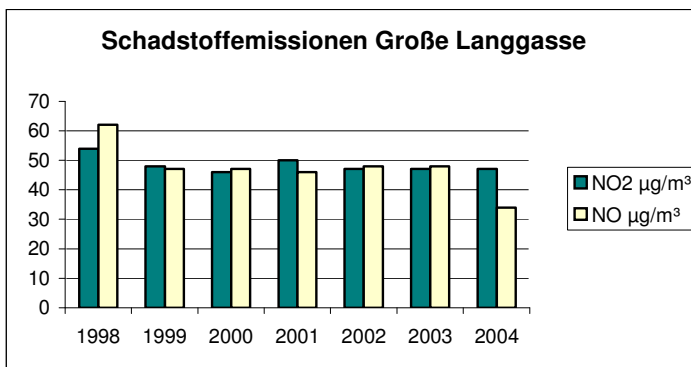
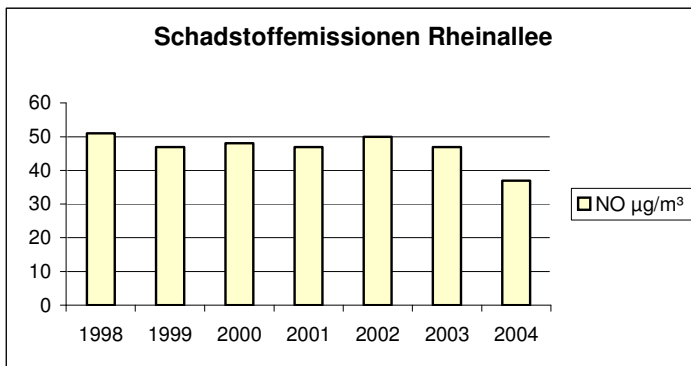
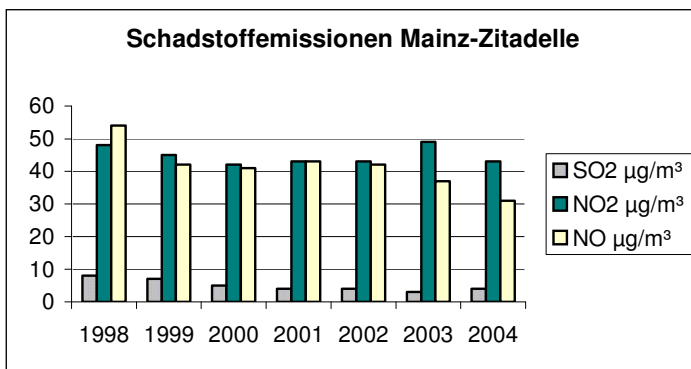
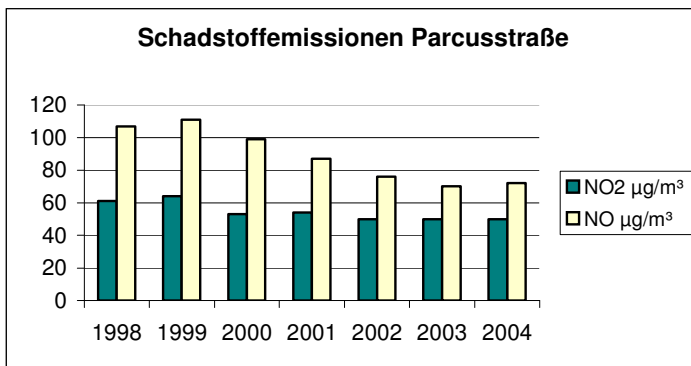
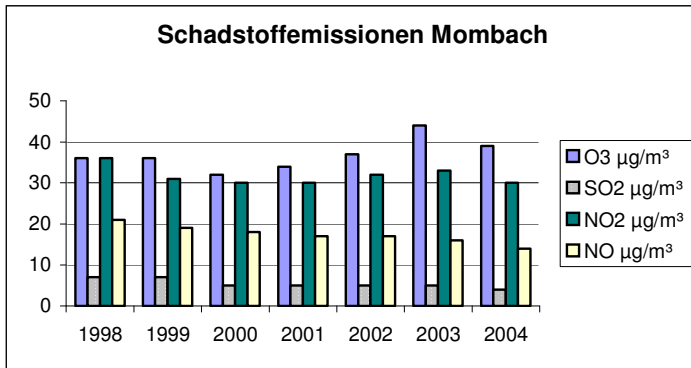
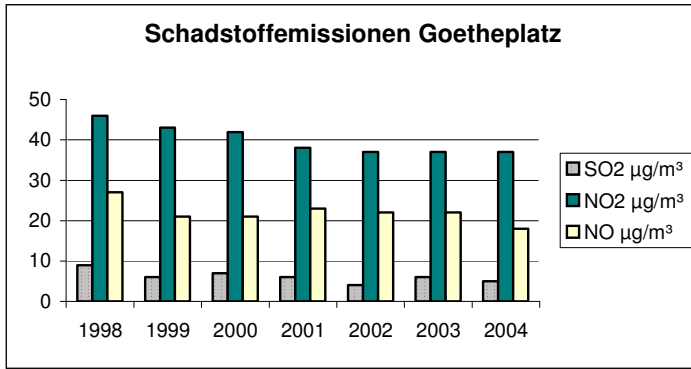
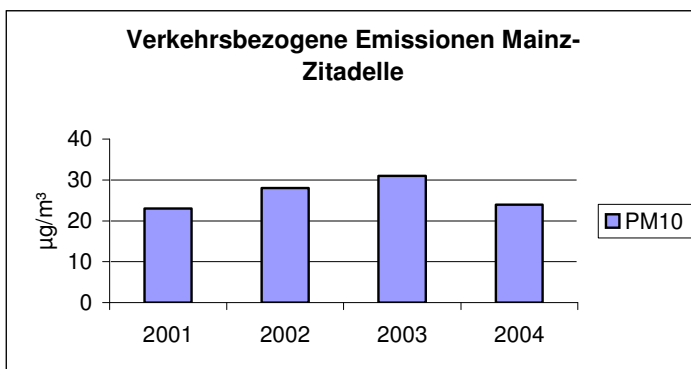
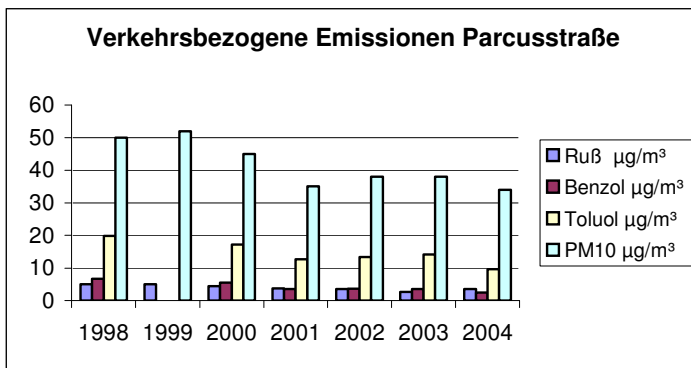


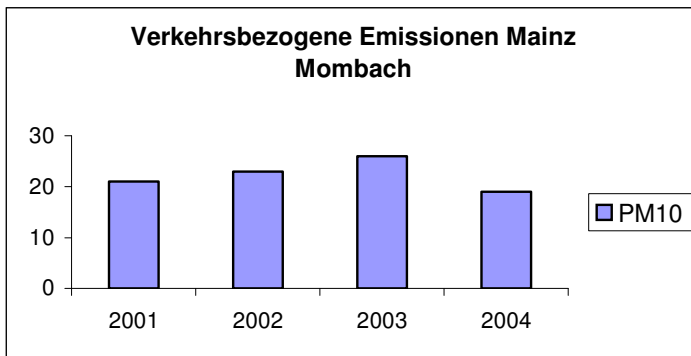
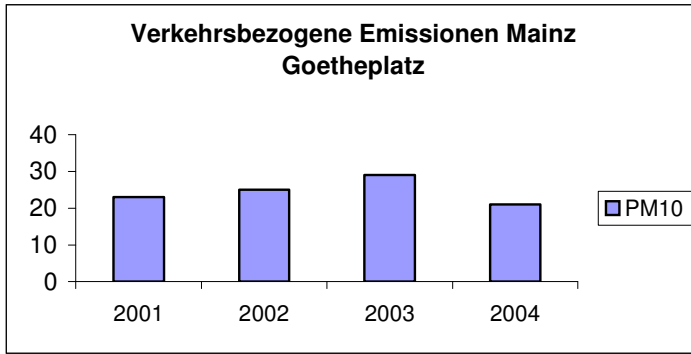
Handlungsfeld: Luft und Lärm
10. Indikator: Schadstoffemissionen (ZIMEN-Messwerte: NOx, Schwefeldioxid, SO3, Ozon)
Erläuterung/Funktion Luftschadstoffe tragen im Wesentlichen zu Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen bei. Durch geringere Luftschadstoffe verbessert sich auch die Wohnqualität einer Kommune. Potentielle gesundheitsschädigenden Belastungen und potentielle ökologische Folgen können so vermindert werden.
Zielerreichung: Abnahme der Schadstoffemissionen in den nächsten 10 Jahren (Daueraufgabe)
Zielkonflikt mit wirtschaftlicher Entwicklung, Zielsetzungen im Verkehrsbereich
Datenbeschaffung (Quelle, Erhebungsmethode, Berechnung) 17 – Umweltamt, www.luft-rlp.de
Priorität: sehr wichtig
Anmerkungen: Betrachtet man die Emissionsbelastung der verschiedenen Messstandorte lässt sich allgemein festhalten, dass sich die Situation verbessert hat. Die Schadstoffemissionen nehmen ab. Lediglich die Ozonbelastung (gemessen am Standort Mombach) hat eine Zunahme zu verzeichnen.





Handlungsfeld: Luft und Lärm
11. Indikator: Verkehrsbezogene Schadstoffemissionen (Benzol, Ruß, Toluol, PM10)
Erläuterung/Funktion Durch die Zunahme des Kfz-Verkehrs nehmen die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen meist ebenfalls zu. Durch eine Reduzierung dieser Emissionen können potentielle gesundheitsschädigende Belastungen und potentielle ökologische Folgen vermindert werden sowie die Wohnqualität der Bevölkerung verbessert werden.
Zielerreichung: Abnahme der verkehrsbedingten Benzolkonzentration in 2-5 Jahren
Zielkonflikt mit verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklungen
Datenbeschaffung (Quelle, Erhebungsmethode, Berechnung) 17 – Umweltamt, www.luft-rlp.de
Priorität: Wichtig
Anmerkungen: Auch bei den verkehrsbezogenen Emissionen ist an den Messstandorten für Ruß, Benzol und Toluol eine Abnahme erkennbar. Dies entspricht der Zielerreichung. Auch die Feinstaubbelastung nimmt ab.





Handlungsfeld: Luft und Lärm
12. Indikator: Zahl Betroffener in verlärmten Bereichen
Erläuterung/Funktion Konstanter überdurchschnittlicher Lärm stellt eine massive Beeinträchtigung des Wohlbefindens dar. Nach repräsentativen Erhebungen fühlen sich 20 bis 40 Prozent der Bevölkerung durch Lärm belastet. Es geht um die Verringerung der potentiellen gesundheitsschädigenden Belastungen durch Lärm und damit um die Verbesserung der Wohn- und Erholungsqualität.
Zielerreichung: Abnahme der Zahl der Betroffenen in verlärmten Bereichen in den nächsten 10 Jahren
Zielkonflikt mit Verkehr, wirtschaftlicher Entwicklung
Datenbeschaffung (Quelle, Erhebungsmethode, Berechnung) 17 - Umweltamt (Herr Korte)
Priorität: sehr wichtig
Es existieren zur Zeit folgende Datengrundlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Lärmkarte Mainz 1992, • Lärmuntersuchungen zu aktuellen Belastungsgebieten (z.B. Autobahnausbau, Ausbau von Hauptverkehrsstraßen (Weser-, Gaustraße), Lärmsanierung an Schienenstrecken (Neustadt, Mombach, Weisenau, Laubenheim), Sanierungsgebiete und geplante neue Wohngebiete) • Ermittlung der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung in Mainz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Ausbau Frankfurter Flughäfen • Schallimmissionsplan Mainz 2004 <p>Generelle Lärminderungsmaßnahmen wie z.B. Verkehrsberuhigung, Anwohnerparken usw. sind seit vielen Jahren in Mainz durchgeführt. Weitere Lärminderungsmaßnahmen sollen nach Stadtratsbeschluss nur Vorhabens- und Einzelfall bezogen untersucht werden.</p> <p>Seit dem 25.6.2002 existiert die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Am 27.06.2001 hat der Mainzer Stadtrat beschlossen einen Lärminderungsplan aufzustellen. Die Firma deBakom wurde darauf hin mit der Bearbeitung eines Schallimmissionsplans beauftragt. Dieser wurde im Dezember 2004 fertig gestellt. Für die Ermittlung wurde folgendes Vorgehen gewählt: gemäß EU-Richtlinie wurden alle Personen angegeben, die in Häusern wohnen, deren lauteste Fassade einer jeweiligen Pegelklasse entspricht. Die Anwohner wurden demnach auf die Fassadenlänge aufgeteilt, dann wird der Mittelungspegel über jede Fassade berechnet und anschließend der Mittelungspegel dem Produkt aus Fassadenlänge und der Bewohnerzahl pro Fassadenlänge zugeordnet. Die zugehörigen Anwohner wurden in Pegelklassen aufsummiert. Die Ergebnisse sind in der Tabelle dargestellt.</p> <p>Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie wurde durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.6.2005 in nationales Recht umgesetzt. Demnach ist die nächste Aktualisierung der Lärmkarten für den Gesamttraum Mainz für das Jahr 2012 vorgesehen.</p> <p>Fakt ist, dass seit der Flugroutenänderung des Frankfurter Flughafens, eine Ausweitung der Fluglärmbelastung bislang wenig betroffener Stadtteile wie z.B. Lerchenberg zu beobachten ist.</p>

Tabelle: Personen an der von Lärm (Tag-Abend-Nacht-Pegel) am stärksten belasteten Fassade

Lärmquelle	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	> 75 dB(A)	Betroffene Personen in Prozent
Straße (ohne Tagesgang)	9900	7200	3300	1100	100	10,6
Straße (mit Tagesgang)	9400	6700	3200	900	100	10,0
Schiene	1600	900	500	300	200	1,7
Fluglärm (Ostbetrieb)	12200	600	-	-	-	6,3
Fluglärm (Westbetrieb)	-	-	-	-	-	
Summe Fluglärm {Max(L100,S100)}	12200	600	-	-	-	6,3
Fluglärm mittlerer Pegel	-	-	-	-	-	
Summe alle Lärmquellen [mit Flug als Max(L100,S100)]	17300	11200	4300	1400	300	16,9

(Basis: insgesamt 204.000 Einwohner)