



Antwort zur Anfrage Nr. 0631/2021 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend Lärmimmissionen rund um die geplante Autoabsetzanlage (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- **Warum glaubt die 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 Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) ist ein deutsches wissenschaftliches Institut im Rang einer Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Sitz in Koblenz.

Bundeswasserstraßen nach dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) liegen im Zuständigkeitsbereich der BfG. Damit ist die BfG auch Bundesfachbehörde für die immissionsschutzrechtliche Einordnung von Bundeswasserstraßen, welche auch die richtige Anwendung der gesetzlichen Regelwerke mit einschließt.

Bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Zoll- und Binnenhafen (N84) wurde von der BfG und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen eingewendet, dass das gängige technische Regelwerk zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen aufgrund des Schifffahrtslärms die Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) sei.

Die Beurteilung des Schiffsanlegers nach 16.BImSchV ist daher analog zu der Beurteilung innerhalb der Aufstellung des N84 erfolgt.

- **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 Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV richten sich nach dem Schutzstatus des jeweiligen Immissionsortes. Beispielsweise sind folgende Immissionsgrenzwerte in §2 der 16.BImSchV festgelegt:

Krankenhäuser, Schule, Kurheime und Altenheime	57dB(A) tags, 47 dB(A) nachts
Allgemeine Wohngebiete	59dB(A) tags, 49 dB(A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts

Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der 16.BImSchV für **Wohngebiete** über 3 dB(A) nachts liegen an der Rheinufertreppe vor der Caponniere und an der Caponniere an der dem Rhein zugewandten Seite. Eine Wohnnutzung existiert an diesen Stellen nicht und wird auch künftig nicht erwartet. Der nächsthöhere Schutzstatus von 54 dB(A) nachts wird eingehalten. Daher gibt es für die Stadt Mainz keine Handhabe die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für Wohnnutzung einzufordern.

- **Die Verwaltung behauptet in ihrer Antwort zur zweiten Frage aus der Anfrage 0171/2021, dass auf den Seiten 1-6 des BfG Gutachtens eine Vollaustattung 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?**

In der Antwort auf Anfrage Nr. 0171/2021 wurde Seite 5 des Gutachtens der BfG Nummer 1) zitiert.

- **Die Annahme einer höheren Zahl stillliegender Schiffe an der Schiffsliagestelle 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 Stadtverwaltung Mainz sind, wie allen Einwendern und Träger öffentlicher Belange nur die vom Antragsteller veröffentlichten Unterlagen bekannt (zugänglich).

- **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?**

In der Stellungnahme der Stadt Mainz zur erneuten Auslegung der Planunterlagen wurde darauf verwiesen, dass durch den Bauherrn eine Versorgung aller Schiffe ausschließlich mit Landstrom sichergestellt werden soll.

- **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 Verkehrs auslösen würde. Vertreten Sie diese Auffassung auch bei Liegestellen an einer Bundeswasserstraße? Wie begründen Sie Ihre Auffassung?**

Auf Seite 5 der Begutachtung der BfG werden die Eingangsdaten für die Berechnung der Liegestelle dargestellt. Diese entsprechen einer Maximalbetrachtung, die in die Berechnung der Immissionen eingeht. Das bedeutet, dass der Betrieb einer voll ausgelasteten Liegestelle in die Lärmberechnung einfließt. Somit wird ein worst-case-Szenario am Immissionsort berechnet.

- Für das Gutachten Schiffslärm IBK₁₄ hatte die WSV 4 Autoabsetzvorgänge tags und 2 nachts vorgegeben. Diese Annahmen können nicht auf einer Auswertung der neuen Schiffsliegestellen 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 Stadt Mainz hat das Planfeststellungsverfahren durch Stellungnahmen in den jeweiligen Planungsstufen kritisch begleitet.

Aufgrund der Einwendungen wurde das weiterführende Gutachten der BfG vom 16.10.2020 erstellt.

Die Einwendungen wurden in dem Gutachten der BfG aufgegriffen und die Annahmen und Eingangsdaten zur immissionsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens sind in der fachlichen Stellungnahme zum Einwendungskomplex Lärm und zu den Neuberechnungen der Schallemissionen und –immissionen aus Sicht der Verwaltung gerichtsfest dargelegt.

- 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?

Die Immissionsrichtwerte des 16. BImSchV gliedern sich in Tagesrichtwerte von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und Nachtrichtwerte von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr, eine weitere Unterteilung ist in der Verordnung nicht vorgesehen. Der Vorhabensträger kann nicht verpflichtet werden eine Teilbeurteilung der Nacht durchzuführen.

Mainz, 30.04.2021

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete