

Tagesordnungspunkt 11

der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Mainz-Kostheim am 28. Januar 2015

Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie am Dornfelder Weg (FWG)

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden wird gebeten, die Deutsche Bahn aufzufordern, die Lärmsanierung entlang der Bahnstrecke 3525 am Dornfelder Weg weiter fortzusetzen. Es soll der Neubau einer Lärmschutzwand auch entlang der Wohnhäuser beidseitig geschaffen werden. Die zwischenzeitlich einseitig gebaute Lärmschutzwand entlang der Eichenstraße verstärkt den Lärm auf der nicht mit einer Lärmschutzwand bebauten Seite des Dornfelderwegs.

Nach Messungen des Umweltamtes der LHW an Wohngebäuden (ca. 20 m Abstand zur Bahn) mit einem geeichten Lärmmessgerät sind entlang der Bahnstrecke 3525 Frankfurt – Wiesbaden Ostbahnhof (Nebenstrecke) Lärmspitzen von über 80 dB (A) keine Seltenheit. Durch das einseitige Errichten einer Lärmschutzwand entlang der Eichenstraße verstärkt dies den Geräuschpegel auf der gegenüberliegenden Seite (Dornfelder Weg) erheblich. Der Geräuschpegel liegt weit über den von der WHO geforderten Grenzwerten von 35 dB (A) nachts bzw. 45 dB (A) tagsüber. Die Grenzwerte für Neubaustrecken der Bahn, wie auch der LHW für allgemeine Wohngebiete (HLUG) liegen bei 49 dB (A) nachts und 59 dB (A) tagsüber im Mittel. Mitarbeiter in Gewerbebetrieben müssen ab 80 dB (A) Spitzenwert geeigneten Hörschutz tragen und Schwangere dürfen sich diesen Lärmwerten nicht aussetzen!

Die Schallschutzwand wurde bisher nur einseitig errichtet aufgrund § 9, 4a der ‚Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes‘ vom Januar 2013 – Regelung zur Gestattung von Sanierungsmaßnahmen: für bauliche Anlage die vor Inkrafttreten des BimSchG 1.4.1974 errichtet wurde.

Dies gilt für den westlichen Teil des ausgewiesenen Bebauungsgebietes, 1974_01 Hallgarterstraße / Siebenmorgenweg, der östliche Teil wurde 5 Monate später rechtsverbindlich. Konstant ignoriert wird dabei § 9, 4d dass der Schienenverkehrslärm nach Errichtung der baulichen Anlage in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat. Nachweislich hat Nutzungsfrequenz, sowie die Länge der Züge und somit auch der Lärmimmission seit 1974 deutlich zugenommen. Das ist mit Messungen der LHW belegt und hätte nach der Berechnungsmethode des Eisenbahn-Bundesamtes sicher das gleiche Ergebnis.

(Erläuterung: Die der Sanierung durch DB Netze zugrunde liegenden Schallpegelwerte werden nach Listen errechnet nicht nach tatsächlichen Gegebenheiten gemessen!).

Beschluss Nr. 0011

Verteiler:

Dez. II z.w.V.

Lauer
Ortsvorsteher