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - freie Schallausbreitung
- 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - reale Schallausbreitung

Maßstab 1:1000

OF001_01

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG											
	<table><tr><td>Projekt:</td><td>Strecke 3500, Hanau - Frankfurt</td></tr><tr><td>Stand:</td><td>06/2013</td></tr><tr><td>Rev:</td><td>06/2013</td></tr><tr><td>Rev:</td><td>06/2013</td></tr><tr><td>Rev:</td><td>06/2013</td></tr></table>	Projekt:	Strecke 3500, Hanau - Frankfurt	Stand:	06/2013	Rev:	06/2013	Rev:	06/2013	Rev:	06/2013
Projekt:	Strecke 3500, Hanau - Frankfurt										
Stand:	06/2013										
Rev:	06/2013										
Rev:	06/2013										
Rev:	06/2013										
<table><tr><td>MODUS CONSULT</td><td>Verantwortlicher: UTH</td></tr><tr><td>Planungsbereich: 07/18</td><td>Standort: 3500</td></tr><tr><td>Planungsbereich: 07/18</td><td>Standort: 3500</td></tr><tr><td>Planungsbereich: 07/18</td><td>Standort: 3500</td></tr></table>		MODUS CONSULT	Verantwortlicher: UTH	Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500	Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500	Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500		
MODUS CONSULT	Verantwortlicher: UTH										
Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500										
Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500										
Planungsbereich: 07/18	Standort: 3500										
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes											
Strecke 3500, Hanau - Frankfurt											
Lageplan											
Streckenabschnitt Offenbach, Bahn-km 8,500 - 15,000											
Berechnung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen											

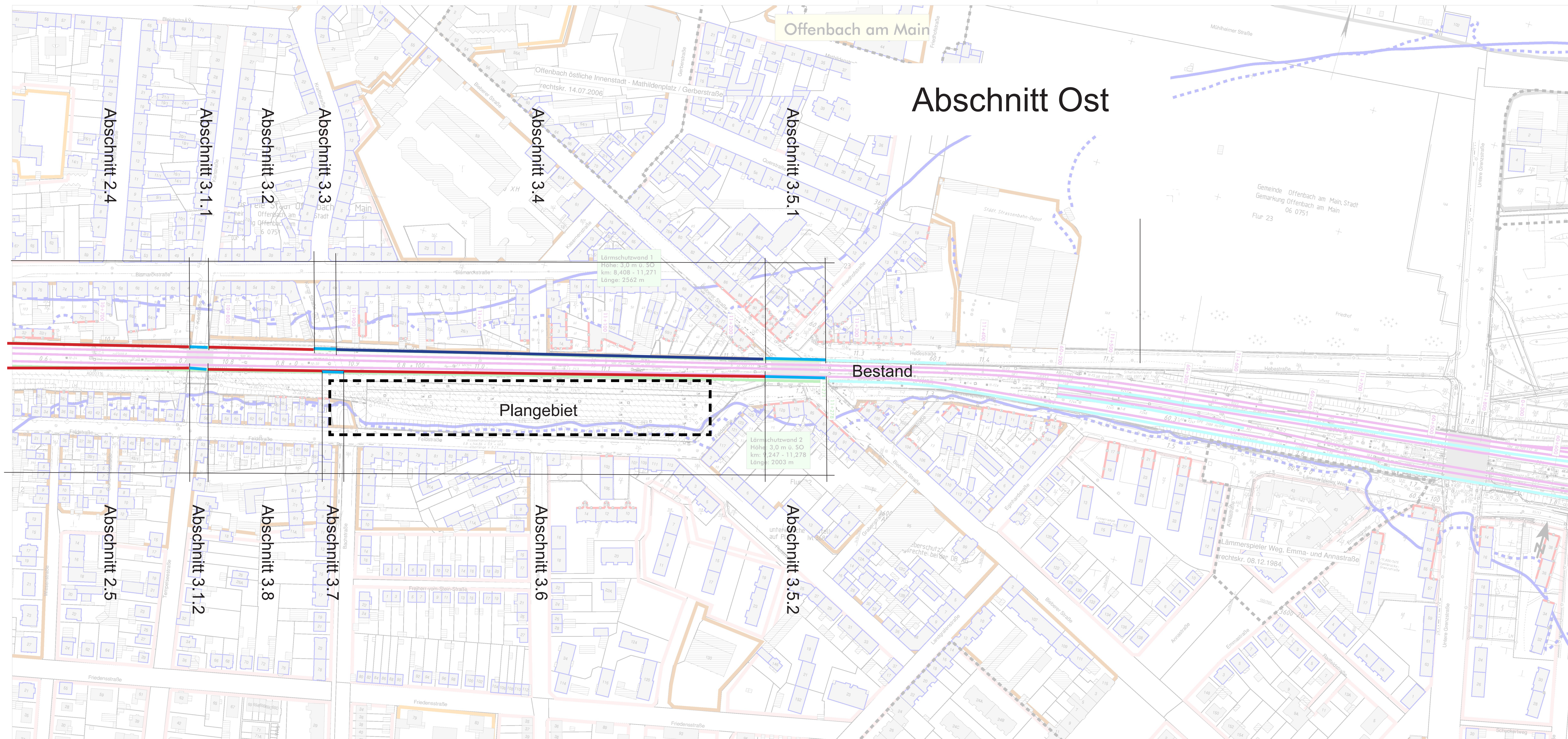


- Legende
- Emission Schiene
 - Brücke
 - Geltungsbereich Bebauungsplan
 - Hauptgebäude nach 1974
 - Nebengebäude und Gebäude ohne Wohnnutzung
 - Hauptgebäude vor 1974
 - bestehende Lärmschutzwand
 - geplante Lärmschutzwand
 - Fassade mit Grenzwertüberschreitung
 - Fassadenpunkt
 - Wohngebiete
 - Mischgebiete
 - Gewerbegebiete
 - Schulen
 - 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - freie Schallausbreitung
 - 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - reale Schallausbreitung

Maßstab 1:1000

OP001_02

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG	
DB NETZE	
MODUS CONSULT	
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes Strecke 3600, Hanau - Frankfurt	
Lageplan	
Streckenabschnitt Offenbach, Bahn-km 8.500 - 15.000	
Berechnung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen	



Legende

- Emission Schiene
- Brücke
- Geltungsbereich Bebauungsplan
- Hauptgebäude nach 1974
- Nebengebäude und Gebäude ohne Wohnnutzung
- Hauptgebäude vor 1974
- bestehende Lärmschutzwand
- geplante Lärmschutzwand
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung
- Fassadenpunkt
- Wohngebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - freie Schallausbreitung
- 57 dB(A) - Isophone (Nacht) - reale Schallausbreitung

Maßstab 1:1000