

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

| | | |
|---|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich | | Drucksache Nr. 1946/2011 |
| Amt/Aktenzeichen Dezernat V/17 00 66 Neu | Datum 03.11.2011 | TOP |

| | | | |
|---|----------------------|--------------|---------------|
| Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am | | | |
| Beratungsfolge Gremium | Zuständigkeit | Datum | Status |
| Ortsbeirat Mainz-Neustadt | Kenntnisnahme | 23.11.2011 | Ö |

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 1636/2011 zur Resolution "Lärmschutz Nördliche Neustadt" der CDU, Ortsbeirat Mainz-Neustadt;
hier: Ergänzender Sachstandsbericht zu Messungen des Schienenverkehrslärms

Mainz, 07.11.2011

gez.
Katrin Eder
Beigeordnete

Sachstandsbericht

Der Ortsbeirat Mainz Neustadt bittet die Verwaltung um Messungen des Schienenverkehrslärms ausgehend von dem Überwerfungsbauwerk in der Mainzer Neustadt, um insbesondere die von der höheren Lage der Gleise ausgehende eventuell größere räumliche Lärmausdehnung zu erfassen.

Der Sachverhalt stellt sich für die Verwaltung wie folgt dar:

Für den in der Neustadt einwirkenden Schienenverkehrslärm wurde im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes ein Prognosegutachten vorgelegt. Darin wird die Gesamtbelastung durch den Schienenverkehr der Wohngebäude entlang der Schienenwege in der Neustadt untersucht. In dieser Untersuchung ist das Überwerfungsbauwerk und die damit höhere Lage der Schienen enthalten. Für die betreffenden Gebäude liegen fassaden- und stockwerksbezogen die Werte für den Schienenverkehrslärm vor. Die zugrunde gelegten Prognosezugzahlen sind heute am Tag etwa erreicht, in der Nacht etwa zur Hälfte erreicht. Daher ist das Maß der Belastung durch Schienenverkehrslärm in der Neustadt bekannt.

Im Rahmen der Planfeststellung für das Überwerfungsbauwerk wurde ein Schallgutachten erstellt, in welchem, entsprechend der Rechtslage, nur der von den durch

einen erheblichen baulichen Eingriff veränderten Gleisen (insbesondere das Überwerfungsbauwerk) ausgehende Lärm untersucht wird.

Die in den beiden Gutachten ermittelten Werte lassen sich gegenüberstellen. Dies ist für zwei stark belastete Fassaden beispielhaft in den folgenden Tabellen dargestellt:

| Barbarossaring 33/35: 5. Etage | Beurteilungspegel Tag dB(A) | Beurteilungspegel Nacht dB(A) |
|---|--------------------------------|-------------------------------------|
| Lärm durch die ausgebauten Abschnitte | 54 | 57 |
| Lärm aller einwirkenden Schienenwege | 68 | 71 |

| Hohenstaufenstraße 1: 5. Etage | Beurteilungspegel Tag dB(A) | Beurteilungspegel Nacht dB(A) |
|---|--------------------------------|-------------------------------------|
| Lärm durch die ausgebauten Abschnitte | 56 | 58 |
| Lärm aller einwirkenden Schienenwege | 67 | 70 |

Der gesamte einwirkende Schienenverkehrslärm ist um 11 – 14 dB(A) lauter als der von den baulich veränderten Gleisen.

Um eine repräsentative Messung des Schienenverkehrslärms, ausgehend vom Überwerfungsbauwerk, zu erhalten, müssten folgende Rahmenbedingungen gewährleistet sein:

- es muss ein repräsentativer Betriebszustand vorliegen
- das zu messende Geräusch muss am Messort dominant sein oder sich in seinen sonstigen akustischen Eigenschaften deutlich von den sonstigen nicht zu messenden Geräuschen unterscheiden oder zeitlich isoliert von den sonstigen nicht zu messenden Geräuschen auftreten.

Diese Rahmenbedingungen sind nicht gegeben. Derzeit werden bereits die Umbauarbeiten für das Überwerfungsbauwerk durchgeführt. Es ist aufgrund der Baustellensituation keine Messung eines ungestörten, repräsentativen Betriebszustandes möglich. Weiterhin ist das zu messende Geräusch am Messort nicht dominant. Es unterschreitet um mehr als 10 dB(A) das Gesamtgeräusch des Schienenverkehrs. Es unterscheidet sich auch in seinen sonstigen akustischen Eigenschaften oder in der Zeit des Auftretens nicht vom übrigen Schienenverkehrslärm.

Folglich ist es nicht möglich, den Schienenverkehrslärm, ausgehend vom Überwerfungsbauwerk, repräsentativ zu messen.

Es ist festzustellen, dass das Überwerfungsbauwerk nur mit einem Anteil von 58 dB(A) zu der Gesamtimmission von 70 dB(A) beiträgt und somit bei der Beurteilung des Schienenverkehrslärms von untergeordneter Bedeutung ist.

Weiterhin ist im Zusammenhang mit der Bitte um Messung der Immissionen anzumerken, dass die sachverständige, repräsentative Messung von Schienenverkehrsgeräuschen für die Beurteilungszeiträume tags/nachts mit erheblichen finanziellen Aufwendungen (Sachverständigenkosten) verbunden wäre und die Messung des Schienenverkehrslärms keine kommunale Pflichtaufgabe darstellt, die seitens der Verwaltung beauftragt werden könnte. Aus Sicht der Verwaltung ist die Durchführung entsprechender Lärmmessungen, insbesondere vor dem Hintergrund der vorliegenden detaillierten Berechnungen, nicht Ziel führend. Zudem sind neue Lärmkartierungen des Schienenverkehrslärms seitens des Eisenbahnbundesamt bis zum 30.06.2012 für das Jahr 2011 vorzulegen.

Die seitens der Bahn geplante weitere Zunahme des Schienengüterverkehrs sehen wir aufgrund der aktuellen Belastung der Neustadt durch Schienenverkehrslärm mit Sorge. Aus Sicht der Verwaltung wäre eine Reduktion der Belastung am effektivsten durch eine Verbesserung der Güterwaggons durch Umrüstung auf Kunststoffverbundbremsen zu erreichen, da diese durch das Glätten der Radlauffläche das Geräusch eines vorbeifahrenden Güterzuges um ca. 10 dB(A) mindern. Für einen schnellstmöglichen Vollzug dieser Umrüstung setze ich mich ein.

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)
 nein

Nur im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung auszufüllen!