

Herr Moritz Sammer
Erster Bürgermeister
Gemeinde Mainaschaff

14.06.2022

Hauptstraße 10 - 12
63814 Mainaschaff

**Antworten zum Fragenkatalog
Lärmsanierung OD Mainaschaff**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Sammer,

Anbei wie besprochen die Antworten auf den Fragenkatalog zum Lärmsanierungsprogramm in der Ortsdurchfahrt Mainaschaff.

Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes

Ortsdurchfahrt Mainaschaff
Strecke 3557 km 72,200 - km 75,450
Strecke 3660 km 38,500 - km 40,100
Strecke 5227 km 0,000 - km 1,000

Fragenkatalog der Gemeinde Mainaschaff Antworten der DB Netz AG Lärmsanierung Bayern

Entlang der Bahnstrecken in Deutschland gibt es viele Gebäude, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gebaut wurden. Diese verfügen über keinen Lärmschutz. Um die Bewohner dieser Gebäude aber trotzdem vor Lärm zu schützen, hat die Bundesregierung im Jahr 1999 das freiwillige Programm „Lärmsanierung an bestehen-

...

DB Netz AG
Sitz: Frankfurt am Main
Registergericht:
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199 861 757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Christian Gruß
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Dr. Christian Runzheimer

Unser Anliegen:



den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ins Leben gerufen. Die DB Netz AG, als Tochterfirma der Deutschen Bahn AG, ist für die Umsetzung verantwortlich.

Weitere Informationen können auch auf der Webseite der Lärmsanierung entnommen werden <https://www.laermsanierung.deutschebahn.com>

Grundsätzliche Fragen

Habe ich als Bürger einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz?

Das Programm Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes ist eine 1999 eingeführte, freiwillige Maßnahme des Bundes, um die Lärmbelastung an bestehenden Strecken zu verringern. Ein Rechtsanspruch auf Schallschutz existiert hier nicht. Dieser ist nur bei der sogenannten Lärmvorsorge gegeben. Die Lärmvorsorge greift bei Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges nach §41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV.

Wer ist verantwortlich für den Lärmschutz an der Bahnlinie?

An bestehenden Schienenwegen existiert kein Rechtsanspruch auf Schallschutz. Für diese Fälle hat der Bund das Lärmsanierungsprogramm aufgelegt. Bei Neubau und wesentlicher Änderung an Schienenwegen ist der Vorhabenträger verpflichtet Schallschutz umzusetzen.

Was versteht man unter Passiven Lärmschutzmaßnahmen?

Passiver Lärmschutz umfasst alle baulichen Maßnahmen an baulichen Anlagen, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, die der Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen) dienen. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern.

Was versteht man unter Aktiven Lärmschutzmaßnahmen?

Aktive Maßnahmen wirken direkt an der Lärmquelle, also an den Zügen und Bahngleisen. Am häufigsten kommen hier Schallschutzwände aus Aluminium zum Einsatz. Diese sind hochabsorbierend. Mehr Information unter:

<https://laermsanierung.deutschebahn.com/passiver-laermschutz-an-gebaeuden.html>

Wenn wir von Aktiven Schallschutzmaßnahmen in Mainaschaff sprechen, was bedeutet das konkret für Mainaschaff?

Wo kommen in Mainaschaff Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht? Wo könnte man sich in Mainaschaff aktive Schallschutzmaßnahmen vorstellen? Sind Lücken geplant?

Die Bahnanlagen der Strecken 3557, 3660 und 5227 queren den Untersuchungsbereich Mainaschaff von West nach Ost.

Nach aktuellem Planungsstand sind zwei durchgehende Lärmschutzwände an Strecken 3557 und 5227 geplant.

Eine Lärmschutzwand verläuft nördlich der Bahnlinie Strecke 3557/5227 zwischen Mittelweg und Joh.-Dahlem-Straße, und eine Lärmschutzwand verläuft südlich der Bahnlinie Strecke 3557 zwischen Mittelweg und Rosenstraße. Die Lärmschutzwände werden mit jeweiligen Unterbrechungen an den Bahnübergängen geplant. Die geplanten Lärmschutzwände sollen in einer Höhe von 3m ausgeführt werden.

Für die Errichtung von Lärmschutzwänden im Lärmsanierungsprogramm sind Nachweise der Wirtschaftlichkeit nach der Förderrichtlinie zu führen. Entsprechend der Förderrichtlinie richten sich die Lärmschutzmaßnahmen nach den Ergebnissen des Schallgutachtens. Auf dieser Grundlage ergeben sich Lage, Höhe und Länge der förderfähigen Lärmschutzwände.

Welche Grundstücke und Häuser wurden beim schalltechnischen Gutachten berücksichtigt?

Es wurden alle Gebäude nach den Maßgaben der Förderrichtlinie berücksichtigt.
Nicht berücksichtigt wurden Gebäude mit Baugenehmigung nach dem 01.01.2015.
(Anm. "Grundstücke" also Außenwohnbereiche werden gemäß „FörderRil Lärmsanierung“ nicht betrachtet).

Wie ist das Ingenieurbüro dabei vorgegangen?

Ortsbesichtigung
digitale Modellerstellung
Ermittlung Nutzungsarten (WA, MI, GE)
Prüfung Gebäudealter/Baugenehmigung
Emissionsabgleich Verkehrsdaten Ist-/Prognosefahrplan
Dimensionierung auf höheren (lauteren) Wert
Wirtschaftlichkeitsberechnungen
Prüfung aktiver Maßnahmen anhand von Betroffenheiten

Ist die Radstraße an der "Steinertskurve" berücksichtigt?

Ja, bitte weitere Angaben aus den Planunterlagen entnehmen

Ist auch die Seite Richtung des BPlans "Am Schneidweg" berücksichtigt?

Ja, bitte weitere Angaben aus den Planunterlagen entnehmen

Wo gibt es in unserer Region ähnliche Projekte?

Würzburg-Heidingsfeld, Würzburg Süd, Laufach, Winterhausen, Ochsenfurt
weitere Angaben können auch auf der Webseite der Lärmsanierung entnommen werden
<https://www.laermsanierung.deutschebahn.com>

Macht Bahnlärm krank?

Die Frage zu „Macht Bahnlärm krank“ kann die DB nicht beantworten, da die DB keine eigenständige Lärmwirkungsforschung betreibt.

Wie verteilt sich Lärm auf der Schiene? Nach oben? Vorne? Seitlich weg?

Die Lärmemissionen hängen im Schienenverkehr wesentlich vom Rollgeräusch ab, also von der Kontaktfläche vom Zug und der Schiene.

Fragen zum Aktiven Schallschutz

Wie hoch können Aktive Schallschutzmaßnahmen ausfallen?

Nach der geltenden Förderrichtlinie können im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes Lärmschutzwände mit einer maximalen Höhe von 3 Metern über der Schienenoberkante gebaut werden.

Kann der Gemeinderat zwischen verschiedenen Höhen wählen? Wenn ja, welche?

Die Lage, Höhe und Länge der förderfähigen Lärmschutzwände richten sich nach den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit gemäß der Förderrichtlinie. Da es sich um ein freiwilliges Programm handelt, kann der Gemeinderat gegen die Ausführung einer LSW entscheiden.

Wie wirken sich die Höhen auf die Betroffenen aus? Jeweils in Kombination mit passivem Lärmschutz?

Passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster oder -lüfter, kommen immer dann zum Einsatz, wenn durch aktive Maßnahmen, wie Schallschutzwände, kein ausreichender Schallschutz erreicht werden kann.

Darf die Gemeinde bei der Frage der Gestaltung mitsprechen?

Darf die Gemeinde bei der Frage der Farbgestaltung von Aktiven Lärmschutzmaßnahmen mitsprechen?

Bei der Gestaltung von Lärmschutzwänden gibt es verschieden Varianten von Gestaltungsmöglichkeiten. Sonderlackierungen z.B. mit bestimmten Motiven, Fotodruck etc. sind grundsätzlich machbar, soweit die Förderfähigkeit gegeben ist. Zuschläge kann es gemäß Förderrichtlinie z.B. für touristische Bereiche oder Denkmale geben.

Ferner ist es auch möglich, dass in bestimmten Bereichen eine neutrale Lackierung aufzubringen oder einer Künstlerischen Gestaltung auszuführen.

Sollte die Gemeinde aber besondere Gestaltungswünsche haben, die die Förderfähigkeit überschreiten, dann wären diese Zusatzkosten von der Gemeinde zu tragen.

In jedem Fall müsste die gewünschte Maßnahme aber hinsichtlich der o.g. Gesichtspunkte geprüft, in Abstimmung der DB Netz AG erfolgen und die Kostentragung festgelegt werden, immer auch in Rücksprache mit dem Eisenbahn-Bundesamt als Verwalter der Fördermittel.

Die Gestaltung einer Lärmschutzwand darf gegen keine technische Richtlinie der Bahn verstoßen.

Die Entscheidungshoheit verbleibt jedoch immer bei der DB Netz AG.

Könnten auch Glaselemente verbaut werden bzw. teils Glas und teils undurchsichtige Elemente?

Transparente Elemente können vereinzelt verbaut werden, z.B. an Brücken oder die Belichtung von nahestehender Wohnbebauung zu sichern. Hierbei ist neben der Wirtschaftlichkeit vor allem auch die schalltechnische Wirkung nachzuweisen.

Transparente Elemente sind gemäß den DB-Richtlinien und der Berechnungsvorschrift Schall03 möglichst zu vermeiden bzw. nicht vorgesehen. Transparente Elemente sind im Gegensatz zu herkömmlichen SSW nicht hochabsorbierend, sondern reflektierend. Durch den Einbau von transparenten Elementen werden Reflektionen erzeugt, die die Schallsituation auf der gegenüberliegenden Seite verschlechtern.

Wie lange rechnet die DB für die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen in Mainaschaff?

Baumaßnahmen müssen zunächst geplant werden. Häufig muss dabei ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden (mit einer durchschnittlichen Verfahrensdauer von 25 Monaten), um das Baurecht zu erlangen. Danach müssen bei der Erstellung des Fahrplans für die Baumaßnahmen notwendige Sperrpausen (also Zeiten, in den keine Züge fahren) berücksichtigt werden. Weiterhin ist eine öffentliche Ausschreibung der Bauleistung erforderlich, für die es festgelegte Fristen gibt. Daher ist bis zum Baubeginn einer Maßnahme und dem eingehenden Mittelabruf in der Regel eine Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren erforderlich. Nach aktuellem Planungsstand ist der Baubeginn in Mainaschaff frühestens im November 2026 vorgesehen.

Wie viele Grundstückseigentümer sind konkret von Aktiven Lärmschutzmaßnahmen lt. Schallgutachten betroffen?

ca. 2000 Wohneinheiten

Wie viele Grundstückseigentümer sind konkret bei Aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich mit Passiven Schallschutzmaßnahmen betroffen?

ca. 2000 Wohneinheiten

Wie viele Grundstückseigentümer sind konkret bei nur Passiven Schallschutzmaßnahmen betroffen?

ca. 3000 Wohneinheiten

Welche Behörden und Ämter sind bei einer Feinplanung von Aktiven Schallschutzmaßnahmen zu Beteiligten?

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist Bestandteil der Planungsphase, die nach der Zusage der Kommune zur Ausführung der Lärmschutzmaßnahme beginnt.

Wie viel Dezibel können bei aktiven Schallschutzmaßnahmen reduziert werden?

Der Auslösewert von 54 dB (A) wird erreicht.

Ab wie viel Dezibel-Reduzierung merkt der Mensch eine Reduzierung des Lärms?

Eine Reduzierung kann ab ca. 3 dB festgestellt werden. Eine Minderung von 10 dB wird als halb so laut empfunden.

Wenn Aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, höre ich den Zug trotzdem noch?

Auch bei regelkonformer Ausführung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme können Züge noch wahrgenommen werden. Jedoch ist bei jedem Menschen diese Wahrnehmung individuell.

Wenn Schallschutzwände nur zum Teil oder nur auf einer Seite zum Tragen kommen sollten, wie hoch ist dann der Schall auf der gegenüber liegender Seite?

Zur Ausführung von Lärmschutzwänden in Mainaschaff kommen hochabsorbierende Wandelemente. Diese absorbieren den Schall und reflektieren den auftreffenden Schall nicht, somit kommt es zu keiner Verschlechterung der Situation auf der gegenüber liegender Seite.

Welche Auswirkungen sind für die Anwohner der Hochhäuser zu erwarten?

Die Bewohner von Hochhäusern werden unterschiedlich von den Lärmschutzmaßnahmen betroffen sein.

Die Bewohner in den unteren Geschossen werden sicherlich durch die Aktive Lärmschutzmaßnahmen eine Verringerung der Lärmemission verzeichnen, die Bewohner in den oberen Geschossen werden durch Passive Lärmschutzmaßnahmen eine Verringerung in den Wohnräumen erhalten.

Was kostet den Deutschen Steuerzahler die Umsetzung möglicher Aktiver Lärmschutzmaßnahmen?

Aktuell werden durch den Bund (BMDV) jährlich 150 Mio.€ für aktive und passive Lärmsanierung bereitgestellt.

Fragen zum Passiven Schallschutz

Wie konkret schaut eine Passive Lärmschutzfördermaßnahme aus?

Der passive Lärmschutz fördert den Einbau von Schallschutzfenster und schallgedämmten Lüftern in den betroffenen Gebäudefassaden der schutzbedürftigen Wohnräume.

Wird sich bei nur Passiven Lärmschutzmaßnahmen der Betroffenenkreis derer, die eine Passive Lärmschutzförderung bekommen, erweitern?

Bei einer rein Passiver Lärmsanierung wird sich die Anzahl der Betroffenen, die einen Anspruch auf passiver Lärmsanierung erhalten, erhöhen.

Was sind Nachteile vom passiven Lärmschutz?

Passiver Lärmschutz leistet, im Gegensatz zu aktivem Lärmschutz, keinen Schutz der Außenwohnbereiche (Balkon, Garten, Terrasse, Spielplätze, Grünanlagen, öffentlicher Raum, Straßen, ...). Es findet kein Schallschutz direkt an der Quelle (größtmögliche Minderung) statt. Die betroffenen Eigentümer bekommen 75 Prozent der förderfähigen Kosten erstattet

Ab wann stehen den Berechtigten Passive Lärmschutzmaßnahmen zu?

In einer schalltechnischen Untersuchung werden die aktuelle und die prognostizierte Lärmbelastung ermittelt. Der von der Bahnstrecke ausgehende Schallemissionspegel wird unter Berücksichtigung der Geländeverhältnisse und Abstände zum Beurteilungspegel an der Hausfassade umgerechnet. Dieser wird mit dem Grenzwert verglichen. Aus der Grenzwertüberschreitung leitet sich der Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ab, die grundsätzlich auf den höheren der beiden Werte (aktuell oder Prognose) ausgelegt werden. Ob eine Schallschutzwand gebaut werden kann oder ob passiver Lärmschutz an den Wohngebäuden selbst (z. B. mit Hilfe von Schallschutzfenstern) anzuwenden ist, wird abschließend mittels einer vom BMDV vorgegebenen Wirtschaftlichkeitsberechnung festgestellt. Sollte für passiven Lärmschutz entschieden werden, erhalten die betroffenen Eigentümer 75 Prozent der förderfähigen Kosten erstattet, die Eigentümer zahlen damit einen Eigenanteil von 25 Prozent der förderfähigen Kosten.

Wo kann ein Antrag gestellt werden?

Hinweise werden auf der Lärmsanierungswebsite angezeigt, ebenso der Ablauf passive Lärmsanierung <https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html>

Antrag:

<https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/antrag.html>

Wenn Aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen, haben dann Berechtigte auch die Möglichkeit auf Passive Lärmschutzmaßnahmen?

Passive Lärmschutzmaßnahmen kommen immer dann zusätzlich zur aktiven Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz, wenn durch aktive Maßnahmen, wie Schallschutzwände, kein ausreichender Schallschutz erreicht werden kann. Der förderfähige Zuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen beträgt maximal 75 Prozent der förderfähigen Kosten, die unmittelbar durch die Maßnahme entstanden sind. Es verbleibt somit ein Eigenanteil von 25 Prozent.

Im Nachgang der Baumaßnahme von Schallschutzwänden werden die passiven Maßnahmen durchgeführt. Hierzu werden Sie von einem von uns beauftragten Ingenieurbüro angeschrieben und die weitere Vorgehensweise wird mit Ihnen abgestimmt.

Wie viel Dezibel können bei Passiven Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden?

Die Berechnungen erfolgen nach der aktuellen Fassung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die Ermittlung der Emissions- und Immissionspegel wird in § 4 geregelt und die Berechnungsmethodik enthält Anlage 2 „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“ (Schall 03 neu).

Sollte die Deutsche Bahn nur Passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht ziehen, merke ich dann eine Verbesserung, wenn ich im Außenbereich bzw. im Garten sitze?

Passiver Lärmschutz ist im Außenbereich nicht wirksam!

Fragen zum Vorgehen, Ablauf

Welche Entscheidung möchte die Deutsche Bahn vom Gemeinderat Mainaschaff haben?

Das Projekt Lärmsanierung benötigt vom Gemeinderat eine eindeutige Zusage oder Absage auf Ausführung der Lärmschutzwände. Danach kann das Projekt Lärmsanierung weitere Schritte veranlassen.

Was sind die nächsten Schritte, wenn der Gemeinderat der DB die Unterstützung für Aktive Schallschutzmaßnahmen zusagt?**Wenn der Gemeinderat Aktive Schallschutzmaßnahmen befürwortet, bedeutet das, dass das Projekt definitiv umgesetzt wird?**

Bei einer Zusage durch den Gemeinderat wird der Prozess einer Entwurfsplanung und eines Planfeststellungsverfahrens begonnen. Das Ergebnis dieses Verfahrens ist zum Zeitpunkt des Beginns noch offen.

Wenn der Gemeinderat Aktive Schallschutzmaßnahmen ablehnt, zieht die Deutsche Bahn trotzdem Aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht?

Wenn sich der Gemeinderat gegen eine aktive Lärmsanierung entscheidet, so werden die Eigentümer der Betroffenen Gebäude von der Passiven Lärmsanierung kontaktiert.

Was passiert, wenn die DB nur Passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht zieht?

Sofern Aktive Maßnahmen entsprechend den Regularien der Förderrichtlinie oder aus baulichen Gründen nicht umsetzbar sind, werden die Eigentümer der betroffenen Gebäude für eine passive Sanierung kontaktiert.

Wie lange dauert es, wenn der Gemeinderat Aktiven Schallschutzmaßnahmen positiv gegenübersteht, bis eine Umsetzung erfolgt?

Baumaßnahmen müssen zunächst geplant werden. Häufig muss dabei ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden (mit einer durchschnittlichen Verfahrensdauer von 25 Monaten), um das Baurecht zu erlangen. Danach müssen bei der Erstellung des Fahrplans für die Baumaßnahmen notwendige Sperrpausen (also Zeiten, in den keine Züge fahren) berücksichtigt werden. Weiterhin ist eine öffentliche Ausschreibung der Bauleistung erforderlich, für die es festgelegte Fristen gibt. Daher ist bis zum Baubeginn einer Maßnahme und dem einhergehenden Mittelabruf in der Regel eine Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren erforderlich. Nach aktuellem Planungsstand ist der Baubeginn in Mainaschaff frühestens im November 2026 vorgesehen.

Ist bei der Umsetzung von Aktiven Schallschutzmaßnahmen mit erhöhtem Lärm an den Bahnlinien zu rechnen?

Wir bemühen uns, den Lärm von Bauarbeiten gering zu halten, sowie die nötigen Baumaßnahmen schnell und effizient zu erledigen. Unsere Anstrengungen sind darauf gerichtet, laute Geräusche zu vermeiden und unvermeidbare auf ein Mindestmaß zu beschränken. Leider ist eine vollständige Vermeidung des Baulärms nicht möglich.

Der Umgang mit Lärmbelastungen auf Baustellen gründet auf bundes- und landesrechtlichen Vorschriften. Insbesondere sind dies das gesetzliche Lärmvermeidungs- und Lärmminderungsgebot des § 22 Abs. 1 BImSchG, die einschlägigen gesetzlichen Regelungen der Länder und die AVV Baulärm.

Soweit für die Baustelle ein Verfahren nach § 18 AEG (Planfeststellung/Plangenehmigung) erforderlich ist, orientieren sich die getroffenen Lärmvermeidungs- bzw. -minderungsmaßnahmen zusätzlich an den dort erteilten Auflagen.

Wie werden die Bürgerinnen und Bürger von der Deutschen Bahn bei der Planung eingebunden?**Wie werden die Bürgerinnen und Bürger von der Deutschen Bahn bei einer möglichen Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen eingebunden?**

Die DB veranstaltet Öffentliche Informationsveranstaltungen und bietet Information im Internet an: <https://www.laermsanierung.de>.

Bürgerinnen und Bürger können ihre Anliegen über ein demokratisch gewähltes, kommunales Gremium vertreten lassen.

Wird auf der Mainbrücke zwischen Mainaschaff und Stockstadt an Schallschutzmaßnahmen gedacht? Wie werden diese aussehen?

Das Programm Lärmsanierung umfasst auch die Streckenabschnitte auf Brücken. Diese werden aus technischen Gründen nur im Zusammenhang mit Brückensanierungen ausgeführt.

Die Projektführung obliegt dann den Projekten Brückensanierung/Brückenerneuerung.

Wie wirken sich Lücken an den Bahnübergängen (Bahnhof, Friedhof) aus? Lücken in den Schallschutzwänden

Eine Beurteilung der Förderfähigkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgen ausschließlich durch die Erstellung von Schalltechnischen Untersuchungen. In Mainaschaff werden bauartbedingte Lücken an den Bahnübergängen sein. Es wird der Schall im Bereich der Bahnübergänge nicht durch Lärmschutzwände abgeschirmt. Der Kontrast zu den lärmsanierten Wandabschnitten ist deutlich vernehmbar.

Nach meinen Informationen sollte es ab spätestens 2021 nur noch Flüsterbremsen geben, Fas ist aus diesen Plänen geworden? Flüsterbremsen

Die DB AG als Eisenbahnunternehmen hat die konzerneigenen Fahrzeuge und Wagen schon auf geräuschreduzierte Fahrgestelle umgerüstet. Die Umrüstung ist abgeschlossen. Auf die Ausführung und Ausstattung der Fahrzeuge von anderen Eisenbahnunternehmen hat die DB keinen Einfluss.

Wer kommt für die Schäden auf?

Das Gesamtprojekt "OD Mainaschaff" kommt für nachweisbare Schäden durch die Bauausführung auf.

Wer ist für die Reinigung zuständig und kümmert sich z.B. um Verunreinigungen an Wänden?**Instandhaltung und Reparatur von Lärmschutzwänden**

Lärmschutzwände sind Anlagen der DB Netz AG. Die Instandhaltung der Lärmschutzwände wird durch die zuständige Anlagenverantwortung der DB Netz AG durchgeführt.

Spielt dabei die tatsächliche Emission eine Rolle oder wird die Berechnung von Emissionen herangezogen?

Bei der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung und der darauf erfolgenden Planungen werden berechnete Emissionen als Grundlage herangezogen.

Wird der Bau von Niederschallschutzwänden geprüft? Wenn ja, wird der Bau von Niederschallschutzwänden beidseitig geprüft, bei zwei Gleisen insg. 4 Niederschallschutzwände.

Im Schalltechnischen Gutachten wurden die Ausführung von Lärmschutzwänden mit hochabsorbierenden Elementen als vorzugsvariante empfohlen. Bisherige Untersuchungen ergaben keinen vergleichbaren Nutzen von Niederschallschutzwänden.

Gibt es eine Möglichkeit der Bezuschussung/finanzieller Unterstützung für die Errichtung von Lärmschutzwänden von Grundstückseigentümern auf ihren Grundstücken, wenn in diesem Bereich keine Lärmschutzwand von Seiten der DB errichtet wird?

Dieser Sachverhalt "Bezuschussung privat- und kommunalimitierten Lärmschutzmaßnahmen" ist aus rechtlichen Gründen **nicht** im Sonderprogramm Lärmsanierung enthalten.

Welche Entscheidung möchte die Deutsch Bahn vom Gemeinderat Mainaschaff haben?

Wir benötigen eine **eindeutige Zustimmung der Gemeinde Mainaschaff** zur Weiterbearbeitung des Programms Lärmsanierung in Mainaschaff. Danach werden wir die weiteren notwendigen Schritte in die Wege leiten, andernfalls wird die Ortsdurchfahrt Mainaschaff in die passive Lärmsanierung übergeben.

Fragen, die nicht den Sachverhalt der Lärmsanierung Mainaschaff betreffen

Wann wird das Gleis eingehaust?

Dieser Sachverhalt "Gleiseinhausung" ist nicht im Sonderprogramm Lärmsanierung enthalten.

Ist mit einer Zunahme des Schienenverkehrs auf der Frankfurter, Aschaffener und Darmstädter Linie zu rechnen?

Zur Zunahme des Schienenverkehrs können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Vor einigen Jahren gab es am Sonntag keinen Güterzugverkehr. Warum kann das nicht wieder eingeführt werden?

Zu Betriebsplanung können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Warum ist die Signaltechnik so positioniert, dass die Güterzüge immer vor der Brücke halten und auf den Gegenverkehr warten müssen? Das Bremsen und wieder anfahren ist doch das Hauptlärmproblem!

Zu Signaltechnik können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Kann das „Begrüßen“ der Lokführer untereinander in Wohngebieten verboten werden? Es ist selten, aber es kommt immer wieder einmal vor.

Zu Signalgebung bei Lokführern können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen. Nach Auskunft der Lokleitung befinden sich in der Steinert-Kurve immer wieder Personen im oder am Gleis. Lokführer sind angewiesen in solch einem Fall mit Signal zu warnen.

Warum ist es nicht möglich, dass die Züge in Wohngebieten nicht langsamer fahren (weniger Erschütterungen und Schleifgeräusche insbesondere In der Steinerts-Kurve)?

Zu Geschwindigkeitsregelung können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Gibt es eine Lösung, die auch die Vibration verringert?

Vibrationen und Erschütterungen sind Sachbereiche, die nicht im Sonderprogramm Lärmsanierung enthalten sind.

Gibt es spezielle Vorrichtungen, die auch den erhöhten Geräuschpegel an Weichen verringern?

Zu bauartbedingten Geräusche an Weichen können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Wir haben mit den zuständigen Mitarbeitern Kontakt aufgenommen.

Die Wartezeiten überschreiten teilweise 15 Minuten, was für den Schulweg und auch sonst inakzeptabel ist, z. B. auch um zu seinem Personenzug zu gelangen. Teilweise schließt der Bahnübergang und es kommt doch kein Zug. Teilweise schließt der Bahnübergang ohne Warnsignal und ohne sichtbares Lichtzeichen (nach dem Vorbeischreiten).

Ist es nicht möglich die Schranke für Fußgänger nur an dem Gleis zu schließen, auf dem tatsächlich der Zug fährt? So könnte der Rad- und Fußweg zur Raiffeisenstraße wieder wie früher genutzt werden.

Zu Wartezeiten und Bahnübergängen können wir seitens der Lärmsanierung keine Aussage treffen.

Fragen, zur Kenntnis genommen

Wenn die DB Lärm als schädlichen Umwelteinfluss auf die Menschen akzeptiert (der sogar krank machen kann), stellt sich als erstes die Frage, was gedenkt sie denn von sich aus zu tun, um im Raum AB da Abhilfe zu schaffen?

Fragen, die wir nicht beantworten können

Wie könnte der aktive Lärmschutz in der Raiffeisenstraße aussehen?

Die Lärmsanierung richtet sich nach den Ergebnissen der STU, über mögliche Maßnahmen außerhalb des Förderprogramms können wir keine Aussagen treffen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG