



## **Bericht zur Überprüfung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2016 für die Landeshauptstadt Mainz für die Beteiligung der Öffent- lichkeit**

### **Lärmaktionsplan gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Über- prüfung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2016**

Im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes wird die Öffentlichkeit informiert und um Anregungen gebeten.

Gemäß § 47 d, Abs. 5, BImSchG werden Lärmaktionspläne für Ballungsräume „mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet“. Nach § 47 d, Abs. 3 erhält die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die Landeshauptstadt Mainz hat im Jahr 2016 die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beschlossen. Anlässlich der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung 2018 wird der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2016 bereits zwei Jahre nach Erstellung erstmalig überprüft. Die Überprüfung des Lärmaktionsplans gliedert sich in vier Teile.

Im ersten Teil der Überprüfung wird die der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegende Lärmkartierung geprüft.

Im zweiten Teil der Überprüfung wird der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplans geprüft.

Im dritten Teil wird die Auswirkung der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes aus dem Jahr 2017 auf die Lärmaktionsplanung geprüft.

Im vierten Teil wird die Neukartierung der Mainzer Straßenbahn in den Zusammenhang der Lärmaktionsplanung gestellt.

## 1.) Überprüfung der Lärmkartierung

gemäß § 47 c, Abs. 4, BImSchG werden Lärmkarten für Ballungsräume „mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet“. Die Landeshauptstadt Mainz hat die Lärmkarten der Lärmkartierung aus 2012 - 2014 überprüft mit der Fragestellung, ob im Kalenderjahr 2017 eine Überarbeitung erforderlich ist. Das Ergebnis der Überprüfung stellt sich wie folgt dar.

### Flugplatz Finthen

Die Kartierung des Fluglärms ausgehend vom Flugplatz Finthen wurde 2012 durchgeführt. Die Anzahl der zulässigen Flugbewegungen sind aufgrund vertraglicher Regelungen auf einen festen Stand begrenzt. Eine Zunahme des Fluglärms des Flugplatzes Finthen ist daher nicht zu erwarten. Eine erneute Kartierung des Fluglärms ist somit derzeit nicht notwendig.

### Straßenverkehrslärm

Zur Überprüfung der Lärmkarten für die Straßen wurden die 68 Dauerzählstellen im Mainzer Straßenverkehrsnetz herangezogen. Verglichen wurden die Verkehrsdaten der Kartierung 2012/2013 mit den aktuell für eine neue Kartierung zur Verfügung stehenden Daten. Die Überprüfung ergibt folgendes Ergebnis:

Bei 28 Dauerzählstellen ist die Änderung des Straßenverkehrslärm  $\leq \pm 0,2$  dB(A), (davon 14 Abnahmen und 14 Zunahmen), bei 17 Dauerzählstellen ist die Änderung des Verkehrslärms  $\leq \pm 0,4$  dB(A), (davon 13 Abnahmen und 4 Zunahmen), bei 22 Dauerzählstellen ist die Änderung  $\leq \pm 0,8$  dB(A), (davon 13 Abnahmen und 9 Zunahmen), eine Zählstelle weist eine Änderung von  $+ 1,2$  dB(A) auf. Die Veränderungen des Verkehrslärms aufgrund der Verkehrsentwicklung zwischen der durchgeführten Lärmkartierung und einer neuen Lärmkartierung weist bei 67 von 68 Dauerzählstellen eine Pegeländerung von weniger als 1 dB(A) aus. Es besteht daher derzeit kein Bedarf, den Straßenverkehrslärm neu zu kartieren.

### **Schienenverkehrslärm ausgehend von der Straßenbahn**

Die jüngste Aktualisierung der Lärmkarten als Grundlage des Lärmaktionsplanes stammt aus dem Jahr 2014. Das Netz der Straßenbahn war im Bezugsjahr 2016 bis Ende November gegenüber dieser Kartierung unverändert. Für das der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung der Runde 3 zugrunde liegende Bezugsjahr 2016 kann die Lärmkartierung 2014 daher als repräsentativ angesehen werden.

Seit dem Dezember 2016 ist die neue Linie der Mainzelbahn in Betrieb. Im Jahr 2017 folgte die Inbetriebnahme der Linie 59, mit der das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen an das Liniennetz der Straßenbahn angebunden wird. Vor dem Hintergrund der Inbetriebnahme dieser beiden neuen Strecken wird der Lärm der Straßenbahn neu kartiert. Die Neukartierung der Mainzer Straßenbahn wird im vierten Teil in den Zusammenhang der Lärmaktionsplanung gestellt.

### **Gewerbelärm ausgehend von der Industrie**

Die Lärmkartierung aus 2012 hat aufgezeigt, dass durch industrielle Tätigkeiten kein Lärm erzeugt wird, der die Schwellenwerte für einen Handlungsbedarf erreichen würde. Der Schwellenwert des erweiterten Handlungsbedarfes der Lärmaktionsplanung liegt bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die Lärmsituation ist im Wesentlichen konstant geblieben. Neu hinzu tretende Gewerbebetriebe müssen die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung einhalten. Diese betragen für Mischgebiete 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Eine Verschlechterung der gewerblichen Lärmsituation seit 2012 kann somit ausgeschlossen werden. Es besteht derzeit kein Bedarf, den Lärm, ausgehend von der industriellen Tätigkeit neu zu kartieren.

### **Zusammenfassung (zu 1.) und weiteres Vorgehen:**

Die Überprüfung der Lärmkarten der Kartierung 2012 - 2014 führt zu folgendem Ergebnis:

Die Lärmkarten zum Straßenverkehr, zum Fluglärm des Flugplatzes Finthen und zum industriellen Lärm bedurften keiner Aktualisierung.

Die Lärmkarten zur Straßenbahn sind für das Bezugsjahr 2016 repräsentativ, werden jedoch aufgrund der Netzerweiterung durch die Mainzelbahn neu erstellt. Die Neukartierung der Mainzer Straßenbahn wird im vierten Teil in den Zusammenhang der Lärmaktionsplanung gestellt.

## 2.) Überprüfung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Im zweiten Teil der Überprüfung wurde der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplans erhoben. Die Erhebung hat folgenden Umsetzungsstand ergeben.

**Maßnahme:** Intensivierung der Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Förderung der umweltverträglichen Erreichbarkeit der Innenstadt.

### Umsetzung:

- Im November 2016 ist die Mainzelbahn in Betrieb gegangen. Im Jahr 2017 folgte die Inbetriebnahme der Linie 59, mit der das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen an das Liniennetz der Straßenbahn angebunden wird.
- Aufnahme der Planungen einer neuen Stadtbahn, Citybahn, die Mainz mit Wiesbaden verbindet.
- Fortschreibung des Nahverkehrsplans: Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll bis Ende 2018 beschlossen werden mit dem Ziel, die Qualität des ÖPNV weiter zu verbessern.
- Fortführung des Firmencard- Angebots bei der Stadtverwaltung Mainz.
- Radverkehrsförderung: Satzung zur bedarfsgerechten Errichtung von Fahrradstellplätzen bei Neubauvorhaben.
- Die Mobilitätsbefragung von 2016 hat ergeben, dass sich der Radverkehrsanteil in Mainz nahezu verdoppelt hat: von 11,6 % in 2008 auf nun 20 %.
- Erprobung innovativer Maßnahmen wie die Piktogrammreihe (Oberstadt und Mombach), die das gemeinsame Fahren von Auto und Rad auf der Fahrbahn eindeutig anzeigt. Dabei hat die Piktogrammreihe einen ähnlichen Effekt wie Schutzstreifen: die Fahrbahn wird optisch eingengt, Kfz fahren dadurch langsamer und Lärm kann reduziert werden.
- Erarbeitung von Stadtteilradrouten für den Radverkehr. Hechtsheim und Laubenheim liegen vor, Gonsenheim/Finthen und Weisenau sind in Bearbeitung. Diese Routen sollen zukünftig für jeden Mainzer Stadtteil existieren und diese mit der Innenstadt verbinden. Die Radfahrenenden werden mithilfe von Markierungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Piktogrammreihen,...), verkehrsrühigeren Bereichen und Fahrradstraßen geleitet, an den Am-

pein soll eine Optimierung mit dem "Rad-Taster" erfolgen (schneller grün, kein langes Warten).

- Ausbau der Rad-Abstellanlagen in der Innenstadt. In diesem Jahr sollen mindestens 100 weitere Radbügel vor allem in der Alt- und Neustadt installiert werden, um das komfortable und sichere Abstellen der Räder an den Zielorten in der Stadt zu ermöglichen.
- Errichtung eines Fahrrad- Parkhauses am Hauptbahnhof beschlossen.
- Car-Sharing bei der Stadtverwaltung Mainz wurde eingeführt.
- Kontinuierliche Prüfungen zu Einrichtung von Park&Ride Flächen.

**Maßnahme:** Reduzierung der Parksuchverkehre

**Umsetzung:**

- Einführung eines neuen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes im Jahr 2015,
- Auftaktveranstaltung zur Modernisierung des Städtischen Parkleitsystems Anfang 2018

**Maßnahme:** Tempo 30 nachts

**Umsetzung:**

Einführung von Tempo 30 nachts in Abschnitten der Rheinstraße sowie in der Kurmainz- /Flugplatzstraße

**Maßnahme:** Förderung der Elektromobilität

**Umsetzung:**

Die Landeshauptstadt Mainz hat eine Handlungsstrategie Elektromobilität erarbeitet. Die Strategie stellt themen- und zuständigkeitsübergreifende Ziele zur Förderung der Elektromobilität in Mainz auf, definiert dafür neun Handlungsfelder. Die neun Handlungsfelder lauten wie folgt: E-

Privilegierung, E-Ladeinfrastruktur, E-ÖPNV, E-Zweiradverkehr, Inter-/ Multimodale Vernetzung, E-Flotten, E-Quartiere, E-Kommunikation, E-Netzwerk.

Die Handlungsstrategie steht unter [https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/e\\_handlungsstrategie.php](https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/e_handlungsstrategie.php) online zur Verfügung.

In dem Projekt „Mainz gemeinsam Elektromobil“ werden derzeit die strategischen Ziele der drei Handlungsfelder E-Quartiere, E-Flotten und E-Kommunikation aufgegriffen und konkretisiert. Ziel des Vorhabens ist die Ableitung von geeigneten Maßnahmen zur Präzisierung und Realisierung der aufgestellten Ziele.

Im Handlungsfeld E-Quartiere sind bereits alle Bestands- und Entwicklungsquartiere mittels einer geodatenbasierten Analyse hinsichtlich ihrer Eignung als potentielle E-Quartiere untersucht worden. Das Heilig-Kreuz-Viertel hat sich dabei unter den Entwicklungsquartieren als besonders geeignet herausgestellt und wurde deshalb durch den Projektlenkungskreis für die weitere Betrachtung von möglichen innovativen Mobilitätsansätzen ausgewählt. Für das Bestandsquartier ist ein Bereich der Neustadt ausgewählt worden.

Im Handlungsfeld E-Flotten ist im Projekt eine Erhebung im Wirtschaftsverkehr mit einer anschließenden Informations- und Initiierungsveranstaltung vorgesehen. Konkret soll gemeinsam mit den Mainzer Unternehmern herausgefunden werden, welche Potentiale für die Elektromobilität unter welchen Rahmenbedingungen umzusetzen sind. In diesem Zusammenhang werden Informationsmaterialien zu technischen Rahmenbedingungen, Finanzierungs- und Betreibermodellen erarbeitet. Diese werden auf der Mainzer Website <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/mobilitaet-und-verkehr/emobilitaet.php> zur Verfügung gestellt.

**Maßnahme:** Innenstadtverkehrskonzept

**Umsetzung:**

Haushaltsanmeldung 2019/2020 für ein städtisches Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist erfolgt.

**Maßnahme:** Konzept zur Lkw- Entlastung der Rheinschiene

**Umsetzung:**

LKW-Durchfahrtsverbot für die Rheinschiene ist in Vorbereitung, die Umsetzung ist für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen.

**Maßnahme:** Umgestaltungskonzepte zur Konkretisierung der empfohlenen straßenräumliche Maßnahmen, Straßenraumgestaltung

**Umsetzung:**

Straßenräumliche Umgestaltungen mit dem Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden begonnen in der Bahnhofstraße (weitgehend abgeschlossen) und der Großen Langgasse. In der Oppenheimer Straße wurden die Gehwegparker auf die Straße gebracht. Dies verbessert die Aufenthaltsqualität und führt zu einem angepassten Geschwindigkeitsniveau. Der Umbau der Hauptstraße in Mombach wurde begonnen. Das Gestaltungskonzept für die Boppstraße mit dem Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurde beschlossen.

**Maßnahme:** Städtebauliche Maßnahmen zum Schallschutz

**Umsetzung:**

Bei folgenden städtebaulichen Planungen (Bebauungspläne) sind besondere Regelungen zum Schallschutz vorgesehen, die eine hohe Lärmrobustheit im städtebaulichen Sinn entfalten, insbesondere Gebäudestellung und Orientierung von Aufenthaltsräumen an lärmabgewandten Fassaden:

Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafens (N84), Heiligkreuzareal (W104), Wohnquartier Albert-Stoher-Straße (B166), Wohnquartier An der Krimm (G 156), Bahnflächen Mombacher Straße (H95), Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H97), Neues Wohnen Rodelberg (O65), Untere Zahlbacher Straße (O69), Ehemalige Brauerei Wormser Straße (W105).

**Maßnahme:** Verbesserung der groß- und kleinteiligen Nutzungsmischung durch entsprechende Nutzungszuordnungen/Flächenausweisungen zur Vermeidung eines Anstiegs der Gesamtverkehrsleistung, weitere Innenentwicklung an insbesondere für die Verkehrsarten des Umweltverbundes erschlossenen Standorten zur Vermeidung eines Zuwachses im Kfz-Verkehr.

**Umsetzung:**

Ziel der Stadt Mainz bei der Bauleitplanung ist eine Stadt der kurzen Wege. So werden/wurden Wohnbauflächen in innerstädtischer Lage ausgewiesen: Hierzu zählen beispielweise das Neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafens (N84), das Heiligkreuzareal (W104), Schützenhaus Fort Gonsenheim (H98), Wohnquartier Albert-Stohr-Straße (B166), Wohnquartier An der Krimm (G 156), Bahnflächen Mombacher Straße (H95), Wohnquartier ehem. Peter-Jordan-Schule (H97).

Bei der Ausweisung der Gebiete wird die Versorgung der Gebiete mit Einkaufsmöglichkeiten beachtet (z.B. Zoll- und Binnenhafen, Heiligkreuzareal) und die neuen Baugebiete werden an vorhandene ÖPNV-Strecken angebunden. Dies führt zu einer weiteren Innenentwicklung an insbesondere für die Verkehrsarten des Umweltverbundes erschlossenen Standorten und zur Vermeidung eines Zuwachses im Kfz-Verkehr.

**Maßnahme:** Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an belasteten Straßen

**Umsetzung:**

Für hochbelastete Wohngebäude in der Rheinallee wurde im Zusammenhang mit der Bauleitplanung „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafens (N84)“ aufgrund wesentlicher Änderungen der Straße und aufgrund der veränderten Verkehrsbelastung ein Programm passiver Schallschutz durchgeführt.

Für hochbelastete Wohngebäude in der Mombacher Straße wurde im Zusammenhang mit der Entwicklung des Baugebietes Bahnflächen Mombacher Straße (H95) aufgrund der Verkehrsbelastung ein Programm passiver Schallschutz durchgeführt.

**Maßnahme:** Einbau von Fahrbahnoberflächen mit lärmindernden Eigenschaften

**Umsetzung:**

Alle infrage kommenden größeren Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen werden auf den Einsatz von lärmindernden Belägen (AC 08 DS) geprüft. Bis jetzt konnten an verschiedenen Stellen in größerem Umfang entsprechende Fahrbahnbeläge eingebaut werden:

- B40 Pariser Straße, Fahrbahn stadteinwärts zwischen A60 und Abfahrt Bretzenheim
- Bereich: Saarstraße Europa- Kreisel
- Saarstraße stadteinwärts ab Haltestelle Fr. v. Pfeiffer Weg bis Einmündung untere Zahlbacher Str. (im Zusammenhang mit Mainzelbahn)
- Große Teile der Fahrbahn stadtauswärts in der Rheinallee zwischen Kaiserstr. und Lahnstr. (zusammen mit Gasleitungserneuerung)
- Parcusstraße zwischen Aliceplatz und Bahnhofstr (Fahrtrichtung Rhein)
- Bahnhofstr. zwischen Parcusstraße und Gr. Bleiche
- Teile der Ortsdurchfahrt Finthen Kurmainzstraße

In allen genannten Bereichen waren vorher stark beschädigte und ausgemagerte Fahrbahndecken vorhanden, die eine höhere Lärmemission verursachten als die neuen Beläge.

**Zusammenfassung (zu 2.):**

Der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes wurde erhoben. Eine Vielzahl von Maßnahmen wurde bereits umgesetzt, andere Maßnahmen wurden eingeleitet und werden fortgeführt. Der Lärmaktionsplan entfaltet im Sinne des Managementansatzes der Lärmaktionsplanung Wirkung und trägt kurz- und mittelfristig zur Lärminderung bei.

### 3.) Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes aus dem Jahr 2017, Lärmaktionsplan Eisenbahn

Vom Eisenbahnbundesamt wurde 2017 eine Lärmkartierung für den Ballungsraum Mainz vorgenommen (<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>). Gemäß der seitens des Eisenbahnbundesamtes durchgeführten Kartierung 2017 sind in Mainz die Stadtteile entlang der Haupteisenbahnstrecken als besonders durch Lärm belastet anzusehen. Dies betrifft die Stadtteile Mombach, Neustadt, Teilbereiche der Altstadt, von Weisenau und von Laubenheim. Die Stadtteile entlang der Nebenstrecke Mainz – Alzey sind deutlich geringer belastet. Für die Haupteisenbahnstrecken stellt das Eisenbahn-Bundesamt einen Lärmaktionsplan auf.

Für die Nebenstrecken liegt die Zuständigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans innerhalb eines Ballungsraumes bei der Kommune. Im Folgenden wird eine Analyse der Belastetenzahlen für die Nebenstrecken vorgenommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zahl der von Umgebungslärm der Eisenbahn in ihren Wohnungen belasteten Menschen für zwei Fälle ermittelt. Dabei wurde in ersten Fall das Stadtgebiet mit allen Schienenwegen der Eisenbahn erfasst. Im zweiten Fall wurden nur die Haupteisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr) innerhalb des Stadtgebietes erfasst. Die Belastetenzahlen für das Stadtgebiet Mainz mit Nebenstrecke einerseits und ohne Nebenstrecke andererseits zeigen beim  $L_{DEN}$  und beim  $L_N$  in den höheren Pegelklassen  $L_{DEN} > 70$  dB(A) und  $L_N > 60$  dB(A) identische Werte. Diese betragen bei beiden Berechnungen:

$L_{DEN} > 70$  dB(A): 1590 belastete Einwohner

$L_N > 60$  dB(A): 3220 belastete Einwohner

Das bedeutet, dass die hohen Belastungen allein durch die Haupteisenbahnstrecken hervorgerufen werden.

In den mittleren Pegelklassen unterscheiden sich die Belastetenzahlen nur geringfügig:

$65 < L_{DEN} \leq 70$  dB(A): 2240 belastete Einwohner zu 2190, d.h. + 1,0 %

$60 < L_{DEN} \leq 65$  dB(A): 6890 belastete Einwohner zu 6790, d.h. + 1,5 %

$55 < L_N \leq 60$  dB(A): 5740 belastete Einwohner zu 5660, d.h. + 1,0 %

$50 < L_N \leq 55$  dB(A): 12930 belastete Einwohner zu 12790, d.h. + 1,0 %

Die räumliche Analyse der Belastetenzahlen anhand der Lärmkennziffer zeigt, dass die zusätzlich Belasteten Einwohner (1%) in den Bereichen mit Überlappung der Lärmeinwirkung am Anknüpfungspunkt der Nebenstrecke Mainz – Alzey an die Hauteisenbahnstrecken auftreten, so dass die Haupt-Ursache der Belastung auch bei diesen Betroffenen in der Haupteisenbahnstrecke liegt.

Eine Lärmaktionsplanung ist aus diesem Grund für die Nebenstrecken nicht angezeigt. Nur eine Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken kann zur Minderung der Belastetenzahlen in den Pegelbereichen oberhalb der Schwelle des vordringlichen Handlungsbedarfes von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) und  $L_N > 60$  dB(A) sowie des erweiterten Handlungsbedarfes von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und  $L_N > 55$  dB(A) führen.

*Karte zur Lärmkennziffer siehe Anlage*

#### **4.) Neukartierung der Mainzer Straßenbahn im Kontext der Lärmaktionsplanung**

Die jüngste Aktualisierung der Lärmkarten als Grundlage des Lärmaktionsplanes stammt aus dem Jahr 2014. Das Netz der Straßenbahn war im Bezugsjahr 2016 bis Ende November gegenüber dieser Kartierung unverändert. Für das der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung der Runde 3 zugrunde liegende Bezugsjahr 2016 kann die Lärmkartierung 2014 daher als repräsentativ angesehen werden.

Aufgrund neuer Strecken wird eine neue Lärmkartierung der Straßenbahn durchgeführt. Sobald die Ergebnisse vorliegen werden diese veröffentlicht. Diese sollen zur Information der Öffentlichkeit dienen. Es wird derzeit nicht erwartet, dass sich neue Lärmkonflikte aus den neuen Straßenbahnlinien ergeben. Im Planfeststellungsverfahren wurden Lärmgutachten für den Neubau der Straßenbahn erarbeitet. Diese beurteilen den Lärm der Straßenbahn anhand der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV. Die Grenzwerte betragen für Wohngebiete 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, für Mischgebiete 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. In Bereichen, in denen diese Lärmwerte überschritten werden, ergibt sich ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Die Schwelle des erweiterten Handlungsbedarfes der Lärmaktionsplanung liegt bei 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Sofern diese Schwelle erreicht wird, bestand aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung bereits ein konkreter Rechtsanspruch durch den Bau der Straßenbahn, der im Planfeststellungsverfahren bereits dem Grunde nach ermittelt wurde. Sofern also Lärmkonflikte durch die neue Straßenbahnstrecke ausgelöst wurden, wurden diese bereits im Rahmen der Planfeststellung ermittelt und gelöst.

### Zusammenfassung (zu 1. – 4.):

Bei der Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Mainz aus dem Jahr 2016 wurde zum einen die Lärmkartierung als Grundlage des Plans geprüft. Die Lärmkarten sind als Grundlage des Lärmaktionsplans weiterhin belastbar und tragfähig. Dies gilt damit auch für die Analysen des Lärmaktionsplanes und die entwickelten Maßnahmen. Zum anderen wurde der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes erhoben. Eine Vielzahl von Maßnahmen wurde bereits umgesetzt oder Maßnahmen wurden eingeleitet und werden fortgeführt. Der Lärmaktionsplan entfaltet im Sinne des Managementansatzes der Lärmaktionsplanung Wirkung und trägt kurz- und mittelfristig zur Lärminderung bei. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt fortlaufend.

Aus der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes ergeben sich keine Lärmkonflikte aufgrund des Betriebes der Nebenstrecke der Bahn in Richtung Alzey.

Lärmkonflikte im Zusammenhang mit den Neubaustrecken der Straßenbahn wurden im zugehörigen Planfeststellungsverfahren ermittelt und gelöst.

Die weitere Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes erfolgt fortlaufend.

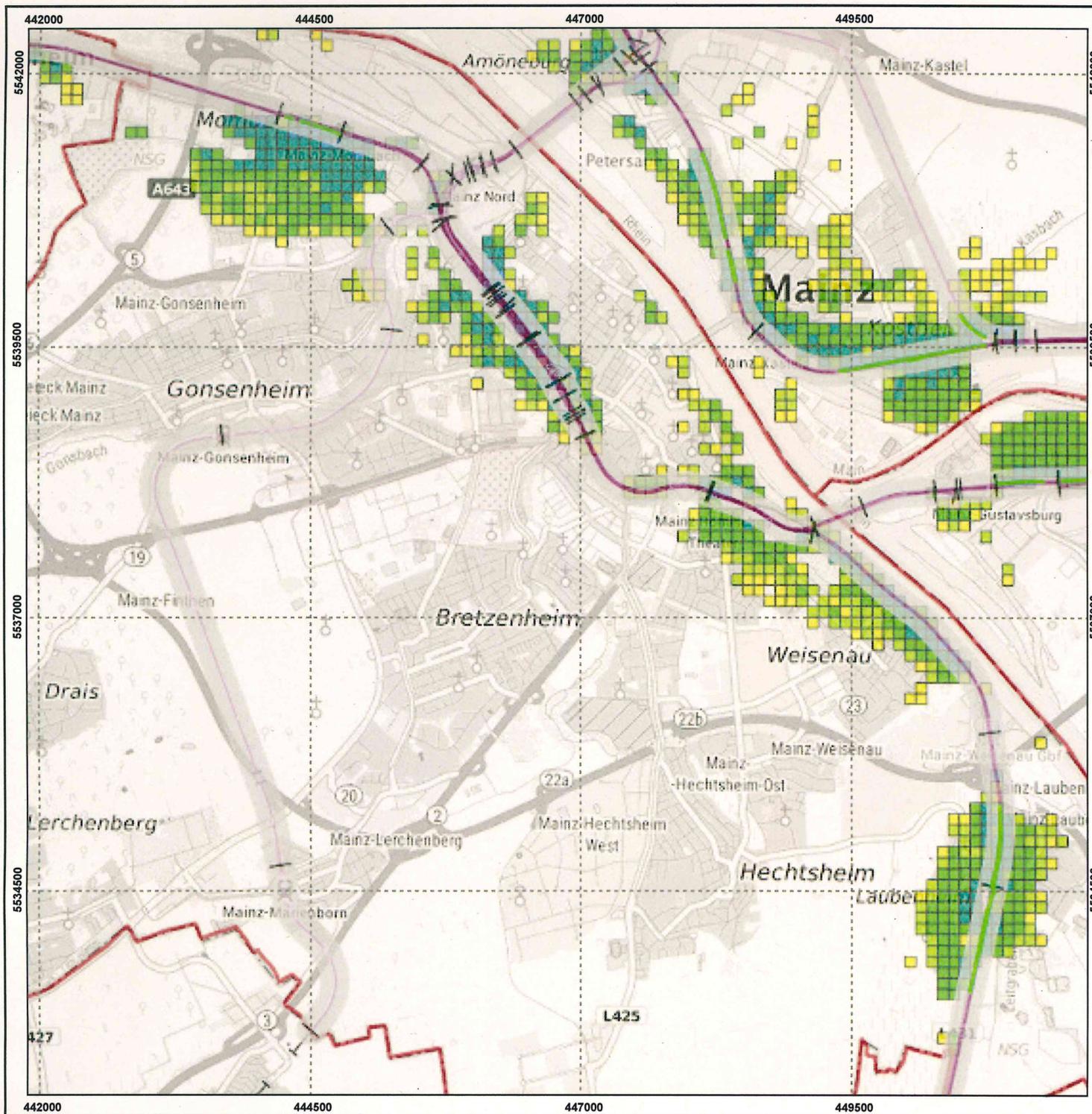
i.A. gez. Korte

### Anlagen:

- Lärmkennziffer, Eisenbahn – Bundesamt, 2017
- Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt Mainz 2016

### Kontakt

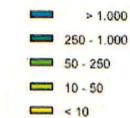
Landeshauptstadt Mainz  
Grün- und Umweltamt  
Geschwister-Scholl-Str. 4  
55131 Mainz  
Telefon: 0 61 31 | 12 28 50  
Telefax: 0 61 31 | 12 25 55



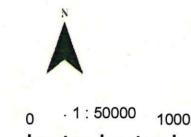
Eisenbahn-Bundesamt

## Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmkennziffer  
Tag-Abend-Nacht (LDEN)



Übersichtskarte



**Quelle**  
Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018  
Gleislage: DB Netz AG (2016)

**Berechnungsvorschrift**  
VBUSch

**Koordinatensystem**  
ETRS89 / UTM zone 32N

**Haftungshinweis**  
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

**Nutzungshinweis**  
Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

**Impressum**  
Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest  
Datum der Erstellung: 25.05.2018