

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. April 2021

### Lärmimmissionen rund um die geplante Autoabsetzanlage

Die Antworten der Verwaltung auf die Anfrage Nr. 0171/2021 zum Thema Autoabsetzanlage an der Taunusstraße zeigen, dass hier offenbar ungeprüft Behauptungen der WSV übernommen werden. Es ergeben sich unter anderem folgende Fragen:

- Warum glaubt die Verwaltung, dass dieses Vorhaben nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) des Bundesimmissionsschutzgesetzes und nicht nach der für derartige gewerbliche Anlagen heranzuziehenden TA Lärm zu beurteilen sei?
- Die Verwaltung stellt fest, dass der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch den baulichen Eingriff um maximal 1,1 dB (A) erhöht wird und es sich damit nicht um eine wesentliche Änderung nach § 1 (2) der 16. BImSchV handelt. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV könnten daher nicht zur Beurteilung herangezogen werden. Dies sei erst bei einer Erhöhung ab 3 dB (A) der Fall. Auf Seite 6 des Untersuchungsberichts BfG wird jedoch festgestellt, dass im Bereich der Rheinufertreppe an der Caponniere die Zunahme bis zu aufgerundet 4 dB (A) betrage. Hält die Verwaltung vor dem Hintergrund dieser Feststellung im Untersuchungsbericht weiterhin an ihrer Einschätzung fest, dass hier keine wesentliche Änderung vorliegen würde? Falls ja: Was veranlasst die Verwaltung dazu?
- Die Verwaltung behauptet in ihrer Antwort zur zweiten Frage aus der Anfrage Nr. 0171/2021, dass auf den Seiten 1-6 des BfG Gutachtens eine Vollauslastung Berücksichtigung fände. Auf den genannten Seiten finde ich keine einzige Aussage zur Auslastung. Wie lautet auf den genannten Seiten die Passage, auf die sich die Verwaltung bezieht?
- Die Annahme einer höheren Zahl stillliegender Schiffe an der Schiffsliegestelle mit Landstromversorgung ist für die Lärmimmissionen an dem Autoabsetzplatz irrelevant. Relevant hingegen ist die Zahl der Ein- und Ausparkvorgänge sowie die Zahl der Manöver am Autoabsetzplatz. Die WSV trifft hierzu für sie günstige Annahmen, die ohne jeden Beleg als „Erfahrungswerte“ deklariert werden. Sind der Verwaltung die Grundlagen bekannt, nach denen die WSV ihre „Erfahrungswerte“ ermittelt hat?

- Die BfG geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass alle 16 anlegenden Schiffe Landstrom nutzen. Wie beurteilt die Verwaltung die technische Umsetzbarkeit einer zeitgleichen Versorgung von 16 anlegenden Schiffen mit Landstrom?
- Der Planungsstand 2014 war eine Maximalbelegung mit 9 Schiffen. Der neue Planungsstand beträgt jetzt aber maximal bis zu 16 Frachtschiffe - eine Zunahme um mehr als 70 Prozent. Das Umweltamt vertritt bei Fragen des Straßenverkehrs stets die Auffassung, dass mehr Parkraum zusätzlichen Verkehr auslösen würde. Vertreten Sie diese Auffassung auch bei Liegestellen an einer Bundeswasserstraße? Wie begründen Sie Ihre Auffassung?
- Für das Gutachten Schiffslärm IBK 14 hatte die WSV 4 Autoabsetzvorgänge tags und 2 nachts vorgegeben. Diese Annahmen können nicht auf einer Auswertung der neuen Schiffsliegestelle Bingen basieren, da es diese zu dem Zeitpunkt der Gutachtenerstellung noch nicht gab. Auch hat die WSV in Bingen nicht die Zahl der Autoabsetzvorgänge erfasst. Die Zahl der angenommenen Vorgänge beruht vielmehr auf willkürlich gewählten und nicht belegten „Erfahrungswerte“. Da dem Gutachten der Planungsstand 2014 zugrunde liegt: Ist nach Auffassung der Verwaltung hier nicht ein überarbeitetes Gutachten mit angepassten Zahlen zu erstellen?
- Die Auswertung der AIS Daten (Positionsdaten jedes Schiffes inklusive Liegezeiten) für die neue Schiffsliegestelle Bingen über den Zeitraum Juni bis November 2020 zeigt, dass die meisten Frachtschiffe zwischen 02:00 und 06:00 nachts ablegen. Ist der Verwaltung diese Lärmspitze bekannt? Wird die Verwaltung darauf drängen, dass eine gesonderte Berechnung dieser signifikanten Lärmspitze nachgeholt wird?

Mainz, 12.04.2021

gez. Karsten Lange