

Beschlussvorlage



STADT **MANNHEIM**²

Der Oberbürgermeister

Dezernat

IV

Az.

61.10.23.22.24

Datum

20.10.2008

Nr. 624 / 2008

Betreff:

Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Durchführung der Lärminderungsplanung für den Ballungsraum Mannheim gem. §§ 47a-f BImSchG

Beschluss des Lärmaktionsplans 2008 für den Ballungsraum Mannheim gemäß § 47d BImSchG sowie Festlegung des weiteren Vorgehens in den Jahren 2009 und 2010

Betrifft Antrag/Anfrage Nr.

Antragsteller/in:

Eilentscheidung gemäß § 43 GemO i. V. m. § 20 Abs. 3 Hauptsatzung

Beratungsfolge	TOP	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. Ausschuss für Umwelt und Technik	01.01	11.11.2008	x			
2. Gemeinderat		25.11.2008	x			
3.						
4.						

Einladung an Bezirksbeirat/ Sachverständige

Finanzielle Auswirkungen ?

ja

nein

Beschluss/Antrag:

1. Der Lärmaktionsplan 2008 (Beschlussanlage 1) wird beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen von Einzeluntersuchungen die für passiven Lärmschutz in Frage kommenden zu schützenden Stockwerke und Räumlichkeiten sowie die erforderlichen Maßnahmen detailliert zu ermitteln und das Ergebnis gemeinsam mit einer Kostenermittlung dem Ausschuss für Umwelt und Technik darzulegen. Im Rahmen dieser Untersuchungen sind zugleich die Möglichkeiten und Kosten von Maßnahmen zur Minderung der Lärmentstehung bzw. zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Es soll dabei festgestellt werden, ob nach zeitnaher Durchführung dieser Maßnahmen ein volliger oder teilweiser Verzicht auf den vorgesehenen passiven Lärmschutz möglich ist.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Entwurf für eine städtische Förderrichtlinie zum Einbau von Lärmschutzfenstern zu erarbeiten, aus der der Eigenanteil der geförderten Eigentümer hervorgeht.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, in den Jahren 2009 und 2010 die Lärmaktionsplanung gemäß der in Beschlussanlage 2 dargelegten Vorgehensweise methodisch zu vertiefen und den Maßnahmenkatalog zu erweitern.

Nr.	624 / 2008
Blatt	- 2 -

Finanzielle Auswirkungen:

1) Einmalige Kosten/ Erträge

Gesamtkosten der Maßnahme	400.000 €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)	150.000 €
Kosten zu Lasten der Stadt	€

2) Laufende Kosten / Erträge

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)	€
zu erwartende Erträge	€
jährliche Belastung	€

Dr. Kurz

Quast

Kurzfassung des Sachverhalts

Fachliche Grundlage der in dieser Vorlage aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen und Verfahren sind die Strategischen Lärmkarten für den Ballungsraum Mannheim. Es wird daher verwiesen auf die Informationsvorlage 204/2008. Der AUT hat in seiner Sitzung am 08.07.2008 den Entwurf des Lärmaktionsplans gebilligt und die Verwaltung beauftragt, den Entwurf für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Es wird daher auf die Beschlussvorlage 407/2008 verwiesen.

Die Stadt Mannheim ist gesetzlich verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, der den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG entspricht. Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind. Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen. Für Lärminderungsmaßnahmen in Mannheim sind Haushaltsmittel derzeit weder eingestellt noch vorgesehen.

Der Lärmaktionsplan 2008 für den Ballungsraum Mannheim vor, zumindest überall dort passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) vorzusehen, wo Lärmbelastungen mindestens einen L_{den} von über 75 dB(A) aufgrund von Straßenverkehr bzw. einen L_{night} von 65 dB(A) durch Straßenbahnverkehr aufweisen. In diesen Bereichen ist der Einbau von Lärmschutzfenstern die einzige Möglichkeit, wirkungsvolle Lärminderungseffekte für die Betroffenen zu erlangen. Damit wären Gesamtkosten in einer geschätzten Größenordnung von ca. 3,5 Mio. € und ein wirksamer Schutz vor Gesundheitsbelastungen durch Lärm für 1.230 Bürgerinnen und Bürger verbunden. Vor die Durchführung dieser Maßnahme sind allerdings noch detailliertere Untersuchungen vorzuschalten, mit denen das tatsächliche Kostenvolumen ermittelt werden kann.

Die Lärmaktionsplanung wird gemäß der beigelegten Vorgehensweise (vgl. Beschlussanlage 2) in den Jahren 2009 und 2010 weitergeführt. Im Lärmaktionsplan 2008 (vgl. Beschlussanlage 1) ist das bisherige Verfahren auf den Seiten 43 bis 44 dargelegt. Die Ergebnisse aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen befinden sich der Anlage 11.9 des Lärmaktionsplans.

Sachverhalt

Fachliche Grundlage der in dieser Vorlage aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen und Verfahren sind die Strategischen Lärmkarten für den Ballungsraum Mannheim. Aus diesen ging klar hervor, dass der Straßenverkehrslärm die Belastungsquelle Nummer eins ist. Es wird hierzu verwiesen auf die Informationsvorlage 204/2008. Mit § 47 d BImSchG besteht für die Stadt Mannheim eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung und Aktualisierung eines Lärmaktionsplans, der mindestens alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden muss. Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind. Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen. Für Lärminderungsmaßnahmen in Mannheim sind Haushaltsmittel derzeit weder eingestellt noch vorgesehen.

Die Fördermittel des Landes in Höhe von ca. 150.000 € (0,50 € je Einwohner) können nur noch im Jahr 2008 abgerufen werden. 0,30 € pro Einwohner wurden bei Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung abgerufen, die restlichen 0,20 € pro Einwohner werden nach der Abgabe des beschlossenen Lärmaktionsplans vom Umweltministerium abrufbar. Aus diesen Gründen ist es erforderlich, dass die Stadt Mannheim im Jahr 2008 einen ersten Lärmaktionsplan zumindest für die am stärksten lärmbelasteten Bereiche erstellt, sich aber gleichzeitig verbindlich festlegt, wie sie die Lärminderungsplanung im Weiteren betreiben wird. Das hierfür erforderliche Verfahren wurde daher auch sehr straff durchgeführt. Der Lärmaktionsplan 2008 muss demnach spätestens im November 2008 vom Gemeinderat beschlossen werden.

Der AUT hat am 08.07.2008 den Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 für den Ballungsraum Mannheim gebilligt und seine öffentliche Auslegung beschlossen. Die Bekanntmachung der Veröffentlichung des Lärmaktionsplan-Entwurfs erfolgte im Amtsblatt am 22.07.2008.

Der Entwurf hat im Zeitraum vom 21. Juli 2008 bis einschließlich 20. August 2008 im Beratungszentrum Bauen und Umwelt im Erdgeschoss des Collini-Centers montags bis donnerstags von 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr zur Einsicht öffentlich ausgelegen. Der Einbezug der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen erfolgte durch Anschreiben vom 28.07.2008 mit Fristsetzung für Abgabe von Stellungnahmen bis einschließlich 01.09.2008. Die schriftlich eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden geprüft und bewertet (die Ergebnisse befinden sich in Beschlussanlage 1, Anlage 11.9).

Es sind keine Stellungnahmen und Anregungen eingegangen, die sich kritisch zu den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen äußern. Die Anregungen, die nicht die im

Lärmaktionsplan 2008 vorgesehenen Maßnahmen betreffen, werden im Rahmen der anstehenden Vertiefung der LAP berücksichtigt. Dabei werden die Bereiche mit den höchsten Lärmbelastungen Priorität erhalten. Die Verwaltung wird sich aber im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten bemühen, Vorschläge außerhalb der im Lärmaktionsplan 2008 genannten Aktionsbereiche ebenfalls zeitnah zu prüfen und ggf. entsprechende Schritte einleiten.

Anregungen zu Lärmarten, die nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BImSchG sind, bzw. die den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken betreffen, der aufgrund der zeitlichen, nicht von Mannheim zu vertretenden Umstände noch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte, wurden zur Kenntnis genommen. Somit werden diese als Hinweise zu wertenden Anregungen auch in der Fortführung der LAP in den Jahren 2009 / 2010 und darüber hinaus berücksichtigt.

Die Verwaltung schlägt vor, als Maßnahmen im Lärmaktionsplan 2008 für den Ballungsraum Mannheim zumindest überall dort passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) vorzusehen, wo Lärmbelastungen verursacht durch Straßenverkehr von mehr als 75 dB(A) über einen Zeitraum von 24 Stunden (L_{den}) hinweg auftreten und die einen L_{night} von mehr als 65 dB(A) verursacht durch Straßenbahn(= „Stadtbum-“)verkehr aufweisen. In diesen Fällen ist von einer Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner auszugehen. Deshalb ist auch eine weitere Untergliederung in Bereiche von z.B. 80 dB(A) oder 76,5 dB (A) nicht mehr angebracht.

Bei der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehensweise ist zu berücksichtigen, dass nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung spätestens ab einer Lärmbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts von einer Gesundheitsgefährdung der betroffenen Personen sowie einer Eigentumsbeeinträchtigung auszugehen ist. In Mannheim betrifft dies ca. 5.700 bzw. 5.200 Personen. Grundsätzlich sollte die Aktionsplanung daher zumindest alle Bereiche erfassen, in denen solche Lärmbelastungen vorzufinden sind.

In der Stadt Mannheim ergab die Auswertung der Betroffenenzahlen, dass im Vergleich mit den beiden anderen baden-württembergischen Ballungsräumen der 1. Stufe (Karlsruhe und Stuttgart) prozentual deutlich mehr Personen (insgesamt ca. 1.230) teilweise sogar Pegelbelastungen von über 75 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum (L_{den} Straße) sowie von über 65 dB(A) während der Nachtzeit (L_{night} Straßenbahn) ausgesetzt sind (vgl. Tabelle auf Seite 12). Die Belastungen sind so hoch, dass hier auch vertiefende Betrachtungen (s. u.) sehr wahrscheinlich zu keinem anderen Ergebnis führen werden, als zur Gewährung passiven Lärmschutzes.

Durch die gleichzeitige Betrachtung dieses hohen Belastungswertes mit der Zahl der hiervon

betroffenen Personen konnten in einem ersten Schritt zwei Aktionsbereiche identifiziert werden, in denen allein bereits ca. 900 (davon durch Straßenverkehrslärm ungefähr 830) von den insgesamt ca. 1.230 Personen Belastungen in dieser Größenordnung unterliegen. Hier erfolgten auch umfangreichere Analysen, denn bei den hier jeweils vorgefundenen hohen Belastetenzahlen sollten grundsätzlich auch Alternativen zum passiven Lärmschutz in den Aktionsbereichen geprüft werden, da bei hohen Lärmelastungen auch das gesamte Wohnumfeld, einschließlich der Freibereiche, beeinträchtigt wird.

Für passive Lärmschutzmaßnahmen kommen demnach mehrere Gebäude in folgenden Aktionsbereichen in Frage:

Aktionsbereiche Straßenlärm (= „Kfz-Lärm“)

Aktionsbereich	Straßen	Bezirk/Stadtteil	Betroffene
A08_01	Sandhofer Straße	Luzenberg	93
A08_05	Luisenring/Seilerstraße/ Schanzenstr./Dalbergstr.	Jungbusch	438
A08_08	Lindenhofstraße	Lindenhof	4
A08_09	Schwetzinger Straße	Schwetzingerstadt	393
A08_10	Feudenheimer Hauptstraße	Feudenheim	87
A08_11	Neckarau	Neckarau	55
Summe			1070

Tabelle 1 Straße, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008 Betroffene > 75 dB(A) L_{den}

Aktionsbereiche Straßenbahnlärm

Aktionsbereich	Straßenbahnen „Stadtbahnen“ in den Straßen	Bezirk/Stadtteil	Betroffene
A08_13	Luzenbergstraße	Waldhof	3
A08_14	Sandhofer Straße	Luzenberg	9
A08_15	Waldhofstraße, Bereich Nord	Neckarstadt	3
A08_16	Waldhofstraße, Bereich Süd	Neckarstadt	5
A08_18	Goethestraße	Oststadt	7
A08_20	Seckenheimer Straße	Schwetzingerstadt	12
A08_21	Schwetzinger Straße	Schwetzingerstadt	33
A08_22	Seckenheimer Hauptstraße	Seckenheim	85
A08_23	Relaisstraße	Rheinau	3
Summe			160

Tabelle 2 Straßenbahn, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008, Betroffene > 65 dB(A) L_{night}

Über die oben stehenden Aktionsbereiche hinaus konnten noch drei Einzelgebäude im Stadtgebiet ermittelt werden, die nicht in einem eigenen Aktionsbereich zusammengefasst wurden.

In diesen Bereichen würden Gebäude, die gemäß den Strategischen Lärmkarten einem L_{den} durch Straßenverkehrslärm von mehr als 75 dB(A) bzw. einem L_{night} durch Straßenbahnlärm von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt sind, von der Stadt Schallschutzfenster in Höhe eines vorerst noch überschlägig geschätzten Gesamtbetrags von ca. 3,5 Mio. € finanziert bekommen. Nachhaltige Verbesserungen könnten dadurch für die ca. 1.230 betroffenen Personen innerhalb der nächsten Jahre erreicht werden. Die Verwaltung wird im Rahmen von Einzeluntersuchungen die für passiven Lärmschutz in Frage kommenden zu schützenden Stockwerke und Räumlichkeiten sowie die erforderlichen Maßnahmen detailliert ermitteln und das Ergebnis gemeinsam mit einer Kostenermittlung dem Ausschuss für Umwelt und Technik darlegen. Im Rahmen dieser Untersuchungen sind zugleich die Möglichkeiten und Kosten von Maßnahmen zur Minderung der Lärmentstehung bzw. zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Es soll dabei festgestellt werden, ob nach zeitnaher Durchführung dieser Maßnahmen ein volliger oder teilweiser Verzicht auf den vorgesehenen passiven Lärmschutz möglich ist. Über die Durchführung und Finanzierung der verschiedenen Maßnahmen ist im Rahmen von Einzelbeschlüssen zu entscheiden.

Darüber hinaus sind die im Lärmaktionsplan 2008 getroffenen Maßnahmen zur Lärminderung ausschließlich beim Straßenbahnlärm lediglich ein erster konzeptioneller Vorschlag, der auf seine möglichen Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV noch weiter abgestimmt werden muss. Gegebenenfalls werden deshalb in den weiteren Jahren die im LAP 2008 hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen nicht weiter verfolgt.

Im Rahmen der noch zu erstellenden Förderrichtlinien der Stadt Mannheim für den Einbau von Schallschutzfenstern in den betroffenen Gebäuden ist noch festzulegen, wie hoch der Eigenanteil der geförderten Eigentümer sein soll (z.B. 30 %, oder mehr bzw. weniger).¹

Der Einbezug von Betroffenen, die gemäß den Strategischen Lärmkarten unterhalb dieser von der Verwaltung vorgeschlagenen Auslösewerte (= Kappungswerte) von >75 dB (A) bei Straßenverkehrslärm bzw. bei >65 dB (A) bei Straßenbahnverkehr liegen, würde zu einem derzeit noch nicht näher zu beifernernden, jedoch auf jeden Fall deutlich höheren Finanzaufwand für passive Lärmschutzmaßnahmen führen. Viele Teile des Ballungsraums Mannheim weisen beispielsweise einen L_{den} von 70 dB(A) auf. Förderprogramme seitens des Bundes oder der Länder für die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen bestehen derzeit nicht. Die Kosten

¹ Bei der Bahnlärmsanierung sowie bei Lärmsanierungen im Bereich von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beträgt der Eigenanteil der begünstigten Eigentümer 25% der Kosten.

für Lärminderungsmaßnahmen tragen bisher hauptsächlich die betroffenen Kommunen und zu einem geringen Teil weitere Straßenbaulastträger.²

Gesetzlich sind bislang keine Lärmbelastungswerte festgesetzt worden, ab denen zwingend Maßnahmen in Lärmaktionsplänen vorzusehen sind („Auslösewerte“). Auch ist es zulässig, Maßnahmen zunächst auf die am stärksten belasteten Bereiche zu beschränken und im Übrigen zunächst eine langfristige Strategie für den Umgang mit den Bereichen zu entwickeln, deren Lärmelastungen als unzumutbar einzustufen sind. Ein solches Vorgehen soll mit dieser Vorlage vorbereitet werden. Die mit dieser Vorgehensweise verbundenen Unzulänglichkeiten in Bezug auf den Umfang der Maßnahmen und die Beteiligung der Öffentlichkeit sollen in den Jahren 2009 und 2010 bereinigt werden.

Eine über die genannten Bereiche hinaus gehende Berücksichtigung weiterer Bereiche und deren Bewertung unter Priorisierungsgesichtspunkten ist bislang aufgrund folgender Gründe nicht möglich:

1. Die Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung zu den Eisenbahnstrecken lagen erst Ende Juni 2008 vor und konnten bei der Erstellung des ersten Mannheimer Lärmaktionsplans aus Gründen des für die Erstellung insgesamt zur Verfügung stehenden Zeitrahmens nicht berücksichtigt werden. In Abschnitten weist etwa die westliche Riedbahn Lärmelastungen von >75 dB (A) beim L_{night} auf. Damit wird deutlich, dass einige Stadtbezirke auch durch den Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG stark belastet werden. Hier und in den weiteren von hoher Betroffenheit geprägten Bereichen entlang dieser Bahnstrecke Mannheims wird sich in der Fortführung des Lärmaktionsplans in den Jahren 2009 / 2010 das Maßnahmenerfordernis voraussichtlich weiter ausdehnen.
2. Die für eine gerechte Maßnahmenpriorisierung erforderlichen methodischen Grundlagen, etwa zur Berücksichtigung von Mehrfachbelastungen oder nicht-akustischer Aspekte konnten im zur Verfügung stehenden Zeitrahmen noch nicht erstellt und abgestimmt werden.
3. Eine genauere Kenntnis der Ursächlichkeiten für die jeweiligen Belastungen war in der zur Verfügung stehenden Zeit ebenfalls nicht zu erlangen.
4. Die für eine umfassende Lärminderungsplanung erforderliche, enge Einbeziehung aller Verursacher (insbesondere der RNV für den Bereich Straßenbahnlärm) war in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.³

² Derzeit prüfen Bund und Land die Möglichkeiten, die Kommunen hierbei finanziell zu unterstützen.

Ohne diese Vorklärungen wird es nicht möglich sein, Lärmschutzmittel objektiv und gerecht nach einheitlichen Maßstäben allen in vergleichbarer Höhe von Lärm beeinträchtigten Gebieten zuzuteilen. Wie bereits erwähnt, ist dabei absehbar, dass sich bereits im Pegelintervall 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts sehr viele potenzielle Aktionsbereiche befinden, die einheitlich beurteilt werden müssen, damit eine nachvollziehbare und auch vermittelbare Maßnahmenpriorisierung erfolgen kann. Durch die Bekanntmachung der Kartierungsergebnisse des Eisenbahnbundesamtes hat sich dieser Eindruck verstärkt.

Die ersten Lärmaktionspläne der Gemeinden waren gemäß § 47d BImSchG bis zum 18.07.2008 zu erstellen. Diese Frist konnte aufgrund der komplexen und umfangreichen Aufgabenstellung nicht eingehalten werden. Allerdings bildete der Billigungsbeschluss vom 08.07.2008 eine Willensbekundung und deutliches Signal der Stadt Mannheim. Wenigstens bis Dezember 2008 muss dem Land jedoch ein erster fertiger Lärmaktionsplan vorgelegt werden. In der zur Erstellung zur Verfügung stehenden Zeit und aufgrund der oben erwähnten Tatsache, dass die strategischen Lärmkarten bezüglich des Eisenbahnlärms vom Eisenbahn-Bundesamt aufgrund der zeitlichen, nicht von Mannheim zu vertretenden Umstände verspätet veröffentlicht wurden, ist es jedoch ebenfalls nicht möglich, eine flächendeckende Aktionsplanung und Maßnahmenpriorisierung für alle Bereiche mit relevanten Lärmelastungen zu erstellen, wie es vom Gesetzgeber eigentlich vorgesehen ist.⁴

Aus diesem Grund ist beabsichtigt und im Beschlusstext unter Nr. 4 aufgenommen, dass in den Jahren 2009 und 2010 die Lärmaktionsplanung gemäß der in Beschlussanlage 2 dargelegten Vorgehensweise methodisch vertieft und der Maßnahmenkatalog erforderlichenfalls erweitert wird. Dies betrifft vorrangig Gebiete im Lärmpegelbereich 73 bis 75 dB(A) tags und 63 bis 65 dB(A) nachts. Insbesondere soll dabei auch der Eisenbahnlärm berücksichtigt werden. Zusätzlich ist im Rahmen einer vergleichenden Detailanalyse der Konfliktgebiete ein Verfahren zur Bewertung der jeweiligen Konfliktschwere unter Berücksichtigung weiterer Auswirkungsparameter wie z. B. von Mehrfachbelastungen durch verschiedene Lärmquellen beabsichtigt. Auf dieser Grundlage kann dann eine objektivierte Prioritätenreihung der Maßnahmen getroffen werden.

Ebenfalls beabsichtigt und daher im Beschlusstext unter Nr. 2 aufgenommen, ist, dass im Rahmen vertiefter Untersuchungen zugleich die Möglichkeiten und Kosten von Maßnahmen zur Minderung der Lärmentstehung bzw. zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden. Dies

³ Vgl. Ausführungen auf Seite 8.

⁴ Diese Problematik stellt sich bundesweit. Die strategischen Lärmkarten für Eisenbahnlärm wurden am 30.06.2008 veröffentlicht und waren bis Oktober 2008 für einige Regionen in Teilen noch unvollständig. Die Datengrundlagen wurden den Kommunen noch nicht zur Verfügung gestellt, weshalb eine Miteinbeziehung in die am stärksten betroffenen Bereiche Mannheims nicht erfolgen konnte. Das Land ist hierüber mit dem Bund im Dialog.

dient der Feststellung, ob nach zeitnaher Durchführung dieser Maßnahmen ein volliger oder teilweiser Verzicht auf den vorgesehenen passiven Lärmschutz möglich ist.

Für diese Planungsarbeiten ist ein Bearbeitungszeitraum von 18 bis 24 Monaten anzusetzen. Dies ist insbesondere auch dem Umstand geschuldet, dass vorgesehen ist, Öffentlichkeit, Behörden, Verbände und weitere für die Lärmbelastung im Ballungsraum Mannheim verantwortliche Stellen (Deutsche Bahn AG, RNV sowie die für Bundes- und Landesfernstraßen zuständigen Stellen) dann stärker in die Aktionsplanung einzubinden, als dies 2008 angesichts der Umstände möglich war.

Die Umsetzung der Maßnahmen (Gewährung passiven Lärmschutzes) kann erst erfolgen, wenn die hierfür erforderlichen personellen Kapazitäten sowie Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. In der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Mannheim für die Jahre 2010/2011 sind hierfür bislang keine Mittel vorgesehen. Falls es im Rahmen der Umsetzung der Lärmaktionsplanung zu einem umfangreicheren kommunalen Lärmminderungsprogramm kommen sollte, sind auch personelle Ressourcen für dessen Umsetzung bereit zu stellen.

Zur Durchführung der Lärmaktionsplanung (nicht jedoch von Lärmminderungsmaßnahmen) sind im Haushalt 2008/2009 folgende Finanzmittel vorhanden:

2008: 350.000 €

2009: 50.000 €

Hinweis:

Vergleich der in den drei größten Ballungsräumen Baden-Württembergs von Umgebungslärm belasteten Einwohnerinnen und Einwohner⁵:

⁵ Quelle: Pressemitteilung Nr. 12 des Umweltministeriums Baden-Württemberg vom 17.Januar 2008

Nachtwert (dB(A))	Stuttgart E	Stuttgart %	Mannheim E	Mannheim %	Karlsruhe E	Karlsruhe %
50 - 55	36900	6,22%	18700	6,07%	22100	7,72%
55 - 60	22500	3,79%	14500	4,71%	15000	5,24%
60 - 65	4100	0,69%	4100	1,33%	4000	1,34%
65 - 70	1000	0,17%	1100	0,36%	100	0,03%
über 70	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Tageswert (dB(A))						
55 - 60	49800	8,39%	25700	8,35%	28200	9,85%
60 - 65	32900	5,54%	17700	5,75%	18300	6,39%
65 - 70	20700	3,49%	14700	4,77%	12800	4,47%
70 - 75	3800	0,64%	4600	1,49%	3200	1,12%
über 75	700	0,12%	1100	0,36%	0	0%
Einwohner Stuttgart	593.923	Stand 01.04.08				
Einwohner Mannheim	307.914	Stand 01.04.08				
Einwohner Karlsruhe	286.327	Stand 01.04.08				

Übersicht über die Beschlussanlagen

Beschlussanlage 1: Mannheimer Lärmaktionsplan 2008

Beschlussanlage 2: Stadt Mannheim, Konzept Lärmaktionsplanung
(Vorgehensweise in den Jahren 2009/2010)



STADT MANNHEIM²

**Dezernat IV
Planung, Bauen, Umweltschutz
und Stadtentwicklung**

Lärminderungsplanung im Ballungsraum Mannheim

Lärmaktionsplan 2008

■

Stadt Mannheim

Lärmminderungsplanung – Lärmaktionsplanung

Teil I

Lärmaktionsplan 2008

■ IBK

Ingenieur- und
Beratungsbüro
Dipl.-Ing. Guido Kohnen

Immissionsschutz
Städtebau
Umwelt
Gutachten
Beratung
Planung

■ Beratender Ingenieur RH-PF
Freier Stadtplaner AK RH-PF
Verband Beratener Ingenieur

in Zusammenarbeit mit:

Fachhochschule Trier
Umwelt-Campus
Birkenfeld
Fachgebiet Akustik

Freinsheim, 13.10.2008

Teil I

Lärmaktionsplan Mannheim 2008

Impressum

bearbeitet für die

Stadt Mannheim, Fachbereich Städtebau

Inhalt, Redaktion und Koordination

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing.- Guido Kohnen

Guido Kohnen

Annette Leuckel

Henning Arps

Schalltechnische Berechnungen und Dokumentation

FH Trier, Umwelt - Campus Birkenfeld

Ute Lehnertz

Stand: 13.10.2008

Vorwort

Die Stadt Mannheim zählt mit ca. 325.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu den Ballungsräumen der Stufe 1 und hat im vergangenen Jahr entsprechend der geltenden Fristen Strategische Lärmkarten gemäß der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. § 47c BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) für die Lärmarten Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm (Straßenbahnen), Industrie- und Gewerbelärm, einschließlich Hafengebiete erstellt¹. Die fertigen Lärmkarten wurden im November 2007 zur Meldung an die EU weitergeben und im Mai 2008 auf dem Internetportal der Stadt Mannheim www.mannheim.de veröffentlicht.

In einer weiteren Stufe ist aufbauend auf der Lärmkartierung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. § 47d BImSchG bis zum 18. Juli 2008 ein Lärmaktionsplan, mit dem 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen' geregelt werden, zu erarbeiten. Der Lärmaktionsplan soll 'Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung sowie zum Schutz ruhiger Gebiete' formulieren.

Da sich die bisherigen Erfahrungen im Zusammenhang mit der Lärminderungsplanung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG bundesweit nahezu ausschließlich auf die Lärmkartierung bezogen, waren zu Beginn des Planungsprozesses viele Fragen offen, wie z.B.:

- Wie ist die Belastungssituation in der Stadt Mannheim zu bewerten?
- Welche Kriterien werden für die Auswahl von Aktionsbereichen herangezogen?
- Wie sieht das formale Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans aus?
- Welche Inhalte sind in einem Lärmaktionsplan zu dokumentieren?
- Welche rechtliche Bindungswirkung hat der Lärmaktionsplan?
- Wie etabliert man die Lärmaktionsplanung als querschnittsorientierten Planungsprozess in der Stadt Mannheim?

Die Stadt Mannheim sah sich zu Anfang des Jahres 2008 einerseits der Beantwortung dieser grundlegenden offenen Fragestellungen und andererseits der Problematik der Einhaltung der durch die EU vorgegebenen Frist zur Meldung des Lärmaktionsplans ausgesetzt.

Allen am Planungsprozess Beteiligten wurde schnell klar, dass eine Fertigstellung des Lärmaktionsplans, der das Ergebnis eines komplexen Planungsprozesses und einer integrativen Vorgehensweise ist, innerhalb der verbleibenden 6 Monate bis Mitte des Jahres nicht volumnäßig leistbar sein würde. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die für die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erstellenden und von den Kommunen im Zuge ihrer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Lärmkarten, nicht fristgerecht abgegeben wurden und erst seit 30.06.2008 vorliegen.

¹ Strategische Lärmkartierung 2007 Stadt Mannheim, 30.11.2007, Stadt Mannheim, IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen und FH Trier Umweltcampus Birkenfeld

Die Stadt Mannheim hat sich deshalb zu folgender Vorgehensweise entschieden. Bis Ende 2008 soll:

- ein Konzept Lärmaktionsplanung Mannheim erarbeitet werden, das aufzeigt, wie die Stadt Mannheim die Lärmaktionsplanung künftig als querschnittsorientierte Daueraufgabe etablieren möchte – (Teil II der Lärmaktionsplanung) und
- ein Lärmaktionsplan 2008 erstellt werden, der den Mindestanforderungen eines förderfähigen Lärmaktionsplans entspricht, der hinsichtlich potentieller Aktionen sich auf die gravierendsten Bereiche konzentriert und die formal erforderlichen Schritte der Öffentlichkeitsbeteiligung durchläuft – (Teil I der Lärmaktionsplanung).

Durch die Konzepterarbeitung als ein Baustein der Lärmaktionsplanung soll sichergestellt werden, dass ab 2009 der umfassende und integriert angelegte Planungsprozess aufgegriffen wird und die Aktionsbereiche im Zuge einer Fortschreibung in dem Lärmaktionsplan 2008+ erweitert werden.

Inhalte der vorliegenden Ausarbeitung Lärminderungsplan Stadt Mannheim - Lärmaktionsplanung sind somit im Teil II, ein Konzept für die Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim und im Teil I der Lärmaktionsplan 2008. Teil II beschreibt ausführlich das Instrument der Lärmaktionsplanung. Teil I erläutert in knapper Form die konkrete Vorgehensweise beim Lärmaktionsplan 2008.

Um den Lärmaktionsplan 2008 bis Ende des Jahres fertig zu stellen, ist ein stringentes Vorgehen erforderlich. Das formale Verfahren wird analog zu dem Aufstellungsverfahren für einen Bauleitplan gewählt, da dieser Ablauf sowohl was die Öffentlichkeitsbeteiligung, als auch die Gremienbeteiligung betrifft, etabliert und eingespielt ist. Das Konzept für die Lärmaktionsplanung 2008 und der Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 mussten bis zum Ende des 1. Halbjahres 2008 fertig gestellt sein, damit eine Abstimmung in den städtischen Gremien erfolgen und der Lärmaktionsplan 2008 im Herbst für die Öffentlichkeit ausgelegt werden kann. Nach Durchführung der Auslegung wird der Lärmaktionsplan im November den städtischen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Teil I – Lärmaktionsplan 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Ergebnisse der Lärmkartierung	11
3	Vorgehensweise Lärmaktionsplan 2008	14
4	Abgrenzung der Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008	15
4.1	Methodik	15
4.2	Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008	19
4.2.1	Aktionsbereiche 1. Priorität	19
4.2.2	Aktionsbereiche 2. Priorität	19
5	Analysen zur Belastungssituation in Aktionsbereichen 1. Priorität der Lärmaktionsplanung	20
5.1	Stadträumliche Lage und Abgrenzung des Aktionsbereichs im Stadtbezirk.....	20
5.2	Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straße und Schalltechnische Analyse Straßen	20
5.3	Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straßenbahn und schalltechnische Analyse Straßenbahn	21
5.4	Analyse verkehrliche Merkmale Straße.....	22
5.5	Analyse verkehrliche Merkmale Straßenbahn.....	23
5.6	Städtebauliche Analyse	23
6	Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung	25
6.1	Vorgehensweise bei der Generierung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan 2008	25
6.2	Auswertung vorhandener Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene – Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung	25
6.3	Ermittlung bestehender und geplanter Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung.....	28
6.3.1	Gesamtmaßnahmenkatalog	29
6.4	Bestehende und geplante Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität.....	33
6.4.1	Durchführung passiver Maßnahmen (Schallschutzfenster und Lüfter) in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität	33
6.4.2	Weitere konzeptionelle und umsetzende Maßnahmen in den Aktionsbereichen 1. Priorität	35

7	Wirksamkeitsanalyse der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. und 2. Priorität	36
7.1	Wirksamkeitsanalyse passiver Schallschutz	36
7.2	Wirksamkeitsanalyse konzeptionelle und umsetzende Maßnahmen in den Aktionsbereichen 1. Priorität.....	36
7.2.1	Aktionsbereich A_08_05	36
7.2.2	Wirksamkeitsanalyse Aktionsbereich A_08_09	38
7.2.3	Wirksamkeitsanalyse Aktionsbereich A_08_21	40
8	Strategische Umweltprüfung.....	41
9	Kosten der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität	41
9.1	Passive Maßnahmen.....	41
9.2	Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen	42
10	Verfahren	43
10.1	Einleitung der Lärmaktionsplanung / Bekanntmachung.....	43
10.2	Beschluss zur Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans Mannheim 2008 / Billigung	43
10.3	Einbeziehung der Öffentlichkeit / Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans	43
10.4	Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange, Behörden und Verbände.....	44
10.5	Anhörungstermin Öffentlichkeit / Protokoll	44
10.6	Auswertung der Stellungnahmen und Vorschlägen zu Maßnahmen zur Lärminderung aus der Öffentlichkeit	44
10.7	Beschluss des Lärmaktionsplans Mannheim 2008	44
11	Anlagen Tabellen und Abbildungen Lärmaktionsplan 2008	ab 45
11.1	Strategische Lärmkartierung 2007, Stadt Mannheim Lärmeinwirkungen	
11.1.1	Tabelle Lärmeinwirkungen - Betroffene aller Geräuscharten im Überblick	
11.1.2	Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenverkehr - Betroffene	
11.1.3	Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenbahnverkehr - Betroffene	
11.1.4	Tabelle Lärmeinwirkungen Flugverkehr - Betroffene	
11.1.5	Tabelle Lärmeinwirkungen durch IVU-Anlagen und Häfen - Betroffene	
11.2	Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche	
11.2.1	Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straße $L_{den} > 75$ dB(A) - Übersichtskarte	
11.2.2	Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straßenbahn $L_{night} > 65$ dB(A) - Übersichtskarte	

11.3	Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen.....
11.3.1	Aktionsbereich A08_01
11.3.2	Aktionsbereich A08_05
11.3.3	Aktionsbereich A08_08
11.3.4	Aktionsbereich A08_09
11.3.5	Aktionsbereich A08_10
11.3.6	Aktionsbereich A08_11
11.3.7	Aktionsbereich A08_13
11.3.8	Aktionsbereich A08_14
11.3.9	Aktionsbereich A08_15
11.3.10	Aktionsbereich A08_16
11.3.11	Aktionsbereich A08_18
11.3.12	Aktionsbereich A08_20
11.3.13	Aktionsbereich A08_21
11.3.14	Aktionsbereich A08_22
11.3.15	Aktionsbereich A08_23
11.3.16	zusätzliche Gebäude außerhalb Aktionsbereiche
11.4	Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008, Tabelle Betroffenheiten ohne Maßnahmen in den Aktionsbereichen
11.5	Musterformular Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen
11.5.1	Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straße
11.5.2	Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straßenbahn
11.6	Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen 1. Priorität
11.6.1	Aktionsbereich A08_05 (A08_05_01, A08_05_02, A08_05_03, A08_05_04)
11.6.2	Aktionsbereich A08_09
11.6.3	Aktionsbereich A08_21
11.7	Gesamtmaßnahmenkatalog Straße/Straßenbahn
11.8	Auflistung aller betroffenen Wohngebäude mit $L_{den} > 75$ dB(A) Straße und $L_{night} >$ 65 dB(A) Straßenbahnverkehr.....
11.9	Auswertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange, Behörden, städtische Dienststellen, Verbände und sonstige Stellen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Schrittweise Vorgehensweise zur Auswahl, Abgrenzung und Prüfung der Aktionsbereiche im Lärmaktionsplan Mannheim 2008	18
Abbildung 2:	Ebenen der Räumlichen Planung in der Deutschland, Quelle Umweltbundesamt www.umweltbundesamt.de	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Beschreibung des Ballungsraums Mannheim.....	8
Tabelle 2:	Lärmgrenz-, Lärmricht- und Orientierungswerte nach den geltenden nationalen Regelwerken.....	10
Tabelle 3:	Betroffene im Ballungsraum Mannheim, Quelle: Strategische Lärmkartierung 2007, Stadt Mannheim.....	13
Tabelle 4	Aktionsbereiche Straßenverkehr, sortiert nach Anzahl der Betroffenen über dem Auslösekriterium von $Lden > 75 \text{ dB(A)}$	16
Tabelle 5	Auslösekriterium von $Lnight > 65 \text{ dB(A)}$	17
Tabelle 6	Straße, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008, Betroffene > 75 dB(A) $Lden$	34
Tabelle 7	Straßenbahn, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008, Betroffene > 65 dB(A) $Lnight$	34
Tabelle 8	Aktionsbereich A_08_05, Umbau Dalbergstraße, Veränderung der Betroffenen.....	36
Tabelle 9	Aktionsbereich A_08_05, Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dalberg-, Seiler- und Schanzenstraße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen.....	37
Tabelle 10	Aktionsbereich A_08_09, Austausch des vorhandenen Pflasters gegen eine Asphaltdecke, Veränderung der Betroffenen.....	38
Tabelle 11	Aktionsbereich A_08_09, Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzinger Straße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen.....	39
Tabelle 12	Aktionsbereich A_08_09, Austausch des Pflasters und Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzinger Straße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen.....	39
Tabelle 14	Aktionsbereich A_08_21, Geschwindigkeitsreduzierung der Straßenbahn von 40 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen.....	40

1 Einleitung

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde im Juni 2002 erstmalig europaweit eine Vorschrift erlassen, die sich mit der Erfassung von Lärmbelastungen und der Erstellung von Maßnahmenplänen befasst. Ziel der Richtlinie ist es, europaweit auf der Grundlage harmonisierter Lärmbelastungs-Kennzahlen (Lärmindizes) und Berechnungsverfahren für die Immisionen, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Wesentliche Bestandteile der Richtlinie 2002/49/EG sind:

- Strategische Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm,
- Lärmaktionspläne mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung,
- Information über die Lärmkartierung,
- Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aktionsplanung und
- Übermittlung der Ergebnisse an die Europäische Kommission.

Die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG erfolgte in Deutschland im Juni 2005 durch die Einführung des Sechsten Teils 'Lärminderungsplanung' in das BImSchG mit den Paragrafen § 47 a-f.

- § 47 a – Anwendungsbereich,
- § 47 b – Begriffsbestimmungen,
- § 47 c – Lärmkarten,
- § 47 d – Lärmaktionspläne,
- § 47 e – Zuständige Behörden und
- § 47 f – Rechtsverordnungen.

Die erstmalige Erstellung der Strategischen Lärmkarten (§ 47c BImSchG) einschließlich der Information der Öffentlichkeit sowie die Übermittlung der Ergebnisse an die Europäische Kommission, wurden für den Ballungsraum Mannheim Ende des Jahres 2007 abgeschlossen.

Mit der vorliegenden Ausarbeitung legt die Stadt Mannheim als zuständige Behörde für den Ballungsraum Mannheim den Lärmaktionsplan (§ 47d BImSchG) vor. Der Ballungsraum Mannheim lässt sich wie folgt kennzeichnen:

Fläche	145 km ²
Funktion	Oberzentrum
Lage	Nördliches Oberrheingebiet in der Metropolregion Rhein-Neckar
Einwohnerzahl	325.000
Zuständige Behörde für die Lärmkartierung, mit Ausnahme der Haupteisenbahnstrecken der DB AG	Stadt Mannheim, Fachbereich Städtebau
Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung	Stadt Mannheim, Fachbereich Städtebau

Tabelle 1 Beschreibung des Ballungsraums Mannheim

Die Anforderungen an den Inhalt des zu erstellenden Lärmaktionsplans ergeben sich aus dem Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Darüber hinaus gehende Ausführungen zur Lärmaktionsplanung liegen bis auf die Angaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe § 47d BImSchG) nicht vor. Von der Möglichkeit zum Erlass einer konkretisierenden Rechtsverordnung auf der Grundlage des § 47f BImSchG wurde bisher kein Gebrauch gemacht. Im Teil I – Konzept Lärmaktionsplanung werden im Kapitel 2 und 3 detaillierte Ausführung zu den Inhalten des Lärmaktionsplans getroffen. Demnach sind folgende Mindestinhalte erforderlich

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Aufzeigen des rechtlichen Hintergrunds,
- Beschreibung aller geltenden Grenzwerte,
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbessерungsbedürftigen Situationen,
- Protokoll der öffentlichen Anhörungen,
- bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der
- Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans,
- in den Aktionsplänen sollten außerdem Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Ein Bestandteil der Mindestanforderungen für Aktionspläne besteht darin, alle geltenden nationalen Lärmgrenzwerte aufzuführen. Es ist zu berücksichtigen, dass sie auf anderen Ermittlungsverfahren beruhen als die in den Strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night} und damit nicht direkt vergleichbar sind. Im Einzelfall sind zur Prüfung, ob Grenz- oder Richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren notwendig. In der nachfolgenden Tabelle 1 sind wichtige Lärmgrenz-, Lärmricht- und Orientierungswerte aus den aktuell gültigen nationalen Regelwerken tabellarisch aufgeführt, die einen Bezug zur Lärminderungsplanung besitzen.

Nutzung	Lärmvorsorge bei Neubau und wesentlicher Änderung		Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen		Nutzungsbeschränkungen und baulicher Schallschutz		Genehmigung		Städtebau	
	Immissionsgrenzwert für Straße, Schiene		Sanierungs-grenzwerte für Straße, Schiene		Flugverkehr, bestehende zivile Flugplätze		Immissionsrichtwerte, Anlagen nach BlmSchG		Orientierungsrichtwerte für Verkehr, Industrie, Gewerbe, Freizeit	
	Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} und Maximalpegel L_{Amax}	Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Orientierungsrichtwerte für Verkehr, Industrie, Gewerbe, Freizeit
	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	70	60	Tag-Schutzone 1: 65 Tag-Schutzone 2: 60 jeweils L_{Aeq} Nacht-Schutzzone: 55 L_{Aeq} und 6-mal 57 L_{Amax}	45	35	-	-	
Reine Wohngebiete (WR)	59	49	70	60		50	35	50	40/35	
Allgemeine Wohngebiete (WA)	59	49	70	60		55	40	55	45/40	
Mischgebiete (MI)	64	54	72	62		60	45	60	50/45	
Kerngebiete (MK)	64	54	72	62		60	45	65	55/50	
Gewerbegebiete (GE)	69	59	75	65		65	50	65	55/50	
Quellen	Verkehrslärm-schutzverordnung, 16.BlmSchV 1990		VLärmSchR 97 und RL Sanierung an Schienenwegen		Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007		6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BlmSchG (TA Lärm) vom 26.08.1998	DIN 18005-1 Beiblatt 1, Schallschutz im Städtebau; Ausgabe 1987-05		

Hinweise: - Die Angaben zu den einzelnen nutzungsabhängigen Einstufungen der Regelwerke sind nicht vollständig abgebildet
 - Die Lärmindizes der nationalen Berechnungsvorschriften unterscheiden sich von den Indizes der EU-Umgebungslärmrichtlinie
 - Zweite Angabe der städtebaulichen Orientierungswerte für die Nacht gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm
 - Alle Angaben mit Stand vom 11.06.2008

Tabelle 2: Lärmgrenz-, Lärmricht- und Orientierungswerte nach den geltenden nationalen Regelwerken

Da bislang weder auf Bundes- noch auf Landesebene verbindliche Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung benannt wurden, ab denen Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung abgeleitet werden müssen, ist für den Ballungsraum Mannheim ein geeignetes Bewertungssystem zu entwickelt, das sich an den bekannten Empfehlungen sachverständiger Organisationen (z. B. Sachverständigenrat für Umwelt SRU, Nachhaltigkeitsbeirat Baden-Württemberg) orientiert.

2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die EU-Richtlinie 2002/49/EG verpflichtet die Mitgliedsstaaten, getrennt für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen innerhalb vorgegebener Fristen die Strategische Lärmkartierung (Artikel 7 EU-Richtlinie 2002/49/EG) zu erstellen.

In Ballungsräumen, wie zum Beispiel Mannheim, ist für die Lärmkartierung zusätzlich die Belastung durch Industrie- und Gewerbegelände, der sogenannten IVU² Betriebe einschließlich Häfen sowie sonstiger Lärmquellen, die erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (sonstige Straßen und Schienenwege von Straßenbahnen), zu betrachten. Die Lärmkarten für den Ballungsraum Mannheim wurden daher für den Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm (Straßenbahnen), Industrie- und Gewerbegelände (einschließlich Häfen) und Fluglärm (City-Airport Mannheim) erstellt.

Zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten ist die Stadt Mannheim. Für die Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes werden die Lärmkarten vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgearbeitet. Aufgrund der Komplexität der Aufgabe, den vielfältigen Anforderungen an die Datengrundlage und das Datenmanagement sowie dem interdisziplinären Ansatz, waren verschiedene Fachbereiche und Disziplinen innerhalb der Stadtverwaltung Mannheim, externe Experten, Gutachter sowie spezialisierte Dienstleister an dem Projekt beteiligt.

Mit der Lärmkartierung für den Ballungsraum Mannheim liegt seit 12/2007 ein umfangreiches Karten- und Zahlenwerk vor, das die Lärmelastung durch die Hauptlärmquellen darstellt und erste Analysen zu Betroffenheiten beinhaltet. Seit 05/2008 besteht, neben der Auslage im Beratungszentrum Bauen und Umwelt (BBU), über das Internetportal der Stadt Mannheim (www.mannheim.de, siehe link 'Umwelt & Verkehr') die Möglichkeit, eine digitale Fassung der Lärmkarten einzusehen und auf Wunsch auszudrucken. Damit ist gewährleistet, dass sich die Öffentlichkeit über das Ausmaß der Lärmelastung informieren kann. Die erforderliche Meldung und Übermittlung der Ergebnisse an die EU-Kommission ist durch die Übergabe der Daten an die LUBW erfolgt.

Die rechtliche Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG erfolgte in Deutschland einerseits im Juni 2005 durch die Einführung des Sechsten Teils 'Lärminderungsplanung' in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) andererseits im März 2006 durch den Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV), als konkretisierende Rechtsverordnung zu § 47c BImSchG.

Im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG erfolgt ausschließlich eine Berechnung der Geräuschbelastung, weil allein damit eine flächendeckende Darstellung möglich ist. Die vorhandenen nationalen Berechnungsverfahren wurden dazu an die Erfordernisse der Anhänge der Richtlinie angepasst.

² Betriebe und Anlagen in Betrieben, die der europäischen Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, kurz IVU-Richtlinie unterliegen. Diese EG-Richtlinie regelt die Genehmigung besonders umweltrelevanter Industrieanlagen auf der Grundlage eines medienübergreifenden Konzeptes.

Die Strategischen Lärmkarten stellen neben der grafischen Darstellung der Lärmsituation anhand der Lärmindizes auch Informationen über die geschätzte Anzahl der betroffenen Einwohner sowie die geschätzte Anzahl der betroffenen Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen dar. Sie stehen getrennt für die einzelnen Lärmquellenarten und jeweils für die Lärmindizes L_{den} (Tag 00.00 bis 24.00) und L_{night} (Nacht 22.00 bis 06.00) zur Verfügung. Die Lärmkarten sollen im Weiteren alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen zur Ermittlung der Geräuschimmissionen können im Detail den veröffentlichten Lärmkarten der Stadt Mannheim im Internet entnommen werden. Die tabellarische Darstellung der Ergebnisse zur Ermittlung der Betroffenenzahlen auf Grundlage der Ausbreitungsrechnungen ist vollständig Bestandteil der ausführlichen Dokumentation zur Lärmkartierung sowie dem Anhang dieser Dokumentation (Anlage 11.1). zu entnehmen.

Zusammenfassend ergibt sich im Ballungsraum Mannheim folgendes Bild über die ermittelte Anzahl der betroffenen Bewohner am Tag (0.00 bis 24.00) und in der Nacht (22.00 bis 06.00):

	Betroffene am Tag (00.00 bis 24.00)		Betroffene in der Nacht (22.00 bis 06.00)	
	Pegelbereich L_{den}	Anzahl betroffene Bewohner	Pegelbereich L_{night}	Anzahl betroffene Bewohner
Straßenverkehrslärm				
	55-60	25.700	50-55	18.700
	60-65	17.700	55-60	14.500
	65-70	14.700	60-65	4.100
	70-75	4.600	65-70	1.100
	> 75	1.100	> 70	0
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)				
	55-60	8.000	50-55	6.000
	60-65	5.900	55-60	5.300
	65-70	5.000	60-65	2.000
	70-75	1.200	65-70	200
	> 75	100	> 70	0
Industrie- und Gewerbelärm (einschl. Häfen)				
	55-60	2.600	50-55	1.700
	60-65	1.500	55-60	0
	65-70	1.700	60-65	0
	70-75	0	65-70	0
	> 75	0	> 70	0
Fluglärm (City-Airport Mannheim)				
	55-60	900	50-55	0
	60-65	0	55-60	0
	65-70	0	60-65	0
	70-75	0	65-70	0
	> 75	0	> 70	0

Tabelle 3: Betroffene im Ballungsraum Mannheim, Quelle: Strategische Lärmkartierung 2007, Stadt Mannheim

3 Vorgehensweise Lärmaktionsplan 2008

Aufgrund der in der Präambel beschriebenen Prämissen wurde für den Lärmaktionsplan 2008 folgende Vorgehensweise gewählt:

Der Fokus des Plans liegt auf den Bereichen mit den absolut höchsten Geräuschbelastungen. Diese Belastungen werden in der Stadt Mannheim nach den Ergebnissen der derzeit vorliegenden Kartierung durch den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr hervorgerufen.

Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des City-Airports Mannheim und der Industrie- und Gewerbegebäude, der sogenannten IVU Betriebe einschließlich Häfen sind deutlich leiser. Auch sind hiervon deutlich weniger Bürger betroffen. Daher werden diese Geräuscharten im Lärmaktionsplan 2008 nicht berücksichtigt. Für den Lärmaktionsplan 2008+ wird zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang die Auswirkung gewerblicher Geräusche und des Fluglärmes Gegenstand der Planung sein werden.

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes steht zu erwarten, dass sehr hohe Geräuschbelastungen kartiert werden und die eine Vielzahl von Bürgern betrifft. Die entsprechende Kartierung des Eisenbahn-Bundesamts lag erst am 30.06.2008 vor. Aus diesem Grunde war es nicht möglich, diese Geräuschquelle im Lärmaktionsplan 2008 zu berücksichtigen. Die Bewältigung der Geräusche der Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird ein wesentlicher Bestandteil des Lärmaktionsplans 2008+ sein.

Aufbauend auf der Analyse der Ergebnisse der Lärmkartierung und der Auswertung der einschlägigen Fachdiskussion, um die Auswirkung von Geräusche auf den Menschen, z.B. der Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirates der Landesregierung für 'Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für Baden-Württemberg', wurden für den Lärmaktionsplan 2008 folgende Auslösewerte definiert, bei deren Überschreitung Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen sind:

- L_{den} 75 dB(A)
- L_{night} 65 dB(A)

Die Begründung für diese Werte liegt darin, dass

- mit dem Erreichen und Überschreiten dieser Werte eine gesundheitsgefährdende Geräuschbelastung gegeben ist, die ein Handeln erforderlich macht,
- die Zahl der von diesen Werten betroffenen Einwohner und Wohnungen für eine kurzfristige und vordringliche Lärmaktionsplanung handhabbar ist,
- unabhängig von den Ergebnissen für die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes für diese Bereiche eine qualifizierte Lärmaktionsplanung erforderlich und möglich ist.

Da sich der Lärmaktionsplan 2008 auf die Bereiche mit den höchsten Geräuschbelastungen konzentriert, bleibt die Ausarbeitung und Festlegung von Kriterien zur Bestimmung ruhiger Gebiete im Ballungsraum dem Lärmaktionsplan 2008+ vorbehalten.

4 Abgrenzung der Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008

Im Folgenden erfolgt eine Auswertung der vorhandenen Lärmkarten vor dem Hintergrund der festgelegten Auslösewerte. Durch die Überlagerung der Ergebnisse der Lärmkartierung mit den Auslösewerten lassen sich die räumlichen Handlungsschwerpunkte, die so genannten 'Aktionsbereiche', für den Lärmaktionsplan 2008 ableiten.

4.1 Methodik

Unter der Prämisse für den Lärmaktionsplan Mannheim 2008, dass die Betroffenen mit den höchsten Lärmpegeln höchste Priorität genießen und vordringlich eine Betrachtung der Bereiche erfolgt, in denen eine Gesundheitsgefährdung gegeben ist, werden zunächst diese Bereiche räumlich identifiziert.

Für jede 10x10 m große Rasterzelle der Lärmkarten wird für den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr getrennt überprüft, ob die Lärmindizes L_{den} und L_{night} die festgelegten Auslösewerte von

- L_{den} 75 dB(A)
- L_{night} 65 dB(A)

überschreiten. Tritt eine Überschreitung dieser Auslösewerte auf, werden in einem 2. Schritt in einem Suchradius von 100 m alle Einwohner gesucht, diese werden der Rasterzelle zugeordnet und auf Einwohner/km² umgerechnet.

Unter Anwendung dieser Vorgehensweise werden für Mannheim 23 Bereiche ermittelt, in denen auf Basis der Strategischen Lärmkarte der Auslösewert von 75 dB(A) für den L_{den} oder 65 dB(A) für den L_{night} bei gleichzeitig hoher Einwohnerdichte überschritten wird. Die Bereiche sind in den Anlagen 11.2 im Überblick dargestellt. Wie die Strategischen Lärmkarten zeigen, ist für den Straßenverkehr in der Regel der Lärmindex L_{den} der kritischere Wert, für die Straßenbahn der L_{night} . Daher wird in den Abbildungen zur Darstellung dieser Bereiche jeweils nur der kritische Lärmindex dargestellt.

Diese Bereiche werden im Weiteren als Aktionsbereiche bezeichnet und erhalten folgende Bezeichnung.

Festlegung zur Nomenklatur der Aktionsbereiche:

- A_08_01
 - A (Aktionsbereich)_08 (Lärmaktionsplan 2008)_01 (Nummer des Aktionsbereichs)

Da innerhalb eines Aktionsbereiches möglicherweise verschiedene Straßen/Straßenbahnen oder Straßenabschnitte/Straßenbahnabschnitte zu beschreiben sind, erfolgt eine weitere Unterbezeichnung in der Form einer weiteren Nummerierung der Straßen/Straßenbahnen.

- A_08_01_01
 - A (Aktionsbereich)_08 (Lärmaktionsplan2008)_01 (Nummer des Aktionsbereichs)_01_Nr._Straße/Straßenbahn

In einem nächsten Schritt wird die Auswertung der Strategischen Lärmkarten für diese 23 Aktionsbereiche hinsichtlich der in diesen Bereichen betroffenen Einwohner über den Auslösewerten detailliert. Im Weiteren werden nur noch die Aktionsbereiche betrachtet, in denen Einwohner in Gebäuden hinsichtlich des Straßenlärms von einem Lärmindex L_{den} von mindestens 75 dB(A) oder hinsichtlich des Straßenbahnlärms von einem Lärmindex L_{night} 65 dB(A) betroffen sind. Hierdurch reduziert sich die Zahl der für den Lärmaktionsplan 2008 relevanten Aktionsbereiche von ursprünglich 23 auf 15, für

- den Straßenverkehr von ursprünglich 12 auf 6 Aktionsbereiche
- den Straßenbahnverkehr von ursprünglich 11 auf 9 Aktionsbereiche

Zur genauen räumlichen Abgrenzung der Aktionsbereiche werden für den Lärmindex L_{den} der Wert 70 dB(A) und für den L_{night} 60 dB(A) herangezogen, d.h. alle Gebäude in einem Aktionsbereich, für die ein maximaler Pegel am Gebäude von mindestens 70 dB(A) für den L_{den} oder 60 dB(A) für den L_{night} ermittelt wird, werden dem Aktionsbereich zugeordnet. Die Abgrenzung der Aktionsbereiche ist in den Anlagen 11.3 dargestellt. Für die in den Abbildungen abgegrenzten Aktionsbereiche werden die betroffenen Einwohner in den Pegelklassen

- 55 dB(A) bis \leq 60 dB(A),
- 60 dB(A) bis \leq 65 dB(A),
- 65 dB(A) bis \leq 70 dB(A),
- 70 dB(A) bis \leq 75 dB(A) sowie
- >75 dB(A)

jeweils für den Lärmindex L_{den} und L_{night} ermittelt. Die Ergebnisse sind in der Anlagen 11.4 dargestellt.

Um eine Abstufung zwischen den Aktionsbereichen zu erhalten, wurde getrennt für die beiden Lärmarten Straßenverkehr und Straßenbahn eine Reihung entsprechend der Anzahl der Betroffenen über dem Auslösekriterium Straßenverkehr L_{den} von 75 dB(A) oder Straßenbahn L_{night} 65 dB(A) vorgenommen.

Dies führt für den Straßenverkehrslärm zu folgender Reihenfolge:

Aktionsbereiche Straßenverkehr	Betroffene über den Auslösekriterien
A_08_05	438
A_08_09	394
A_08_01	96
A_08_10	87
A_08_11	55
A_08_08	4

Tabelle 4 Aktionsbereiche Straßenverkehr, sortiert nach Anzahl der Betroffenen über dem Auslösekriterium von $L_{den} > 75$ dB(A)

Alle übrigen Aktionsbereiche aufgrund des Straßenverkehrslärms weisen keine Betroffenen über dem Auslösekriterium auf.

Hinsichtlich des Straßenbahnlärms stellt sich die Reihenfolge wie folgt dar.

Aktionsbereiche Straßenbahn	Betroffene über den Auslösekriterien
A_08_22	85
A_08_21	33
A_08_20	12
A_08_14	9
A_08_18	7
A_08_16	5
A_08_13	3
A_08_15	3
A_08_23	3

Tabelle 5 Aktionsbereiche Straßenbahn, sortiert nach Anzahl der Betroffenen über dem Auslösekriterium von $L_{night} > 65 \text{ dB(A)}$

Alle übrigen Aktionsbereiche aufgrund des Straßenbahnlärms weisen keine Betroffenen über dem Auslösekriterium auf.

Für den Straßenverkehr wird deutlich, dass hinsichtlich der betroffenen Einwohner die Aktionsbereiche A_08_05 (Jungbusch: Luisenstraße / Seilerstraße / Schanzenstraße / Dalbergstraße) und A_08_09 (Schwetzingerstadt: Schwetzingerstraße) die Bereiche höchster Betroffenheit darstellen. In diesen beiden Aktionsbereichen sind mehr Einwohner über dem Auslösekriterium betroffen als in der Summe der übrigen Aktionsbereiche. Daher wird für diese beiden Aktionsbereiche 1. Priorität hinsichtlich möglicher Maßnahmen festgestellt. Diese besondere Priorität ist weiterhin dadurch begründet, dass die Gebäude entlang der Schwetzinger Straße (A_08_09) hinsichtlich des Straßenbahnlärms ebenfalls einen Aktionsbereich darstellen (A_08_21).

Für den Lärmaktionsplan 2008 wird im Weiteren hinsichtlich der Maßnahmendiskussion eine zweigestufte Vorgehensweise gewählt. Für alle Aktionsbereiche wird die Vordringlichkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen festgestellt, soweit an Wohngebäuden die Auslösewerte überschritten werden. Für die Aktionsbereiche der 1. Priorität findet darüber hinaus eine detaillierte Analyse zur Belastungssituation statt. Außerdem werden denkbare Maßnahmen der Emissions- und Immissionsminderung diskutiert und hinsichtlich ihrer schalltechnischen Wirksamkeit bewertet.

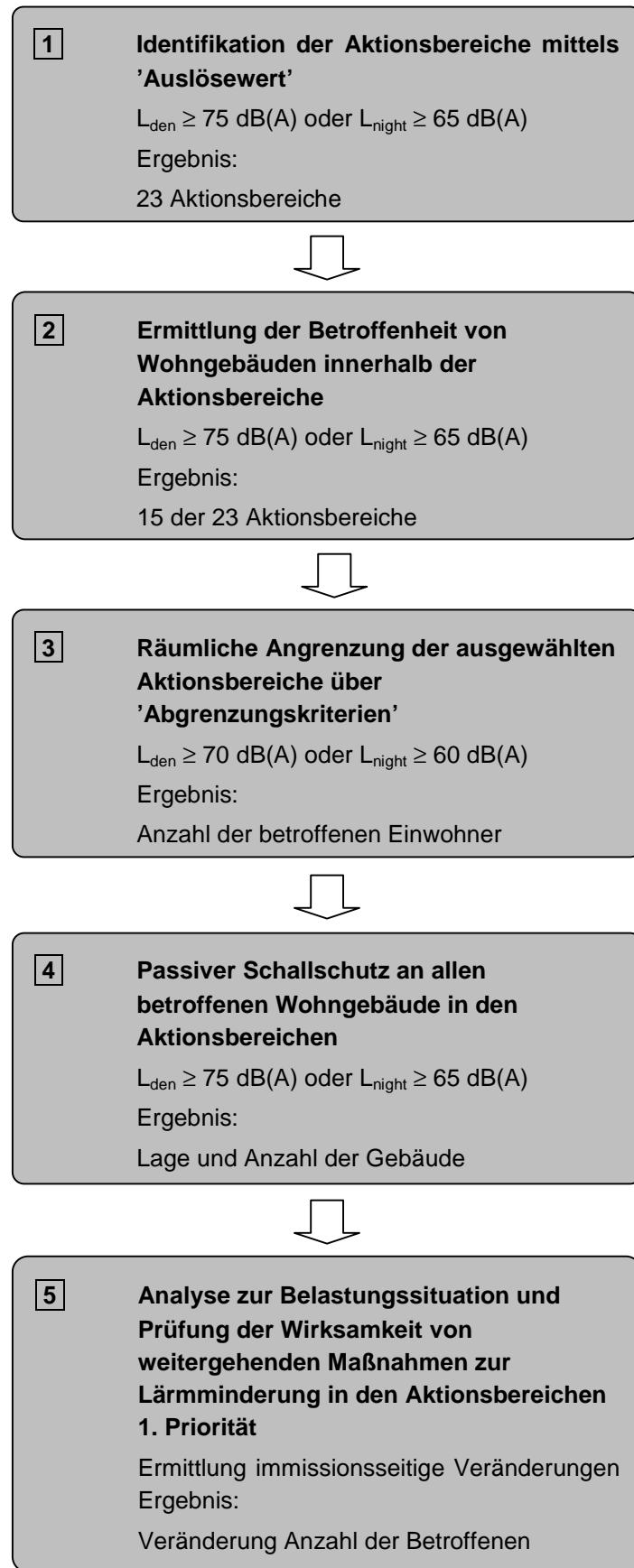


Abbildung 1 Schrittweise Vorgehensweise zur Auswahl, Abgrenzung und Prüfung der Aktionsbereiche im Lärmaktionsplan Mannheim 2008

4.2 Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008

Der vorliegende Lärmaktionsplan 2008 hat unter Zugrundlegung der zuvor beschriebenen Vorgehensweise 15 Aktionsbereiche in 2 Prioritätsstufen für die Stadt Mannheim identifiziert. Zur räumlichen Lage siehe Anlagen 11.2.

4.2.1 Aktionsbereiche 1. Priorität

Aktionsbereiche Straße 1. Priorität:

- A_08_05 Jungbusch: Luisenring / Seilerstraße / Schanzenstraße / Dalbergstraße (Anlage 11.3.2)
- A_08_09 Schwetzingerstadt: Schwetzingerstraße Abschnitt Tatersall Straße bis Reichskanzler-Müller-Straße (Anlage 11.3.4)

Aktionsbereiche Straßenbahn 1. Priorität:

- A_08_21 Schwetzingerstadt: Schwetzingerstraße im Abschnitt Tatersall Straße bis Reichskanzler-Müller-Straße (Anlage 11.3.13)

4.2.2 Aktionsbereiche 2. Priorität

Aktionsbereiche Straße 2. Priorität:

- A_08_01: Lutzenberg: Sandhofer Straße (Anlage 11.3.1)
- A_08_08: Lindenhof: Lindenhofstraße / Gontardstraße (Anlage 11.3.3)
- A_08_10: Feudenheim: Hauptstraße (Anlage 11.3.5)
- A_08_11: Neckarau: Neckarauer Straße (Anlage 11.3.6)

Aktionsbereiche Straßenbahn 2. Priorität:

- A_08_13: Waldhof: Lutzenbergstraße (Anlage 11.3.7)
- A_08_14: Lutzenberg: Sandhofer Straße (Anlage 11.3.8)
- A_08_15: Neckarstadt: Waldhofstraße (Anlage 11.3.9)
- A_08_16: Neckarstadt: Waldhofstraße: (Anlage 11.3.10)
- A_08_18: Oststadt: Goethestraße (Anlage 11.3.10)
- A_08_20: Schwetzingerstadt: Seckenheimer Straße / Mühlendorfer Straße (Anlage 11.3.12)
- A_08_22: Seckenheim: Seckenheimer Haupstraße (Anlage 11.3.14)
- A_08_23: Rheinau: Relaisstraße (Anlage 11.3.15)

5 Analysen zur Belastungssituation in Aktionsbereichen 1. Priorität der Lärmaktionsplanung

Um für die Aktionsbereiche der 1. Priorität die Analyse von Lärminderungspotentialen und die Ableitung von Maßnahmen im nächsten Arbeitsschritt vorzubereiten, wurden zwei Mustersteckbriefe zur Analyse der Belastungssituation, jeweils für den Aktionsbereich Geräuschart Straße (Anlage 11.5.1) und für den Aktionsbereich Geräuschart Straßenbahn (Anlage 11.5.2) konzipiert, in denen die Aktionsbereiche im Hinblick auf folgende Merkmale beschrieben werden.

- stadträumliche Lage und Abgrenzung des Aktionsbereichs im Stadtbezirk
- verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straße / Straßenbahn
- schalltechnische Analyse Straßen / Straßenbahn
- Analyse verkehrliche Merkmale Straße / Straßenbahn
- städtebauliche Analyse:
- soziale / gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich
- bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen
- bereits durchgeführte Maßnahmen und Planungen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen
- Vorgaben aus anderen Planungen
- Einstufung der Priorität des Aktionsbereichs

Die Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen erfolgt querschnittsorientiert. Diese Vorgehensweise entspricht dem Ansatz der integrierten Lärmaktionsplanung. Sie ermöglicht Wechselwirkungen frühzeitig zu berücksichtigen, Synergien zu anderen Planungen zu nutzen und Konflikte zu erkennen. Darüber hinaus werden gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Handlungsfeldern transparent.

5.1 Stadträumliche Lage und Abgrenzung des Aktionsbereichs im Stadtbezirk

Die Einordnung der Lage des Aktionsbereichs sowie die Konkretisierung des betroffenen Straßenabschnitts oder der betroffenen Straßenabschnitte erfolgt zum einen visuell über eine Abbildung, zum anderen textlich.

5.2 Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straße und Schalltechnische Analyse Straßen

Aus schalltechnischer Sicht werden zur Beschreibung die Eingangsgrößen für die Emissionsberechnung nach VBUS³ angegeben. Dazu werden die Verkehrsmengen in den drei relevanten Zeiträumen Tag (06.00-18.00 Uhr), Abend (18.00-22.00 Uhr) und Nacht (22.00-06.00 Uhr) sowie die daraus resultierende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) genannt. Zusätzlich wird die Anzahl der Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t für die verschiedenen Zeiträume aufgeführt. Als weitere maßgebliche Parameter zur Berechnung der Emission der Straßenabschnitte werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw angegeben sowie die Fahrbahnoberfläche beschrieben. Neben diesen Eingangsgrößen zur Emissionsberechnung enthalten die Steckbriefe auch eine Aussage zur Immission aufgrund der betrachteten Schallquelle. Die Geräuscheinwirkungen im Aktionsbereich werden anhand der Angabe der maximalen Lärmindizes L_{den} und L_{night} , die für ein Gebäude im Aktionsbereich ermittelt wurden, beschrieben. Darüber hinaus wird im Steckbrief die Anzahl der Einwohner angegeben, die von einem L_{den} über 75 dB(A) oder einem L_{night} über 65 dB(A) betroffen sind. Um die Gesamtsituation im

³ 'Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS' vom 15. Mai 2006, BAnz. 2006 Nr. 154a
Copyright by IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen
08002_081013_Laermaktionsplan

Aktionsbereich zu erfassen, wird eine Aussage dazu getroffen, ob der Aktionsbereich auch bei anderen Geräuscharten als Aktionsbereich ermittelt wurde.

- **Verkehrliche Emissionsfaktoren Straße**
 - Verkehrsmengen
(DTV Kfz/24 Std. day, evening, night, Anteil LKW/24 Std. day, evening, night)
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Fahrbahnoberfläche
- **Schalltechnische Analyse Straßen**
 - Auslösekriterium
 - Abgrenzungskriterium
 - maximale L_{den}
 - maximale L_{night}
 - Zahl der Betroffenen

5.3 Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straßenbahn und schalltechnische Analyse Straßenbahn

Aus schalltechnischer Sicht werden zur Beschreibung die Eingangsgrößen für die Emissionsberechnung nach VBUSCH⁴ angegeben. Dazu werden die Verkehrsmengen unterschieden nach den beiden vorkommenden Fahrzeugtypen (GT 6N und RNV 8) in den drei relevanten Zeiträumen Tag (06.00-18.00 Uhr), Abend (18.00-22.00 Uhr) und Nacht (22.00-06.00 Uhr) als Fahrzeuge im Zeitraum sowie die daraus resultierende Verkehrsmenge in 24 h genannt. Darüber hinaus werden die Zuglängen der verschiedenen Fahrzeugtypen in den maßgeblichen Zeiträumen angegeben. Weitere relevante Parameter zur Berechnung der Emission der Straßenbahn sind die Geschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche sowie der Kurvenradius. Neben diesen Eingangsgrößen zur Emissionsberechnung enthalten die Steckbriefe auch Aussagen zur Immission aufgrund der betrachteten Schallquelle. Die Geräuscheinwirkungen im Aktionsbereich werden anhand der Angabe der maximalen Lärmindizes L_{den} und L_{night} beschrieben, die für ein Gebäude im Aktionsbereich ermittelt wurde. Darüber hinaus wird im Steckbrief die Anzahl der Einwohner, die von einem L_{den} über 75 dB(A) oder einem L_{night} über 65 dB(A) betroffen sind, angegeben. Um die Gesamtsituation im Aktionsbereich zu erfassen, wird zusätzlich eine Aussage dazu getroffen, ob der Aktionsbereich auch bei anderen Geräuscharten als Aktionsbereich ermittelt wurde.

⁴ 'Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen VBUSCH' vom 10. Mai 2006, BAnz. 2006 Nr. 154a

- **Verkehrliche Emissionsfaktoren Straßenbahn**
 - Verkehrsmengen (Zugzahlen in 24 Std. day, evening, night)
 - Zuglängen (day, evening, night)
 - Geschwindigkeit
 - Fahrbahnoberfläche
 - Kurvenradius
- **Schalltechnische Analyse Straßenbahn**
 - Auslösekriterium
 - Abgrenzungskriterium
 - maximale L_{den}
 - maximale L_{night}
 - Zahl der Betroffenen

5.4 Analyse verkehrliche Merkmale Straße

Die Analyse der verkehrlichen Merkmale der Straße geben wichtige Hinweise für mögliche Maßnahmen im Bereich verkehrsplanerischer konzeptioneller Maßnahmen, wie z.B. der Umgestaltung von Straßenräumen (Reduzierung von Querschnitten, Ausweisung von Radwegen etc.) oder auf Umsetzungsmaßnahmen wie z.B. der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung, etc.

- **Analyse verkehrliche Merkmale Straße**
 - Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz
 - Straßenkategorie
 - Klassifizierung
 - Straßenfunktion nach RAST
 - Verkehrsstädtische Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST
 - Funktion für den ÖPNV
 - Funktion für den Radverkehr
 - Funktion für den Fußgängerverkehr
 - LSA Steuerung
 - Beschränkungen
 - Fahrbahnoberfläche

5.5 Analyse verkehrliche Merkmale Straßenbahn

Die detaillierte Analyse der verkehrlichen Merkmale der Straßenbahn ist noch in Abstimmung mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) vorzunehmen.

- **Analyse verkehrliche Merkmale Straßenbahn**
 - Einordnung im gesamtstädtischen Straßenbahnnetz
 - Art des Gleises
 - Ausbau des Bahnkörpers
 - Anzahl der Linien auf dem Gleis
 - Taktung der Linien
 - baulicher Zustand des Gleises
 - Zeitpunkt der nächsten Streckensanierung
 - Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik
 - technische Maßnahmen, an der Fahrzeugflotte, die die Geräusche mindern

5.6 Städtebauliche Analyse

Die städtebauliche Analyse gibt Auskunft über die Art der Nutzung und den Charakter, die das Erscheinungsbild des Aktionsbereichs prägen. Die Einstufung erfolgt zum einen grob überschlägig nach der Typologie der Baugebiete gemäß der Baunutzungsverordnung (Planungsrechtliche Einstufung), nach für die Stadt Mannheim charakteristischen Quartertypologien und einer Beschreibung des öffentlichen Raums (i.d.R. Straßenraums).

- **Planungsrechtliche Einstufung der Aktionsbereiche**
 - bestehendes Planungsrecht (WR, WB, WA, MI, MK, GE, GI, SO)
 - besonders schutzwürdiger Nutzung (Schule, Kindergarten, Krankenhaus, Pflegeeinrichtung)
- **Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet**
 - Kerngebiet,
 - Stadt kernnahes Gebiet,
 - Stadtteil, Randlage.

- **Quartiersnutzung / Charakterisierung des Straßenraums**
 - Wohnnutzung,
 - überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen,
 - überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen,
 - überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen),
 - Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung),
 - Gewerbe- bzw. Industrienutzung,
 - Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen),
 - straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen).
- **Straßenräumlichen Situation**
 - Begrenzung des Straßenraums,
 - Geschossigkeiten angrenzende Bebauung,
 - Straßenraumgliederung
 - Breite des Straßenraums,
 - Darstellung und Beschreibung des Querschnitts.
- **Soziale/Gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich**
- **Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen**
- **Bereits durchgeführte Maßnahmen und Planungen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen**
- **Vorgaben aus anderen Planungen**
- **Priorität der Aktionsbereiche**
 - Die Einstufung der jeweiligen Priorität des Aktionsbereichs wird an dieser Stelle nochmals dokumentiert. Die Festlegung der Priorität erfolgte bereits vor der Analyse der Belastungssituation (siehe hierzu Kapitel 4.2).

Die ausgefüllten Steckbriefe für die Aktionsbereiche 1. Priorität siehe Anlage 11.6.1, 11.6.2, 11.6.3.

6 Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung

Zentrales Element eines Lärmaktionsplans ist die Beschreibung der

- bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der
- Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete⁵.

Die Festlegungen von Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Lärminderung sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gelegt. Im Hinblick auf die Durchsetzung der Maßnahmen verweist § 47d Absatz 6 BImSchG auf die Gültigkeit von § 47 Absatz 6 BImSchG, wonach '(...) Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen zuständiger Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen sind. Sind in Planungen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese bei ihren Planungen zu berücksichtigen.(...)'.

Im Hinblick auf die Auswahl an Maßnahmen führt die EU-Richtlinie 2002/49/EG in Anhang V beispielhaft auf:

- Maßnahmen aus der Verkehrsplanung,
- Maßnahmen aus der Raumordnung,
- die auf Geräuschquellen ausgerichteten technischen Maßnahmen,
- die Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
- die Verringerung der Schallübertragung,
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

6.1 Vorgehensweise bei der Generierung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan 2008

Der Lärmaktionsplan Mannheim 2008 unterscheidet bei der Generierung von Maßnahmen drei Handlungsebenen:

- die Auswertung der für die Stadt Mannheim relevanten vorhandenen Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene,
- die Auswertung der bereits bestehenden Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung auf der Ebene der Aktionsbereiche,
- die Erarbeitung von künftigen und geplanten Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung für die jeweiligen Aktionsbereiche.

6.2 Auswertung vorhandener Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene – Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung

Vorhandene Planungen können in vielerlei Art und Weise direkten oder indirekten Einfluss auf die Lärmaktionsplanung besitzen. Deshalb sollen alle informellen und formellen Planungen, Konzepte und Programme gesichtet werden, die eine thematische Verknüpfung mit der Lärmaktionsplanung haben und Ziele, Maßnahmen, Strategien oder Planungen enthalten, die lärmvermeidend, lärmindernd oder lärm-schützend sein können.

5 Richtlinie 2002/49/EG - Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die 'Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm'

Die bestehenden Planungsebenen in der räumlichen Planung und ihren jeweiligen Planungsinstrumenten, sind dem Gegenstromprinzip verpflichtet. Dies bedeutet, dass die jeweils untergeordnete Planungsebene die Vorgaben der übergeordneten berücksichtigt. Umgekehrt muss die übergeordnete Ebene die untergeordnete bei ihren Planungsüberlegungen beteiligen.

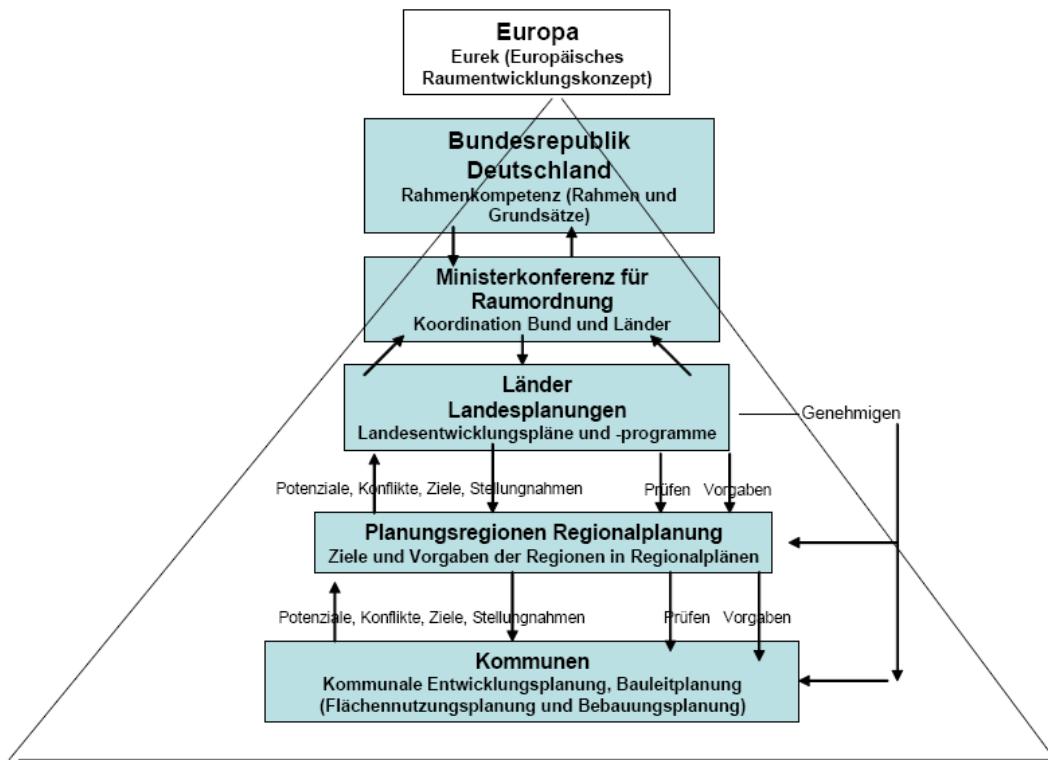


Abbildung 2: Ebenen der Räumlichen Planung in der Deutschland, Quelle Umweltbundesamt www.umweltbundesamt.de

Aus diesem Grund ist es sinnvoll auch die Vorgaben aus den räumlich der Stadt Mannheim übergeordneten Planungen und Programme hinsichtlich ihrer Aussagen zu lärmrelevanten Inhalten, Grundsätzen und Zielen auszuwerten. Hierzu gehören:

- der Raumordnungsbericht 2005
- der Bundesverkehrswegeplanung, BVWP 2003
- das Nationale Verkehrslärmschutzpaket, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Februar 2007
- der Masterplan Güterverkehr und Logistik, BMVBS vom 07/2008
- das Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen vom 02/2005
- die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung
- Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, Hrsg. Bundesregierung 04/2002
- der Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, Hrsg. Bundesregierung, Entwurf Stand: 05.05.2008
- Landesentwicklungspläne / Programme
- Regionale Raumordnungspläne / Regionalpläne

Die Bundesraumordnung sowie die Landes- und Regionalplanung haben im Hinblick auf den Immissionschutz vorsorgeorientierten Charakter. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Strategien zur Vermeidung der Entstehung von Immissionsbelastungen.

Für die erste Stufe der Lärmaktionsplanung, den Lärmaktionsplan 2008, werden zunächst die zentralen Planwerke auf kommunaler Ebene berücksichtigt.

Ausgewertet wurden folgende Planungen, Konzepte und Programme der Stadt Mannheim mit Relevanz für den Lärmaktionsplan 2008:

- Stadtentwicklungsplan - EKI
- Flächennutzungsplan - FNP
- Verkehrsentwicklungsplan
- Zentrale städtebauliche Entwicklungsvorhaben
- Zentrale Straßenplanung / Verkehrliche Vorhaben (Westtangente)
- Rahmenplanungen und Studien (Rahmenplanung Jungbusch, Teilbereich Jungbusch-Neckarvorland und Verkehr, September 2001 und Parkierungsstudie/Verkehrsuntersuchung, 2002, Büro Stete Planung, Darmstadt)
- Sonstige Umweltplanungen
- Luftreinhalte- und Aktionsplan

Insofern diese Planungen lärmrelevante Aussagen für die Aktionsbereiche beinhalten, werden diese in den Steckbriefen zur Analyse der Belastungssituation dokumentiert.

- Lärmschutzprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980

Die Stadt Mannheim hat der Lärmschutzplanung seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert eingeräumt. Bereits 1979 hat die Stadt Mannheim den so genannten 'Schallatlas' herausgegeben, auf dessen Grundlage verschiedene Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden. Seit 1980 entstanden ca. 21 Lärmschutzwände bzw. -wälle und es wurde ein Lärmschutzfensterprogramm mit einem Investitionsvolumen von ca. 8 Millionen Euro durchgeführt.

Bestehende Lärmschutzeinrichtungen wurden im Rahmen der Strategischen Lärmkartierung berücksichtigt soweit Informationen über Lage und Höhe vorlagen. Die Vervollständigung und fortlaufende Aktualisierung des Datenbestands wird angestrebt, so dass bei zukünftigen schalltechnischen Berechnungen auf diesbezügliche Daten umfassend zurückgegriffen werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass in zahlreichen weiteren Planwerken bzw. Planungsprozessen der Stadt Mannheim weitere Aspekte mit Bezug zum Schallschutz enthalten sind. Eine systematische und umfassende Analyse ist für die Fortführung der Lärmaktionsplanung im Lärmaktionsplan 2008+ vorgesehen.

6.3 Ermittlung bestehender und geplanter Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung

Für den Lärmaktionsplan 2008 wurden in Zusammenarbeit mit den Disziplinen Stadtplanung, Bauleitplanung, Lärmschutzplanung, Verkehrsplanung, Planung und Bau von Erschließungsstraßen, des Fachbereichs Städtebau der Stadt Mannheim und dem Straßenbaulastträger Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet. Mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH RNV als Maßnahmenträger für die Straßenbahnen befindet man sich noch im Abstimmungsprozess.

Um die bestehenden Lärminderungspotentiale in den Aktionsbereichen umfänglich zu analysieren und interdisziplinär zu bewerten, wurde im Rahmen des Konzeptes zur Lärmaktionsplanung eine Zusammenstellung aller theoretisch denkbaren Maßnahmen zur Lärminderung in Form eines Gesamtkatalogs erarbeitet (siehe Anlage 11.7). In dem Gesamtmaßnahmenkatalog werden nicht nur die rechnerisch wirksamen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt, sondern insbesondere auch die Maßnahmen, die das subjektive Lärmempfinden positiv beeinflussen und zur Verbesserung des Wohnumfelds beitragen können. Analysiert und dokumentiert werden außerdem bereits vorhandene Maßnahmen und Planungen, die direkt oder indirekt zur Lärminderung beitragen können. Diese Gesamtschau stellt sicher, dass alle zur Verfügung stehenden Potentiale erkannt und diskutiert werden und ggf. auch bereits vorhandene und politisch beschlossene Planungen, die zur Lärminderung beitragen können, jedoch noch nicht umgesetzt wurden, unter dem anderen Aspekt Lärmschutz nochmals in den Fokus der Diskussion rücken.

Der Gesamtmaßnahmenkatalog unterscheidet methodisch in:

- **konzeptionelle Maßnahmen** = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen
- **umsetzende Maßnahmen** = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf

Der Gesamtkatalog sieht im Weiteren vor, dass die Maßnahmen mit folgenden Angaben näher zu charakterisieren und zu beschreiben sind:

- **Art / Charakter der Maßnahme**
[Vermeidung, Verminderung, Verlagerung, Umfeldverbesserung]
- **Minderungspotential**
[nicht wahrnehmbar < 1 dB(A), gerade wahrnehmbar 1-2 dB(A), wahrnehmbar > 3 dB(A), deutlich wahrnehmbar > 6 dB(A), Halbierung der subjektiven Lautstärke > 10 dB(A)]
- **Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen**
[ja / nein]
- **Veränderungen in anderen Bereichen**
[ja/nein]
- **Benennung des Maßnahmenträgers / Zuständigkeiten in Bezug auf die Umsetzung**
- **Planungshorizont**
[derzeit in Planung, kurz-, mittel-, langfristig, unbekannt, Planung abgeschlossen]
- **Zeithorizont Realisierung**
[derzeit in Umsetzung, kurz-, mittel-, langfristig, unbekannt]
- **Kosten für die Umsetzung der Maßnahme**

6.3.1 Gesamtmaßnahmenkatalog

Der Gesamtkatalog an Maßnahmen (s. Anlage 11.7) umfasst derzeit nachfolgend aufgeführte konzeptionelle und umsetzende Maßnahmen. Es wurde versucht die denkbaren Maßnahmen umfassend abzubilden, sollten jedoch Aspekte fehlen, kann der Katalog im weiteren Verfahren erweitert werden.

- **Konzeptionelle Maßnahmen aus regionalen und überregionalen Planungen und Programmen**
 - Raumordnungsbericht 2005
 - Bundesverkehrswegeplan 2003
 - Landesentwicklungsplan 2002
 - Regionalplan Region Rhein Neckar bzw. Regionalplan Unterer Neckar
- **Konzeptionelle Maßnahmen aus der Stadtentwicklung / Stadtplanung**
- Flächennutzungsplan 2015/2020
 - Zuordnung Bauflächen
 - Flächen für Schallschutzmaßnahmen
 - Nachrichtliche Übernahme von Verkehrstrassen
 - Gebiet zur Naherholung
 - Grünflächen
 - Abstandsflächen
- **Bebauungsplan**
 - Berücksichtigung schalltechnischer Belange
 - Festsetzung
 - von Abstandsflächen zwischen Quelle und schutzwürdiger Nutzung
 - der Art der baulichen Nutzung, Zuordnung von Baugebieten
 - Ausschluss oder Gliederung von Nutzungen innerhalb eines Baugebiets nach Art der Nutzung
 - zum Maß der baulichen Nutzung (Dichte, Höhe)
 - zur Stellung der baulichen Anlagen
 - zur Bauweise (offen, geschlossen, abweichend)
 - von einer Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen
 - von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG
 - baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen zum Schutz vor solchen Einwirkungen
 - oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen
 - von Verkehrsflächen
 - von Stellplätzen
 - von Kompensationsflächen
 - von Grünflächen
 - von Flächen für Gemeinschaftsanlagen

- **Planfeststellungsverfahren (Bundesfernstraßengesetz, Landesstraßengesetz Baden-Württemberg, Personenbeförderungsgesetz)**
- **Gesamtstädtisches Entwicklungskonzepte**
- **Quartiers- oder stadtteilbezogene Entwicklungskonzepte**
- **Gebietsbezogene Entwicklungskonzepte als Vorstufe zur Bauleitplanung (Rahmenplanung, städtebauliche Entwürfe)**
 - Festlegung von Bauflächen und deren Nutzungen und Zuordnung
 - Festlegung zur Qualität, Umfang und Lage von Grün- und Erholungsflächen (Park, Spielplatz, Versickerungsflächen)
 - Festlegung eines Straßennetzes
 - Festlegung von Erschließungsflächen mit Querschnitten
 - Festlegung von Flächen für den ruhenden Verkehr und Parkierungsanlagen
 - Festlegungen von Baustrukturen
 - Festlegung zur Dichte
 - Festlegung zur Höhe
 - Anschluss des Gebiets an Verkehrsmittel Umweltverbund
 - Festlegung möglicher Kompensationsflächen
 - Festlegung einer Energiekonzeption, Passivhaus-Standard

Konzeptionelle Maßnahmen aus der Verkehrsplanung

- **Verkehrsentwicklungsplan**
 - motorisierter Individualverkehr (Verkehrsführung besondere Nutzungsgruppen / LKW-Routen)
 - Parkraumkonzepte
 - Öffentlicher Personennahverkehr (Linienführung Bussen und Straßenbahn, Taktung von Bussen und Straßenbahnen)
 - Radverkehr (Radwegenetzplanung)
 - Fußverkehr (Fußwegenetzplanung)
- **Nahverkehrsplan**
- **Stadtteilbezogene Verkehrskonzepte**
 - projekt- / gebietsbezogene Verkehrs- und Erschließungskonzepte bei Neubau
 - Festlegung der Erschließungsform (autofrei, ÖPNV Andienung, MIV etc.)
 - Festlegung der Netzform (Straßenhierarchien)
 - Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raums
 - Konzepte zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs, Querschnittsaufteilung für Erschließungsstraßen
 - Festlegung von Grünflächen, Plätzen (Aufenthaltsflächen) für den nichtmotorisierten Individualverkehr

- **Sonderprojekte Straßenprojekte (Tangenten, Ortsumgehungen) mit hohen Verkehrsbelastungen und großer Entlastungsfunktion für die Wohnbebauung**
- **Entwurf und Dimensionierung von Verkehrsanlagen bei Neu- oder Umbau sowie Gestaltungsentwürfe**
 - Berücksichtigung von Anlagen für den Radverkehr
 - Berücksichtigung von Anlagen für den Fußgängerverkehr
 - Berücksichtigung von einer Straßenraumbegrünung
 - Reduzierung des Querschnitts zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
- **Verkehrsmanagement**
- **Umweltplanung**
 - Luftreinhalteplan

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Bau und Ausführung von Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen

- **Lärmschutzeinrichtungen**
 - Lärmschutzwand/-wall
 - Troglage
 - Teilabdeckung
 - Tunnel
 - Materialwahl
 - schallabsorbierende Verkleidungen
- **Verkehrs- und Erschließungsanlagen, Plätze, öffentlicher Raum**
 - Rückbau und Umorganisation von Querschnitten zugunsten von Radwegen, Gehwegen, Begrünung, ÖPNV (Busspuren / Straßenbahnen)
 - Anlage von Radwegen
 - Anlage von Flächen für den Aufenthalt (Plätzen, Grünanlagen)
 - Aufstellen von Stadtmöblierung
 - Begrünungsmaßnahmen, Baumplanzungen
 - bauliche Maßnahmen zur Verfestigung des Verkehrsflusses
 - bauliche Maßnahmen zur Veränderung der Widerstände im Verkehrsnetz
 - Materialauswahl (Austausch lauter Fahrbahndecken (Pflaster) durch leisere Fahrbahndecken (Asphalt), Einbau lärmärmer Fahrbahndecken OPA einlagiger offenporiger Asphalt, 2OPA zweilagiger offenporiger Asphalt, LOA 5 D lärmarme Asphaltdeckschichten für kommunale Straßen
- **Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Bau und Ausführung von Gebäuden**
 - Einbau von Schallschutzfenstern
 - Einbau von schallgedämmten Lüftern
 - Durchführung einer Schalldämmung der sonstigen Außenbauteile
 - Grundrissorientierung und Orientierung von Fenstern schutzwürdiger Aufenthaltsräume und Außenwohnbereichen
 - Passivhaus–Standard

- **Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Straßenverkehrsordnung**
 - § 41 Straßenverkehrsordnung Vorschriftenzeichen
 - § 45 Straßenverkehrsordnung Verkehrzeichen und Verkehrseinrichtungen / Anordnungen
 - § 45 Absatz 1 Nr. 3 StVO Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ... zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.
 - § 45 Absatz 1b StVO: Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen...
 - Nr. 2a: im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen
 - Nr. 3: zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen
 - Nr. 4: zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
 - Nr. 5: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.
- Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
- § 45 Absatz 1 StVO: Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
- § 45 Absatz 1d StVO: In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.
- § 30 StVO: Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot: Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden. An Sonn- und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.

- **Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Organisation**
 - § 49 StVO: Ordnungswidrigkeiten, Kontrolle
 - Instandhaltung von Farbbahndecken, Straßenzustandskataster
 - Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Gleissanierungen
 - Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Kanalsanierung
 - Beschwerdemanagement der Stadt Mannheim Umwelttelefon (Hotline für akute Umweltbeschwerden)
- **Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Strategie**
 - Öffentlichkeitsarbeit
 - Öffentlicher Fuhrpark (Einsatz und Beschaffung lärmärmer Fahrzeuge)

6.4 Bestehende und geplante Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität

Hinsichtlich der Maßnahmen in den Aktionsbereichen wird ein deutlicher Schwerpunkt auf die Prüfung und Realisierung von umsetzenden Maßnahmen gelegt. Die Prüfung konzeptioneller Maßnahmen beschränkt sich auf die Aktionsbereiche der 1. Priorität. Eine intensivere Prüfung möglicher konzeptioneller Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Fortführung der Lärmaktionsplanung, im Lärmaktionsplan 2008+. Hierzu ist ein umfangreicher Dialog mit den betroffenen Akteuren vorgesehen, um zukünftig eine abgestimmte und integrierte Vorgehensweise zu gewährleisten. Hierunter fallen beispielsweise Maßnahmen im Zusammenhang mit Planungsprozessen wie z.B. der Entwicklung von Konzepten zur Verkehrslenkung, des Straßenumbaus, der Aufstellung von Bebauungsplänen etc..

6.4.1 Durchführung passiver Maßnahmen (Schallschutzfenster und Lüfter) in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität

Seitens der Stadt Mannheim ist geplant, für die hoch belasteten Bereiche, ein Programm zum passiven Schallschutz aufzulegen. Für die betroffenen Wohngebäude wird der Einbau von Schallschutzfenstern für Aufenthaltsräume von Wohnungen und von schallgedämmten Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnungen beabsichtigt. Eine Übersicht der betroffenen Gebäuden innerhalb der definierten Aktionsbereiche ist in der Anlage 11.8 enthalten (Auflistung aller betroffenen Wohngebäude mit $L_{den} > 75$ dB(A) Straßenverkehr oder $L_{night} > 65$ dB(A) Straßenbahnverkehr). Im weiteren Verfahren ist detailliert zu prüfen, an welchen Gebäudeseiten und in welchen Geschossenlagen die genannten Lärmwerte vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen tatsächlich überschritten werden.

Bezüglich des Straßenverkehrslärms L_{den} ergeben sich für Mannheim zwölf Aktionsbereiche. Von diesen zwölf Aktionsbereichen, weisen sechs Aktionsbereiche betroffene Wohngebäude mit Pegeln von über 75 dB(A) auf. Diese sechs Aktionsbereiche sollen vorrangig bearbeitet werden. Es handelt sich hierbei um die lautesten Lärmsituationen, verursacht durch den Straßenverkehr, im Stadtgebiet von Mannheim (siehe Tabelle 6).

Auf Grund der vergleichsweise großen Anzahl der durch Lärmpegel L_{den} über 75 dB(A) Betroffenen im Jungbusch und in der Schwetzingerstadt, zusammen etwa 884 von insgesamt 1.070 Betroffenen der Stufe > 75 dB(A) L_{den} im Ballungsraum Mannheim, wurden die Aktionsbereiche A_08_05 und A_08_09 an die erste Stelle der weiteren Bearbeitung in der Aktionsplanung für Mannheim gesetzt. Im Weiteren folgt

von der Anzahl der Betroffenen Luzenberg (93 Betroffene), Feudenheim (87 Betroffene), Neckarau (55 Betroffene) und Lindenhof (4 Betroffene).

Aktionsbereich	Straßen	Bezirk/Stadtteil	Betroffene
A_08_01	Sandhofer Straße	Luzenberg	93
A_08_05	Luisenring/Seilerstraße/ Schanzenstraße/Dalbergstr.	Jungbusch	438
A_08_08	Lindenhofstraße	Lindenhof	4
A_08_09	Schwetzinger Straße	Schwetzingerstadt	393
A_08_10	Feudenheimer Hauptstraße	Feudenheim	87
A_08_11	Neckarau	Neckarau	55
Summe			1070

Tabelle 6 Straße, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008, Betroffene > 75 dB(A) L_{den}

Bezüglich des Straßenbahnlärms im Nachtzeitraum L_{night} wurden 11 Aktionsbereiche ermittelt. Von diesen 11 weisen 9 Aktionsbereiche betroffene Wohngebäude mit Pegeln von über 65 dB(A) auf. Diese sind auf Grund ihrer Geräuschbelastung ebenfalls vorrangig zu bearbeiten. Es sind die lautesten durch Straßenbahnen verursachten Lärmsituationen in Mannheim (siehe Tabelle 7).

In diesen Aktionsbereichen zusammen gibt es etwa 160 Betroffene, von denen bereits etwa 42 bei den Aktionsbereichen A_08_05 und A_08_09 beim Straßenverkehrslärm berücksichtigt werden. Ein hoher Grad der Betroffenheit allein durch Straßenbahnlärm herrscht in der Seckenheimer Hauptstraße (A_08_22). Dort sind 85 Betroffene. Der verbleibende Rest von 33 Betroffenen verteilt sich auf die übrigen 6 Aktionsbereiche.

Aktionsbereich	Straßen	Bezirk/Stadtteil	Betroffene
A_08_13	Luzenbergstraße	Waldhof	3
A_08_14	Sandhofer Straße	Lutzenberg	9
A_08_15	Waldhofstraße, Bereich1	Neckarstadt	3
A_08_16	Waldhofstraße, Bereich2	Neckarstadt	5
A_08_18	Goethestraße	Oststadt	7
A_08_20	Seckenheimer Straße	Schwetzingerstadt	12
A_08_21	Schwetzinger Straße	Schwetzingerstadt	33
A_08_22	Seckenheimer Hauptstraße	Seckenheim	85
A_08_23	Relaisstraße	Rheinau	3
Summe			160

Tabelle 7 Straßenbahn, Aktionsbereiche Lärmaktionsplan 2008, Betroffene > 65 dB(A) L_{night}

6.4.2 Weitere konzeptionelle und umsetzende Maßnahmen in den Aktionsbereichen 1. Priorität

Für die Aktionsbereiche 1. Priorität werden neben den passiven Maßnahmen folgende konzeptionelle Maßnahmen hinsichtlich ihrer schalltechnischen Wirksamkeit untersucht. Diese Maßnahmen sind im weiteren Verfahren hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Machbarkeit und Umsetzbarkeit noch zu prüfen und stehen unter Vorbehalt weiterer fachlicher Abstimmungen. Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen zur Straßenbahn, die mit Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) zu diskutieren sind.

- **A_08_05 Straße: (Jungbusch: Luisenring, Seilerstraße, Schanzenstraße, Dalbergstraße)**
 - Umbau der Dalbergstraße entsprechend der Planung aus dem Jahr 2000
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dalberg-, Seiler- und Schanzenstraße von 50 km/h auf 30 km/h auf den für den Aktionsbereich maßgeblichen Abschnitten
 - Auswirkungen einer möglichen Westtangente (Ergebnisse der Vertiefung der Machbarkeitsstudie)⁶
- **A_08_09 Straße: (Schwetzingenstadt: Schwetzingenstraße)**
 - Austausch des vorhandenen Pflasters gegen eine Asphaltdecke
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzingen Straße von 50 km/h auf 30 km/h
 - Kombination der beiden Maßnahmen: Austausch des Pflasters und Geschwindigkeitsreduzierung
- **A_08_21 Straßenbahn (Schwetzingenstadt: Schwetzingenstraße)⁷**
 - Geschwindigkeitsreduzierung für die Straßenbahn von 40 km/h auf 30 km/h

⁶ Mannheim – Westtangente, Vertiefende Untersuchungen zur Machbarkeitsstudie, Stand: 27.05.2008, R+T Topp Huber Erler Hagedorn, Darmstadt.

⁷ Diese Maßnahme ist noch von der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) hinsichtlich ihrer Machbarkeit zu bewerten.

7 Wirksamkeitsanalyse der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. und 2. Priorität

7.1 Wirksamkeitsanalyse passiver Schallschutz

Der passive Schallschutz umfasst bauliche Maßnahmen am Immissionsort, indem der Einbau von Schallschutzfenstern und von Lüftern in den schutzbedürftigen Räumen gefördert wird. Als schutzwürdige Räume werden Wohnräume definiert, die nicht nur vorübergehend genutzt. Hierbei handelt es sich um Wohnzimmer, Esszimmer, Wohnküchen und Wohndielen, Kinderzimmer und Schlafzimmer. Die passiven Schallschutzmaßnahmen gewähren den Betroffenen innerhalb der Wohn- und Schlafräume einen Schutz gegenüber schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Durch entsprechend dimensionierte bauliche Verbesserungen an den Gebäuden wird das Schutzziel der Wohnruhe im Inneren des Gebäudes sichergestellt. Der Einbau von schallgedämmten Lüftern in Schlaf- und Kinderzimmern ermöglicht einen ungestörten Schlaf bei geschlossenem Fenster und ausreichender Belüftung.

7.2 Wirksamkeitsanalyse konzeptionelle und umsetzende Maßnahmen in den Aktionsbereichen 1. Priorität

7.2.1 Aktionsbereich A_08_05

▪ Umbau der Dalbergstraße entsprechend der Planung aus dem Jahr 2000

Die Umgestaltung der Dalbergstraße führt dazu, dass sich die Lage der beiden äußeren Fahrstreifen im Verhältnis zu den schutzwürdigen Gebäuden in der Umgebung verschiebt. Auf der einen Straßenseite vergrößert sich der Abstand zwischen Fahrstreifenachse und schutzwürdigen Gebäuden, auf der anderen Straßenseite wird dieser Abstand verringert. Dies führt dazu, dass durch die Maßnahmen sowohl geringfügige Minderungen als auch Zunahmen von bis zu 0,6 dB auftreten. Die Veränderungen sind als nicht wahrnehmbar einzustufen. Daher sind auch die Auswirkungen auf die Zahl der betroffenen Einwohner gering. Es tritt hinsichtlich des L_{den} eine geringe Verschiebung (3 Betroffene) von der Pegelklasse >75 dB(A) zur Pegelklasse 70-75 dB(A) auf, analog für den L_{night} von Pegelklasse >65 dB(A) zur Pegelklasse 60-65 dB(A) (2 Betroffene). Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	27	27	0	47	47	0
55-60	41	41	0	199	199	0
60-65	47	47	0	685	687	+2
65-70	185	185	0	389	387	-2
70-75	655	657	+2			
>75	438	435	-3			

Tabelle 8 Aktionsbereich A_08_05, Umbau Dalbergstraße, Veränderung der Betroffenen

- Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dalberg-, Seiler- und Schanzenstraße von 50 km/h auf 30 km/h auf den für den Aktionsbereich maßgeblichen Abschnitten**

Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt zu einer Minderung der Emission der entsprechenden Straßenabschnitte vom 2,4 bis 2,6 dB. Diese Veränderung ist als gerade wahrnehmbar einzustufen. Da jedoch ein Teil der betroffenen Gebäude nicht nur von diesen Straßen beaufschlagt wird, sondern auch andere Straßenabschnitte, wie z.B. der Luisenring, in relevantem Umfang einwirken, stellt sich diese Veränderung nicht an allen Gebäuden, in diesem Umfang ein. Hinsichtlich der betroffenen Einwohner führt diese Maßnahme für den L_{den} zu einer deutlichen Verschiebung von Betroffenen aus der Pegelklasse >75 dB(A) zur Pegelklasse 70-75 dB(A), analog für den L_{night} von Pegelklasse >65 dB(A) zur Pegelklasse 60-65 dB(A). Da sich die Geschwindigkeitsreduzierung jedoch nicht auf den Luisenring auswirkt, ergeben sich entlang dieses Straßenabschnitts keine Verbesserungen. Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	27	20	-7	47	51	+4
55-60	41	40	-1	199	214	+15
60-65	47	52	-5	685	838	+153
65-70	185	193	+8	389	216	-173
70-75	655	857	+202	-	-	-
>75	438	222	-216	-	-	-

Tabelle 9 Aktionsbereich A_08_05, Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dalberg-, Seiler- und Schanzenstraße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen

- Auswirkungen einer möglichen Westtangente (Ergebnisse der Vertiefung der Machbarkeitsstudie)**

Da sich die Planungsüberlegungen für eine mögliche Westtangente noch in einem sehr frühen Planungsstadium befinden (Vertiefung der Machbarkeitsstudie), können die schalltechnischen Auswirkungen der Westtangente auf den Aktionsbereich nur in ihrer Größenordnung beurteilt werden. Entsprechend den Aussagen der Vertiefung der Machbarkeitsstudie⁸ führt der Bau einer Westtangente (Gesamtausbau) zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmengen in dem Aktionsbereich A_08_05. Die Verkehrsmengen auf der Dalbergstraße und der Seilerstraße (einschließlich des betroffenen Abschnitts der Schanzenstraße) werden um ca. 60% zurückgehen. Dies entspricht einer Reduzierung der Schallemission um ca. 4 dB. Auf dem Luisenring zwischen Kurt-Schumacher-Brücke und Seilerstraße wird ein Rückgang der Verkehrsmengen um ca. 30% prognostiziert. Schalltechnisch führt dies zu einer Minderung des Emissionspegels um ca. 1,5 dB. Durch die Westtangente kann eine Entlastung des Aktionsbereiches erreicht werden, insbesondere für die Gebäude entlang der Dalberg- und Seilerstraße. Aufgrund der bei Realisierung der Westtangente zu erwartenden verminderten Verkehrsmengen kann sich dann die

⁸ Mannheim – Westtangente, Vertiefende Untersuchungen zur Machbarkeitsstudie, Stand: 27.05.2008, R+T Topp Huber Erler Hagedorn, Darmstadt.

Möglichkeit für weitergehende Maßnahmen ergeben, die im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung diskutiert und geprüft werden.

7.2.2 Wirksamkeitsanalyse Aktionsbereich A_08_09

- Austausch des vorhandenen Pflasters gegen eine Asphaltdecke**

Der Austausch des Pflasters gegen eine Asphaltdecke reduziert den Emissionspegel rechnerisch nach den Vorgaben der VBUS um 6 dB. Da die Schwetzinger Straße für den Straßenverkehrslärm im Aktionsbereich die maßgebliche Schallquelle darstellt, reduziert sich die Immission in der gleichen Größenordnung und ist als deutlich wahrnehmbar einzustufen. Durch den Austausch des Pflasters kann erreicht werden, dass keine Einwohner von Lärmpegeln $L_{den} > 75$ dB(A) oder $L_{night} > 65$ dB(A) betroffen sind. Des Weiteren ergibt sich hinsichtlich des L_{den} aus dieser Maßnahme eine deutliche Verschiebung von betroffenen Einwohnern aus der Pegelklasse 70-75 dB(A) zur Pegelklasse 65-70 dB(A), analog für den L_{night} von Pegelklasse 60-65 dB(A) zu Pegelklasse 55-60 dB(A). Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	34	21	-13	70	173	+103
55-60	33	62	+29	126	350	+224
60-65	73	129	+56	237	258	+21
65-70	120	428	+308	394		-394
70-75	248	231	-17	-	-	-
>75	393		-393	-	-	-

Tabelle 10 Aktionsbereich A_08_09, Austausch des vorhandenen Pflasters gegen eine Asphaltdecke, Veränderung der Betroffenen

- Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzinger Straße von 50 km/h auf 30 km/h im Aktionsbereich**

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h führt aufgrund des dann auch geringeren Zuschlags für das Pflaster zu einer Reduzierung um 5,2 bis 5,4 dB. Diese Veränderung ist als wahrnehmbar bis deutlich wahrnehmbar einzustufen. Auch durch diese Maßnahme kann erreicht werden, dass keine Einwohner von Lärmpegeln $L_{den} > 75$ dB(A) oder $L_{night} > 65$ dB(A) betroffen sind. Des Weiteren ergibt sich hinsichtlich des L_{den} aus dieser Maßnahme eine deutliche Verschiebung von betroffenen Einwohnern aus der Pegelklasse 70-75 dB(A) zur Pegelklasse 65-70 dB(A), analog für den L_{night} von Pegelklasse 60-65 dB(A) zu Pegelklasse 55-60 dB(A). Die Auswirkungen sind von ihrem Umfang her etwas geringer als beim Austausch des Pflasters gegen eine Asphaltdecke. Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	34	26	-8	70	115	+45
55-60	33	55	+22	126	319	+193
60-65	73	124	+51	237	354	+117
65-70	120	293	+173	394	0	-394
70-75	248	380	+132	-	-	-
>75	393		-393	-	-	-

Tabelle 11 Aktionsbereich A_08_09, Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzinger Straße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen

- Kombination der beiden Maßnahmen: Austausch des Pflasters und Geschwindigkeitsreduzierung**

Die Kombination beider Maßnahmen führt zu einer Verringerung der Schallemission der Schwetzinger Straße um 8,2 bis 8,4 dB und ist somit als deutlich wahrnehmbar einzustufen. Die Kombination der Maßnahmen führt nicht nur dazu, dass keine Einwohner von Lärmpegeln $L_{den} > 75$ dB(A) oder $L_{night} > 65$ dB(A) betroffen sind, sondern auch in der Pegelklasse 70-75 dB(A) für den L_{den} und 60-65 dB(A) für den L_{night} nur noch eine geringe Anzahl Betroffener vorhanden ist. Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	34	22	-12	70	191	+121
55-60	33	94	+61	126	546	+420
60-65	73	206	+133	237	2	-235
65-70	120	535	+415	394		-394
70-75	248	10	-238	-	-	-
>75	393		-393	-	-	-

Tabelle 12 Aktionsbereich A_08_09, Austausch des Pflasters und Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwetzinger Straße von 50 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen

7.2.3 Wirksamkeitsanalyse Aktionsbereich A_08_21

- Geschwindigkeitsreduzierung für die Straßenbahn von 40 km/h auf 30 km/h im Aktionsbereich⁹**

Die Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h auf 30 km/h mindert die Schallemission der Straßenbahn um 2,5 dB und wirkt sich entsprechend auf die Immission an den Gebäuden aus. Das Minderungspotenzial der Maßnahme liegt zwischen gerade wahrnehmbar und wahrnehmbar. Im Hinblick auf die betroffenen Einwohnern führt diese Maßnahme zu einer deutlichen Verschiebung aus der Pegelklasse 70-75 dB(A) zur Pegelklasse 65-70 dB(A) für den L_{den} und analog für den L_{night} von Pegelklasse 60-65 dB(A) zu Pegelklasse 55-60 dB(A). Trotz der Reduzierung verbleiben in einem Bereich mit Kurvenradius (sehr kurzes Stück) einzelne Gebäude mit einem L_{night} von über 65 dB(A). Die Veränderung der Zahl der Betroffenen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{den} vorher	Betroffene L_{den} nachher	Betroffene L_{den} Differenz	Betroffene L_{night} vorher	Betroffene L_{night} nachher	Betroffene L_{night} Differenz
50-55	13	21	+8	114	154	+40
55-60	50	110	+60	124	337	+213
60-65	149	113	-36	753	482	-271
65-70	309	763	+454	33	8	-25
70-75	519	39	-480	-	-	-
>75	8	0	-8	-	-	-

Tabelle 13 Aktionsbereich A_08_21, Geschwindigkeitsreduzierung der Straßenbahn von 40 km/h auf 30 km/h, Veränderung der Betroffenen

⁹ Diese Maßnahme ist noch von der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) hinsichtlich ihrer Machbarkeit zu bewerten.

8 Strategische Umweltprüfung

Gemäß § 14 b UVEG ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen bei Plänen und Programmen, die in der Anlage 3 Nr. 2 zum UVEG aufgeführt sind und für Entscheidungen über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen.

Pläne und Programme setzen einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen, enthalten.

Lärmaktionspläne unterliegen somit als rahmensexzende Pläne der Nr. 2 der Anlage 3 zum UVEG. Eine SUP wird insoweit erforderlich, als das der Lärmaktionsplan eine Festlegung bezüglich des Rahmens im o.g. Sinn für ein UVEG pflichtiges Vorhaben trifft. Die Prüfung ob eine SUP durchzuführen ist, obliegt der Behörde die für die Aufstellung des Lärmaktionsplans verantwortlich ist. Die SUP ist kein selbstständiges Verfahren, sondern ein unselbstständiger Bestandteil des Verfahrens zur Lärmaktionsplanung.

Nach derzeitigem Stand umfasst der vorliegende Lärmaktionsplan keine Maßnahmen, die einen Rahmen für ein Vorhaben gemäß Anlage 3 Nr. 2 zum UVEG setzen. Die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung wird daher nicht erforderlich.

9 Kosten der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen der 1. Priorität und 2. Priorität

9.1 Passive Maßnahmen

Die nachfolgende Kostenschätzung gibt einen Überblick zu den voraussichtlich anfallenden Kosten bei Umsetzung des geplanten Förderprogramms zum passiven Schallschutz im Rahmen des Lärmaktionsplans 2008 der Stadt Mannheim. Damit wird eine Einschätzung zum Umfang der erforderlichen Investitionen für Wohnnutzungen im Bereich der hoch belasteten Bereiche der Stadt Mannheim vorgelegt.

Der Geltungsbereich bzw. die Abgrenzung der Anspruchsberechtigten erfolgt innerhalb der Aktionsbereiche anhand aller betroffenen Wohngebäude, die an mindestens einer Gebäudefassade durch Straßenverkehrslärm $L_{den} > 75$ dB(A) oder Straßenbahnverkehrslärm $L_{night} > 65$ dB(A) betroffen sind.

Die zugrunde liegenden Lärmberechnungen wurden auf Basis der vorläufigen Berechnungsmethoden zur EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Die Ermittlung der betroffenen Wohneinheiten erfolgte entsprechend der Methodik für die EU-Richtlinie 2002/49/EG zur Ermittlung der Betroffenenzahlen, also der VBEB ('Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm') vom 09.02.2007. Hierzu wurde ergänzend die durchschnittliche Belegungsdichte der Stadt Mannheim (2,0 Personen pro Wohneinheit) als Divisor verwendet.

Zur überschlägigen Ermittlung der Kosten für die Schallschutzfenster und die Lüfter wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt: Für Standardfenster wird eine Größe 1,25 m x 1,45 m unterstellt. Der Preis pro m^2 Fensterfläche eines Fensters in einer gehobenen Schallschutzklasse (SSK 6), beträgt etwa 800 Euro. Die Kosten für eine Lüftungseinrichtung liegen bei etwa 400 Euro. Danach kostet ein Fenster der SSK 6 (1,8 m^2 x 800 Euro) ohne Lüftungseinrichtung etwa 1.440 Euro, mit Lüftungseinrichtung etwa

1.840 Euro. Bei einer Annahme von drei Fenstern für jede Wohneinheit, wovon zwei (im Schlafzimmer und im Kinderzimmer) mit Lüftungseinrichtungen versehen werden müssen, werden Kosten von 1.840 Euro x 2 + 1.440 Euro = 5.120 Euro pro Wohneinheit entstehen.

In Mannheim leben ca. 1.230 Betroffene in den Pegelbereichen Straßenverkehrslärm $L_{den} > 75$ dB(A) oder Straßenbahnverkehrslärm $L_{night} > 65$ dB(A).

Der mittlere Belegungsschlüssel für Mannheim ist 2 Einwohner pro Wohneinheit.

Daraus folgt, dass etwa 615 (1.230/2) Wohneinheiten mit jeweils 3 Fenstern pro Wohneinheit Kosten in Höhe von jeweils 5.120 Euro verursachen werden. Die überschlägigen Kosten der Lärmschutzfenster und Lüftungseinrichtungen in den am stärksten belasteten Bereichen Mannheims im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2008, werden mit 3.148.800 Euro ermittelt. Für unvorhergesehene Leistungen werden noch zusätzlich 10 % dieser Summe berücksichtigt. Die voraussichtlichen Kosten für passiven Schallschutz werden aufgerundet mit etwa 3.500.000 Euro abgeschätzt. Bei der vorliegenden Kostenschätzung wurden jedoch weder Sondergrößen, noch Sondereinbauanforderungen für z.B. Altbau-situationen, Denkmalschutz etc. berücksichtigt. Auch fanden bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen im Zuge bisheriger Förderprogramme keine Berücksichtigung.

9.2 Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen

Die Umsetzung der geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen soll nach den bisherigen Vorstellungen der Stadt Mannheim erfolgen, sobald die hierfür erforderlichen personellen Kapazitäten sowie Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Nach derzeitigem Stand sind in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Mannheim für die Jahre 2010/2011 hierfür keine Mittel vorgesehen. Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen.

Die ersten notwendigen Schritte zur Gewährung der passiven Lärmschutzmaßnahmen wurden durch den Ausschuss für Umwelt und Technik am 08.07.2008 bereits einstimmig beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, im Rahmen von Einzeluntersuchungen die für passiven Lärmschutz in Frage kommenden zu schützenden Stockwerke und Räumlichkeiten sowie die erforderlichen Maßnahmen detailliert zu ermitteln. Außerdem wurde die Verwaltung beauftragt, einen Entwurf für eine städtische Förderrichtlinie zum Einbau von Lärmschutzfenstern zu erarbeiten, aus der auch der Eigenanteil der geförderten Eigentümer hervorgeht. Die Ergebnisse dieser Arbeitsaufträge werden anschließend gemeinsam mit einer Kostenermittlung wiederum dem Ausschuss für Umwelt und Technik dargelegt.

Im Rahmen dieser Untersuchungen sind zugleich die Möglichkeiten und Kosten von Maßnahmen zur Minderung der Lärmentstehung bzw. zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Es soll dabei festgestellt werden, ob nach zeitnaher Durchführung dieser Maßnahmen ein volliger oder teilweiser Verzicht auf den vorgesehenen passiven Lärmschutz möglich ist. Nach derzeitiger Schätzung sind Schallschutzfenster mit einem Kostenvolumen von ca. 3,5 Mio. € erforderlich. Damit kann zeitnah eine nachhaltige Verbesserungen für die ca. 1.230 betroffene Personen erreicht werden.

10 Verfahren

Die EU-Richtlinie 2002/49/EG verpflichtet die Mitgliedsstaaten, getrennt für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen innerhalb vorgegebener Fristen Aktionspläne (Artikel 8 EU-Richtlinie 2002/49/EG) zu erstellen.

Die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG erfolgte in Deutschland im Juni 2005 durch die Einführung des Sechsten Teils 'Lärminderungsplanung' in das BImSchG mit den §§ 47 a-f BImSchG.

Grundlage für die Aufstellung der Lärmaktionspläne ist § 47 d BImSchG. Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessenen Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.

Weitergehende Regelungen zum formalen Verfahren enthält § 47 d BImSchG nicht. Die Stadt Mannheim hat das Verfahren in Analogie zum Verfahren zur Aufstellung eines Bauleitplans durchgeführt.

10.1 Einleitung der Lärmaktionsplanung / Bekanntmachung

Mit der Vorlage Nr. 204 / 2008 wurde der Ausschuss für Umwelt und Technik der Stadt Mannheim AUT in seiner Sitzung am 16.04.2008 über die Absicht und Vorgehensweise der Verwaltung zur Aufstellung des Mannheimer Lärmaktionsplans 2008 informiert.

10.2 Beschluss zur Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans Mannheim 2008 / Billigung

Der Ausschuss für Umwelt und Technik der Stadt Mannheim AUT hat am 08.07.2008 den Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 für den Ballungsraum Mannheim gebilligt und seine öffentliche Auslegung beschlossen. Die Bekanntmachung der Veröffentlichung des Lärmaktionsplan-Entwurfs erfolgte im Amtsblatt am 22.07.2008.

10.3 Einbeziehung der Öffentlichkeit / Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans

Die Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan 2008 erfolgte vom 21. Juli 2008 bis einschließlich 20. August 2008. Der Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 konnte im Beratungszentrum Bauen und Umwelt, Collinistraße 1, Erdgeschoss eingesehen werden. Weitere Informationen gab es unter:

- www.mannheim.de
- Rubrik „Umwelt & Verkehr“
- Rubrik „Lärminderungsplanung im Ballungsraum Mannheim“ zur Einsicht und zum downloaden.

10.4 Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange, Behörden und Verbände

Die Einbeziehung Träger öffentlicher Belange, Behörden und Verbände erfolgte mit Schreiben vom 28.07.2008. Den Behörden wurden ein Exemplar des Lärmaktionsplans 2008 sowie weitere schriftliche Informationen zur Verfügung gestellt. Die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen endete am 01.09.2008. Die Zusammenfassungen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Behörden und Verbände und die Entscheidung wie mit den Anregungen umgegangen wird, ist der Anlage 11.9 zum Lärmaktionsplan 2008 zu entnehmen.

Den Verbänden wurde in einer Informationsveranstaltung am 25.04.2008 der Sachstand der Lärminderungsplanung dargelegt und die vorgesehene Methodik zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans 2008 vorgestellt.

10.5 Anhörungstermin Öffentlichkeit / Protokoll

Aufgrund des äußerst knappen zeitlichen Rahmens und dem unaufschiebbaren Termin zum Abrufen der Fördergelder für die Lärmaktionsplanung, war es der Kommune nicht möglich, die Öffentlichkeit in öffentliche Sitzungen und Workshops einzubeziehen. Die Verwaltung wird sich bemühen, dies im Zuge der anstehenden Fortschreibung ab 2009 zu berücksichtigen. Es wurden insgesamt vier Informationsveranstaltungen mit den Mannheimer Bezirksbeiräten als Multiplikatoren in den Stadtteilen durchgeführt, in denen der Sachstand der Lärminderungsplanung dargelegt und die vorgesehene Methodik des Lärmaktionsplans 2008 besprochen wurde.

10.6 Auswertung der Stellungnahmen und Vorschlägen zu Maßnahmen zur Lärminderung aus der Öffentlichkeit

Insgesamt eingegangen sind 40 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit zum Lärmaktionsplan 2008. Die Auswertung ergab, dass sich keine eingereichten Stellungnahmen auf die Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans 2008 bezieht. 30 der eingereichten Stellungnahmen enthalten konkrete Vorschläge zu Maßnahmen zur Lärminderung, jedoch außerhalb der Aktionsbereiche. Die Zusammenfassungen der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und die Entscheidung wie mit den Anregungen umgegangen wird, ist der Anlage 11.9 zum Lärmaktionsplan 2008 zu entnehmen.

10.7 Beschluss des Lärmaktionsplans Mannheim 2008

Der Lärmaktionsplan 2008 wurde vom Gemeinderat der Stadt Mannheim in der Sitzung vom 25.11.2008 beschlossen.

11 Anlagen Tabellen und Abbildungen Lärmaktionsplan 2008

11.1 Strategische Lärmkartierung 2007, Stadt Mannheim Lärmeinwirkungen

11.1.1 Tabelle Lärmeinwirkungen - Betroffene aller Geräuscharten im Überblick

11.1.2 Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenverkehr - Betroffene

11.1.3 Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenbahnverkehr - Betroffene

11.1.4 Tabelle Lärmeinwirkungen Flugverkehr - Betroffene

11.1.5 Tabelle Lärmeinwirkungen durch IVU-Anlagen und Häfen - Betroffene

11.2 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche

11.2.1 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straße $L_{den} > 75 \text{ dB(A)}$ - Übersichtskarte

11.2.2 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straßenbahn $L_{night} > 65 \text{ dB(A)}$ - Übersichtskarte

11.3 Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen

11.3.1 Aktionsbereich A08_01

11.3.2 Aktionsbereich A08_05

11.3.3 Aktionsbereich A08_08

11.3.4 Aktionsbereich A08_09

11.3.5 Aktionsbereich A08_10

11.3.6 Aktionsbereich A08_11

11.3.7 Aktionsbereich A08_13

11.3.8 Aktionsbereich A08_14

11.3.9 Aktionsbereich A08_15

11.3.10 Aktionsbereich A08_16

11.3.11 Aktionsbereich A08_18

11.3.12 Aktionsbereich A08_20

11.3.13 Aktionsbereich A08_21

11.3.14 Aktionsbereich A08_22

11.3.15 Aktionsbereich A08_23

11.3.16 zusätzliche Gebäude außerhalb Aktionsbereiche

11.4 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008, Tabelle Betroffenheiten ohne Maßnahmen in den Aktionsbereichen

- 11.5 Musterformular Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen**
 - 11.5.1 Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straße**
 - 11.5.2 Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straßenbahn**
- 11.6 Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen 1. Priorität**
 - 11.6.1 Aktionsbereich A08_05 (A08_05_01, A08_05_02, A08_05_03, A08_05_04)**
 - 11.6.2 Aktionsbereich A08_09**
 - 11.6.3 Aktionsbereich A08_21**
- 11.7 Gesamtmaßnahmenkatalog Straße/Straßenbahn**
- 11.8 Auflistung aller betroffenen Wohngebäude mit $L_{den} > 75 \text{ dB(A)}$ Straße und $L_{night} > 65 \text{ dB(A)}$ Straßenbahnverkehr**
- 11.9 Auswertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange, Behörden, städtische Dienststellen, Verbände und sonstige Stellen**

Anlagen

11.1 Strategische Lärmkartierung 2007, Stadt Mannheim Lärmeinwirkungen

- 11.1.1 Tabelle Lärmeinwirkungen - Betroffene aller Geräuscharten im Überblick**
- 11.1.2 Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenverkehr - Betroffene**
- 11.1.3 Tabelle Lärmeinwirkungen Straßenbahnverkehr - Betroffene**
- 11.1.4 Tabelle Lärmeinwirkungen Flugverkehr - Betroffene**
- 11.1.5 Tabelle Lärmeinwirkungen durch IVU-Anlagen und Häfen - Betroffene**

Tabelle 1.1: Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Straßenverkehrslärm durch Straßen mit mehr als 4.000 Kfz/24h bzw. mit mehr als 1,46 Mio Kfz/a wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte				Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser					Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Anzahl betroffene Bewohner Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung	
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	25.704 17.716 14.685 4.587 1.125	25.700 17.700 14.700 4.600 1.100	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	18.714 14.471 4.076 1.065 4	18.700 14.500 4.100 1.100 0	> 55 > 65 > 75	33.055 10.512 577	33.100 10.500 600	27 4 0	7 2 0	> 55 > 65 > 75	51,17 15,37 2,55	51 15 3	

Tabelle 1.2: Lärmeinwirkung durch Straßenbahnverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Straßenbahnverkehrslärm durch die im Ballungsraum verkehrenden Straßenbahnen wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte				Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser					Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Anzahl betroffene Bewohner Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung	
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	7.968 5.895 4.953 1.242 95	8.000 5.900 5.000 1.200 100	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	6.009 5.286 2.007 160 0	6.000 5.300 2.000 200 0	> 55 > 65 > 75	10.377 3.228 51	10.400 3.200 100	16 0 0	4 0 0	> 55 > 65 > 75	6,62 2,02 0,12	7 2 0	

Tabelle 1.3: Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch den im Ballungsraum vorhandenen Verkehrslandeplatz Mannheim wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte				Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser					Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Anzahl betroffene Bewohner Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung	
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	929 10 3 0 0	900 0 0 0 0	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	> 55 > 65 > 75	484	500 1 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	> 55 > 65 > 75	2,46 0,18 0,00	2 0 0	

Tabelle 1.4: Lärmeinwirkung durch IVU-Anlagen und Häfen

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch die für den Ballungsraum maßgeblichen IVU-Anlagen und Häfen wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte				Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser					Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde	
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Anzahl Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Anzahl Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	2.564 1.491 1.500 1.703 2	2.600 1.500 1.700 0	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	1.713 7 3 0 0	1.700 0 0 0 0	> 55 > 65 > 75	2.953 857 0	3.000 900 0	0 0 0	0 0 0	> 55 > 65 > 75	17,89 9,82 0,24	18 10 0

Entsprechend der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BlmSchV) sind im Ballungsraum

Industrie- und Gewerbegelände, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß dem Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden einschließlich Häfen für die Binnen- und Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio Tonnen/a

Lärmkarten auszuarbeiten.

Die Angabe der Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde enthält die Flächen der IVU-Anlagen und Häfen (ca. 9,66 km²).

Strategische Lärmkartierung Mannheim 2007

Anlage 3, Tabelle 2: Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch den im Ballungsraum vorhandenen Verkehrslandeplatz Mannheim wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte			Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser						Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung	
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	929 10 3 0 0	900	55-60 60-65 65-70 >70	0 0 0 0	0 0 0 0	> 55 > 65 > 75	484 1 0	500 0 0	0 0 0	0 0 0	> 55 > 65 > 75	2,46 0,18 0,00	2 0 0	

Strategische Lärmkartierung Mannheim 2007

Anlage 2, Tabelle 2: Lärmeinwirkung durch Straßenbahnverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Straßenbahnverkehrslärm durch die im Ballungsraum verkehrenden Straßenbahnen wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte			Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser						Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Schulgebäude LDEN EU-Rundung	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung		
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	7.968 5.895 4.953 1.242 95	8.000 5.900 5.000 1.200 100	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	6.009 5.286 5.300 160 0	6.000 5.286 2.007 200 0	> 55 > 65 > 75	10.377 3.228 51	10.400 3.200 100	16 0 0	4 0 0	> 55 > 65 > 75	6,62 2,02 0,12	7 2 0	

Strategische Lärmkartierung Mannheim 2007

Anlage 1, Tabelle 2: Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Straßenverkehrslärm durch Straßen mit mehr als 4.000 Kfz/24h bzw. mit mehr als 1,46 Mio Kfz/a wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte			Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser						Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Schulgebäude LDEN EU-Rundung	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung		
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	25.704 17.716 14.685 4.587 1.125	25.700 17.700 14.700 4.600 1.100	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	18.714 14.471 4.076 1.065 4	18.700 14.500 4.100 1.100 0	> 55 > 65 > 75	33.055 10.512 577	33.100 10.500 600	27 4 0	7 2 0	> 55 > 65 > 75	51,17 15,37 2,55	51 15 3	

Strategische Lärmkartierung Mannheim 2007

Anlage 4, Tabelle 2: Lärmeinwirkung durch IVU-Anlagen und Häfen

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch die für den Ballungsraum maßgeblichen IVU-Anlagen und Häfen wurden folgende Betroffenheiten rechnerisch ermittelt:

Kommune	Gemeindekennwerte			Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen						Anzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser						Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde		
	Gemeindefläche	Einwohnerzahl, Stand 31.05.2007	Mittlere Wohnfläche pro Einwohner	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LDEN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LDEN EU-Rundung	Pegelbereich dB(A)	Anzahl betroffene Bewohner LN ungerundet	Anzahl betroffene Bewohner LN EU-Rundung	Schwellenwerte dB(A)	Anzahl der Wohnungen LDEN ungerundet	Anzahl der Wohnungen LDEN EU-Rundung	Anzahl der Schulgebäude LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte dB(A)	Fläche in km ² LDEN ungerundet	Fläche in km ² LDEN EU-Rundung	
Mannheim	145 km ²	325.433	37,6 m ² /EW	55-60 60-65 65-70 70-75 >75	2.564 1.491 1.703 2	2.600	50-55 55-60 60-65 65-70 >70	1.713 7 3 0 0	1.700 0 0 0 0	> 55 > 65 > 75	2.953 857 0	3.000 900 0	0 0 0	0 0 0	> 55 > 65 > 75	17,89 9,82 0,24	18 10 0	

Entsprechend der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BlmSchV) sind im Ballungsraum

Industrie- und Gewerbegelände, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß dem Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden einschließlich Häfen für die Binnen- und Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio Tonnen/a

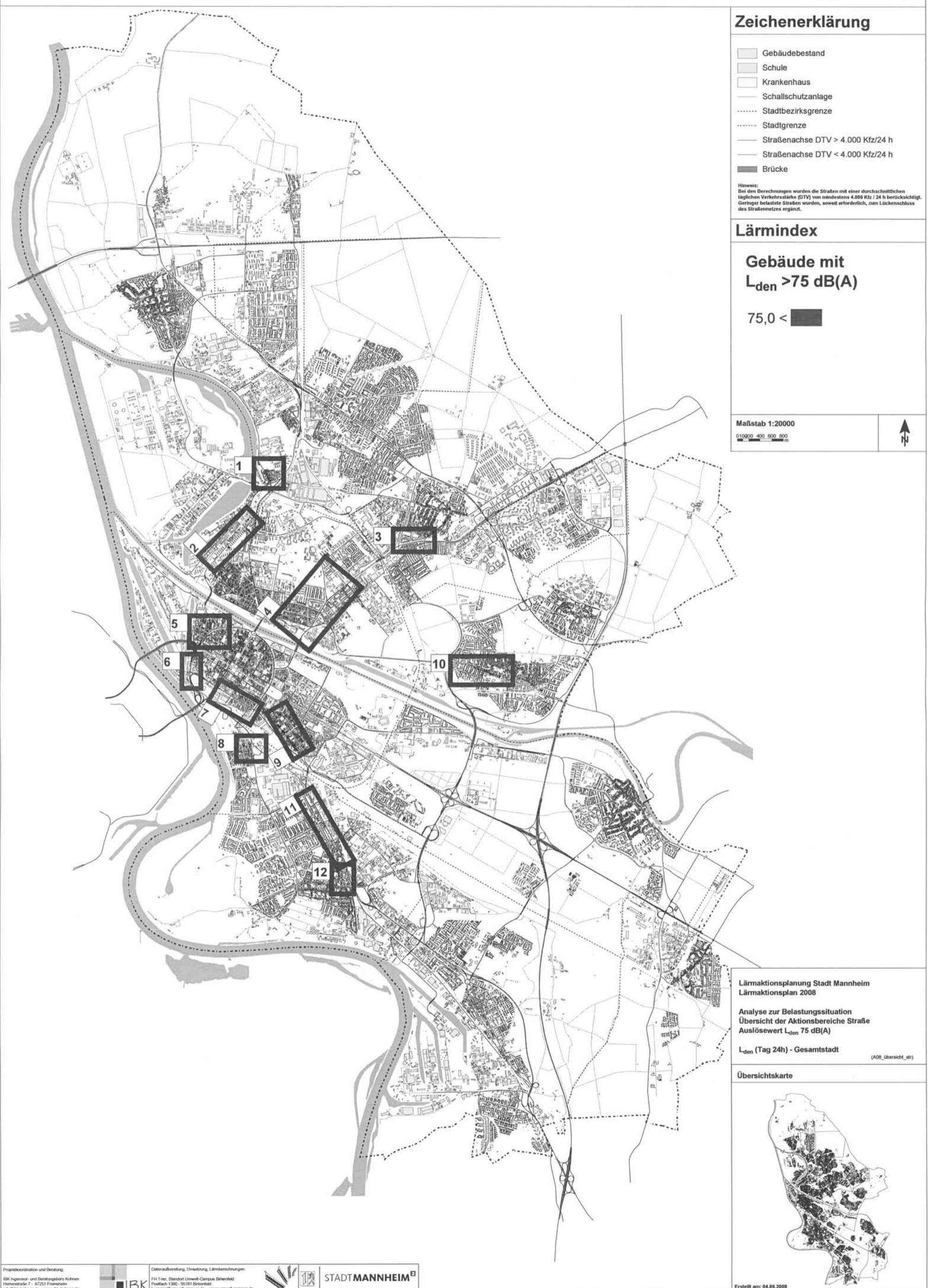
Lärmkarten auszuarbeiten.

Die Angabe der Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde enthält die Flächen der IVU-Anlagen und Häfen (ca. 9,66 km²).

Anlagen

11.2 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche

- 11.2.1 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straße Lden > 75 dB(A) - Übersichtskarte**
- 11.2.2 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008 Abgrenzung der Aktionsbereiche Straßenbahn Lnight > 65 d(B)A - Übersichtskarte**



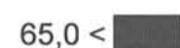
Zeichenerklärung

- Gebäudebestand
- Schule
- Krankenhaus
- Schallschutzanlage
- Stadtbezirksgrenze
- Stadtgrenze
- Schienenachse
- Brücke

Hinweis:
Bei den Berechnungen wurden die Straßenbahnen berücksichtigt. Die Kartierung der bundeseigenen Eisenbahnstrecken erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt.

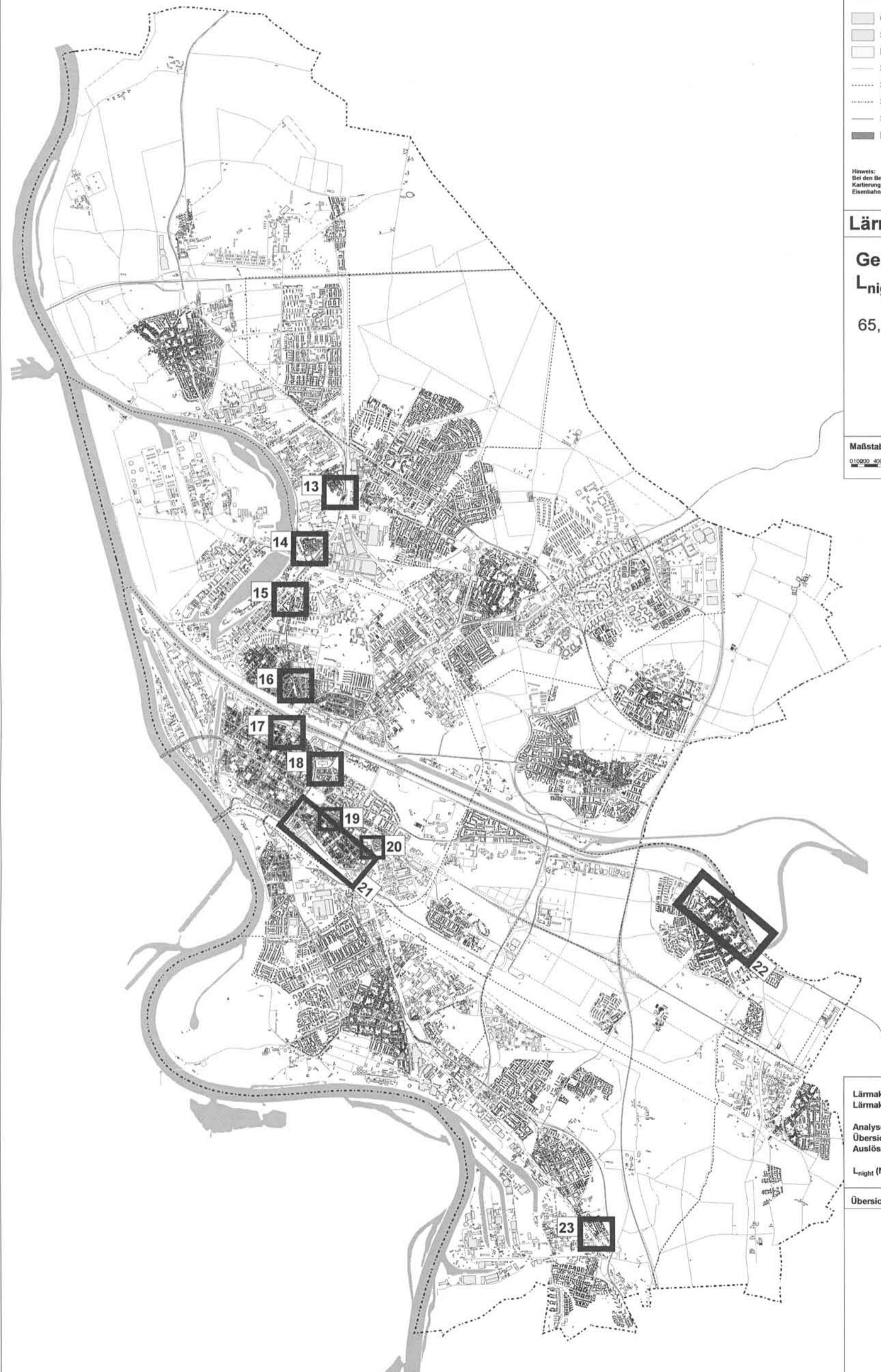
Lärmindex

Gebäude mit
 $L_{night} > 65$ dB(A)

65,0 < 

Maßstab 1:20000

0 1000 400 600 800 m



Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim
Lärmaktionsplan 2008

Analyse zur Belastungssituation
Übersicht der Aktionsbereiche Straßenbahn
Auslösewert L_{night} 65 dB(A)

L_{night} (Nacht 8h) - Gesamtstadt

(A08_Übersicht_Sch)

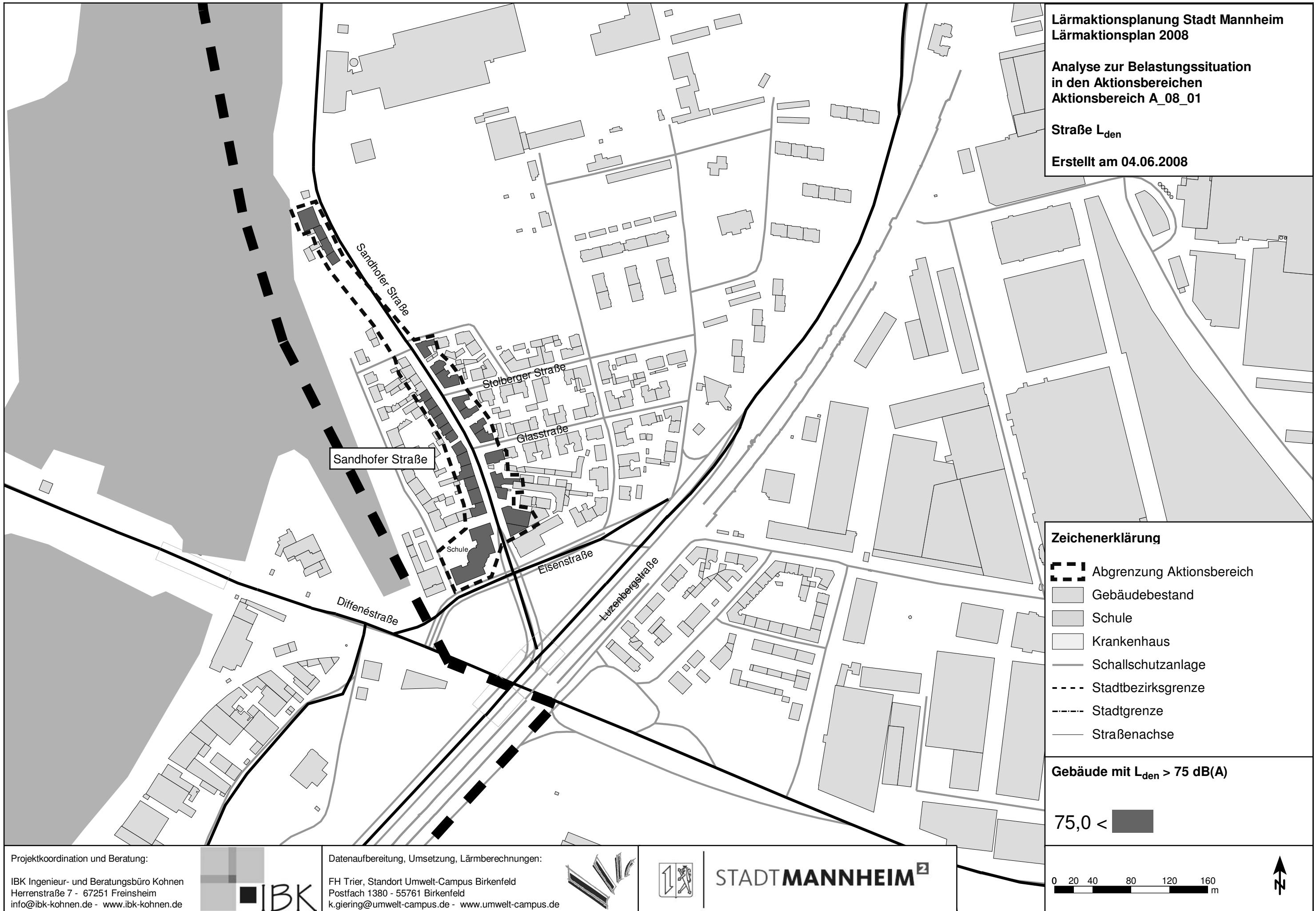
Übersichtskarte

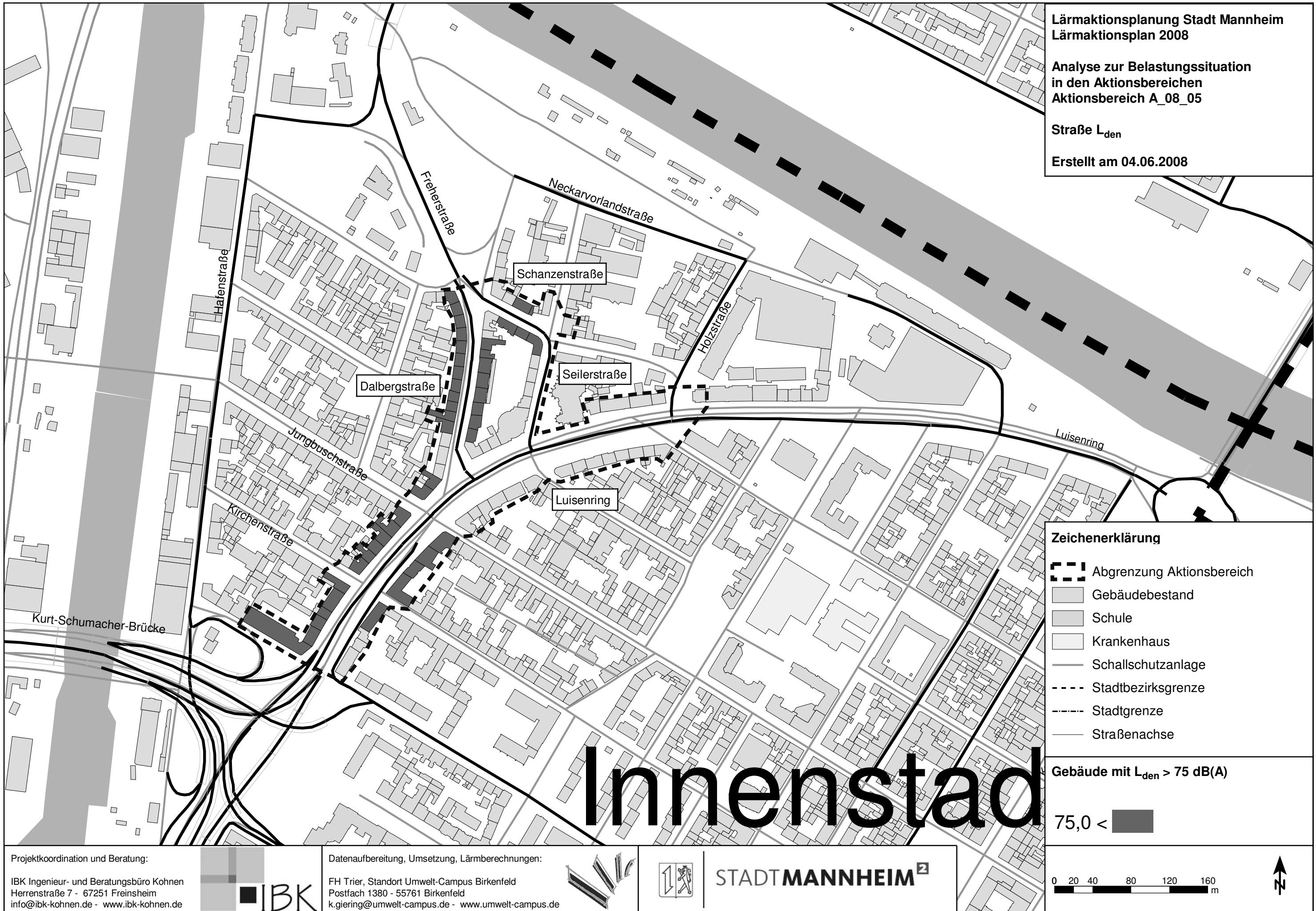


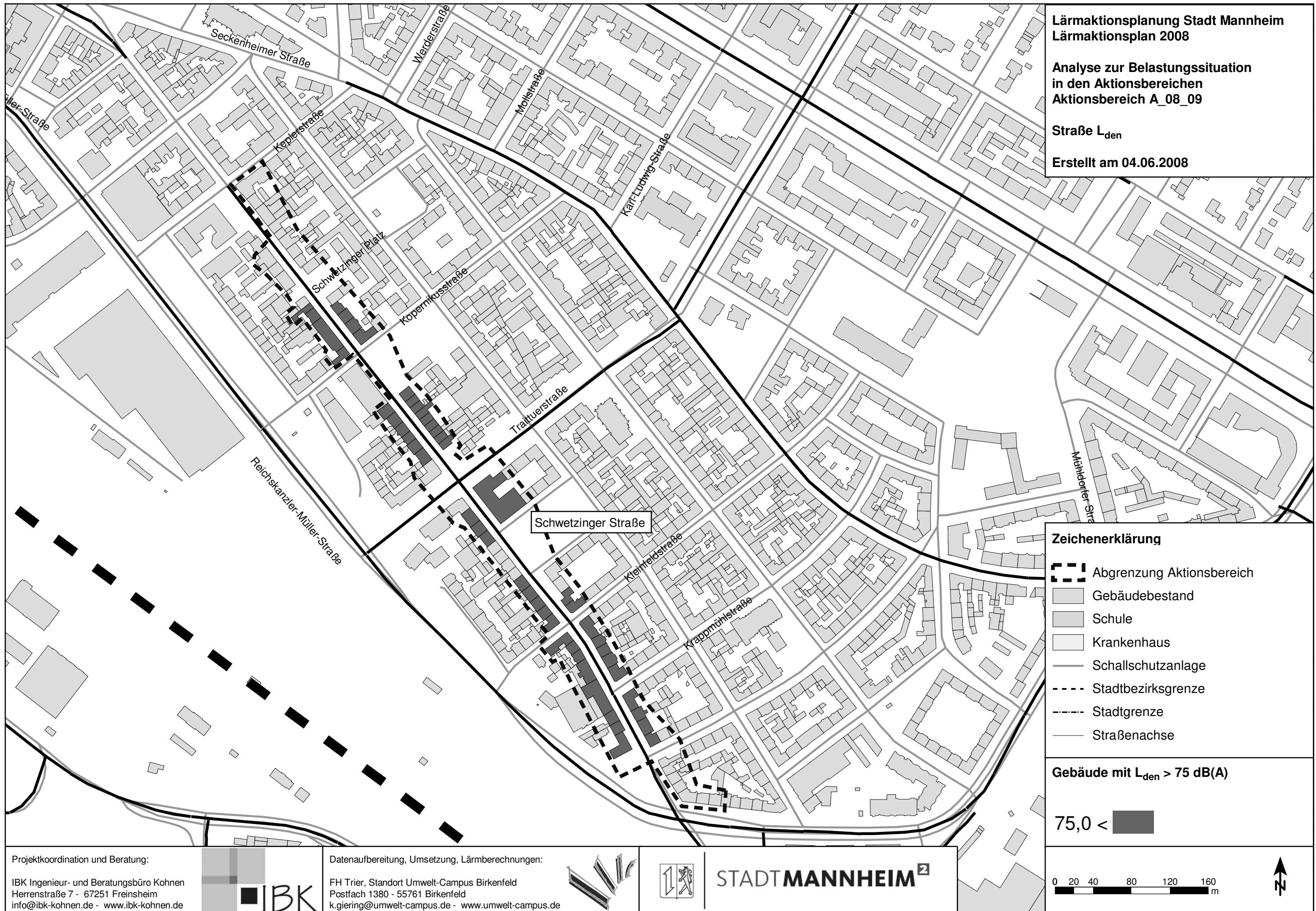
Anlagen

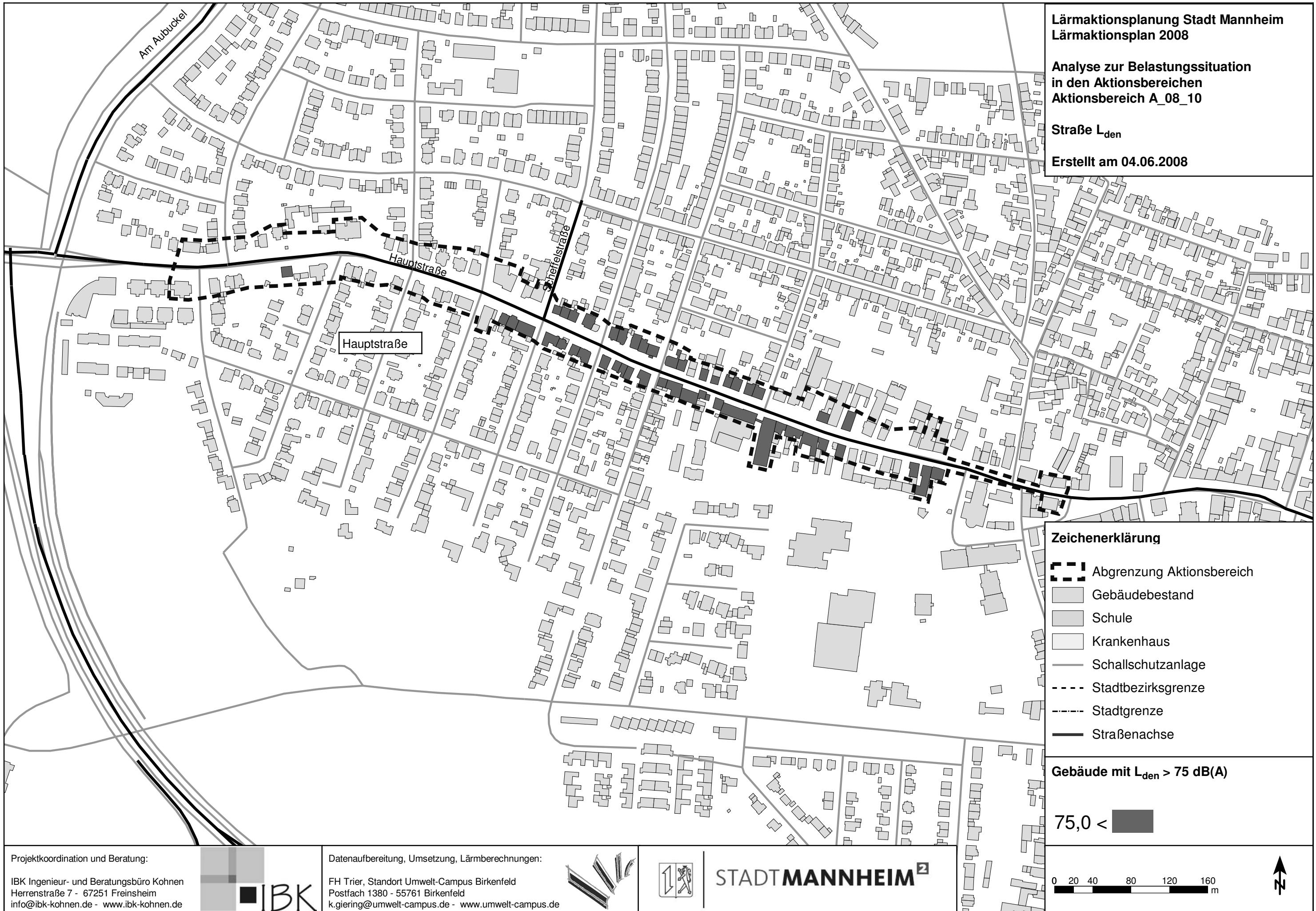
11.3 Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen

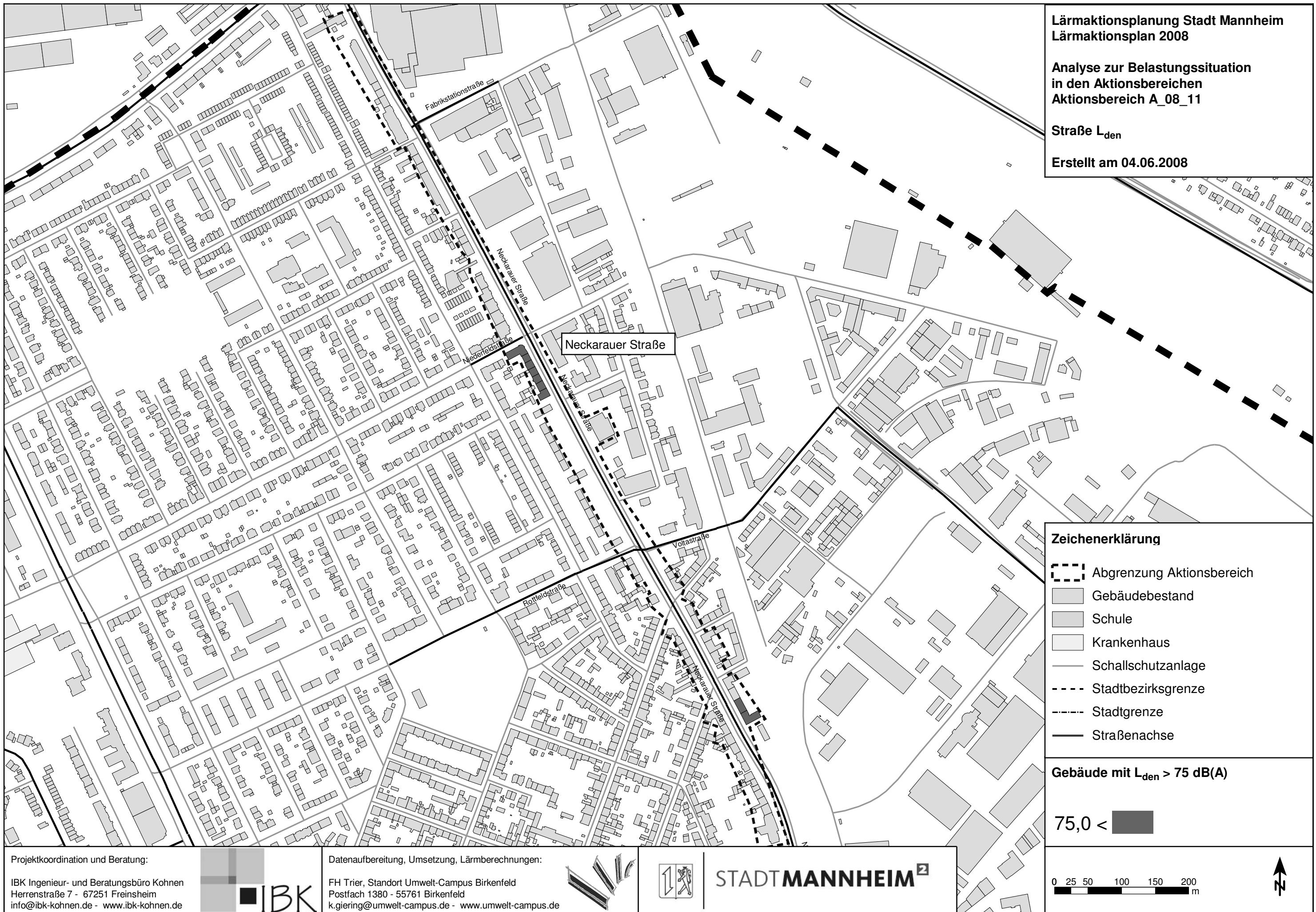
- 11.3.1 Aktionsbereich A08_01**
- 11.3.2 Aktionsbereich A08_05**
- 11.3.3 Aktionsbereich A08_08**
- 11.3.4 Aktionsbereich A08_09**
- 11.3.5 Aktionsbereich A08_10**
- 11.3.6 Aktionsbereich A08_11**
- 11.3.7 Aktionsbereich A08_13**
- 11.3.8 Aktionsbereich A08_14**
- 11.3.9 Aktionsbereich A08_15**
- 11.3.10 Aktionsbereich A08_16**
- 11.3.11 Aktionsbereich A08_18**
- 11.3.12 Aktionsbereich A08_20**
- 11.3.13 Aktionsbereich A08_21**
- 11.3.14 Aktionsbereich A08_22**
- 11.3.15 Aktionsbereich A08_23**
- 11.3.16 zusätzliche Gebäude außerhalb Aktionsbereiche**

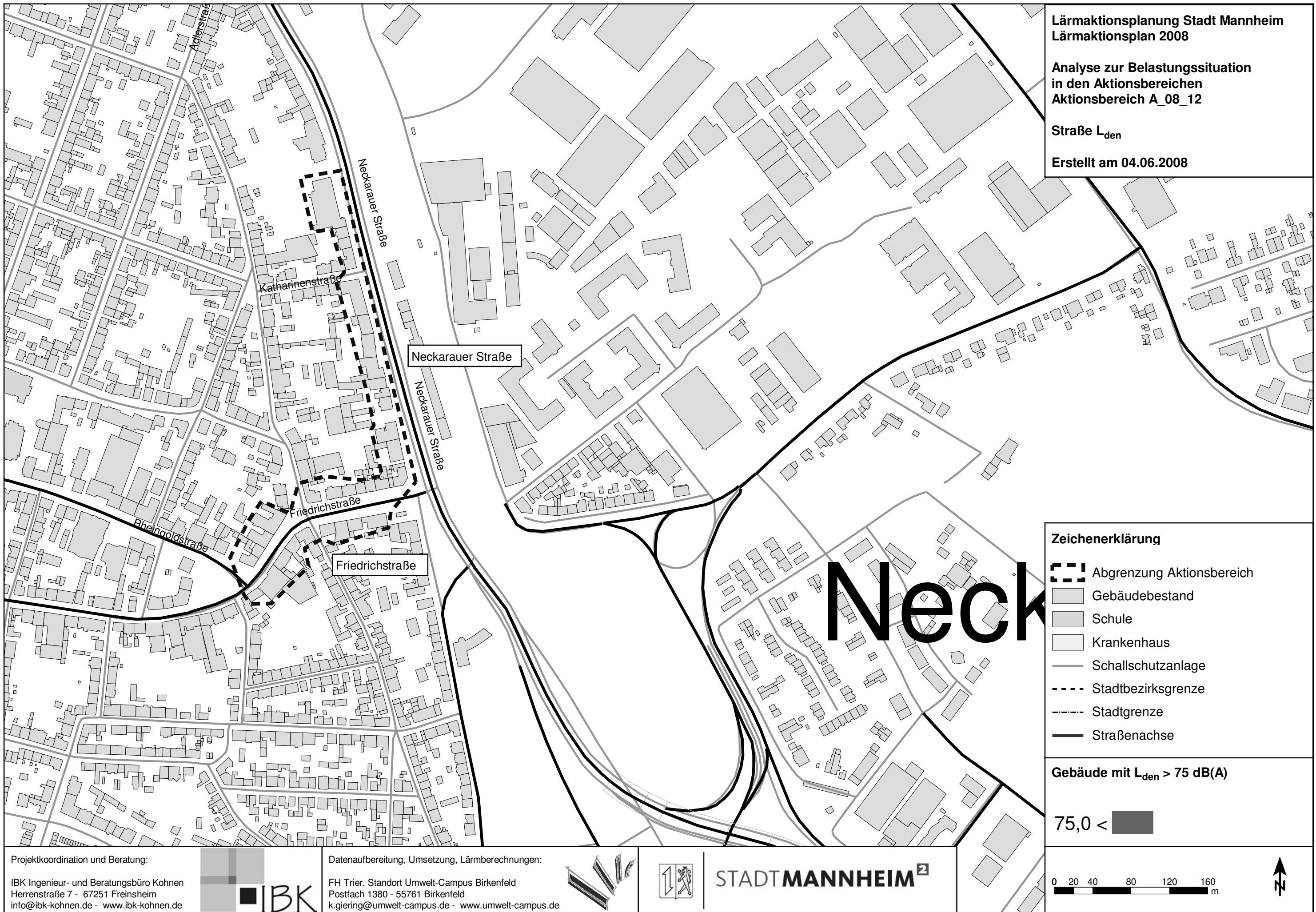


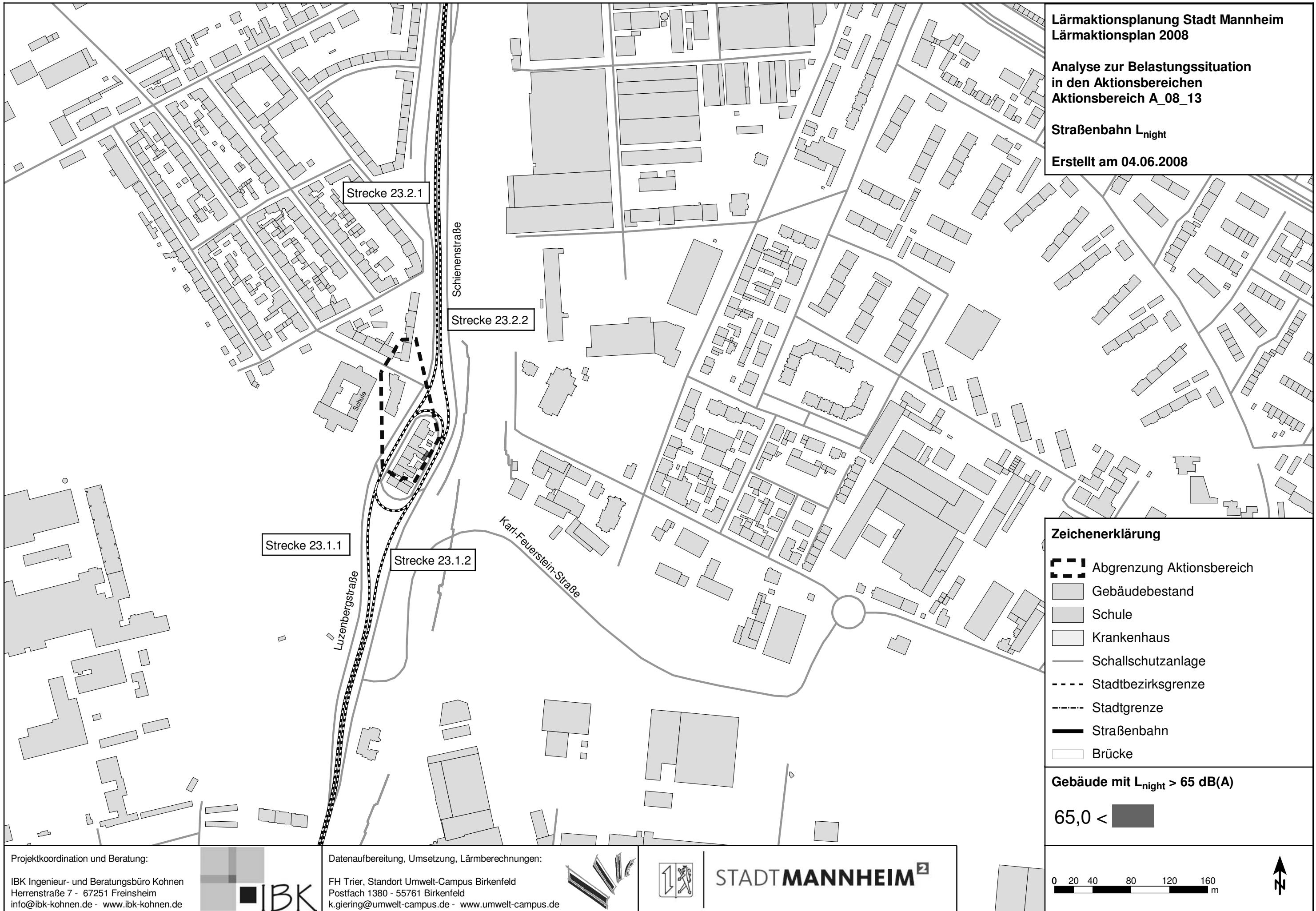


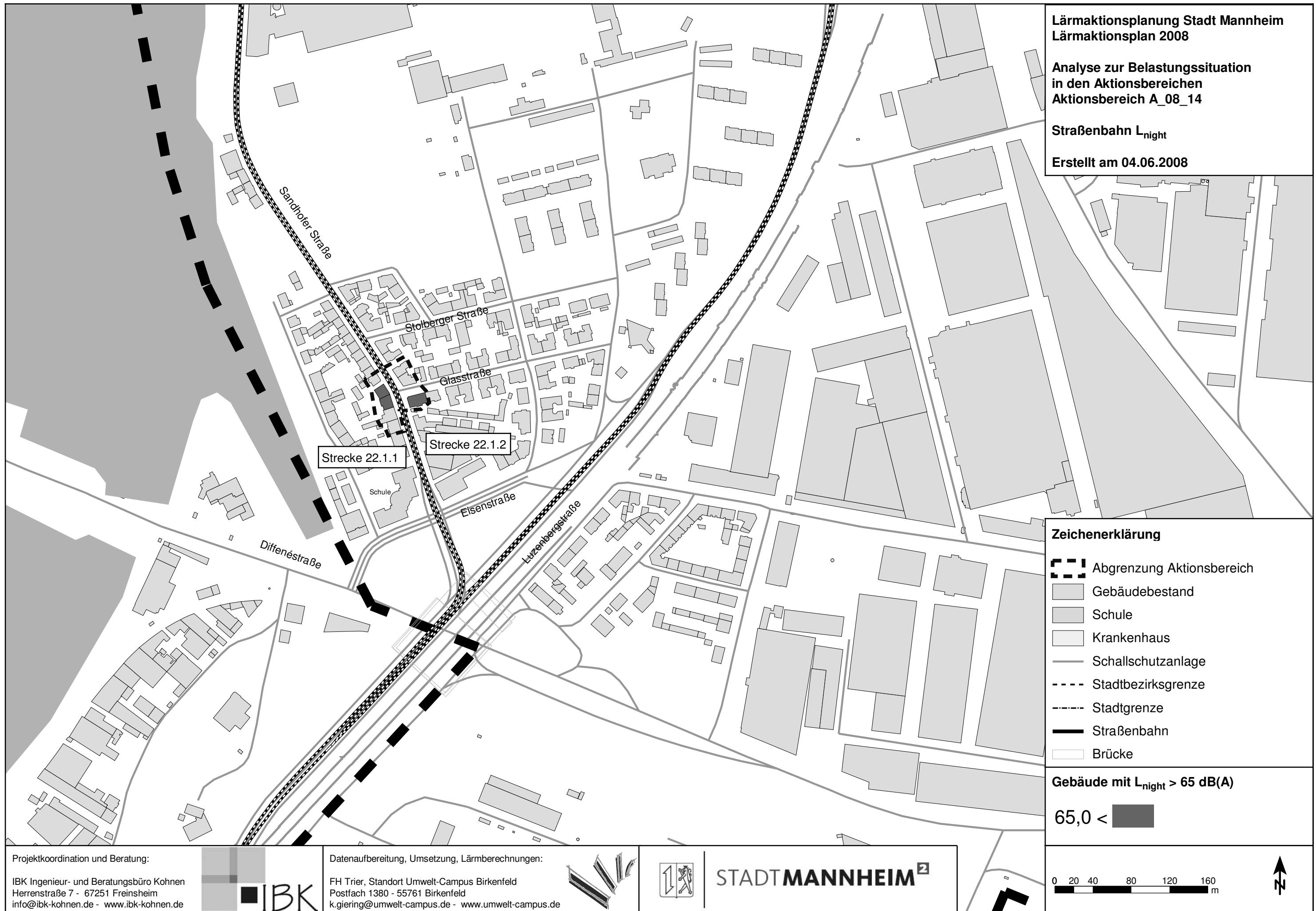


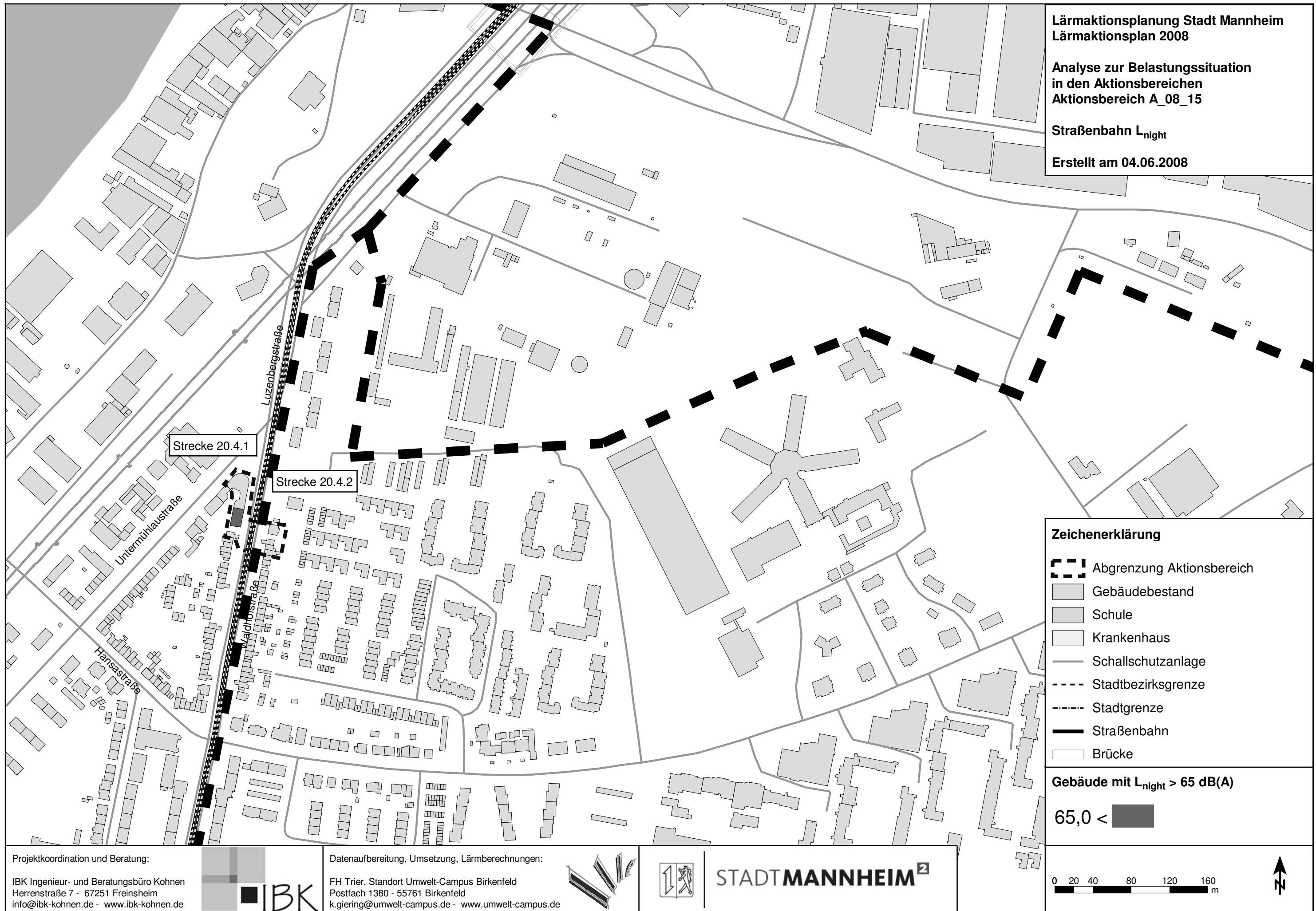


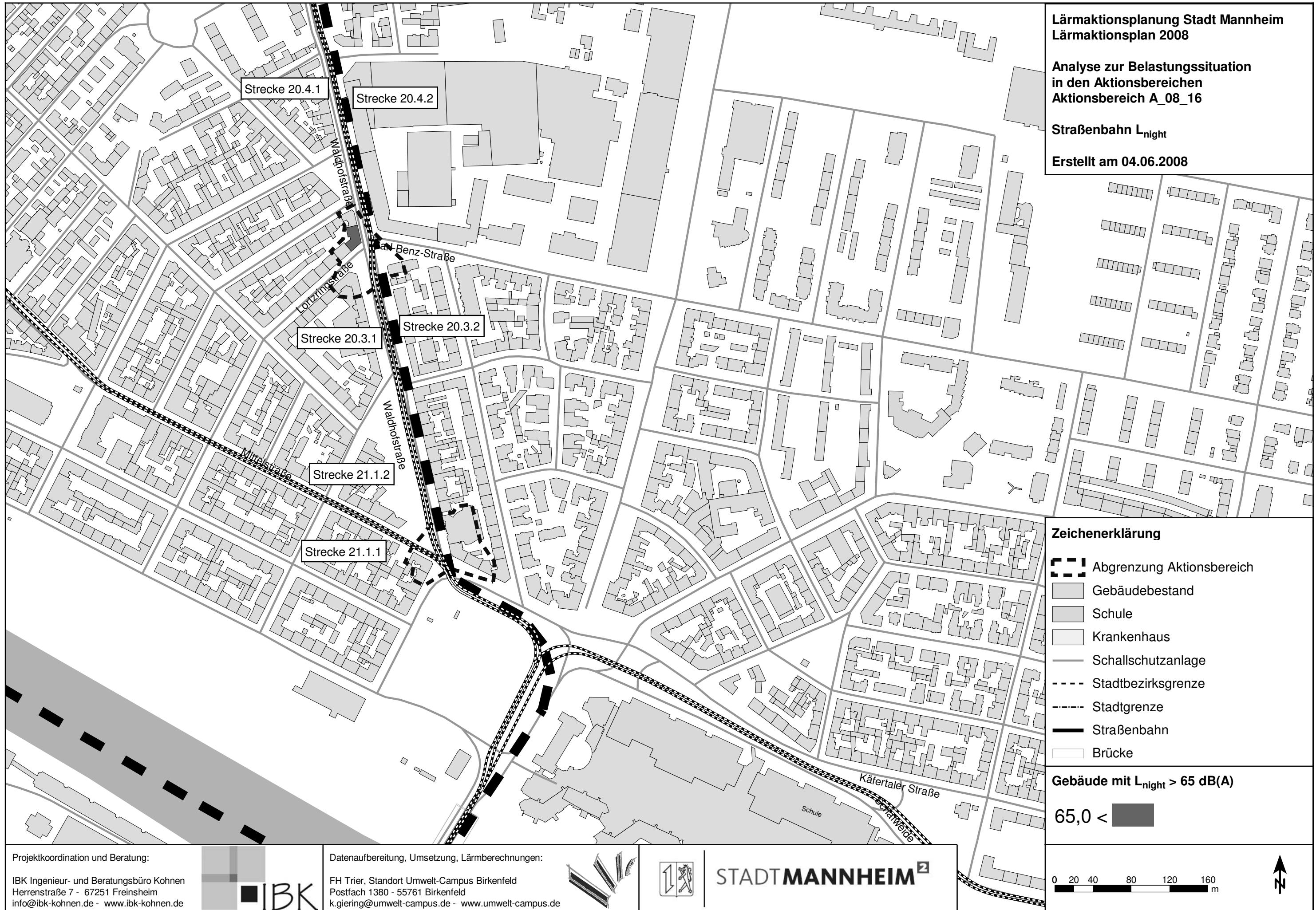


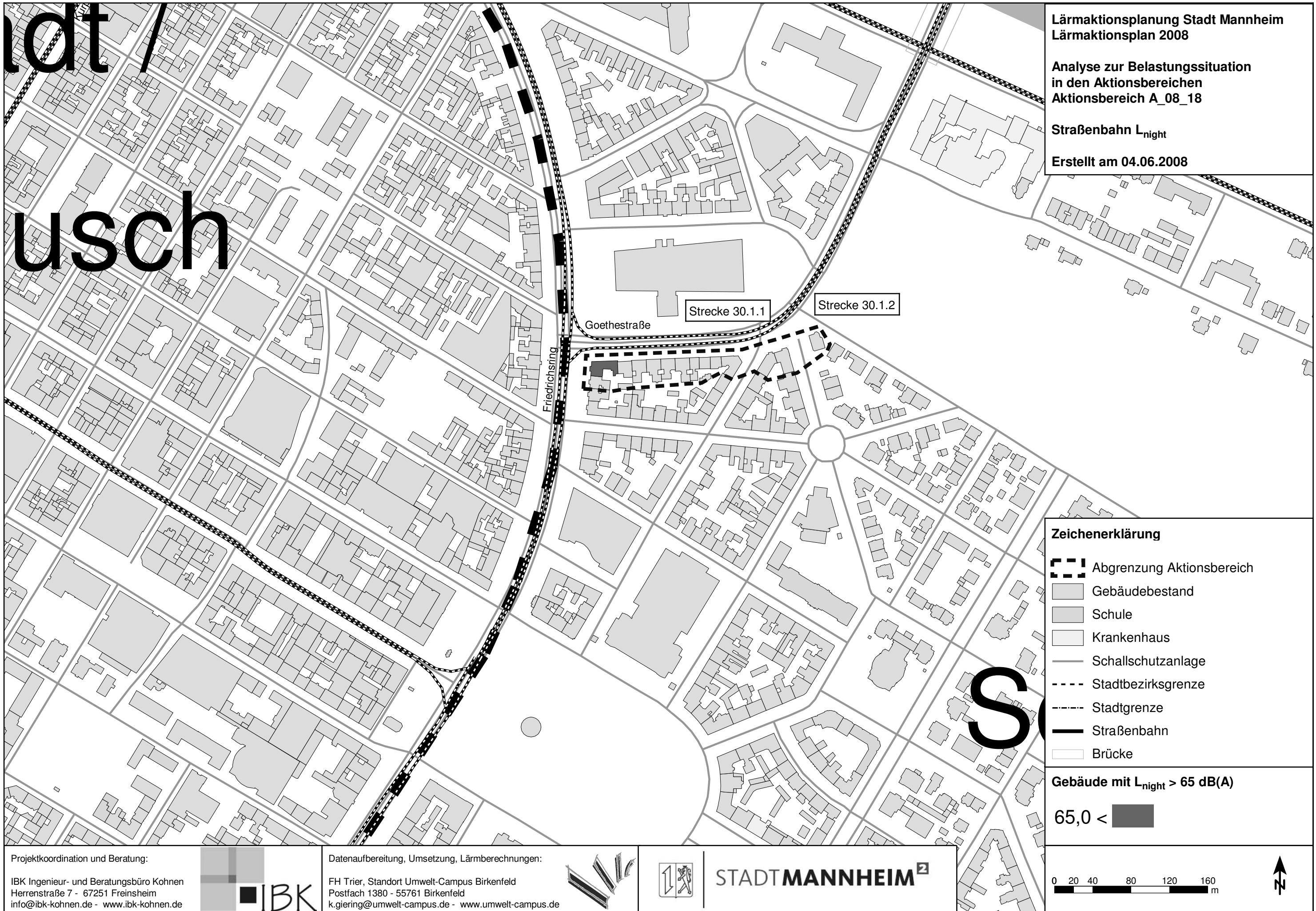












OSTstadt

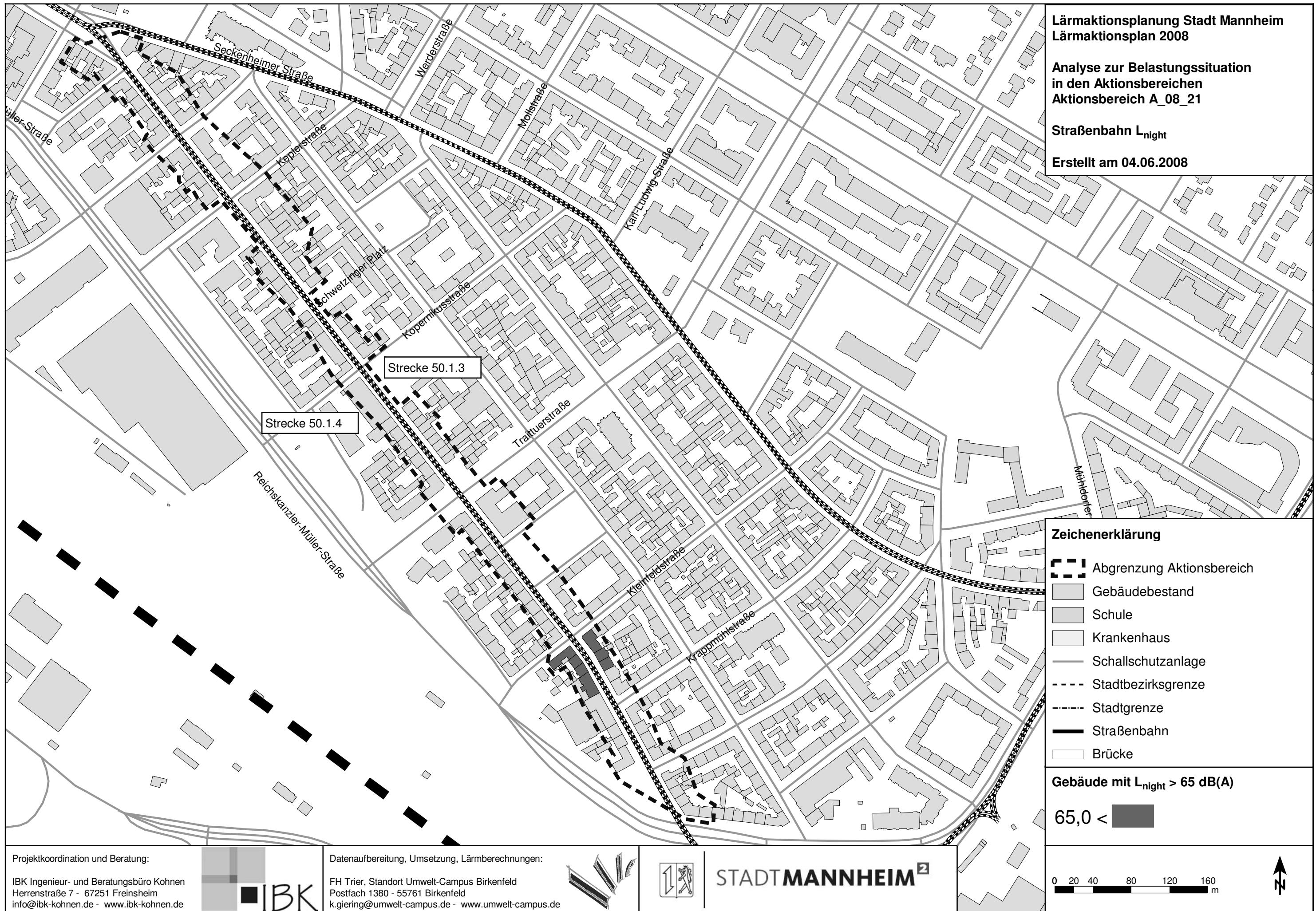
Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim
Lärmaktionsplan 2008

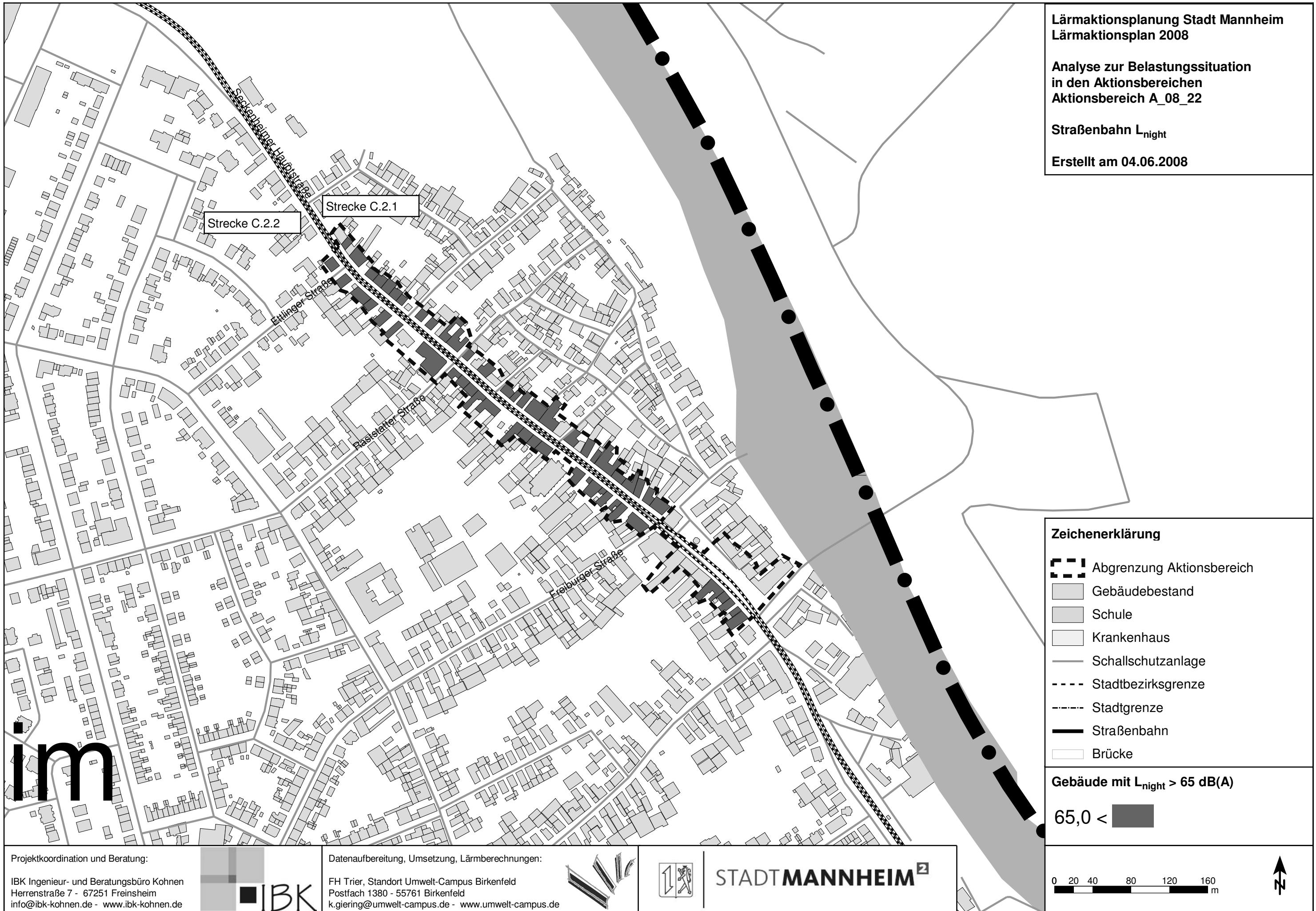
Analyse zur Belastungssituation
in den Aktionsbereichen
Aktionsbereich A_08_20

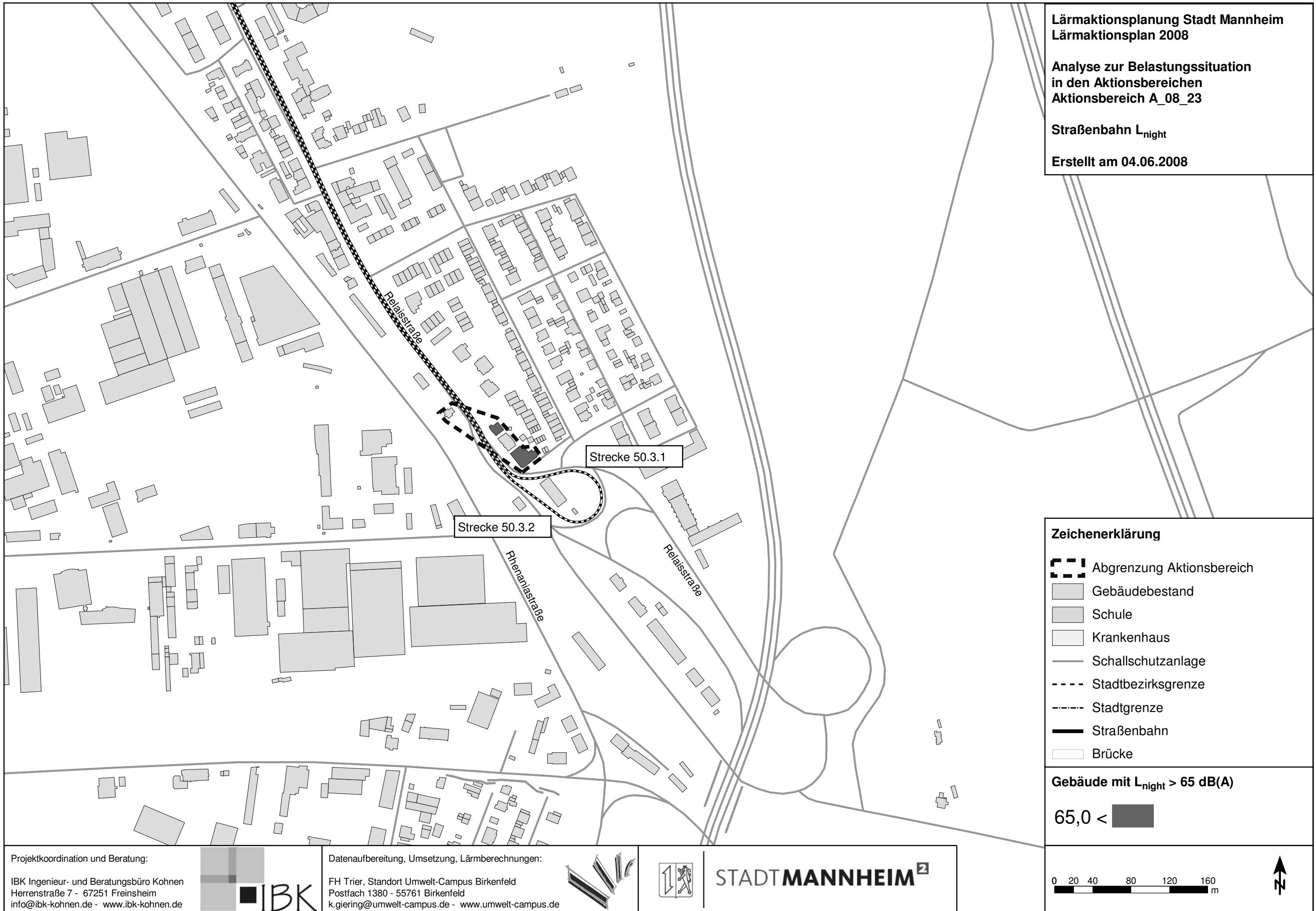
Straßenbahn L_{night}

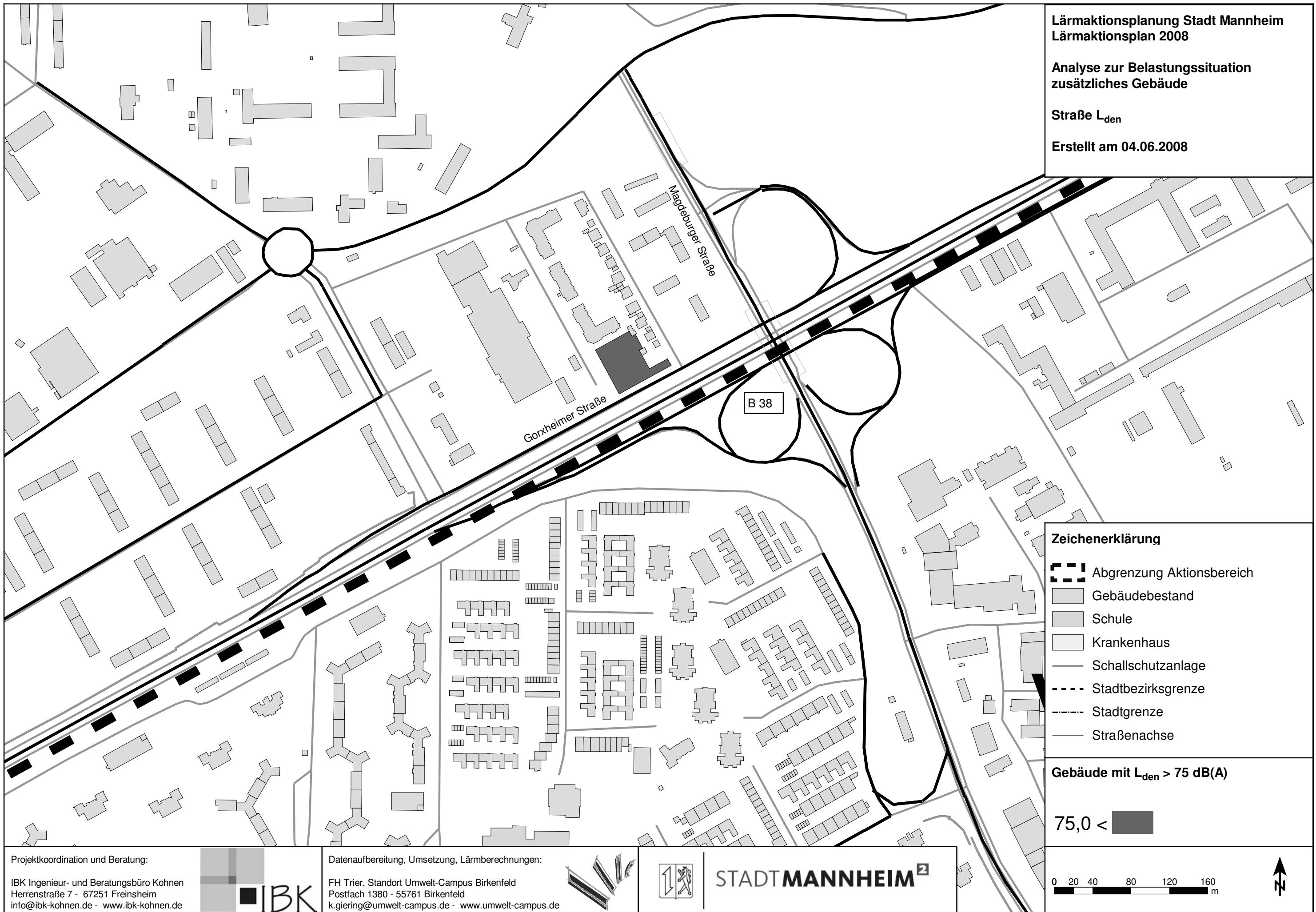
Erstellt am 04.06.2008

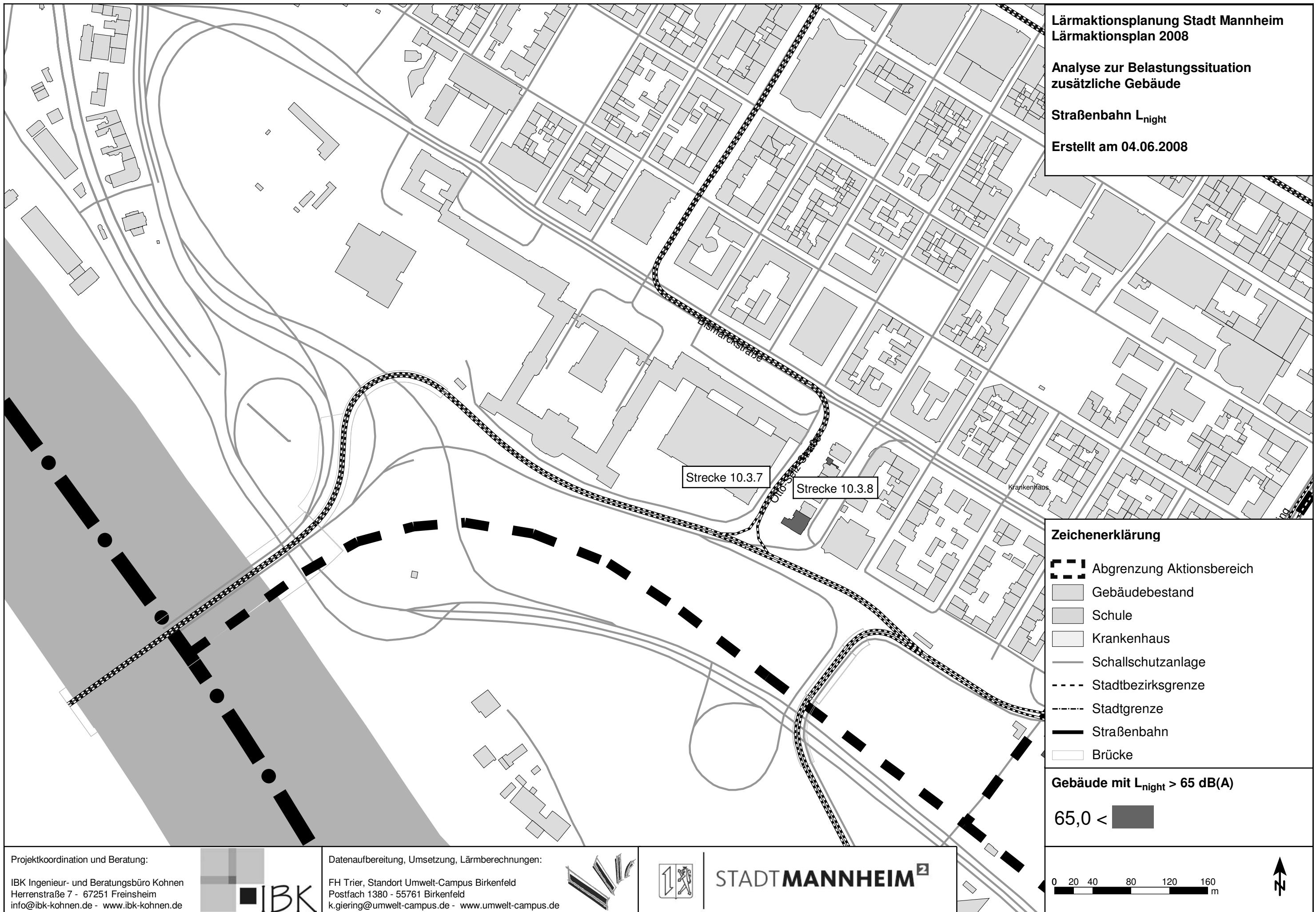












Anlagen

11.4 Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008, Tabelle Betroffenheiten ohne Maßnahmen in den Aktionsbereichen

Tabelle: Darstellung der betroffenen Einwohner

Aktionsbereich	Schallquelle	Intervall	betroffene EW Berechnung Gesamtstadt		
			[dB(A)]	Lden	Lnicht
A_08_01	Straße	50-55	33	8	
		55-60	20	21	
		60-65	7	67	
		65-70	22	92	
		70-75	68	4	
		>75	93		
A_08_05	Straße	50-55	27	47	
		55-60	41	199	
		60-65	47	685	
		65-70	185	389	
		70-75	655		
		>75	438		
A_08_08	Straße	50-55			
		55-60		16	
		60-65		38	
		65-70	13	2	
		70-75	39		
		>75	4		
A_08_09	Straße Schwetzinger Straße	50-55	34	70	
		55-60	33	126	
		60-65	73	237	
		65-70	120	394	
		70-75	248		
		>75	393		
A_08_10	Straße	50-55	73	43	
		55-60	16	108	
		60-65	40	127	
		65-70	108	84	
		70-75	128	0	
		>75	87		
A_08_11	Straße	50-55	39	67	
		55-60	21	191	
		60-65	66	590	
		65-70	153	45	
		70-75	623		
		>75	55		
A_08_14	Schiene	50-55	2	10	
		55-60	3	14	
		60-65	9	11	
		65-70	13	9	
		70-75	12		
		>75	8		

Aktionsbereich	Schallquelle	Intervall	betroffene EW Berechnung Gesamtstadt		
			[dB(A)]	Lden	Lnigh
A_08_15	Schiene	50-55	4	3	
		55-60	2	14	
		60-65	5	11	
		65-70	15	3	
		70-75	11		
		>75			
A_08_16	Schiene	50-55	1	21	
		55-60	2	14	
		60-65	23	69	
		65-70	26	5	
		70-75	59		
		>75	2		
A_08_18	Schiene	50-55	1	14	
		55-60	4	13	
		60-65	18	88	
		65-70	37	7	
		70-75	61		
		>75	6		
A_08_20	Schiene	50-55	2	65	
		55-60	30	49	
		60-65	79	299	
		65-70	153	12	
		70-75	184		
		>75			
A_08_21	Schiene	50-55	13	114	
		55-60	50	124	
		60-65	149	753	
		65-70	309	33	
		70-75	519		
		>75	8		
A_08_22	Schiene	50-55	14	16	
		55-60	12	38	
		60-65	19	53	
		65-70	47	85	
		70-75	49		
		>75	70		
A_08_23	Schiene	50-55	1	6	
		55-60	4	3	
		60-65	7	12	
		65-70	5	3	
		70-75	12		
		>75			

Anlagen

11.5 Musterformular Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen

11.5.1 Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straße

11.5.2 Musterformular Steckbrief Analyse zur Belastungssituation Straßenbahn

Musterformular Steckbrief

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich

Geräuschart: Straße

Stadtbezirk:

Straße :

Nr.: Aktionsbereich

Abbildung Aktionsbereich			
Beschreibung des Aktionsbereichs			
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	xy Straße im Abschnitt zwischen xy Straße und xy Straße		
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt	Verkehrsmengen		
	DTV Kfz/24 Std.		
	day		
	evening		
	night		
	Anteil LKW/24 Std.		
	day		
	evening		
	night		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		
<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h	
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/> Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:			
Auslösekriterium	$L_{den} > 75$		
Abgrenzungskriterium	$L_{den} > 70$		
Maximale L_{den} (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)			
Maximale L_{night} (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)			
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	$L_{den} > 75$		
	$L_{night} > 65$		
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/> Straßenbahn	<input type="checkbox"/> DB	<input type="checkbox"/> Gewerbe

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen:	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	<input type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße
	<input type="checkbox"/>	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	<input type="checkbox"/>	Bundesstraße Bez. B
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße Bez. L
	<input type="checkbox"/>	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction Bitte auswählen	
	<input type="checkbox"/>	großräumig
	<input type="checkbox"/>	überregional
	<input type="checkbox"/>	regional
	<input type="checkbox"/>	nahräumig
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig
	Erschließungsfunktion	
	Bitte auswählen	
	Aufenthaltfunktion	
	Bitte auswählen	
Verkehrsstädtbauliche Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST		

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	<input type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung:
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung:
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		Erläuterung:
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachtfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung:

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input type="checkbox"/> WB</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input type="checkbox"/> Breite m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden m</p>

Städtebauliche Analyse:																																																					
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder																																																				
<p>Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Gehweg Fußgänger vorhanden</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Radverkehr</td> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>auf der Fahrbahn im Mischverkehr</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Gegen die Einbahnstraße</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Radfahrstreifen</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Bauliche abgetrennter strassenbegleitender Radweg</td></tr> </table> </tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>ÖPNV</td> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>ÖPNV - Bus im Mischverkehr</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>ÖPNV - Bus separate Busspur</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Rasengleis vorhanden</td></tr> </table> </tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>MIV Richtungsverkehr</td> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Anzahl der Fahrstreifen</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Zweirichtungsverkehr</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Einbahnverkehr</td></tr> </table> </tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Parkplatzflächen</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen</td></tr> <tr><td colspan="2">Prinzip der Straße</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Mischungsprinzip</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Trennungsprinzip</td></tr> <tr><td colspan="2">Verlauf des Straßenraums</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Aufweitungen</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Verengungen</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Verschwenk</td></tr> <tr><td colspan="2">Bemerkungen:</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden	<input type="checkbox"/>	Radverkehr	<input type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße	<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter strassenbegleitender Radweg	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar	<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden	<input type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr	<input type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen	<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr	<input type="checkbox"/>	Einbahnverkehr	<input type="checkbox"/>	Parkplatzflächen	<input type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	Prinzip der Straße		<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip	<input type="checkbox"/>	Trennungsprinzip	Verlauf des Straßenraums		<input type="checkbox"/>	Aufweitungen	<input type="checkbox"/>	Verengungen	<input type="checkbox"/>	Verschwenk	Bemerkungen:		Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich
	<input type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden																																																			
	<input type="checkbox"/>	Radverkehr	<input type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße	<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter strassenbegleitender Radweg																																											
	<input type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr																																																			
	<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße																																																			
	<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen																																																			
	<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter strassenbegleitender Radweg																																																			
	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar	<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden																																									
	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr																																																			
	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur																																																			
	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper																																																			
	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar																																																			
	<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden																																																			
	<input type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr	<input type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen	<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr	<input type="checkbox"/>	Einbahnverkehr																																													
	<input type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen																																																			
	<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr																																																			
	<input type="checkbox"/>	Einbahnverkehr																																																			
	<input type="checkbox"/>	Parkplatzflächen																																																			
	<input type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen																																																			
	Prinzip der Straße																																																				
<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip																																																				
<input type="checkbox"/>	Trennungsprinzip																																																				
Verlauf des Straßenraums																																																					
<input type="checkbox"/>	Aufweitungen																																																				
<input type="checkbox"/>	Verengungen																																																				
<input type="checkbox"/>	Verschwenk																																																				
Bemerkungen:																																																					
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen																																																					
Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen																																																					
Vorgaben aus anderen Planungen																																																					
Verkehrsentwicklungsplan																																																					
EKI																																																					
FNP																																																					
B-Plan																																																					
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich																																																					

Soweit Aktionsbereich kein Aktionsbereich Straßenbahn, jedoch Straßenbahn im Straßenraum vorhanden:

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen			
Im Abschnitt	Zugzahlen/24 Std.			
	day			
	evening			
	night			
	Zuglängen			
	day			
	evening			
	night			
	Geschwindigkeit			
	<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 40 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	
	Fahrbahnoberfläche			
	<input type="checkbox"/> Feste Fahrbahn	<input type="checkbox"/> Schotterbett	<input type="checkbox"/> Rasengleis	
	Kurvenradius			
	<input type="checkbox"/> < 300 m	<input type="checkbox"/> 300 bis < 500 m	<input type="checkbox"/> ≥ 500 m	

Analyse verkehrlicher Merkmale Straßenbahn

Einordnung im gesamtstädtischen Straßenbahnnetz	Beschreibung der Bedeutung der Linie im Liniennetz:	
Art des Gleises	<input type="checkbox"/>	Streckengleis
	<input type="checkbox"/>	Betriebsgleis
Ausbau des Bahnkörpers	<input type="checkbox"/>	im besonderen Bahnkörper (z.B. Rasengleis)
	<input type="checkbox"/>	im unabhängigen Bahnkörper
	<input type="checkbox"/>	im straßenbündigen Bahnkörper
Anzahl der Linien auf dem Gleis		
Taktung der Linien		
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Baujahr	
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Erläuterung:	
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik		
Technische Maßnahmen, an der Fahrzeugflotte, die die Geräusche mindern	<input type="checkbox"/>	Spurkranzschmierung
	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	

Anmerkung:

Die verkehrlichen Merkmale Straßenbahn sind noch mit der Rhein Necker Verkehr GmbH – RNV abzustimmen.

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Straße
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von L_{den} 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von L_{den} 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von L_{night} 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von L_{night} 65 dB (A)

Musterformular Steckbrief

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

Steckbrief Aktionsbereich A08_

Geräuschart: Straßenbahn

Stadtbezirk:

Strecke:

Nr.: Aktionsbereich

Abbildung Aktionsbereich		
Beschreibung des Aktionsbereichs		
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt	Verkehrsmengen	
	Zugzahlen/24 Std.	
	day	
	evening	
	night	
	Zuglängen	
	day	
	evening	
	night	
	Geschwindigkeit	
<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 40 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h
Fahrbahnoberfläche		
<input type="checkbox"/> Feste Fahrbahn	<input type="checkbox"/> Schotterbett	<input type="checkbox"/> Rasengleis
Kurvenradius		
<input type="checkbox"/> < 300 m	<input type="checkbox"/> 300 bis < 500 m	<input type="checkbox"/> ≥ 500 m
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt	Verkehrsmengen	
	Zugzahlen/24 Std.	
	day	
	evening	
	night	
	Zuglängen	
	day	
	evening	
	night	
	Geschwindigkeit	
<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 40 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h
Fahrbahnoberfläche		
<input type="checkbox"/> Feste Fahrbahn	<input type="checkbox"/> Schotterbett	<input type="checkbox"/> Rasengleis
Kurvenradius		
<input type="checkbox"/> < 300 m	<input type="checkbox"/> 300 bis < 500 m	<input type="checkbox"/> ≥ 500 m

ggf. weitere Abschnitte

Schalltechnische Analyse Straßenbahn im Aktionsbereich:			
Auslösekriterium	$L_{night} > 65$		
Abgrenzungskriterium	$L_{night} > 60$		
Maximale L_{den} (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Maximale L_{night} (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	$L_{den} > 75$		
	$L_{night} > 65$		
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/>	Straße	<input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> Gewerbe
Analyse verkehrlicher Merkmale Straßenbahn			
Einordnung im gesamtstädtischen Straßenbahnenetz	Beschreibung der Bedeutung der Linie im Liniennetz:		
Art des Gleises	<input type="checkbox"/>	Streckengleis	
	<input type="checkbox"/>	Betriebsgleis	
Ausbau des Bahnkörpers	<input type="checkbox"/>	im besonderen Bahnkörper (z.B. Rasengleis)	
	<input type="checkbox"/>	im unabhängigen Bahnkörper	
	<input type="checkbox"/>	im straßenbündigen Bahnkörper"	
Anzahl der Linien auf dem Gleis			
Taktung der Linien			
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Bahnkörper		
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Rückfrage		
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik			
Technische Maßnahmen an der Fahrzeugflotte, die die Geräusche mindern	<input type="checkbox"/>	Spurkranzschmierung	
	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>		

Anmerkung:

Die verkehrlichen Merkmale Straßenbahn sind noch mit der Rhein Neckar Verkehr GmbH – RNV abzustimmen.

Soweit Aktionsbereich nicht auch Aktionsbereich Straße:

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	xy Straße im Abschnitt zwischen xy Straße und xy Straße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen			
Im Abschnitt	DTV Kfz/24 Std.			
	day			
	evening			
	night			
	Anteil LKW/24 Std.			
	day			
	evening			
	night			
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
	<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h	
	Fahrbahnoberfläche			
	<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/> Pflasterbelag		
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen			
Im Abschnitt	DTV Kfz/24 Std.			
	day			
	evening			
	night			
	Anteil LKW/24 Std.			
	day			
	evening			
	night			
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
	<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h	
	Fahrbahnoberfläche			
	<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/> Pflasterbelag		

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen:	
Straßenkategorie	Kategorien nach RASt 06	
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	<input type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße
Klassifizierung	<input type="checkbox"/> Erschließungsstraßen	
	<input type="checkbox"/>	Bundesstraße Bez. B
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße Bez. L
Straßenfunktion nach RASt	<input type="checkbox"/> Kreisstraße Bez. K	
	Verbindungsfunction hoch	
	<input type="checkbox"/>	großräumig
	<input type="checkbox"/>	überregional
	<input type="checkbox"/>	regional
	<input type="checkbox"/>	nahräumig
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig
	Erschließungsfunktion	
	gering	
	Aufenthaltfunktion	
	gering	
Verkehrsstädtische Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RASt, falls Einstufung in vorgenannten Entwurfssituationen nicht möglich.		
Funktion für den ÖPNV	<input type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	<input type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung:
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachtfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung:

Städtebauliche Analyse:		
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht	
	<input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB	
	<input type="checkbox"/> nach § 34 BauGB	
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)	
	<input type="checkbox"/> WR	
	<input type="checkbox"/> WA	
	<input type="checkbox"/> WB	
	<input type="checkbox"/> MI	
	<input type="checkbox"/> MK	
	<input type="checkbox"/> GE	
	<input type="checkbox"/> GI	
	<input type="checkbox"/> SO	
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung	
	<input type="checkbox"/> Schule	
	<input type="checkbox"/> Kindergarten	
<input type="checkbox"/> Krankenhaus		
<input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen		
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers	
	<input type="checkbox"/> Kerngebiet	
	<input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet	
	<input type="checkbox"/> Stadtteil	
	<input type="checkbox"/> Randlage	
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<input type="checkbox"/> Wohnnutzung	
	<input type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen	
	<input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen	
	<input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)	
	<input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)	
	<input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung	
	<input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)	
	<input type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	<input type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante	
	<input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	<input type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen	
	<input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen	
	Straßenraumgliederung	
	Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)	
	<input type="checkbox"/> Breite m	
	<input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden m	

Städtebauliche Analyse:	
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen) <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gehweg Fußgänger vorhanden <input type="checkbox"/> Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> auf der Fahrbahn im Mischverkehr <input type="checkbox"/> Gegen die Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Radfahrstreifen <input type="checkbox"/> Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg <input type="checkbox"/> ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ÖPNV - Bus im Mischverkehr <input type="checkbox"/> ÖPNV - Bus separate Busspur <input type="checkbox"/> ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper <input type="checkbox"/> ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar <input type="checkbox"/> Rasengleis vorhanden <input type="checkbox"/> MIV Richtungsverkehr <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrstreifen <input type="checkbox"/> Zweirichtungsverkehr <input type="checkbox"/> Einbahnverkehr <input type="checkbox"/> Parkplatzflächen <input type="checkbox"/> Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mischungsprinzip <input type="checkbox"/> Trennungsprinzip
	Verlauf des Straßenraums <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aufweitungen <input type="checkbox"/> Verengungen <input type="checkbox"/> Verschwenk
	Bemerkungen:

Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich	
	Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen
	Bereits durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen
	Vorgaben aus anderen Planungen
Verkehrsentwicklungsplan	
EKI	
FNP	
B-Plan	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Straße
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von L_{den} 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von L_{den} 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von L_{night} 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von L_{night} 65 dB (A)

Anlagen

11.6 Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen 1. Priorität

11.6.1 Aktionsbereich A08_05 (A08_05_01, A08_05_02, A08_05_03, A08_05_04)

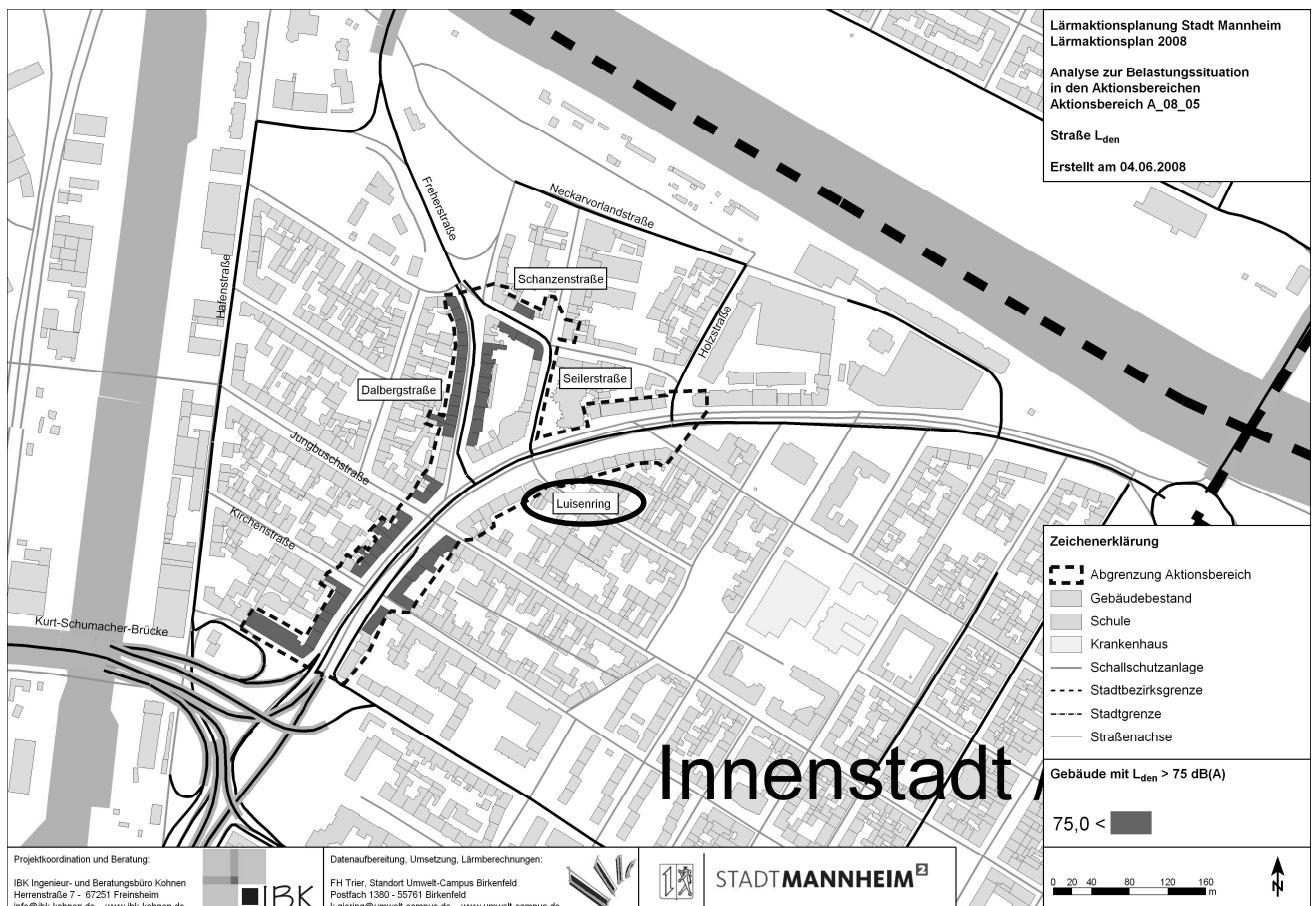
11.6.2 Aktionsbereich A08_09

11.6.3 Aktionsbereich A08_21

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_05 Luisenring/Seilerstraße/Schanzenstraße/Dalbergstraße

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Straße :
Nr.: Aktionsbereich

Straße
Jungbusch
Luisenring
A08_05_01



Beschreibung des Aktionsbereichs

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Luisenring (Kurt-Schuhmacher-Brücke bis Holzstraße) Abschnitt 1: Kurt-Schuhmacher-Brücke - Kirchenstraße Abschnitt 2: Kirchenstraße - Jungbuschstraße Abschnitt 3: Jungbuschstraße - Dalbergstraße Abschnitt 4: Dahlbergstraße - Seilstraße Abschnitt 5: Seilerstraße - Holzstraße
--	---

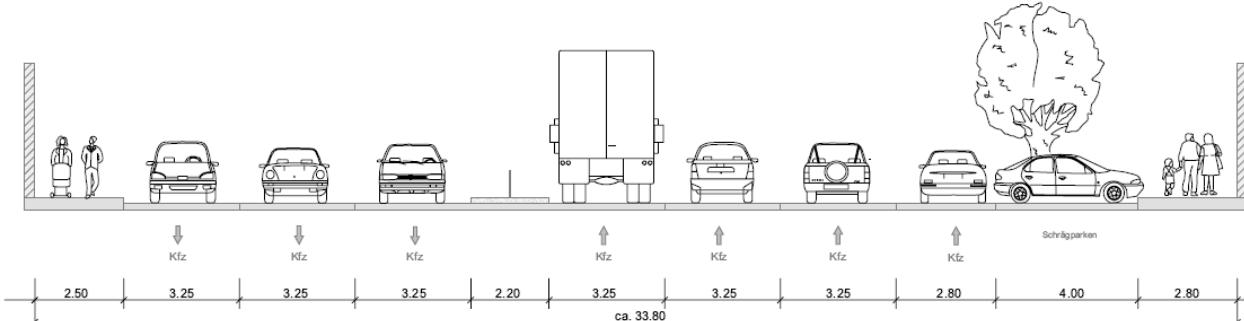
Beschreibung des Aktionsbereichs			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Im Abschnitt 1 Kurt-Schuhmacher-Brücke - Kirchenstraße		DTV Kfz/24 Std.	69.120
day		54.900	
evening		10.930	
night		3.290	
Anteil LKW/24 Std.		4.750	
day		4.150	
evening		340	
night		260	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input checked="" type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Im Abschnitt 2 Kirchenstraße - Jungbuschstraße		DTV Kfz/24 Std.	67.300
day		53.400	
evening		10.680	
night		3.220	
Anteil LKW/24 Std.		4.660	
day		4.070	
evening		330	
night		260	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input checked="" type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Im Abschnitt 3 Jungbuschstraße - Dalbergstraße		DTV Kfz/24 Std.	66.660
day		52.900	
evening		10.600	
night		316	
Anteil LKW/24 Std.		4.590	
day		4.010	
evening		330	
night		250	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input checked="" type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input type="checkbox"/> Pflasterbelag	

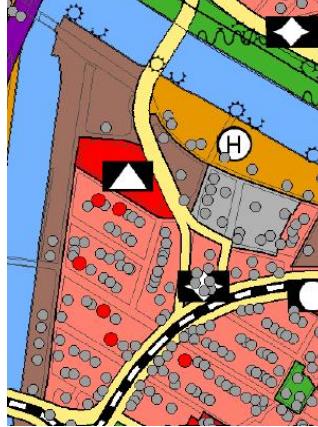
Beschreibung des Aktionsbereichs			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt 4 Dalbergstraße - Seilserstraße	Verkehrsmengen		
	DTV Kfz/24 Std.		50.510
	day		39.900
	evening		8.110
	night		2.500
	Anteil LKW/ 24 Std.		3.240
	day		2.830
	evening		230
	night		180
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt 5 Seilerstraße - Holzstraße	<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h
	<input type="checkbox"/> 70 km/h		
	Fahrbahnoberfläche		
	<input checked="" type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input type="checkbox"/> Pflasterbelag
	Verkehrsmengen		
	DTV Kfz/24 Std.		39.110
	day		30.900
	evening		6.300
	night		1.910
	Anteil LKW/24 Std.		1.770
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:	day		1.540
	evening		130
	night		100
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		
	<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h
	<input type="checkbox"/> 70 km/h		
	Fahrbahnoberfläche		
	<input checked="" type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input type="checkbox"/> Pflasterbelag
Auslösekriterium	Lden > 75		
Abgrenzungskriterium	Lden > 70		
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	80,1 dB(A)		
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	69,8 dB(A)		
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	Lden > 75	435	
	Ln > 65	387	
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/> Straßenbahn	<input type="checkbox"/> DB	<input type="checkbox"/> Gewerbe

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Der Luisenring ist Teil des Innenrings und führt im Abschnitt Kurt-Schuhmacher-Brücke - Seilerstraße die B 44.		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	<input checked="" type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	<input type="checkbox"/>	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Bundesstraße	Bez. B 44
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße	Bez. L
	<input type="checkbox"/>	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction hoch		
	<input type="checkbox"/>	großräumig	
	<input type="checkbox"/>	überregional	
	<input checked="" type="checkbox"/>	regional	
	<input type="checkbox"/>	nahräumig	
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		
	<input type="checkbox"/>	mittel	
	Aufenthaltfunktion		
	<input type="checkbox"/>	mittel	
Verkehrsstädtische Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST	<p>Auch der Luisenring als „angebaute Hauptverkehrstraße Funktionsstufe III“ entspricht nicht völlig der typischen Entwurfssituation nach RAST für eine „Verbindungsstraße“. Er ist Teil des Innenrings in Kernstadtlage und hat mit einer Belastung von über 4000 Kfz in der Spitzenstunde ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Trotzdem stellen Randnutzungen wie Wohnen mit einzelnen Geschäften und Gastronomie im Erdgeschoß sowie Sondernutzungen wie Kirche und Moschee auch Anforderungen an Erschließung und Aufenthalt an die innerstädtische Straße.</p> <p>Der ca. 35m breite Straßenraum mit 7 Fahrspuren wird durch die Verbindungsfunction und im südlichen Bereich durch die Brückenrampen zur Kurt-Schumacher-Brücke dominiert. Die Straßenbahn wird in diesem Abschnitt unterirdisch geführt. Eine bei dieser Verkehrsbelastung erforderliche Radverkehrsführung existiert nicht. Für den Fußverkehr sind hier besonders die Querbeziehungen von Bedeutung: In diesem Abschnitt des Luisenrings werden heute drei signalgeregelte Überwege im Abstand von ca. 200m angeboten. Über die Unterführung zur Straßenbahnhaltestelle kann der Ring zusätzlich auf Höhe der Dalbergstraße gequert werden.</p>		

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung: Bus Linie 62, Linie 2, unterirdisch
Funktion für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Verbindungsfunction
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: Verbindungsfunction . Querverkehr Jungbusch / Innenstadt / Erschließungsfunktion
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input checked="" type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		Unfallschwerpunkt: Bereich zwischen Einmündung Dalbergstraße und Jungbuschstraße: Kfz-Längsverkehr (Spurwechsel), in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung zu bewerten
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung: Baulicher Zustand befriedigend Teilsanierung 2 Fahrspuren 2008/2009: Abbiegespur zur Kurt-Schumacher-Brücke; Flyover bis Kreuzung Dalbergstraße

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WB Charakter entspricht weitgehend den § 4a (1) BauNV=</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit III-IV Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Breite ca. 33,80 m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden m</p>

Städtebauliche Analyse:		
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder	
	 	
		
Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
<input checked="" type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden	
<input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr	
<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße	
<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg	
<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	
<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr	
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur	
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper	
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar	
<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden	
<input checked="" type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen 7	
<input checked="" type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr	
<input type="checkbox"/>	Einbahnverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkplatzflächen	
<input checked="" type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume Nur vereinzelt	
Prinzip der Straße		
<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip	
<input checked="" type="checkbox"/>	Trennungsprinzip	
Verlauf des Straßenraums		
<input type="checkbox"/>	Aufweitungen	
<input type="checkbox"/>	Verengungen	
<input type="checkbox"/>	Verschwenk	
Bemerkungen: keine		

Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich													
<p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005.</p>													
<p>Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen</p>													
<p>Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980.</p>													
<p>Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen</p>													
<p></p>													
<p>Vorgaben aus anderen Planungen</p>													
Verkehrsentwicklungsplan	keine Aussagen												
EKI	Nur unscharfe Zielaussagen enthalten, ggf erfolgt eine weitere Konkretisierung mit der Phase 2 des EKI (Beginn 2008)												
FNP	<p>Darstellung gewerblicher Bauflächen, Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Bildung und Seelsoreg, Hafenanlage, Altlastenverdachtsflächen</p>  <p>Flächennutzungsplan 2015 / 2020</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Wohnen</th> <th>Arbeiten</th> <th>Freiraum</th> <th>Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnbaufläche Gemeinbedarfsflächen Öffentliche Ordnung und Sicherheit Bildung Soziales und Gesundheit Kultur Seelsorge</td> <td>Gewerbliche Baufläche Gemeinbedarfsfläche Dorfgebiet Sonderbauflächen Militärische Einrichtung Flugplatz Hafenlage Verkehrswirtschaft Wissenschaftliche Einrichtung Großflächige Handels- einrichtung zentrale/keine Großflächige Handels- einrichtung nicht zentrale/keine Sport- und Freizeitanlage Anlage mit sehr hohen Emissionen</td> <td>Fläche für die Landwirtschaft Auflösungsschwerpunkt / M-Schwerpunkt für Massentierhaltung Wald Grünfläche Parkanlage Sport und Freizeitfläche Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage Friedhof Fläche zur Landschaftsentwicklung Sondergebiet Landschaftsbau Abbaufläche Gewässer / Fließgewässer</td> <td>Wasserversorgung Abwasserentsorgung Abfallentsorgung Energieversorgung Telekommunikation wichtige Straße / Verkehrsroute Stratentunnel / Querung Fernbahn S-Bahn und Fernbahn Bahntunnel Stadtbaahn Schnellstraße Prozessionsweg (Gass, Pferdestraße, Dampf, Seilbahn) Hornspannungsfreileitung</td> </tr> <tr> <td>Entwicklungsfläche Zeitstufe I : bis 2015 II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet</td> <td>Zeitstufe II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet</td> <td>Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Wohnen	Arbeiten	Freiraum	Infrastruktur	Wohnbaufläche Gemeinbedarfsflächen Öffentliche Ordnung und Sicherheit Bildung Soziales und Gesundheit Kultur Seelsorge	Gewerbliche Baufläche Gemeinbedarfsfläche Dorfgebiet Sonderbauflächen Militärische Einrichtung Flugplatz Hafenlage Verkehrswirtschaft Wissenschaftliche Einrichtung Großflächige Handels- einrichtung zentrale/keine Großflächige Handels- einrichtung nicht zentrale/keine Sport- und Freizeitanlage Anlage mit sehr hohen Emissionen	Fläche für die Landwirtschaft Auflösungsschwerpunkt / M-Schwerpunkt für Massentierhaltung Wald Grünfläche Parkanlage Sport und Freizeitfläche Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage Friedhof Fläche zur Landschaftsentwicklung Sondergebiet Landschaftsbau Abbaufläche Gewässer / Fließgewässer	Wasserversorgung Abwasserentsorgung Abfallentsorgung Energieversorgung Telekommunikation wichtige Straße / Verkehrsroute Stratentunnel / Querung Fernbahn S-Bahn und Fernbahn Bahntunnel Stadtbaahn Schnellstraße Prozessionsweg (Gass, Pferdestraße, Dampf, Seilbahn) Hornspannungsfreileitung	Entwicklungsfläche Zeitstufe I : bis 2015 II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet	Zeitstufe II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet	Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006	
Wohnen	Arbeiten	Freiraum	Infrastruktur										
Wohnbaufläche Gemeinbedarfsflächen Öffentliche Ordnung und Sicherheit Bildung Soziales und Gesundheit Kultur Seelsorge	Gewerbliche Baufläche Gemeinbedarfsfläche Dorfgebiet Sonderbauflächen Militärische Einrichtung Flugplatz Hafenlage Verkehrswirtschaft Wissenschaftliche Einrichtung Großflächige Handels- einrichtung zentrale/keine Großflächige Handels- einrichtung nicht zentrale/keine Sport- und Freizeitanlage Anlage mit sehr hohen Emissionen	Fläche für die Landwirtschaft Auflösungsschwerpunkt / M-Schwerpunkt für Massentierhaltung Wald Grünfläche Parkanlage Sport und Freizeitfläche Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage Friedhof Fläche zur Landschaftsentwicklung Sondergebiet Landschaftsbau Abbaufläche Gewässer / Fließgewässer	Wasserversorgung Abwasserentsorgung Abfallentsorgung Energieversorgung Telekommunikation wichtige Straße / Verkehrsroute Stratentunnel / Querung Fernbahn S-Bahn und Fernbahn Bahntunnel Stadtbaahn Schnellstraße Prozessionsweg (Gass, Pferdestraße, Dampf, Seilbahn) Hornspannungsfreileitung										
Entwicklungsfläche Zeitstufe I : bis 2015 II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet	Zeitstufe II: 2016 bis 2020 ● Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet	Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006											
B-Plan	keine Bebauungspläne vorhanden												
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich	<p>Konzept Umbau Dalbergstraße, 2000, Stadt Mannheim</p> <p>Rahmenplanung Jungbusch, Teilbereich Jungbusch-Neckarvorland und Verkehr, September 2001, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt.</p> <p>Parkierungsstudie/Verkehrsuntersuchung, 2002, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt, > Vorschlag zur Ertüchtigung der Neckarvorlandstraße</p>												

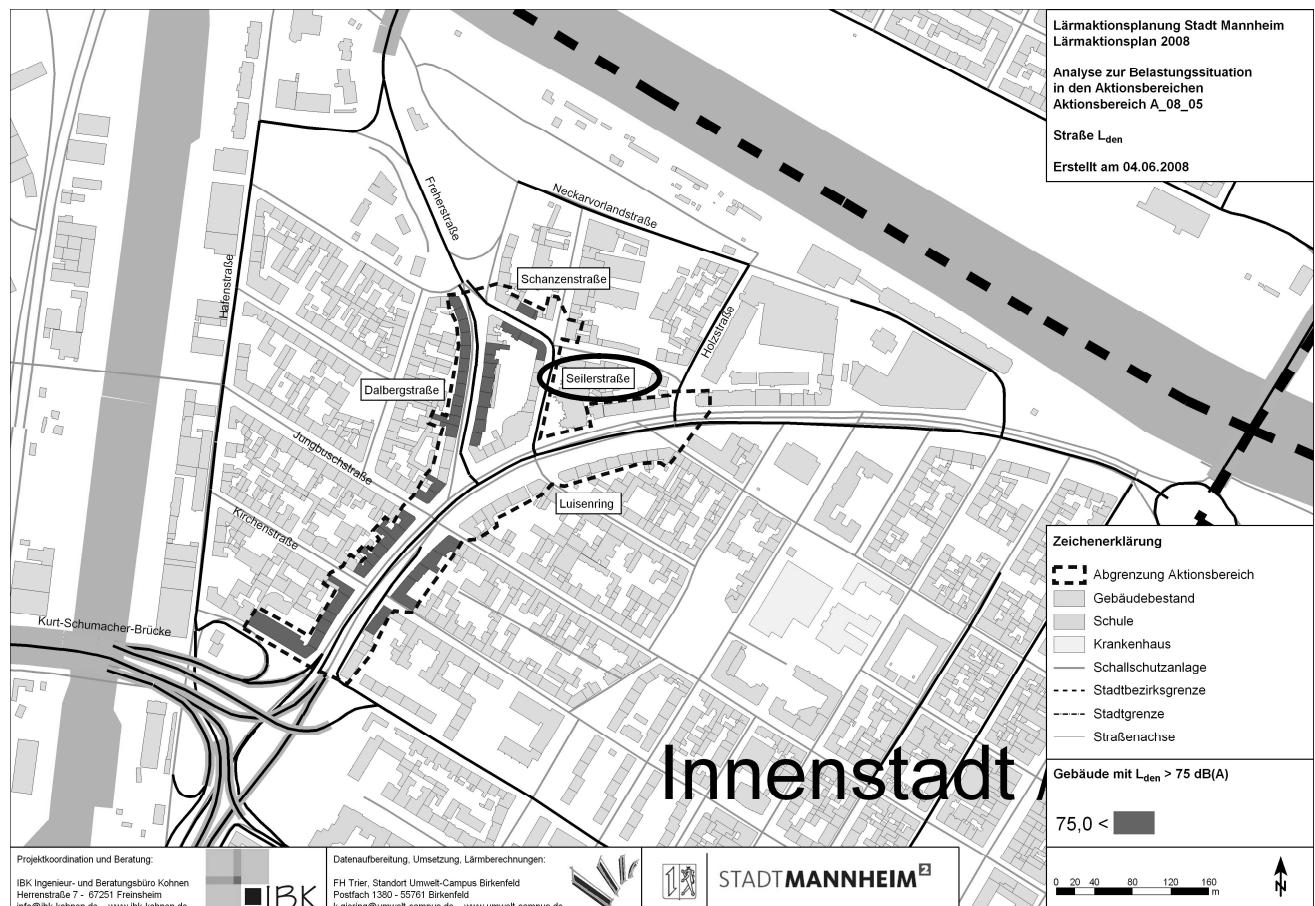
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

**Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_05 Luisenring/Seilerstraße/Schanzenstraße/Dalbergstraße**

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Straße :
Nr.: Aktionsbereich

Straße
Jungbusch
Seilerstraße
A08_05_02



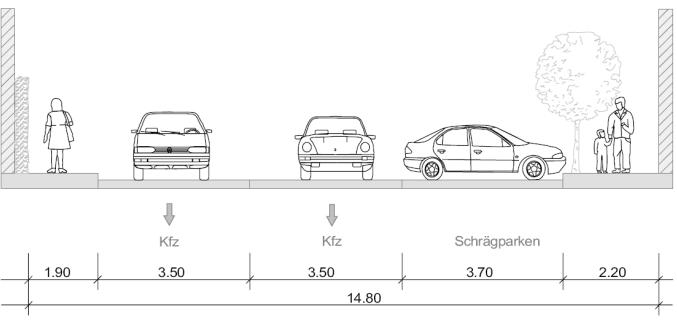
Beschreibung des Aktionsbereichs

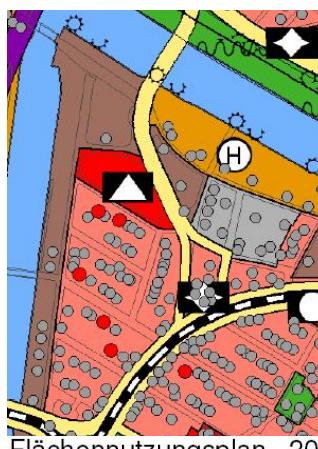
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Seilerstraße zwischen Luisenring und Schanzenstraße																										
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	<p>Verkehrsmengen</p> <table> <tr> <td>DTV Kfz/24 Std.</td> <td>18.210</td> </tr> <tr> <td>day</td> <td>14.800</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>2.510</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>900</td> </tr> </table> <p>Anteil LKW/24 St.d</p> <table> <tr> <td>day</td> <td>1.350</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>90</td> </tr> </table> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit</p> <table> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>30 km/h</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>50 km/h</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>70 km/h</td> </tr> </table> <p>Fahrbahnoberfläche</p> <table> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Bitumen/Asphalt</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Pflasterbelag</td> </tr> </table>			DTV Kfz/24 Std.	18.210	day	14.800	evening	2.510	night	900	day	1.350	evening	110	night	90	<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
DTV Kfz/24 Std.	18.210																										
day	14.800																										
evening	2.510																										
night	900																										
day	1.350																										
evening	110																										
night	90																										
<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h																						
<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag																								

Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:							
Auslösekriterium	Lden > 75						
Abgrenzungskriterium	Lden > 70						
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	80,1 dB(A)						
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	69,8 dB(A)						
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	Lden > 75	435					
	Ln > 65	387					
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn	<input type="checkbox"/>	DB			
			<input type="checkbox"/>	Gewerbe			
Analyse verkehrliche Merkmale Straße							
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Die Seilerstraße stellt gemeinsam mit der Schanzenstraße die Verbindung zwischen Innenring und Jungbuschbrücke in Fahrtrichtung Norden her. .						
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06						
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße					
	<input checked="" type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße					
	<input type="checkbox"/>	Erschließungsstraßen					
Klassifizierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Bundesstraße	Bez. B 44				
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße	Bez. L				
	<input type="checkbox"/>	Kreisstraße	Bez. K				
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction hoch						
	<input type="checkbox"/>	großräumig					
	<input type="checkbox"/>	überregional					
	<input checked="" type="checkbox"/>	regional					
	<input type="checkbox"/>	nahräumig					
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig					
	Erschließungsfunktion						
	mittel						
	Aufenthaltfunktion						
	mittel						
Verkehrsstädtbauliche Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST	Von der Verkehrsbedeutung und Belastung ähnelt die Seilerstraße wie alle im Aktionsbereich betroffenen Straßen der typischen Entwurfssituation der Verbindungsstraße. Sie wird -davon abweichend - einseitig von einer dichten geschlossenen Wohnbebauung begrenzt. Die davor angebotenen Längsparkstände werden der Erschließungsfunktion der Straße gerecht. An der Ecke zum Luisenring setzt die Moschee einen städtebaulichen Schwerpunkt. Die andere Straßenseite ist von der Liebfrauenkirche geprägt. Diese Sondernutzungen verstärken die Anforderungen, die bezüglich Aufenthaltsfunktion an den Straßenraum gestellt werden. Gleichzeitig wirkt der mit 15m Breite ebenfalls sehr enge Straßenraum durch einzelne Baumstandorte und das Grün im Umfeld der Kirche etwas offener. Für eine bei der Verkehrsbelastung anzustrebende Radverkehrsanlage stehen wie in der Schanzenstraße keine Flächen zur Verfügung						

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung :h
Funktion für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung : Erschließungsfunktion
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung : Verbindungsfunction Jungbuschbrücke Erschließungsfunktion
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input checked="" type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		Unfallschwerpunkt: Zur Zeit ist die Seilerstraße unter Berücksichtigung der Verkehrsbesatzung nicht auffällig. 2006 tödliche Fußgänerunfälle an der Einmündung Luisenring.
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachtfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung: Baulicher Zustand befriedigend, keine Sanierung.

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WB Charakter entspricht weitgehend den § 4a (1) BauNV=</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit III-IV Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Breite ca. 15 m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden einseitig 0 m</p>

Städtebauliche Analyse:																																																								
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder																																																							
	 																																																							
<p>Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)</p> <table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Gehweg Fußgänger vorhanden</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Radverkehr</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>auf der Fahrbahn im Mischverkehr</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Gegen die Einbahnstraße</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Radfahrstreifen</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ÖPNV</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ÖPNV - Bus im Mischverkehr</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ÖPNV - Bus separate Busspur</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Rasengleis vorhanden</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>MIV Richtungsverkehr</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Anzahl der Fahrstreifen 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Zweirichtungsverkehr</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Einbahnverkehr</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Parkplatzflächen</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Begrünung / Bäume nur vereinzelt</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Prinzip der Straße</td></tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Mischungsprinzip</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Trennungsprinzip</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Verlauf des Straßenraums</td></tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Aufweitungen</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Verengungen</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Verschwenk</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Bemerkungen:</td></tr> <tr> <th colspan="2">Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich</th></tr> <tr> <td colspan="2"> <p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005. .</p> </td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße	<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper	<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar	<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen 2	<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Einbahnverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Parkplatzflächen	<input checked="" type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume nur vereinzelt	Prinzip der Straße		<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip	<input checked="" type="checkbox"/>	Trennungsprinzip	Verlauf des Straßenraums		<input type="checkbox"/>	Aufweitungen	<input type="checkbox"/>	Verengungen	<input type="checkbox"/>	Verschwenk	Bemerkungen:		Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich		<p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005. .</p>	
<input checked="" type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr																																																							
<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße																																																							
<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen																																																							
<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg																																																							
<input type="checkbox"/>	ÖPNV																																																							
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr																																																							
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur																																																							
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper																																																							
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar																																																							
<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen 2																																																							
<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Einbahnverkehr																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkplatzflächen																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume nur vereinzelt																																																							
Prinzip der Straße																																																								
<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip																																																							
<input checked="" type="checkbox"/>	Trennungsprinzip																																																							
Verlauf des Straßenraums																																																								
<input type="checkbox"/>	Aufweitungen																																																							
<input type="checkbox"/>	Verengungen																																																							
<input type="checkbox"/>	Verschwenk																																																							
Bemerkungen:																																																								
Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich																																																								
<p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005. .</p>																																																								

Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen	
Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980.	
Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen	
keine	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Verkehrsentwicklungsplan	keine Aussagen
EKI	Nur unscharfe Zielaussagen enthalten, ggf erfolgt eine weitere Konkretisierung mit der Phase 2 des EKI (Beginn 2008)
FNP	Darstellung gewerblicher Bauflächen, Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Bildung und Seelsoreg, Hafenanlage, Altlastenverdachtsflächen
	 <p>Flächennutzungsplan 2015 / 2020</p> <p>Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> Wohnbaufläche Gemeinbedarfsflächen Öffentliche Ordnung und Sicherheit Bildung Soziales und Gesundheit Kultur Seelsorge <p>Nachrichtliche Übernahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsfläche Zeitstufe I: bis 2015 Zeitstufe II: 2016 bis 2020 Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet <p>Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewerbliche Baufläche Gemischte Baufläche Dorfgebiet Sonderbauflächen Militärische Einrichtung Rugplatz Hallenlage Verkehrswirtschaft Wissenschaftliche Einrichtung Großtechnische Handels-Initiierung Großtechnische Handels-Initiierung nicht zentralrelevant Sport- und Freizeitanlage Anlage mit sehr hohen Emissionen <p>Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Fläche für die Landwirtschaft A=Ausländererschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung Wald Grünfläche Parkanlage Sport und Freizeitfläche Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage Friedhof Fläche zur Landschaftsentwicklung Sondergebiet Landschaftsbau Abbaufläche Gewässer / Fließgewässer <p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Wasserversorgung Abwasserentsorgung Abfallentsorgung Energieversorgung Teilkommunikation wichtige Straße / Verkehrsfläche Stratenlinie / Gasse Fernbahn S-Bahn und Fernbahn Bahntunnel Stadtteil Schiffahrtsweg Produktleitung (Gas, Fernwärme, Dampf, S-Bahn) Hochspannungsleitung <p>Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006</p>
B-Plan	keine Bebauungspläne vorhanden
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich	<p>Konzept Umbau Dalbergstraße, 2000, Stadt Mannheim</p> <p>Rahmenplanung Jungbusch, Teilbereich Jungbusch-Neckarvorland und Verkehr, September 2001, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt.</p> <p>Parkierungsstudie/Verkehrsuntersuchung, 2002, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt, > Vorschlag zur Ertüchtigung der Neckarvorlandstraße</p>

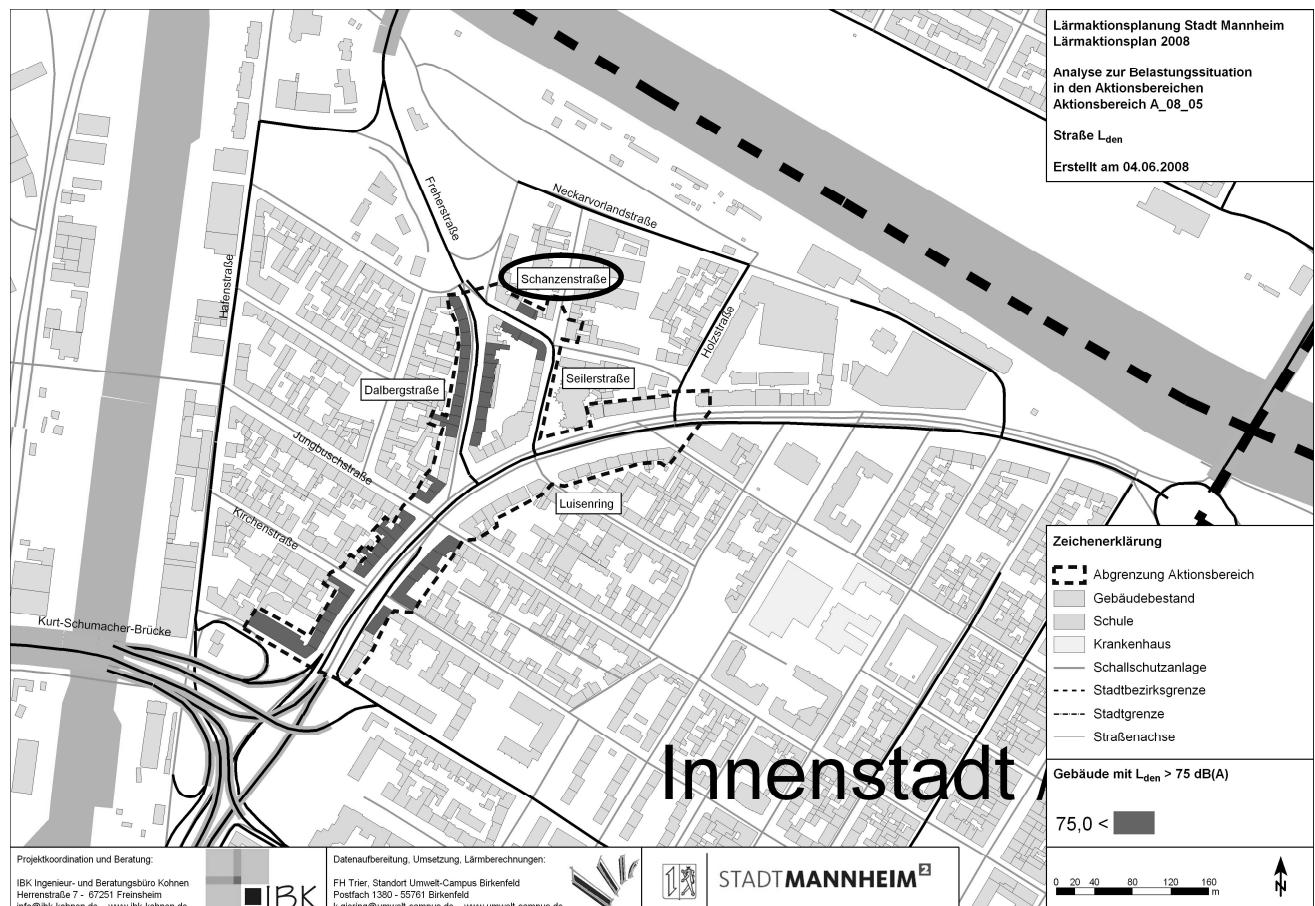
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

**Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_05 Luisenring/Seilerstraße/Schanzenstraße/Dalbergstraße**

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Straße :
Nr.: Aktionsbereich

Straße
Jungbusch
Schanzenstraße
A08_05_03



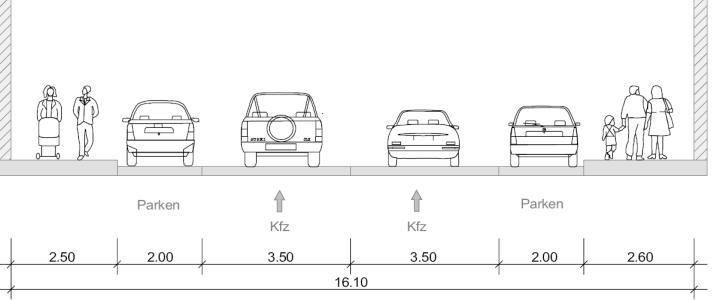
Beschreibung des Aktionsbereichs

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Seilerstraße zwischen Luisenring und Schanzenstraße																										
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	<p>Verkehrsmengen</p> <table> <tr> <td>DTV Kfz/24 Std.</td> <td>18.380</td> </tr> <tr> <td>day</td> <td>14.900</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>2.590</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>890</td> </tr> </table> <p>Anteil LKW/24 Std.</p> <table> <tr> <td>day</td> <td>1.400</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>90</td> </tr> </table> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit</p> <table> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>30 km/h</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>50 km/h</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>70 km/h</td> </tr> </table> <p>Fahrbahnoberfläche</p> <table> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Bitumen/Asphalt</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Pflasterbelag</td> </tr> </table>			DTV Kfz/24 Std.	18.380	day	14.900	evening	2.590	night	890	day	1.400	evening	120	night	90	<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
DTV Kfz/24 Std.	18.380																										
day	14.900																										
evening	2.590																										
night	890																										
day	1.400																										
evening	120																										
night	90																										
<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h																						
<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag																								

Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:					
Auslösekriterium	Lden > 75				
Abgrenzungskriterium	Lden > 70				
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	80,1 dB(A)				
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	69,8 dB(A)				
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	Lden > 75	435			
	Ln > 65	387			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn	<input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> Gewerbe		
Analyse verkehrliche Merkmale Straße					
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Die Schanzenstraße stellt gemeinsam mit der Seilerstraße die Verbindung zwischen Innenring und Jungbuschbrücke in Fahrtrichtung Norden her.				
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06				
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße			
	<input checked="" type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße			
	<input type="checkbox"/>	Erschließungsstraßen			
Klassifizierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Bundesstraße	Bez. B 44		
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße	Bez. L		
	<input type="checkbox"/>	Kreisstraße	Bez. K		
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction hoch				
	<input type="checkbox"/>	großräumig			
	<input type="checkbox"/>	überregional			
	<input checked="" type="checkbox"/>	regional			
	<input type="checkbox"/>	nahräumig			
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig			
	Erschließungsfunktion				
	mittel				
	Aufenthaltfunktion				
	gering				
Verkehrsstädtbauliche Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST	<p>Von der Verkehrsbedeutung und Belastung ähnelt die Schanzenstraße als „angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie III“ der typischen Entwurfssituation einer „Verbindungsstraße“ nach RAST.</p> <p>Vergleichbar mit der Dalbergstraße wird sie davon abweichend von einer dichten geschlossenen Wohnbebauung begrenzt. Der Straßenraum ist mit 16m Breite ebenfalls sehr eng. Zur Abwicklung der Verkehrsmengen ist eine Einbahnregelung erforderlich. Im Unterschied zur Dalbergstraße werden hier beidseitig Längsparkstände angeboten, die neben der Erschließungsfunktion auch eine gewisse Abschirmung des Fußverkehrs und der Bebauung bewirken. Eine Radverkehrsanlage wäre wünschenswert, ist wegen des engen Straßenraums jedoch nicht realistisch.</p>				

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Erschließungsfunktion
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: Verbindungsfunktion Jungbuschbrücke, Erschließungsfunktion
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input checked="" type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		keine Angaben
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachtfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung: Baulicher Zustand befriedigend, keine Sanierung.

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WB Charakter entspricht weitgehend den § 4a (1) BauNV=</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit III-IV Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Breite ca. 16 m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden 0 m</p>

Städtebauliche Analyse:	
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder
	
Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden
<input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße
<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen
<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg
<input type="checkbox"/>	ÖPNV
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar
<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden
<input checked="" type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen 2
<input type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	Einbahnverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkplatzflächen
<input type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
Prinzip der Straße	
<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip
<input checked="" type="checkbox"/>	Trennungsprinzip
Verlauf des Straßenraums	
<input type="checkbox"/>	Aufweitungen
<input type="checkbox"/>	Verengungen
<input checked="" type="checkbox"/>	Verschwenk
Bemerkungen: keine	
Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich	
<p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005.</p>	

Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen	
Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980.	
Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen	
keine	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Verkehrsentwicklungsplan	keine Aussagen
EKI	Nur unscharfe Zielaussagen enthalten, ggf erfolgt eine weitere Konkretisierung mit der Phase 2 des EKI (Beginn 2008)
FNP	Darstellung gewerblicher Bauflächen, Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Bildung und Seelsorg, Hafenanlage, Altlastenverdachtsflächen
	<p>Flächennutzungsplan 2015 / 2020</p> <p>Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> Wohnbaufläche Gemeinbedarfsflächen Öffentliche Ordnung und Sicherheit Bildung Soziales und Gesundheit Kultur Seelsorge <p>Nachrichtliche Übernahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsfläche Zeitstufe I: bis 2015 Zeitstufe II: 2016 bis 2020 Altlast Altlastverdachtsfläche Natur- / Landschaftsschutzgebiet FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Wasserschutzgebiet <p>Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewerbliche Baufläche Gemischte Baufläche Dorfgebiet Sonderbauflächen Militärische Einrichtung Rugplatz Hallenlage Verkehrswirtschaft Wissenschaftliche Einrichtung Großtechnische Handelsinitiierung Großtechnische Handelsinitiierung nicht zentralrelevant Sport- und Freizeitanlage Anlage mit sehr hohen Emissionen <p>Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Fläche für die Landwirtschaft A=Ausländererschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung Wald Grünfläche Parkanlage Sport und Freizeitfläche Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage Friedhof Fläche zur Landschaftsentwicklung Sondergebiet Landschaftsbau Abbaufläche Gewässer / Fließgewässer <p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Wasserversorgung Abwasserentsorgung Abfallentsorgung Energieversorgung Teilkommunikation wichtige Straße / Verkehrsfläche Stratenlinie / Gasse Fernbahn S-Bahn und Fernbahn Bahntunnel Stadtteil Schiffahrtsweg Produktions (Gas, Fernwärme, Dampf, S-Bahn) Hochspannungsleitung <p>Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006</p>
B-Plan	keine Bebauungspläne vorhanden
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich	<p>Konzept Umbau Dalbergstraße, 2000, Stadt Mannheim</p> <p>Rahmenplanung Jungbusch, Teilbereich Jungbusch-Neckarvorland und Verkehr, September 2001, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt.</p> <p>Parkierungsstudie/Verkehrsuntersuchung, 2002, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt, > Vorschlag zur Ertüchtigung der Neckarvorlandstraße</p>

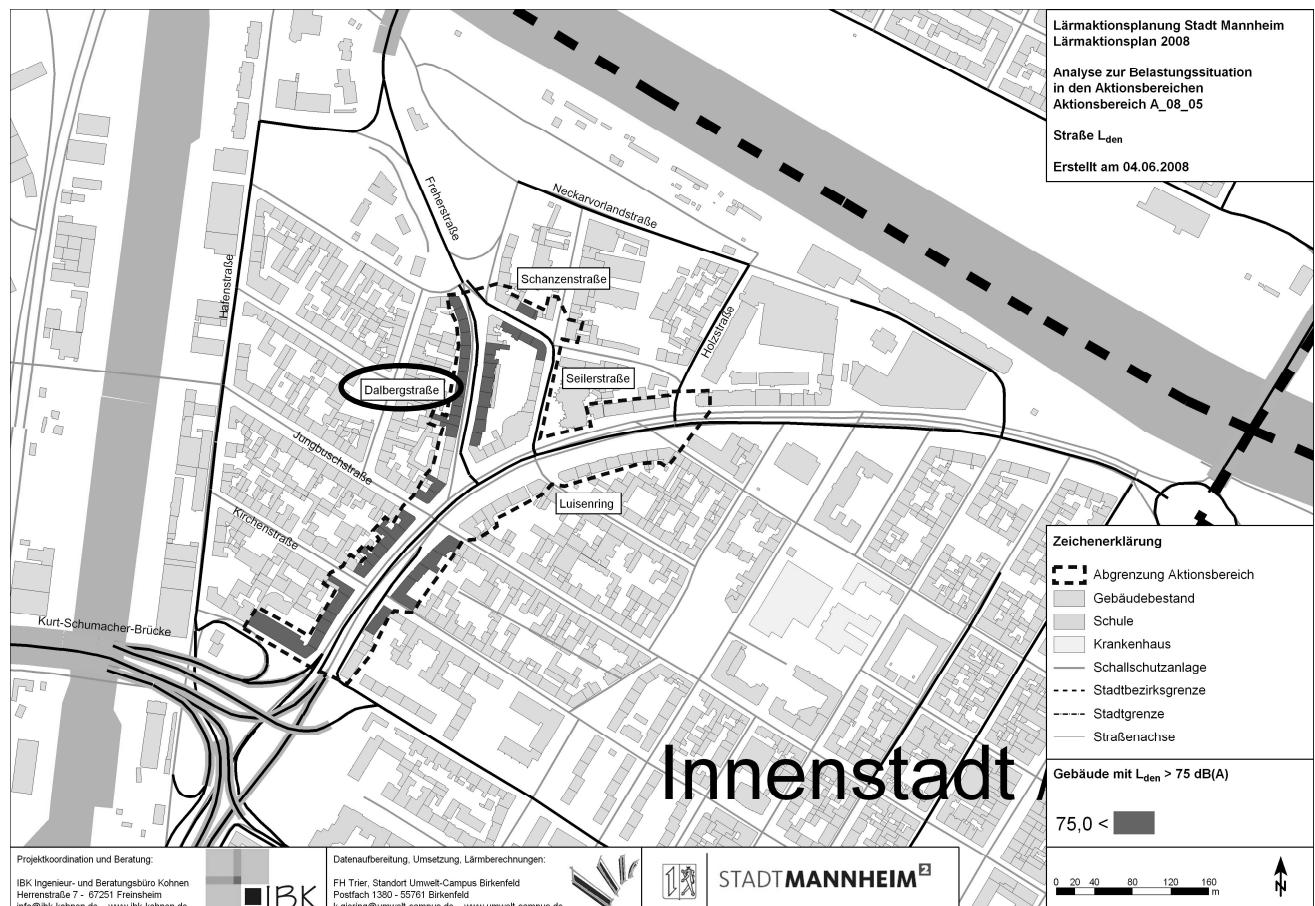
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

**Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_05 Luisenring/Seilerstraße/Schanzenstraße/Dalbergstraße**

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Straße :
Nr.: Aktionsbereich

Straße
Jungbusch
Dalbergstraße
A08_05_04



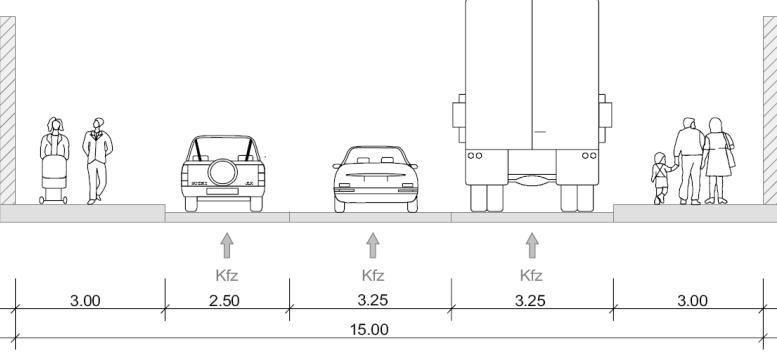
Beschreibung des Aktionsbereichs

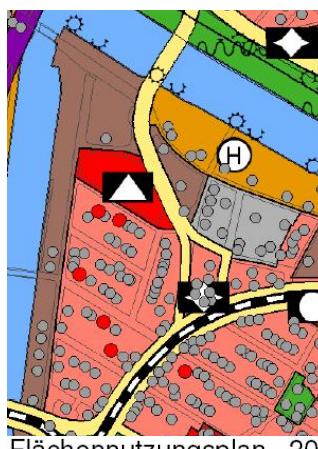
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Dalbergstraße zwischen Luisenring und Schanzenstraße																										
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	<p>Verkehrsmengen</p> <table> <tr> <td>DTV Kfz/24 Std.</td> <td>20.610</td> </tr> <tr> <td>day</td> <td>16.700</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>3.100</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>810</td> </tr> </table> <p>Anteil LKW/24 Std.</p> <table> <tr> <td>day</td> <td>1.540</td> </tr> <tr> <td>evening</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>night</td> <td>100</td> </tr> </table> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit</p> <table> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>30 km/h</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>50 km/h</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>70 km/h</td> </tr> </table> <p>Fahrbahnoberfläche</p> <table> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Bitumen/Asphalt</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Pflasterbelag</td> </tr> </table>			DTV Kfz/24 Std.	20.610	day	16.700	evening	3.100	night	810	day	1.540	evening	130	night	100	<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
DTV Kfz/24 Std.	20.610																										
day	16.700																										
evening	3.100																										
night	810																										
day	1.540																										
evening	130																										
night	100																										
<input type="checkbox"/>	30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/>	50 km/h	<input type="checkbox"/>	70 km/h																						
<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag																								

Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:							
Auslösekriterium	Lden > 75						
Abgrenzungskriterium	Lden > 70						
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	80,1 dB(A)						
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	69,8 dB(A)						
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	Lden > 75	435					
	Ln > 65	387					
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn	<input type="checkbox"/>	DB			
			<input type="checkbox"/>	Gewerbe			
Analyse verkehrliche Merkmale Straße							
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Die Dalbergstraße verbindet gemeinsam mit der Seilstraße und der Schanzenstraße als Teil der B44 die Jungbuschbrücke mit dem Innenstadtring.						
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06						
	<input type="checkbox"/>	anbaufreie Hauptverkehrsstraße					
	<input checked="" type="checkbox"/>	angebaute Hauptverkehrsstraße					
	<input type="checkbox"/>	Erschließungsstraßen					
Klassifizierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Bundesstraße	Bez. B 44				
	<input type="checkbox"/>	Landesstraße	Bez. L				
	<input type="checkbox"/>	Kreisstraße	Bez. K				
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction hoch						
	<input type="checkbox"/>	großräumig					
	<input type="checkbox"/>	überregional					
	<input checked="" type="checkbox"/>	regional					
	<input type="checkbox"/>	nahräumig					
	<input type="checkbox"/>	kleinräumig					
	Erschließungsfunktion						
	gering						
	Aufenthaltfunktion						
	gering						
Verkehrsstädtische Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST	Von der Verkehrsbedeutung entspricht die Dalbergstraße als „angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie III“ dem Typ einer Verbindungsstraße. Der enge Straßenraum von nur 15 m Breite macht zur Abwicklung der Verkehrsmengen jedoch eine Einbahnregelung erforderlich. Weil die Dalbergstraße zudem durch eine dichte, geschlossene Wohnbebauung begrenzt wird, ist hier keine typische Entwurfssituation nach RAST gegeben. Durch die Wohnnutzung ergeben sich zusätzlich Anforderungen an die Erschließungs- und Aufenthaltfunktion. Dem Bedarf nach Parkständen wird der Straßenraum heute nicht gerecht, was das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Gehweg zur Folge hat. Auch eine Führung für den Radverkehr, die bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und durch die Verbindungsfunction für den Radverkehr erforderlich wäre, besteht zur Zeit nicht. Durch eine für 2008 geplante Umgestaltungsmaßnahme, wird die Situation verbessert: Die Verkürzung der Linksabbiegerspur ermöglicht die Anlage von begrünten Parkständen und eines Einrichtungsradweges auf der Westseite der Dalbergstraße.						

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung : Bus Linie 62, 60 min. Takt
Funktion für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung : Verbindungsfunction Innenstadt-nördliche Stadtteile
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung : Verbindungsfunction Innenstadt-nördliche Stadtteile
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input checked="" type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input checked="" type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		Unfallschwerpunkt: Einmündung zum Luisenring. Vor allem Kfz-Unfälle im Längsverkehr. Sind in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaukommen zu bewerten/ tödlicher Radverkehrsunfall 2006.
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachtfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung: Baulicher Zustand befriedigend, keine Sanierung.

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WB Charakter entspricht weitgehend den § 4a (1) BauNV=</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit III-IV Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Breite 15 m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden 0 m</p>

Städtebauliche Analyse:	
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder
	
Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
<input checked="" type="checkbox"/> Gehweg Fußgänger vorhanden	
<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/> auf der Fahrbahn im Mischverkehr	
<input type="checkbox"/> Gegen die Einbahnstraße	
<input type="checkbox"/> Radfahrstreifen	
<input type="checkbox"/> Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg	
<input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV	
<input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV - Bus im Mischverkehr	
<input type="checkbox"/> ÖPNV - Bus separate Busspur	
<input type="checkbox"/> ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper	
<input type="checkbox"/> ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar	
<input type="checkbox"/> Rasengleis vorhanden	
<input checked="" type="checkbox"/> MIV Richtungsverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der Fahrstreifen 3	
<input type="checkbox"/> Zweirichtungsverkehr	
<input checked="" type="checkbox"/> Einbahnverkehr	
<input type="checkbox"/> Parkplatzflächen	
<input type="checkbox"/> Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
Prinzip der Straße	
<input type="checkbox"/> Mischungsprinzip	
<input checked="" type="checkbox"/> Trennungsprinzip	
Verlauf des Straßenraums	
<input type="checkbox"/> Aufweitungen	
<input type="checkbox"/> Verengungen	
<input checked="" type="checkbox"/> Verschwenk	
Bemerkungen: keine	
Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich	
Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier betroffenen Bereiche im Jungbusch auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlasses 2005.	

Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen																																																																	
Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980.																																																																	
Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen																																																																	
keine																																																																	
Vorgaben aus anderen Planungen																																																																	
Verkehrsentwicklungsplan	keine Aussagen																																																																
EKI	Nur unscharfe Zielaussagen enthalten, ggf erfolgt eine weitere Konkretisierung mit der Phase 2 des EKI (Beginn 2008)																																																																
FNP	Darstellung gewerblicher Bauflächen, Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Bildung und Seelsoreg, Hafenanlage, Altlastenverdachtsflächen																																																																
	 <p>Flächennutzungsplan 2015 / 2020</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Wohnen</th> <th>Arbeiten</th> <th>Freiraum</th> <th>Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnbaufläche</td> <td>Gewerbliche Baufläche</td> <td>Fläche für die Landwirtschaft</td> <td>Wasserversorgung</td> </tr> <tr> <td>Gemeinbedarfsflächen</td> <td>Gemischte Baufläche</td> <td>A=Ausländererschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung</td> <td>Abwasserentsorgung</td> </tr> <tr> <td>Öffentliche Ordnung und Sicherheit</td> <td>Dorfgebiet</td> <td>Wald</td> <td>Abfallentsorgung</td> </tr> <tr> <td>Bildung</td> <td>Sonderbauflächen</td> <td>Grünfläche</td> <td>Energieversorgung</td> </tr> <tr> <td>Soziales und Gesundheit</td> <td>Militärische Einrichtung</td> <td>Parkanlage</td> <td>Telekommunikation</td> </tr> <tr> <td>Kultur</td> <td>Rugplatz</td> <td>Sport und Freizeitfläche</td> <td>wichtige Straße / Verkehrsfläche</td> </tr> <tr> <td>Seelsorge</td> <td>Hallenlage</td> <td>Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage</td> <td>Stratenlinie / Gasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Verkehrswirtschaft</td> <td>Friedhof</td> <td>Fernbahn</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Wissenschaftliche Einrichtung</td> <td>Fläche zur Landschaftsentwicklung</td> <td>S-Bahn und Fernbahn</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Großtechnische Handelsinitiierung</td> <td>Sondergebiet Landschaftsbau</td> <td>Bahntunnel</td> </tr> <tr> <td></td> <td>zentrale Handelsinitiierung</td> <td>Abbaufläche</td> <td>Stadtteil</td> </tr> <tr> <td></td> <td>nichtzentral relevant</td> <td>Gewässer / Fließgewässer</td> <td>Schiffahrtsweg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sport- und Freizeitanlage</td> <td>Anlage mit sehr hohen Emissionen</td> <td>Produktleitung (Gas, Fernwärme, Dampf, S-Bahn)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Hochspannungsleitung</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Verbandsvorstand, Mannheim, den 03.05.2006</p>	Wohnen	Arbeiten	Freiraum	Infrastruktur	Wohnbaufläche	Gewerbliche Baufläche	Fläche für die Landwirtschaft	Wasserversorgung	Gemeinbedarfsflächen	Gemischte Baufläche	A=Ausländererschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung	Abwasserentsorgung	Öffentliche Ordnung und Sicherheit	Dorfgebiet	Wald	Abfallentsorgung	Bildung	Sonderbauflächen	Grünfläche	Energieversorgung	Soziales und Gesundheit	Militärische Einrichtung	Parkanlage	Telekommunikation	Kultur	Rugplatz	Sport und Freizeitfläche	wichtige Straße / Verkehrsfläche	Seelsorge	Hallenlage	Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage	Stratenlinie / Gasse		Verkehrswirtschaft	Friedhof	Fernbahn		Wissenschaftliche Einrichtung	Fläche zur Landschaftsentwicklung	S-Bahn und Fernbahn		Großtechnische Handelsinitiierung	Sondergebiet Landschaftsbau	Bahntunnel		zentrale Handelsinitiierung	Abbaufläche	Stadtteil		nichtzentral relevant	Gewässer / Fließgewässer	Schiffahrtsweg		Sport- und Freizeitanlage	Anlage mit sehr hohen Emissionen	Produktleitung (Gas, Fernwärme, Dampf, S-Bahn)				Hochspannungsleitung				
Wohnen	Arbeiten	Freiraum	Infrastruktur																																																														
Wohnbaufläche	Gewerbliche Baufläche	Fläche für die Landwirtschaft	Wasserversorgung																																																														
Gemeinbedarfsflächen	Gemischte Baufläche	A=Ausländererschwerpunkt / M=Schwerpunkt für Massentierhaltung	Abwasserentsorgung																																																														
Öffentliche Ordnung und Sicherheit	Dorfgebiet	Wald	Abfallentsorgung																																																														
Bildung	Sonderbauflächen	Grünfläche	Energieversorgung																																																														
Soziales und Gesundheit	Militärische Einrichtung	Parkanlage	Telekommunikation																																																														
Kultur	Rugplatz	Sport und Freizeitfläche	wichtige Straße / Verkehrsfläche																																																														
Seelsorge	Hallenlage	Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage	Stratenlinie / Gasse																																																														
	Verkehrswirtschaft	Friedhof	Fernbahn																																																														
	Wissenschaftliche Einrichtung	Fläche zur Landschaftsentwicklung	S-Bahn und Fernbahn																																																														
	Großtechnische Handelsinitiierung	Sondergebiet Landschaftsbau	Bahntunnel																																																														
	zentrale Handelsinitiierung	Abbaufläche	Stadtteil																																																														
	nichtzentral relevant	Gewässer / Fließgewässer	Schiffahrtsweg																																																														
	Sport- und Freizeitanlage	Anlage mit sehr hohen Emissionen	Produktleitung (Gas, Fernwärme, Dampf, S-Bahn)																																																														
			Hochspannungsleitung																																																														
B-Plan	keine Bebauungspläne vorhanden																																																																
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich	<p>Konzept Umbau Dalbergstraße, 2000, Stadt Mannheim</p> <p>Rahmenplanung Jungbusch, Teilbereich Jungbusch-Neckarvorland und Verkehr, September 2001, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt.</p> <p>Parkierungsstudie/Verkehrsuntersuchung, 2002, Büro Stete Planung, Sanbergstraße 65, 64285 Darmstadt, > Vorschlag zur Ertüchtigung der Neckarvorlandstraße</p>																																																																

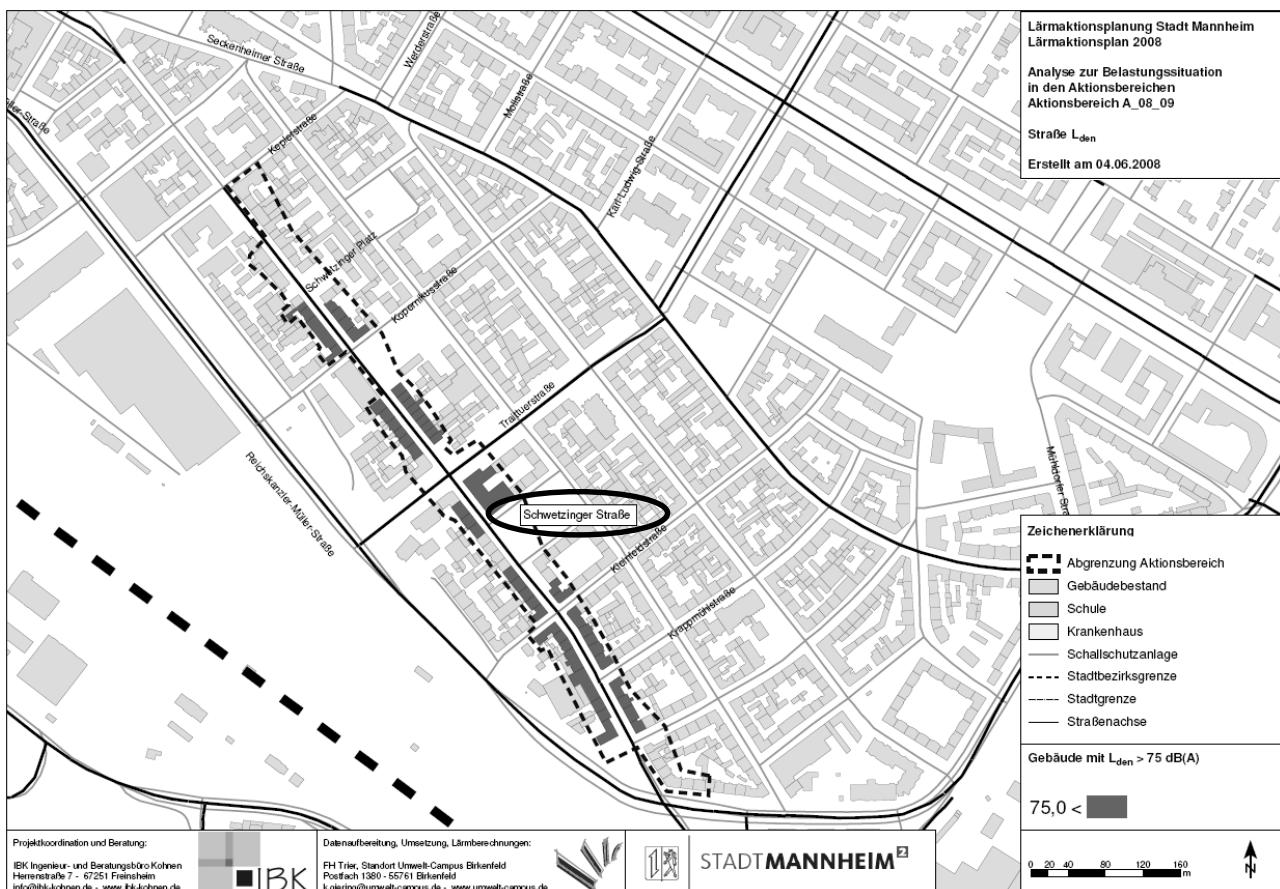
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_09 Schwetzinger Straße

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Straße :
Nr.: Aktionsbereich

Straße
Schwetzingerstadt
Schwetzinger Straße
A08_09



Beschreibung des Aktionsbereichs

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Schwetzinger Straße Abschnitt 1: Keplerstraße - Schwetzinger Platz Abschnitt 2: parallel zum Schwetzinger Platz Abschnitt 3: Schwetzinger Platz - Kopernikusstraße Abschnitt 4: Kopernikusstraße - Schwetzinger Straße 94 Abschnitt 5: Schwetzinger Straße 94 - Traiteurstraße Abschnitt 6: Traiteurstraße - Kleinfeldstraße Abschnitt 7: Kleinfeldstraße - Krappmühlstraße Abschnitt 8: Krappmühlstraße - Reichskanzler-Müller-Straße
---	--

Beschreibung des Aktionsbereichs			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Abschnitt 1: Keplerstraße bis Schwetzinger Platz		DTV Kfz/24 Std.	4.730
day		3.700	
evening		790	
night		240	
Lkw-Anteil/24 Std.		10	
day		10	
evening		0	
night		0	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Abschnitt 2: parallel zum Schwetzinger Platz		DTV Kfz/24 Std.	7.430
day		5.800	
evening		1.230	
night		400	
Lkw-Anteil/24 Std.		160	
day		130	
evening		20	
night		0	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Abschnitt 3: Schwetzinger Platz bis Kopernikusstraße		DTV Kfz/24 Std.	7.670
day		6.000	
evening		1.260	
night		410	
Lkw-Anteil/24 Std.		160	
day		130	
evening		20	
night		10	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	

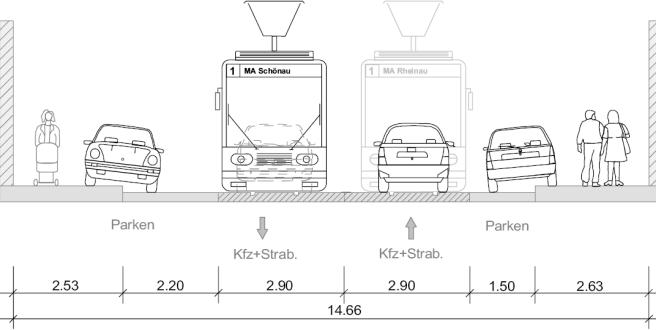
Beschreibung des Aktionsbereichs			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
		DTV Kfz/24 Std.	7.190
Abschnitt 4: Copernikusstraße bis Schwetzinger Straße 94		day	5.600
		evening	1.190
		night	400
Lkw-Anteil/24 Std.		150	
day		110	
evening		20	
night		20	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Abschnitt 5: Schwetzinger Straße 94 bis Traitteurstraße		DTV Kfz/24 Std.	7.190
		day	5.600
		evening	1.190
		night	400
Lkw-Anteil/24 Std.		150	
day		110	
evening		20	
night		20	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen	
Abschnitt 6: Traitteurstraße bis Kleinfeldstraße		DTV Kfz/24 Std.	8.970
		day	7.000
		evening	1.500
		night	470
Lkw-Anteil/24 Std.		100	
day		80	
evening		10	
night		10	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
<input type="checkbox"/> 30 km/h		<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	<input type="checkbox"/> 70 km/h
Fahrbahnoberfläche			
<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt		<input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag	

Beschreibung des Aktionsbereichs				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Abschnitt 7: Kleinfeldstraße bis Krappmühlstraße	Verkehrsmengen			
	DTV Kfz/24 Std. 5.360			
	day 4.200			
	evening 880			
	night 280			
	Lkw-Anteil/24 Std. 160			
	day 130			
	evening 20			
	night 10			
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Abschnitt 8: Krappmühlstraße bis Reichskanzler-Müller-Straße	<input type="checkbox"/> 30 km/h <input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h <input type="checkbox"/> 70 km/h			
	Fahrbahnoberfläche			
	<input type="checkbox"/> Bitumen/Asphalt <input checked="" type="checkbox"/> Pflasterbelag			
	Verkehrsmengen			
	DTV Kfz/24 Std. 7.450			
	day 5.800			
	evening 1.250			
	night 400			
	Lkw-Anteil/24 Std. 250			
	day 210			
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich:				
Auslösekriterium	Lden > 75			
Abgrenzungskriterium	Lden > 70			
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	77,7 dB(A)			
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	67,9 dB(A)			
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine straßenweise Differenzierung)	Lden > 75	393		
	Ln > 65	394		
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input checked="" type="checkbox"/> Straßenbahn	<input type="checkbox"/> DB	<input type="checkbox"/> Gewerbe	

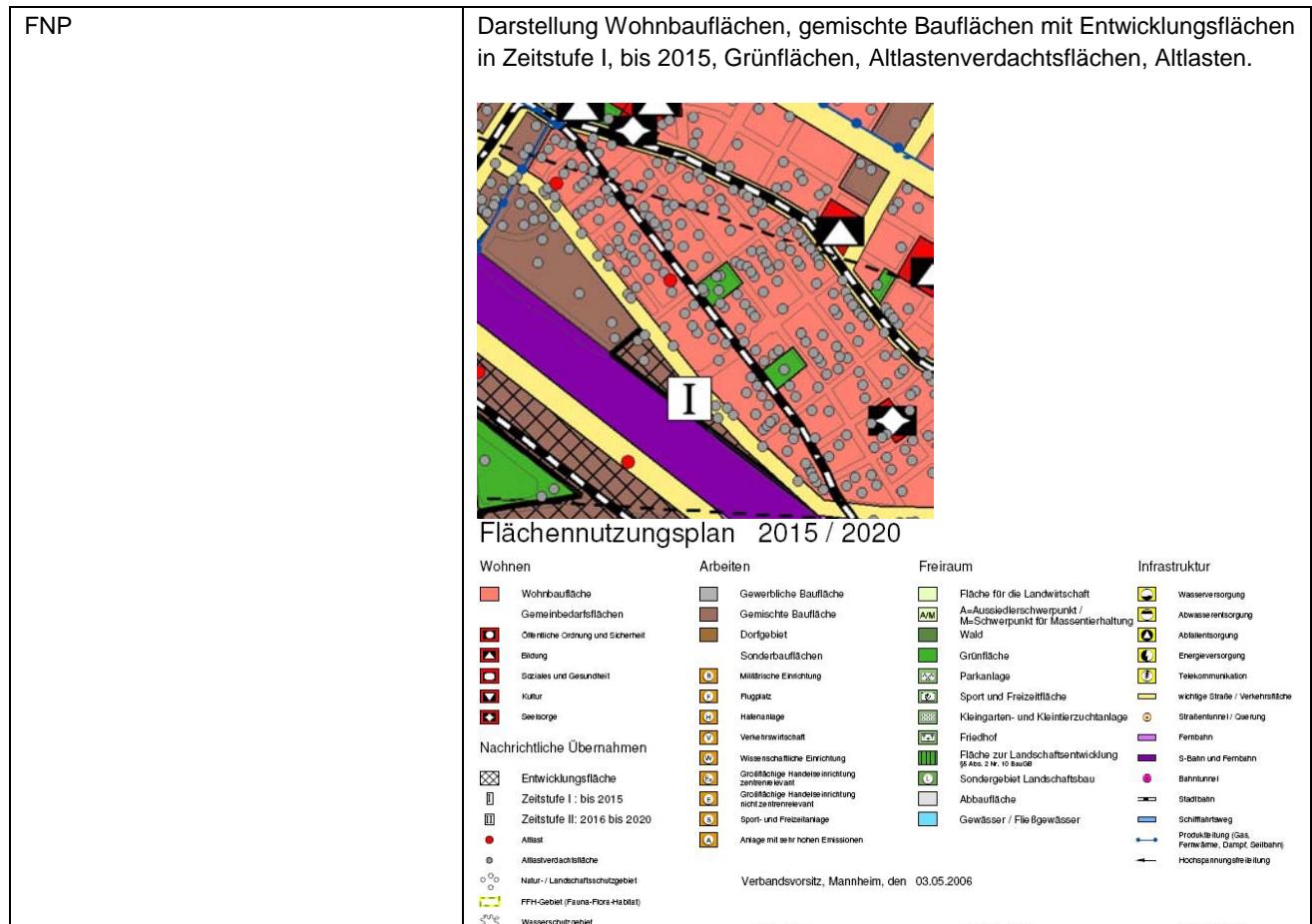
Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Die Schwetzinger Straße übernimmt in dem durch ein Einbahnstraßensystem geprägten Quartier der Schetzingerstadt die Funktion einer in zwei Richtungen befahrbaren Erschließungssstraße.		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	<input type="checkbox"/> anbaufreie Hauptverkehrsstraße <input type="checkbox"/> angebaute Hauptverkehrsstraße <input checked="" type="checkbox"/> Erschließungsstraßen		
Klassifizierung	<input type="checkbox"/> Bundesstraße Bez. B <input type="checkbox"/> Landesstraße Bez. L <input type="checkbox"/> Kreisstraße Bez. K		
Straßenfunktion nach RAST	Verbindungsfunction hoch <input type="checkbox"/> großräumig <input type="checkbox"/> überregional <input type="checkbox"/> regional <input checked="" type="checkbox"/> nahräumig <input type="checkbox"/> kleinräumig Erschließungsfunktion hoch Aufenthaltfunktion hoch		
Verkehrsstädtische Beschreibung in Anlehnung an die Begriffe der RAST	Die Schwetzingerstraße wird als „Erschließungsstraße mit nahräumiger Verbindungsfunction (ES IV)“ eingestuft. Sie ähnelt der typischen Entwurfssituation einer örtlichen Geschäftsstraße nach RAST. Allerdings ist der Geschäftsbesatz nicht sehr dicht und die Funktion des Stadtteilzentrums laut Zentrenkonzept von der benachbarten Seckenheimer Straße erfüllt. Dennoch bestehen auch hier die typischen Anforderungen, die sich aus der Erschließungsfunktion ergeben: Parken, Liefern und Laden. Sie werden durch halbseitiges Gehwegparken erfüllt. Die von der RAST empfohlenen Querschnitte, die alle Anforderungen berücksichtigen, beginnen bei Straßenraumbreiten von 23,7 m. In der Schwetzingerstraße steht jedoch nur eine Breite von weniger als 15 m zu Verfügung. Daraus ergibt sich das z.B. keine Radverkehrsführung abseits der Straßenbahntrasse oder Mittelinseln als Querungshilfen abgeboten werden können. Dennoch dienen Aufweitungen wie der Schwetzingerplatz, der Spielplatz an der Kopernikusstraße und der G.-Lechleitnerplatz der Aufenthaltsfunktion..		

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Funktion für den ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	Buslinie, Straßenbahnen: Erläuterung: Straßenbahn Linie 1
Funktion für den Radverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Erschließungsfunktion
Funktion für den Fußgängerverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: Erschließungsfunktion
	<input type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinseln
LSA Steuerung	<input type="checkbox"/>	Fußgängersignalanlage
	<input type="checkbox"/>	Knotenpunkt
	<input type="checkbox"/>	Pförtnerampel
	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorrangsschaltung
	<input type="checkbox"/>	Grüne Welle
	<input checked="" type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Bus
Verkehrssicherheit		keine Angaben
Beschränkungen	<input type="checkbox"/>	LKW ab t
	<input type="checkbox"/>	Nachfahrverbot für
	<input type="checkbox"/>	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	Bitumen/Asphalt
	<input checked="" type="checkbox"/>	Pflasterbelag
	<input type="checkbox"/>	Teilaufpflasterungen
	<input type="checkbox"/>	Schwellen
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (Mischprinzip)
	<input type="checkbox"/>	Schiene im Straßenraum (separater Gleiskörper)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulicher Zustand / Sanierung geplant? Erläuterung: guter baulicher Zustand, keine Sanierung geplant.

Städtebauliche Analyse:	
Planungsrechtliche Einstufung	<p>Bestehendes Planungsrecht</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 30 BauGB</p> <p><input type="checkbox"/> nach § 34 BauGB</p> <p>Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)</p> <p><input type="checkbox"/> WR</p> <p><input type="checkbox"/> WA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WB Charakter entspricht weitgehend den § 4a (1) BauNV=</p> <p><input type="checkbox"/> MI</p> <p><input type="checkbox"/> MK</p> <p><input type="checkbox"/> GE</p> <p><input type="checkbox"/> GI</p> <p><input type="checkbox"/> SO</p> <p>Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Kindergarten</p> <p><input type="checkbox"/> Krankenhaus</p> <p><input type="checkbox"/> Pflegeeinrichtungen</p>
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	<p>Typisierung des Quartiers</p> <p><input type="checkbox"/> Kerngebiet</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt kernnahes Gebiet</p> <p><input type="checkbox"/> Stadtteil</p> <p><input type="checkbox"/> Randlage</p>
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	<p><input type="checkbox"/> Wohnnutzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)</p> <p><input type="checkbox"/> Gewerbe- bzw. Industrienutzung</p> <p><input type="checkbox"/> Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)</p>
Straßenräumliche Situation	<p>Begrenzung des Straßenraums</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Raumkante</p> <p><input type="checkbox"/> Offene / abgerückte Bebauung</p> <p>Geschossigkeiten angrenzende Bebauung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Homogene Gebäudehöhen mit III-IV Geschossen</p> <p><input type="checkbox"/> Heterogene Bauhöhen mit Geschossen</p> <p>Straßenraumgliederung</p> <p>Breite des Straßenraums (Gebäudekante – Gebäudekanten)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Breite ca. 15 m</p> <p><input type="checkbox"/> Davon private Vorzonen vor Gebäuden 0 m</p>

Städtebauliche Analyse:	
Straßenräumliche Situation	Abbildung Querschnitt und Bilder
	
Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Gehweg Fußgänger vorhanden
<input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
<input type="checkbox"/>	Gegen die Einbahnstraße
<input type="checkbox"/>	Radfahrstreifen
<input type="checkbox"/>	Bauliche abgetrennter straßenbegleitender Radweg
<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Bus separate Busspur
<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn im Mischverkehr befahrbarer Gleiskörper
<input type="checkbox"/>	ÖPNV - Straßenbahn separater Gleiskörper nicht befahrbar
<input type="checkbox"/>	Rasengleis vorhanden
<input checked="" type="checkbox"/>	MIV Richtungsverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	Anzahl der Fahrstreifen 2
<input checked="" type="checkbox"/>	Zweirichtungsverkehr
<input type="checkbox"/>	Einbahnverkehr
<input checked="" type="checkbox"/>	Parkplatzflächen
<input type="checkbox"/>	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
Prinzip der Straße	
<input type="checkbox"/>	Mischungsprinzip
<input checked="" type="checkbox"/>	Trennungsprinzip
Verlauf des Straßenraums	
<input checked="" type="checkbox"/>	Aufweitungen
<input type="checkbox"/>	Verengungen
<input type="checkbox"/>	Verschwenk
	Bemerkungen: keine
Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich	
<p>Auf Grund der Faktoren Arbeitslosenquote, Anzahl der Sozialhilfeempfänger, Wohnkomfort, Sprachfähigkeit und Schulbildung, ist eine ganz allgemeine Aussage über die soziale Lage in den Mannheimer Stadtbezirken möglich. Dennoch ist es schwierig, einzuordnen, ob diese Faktoren tatsächlich genügend Aussagekraft über die soziale Stellung der durch Lärm am stärksten betroffenen Bürger in Mannheim hat. Tendenziell liegen die hier be troffenen Bereiche in der Schwetzinger Stadt auf einer mittleren bis unteren Bewertungsskala des Mannheimer Sozialatlases 2005.</p>	

Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen	
Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1980.	
Weitere durchgeführte Maßnahmen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen	
keine	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Verkehrsentwicklungsplan	<p>VEP 1998: Vorschlag für ein Straßenraumgestaltung mit Baumreihe, wurde jedoch nicht umgesetzt. Der VEP Mannheim weist in seiner Stadtteilanalyse Schwetzingerstadt / Oststadt auf grundsätzliche, gesamtstädtische Planungsziele und Leitlinien, die in der Vorlage 910/92 vom Gemeinderat am 23.03.1993 beschlossen wurden.</p> <p>In den Abbildungen 10 sind u.a. folgende Aussagen genannt:</p> <p>Zur Verkehrsberuhigung: Übergangsbereiche Grundnetz / Tempo 30 Zonen verdeutlichen. Bauliche Maßnahmen an unübersichtlichen Knotenpunkten (Unfallschwerpunkte).</p> <p>Zum öffentlichen Verkehr: Gewährleistung der Erschließung der Wohn- und Arbeitsplätze, gute Begreifbarkeit des Liniennetzes und des Fahrplans, Sicherstellung einer nachfragegerechten und attraktiven Bedienung, Minimierung der Reisezeiten.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept für die Schwetzingerstadt vom April 1998 basiert auf den Tempo-30-Zonen, die 1988 eingeführt wurden. Zum Stichwort Verkehrsberuhigung werden als wichtige Maßnahmen genannt: Verbesserung der Straßenraumqualität u.a. auch in der Schwetzinger Straße, Strecken-Tempo 30 in den stadtteilzentralen Einkaufsstraßen (Querungsbedarf, Unfallschwerpunkte, etc.) Schwetzinger Straße und Seckenheimer Straße.</p>
EKI	Keine Aussagen enthalten, da nicht im räumlichen Bereich des EKI gelegen.



Vorgaben aus anderen Planungen

B-Plan	keine Bebauungspläne vorhanden
Sonstiges Planungen für den Aktionsbereich	keine
	keine
	keine

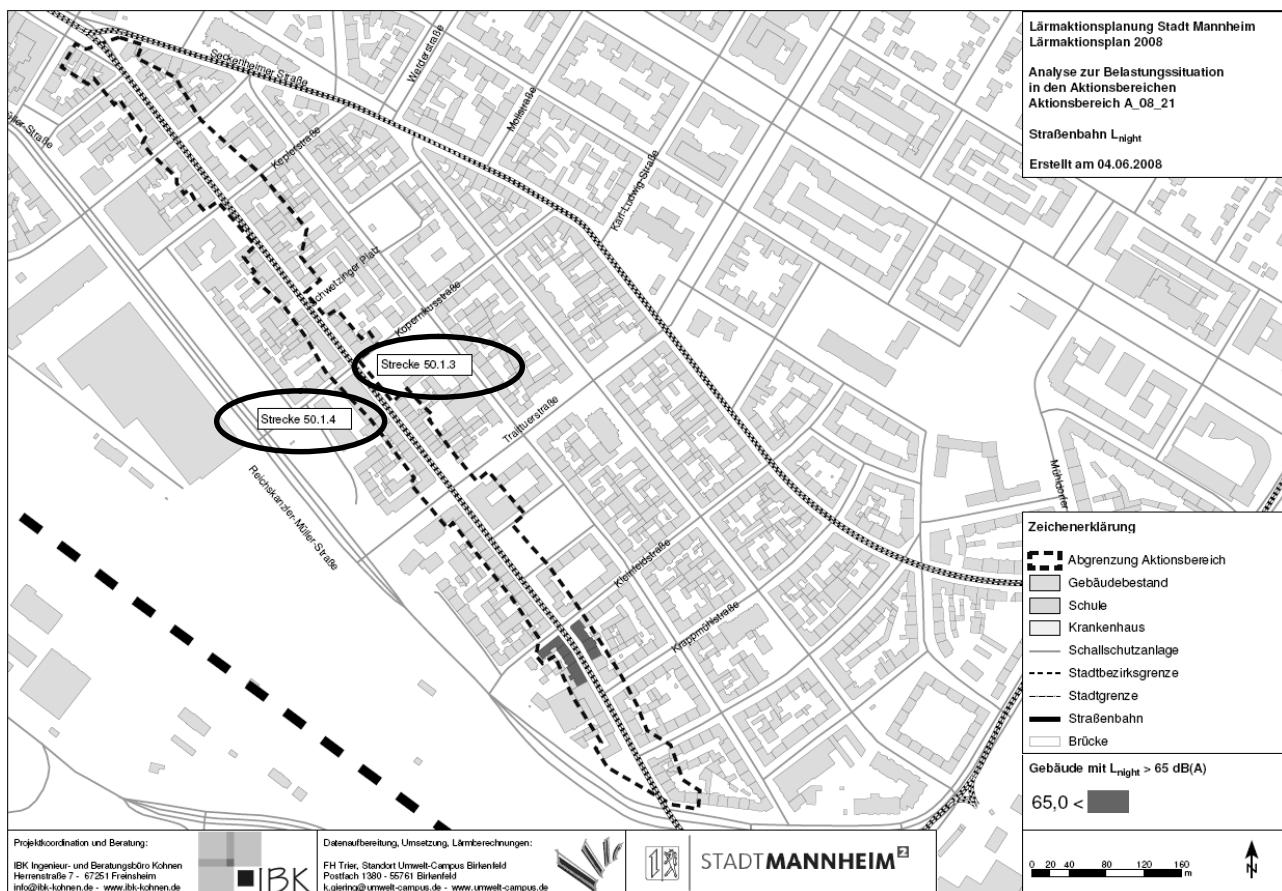
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

**Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief Aktionsbereich A08_21**

Geräuschart:
Stadtbezirk:
Strecke:
Nr.: Aktionsbereich

Straßenbahn
Schwetzingerstadt
Schwetzinger Straße 50.1.3 und 50.1.4
A08_21



Beschreibung des Aktionsbereichs

Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Straßenbahn in der Schwetzinger Straße von Tatersall Straße bis Reichskanzler-Müller-Straße.
--	---

Beschreibung des Aktionsbereichs

Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt Schwetzinger Straße	Verkehrsmengen GT 6N/RNV 8 im Querschnitt (50.1.3 und 501.4)			
	Zugzahlen/24 Std.	35/85		
	day	11/137		
	evening	20/26		
	night	35/7		
	Zuglängen			
	day	30/43 m		
	evening	30/43 m		
	night	30/43 m		
	Geschwindigkeit			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt südlich der Kleinfeldstraße aus einer Länge von 10 m	<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/> 40 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	
	Fahrbahnoberfläche			
	<input checked="" type="checkbox"/> Feste Fahrbahn	<input type="checkbox"/> Schotterbett	<input type="checkbox"/> Rasengleis	
	Kurvenradius			
	<input checked="" type="checkbox"/> < 300 m	<input type="checkbox"/> 300 bis < 500 m	<input type="checkbox"/> ≥ 500 m	
	Verkehrsmengen GT 6N/RNV 8 im Querschnitt (50.1.3 und 501.4)			
	Zugzahlen/24 Std.	35/85		
	day	11/137		
	evening	20/26		
	night	35/7		
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt Kreuzungsbereich der Straßen Tatersall, Seckenheimer Straße und Schwetzinger Straße	Zuglängen			
	day	30/43 m		
	evening	30/43 m		
	night	30/43 m		
	Geschwindigkeit			
	<input type="checkbox"/> 30 km/h	<input checked="" type="checkbox"/> 40 km/h	<input type="checkbox"/> 50 km/h	
	Fahrbahnoberfläche			
	<input checked="" type="checkbox"/> Feste Fahrbahn	<input type="checkbox"/> Schotterbett	<input type="checkbox"/> Rasengleis	
	Kurvenradius			
	<input checked="" type="checkbox"/> < 300 m	<input type="checkbox"/> 300 bis < 500 m	<input type="checkbox"/> ≥ 500 m	
Schalltechnische Analyse Straßenbahn im Aktionsbereich:				

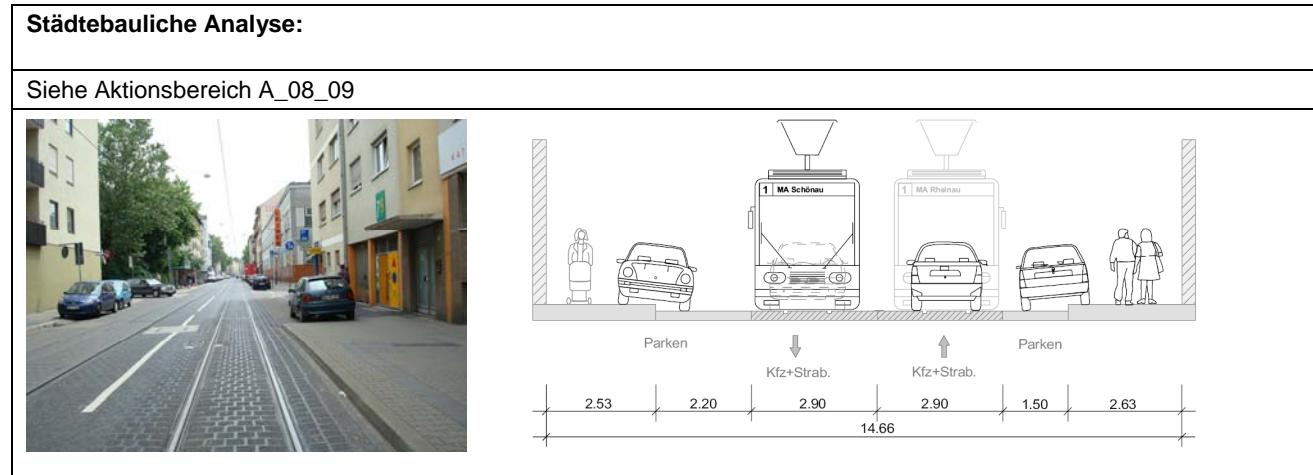
Auslösekriterium	Ln > 65		
Abgrenzungskriterium	Ln > 60		
Maximale Lden (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	76,4		
Maximale Ln (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	68,4		
Zahl der Betroffenen (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	Lden > 75	8	
	Ln > 65	33	
Aktionsbereich für andere Geräuschart	<input checked="" type="checkbox"/>	Straße	<input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> Gewerbe

Analyse verkehrlicher Merkmale Straßenbahn

Einordnung im gesamtstädtischen Straßenbahnnetz	Beschreibung der Bedeutung der Linie im Liniennetz:		
Art des Gleises	<input type="checkbox"/>	Streckengleis	
	<input type="checkbox"/>	Betriebsgleis	
Ausbau des Bahnkörpers	<input type="checkbox"/>	im besonderen Bahnkörper (z.B. Rasengleis)	
	<input type="checkbox"/>	im unabhängigen Bahnkörper	
	<input type="checkbox"/>	im straßenbündigen Bahnkörper"	
Anzahl der Linien auf dem Gleis			
Taktung der Linien			
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Baujahr		
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Erläuterungen:		
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik			
Technische Maßnahmen, welche Fahrzeuge, die die Geräusche mindern	<input type="checkbox"/>	Spurkraftschmierung	
	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>		

Anmerkung:

Die verkehrlichen Merkmale Straßenbahn sind noch mit der Rhein Neckar Verkehr GmbH – RNV abzustimmen.



Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Straße
	<input type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Lden 75 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Lden 75 dB (A)
	<input checked="" type="checkbox"/>	Straßenbahn
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I Überschreitung von Ln 65 dB (A) und hohe Zahl an Betroffenen
	<input type="checkbox"/>	Priorität II Überschreitung von Ln 65 dB (A)

Anlagen

11.7 Gesamtmaßnahmenkatalog Straße/Straßenbahn

Geräuschart: Straße und Schiene

Stadtbezirk:

Straße:

Nr.: Aktionsbereich

Abbildung Aktionsbereiche

- Lage des Aktionsbereichs
- Merkmale im Bestand
- Maßnahmenplan
- Abbildung schalltechnische Wirksamkeitsanalyse

Vorabzug

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen				Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Regionale und überregionale Planungen und Programme											
	<input type="checkbox"/>	Raumordnungsbericht 2005	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Bundesverkehrswegeplan 2003	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Landesentwicklungsprogramm 2002	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Regionalplan Region Rhein Neckar bzw. Regionalplan Unterer Neckar	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen				Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Stadtentwicklung / Stadtplanung											
Formelle Planungen	Flächennutzungsplan 2015/2020										
	<input type="checkbox"/>	Zuordnung Bauflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Flächen für Schallschutzmaßnahmen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Nachrichtliche Übernahme von Verkehrstrassen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Gebiet zur Naherholung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Grünflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Abstandsf lächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Stadtentwicklung / Stadtplanung										
Formelle Planungen	Bebauungsplan									
	Name des Bebauungsplans :									
	<input type="checkbox"/> Verkehrslärm als schalltechnischer Belang berücksichtigt.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Abstandsflächen zwischen Quelle und schutzwürdiger Nutzung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung der Art der baulichen Nutzung, Zuordnung von Baugebieten	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Ausschluss oder Gliederung von Nutzungen innerhalb eines Baugebiets nach Art der Nutzung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung (Dichte, Höhe)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung zur Stellung der baulichen Anlagen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung zur Bauweise (offen, geschlossen, abweichend)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von einer Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzungen von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BlmSchG	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Verkehrsflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Stellplätzen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Kompensationsflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Grünflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festsetzung von Flächen für Gemeinschaftsanlagen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Infofern mehrere für die Aktionsplanung relevante Bebauungspläne für den Aktionsbereich vorliegen oder aufgestellt werden, ist dieser Absatz zu kopieren.

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Stadtentwicklung / Stadtplanung										
Formelle Planungen	Planfeststellung Straßengesetz									
	Name des Projektes der Planfeststellung:									
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Formelle Planungen	Planfeststellung Personenbeförderungsgesetz									
	Name des Projektes der Planfeststellung:									
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Stadtentwicklung / Stadtplanung										
Informelle Planungen	Gesamtstädtisches Entwicklungskonzepte									
	Stadtentwicklungskonzept									
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Modell Räumlicher Ordnung									
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Informelle Planungen	Quartiers-/ Stadtteilbezogene Entwicklungskonzepte									
	Stadtteilrahmenplan									
	Name									
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Stadtentwicklung / Stadtplanung										
Informelle Planungen	Gebietsbezogene Entwicklungskonzepte als Vorstufe zur Bauleitplanung (Rahmenplanung, städtebauliche Entwürfe)									
	Name									
	<input type="checkbox"/> Festlegung von Bauflächen deren Nutzungen und Zuordnung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung zur Qualität, Umfang und Lage von Grün- und Erholungsflächen (Park, Spielplatz, Versickerungsflächen)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung eines Straßennetzes	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung von Erschließungsflächen mit Querschnitten	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung von Flächen für den Ruhenden Verkehr / Parkierungsanlagen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegungen von Baustrukturen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung zur Dichte	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung zur Höhe	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Anschluss des Gebiets an Verkehrsmittel Umweltverbund	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung möglicher Kompensationsflächen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Festlegung einer Energiekonzeption – Passivhaussiedlung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Gesamtstädtische Konzepte									
	Verkehrsentwicklungsplan (Berücksichtigung aller Verkehrsarten und Integration in ein gemeinsames Konzept)									
	<input type="checkbox"/> motorisierter Individualverkehr		Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verkehrsführung besondere Nutzungsgruppen (LKW-Routen)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Parkraumkonzepte	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Öffentlicher Personennahverkehr		Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Linienführung Busse	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Linienführung Straßenbahn	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Radverkehr		Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Radwegenetzplanung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Fußverkehr		Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Fußwegenetzplanung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Verkehrsplanung										
Nahverkehrsplan										
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Stadtteilbezogene Verkehrskonzepte										
Name										
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Projekt / gebietsbezogenen verkehrs- und Erschließungskonzepte bei Neubau										
Name										
<input type="checkbox"/>	Festlegung der Erschließungsform (autofrei, ÖPNV Andienung, MIV ..)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Festlegung der Netzform (Straßenhierarchien)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raums	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Konzepte zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	derzeit in Umsetzung	€
<input type="checkbox"/>	Querschnittsaufteilung für Erschließungsstraßen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	derzeit in Umsetzung	€
<input type="checkbox"/>	Festlegung von Grünflächen, Plätzen und sonstigen Aufenthaltsflächen für den nichtmotorisierten Individualverkehr	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	derzeit in Umsetzung	€
Sonderprojekte Verkehrsstreßenprojekte (Tangenten, Ortsumgehungen) mit hohen Verkehrsbelastungen und großer Entlastungsfunktion für die Wohnbebauung										
Name										
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Verkehrsplanung										
Entwurf und Dimensionierung von Verkehrsanlagen bei Neu- oder Umbau/ Gestaltungsentwürfe										
Name Planung Umbau Dalbergstraße 2000										€
<input type="checkbox"/>	Berücksichtigung von Anlagen für den Radverkehr	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
<input type="checkbox"/>	Berücksichtigung von Anlagen für den Fußgängerverkehr	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
<input type="checkbox"/>	Berücksichtigung einer Straßenraumbegrünung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
<input type="checkbox"/>	Reduzierung des Querschnitts zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Verkehrsmanagement										
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Luftreinhalteplan										
Umweltplanung										
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>		Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen =			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf										
Bau und Ausführung von Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen	Lärmschutzeinrichtungen									
	<input type="checkbox"/> Lärmschutzwand/-wall	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Troglage	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Teilabdeckung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Tunnel	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Verkehrs- und Erschließungsanlagen, Plätze, öffentlicher Raum	<input type="checkbox"/> Materialwahl/ schallabsorbierende Verkleidungen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Name Umbau Dalbergstraße									
	<input type="checkbox"/> Rückbau/ Umorganisation von Querschnitten zugunsten von	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Radwegen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Gehwegen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Begrünung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> ÖPNV (Busspuren / Straßenbahnen)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	
	<input type="checkbox"/> Parkständen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Anlage von Radwegen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Anlage von Flächen für den Aufenthalt (Plätzen, Grünanlagen)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Aufstellen von Stadtmöblierung	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Begrünungsmaßnahmen, Baumplanzungen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Bauliche Maßnahmen zur Verfestigung des Verkehrsflusses	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Bauliche Maßnahmen zur Veränderung der Widerstände im Verkehrsnetz	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen =				Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf											
	<input type="checkbox"/>	Materialauswahl	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
		<input type="checkbox"/>	Austausch lauter Fahrbahndecken (Pflaster) durch leisere Fahrbahndecken (Asphalt)	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
		<input type="checkbox"/>	Einbau lärmärmer Fahrbahndecken OPA einlagiger offenporiger Asphalt,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
		<input type="checkbox"/>	2OPA zweilagiger offenporiger Asphalt	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
		<input type="checkbox"/>	LOA 5 D lärmarme Asphaltdeckschichten für kommunale Straßen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Einbau von Schallschutzfenstern	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Einbau von schallgedämmten Lüfter	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Durchführung einer Schalldämmung der sonstigen Außenbauteile	Erläuterung: Bei Sanierung von Gebäuden	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Grundrissorientierung und Orientierung von Fenstern schutzwürdiger Aufenthaltsräume und Außenwohnbereiche	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/>	Ausbau von Passivhaus -Standard	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrsordnung	§ 45 StVO Verkehrzeichen und Verkehrseinrichtungen									
	§ 45 Absatz 1 Nr. 3 Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ... zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.									
	§ 45 Absatz 1 (a) Das gleiche Recht haben sie ferner in									
<input type="checkbox"/>	Nr. 1 Bade- und heilklimatischen Kurorten,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 2 in Luftkurorten,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 3 in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 4 in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 5 in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 6 in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	§ 45 Absatz 1 (b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen...	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 2a im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 3 zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
<input type="checkbox"/>	Nr. 4 zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen =			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrsordnung	§ 45 StVO Verkehrzeichen und Verkehrseinrichtungen									
	<input type="checkbox"/> Nr. 5 zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> § 45 Absatz 1 © Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> § 45 Absatz 1 (d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs – Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrsordnung	§ 41 StVO Vorschriftenzeichen									
	<input type="checkbox"/> Vorgabe der vorgeschriebenen Fahrtrichtung Zeichen 209, 211, 214, 220, 353   	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Sonderwege, Zeichen 237, 238, 239, 240, 241 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beschilderung Anlieger Frei	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn/ Ende eines Fußgängerbereichs Zeichen 2442, 243 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Bewohnerparkzonen	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn/ Ende Fahrradstraßen Zeichen 244 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Fahrradverkehr in der Gegenrichtung Zusatzschild 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Radverkehr frei Zusatzschild 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Haltestelle Straßenbahnen Zeichen 224 – 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Sonderfahrtstreifen Linienverkehr Omnibusse Zeichen 245 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verbot für Fahrzeuge aller Art, Zeichen 250 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs – Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrs-ordnung	§ 41 StVO Vorschriftenzeichen									
	<input type="checkbox"/> Zusatzschild: Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 Bundes- Immissionsschutzgesetz nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus, die mit einer G-Kat-Plakette oder einer amtlichen Plakette gekennzeichnet sind, die nach dem Anhang zu § 40c Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) oder in den Fällen des § 40e Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) erteilt worden ist, oder mit denen Fahrten zu besonderen Zwecken im Sinne des § 40d Abs. 1 Nr. 1 bis 6 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes in der Fassung des Artikels 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) oder zur sozialen Betreuung der Bevölkerung in dem Verbotsgebiet durchgeführt werden. 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs – Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrs-ordnung	§ 41 StVO Vorschriftenzeichen									
	<input type="checkbox"/> Zusatzschild beschränkt das Verkehrsverbot auf den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t. Durchgangsverkehr liegt nicht vor, soweit die jeweilige Fahrt dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen, dem Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeortes des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt), dient; dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebietes liegt, zu dem Gebiet, oder mit in § 1 Abs. 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge bezeichneten Fahrzeugen durchgeführt wird. Ausgenommen von dem Verkehrsverbot ist eine Fahrt, die auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken (Zeichen 421, 442, 454 bis 459 oder Zeichen 460 und 466) durchgeführt wird, um besonderen Verkehrslagen Rechnung zu tragen. 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge, Zeichen 251 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse, Zeichen 253 – 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs – Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrs-ordnung	§ 41 StVO Vorschriftenzeichen									
	<input type="checkbox"/> Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas Zeichen 255 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinräder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge, Zeichen 260 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Verbot der Einfahrt Zeichen 267 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn / Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone, Zeichen 270.1 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn/ Ende Tempo 30 Zone, Zeichen 274.1 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn Ende eingeschränktes Haltverbot für eine Zone, Zeichen 290 und 292 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Straßenverkehrsordnung	§ 42 StVO Richtzeichen									
	<input type="checkbox"/> Beginn / Ende Vorfahrtstraße, Zeichen 306, 307 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Beginn / Ende der geschlossenen Ortschaft, Zeichen 310, 311 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf			Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Straßenverkehrs-ordnung	§ 42 StVO Richtzeichen									
	<input type="checkbox"/> Parkplatz, Zeichen 314 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Parken und Reisen, Zeichen 316 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Begin / Ende verkehrberuhigter Bereich, Zeichen 325, 326 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Fußgängerüberweg, Zeichen 350 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Ende der Autobahn, Zeichen 334 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Ende der Kraftfahrtstraße, Zeichen 336 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Nummernschild für Bundesstraßen, Zeichen 401 – 35 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Wegweiser auf sonstigen Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung, Zeichen 418 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Zeichen 421 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	<input type="checkbox"/> Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Zeichen 442 	Erläuterung:	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Umsetzungs - Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf		Art / Charakter der Maßnahme	Minderungspotential	Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen	Veränderungen in anderen Bereichen	Maßnahmenträger	Planungshorizont	Zeithorizont Realisierung	Kosten
Rechtlich bestehende allgemeingültige Vorgaben									
Straßenverkehrs-ordnung	§ 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot								
	§ 30 Absatz 1 Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	§ 30 Absatz 3 An Sonn- und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Organisatorische Maßnahmen									
Kontrolle / Vollzug	§ 49 StVO Ordnungswidrigkeiten Kontrolle Ordnungswidrigkeiten	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
QMS	Instandhaltung von Farbbahndecken, Straßenzustandskataster	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Gleissanierungen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	
	Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Kanalsanierung	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	
	Beschwerdemanagement der Stadt Mannheim Umwelttelefon (Hotline für akute Umweltbeschwerden	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	zur Etablierung des Themas Umweltlärm im Verwaltungshandeln	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Strategische Maßnahmen									
Öffentlichkeitsarbeit	Information der Öffentlichkeit über Lärmmindeungsplanung im Ballungsraum Mannheim Flyer Grundlagen, 2008 Strategische Lärmkartierung, 2008	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Information der Öffentlichkeit über lärm- und schadstoffarme sowie verbrauchsfreundliche Fahrweise	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Information der Öffentlichkeit über passiven Schallschutz im Rahmen der Modernisierung von Gebäuden	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Information der Öffentlichkeit über Schallschutzfensterprogramm und passiven Schallschutz	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Information der Öffentlichkeit über Tempomessstationen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Information der Öffentlichkeit über Umleitungen und Verkehrsbehinderungen aufgrund Baumaßnahmen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Internet http://www.mannheim.de/ und http://mapserver.bt-gis.de/mannheim/index.jsp	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
	Veranstaltungen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€
Öffentlicher Fuhrpark	Einsatz lärmärmer Fahrzeuge	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen	Bitte auswählen		Bitte auswählen	Bitte auswählen	€

Anlagen

11.8 Auflistung aller betroffenen Wohngebäude mit $L_{den} > 75 \text{ dB(A)}$ Straße und $L_{night} > 65 \text{ dB(A)}$ Straßenbahnverkehr

Wohngebäude in Lärmpegelbereichen L_{DEN} – Straßen > 75 dB(A)

Aktionsbereich	Wohngebäude
A_08_01 – Sandhofer Straße etwa 93 Betroffene	Sandhofer Straße 1 (Schule) Sandhofer Straße 5 Sandhofer Straße 7 Sandhofer Straße 9 Sandhofer Straße 11 Sandhofer Straße 13 Sandhofer Straße 13 A Sandhofer Straße 14 Sandhofer Straße 15 Sandhofer Straße 16 Sandhofer Straße 17 Sandhofer Straße 18 Sandhofer Straße 19 Sandhofer Straße 20 Sandhofer Straße 21 Sandhofer Straße 22 Sandhofer Straße 23 Sandhofer Straße 24 Sandhofer Straße 25 Sandhofer Straße 26 Sandhofer Straße 28 Sandhofer Straße 30 Sandhofer Straße 32 Sandhofer Straße 34 Sandhofer Straße 36 Sandhofer Straße 38

A_08_05 - Luisenring, Seilerstraße, Schanzenstraße, Dalbergstraße etwa 438 Betroffene	F 7, 22 F 7, 23 G 7, 24 G 7, 25 G 7, 26 G 7, 27 Luisenring 14 Luisenring 15 Luisenring 16 Luisenring 17 Luisenring 18 Luisenring 19 Luisenring 20 Luisenring 20 A Luisenring 21 Luisenring 22 Luisenring 23 Luisenring 24 Luisenring 25 Luisenring 25 A Dalbergstraße 4 Dalbergstraße 6 Dalbergstraße 8 Dalbergstraße 10 Dalbergstraße 11 Dalbergstraße 13 Dalbergstraße 15 Dalbergstraße 16 Dalbergstraße 17 Dalbergstraße 18 Dalbergstraße 19 Dalbergstraße 20 Dalbergstraße 21 Dalbergstraße 22 Dalbergstraße 23 Dalbergstraße 25 Dalbergstraße 27
---	---

A_08_05 - Luisenring, Seilerstraße, Schanzenstraße, Dalbergstraße etwa 438 Betroffene	Dalbergstraße 29 Dalbergstraße 31 Dalbergstraße 33 Dalbergstraße 35 Seilerstraße 13 Holzstraße 5 Holzstraße 7 Holzstraße 9 Holzstraße 13 Holzstraße 15 Holzstraße 17 Holzstraße 19 Schanzenstraße 22 Schanzenstraße 24
A_08_08 - Lindenstraße etwa 4 Betroffene	Lindenhofstraße 42 Lindenhofstraße 44
A_08_09 - Schwetzinger Straße etwa 393 Betroffene	Schwetzinger Straße 67 Schwetzinger Straße 68 Schwetzinger Straße 70 Schwetzinger Straße 72 Schwetzinger Straße 74 Schwetzinger Straße 76 Schwetzinger Straße 78 Schwetzinger Straße 80 Schwetzinger Straße 90 Schwetzinger Straße 91 Schwetzinger Straße 92 Schwetzinger Straße 93 Schwetzinger Straße 94 Schwetzinger Straße 95 Schwetzinger Straße 96 Schwetzinger Straße 97 Schwetzinger Straße 98 Schwetzinger Straße 99 Schwetzinger Straße 100 Schwetzinger Straße 101

A_08_09 - Schwetzinger Straße etwa 393 Betroffene	Schwetzinger Straße 102 Schwetzinger Straße 103 Schwetzinger Straße 105 Schwetzinger Straße 107 Schwetzinger Straße 112 Schwetzinger Straße 114 Schwetzinger Straße 116 Schwetzinger Straße 118 Schwetzinger Straße 128 Schwetzinger Straße 130 Schwetzinger Straße 132 Schwetzinger Straße 134 Schwetzinger Straße 136 Schwetzinger Straße 138 Schwetzinger Straße 140 Schwetzinger Straße 142 Schwetzinger Straße 144 Schwetzinger Straße 145 Schwetzinger Straße 146 Schwetzinger Straße 147 Schwetzinger Straße 148 Schwetzinger Straße 149 Schwetzinger Straße 150 Schwetzinger Straße 151 Schwetzinger Straße 152 Schwetzinger Straße 153 Schwetzinger Straße 154 Schwetzinger Straße 155 Schwetzinger Straße 156 Schwetzinger Straße 157 Schwetzinger Straße 158 Schwetzinger Straße 161 Schwetzinger Straße 163 Schwetzinger Straße 165 Kopernikusstraße 37
--	---

A_08_10 - Feudenheimer Hauptstraße, Schwanenstraße etwa 87 Betroffene	Feudenheimer Hauptstraße 55 Feudenheimer Hauptstraße 57 Feudenheimer Hauptstraße 59 Feudenheimer Hauptstraße 69 Feudenheimer Hauptstraße 73 Feudenheimer Hauptstraße 73 A Feudenheimer Hauptstraße 73 B Feudenheimer Hauptstraße 75 Feudenheimer Hauptstraße 77 Feudenheimer Hauptstraße 79 Feudenheimer Hauptstraße 81 Feudenheimer Hauptstraße 83 Feudenheimer Hauptstraße 84 Feudenheimer Hauptstraße 85 Feudenheimer Hauptstraße 88 Feudenheimer Hauptstraße 92 Feudenheimer Hauptstraße 93 Feudenheimer Hauptstraße 95 Feudenheimer Hauptstraße 97 Feudenheimer Hauptstraße 99 Feudenheimer Hauptstraße 100 Feudenheimer Hauptstraße 101 Feudenheimer Hauptstraße 102 Feudenheimer Hauptstraße 102 A Feudenheimer Hauptstraße 103 Feudenheimer Hauptstraße 104 Feudenheimer Hauptstraße 105 Feudenheimer Hauptstraße 106 Feudenheimer Hauptstraße 107 Feudenheimer Hauptstraße 108 Feudenheimer Hauptstraße 109 Feudenheimer Hauptstraße 110 Feudenheimer Hauptstraße 111 Feudenheimer Hauptstraße 112 Feudenheimer Hauptstraße 113 Feudenheimer Hauptstraße 114 Feudenheimer Hauptstraße 114 A
--	--

	Feudenheimer Hauptstraße 115 Feudenheimer Hauptstraße 116 Feudenheimer Hauptstraße 117 Feudenheimer Hauptstraße 118 Feudenheimer Hauptstraße 119 Feudenheimer Hauptstraße 120 Feudenheimer Hauptstraße 121 Feudenheimer Hauptstraße 122 Feudenheimer Hauptstraße 124 Feudenheimer Hauptstraße 126 Feudenheimer Hauptstraße 128 Feudenheimer Hauptstraße 143 Schwanenstraße 18
A_08_11 - Neckarauer Straße etwa 55 Betroffene	Neckarauer Straße 20 Neckarauer Straße 22 Neckarauer Straße 143 Neckarauer Straße 145 Neckarauer Straße 147 Neckarauer Straße 149 Neckarauer Straße 151 Neckarauer Straße 153 Neckarauer Straße 155

Einzelgebäude - Gorxheimer Straße 1-17 mit 1 Betroffenen.

Wohngebäude in Lärmpegelbereichen L_{night} – Schiene (Straßenbahn) > 65 dB(A)

Aktionsbereich	Wohngebäude
A_08_13 – Luzenbergstraße 3 Betroffene	Luzenbergstraße 86 (Ostseite) Luzenbergstraße 88 (Ostseite)
A_08_14 - Sandhofer Straße 9 Betroffene	Sandhofer Straße 13 Sandhofer Straße 13 A Sandhofer Straße 24
A_08_15 - Waldhofstraße, Bereich 1 3 Betroffene	Waldhofstraße 215
A_08_16 - Waldhofstraße, Bereich 2 5 Betroffene	Waldhofstraße 37 Lortzingstraße 47
A_08_18 – Goethestraße 7 Betroffene	Goethestraße 2
A_08_20 - Seckenheimer Straße 12 Betroffene	Seckenheimer Straße 77 Seckenheimer Straße 79 Mühldorfer Straße 1
A_08_21 - Schwetzinger Straße 33 Betroffene	Schwetzinger Straße 138 Schwetzinger Straße 140 Schwetzinger Straße 142 Schwetzinger Straße 144 Schwetzinger Straße 146 Schwetzinger Straße 149 Schwetzinger Straße 151 Schwetzinger Straße 153

A_08_22 - Seckenheimer Hauptstraße 85 Betroffene	Seckenheimer Hauptstraße 98 Seckenheimer Hauptstraße 100 Seckenheimer Hauptstraße 102 Seckenheimer Hauptstraße 104 Seckenheimer Hauptstraße 106 Seckenheimer Hauptstraße 108 Seckenheimer Hauptstraße 110 Seckenheimer Hauptstraße 111 Seckenheimer Hauptstraße 112 Seckenheimer Hauptstraße 113 Seckenheimer Hauptstraße 115 Seckenheimer Hauptstraße 116 Seckenheimer Hauptstraße 117 Seckenheimer Hauptstraße 118 Seckenheimer Hauptstraße 120 Seckenheimer Hauptstraße 122 Seckenheimer Hauptstraße 124 Seckenheimer Hauptstraße 125 Seckenheimer Hauptstraße 126 Seckenheimer Hauptstraße 126 A Seckenheimer Hauptstraße 127 Seckenheimer Hauptstraße 128 Seckenheimer Hauptstraße 129 Seckenheimer Hauptstraße 129 A Seckenheimer Hauptstraße 130 Seckenheimer Hauptstraße 131 Seckenheimer Hauptstraße 132 Seckenheimer Hauptstraße 133 Seckenheimer Hauptstraße 134 Seckenheimer Hauptstraße 136 Seckenheimer Hauptstraße 137 Seckenheimer Hauptstraße 139 Seckenheimer Hauptstraße 140 Seckenheimer Hauptstraße 141
---	---

A_08_22 - Seckenheimer Hauptstraße 85 Betroffene	Seckenheimer Hauptstraße 142 Seckenheimer Hauptstraße 143 Seckenheimer Hauptstraße 144 Seckenheimer Hauptstraße 146 Seckenheimer Hauptstraße 149 Seckenheimer Hauptstraße 150 Seckenheimer Hauptstraße 151 Seckenheimer Hauptstraße 152 Seckenheimer Hauptstraße 153 Seckenheimer Hauptstraße 155 Seckenheimer Hauptstraße 157 Seckenheimer Hauptstraße 159 Seckenheimer Hauptstraße 167 Seckenheimer Hauptstraße 169 Seckenheimer Hauptstraße 171 Seckenheimer Hauptstraße 173 Seckenheimer Hauptstraße 175 Ettlinger Straße 1 Waldshuter Straße 1 A
A_08_23 – Relaisstraße 3 Betroffene	Relaisstraße 207 Relaisstraße 211

Einzelgebäude - L 5 , 5 mit 1 Betroffenen.

Anlagen

11.9 Auswertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange, Behörden, städtischen Dienststellen, Verbände und sonstige Stellen

Anlage 11.9

Stadt Mannheim, Lärmaktionsplan 2008

Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange und Behörden gemäß § 47a Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz

I Mitwirkung der Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Eingangsdatum Stellungnahme	s. Ziffer	s. Anlage
Bürger/ Bürgerin 01	12.04.2007	0	
Bürger/ Bürgerin 02	20.06.2007	1.1.2	
Bürger/ Bürgerin 03	13.08.2007	1.1.3	
Bürger/ Bürgerin 04	09.05.2008	1.1.4	
Bürger/ Bürgerin 05	26.05.2008	1.1.5	
Bürger/ Bürgerin 06	08.06.2008	1.1.6	
Bürger/ Bürgerin 07	09.06.2008	1.1.7	
Bürger/ Bürgerin 08	09.06.2008	1.1.8	
Bürger/ Bürgerin 09	09.06.2008	1.1.9	
Bürger/ Bürgerin 10	09.06.2008	1.1.10	
Bürger/ Bürgerin 11	12.06.2008	1.1.11	
Bürger/ Bürgerin 12	24.06.2008	1.1.12	
Bürger/ Bürgerin 13	24.06.2008	1.1.13	
Bürger/ Bürgerin 14	24.06.2008	1.1.14	
Bürger/ Bürgerin 15	25.06.2008	1.1.15	
Bürger/ Bürgerin 16	30.06.2008	1.1.16	
Bürger/ Bürgerin 17	03.07.2008 und 16.07.2008	1.1.17	
Bürger/ Bürgerin 18	07.07.2008	1.1.18	
Bürger/ Bürgerin 19	09.07.2008	1.1.19	
Bürger/ Bürgerin 20	14.07.2008	1.1.20	
Bürger/ Bürgerin 21	14.07.2008	1.1.21	
Bürger/ Bürgerin 22	14.07.2008	1.1.22	
Bürger/ Bürgerin 23	14.07.2008	1.1.23	
Bürger/ Bürgerin 24	14.07.2008	1.1.24	
Bürger/ Bürgerin 25	14.07.2008	1.1.25	
Bürger/ Bürgerin 26	17.07.2008	1.1.26	
Bürger/ Bürgerin 27	21. und 25.07.2008	1.1.27	

Öffentlichkeit	Eingangsdatum Stellungnahme	s. Ziffer	s. Anlage
Bürger/ Bürgerin 28	24.07.2008	1.1.28	
Bürger/ Bürgerin 29	24.07.2008	1.1.29	
Bürger/ Bürgerin 30	28.07.2008	1.1.30	
Bürger/ Bürgerin 31	28.07.2008	1.1.31	
Bürger/ Bürgerin 32	28.07.2008	1.1.32	
Bürger/ Bürgerin 33	05.08.2008	1.1.33	
Bürger/ Bürgerin 34	05.08.2008	1.1.34	
Bürger/ Bürgerin 35	07.08.2008	1.1.35	
Bürger/ Bürgerin 36	20.08.2008	1.1.36	
Bürger/ Bürgerin 37	21.08.2008	1.1.37	
Bürger/ Bürgerin 38	21.08.2008	1.1.38	
Bürger/ Bürgerin 39	31.08.2008	1.1.39	
Bürger/ Bürgerin 40	05.09.2008	1.1.40	
Bürger/ Bürgerin 41	30.09.2008	1.1.41	

Über die Methodik zur Auswahl der Aktionsbereiche:

In der Stadt Mannheim ergab die Auswertung der Betroffenenzahlen, dass im Vergleich mit den beiden anderen baden-württembergischen Ballungsräumen der 1. Stufe (Karlsruhe und Stuttgart) prozentual deutlich mehr Personen (insgesamt ca. 1.230) teilweise sogar extremen Pegelbelastungen von über 75 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum (L_{den} Straße) sowie von über 65 dB(A) während der Nachtzeit (L_{night} Straßenbahn) ausgesetzt sind. Die Belastungen sind so schwerwiegend, dass hier auch vertiefende Betrachtungen sehr wahrscheinlich zu keinem anderen Ergebnis führen werden, als zur Gewährung passiven Lärmschutzes. Damit wären Gesamtkosten in einer geschätzten Größenordnung von ca. 3,5 Mio. € und ein wirksamer Schutz vor Gesundheitsbelastungen durch Lärm für diese betroffenen Bürgerinnen und Bürger verbunden.

Durch die gleichzeitige Betrachtung dieses hohen Belastungswertes mit der Zahl der hiervon betroffenen Personen konnten in einem ersten Schritt zwei Aktionsbereiche identifiziert werden, in denen allein bereits ca. 900 (davon durch Straßenverkehrslärm ungefähr 830) von den insgesamt ca. 1.230 Personen solch hohen Belastungen unterliegen. Hier erfolgten auch umfangreichere Analysen, denn bei den hier jeweils vorgefundenen hohen Belastetenzahlen sollten grundsätzlich auch Alternativen zum passiven Lärmschutz in den Aktionsbereichen geprüft werden, da das gesamte Wohnumfeld als erheblich beeinträchtigt zu bewerten ist.

Die im Lärmaktionsplan Mannheim 2008 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen unter der Voraussetzung, dass die von den höchsten Lärmpegeln aus dem Straßen- und Schienenverkehrslärm (Straßenbahn) Betroffenen Priorität genießen. Somit unterzieht der Lärmaktionsplan 2008 vordringlich diejenigen Bereiche einer weiteren Untersuchung, in denen definitiv eine Gesundheitsgefährdung gegeben ist. Unter Anwendung dieser Methodik wurden

für Mannheim 23 Bereiche ermittelt, in denen auf Basis der Strategischen Lärmkarten der Auslösewert von 75 dB(A) für den L_{den} (Straßenverkehrslärm, = „Kfz-Lärm“) oder 65 dB(A) für den L_{night} (Straßenbahn, = „Stadtbahn“) überschritten wird. In einem nächsten Schritt wurden diese 23 Aktionsbereiche auf Basis der strategischen Lärmkarten hinsichtlich der in diesen Bereichen betroffenen Einwohner nochmals detaillierter analysiert. Ergebnis dieses Untersuchungsschrittes war, dass in 15 der 23 Aktionsbereiche Betroffenheiten an Wohngebäuden vorliegen, bei denen die oben genannten Werte ($L_{den} > 75$ dB(A) Straße oder $L_{night} > 65$ dB(A) Straßenbahn) überschritten werden.

Innerhalb dieser 15 verbleibenden Aktionsbereiche wurde eine Abstufung bzw. Priorisierung, getrennt für die beiden Lärmarten Straßenverkehr und Straßenbahn, entsprechend der Anzahl der Betroffenen über dem Auslösekriterium Straßenverkehr L_{den} von 75 dB(A) und Straßenbahn L_{night} von 65 dB(A) vorgenommen.

Die zu ergreifenden Maßnahmen zur Lärminderung konzentrieren sich somit zunächst auf die im Lärmaktionsplan 2008 unter dem Kriterium „*höchste Belastung bei gleichzeitig hoher Anzahl von Betroffenen*“ prioritär zu behandelnden Aktionsbereiche. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der bestehenden Möglichkeiten des Finanzmitteleinsatzes.

Bezogen auf diese oben geschilderte Maßnahmenkonzeption des Mannheimer Lärmaktionsplans 2008 wurde deutlich, dass zu den im Lärmaktionsplan 2008 bezeichneten Aktionsbereichen keine Anregungen eingereicht wurden. Im Rahmen der Beteiligung wurden insbesondere keine Anregungen eingereicht, die eine Änderung, Modifikation oder Ergänzung der Aktionsbereiche erforderlich machen.

Die 41 eingegangenen schriftlichen Rückmeldungen aus der Bürgerschaft schildern vielmehr den subjektiven Eindruck der Lärmbelastungen durch die jeweiligen Betroffenen und beinhalten teilweise wertvolle Vorschläge zu Lärmreduzierungsmaßnahmen. Sie verdeutlichen, dass das Thema Lärm von der Mannheimer Bevölkerung ernst genommen wird und eine entsprechende Erwartungshaltung an die Stadt gerichtet wird.

Die Stadt Mannheim kann diese Anregungen im Rahmen der anstehenden Vertiefung der Lärmaktionsplanung berücksichtigen, sofern es sich um einen Aktionsbereich handelt. Die somit eher als Hinweise bzw. Vorschläge zu wertenden Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung werden in der Fortführung der Lärmaktionsplanung in den Jahren 2009 / 2010 und darüber hinaus berücksichtigt. Wie die Stadt Mannheim künftig mit der Lärmaktionsplanung umgehen möchte, hat sie im Konzept zur Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung 2008+ festgelegt, das als Anlage 2 der Beschlussvorlage zur Gemeinderatssitzung am 25.11.2008 beigefügt ist.

Die Verwaltung wird sich außerdem bemühen, die 2008 erfolgten Anregungen auch außerhalb der Lärmaktionsplanung zeitnah auf ihre Machbarkeit zu prüfen und ggf. entsprechende Schritte im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten einleiten.

1.1.1 Bürger/Bürgerin 01

Stellungnahme eingegangen am: 12.04.2007

Stadtteil Vogelstang

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Zur Lärminderung wird eine Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand Thüringer Straße – Suler Weg- Altenburger Weg vorgeschlagen.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.2 Bürger/Bürgerin 02

Stellungnahme eingegangen am: 20.06.2007

Vogelstang

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Verkehrslärm der B 38, der auf die Wohnbebauung an der Straße „Hinter dem Wolfsberg.“ einwirkt. Zur Lärminderung wird eine Lärmschutzwand entlang der B 38 gefordert. Zusätzlich wird eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand an der Straße „Hinter dem Wolfsberg“ vorgeschlagen.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.3 Bürger/Bürgerin 03

Stellungnahme eingegangen am: 13.08.2007

Käfertal

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Verkehrslärm durch die Waldstraße und ein fehlendes Stück Lärmschutzwand.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.4 Bürger/Bürgerin 04

Stellungnahme eingegangen am: 09.05.2008

Stadtteil Neuhermsheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Verkehrslärm durch die Hermsheimer Straße, in Stadtteil Neuhermsheim.

Zur Lärminderung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Hermsheimer Straße

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.5 Bürger/Bürgerin 05

Stellungnahme eingegangen am: 26.05.2008

Stadtteil Feudenheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Straßenverkehrslärm in der Straße „Auf dem Aubuckel“ im Stadtteil Feudenheim, insbesondere durch LKW in der Nacht.

Zur Lärminderung werden folgende Maßnahmen für die Straße „Auf dem Aubuckel“ vorgeschlagen:

**eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für LKW in der Nacht
eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung**

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.6 Bürger/Bürgerin 06

Stellungnahme eingegangen am: 08.06.2008

Stadtteil Sandhofen

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der schlechte Straßenzustand und der hohe LKW Verkehr vor allem nachts und am Wochenende in der Domstiftstraße kritisiert.

Folgende lärmindernde Maßnahmen werden für die Domstiftstraße vorgeschlagen:

Neuen Fahrbahndecke in der Domstiftstraße, Sandhofen
Reduktion des LKW-Anteils in der Domstiftstraße
Austausch, Erneuerung und Neuanpflanzung von Bäumen im Straßenraum

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Domstiftstraße befindet sich in einer „Tempo-30-Zone“ und hat eine asphaltierte Oberfläche. Im Zuge der Umbaumaßnahmen im Ortskern Sandhofen („Im Stich“, Maßnahmen der RNV, Platzgestaltung) wird auch der Einmündungsbereich der Domstiftstraße umgebaut. Dabei werden drei Bäume neu gepflanzt. Weitere Maßnahmen sind in der Domstiftstraße nicht vorgesehen. Die Baumaßnahmen im Ortskern Sandhofen erfordern Umleitungen mit wechselnden Verkehrsführern. Die derzeitigen Verkehrsverhältnisse in der Domstiftstraße repräsentieren deshalb nicht den Normalzustand. Erst nach Abschluss aller Bauarbeiten im Ortskern von Sandhofen kann die Verkehrsbehörde ein Durchfahrtsverbot für LKW überprüfen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.7 Bürger/Bürgerin 07

Stellungnahme eingegangen am: 09.06.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Für die Braunschweiger Allee im Stadtteil Blumenau wird eine Verkehrsberuhigung angeregt, die das Verkehrsaufkommen und die Abgasbelästigung reduzieren und die Sicherheit für Kindergarten- und Schulkinder erhöhen soll. Zur Entlastung der Stadtteile Blumenau und Schönau wird eine Umfahrung östlich entlang der Bahnlinie bis zum Böblinger Dreieck vorgeschlagen. Neben dem Verkehrslärm wird die nächtliche Fluglärmbelastung durch Hubschrauber kritisiert.

Abwägung:

Die Anregungen zur Verkehrsberuhigung der Braunschweiger Allee und zur Umfahrung der Stadtteile Blumenau und Schönau betreffen zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart (Straßenverkehrslärm), allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Kritik am Fluglärm durch Hubschrauber betrifft eine Lärmart, die nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BlmSchG ist. Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)

Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)

Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)

Fluglärm City-Airport Mannheim

Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen

Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks, ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst. Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte, hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.8 Bürger/Bürgerin 08

Stellungnahme eingegangen am: 09.06.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Für den Viernheimer Weg im Stadtteil Blumenau werden zur Verkehrsberuhigung Bodenschwellen, Geschwindkeitsbeschränkung und eine bauliche Verengung des Straßenraums durch eine 'Blumeninsel' angeregt.

Neben dem Verkehrslärm, verursacht durch den Viernheimer Weg, wird die nächtliche Fluglärmbelastung durch Hubschrauber (Testläufe) im Stadtteil Blumenau kritisiert. Diesbezüglich werden Lärmschutzhallen sowie eine Limitierung der Start- und Landevorgänge vorgeschlagen.

Abwägung:

Die vorliegenden Anregungen zum Straßenverkehrslärm betreffen zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Kritik am Fluglärm durch Hubschrauber betrifft eine Lärmart, die nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BImSchG ist. Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)

Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)

Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)

Fluglärm City-Airport Mannheim

Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen

Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks, ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst. Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte, hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.9 Bürger/Bürgerin 09

Stellungnahme eingegangen am: 09.06.2008

Stadtteil Schöna

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Lärmschutzmaßnahmen werden gefordert gegen Verkehrslärm im Allgemeinen und insbesondere an der Autobahn A 6 Mannheim-Saarbrücken sowie gegen Lärm aus dem Flugverkehr.

Abwägung:

Die Kritik am Verkehrslärm im Allgemeinen und insbesondere an den durch die A 6 verursachten Belastungen betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart (Straßenverkehrslärm), allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Kritik am Fluglärm durch Hubschrauber betrifft eine Lärmart, die nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BlmSchG ist. Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des

Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- **Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- **Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- **Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- **Fluglärm City-Airport Mannheim**
- **Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- **Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks, ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst. Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte, hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.10 Bürger/Bürgerin 10

Stellungnahme eingegangen am: 09.06.2008

Stadtteil Hochstätt

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der erhöhte Straßenverkehrslärm im Bereich des Stadtteils Hochstätt aufgrund des Abrisses von vier Gebäuden und der Fluglärm der Flugschule des City Airports kritisiert.

Zur Lärmminderung wird die Errichtung einer Lärmschutzwand an der A6 angeregt.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmarten, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.11 Bürger/Bürgerin 11

Stellungnahme eingegangen am: 12.06.2008

Stadtteil Neckarstadt West

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der Verkehrslärm im Bereich der Käfertalerstraße und der Schafweide kritisiert, ebenso das Quietschen der Straßenbahn in den Kurven und die fehlende Begrünung.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.12 Bürger/Bürgerin 12

Stellungnahme eingegangen am: 24.06.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird die nächtliche Fluglärmbelastung im Stadtteil Blumenau durch Hubschrauber (Coleman Barracks).

Abwägung:

Die vorgebrachte Kritik am Fluglärm durch Hubschrauber betrifft eine Lärmart, die nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BlmSchG ist. Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- **Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- **Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- **Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- **Fluglärm City-Airport Mannheim**
- **Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- **Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks, ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst. Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte, hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.13 Bürger/Bürgerin 13

Stellungnahme eingegangen am: 24.06.2008

Stadtteil Sandhofen

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

In Bezug auf die Lärmkartierung wird kritisiert, dass der Emissionspegel Lm,E des Straßenverkehrslärms nicht die Geräuschbelastungen an den Gebäuden entlang der Braunschweiger Allee wieder gibt.

Zum Schutz vor Verkehrslärm im Stadtteil Sandhofen wird eine Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand entlang der A 6 Mannheim – Saarbrücken, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h, eine Abstufung der Braunschweiger Allee mit LKW Durchfahrtsverbot, die Einrichtung eines Radstreifens, der Einbau von Querungshilfen und eine Geschwindigkeitsüberwachungen in der Braunschweiger Allee bzw. der Einsatz mobiler Geschwindigkeitsanzeigen angeregt.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären

Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Der Emissionspegel L_{m,E} beschreibt die Emissionen eines Verkehrswegs anhand eines typisierten Pegels in 25 m Entfernung zur Lärmquelle. Der L_{m,E} ist keine Größe zur Bewertung der Geräuscheinwirkung (Immission). Der Emissionspegel L_{m,E} ist der Quellenpegel und bildet die Grundlage bei Geräuscheinwirkungen an Gebäuden für die Ermittlung des beurteilungspegels als ein Immissionspegel. Die Berechnungen erfolgten für Straßenverkehrslärm auf Basis der VBUS-Vorläufige Berechnungsgrundlagen für Umgebungslärm an Straßen mit dem Ergebnis der Lärmindizes L_{den} und L_{night}. Bei der Berechnung dieser Indizes wird u.a. auch der Abstand zwischen der Emissionsquelle Straße und den benachbarten Gebäuden berücksichtigt. Folglich ergeben sich im Allgemeinen bei Gebäuden, die näher als 25m zur Straßenachse gelegen sind, höher als der Emissionspegel liegende Lärmpegel bei den Lärmindizes L_{den} und L_{night}. Diese Vorgehensweise wird grundsätzlich angewandt.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.14 Bürger/Bürgerin 14

Stellungnahme eingegangen am: 24.06.2008

Stadtteil Lindenhof

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en)(en):

- Schienenverkehr (Hauptbahnen der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird die Verkehrsbelastung auf der Lindenhof- und der neuen verlängerten Landteilstraße kritisiert. Zur Lärminderung wird die Anpflanzung von Gehölzen auf Höhe des Lanzgartens in der Lindenhofstraße angeregt.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden. Eine straßenbegleitende Begrünung in Form einer Baumreihe oder Hecke erreicht in der Regel keine objektiv messbare Minderung der Geräuschbelastungen, dennoch kann damit eine psychologische Wirkung erzielt werden. Eine Schallquelle, die ein Betroffener nicht sieht, wird als weniger störend wahrgenommen. Im vorliegenden Fall ist die Fläche jedoch zu schmal, um

weitere Baumpflanzungen zu ermöglichen. Die Grünfläche bleibt nach dem Umbau, allerdings als Rasenfläche, erhalten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.15 Bürger/Bürgerin 15

Stellungnahme eingegangen am: 25.06.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Zum Schutz vor Verkehrslärm im Stadtteil Blumenau wird die Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand entlang der A 6 Mannheim - Saarbrücken sowie die Durchführung regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen angeregt.

Kritisiert wird im Weiteren die Lärmbelästigung durch die neue Umgehungsstraße von Lampertheim. Diesbezüglich wird die Ausdehung der Tempo 30km/h Zone für die Bereiche Blumenauer - Braunschweiger Allee vorgeschlagen.

Neben dem Verkehrslärm durch die Straße wird der Verkehrslärm durch die Schiene, insbesondere durch den Güterverkehr und die Fluglärmbelastung im Stadtteil Blumenau durch Hubschrauber und Linienmaschinen kritisiert.

Abwägung:

Die Autobahn liegt nicht in kommunaler Zuständigkeit. Anfragen zur Erweiterung der vorhandenen Lärmschutzwand und zur Einrichtung eines Tempolimits aus Lärmschutzgründen müssen beim zuständigen Regierungspräsidium in Karlsruhe gestellt werden. Geschwindigkeitskontrollen auf Autobahnen werden durch die Autobahnpolizei durchgeführt. Dazu muß bei dieser Behörde um Auskunft gebeten werden. Kurzfristige Angaben sind nicht möglich.

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, mussten im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erstellt werden. Da diese Lärmkarten jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den folgenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können im Internet unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)
- Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)
- Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)
- Fluglärm City-Airport Mannheim
- Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen
- Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.16 Bürger/Bürgerin 16

Stellungnahme eingegangen am: 30.06.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Zur Entlastung der Stadtteile Blumenau und Schönau wird eine Umfahrung östlich entlang der Bahnlinie vorgeschlagen.

Neben dem Verkehrslärm wird die nächtliche Fluglärmbelastung durch Hubschrauber benannt. Es wird angeregt, die Ruhezeiten neu zu verhandeln.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft zu einer Umgehungstrasse zur Entlastung von Blumenau und Schönau betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- **Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- **Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- **Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- **Fluglärm City-Airport Mannheim**
- **Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- **Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der durch die von der Gesetzgebung geforderten Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst. Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte, hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.17 Bürger/Bürgerin 17

Stellungnahme eingegangen am: 03.07.2008 und 16.07.2008

Stadtteil Neuhermsheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Fluglärm durch den CityAirport im Stadtteil Neuostheimheim und hier insbesondere der Betrieb der Flugschule. Es wurde die Frage gestellt, inwieweit dieser Betrieb in die Untersuchungen eingestellt wurde.

Zur Lärmminderung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Verlegung der Flugschule auf anderen Flugplatz

Flugrouten ändern

Festgelegte Flugrouten und -höhen einhalten

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Im Rahmen der der Lärmaktionsplanung vorausgeschalteten Lärmkartierung wurden der Flugbetrieb, so auch der Betrieb der Flugschule kartiert. Der Fokus des in Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplans 2008 liegt auf den Bereichen mit den absolut höchsten Geräuschbelastungen. Diese Belastungen werden in der Stadt Mannheim nach den Ergebnissen der derzeit vorliegenden Lärmkartierung durch den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr hervorgerufen.

Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des City-Airports Mannheim und der Industrie- und Gewerbegelände, der sogenannten IVU Betriebe einschließlich Häfen, sind deutlich geringer. Auch sind hiervon deutlich weniger Bürger betroffen. Daher werden diese Geräuscharten im Lärmaktionsplan 2008 nicht berücksichtigt. Im Rahmen des Lärmaktionsplan 2008+ wird geprüft, ob und in welchem Umfang auch die Auswirkungen des Fluglärms Gegenstand der Lärmminderungsplanung sein werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.18 Bürger/Bürgerin 18

Stellungnahme eingegangen am: 07.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird insbesondere der Verkehrslärm durch die Schiene (ICE und Güterverkehr) benannt. Zur Verbesserung der Situation wird eine Erhöhung des Lärmschutzwalls entlang der Bahnstrecke im Bereich Viernheimer Straße und Blankenburger Weg vorgeschlagen.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft keine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart. Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden. Eine Verlängerung bzw.

die Erhöhung bestehender Schallschutzeinrichtungen liegt in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.19 Bürger/Bürgerin 19

Stellungnahme eingegangen am: 09.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Zum Schutz vor Verkehrslärm im Stadtteil Blumenau wird die Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand entlang der A 6 Mannheim - Saarbrücken angeregt.

Kritisiert wird im Weiteren die Lärmbelästigung aufgrund des Durchgangsverkehrs von Lampertheim durch die Braunschweiger Allee.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden. Die Autobahn liegt nicht in kommunaler Zuständigkeit. Anfragen zur Erweiterung der vorhandenen Lärmschutzwand müssen beim zuständigen Regierungspräsidium in Karlsruhe gestellt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.20 Bürger/Bürgerin 20

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
 - Schienenverkehr (Straßenbahn)
 - Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
 - Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
 - Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
 - Gewerbelärm
 - Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja nein Bezeichnung:

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)
 - Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)
 - Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)
 - Fluglärm City-Airport Mannheim
 - Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen
 - Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der Lärmmindeungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.21 Bürger/Bürgerin 21

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird die nächtliche Fluglärmbelastung durch Hubschrauber, insbesondere im Sommer kritisiert.

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)
- Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)
- Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)
- Fluglärm City-Airport Mannheim
- Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen
- Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.22Bürger/Bürgerin 22

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Bezüglich des Straßenverkehrslärms wird auf zu hohe Geschwindigkeiten im Bereich der Blumenauer Straße (Zone 30 km/h) hingewiesen.

Es wird die nächtliche Fluglärmbelastung durch Hubschrauber kritisiert.

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- Fluglärm City-Airport Mannheim**
- Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

**Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.
Die Geschwindigkeitsüberschreitungen können nur ordnungsrechtlich überprüft werden.**

Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.23 Bürger/Bürgerin 23

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Friedrichsfeld

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Schienenverkehrslärm im Bereich Wallonenstraße, im Stadtteil Friedrichsfeld.

Folgende Lärmschutzmaßnahmen werden diesbezüglich vorgeschlagen:

- Einsatz moderner Güterwaggons
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Gleisanierung, Einbau von vibrationsdämpfenden Materialien
- Bepflanzung der Gleishänge mit Sträuchern und Bäumen
- Erhöhung der Lärmschutzbauwerke

Abwägung

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden,

konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anrainer als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Das bei Güterzügen eingesetzte 'rollende Material' entspricht in schalltechnischer Hinsicht bauartbedingt noch nicht dem technischen Standard des 'rollenden Material' des Personenverkehrs. Ursache hierfür ist zum einen das bei den derzeit genutzten Güterwaggons keine Scheibenbremsen sondern Klotzbremsen zu Einsatz kommen. Die hierbei verwendeten Graugusssohlen (Bremsbeläge) sind schalltechnisch ungünstig. Bei neueren Güterwaggons der Deutschen Bahn findet zunehmend die Kunststoffverbund-Bremssohle (K-Sohle) Verwendung. Die K-Sohle ist um etwa 10 dB(A) leiser als die herkömmliche Graugusssohle. Ein durchschlagender Effekt der K-Sohle tritt jedoch erst dann ein, wenn der gesamte Bestand an Güterwaggons, auch die ausländischen Waggonen die auf deutschem Streckennetz eingesetzt werden, mit der K-Sohle ausgestattet ist. Ein weitere Unterschied zwischen Güterwaggons und Personenwaggons ist die Verwendung von starren 'lauten' Achsen beim Güterverkehr und von beweglichen, dem Schienenverlauf folgenden 'leisen' Drehgestellten beim Personenverkehr. Zwischenzeitlich findet auch die Entwicklung von lärmarmen Drehgestellen im Güterverkehr statt. Die Umsetzung der technischen Schallschutzmaßnahmen bzw. -innovationen liegt in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn bzw. der sonstigen Betreiber des Güterzugverkehrs und nicht in der Zuständigkeit der Stadt Mannheim. Ein Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärm mindernden Umrüstung bestehender Güterwagen hat die Bundesregierung im Jahr 2008 gestartet.

Die Bepflanzung der Gleishänge ist aus betrieblichen Gründen häufig nicht möglich. Dennoch könnte wo technisch und betrieblich möglich eine Abpflanzung der Schienenwege, z.B. auf den Wallkronen, erfolgen, um einen subjektiven Schallschutz zu erreichen. Eine Begrünung erreicht in der Regel keine meßbare Minderung der Geräuschbelastungen, dennoch ist ihre psychologische Wirksamkeit nicht zu unterschätzen. Eine Schallquelle, die ein Betroffener nicht sieht, wird als weniger störend wahrgenommen. Die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen auf Flächen der Deutschen Bahn AG liegt in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn bzw. der Bundesrepublik Deutschland. Eine Verlängerung bzw. eine

Erhöhung bestehender Schallschutzeinrichtungen liegt in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.24 Bürger/Bürgerin 24

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Schöna

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Fluglärm der amerikanischen Streitkräfte (Coleman Barracks), insbesondere Nachtflugübungen im Sommer.

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)
- Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)
- Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)
- Fluglärm City-Airport Mannheim
- Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen
- Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.

Der Lärm von militärischen Einrichtungen, wie z.B. der Coleman Barracks ist nicht Bestandteil der Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Dennoch werden die Hinweise zu den diesbezüglichen Belästigungen zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet, mit der Bitte hier Abhilfe zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.25 Bürger/Bürgerin 25

Stellungnahme eingegangen am: 14.07.2008

Stadtteil Neuhermsheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Schienenverkehrslärm Rangierbahnhof / Güterverkehr und der ICE - Ausbau der Riedbahn.

Abwägung:

Die Anregungen betreffen den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken, der, auf Grund von zeitlichen nicht von der Stadt Mannheim zu vertretenden Verzögerungen, nicht mehr Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.26 Bürger/Bürgerin 26

Stellungnahme eingegangen am: 17.07.2008

Stadtteil Neuhermsheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Benannt wird der Straßenverkehrslärm durch die BAB 656 und durch B 38 A auf Höhe der SAP-Arena aufgrund der Stadtbahnunterführung, der Fluglärm durch City Airport, im Stadtteil Neuhermsheim und der Schienenverkehrslärm ausgehend vom Rangierbahnhof.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmarten, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden. Daneben betrifft die weitere Anregung den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken, der aufgrund der zeitlichen, nicht von Mannheim zu vertretenden Umstände noch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte.

Im Rahmen der der Lärmaktionsplanung vorausgeschalteten Lärmkartierung wurden der Flugbetrieb, so auch der Betrieb der Flugschule kartiert. Aber der Fokus des in Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplans 2008 liegt auf den Bereichen mit den absolut höchsten Geräuschbelastungen. Diese Belastungen werden in der Stadt Mannheim nach den Ergebnissen der derzeit vorliegenden Lärmkartierung durch den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr hervorgerufen. Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des City-Airports Mannheim und der Industrie- und Gewerbegelände, der sogenannten IVU Betriebe einschließlich Häfen, sind deutlich geringer. Auch sind hiervon deutlich weniger Bürger betroffen. Daher werden diese Geräuscharten im Lärmaktionsplan 2008 nicht berücksichtigt. Für den Lärmaktionsplan 2008+ wird zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang die Auswirkung des Fluglärms und gewerblicher Geräusche Gegenstand der weiteren Lärmminderungsplanung sein werden.

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärmminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird wohlwollend zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.27 Bürger/ Bürgerin 27

Stellungnahme eingegangen am: 21.07.2008/ 25.07.2008

Stadtteil Schönau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird auf den Schienenverkehrslärm im Bereich des Stadtteils Schönau hingewiesen, sowie auf nicht vergleichbaren Lärmschutz zu anderen Stadtteilen.

Folgende Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden gegeben:

**Abstimmung zwischen Land, Bahn und Kommunen hinsichtlich:
Material der Schienen, der Räder der Züge, der Bremsen sowie der baulichen Maßnahmen.**

Abwägung:

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung

der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärmminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.28 Bürger/Bürgerin 28

Stellungnahme eingegangen am: 24.07.2008

Stadtteil Pfingstberg

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Straßenverkehrslärm durch die A6. Angeregt werden Lärmschutzwände, insbesondere auf den Brücken zur Stadtseite hin sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Autobahn liegt nicht in kommunaler Zuständigkeit. Die Errichtung einer Lärmschutzwand und die Einführung eines Tempolimits aus Lärmschutzgründen muss beim zuständigen Regierungspräsidium in Karlsruhe angefragt werden.

**Geschwindigkeitskontrollen auf Autobahnen werden durch die Autobahnpolizei durchgeführt.
Eine Stellungnahme muss von dort eingeholt werden. Kurzfristige Angaben sind dazu nicht möglich.**

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.29 Bürger/Bürgerin 29

Stellungnahme eingegangen am: 24.07.2008

Stadtteil Käfertal

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der Verkehrslärm durch die B 38, Weinheimer Straße im Stadtteil Käfertal kritisiert.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.30 Bürger/Bürgerin 30

Stellungnahme eingegangen am: 28.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird insbesondere der Verkehrslärm durch die Schiene auf der Riedbahnstrecke kritisiert. Es wird der Neubau der ICE Strecke Mannheim- Frankfurt durch den Lampertheimer Wald oder unterirdisch unter dem Stadtteil beantragt.

Abwägung:

Die Anregung betrifft den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken, der, aufgrund der zeitlichen nicht von Mannheim zu vertretenden Verzögerungen, noch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte.

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung

wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärmminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.31 Bürger/Bürgerin 31

Stellungnahme eingegangen am: 28.07.2008

Stadtteil Blumenau

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird auf den Schienenverkehrslärm im Bereich des Stadtteils Blumenau durch Güterverkehre und ICE hingewiesen.

Zur Lärminderung wird die Erhöhung vorhandenen Lärmschutzwalls entlang des Viernheimer Wegs- Blankenburger Weg vorgeschlagen.

Abwägung:

Die Anregung betrifft den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken, der aufgrund der zeitlichen, nicht von Mannheim zu vertretenden Umstände noch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte.

Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden,

konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.32 Bürger/Bürgerin 32

Stellungnahme eingegangen am: 28.07.2008

Stadtteil Neckarstadt West

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der Verkehrslärm durch LKW-Verkehr im Bereich Neckarstadt West, Hansastraße kritisiert. Folgende Lärmschutzmaßnahmen werden vorgeschlagen:

Herzogenried und Hansastraße für LKW Verkehr sperren.

Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beide Straßen sind Haupterschließungsstraßen im Stadtteil Neckarstadt. Aufgrund ihrer Funktion und Belastung sind sie für die Ausweisung als verkehrsberuhigte Bereiche nicht geeignet. Sie werden zudem von einer Buslinie der RNV befahren. Geschwindigkeitskontrollen sind ordnungsrechtliche Maßnahmen

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.33 Bürger/Bürgerin 33

Stellungnahme eingegangen am: 05.08.2008

Stadtteil Friedrichsfeld

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der Schienenverkehrslärm im Bereich der Wallonenstraße im Stadtteil Friedrichsfeld kritisiert. Die vorhandene Lärmschutzwand wird als zu niedrig erachtet.

Es wird der Einsatz von Schallschutzfenstern zur Lärminderung vorgeschlagen.

Abwägung:

Die Anregung betrifft den Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken, der aufgrund der zeitlichen, nicht von Mannheim zu vertretenden Umstände noch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2008 werden konnte. Die strategischen Lärmkarten zur Erfassung des Schienenverkehrslärm durch die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung heranzuziehen sind, waren im Gegensatz zu den Strategischen Lärmkarten für alle anderen Lärmarten nicht durch die Stadt Mannheim, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erstellen. Da die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG jedoch seitens des EBA nicht fristgerecht abgegeben wurden, konnten die Ergebnisse im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung 2008 unter Wahrung der hierfür geltenden Fristen nicht berücksichtigt werden. Eine Auswertung und Bearbeitung wird im Zuge der Fortschreibung der

Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der Kartierung des EBA liegen seit dem 30.06.2008 vor und können unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten und Spielräume für das Ergreifen von Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm auf bestehenden Haupteisenbahnstrecken der Bahn seitens der Kommunen werden als schwierig eingeschätzt, da die Stadt Mannheim weder Zugriffsrechte in die Betriebskonzepte der Bahn, noch für das Eingreifen in die technischen Gegebenheiten des Bahnkörpers oder des Fuhrparks, außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren bzw. Sanierungsprogrammen der Bahn, besitzt. Sollten entsprechend formale Genehmigungs-, Planungsverfahren oder Sanierungsprogramme für bestimmte Streckenabschnitte durchgeführt werden, sind sowohl die Stadt als Träger öffentlicher Belange und die Anreiner als Betroffene zu beteiligen. Die Stadt Mannheim wird jedoch in solchen Fällen die Belange ihrer Bürger gegenüber der DB AG vertreten und versuchen mögliche Lärmminderungsmaßnahmen durchzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.34 Bürger/Bürgerin 34

Stellungnahme eingegangen am: 05.08.2008

Stadtteil Neckarstadt Ost

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Verkehrslärm durch LKW-Verkehr im Bereich Neckarstadt-Ost, Herzogenriedstraße.

Folgende lärmindernde Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Umleiten der LKW Verkehre über die Herrenriedstraße- Hafenbahnstraße und Industriestraße.

Erneuerung des Straßenbelags durch Flüstersphalt

Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Die Wirksamkeit von lärmarmen Fahrbahnbelägen beginnt erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h, da etwa ab dieser Geschwindigkeit das Abrollgeräusch der Reifen pegelbestimmend wird. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bestimmt das Motorengeräusch maßgeblich den Geräuschpegel. Derzeit laufen Modellversuche z.B. in der Stadt Düsseldorf, zur Wirksamkeit von lärmarmen Belägen bei niedrigen Geschwindigkeiten. Eine Wirksamkeit kann jedoch nur dann erreicht werden, wenn eine gleichbleibende Geschwindigkeit ohne Stau bzw. Ampel-Stops bei geringem Lkw-Anteil gegeben ist. Die Stadt Mannheim verfolgt die fachliche Diskussion um lärmindernde Fahrbahnbeläge auch bei Geschwindigkeit von unter 60 km/h aufmerksam und prüft bei hinreichend nachgewiesener Wirksamkeit die Möglichkeit der Realisierung dieser Fahrbahnbeläge in innerstädtischen Bereichen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.35 Bürger/Bürgerin 35

Stellungnahme eingegangen am: 07.08.2008

Stadtteil Neckarstadt Ost

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Für die Friedrich-Ebert-Anlage, Stadtteil Wohlgelegen werden folgende verkehrsberuhigende Maßnahmen angeregt:

Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h, Grüne Welle, Kreisverkehr an Kreuzung Bibienstraße/ Friedrich- Ebert-Anlage / Lange Rötterstraße mit Untertunnelung Straßenbahn, Nachtfahrverbot LKW, Autofreie Sonntage

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Die Friedrich-Ebert-Anlage (B 38) ist die Hauptzufahrtsstraße aus Nordosten mit Anschluss an die BAB 6 an der Gemarkungsgrenze. Sie ist deshalb zwischen Bibienstraße und Friedrich-Ebert-Brücke mit über 50 000 KFZ/Tag belastet. Diese Verkehrsmenge kann nur durch Beibehaltung der 50 Km/h-Regelung und der vorhandenen Grünen Welle bewältigt werden. In die Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Bibienstraße / Lange Rötterstraße fahren täglich ca. 50 000 KFZ ein.

Bei dieser Verkehrsbelastung ist kein leistungsfähiger Kreisverkehr möglich. Die derzeitige Knotenpunktsform muss deshalb beibehalten werden.

Von der Stadtbahnstrecke Richtung Käfertal zweigen Strecken Richtung Feudenheim (im Zuge der Röntgenstraße) und Richtung Alter Messplatz (im Zuge der Schafweide) ab, die dann ebenfalls unterirdisch verlaufen müssten.

Die Gleise queren den Neckar im Zuge der Friedrich-Ebert-Brücke; der Beginn der Gefällstrecke kann frühestens ab dem Heinrich-Heimrich-Ufer erfolgen. Die Tieflage ist frühestens ab der Käfertaler Straße erreicht. Deshalb ist der Anschluss an die Stadtbahnstrecke Richtung Feudenheim (im Zuge der Röntgenstraße) nur unter erschwerten Bedingungen und der Anschluss an die Stadtbahnstrecke Richtung Alter Messplatz (im Zuge der Schafweide) nicht mehr möglich. Die Verbindung für den Individualverkehr zwischen der über die Friedrich-Ebert-Straße zur Röntgenstraße wäre durch die Gefällstrecke unterbrochen. Außerdem müsste die Haltestelle mit in die -1-Ebene verlegt werden.

Die Verwirklichung des Vorschlags würde zu erheblichen Verschlechterungen für den Stadtbahn- und Individualverkehr führen. Er kann deshalb nicht zur Ausführung gelangen.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.36 Bürger/Bürgerin 36

Stellungnahme eingegangen am: 20.08.2008

Stadtteil Feudenheim

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Schienenlärm durch Quietschen der Straßenbahnen in der Endschleife der Odenwaldstraße im Stadtteil Feudenheim.

Zur Lärminderung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Konsequente Schmierung der Gleise im Bereich der Endschleife zur Vermeidung von Kurvenquietschen.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.37 Bürger/Bürgerin 37

Stellungnahme eingegangen am: 21.08.2008

Innenstadt

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm**
- Sonstiges (sonstige)**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird die Störung durch technische Hausanlagen auf Gebäuden im Bereich der Inneren Quadrate kritisiert.

Folgende Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden gegeben: Anpassung der Anlagen auf den Stand der Technik oder Einhausung.

Abwägung:

Die Anregung betrifft eine Lärmart, die nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben der §§ 47a ff BImSchG ist. Die Verwaltung wird sich bemühen, die Umsetzbarkeit außerhalb der Lärmaktionsplanung zeitnah zu prüfen und ggf. entsprechende Schritte im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten einzuleiten.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.38 Bürger/Bürgerin 38

Stellungnahme eingegangen am: 21.08.2008

Stadtteil Käfertal

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja **Bezeichnung:**
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Es wird der Verkehrslärm, insbesondere durch LKW-Verkehre durch die Wormser Straße im Stadtteil Käfertal kritisiert. Zur Lärminderung wird ein LKW-Fahrverbot für die Wormser Straße angeregt.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.39 Bürger/Bürgerin 39

Stellungnahme eingegangen am: 31.08.2008

Innenstadt

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Straßenbahn)
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)
- Gewerbelärm (sonstige)
- Sonstiges

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja Bezeichnung:
- nein

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Kritisiert wird der Verkehrslärm durch LKW in der Bismarckstraße und der Gewerbelärm durch Be- und Entladevorgänge im Innenhof der Eismanufaktur in L11

Zur Lärmminderung wird ein LKW-Fahrverbot für die Bismarckstraße angeregt.

Abwägung:

Die vorliegende Anregung aus der Bürgerschaft betrifft zwar eine für den Lärmaktionsplan 2008 relevante Lärmart, allerdings in einem räumlichen Bereich, der nicht zu dessen definierten Aktionsbereichen gehört. In ihm werden die Auslösekriterien nicht erreicht. Eine Berücksichtigung der Anregung kann deswegen frühestens im Zuge der weitergeführten Lärmaktionsplanung ab 2009 entweder nach Abarbeitung der bisherigen prioritären Aktionsbereiche oder bei neuer Gewichtung der anhand der in diesem Verfahren festzulegenden Prioritätbewertungen von der Verwaltung geleistet werden. Die Bismarckstraße als Teil des inneren Rings dient einerseits der Bündelung des Verkehrs und damit der Entlastung der Quadrate, insbesondere der Wohnquartiere, und andererseits der verkehrlichen Erschließung der Quadrate. Hierzu zählt unter anderem auch die Belieferung des Einzelhandels mittels Lastkraftwagen (Lkw), die auch weiterhin sicher zu stellen ist.

Ferner liegt die Verkehrsstärke in der Bismarckstraße zwischen ca. 26.000 Kraftfahrzeugen (Kfz, Höhe Schloss) und rund 37.000 Kfz pro Tag (Höhe Kaiserring) bei einem Schwerverkehrsanteil (Lkw, Lastzüge, Busse) von deutlich unter 3 %. Bei einem derart geringen Schwerverkehrsanteil wäre die durch die angesprochene Maßnahme zu erwartende Pegelminderung kaum wahrnehmbar.

Der Hinweis zu den Belästigungen durch die Eismanufaktur wird zur Kenntnis genommen und an die hierfür zuständigen Stellen mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.40 Bürger/Bürgerin 40

Stellungnahme eingegangen am: 05.09.2008

Satdtteil Friedrichsfeld

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Störung durch Kirchenglocken und Kühlaggregat auf dem Kirchengrundstück.

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- **Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- **Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- **Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- **Fluglärm City-Airport Mannheim**
- **Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- **Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

Die schalltechnischen Auswirkungen von Kirchen sind nicht Bestandteil der Lärmminderungsplanung und wurde daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

1.1.41 Bürger/Bürgerin 41

Stellungnahme eingegangen am: 30.09.2008

Satdtteil Friedrichsfeld

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen die folgende(n) für den Aktionsplan 2008 relevante(n) Lärmart(en):

- Straßenverkehr**
- Schienenverkehr (Straßenbahn)**
- Flugverkehr (City Airport, Mannheim)**
- Gewerbelärm (IVU Anlagen und Häfen)**

Die Stellungnahme betrifft / die Anregungen betreffen folgende für den Aktionsplan 2008 nicht relevante(n) Lärmart(en):

- Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken der DB)**
- Flugverkehr (militärisch, Coleman Barracks)**
- Gewerbelärm (sonstige)**
- Sonstiges**

Die Anregungen betreffen einen Aktionsbereich des Lärmaktionsplans 2008

- ja** **Bezeichnung:**
- nein**

Folgende Stellungnahme / Anregungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird / werden gegeben:

Störung durch Kirchenglocken.

Angeregt wird die Reduzierung der Lautstärke und der Häufigkeit des Geläuts.

Abwägung:

Für den Ballungsraum Mannheim sind im Zuge der Erarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans folgende Lärmarten / Lärmquellen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V.m § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu berücksichtigen:

- Straßenverkehrslärm („Kfz-Verkehr“) auf allen Straßen (Straßen mit > 4.000 Kfz/ 24 Stunden)**
- Schienenlärm (Stadtbahnen und OEG)**
- Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken im Eigentum des Bundes, DB)**
- Fluglärm City-Airport Mannheim**
- Lärm aus in Industriegebieten liegenden, so genannten IVU-Anlagen**
- Lärm aus den Hafengebieten des Industrie-, des Handels- und des Rheinauhafens.**

Die schalltechnischen Auswirkungen des Kirchengeläuts sind nicht Bestandteil der Lärminderungsplanung und wurden daher im Rahmen der Kartierung nicht erfasst.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

II Träger öffentlicher Belange, Behörden, städtische Dienststellen, Verbände und sonstige Stellen

Folgende Stellen wurden beteiligt:

- **30, Rechtsamt**
- **31.1, FB Sicherheit und Ordnung**
- **31.3, FB Sicherheit und Ordnung**
- **33, FB Bürgerdienste**
- **53, FB Gesundheit**
- **61.3, Verkehrsplanung**
- **61.4, Straßenbau**
- **61.5, Stadtgestaltung**
- **64, Fachbereich Wohnen und Stadterneuerung**
- **65, FB Hochbau**
- **68, FB Straßenbetrieb und Grünflächen**
- **GBG, Mannheimer Wohnungsbaugesellschaft mbH**
- **Dezernat III**
- **Nachbarschaftsverband Heidelberg- Mannheim**
- **Verband Region, Rhein- Neckar**
- **Stadt Mannheim, FB Baurecht und Umweltschutz Abt. 63.1**
- **Stadt Mannheim, FB Baurecht und Umweltschutz Abt. 63.2**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4, Referat 46**
- **Eisenbahn- Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21**
- **Regierungspräsidium Stuttgart, Techn. Aufsichtsbehörde f. Straßenbahnen**
- **Vermögen und Bau Baden- Württemberg, Amt Mannheim**
- **Bundesagentur, für Immobilienaufgaben**
- **Rhein- Neckar- Verkehr GmbH**
- **Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland**
- **Umweltforum Mannheim**
- **VCD, Kreisverband Rhein- Neckar**
- **ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub**
- **Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein, Geschäftsstelle Mannheim**
- **Industrie und Handelskammer Rhein- Neckar**
- **Staatliche Rhein- Neckar- Hafengesellschaft Mannheim mbH**
- **LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen u. Naturschutz BW, Abteilung 6, Messnetze**

Nicht geäußert haben sich:

- 33, FB Bürgerdienste
- Dezernat III,
- Verband Region, Rhein- Neckar
- Vermögen und Bau Baden- Württemberg, Amt Mannheim
- Bundesagentur, für Immobilienaufgaben
- Rhein-Neckar- Verkehr GmbH
- Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit c/o, Der Paritätische Kreisverband
- Staatliche Rhein- Neckar- Hafengesellschaft Mannheim mbH
- VCD, Kreisverband Rhein- Neckar
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland

Mit der Planung einverstanden erklärt haben sich:

- 30, Rechtsamt
- 31.1, FB Sicherheit und Ordnung
- 31.3, FB Sicherheit und Ordnung
- 61.3, Verkehrsplanung
- 61.4, Straßenbau
- 61.5, Stadtgestaltung
- 63, FB Baurecht und Umweltschutz
- 65, FB Hochbau
- Regierungspräsidium Karlsruhe
- Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein, Geschäftsstelle Mannheim
- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

Inhaltlich geäußert haben sich:

- Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4
- Industrie und Handelskammer Rhein- Neckar
- Umweltforum Mannheim
- 64, FB Wohnen und Stadterneuerung
- Nachbarschaftsverband Heidelberg- Mannheim, Fachbereich Städtebau Abt. 61.1
- 53, FB Gesundheit
- 68, FB Straßenbetrieb und Grünfläche
- Eisenbahn- Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart
- LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen u. Naturschutz BW, Abteilung 6, Messnetze

Der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe, der Fachbereich Gesundheit sowie der Fachbereich Wohnen und Stadterneuerung begrüßen die Planung und geben allgemeine konstruktive Empfehlungen und Hinweise zum weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung in den Jahren 2009 und 2010.

Abwägung:

Die Hinweise werden positiv aufgenommen und bei den künftigen Maßnahmen berücksichtigt.

Das Umweltforum begrüßt die Planung und regt an, bei der geplanten Förderrichtlinie der Stadt Mannheim zu passivem Schallschutz auch die Energieeinsparung mit zu berücksichtigen. Darüber hinaus weist das Umweltforum darauf hin, dass auch mittels Verkehrsberuhigung, der Förderung des Radverkehrs und dem Rückbau des Verkehrssystems Straße/Auto ein Beitrag zur Lärminderung erreicht werden kann. Auch sollten der zivile Flugplatz Neuostheim und der militärische Flugverkehr berücksichtigt werden.

Die Anregung zur Verknüpfung von Schall- und Wärmeschutz wird positiv aufgenommen und bei der Erarbeitung der Förderrichtlinie Berücksichtigung finden.

Bezüglich der vorgeschlagenen anderen Maßnahmen ist auszuführen, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung einschränkungslos alle Maßnahmen zur Lärminderung sowie die Kombination von Maßnahmen geprüft werden. Dabei liegt der Schwerpunkt stets auf Maßnahmen an den Lärmquellen, gefolgt von Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg. Passiver Lärmschutz stellt nur die ultima ratio des Lärmschutzes dar. Im Rahmen der Fortführung der Lärmaktionsplanung sollen vor einer endgültigen Festlegung auf die Durchführung passiver Maßnahmen alle anderen Möglichkeiten geprüft und, wenn tauglich und umsetzbar, realisiert werden. Darüber hinaus werden alle weiteren Maßnahmen vor der abschließenden Aufnahme in den Lärmaktionsplan mit den betroffenen Stellen reörtert und auf ihre möglichen Folgen hin überprüft.

Der Flugverkehr des Flugplatzes Neuostheim („City-Airport“) stellt zweifelsfrei eine störende Lärmquelle dar. Allerdings hat die Auswertung der Strategischen Lärmkarten ergeben, dass diese Störungen im Vergleich mit dem Ausmaß der Lärmbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr an zahlreichen anderen Stellen im Stadtgebiet vergleichsweise nachrangig sind. Die Verwaltung zieht in der Bearbeitung aus Gründen der Objektivität grundsätzlich die am stärksten belasteten Bereiche vor. Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans 2008 stellte die absolute Höhe der Lärmelastung das Hauptkriterium zur Definition der Aktionsbereiche dar. Weitere, insbesondere nicht akustische Faktoren konnten in Ermangelung einer Methodik bislang nicht berücksichtigt werden. Die Entwicklung einer solchen Methodik zur Bestimmung der weiteren Prioritäten wird einen Schwerpunkt der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in den nächsten Jahren darstellen. Derzeit kann nicht gesagt werden ob unter Anwendung dieser Methodik dann die Situation um den City-Airport anders beurteilt werden muss.

Der militärische Flugverkehr ist im Übrigen vom Gesetz aus dem Anwendungsbereich der Lärminderungsplanung ausgenommen.

Der Fachbereich Straßenbetrieb und Grünflächen sowie die Industrie- und Handelskammer sprechen sich gegen eine Temporeduzierung im Bereich Dalbergstraße/Seilerstraße/ Schanzenstraße aus, da dies den Verkehrsfluss erheblich behindern und die Staugefahr am Luisenring erhöhen würde, ohne wesentliche Lärminderungswirkungen zu erreichen. Die IHK befürchtet hier und auch in weiteren für den Wirtschaftsverkehr sehr bedeutsamen Straßen Beeinträchtigungen, welche sie ablehnt.

Abwägung:

Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen und in der Fortführung der Lärmaktionsplanung in den Jahren 2009 / 2010 sowie darüber hinaus Gegenstand einer Maßnahmenprüfung sein. Der Lärmaktionsplan 2008 sieht derzeit noch nicht abschließend die Durchführung solcher Temporeduzierungen vor. Diese werden als weitere Möglichkeiten lediglich zur Prüfung vermerkt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden einschränkungslos alle Maßnahmen zur Lärminderung sowie die Kombination von Maßnahmen geprüft werden. Dabei liegt der Schwerpunkt stets auf Maßnahmen an den Lärmquellen, gefolgt von Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg. Passiver Lärmschutz stellt nur die ultima ratio des Lärmschutzes dar. Im Rahmen der Fortführung der Lärmaktionsplanung sollen vor einer endgültigen Festlegung auf die Durchführung passiver Maßnahmen alle anderen Möglichkeiten geprüft und, wenn tauglich und umsetzbar, realisiert werden. Darüber hinaus werden alle weiteren Maßnahmen vor der abschließenden Aufnahme in den Lärmaktionsplan mit den betroffenen Stellen reörtert und auf ihre möglichen Folgen hin überprüft.

Das Eisenbahn-Bundesamt und die Landesanstalt für Umwelt, Messungen u. Naturschutz BW legen Wert auf die Feststellung, dass sich eine Stellungnahme ihrerseits erübrigt.

Abwägung:

Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Beteiligung diente vorrangig der Information über den Sachstand. Mit beiden Stellen stand und steht die Verwaltung im Übrigen in Kontakt und fachlichem Austausch.



STADT MANNHEIM²

**Dezernat IV
Planung, Bauen, Umweltschutz
und Stadtentwicklung**

Lärminderungsplanung im Ballungsraum Mannheim

**Konzept für die Lärmaktionsplanung
2009 / 2010**

Stadt Mannheim

Lärmminderungsplanung – Lärmaktionsplanung

Teil II: Konzept Lärmaktionsplanung

IBK

Ingenieur- und
Beratungsbüro
Dipl.-Ing. Guido Kohnen

Immissionsschutz
Städtebau
Umwelt

Gutachten
Beratung
Planung

Beratender Ingenieur RH-PF
Freier Stadtplaner AK RH-PF
Verband Beratener Ingenieur

Freinsheim, 13.10.2008

Teil II

Konzept Lärmaktionsplanung

Impressum

bearbeitet für die

Stadt Mannheim, Fachbereich Städtebau

durch

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing.- Guido Kohnen

Guido Kohnen

Annette Leuckel

Henning Arps

Stand: 13.10.2008

Vorwort

Die Stadt Mannheim zählt mit ca. 325.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu den Ballungsräumen der Stufe 1 und hat im vergangenen Jahr entsprechend der geltenden Fristen Strategische Lärmkarten gemäß der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. § 47c BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) für die Lärmarten Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm (Straßenbahnen), Industrie- und Gewerbelärm, einschließlich Hafengebiete erstellt¹. Die fertigen Lärmkarten wurden im November 2007 zur Meldung an die EU weitergeben und im Mai 2008 auf dem Internetportal der Stadt Mannheim www.mannheim.de veröffentlicht.

In einer weiteren Stufe ist aufbauend auf der Lärmkartierung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. § 47d BImSchG bis zum 18. Juli 2008 ein Lärmaktionsplan, mit dem '*Lärmprobleme und Lärmauswirkungen*' geregelt werden, zu erarbeiten. Der Lärmaktionsplan soll '*Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung sowie zum Schutz ruhiger Gebiete*' formulieren.

Da sich die bisherigen Erfahrungen im Zusammenhang mit der Lärminderungsplanung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG bundesweit nahezu ausschließlich auf die Lärmkartierung bezogen, waren zu Beginn des Planungsprozesses viele Fragen offen, wie z.B.:

- Wie ist die Belastungssituation in der Stadt Mannheim zu bewerten?
- Welche Kriterien werden für die Auswahl von Aktionsbereichen herangezogen?
- Wie sieht das formale Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans aus?
- Welche Inhalte sind in einem Lärmaktionsplan zu dokumentieren?
- Welche rechtliche Bindungswirkung hat der Lärmaktionsplan?
- Wie etabliert man die Lärmaktionsplanung als querschnittsorientierten Planungsprozess in der Stadt Mannheim?

Die Stadt Mannheim sah sich zu Anfang dieses Jahres einerseits der Beantwortung dieser grundlegenden offenen Fragestellungen und andererseits der Problematik der Einhaltung der durch die EU vorgegebenen Frist zur Meldung des Lärmaktionsplans ausgesetzt.

Allen am Planungsprozess Beteiligten wurde schnell klar, dass eine Fertigstellung des Lärmaktionsplans, der das Ergebnis eines komplexen Planungsprozesses und einer integrativen Vorgehensweise ist, innerhalb der verbleibenden 6 Monate bis Mitte des Jahres nicht volumnäßig leistbar sein würde. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die für die Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn - DB AG durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erstellenden und von den Kommunen im Zuge ihrer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Lärmkarten, nicht fristgerecht abgegeben wurden.

¹ Strategische Lärmkartierung 2007 Stadt Mannheim, 30.11.2007, Stadt Mannheim, IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen und FH Trier Umweltcampus Birkenfeld

Die Stadt Mannheim hat sich deshalb zu folgender Vorgehensweise entschieden. Bis Ende 2008 soll:

- ein Konzept Lärmaktionsplanung Mannheim erarbeitet werden, das aufzeigt, wie die Stadt Mannheim die Lärmaktionsplanung künftig als querschnittsorientierte Daueraufgabe etablieren möchte – (Teil II der Lärmaktionsplanung) und
- ein Lärmaktionsplan 2008 erstellt werden, der sich hinsichtlich potentieller Aktionen auf die gravierendsten Bereiche konzentriert sowie die formal erforderlichen Schritte der Öffentlichkeitsbeteiligung durchläuft und den Mindestanforderungen eines förderfähigen Lärmaktionsplans entspricht, – (Teil I der Lärmaktionsplanung).

Durch die Konzepterarbeitung als ein Baustein der Lärmaktionsplanung soll sichergestellt werden, dass ab 2009 der umfassende und integriert angelegte Planungsprozess aufgegriffen wird und die Aktionsbereiche im Zuge einer Fortschreibung in dem Lärmaktionsplan 2008+ erweitert werden.

Inhalte der vorliegenden Ausarbeitung Lärminderungsplanung Stadt Mannheim - Lärmaktionsplanung sind somit im Teil II das Konzept Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim und im Teil I der Lärmaktionsplan 2008. Der Teil II beschreibt ausführlich das Instrument der Lärmaktionsplanung. Der Teil I erläutert in knapper Form die konkrete Vorgehensweise beim Lärmaktionsplan 2008.

Um den Lärmaktionsplan 2008 bis Ende des Jahres fertig zu stellen, ist ein stringentes Vorgehen erforderlich. Das formale Verfahren wird analog zu dem Aufstellungsverfahren für einen Bauleitplan gewählt, da dieser Ablauf sowohl was die Öffentlichkeitsbeteiligung, als auch die Gremienbeteiligung betrifft, etabliert und eingespielt ist. Das Konzept Lärmaktionsplanung und der Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 müssen bis zum Ende des 1. Halbjahres 2008 fertig gestellt sein, damit eine Abstimmung in den städtischen Gremien erfolgen und der Lärmaktionsplan 2008 im Herbst für die Öffentlichkeit ausgelegt werden kann.

Teil II – Konzept Lärmaktionsplanung Stadt Mannheim

		Seite
1	Vorgehensweise	5
2	Was ist ein Lärmaktionsplan und welche Inhalte hat er?	6
3	Arbeitsmodule für die Lärmaktionsplanung Mannheim	7
4	Beschreibung der Inhalte der Arbeitsmodule M1- M14	8
4.1	M1 Arbeitsmodul Einleitung	8
4.2	M2 Arbeitsmodul Analysen der Lärm- und Konfliktsituation/Betroffenheiten /Abgrenzung der Aktionsbereiche	8
4.3	M3 Arbeitsmodul Auswertung vorhandener Planungen	13
4.4	M4 Arbeitsmodul Ruhige Gebiete	18
4.5	M5 Arbeitsmodul Lärminderungsstrategien und – konzepte für Mannheim	21
4.6	M6 Arbeitsmodul Maßnahmen in den Aktionsbereichen und Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen	22
4.7	M7 Arbeitsmodul Gesamtkonzept	29
4.8	M8 Arbeitsmodul Wirkungsanalyse Gesamtkonzept	29
4.9	M9 Arbeitsmodul Prüfung der SUP Pflicht des Lärmaktionsplans	30
4.10	M10 Arbeitsmodul Einbeziehung der Öffentlichkeit	31
4.11	M11 Arbeitsmodul Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbänden und Nachbarkommunen	33
4.12	M12 Arbeitsmodul Beteiligung der politischen Gremien	34
4.13	M13 Arbeitsmodul Kommunikation und Prozesssteuerung	35
4.14	M14 Arbeitsmodul Monitoring	36
5	Ablauf der Lärmaktionsplanung	37

1 Vorgehensweise

Die Lärmaktionsplanung steht in Interaktion mit unterschiedlichen raumbezogenen Fachplanungen. Die Wechselwirkungen führen zu einem komplexen Planungsprozess und erfordern eine interdisziplinäre und integrative Vorgehensweise. Die Lärmaktionsplanung kann deshalb nicht als solitäre Aufgabe betrachtet werden. Sie ist als Baustein zu einer strategisch ausgerichteten kommunalen Planung zu verstehen. Ein erfolgreicher Ansatz erfordert eine intensive Kommunikation sowohl zwischen den Fachdisziplinen, wie z.B. der Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung, als auch zwischen den Akteuren, wie z.B. der Öffentlichkeit, den Behörden, den Planungsträgern, den Gutachtern und den politischen Gremien.

Das im Folgenden beschriebene Konzept für die Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim, basiert auf einem durch das Beratungsbüro IBK entwickelten Ansatz und einer Methodik für eine integrierte Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung in zwei Phasen².

Phase 1: Vorklärungsphase - Startphase (Erarbeitung eines Konzepts zur Lärmaktionsplanung)

In dieser Phase wird ein auf die speziellen Anforderungen der Stadt Mannheim abgestimmtes Konzept zur Durchführung der Lärmaktionsplanung erarbeitet. Es werden sämtliche Bausteine des Prozesses und die jeweiligen Ergebnisse in Form von Arbeitsmodulen aufgezeigt. Auf der Grundlage dieser Module können Zuständigkeiten und Ressourcen verteilt sowie die voraussichtlichen Kosten für die Lärmaktionsplanung abgeschätzt werden.

Zu klären sind im Zuge der Konzepterstellung insbesondere folgende Aspekte:

- Was sind die Inhalte eines Lärmaktionsplans?
- Welche Kriterien werden zur Bewertung der Lärmsituation herangezogen?
- Wie wird die Lärmaktionsplanung mit anderen strategischen gesamtstädtischen Planungen und Konzepten der Stadt Mannheim verknüpft?
- Wie ist der formale und zeitliche Ablauf der Lärmaktionsplanung?
- Wie sieht das Verfahren aus?
- Wie sehen die organisatorischen Strukturen aus?
- Wie sieht das Konzept zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aus?
- Welche Arbeitsmodule ergeben sich für die Umsetzung des Konzeptes in den Lärmaktionsplan?

² Strategiepapier Lärmaktionsplanung Methodische Vorgehensweise und exemplarischer Projektablauf, IBK SP071101_laermaktionsplanung_071130, November 2007, Guido Kohnen, Annette Leuckel, Henning Arps

Phase 2: Erarbeitung des Lärmaktionsplans

Nach Abschluss der Vorklärungsphase kann mit der konkreten Umsetzung der Konzeption und der Erarbeitung des Lärmaktionsplans begonnen werden.

Die Umsetzung dieser integrierten und zweistufigen Vorgehensweise kann, je nach Ausgestaltung, einen Verfahrens- und Planungszeitraum von mehreren Jahren in Anspruch nehmen und soll im Idealfall in einen kontinuierlichen Prozess münden. Auch vor dem Hintergrund der durch die Richtlinie vorgegebenen Fortschreibung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans nach 5 Jahren ist ein prozesshaft angelegter Ablauf zielführend. Die Phase 2 wird, wie in der Präambel beschrieben, mit dem Lärmaktionsplan 2008 derzeit parallel zur Phase 1 entsprechend reduziert durchgeführt. Die Fortführung der Lärmaktionsplanung in einer umfassenderen Form auf der Grundlage des Konzeptes wird ab 2009 angestrebt. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Lärmaktionsplan 2008 können so auch noch Rückfluss in die endgültige Konzeption für die künftige Lärmaktionsplanung finden.

2 Was ist ein Lärmaktionsplan und welche Inhalte hat er?

Nach § 47d Absatz 2 BlmSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne sind in Anhang V Nr. 1 bis Nr. 3 der Richtlinie 2002/49/EG wie folgt festgelegt:

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Aufzeigen des rechtlichen Hintergrunds,
- Beschreibung aller geltenden Grenzwerte,
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbessерungsbedürftigen Situationen,
- Protokoll der öffentlichen Anhörungen,
- bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der
- Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete,
- langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans,

- In den Aktionsplänen sollten außerdem Schätzwerthe für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Neben diesen Mindestanforderungen wird ergänzend nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG gefordert, dass eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten nach den genannten Kriterien Bestandteil der an die Kommission zu übermittelnden Angaben ist.

Über diese Mindestinhalte hinaus werden jedoch noch weitere Themen gesehen, deren Bearbeitung und Dokumentation im Sinne einer integrierten Lärminderungsplanung von Bedeutung sind und die entsprechend Eingang in den Prozess finden sollen.

3 Arbeitsmodule für die Lärmaktionsplanung Mannheim

Um einerseits den Mindestanforderungen nach Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG und andererseits den darüber hinausgehenden Inhalten gerecht zu werden, werden folgende inhaltlich abgegrenzten 14 Arbeitsmodule für die Lärmaktionsplanung Mannheim definiert.

Arbeitsmodule - Lärmaktionsplan Mannheim

- M1 Arbeitsmodul Einleitung,
- M2 Arbeitsmodul Analysen der Lärm- und Konfliktsituation / Betroffenheiten / Abgrenzung der Aktionsbereiche,
- M3 Arbeitsmodul Auswertung vorhandener Planungen,
- M4 Arbeitsmodul Ruhige Gebiete,
- M5 Arbeitsmodul Maßnahmen in den Aktionsbereichen und Überprüfung der Wirksamkeiten der Maßnahmen innerhalb der Aktionsbereiche
- M6 Arbeitsmodul Lärminderungsstrategien und -konzepte für Mannheim,
- M7 Arbeitsmodul Erarbeitung Gesamtkonzept,
- M8 Arbeitsmodul Wirkungsanalyse Gesamtkonzept,
- M9 Arbeitsmodul Prüfung der SUP Pflicht des Lärmaktionsplans,
- M10 Arbeitsmodul Einbeziehung der Öffentlichkeit,
- M11 Arbeitsmodul Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände
- M12 Arbeitsmodul Beteiligung der politischen Gremien,
- M13 Arbeitsmodul Kommunikation und Prozesssteuerung,
- M14 Arbeitsmodul Monitoring.

Die Festlegung der Arbeitsmodule gewährleistet zum einen, dass alle erforderlichen Themen bearbeitet werden und die Möglichkeit, die Dokumentation des Lärmaktionsplans orientiert an den Arbeitsmodulen zu gliedern. Eine inhaltliche Beschreibung der Arbeitsmodule erfolgt in dem nachfolgenden Kapitel.

4 Beschreibung der Inhalte der Arbeitsmodule M1- M14

4.1 M1 Arbeitsmodul Einleitung

Das Arbeitsmodul M1 beschreibt die Aufgabe, den rechtlichen Hintergrund, alle geltenden nationalen Grenzwerte, den Ballungsraums sowie die Zuständigkeiten.

In der Regel kann zur Bearbeitung dieses Moduls auf die Dokumentation zur Lärmkartierung zurückgegriffen werden, die diese Inhalte ebenfalls aufzuarbeiten hatte.

M1

Arbeitsmodul Einleitung

- Beschreibung der Aufgabe,
- des rechtlichen Hintergrunds,
- aller geltenden nationalen Grenzwerte,
- des Ballungsraums,
- der Zuständigkeiten.

4.2 M2 Arbeitsmodul Analysen der Lärm- und Konfliktsituation/Betroffenheiten/Abgrenzung der Aktionsbereiche

Inhalt dieses Arbeitsmoduls ist die Darstellung und Bewertung der Lärmbelastung auf Grundlage der vorhandenen Lärmkarten (Straße, Straßenbahn, Haupteisenbahnstrecken Deutschen Bahn - DB AG, Industrie- und Gewerbe, einschl. Häfen, Flughafen). Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt durch den Vergleich zwischen dem Status-quo der Lärmelastung, also den sich daraus ergebenden Lärmpegeln, Betroffenzahlen sowie der jeweiligen Schutzwürdigkeit der betroffenen Flächen und den definierten Qualitäts- / Schutzzieilen der einzelnen Belastungsstufen. Aus dieser Analyse lassen sich entsprechende räumliche Handlungsschwerpunkte, die so genannten 'Aktionsbereiche' für den Lärmaktionsplan ableiten.

Bei einem Aktionsbereich handelt es sich um Bereiche mit hohen Siedlungsdichten (Anzahl der Bewohner pro Fläche) bei gleichzeitig hohen Lärmindizes.

Die Analyse der Belastungssituation ist ein zentrales Arbeitsmodul in der Lärmaktionsplanung und kann nicht alleine aus schalltechnisch fachlicher Sicht durchgeführt werden. Mit der Festlegung der Kriterien positioniert sich die Kommune zu bestimmten Qualitätszielen.

Die Festlegung der Kriterien für die Bewertung der Lärmsituation durch die Kommune wird erforderlich, da für die Notwendigkeit von Lärminderungsmaßnahmen weder durch die Richtlinie 2002/49/EG bzw. das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) noch vom Bundesland Baden-Württemberg zwingende Grenz- oder Auslösewerte vorgegeben werden.

§ 47d Absatz 1 BImSchG führt hierzu aus:

'Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.'

Kriterien zur Abgrenzung der Aktionsbereiche für den Lärmaktionsplan 2008

Aufgrund der in der Präambel beschriebenen Prämissen wurde für den Lärmaktionsplan 2008 folgende Vorgehensweise gewählt:

Der Fokus des Plans liegt auf den Bereichen mit den absolut höchsten Geräuschbelastungen. Diese Belastungen werden in der Stadt Mannheim nach den Ergebnissen der derzeit vorliegenden Kartierung durch den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr hervorgerufen.

Die Geräuscheinwirkungen aufgrund des Flugplatzes Mannheim und der Industrie- und Gewerbegelände, der sogenannten IVU Betriebe einschließlich Häfen sind deutlich leiser. Auch sind von hiervon deutlich weniger Bürger betroffen. Daher wird diese Geräuschart im Lärmaktionsplan 2008 nicht berücksichtigt. Für den Lärmaktionsplan 2008+ wird zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang die Auswirkung gewerblicher Geräusche und Fluglärm Gegenstand der Planung sein werden.

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes steht zu erwarten, dass sie zu sehr hohen Geräuschbelastungen führen und die eine Vielzahl von Bürgern betrifft. Die entsprechende Kartierung des Eisenbahn-Bundesamts liegt seit dem 30.06.2008 vor, aufgrund der nicht fristgerechten Abgabe war es jedoch nicht möglich, diese Geräuschart bei dem Lärmaktionsplan 2008 zu berücksichtigen. Die Bewältigung der Geräusche der Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird ein wesentlicher Bestandteil des Lärmaktionsplans 2008+ sein.

Aufbauend auf der Analyse der Ergebnisse der Lärmkartierung und der Auswertung der einschlägigen Fachdiskussion, um die Auswirkung von Geräusche auf den Menschen, z.B. der Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirates der Landesregierung für 'Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für Baden-Württemberg', wurden für den Lärmaktionsplan 2008 folgende Auslösewerte definiert:

- L_{den} 75 dB(A)
- L_{night} 65 dB(A)

Die Begründung für diese Werte liegt darin, dass

- mit dem Erreichen und Überschreiten dieser Werte eine gesundheitsgefährdende Geräuschbelastung gegeben ist, die ein Handeln erforderlich macht,
- die Zahl der von diesen Werten betroffenen Einwohner und Wohnungen für eine kurzfristige und vordringliche Lärmaktionsplanung handhabbar ist,
- unabhängig von den Ergebnissen für die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes für diese Bereiche eine qualifizierte Lärmaktionsplanung erforderlich und möglich ist.

Da sich der Lärmaktionsplan 2008 auf die Bereiche mit den höchsten Geräuschbelastungen konzentriert, bleibt die Ausarbeitung und Festlegung von Kriterien zur Bestimmung Ruhiger Gebiete im Ballungsraum dem Lärmaktionsplan 2008+ vorbehalten.

Kriterien zur Abgrenzung der Aktionsbereiche für den Lärmaktionsplan 2008+

Für eine weitere Bearbeitung des Lärmaktionsplans 2008+ sollte die Definition zu den Abgrenzungskriterien fortentwickelt werden. Vorgeschlagen wird hierzu, unabhängig von der gewählten Lärmquelle, ein gestuftes Vorgehen. Im ersten Schritte wird die Höhe der Lärmbelastung herangezogen:

- 1. Stufe: 70 dB(A) L_{den} tags und 60 dB(A) L_{night} nachts, bei Überschreitung dieser Werte sind möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung zu ergreifen
- 2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts - diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärmminderungsplanung.

In einem weiteren Schritt ist eine geeignete Definition einer Mindestanzahl betroffner Einwohner (z. B. mindestens 10 Betroffene pro Aktionsbereich) zu finden.

Als Geräuscharten werden der Straßenverkehr, die Straßenbahnen und künftig auch die Schienenwege der Deutsche Bahn AG berücksichtigt. Für den Fluglärm und den Gewerbe- und Industrielärm ist zu prüfen, ob Auswirkungen dieser Lärmarten in die Lärmaktionsplanung 2008+ einzubeziehen sind.

Weitere Kriterien, die es zu berücksichtigen gilt, könnten z.B. sein:

- Nutzungs-/gebietsartabhängige Kriterien,
- Betroffenheit von Erwerbstätigen,
- Betroffenheit von lärmsensiblen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser),
- Betroffenheiten weiterer lärmsensibler Einrichtungen (Kindergärten, Pflegeheime etc.),
- Kosten-Nutzen-Analysen/Veränderung von Immobilienwerten etc..

Eine Empfehlung für ein geeignetes Verfahren zur Bewertung seitens des Umweltministerium Baden-Württemberg liegt bis dato nicht vor, eine entsprechende Arbeitshilfe war im Gespräch.

Welche Differenzierung der identifizierten Aktionsbereichen wird vorgenommen?

- Ermittlung der im Bestand vorhandenen Aktionsbereiche,
- Berücksichtigung absehbarer Aktionsbereiche in Plangebieten,
- Erfassung, Darstellung und Berücksichtigung Ruhiger Gebiete.

Sollen zukünftige Entwicklungen abgebildet und bewertet werden?

- Berücksichtigung Auswirkungen der bekannten Verkehrsprognosen (ca. 10-20 Jahre Horizont),
- Berücksichtigung mittel- bis langfristiger Entwicklungen aufgrund emissions- und immissionsseitiger Veränderungen (Bsp. Entwicklung Modal-Split, Bevölkerungsentwicklung etc.).

Analyse der Lärm- und Belastungssituation in den Aktionsbereichen anhand eines Steckbriefs

Für die Analyse der Lärm- und Belastungssituation in den Aktionsbereichen wurde jeweils ein Mustersteckbrief für die Geräuscharten Straße und Straßenbahn entwickelt, der folgende Faktoren und Merkmale beschreibt und für alle Aktionsbereiche und die darin gelegenen Straßen oder Straßenbahnen ausgefüllt wird. Für die Geräuschart Schienenverkehr Deutsche Bahn AG ist ein entsprechender Steckbrief noch zu erarbeiten.

- Stadträumliche Lage und Abgrenzung des Aktionsbereichs im Stadtbezirk
- Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straße:
 - Verkehrsmengen (DTV Kfz/24 Std. day, evening, night, Anteil LKW/ 24 Std. day, evening, night)
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Fahrbahnoberfläche
- Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Straßenbahn:
 - Verkehrsmengen bzw. Zugzahlen/24 Std. day evening night
 - Zuglängen day evening night
 - Geschwindigkeit
 - Fahrbahnoberfläche
 - Kurvenradius
- Schalltechnische Analyse Straßen und Straßenbahn im Aktionsbereich:
 - Auslösekriterium
 - Abgrenzungskriterium
 - Maximale L_{den}
 - Maximale L_{night}
 - Zahl der Betroffenen

- Analyse verkehrliche Merkmale Straße:
 - Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz
 - Straßenkategorie
 - Klassifizierung
 - Straßenfunktion nach RAST
 - Beschreibung des Straßencharakters
 - Funktion für den ÖPNV
 - Funktion für den Radverkehr
 - Funktion für den Fußgängerverkehr
 - LSA Steuerung
 - Beschränkungen
 - Fahrbahnoberfläche
- Analyse verkehrliche Merkmale Straßenbahn:
 - Einordnung im gesamtstädtischen Straßenbahnenetz
 - Art des Gleises
 - Ausbau des Bahnkörpers
 - Anzahl der Linien auf dem Gleis
 - Taktung der Linien
 - Baulicher Zustand des Gleises
 - Zeitpunkt der nächsten Streckensanierung
 - Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik
 - Technische Maßnahmen, an der Fahrzeugflotte, die die Geräusche mindern
- Städtebauliche Analyse:
 - Planungsrechtliche Einstufung
 - Einordnung der städträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten / Potentiale
Quartiersnutzung / Charakterisierung des Straßenraums
 - Straßenräumliche Situation
- Soziale/gesellschaftliche Struktur im Aktionsbereich
- Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen
- Bereits durchgeführte Maßnahmen und Planungen, die zur Umfeldverträglichkeit beitragen
- Vorgaben aus anderen Planungen
- Priorität des Aktionsbereichs

M2

Arbeitsmodul Analysen der Lärm- und Konfliktsituation / Betroffenheiten / Abgrenzung der Aktionsbereiche

- Diskussion und Festlegung von Auslösewerten,
- Hauptlärmquellen Straßenverkehr und Straßenbahnen,
- Auswertung der verspätet vorgelegten Lärmkartierung für die Strecken der Deutsche Bahn AG, diese Hauptlärmquelle kann beim Lärmaktionsplan 2008 noch nicht berücksichtigt werden,
- Festlegung von Aktionsbereichen
- Aktionsbereich: Bereiche mit hohen Siedlungsdichten (Anzahl der Bewohner pro Fläche) bei gleichzeitig hohen Lärmindizes,
- Steckbrief zur Beschreibung der Aktionsbereiche als Grundlage für die Maßnahmenplanung.

4.3 M3 Arbeitsmodul Auswertung vorhandener Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung, die in Wechselwirkung mit bestehenden informellen und formellen örtlichen jedoch auch überörtlichen Planungen stehen kann. Ziel ist es, die Lärminderungsplanung als strategisches Planungsinstrument in alle lärmrelevanten Planungsebenen zu integrieren.

Innerhalb dieses Arbeitsmoduls werden alle raumbedeutsamen Planungen und Programme sowie sämtliche formellen und informellen Planungen und Konzepte der Stadt Mannheim gesichtet und ausgewertet, die eine thematische Verknüpfung mit der Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim haben.

Zum einen können die bestehenden Planungen und Programme Ziele, Maßnahmen oder Strategien enthalten, die bereits lärmvermeidend, -mindernd oder -schützend sind und somit zu berücksichtigende Vorgaben für die Lärmaktionsplanung enthalten. Zum anderen wirkt sich der Lärmaktionsplan umgekehrt auf andere Planungen aus, da er sich zur Umsetzung seiner Maßnahmen Verfahren und Planungen anderer Disziplinen bedienen muss.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollten deshalb folgende übergeordneten raumbedeutsamen Planungen, Programmen und Berichte, die nach einer vorläufigen Recherche gesichtet wurden, hinsichtlich ihrer Relevanz für die Lärmaktionsplanung Mannheim ausgewertet werden. Die nachfolgende Aufstellung ist keine abschließende Liste. Sie kann bei Bedarf um weitere Planwerke etc. ergänzt werden:

Auf Ebene der Raumordnung

- Raumordnungsbericht 2005,
- Bundesverkehrswegeplanung, BVWP 2003,
 - Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, ITP & BVU 14.11.2007,
 - Bedarfsplan Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG),
 - Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), Stand: Zuletzt geändert durch Art. 309 V v. 31.10.2006 I 2407.
- Nationales Verkehrslärmschutzpaket, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Februar 2007,
- Masterplan Güterverkehr und Logistik, BMVBS, 2008,
- Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen, 02/2005
- Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung,
 - Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, Hrsg. Bundesregierung 04/2002,
 - Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, Hrsg. Bundesregierung, Entwurf Stand: 05.05.2008.

Auf der Ebene der Landes- und Regionalplanung

- Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002,
- Landesentwicklungsbericht Baden-Württemberg 2005,
- Regionalplan Unterer Neckar 1994,
- Regionalplan Rhein-Neckar 2020 (Die Verbandsversammlung des Verbands Region Rhein-Neckar hat am 23.03.2007 die Aufstellung des 'Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar 2020' beschlossen. Der Plan soll 2010 in Kraft treten, bis dahin hat der Regionalplan Unterer Neckar weiterhin Bestand),
- Nachhaltigkeitsbericht Baden-Württemberg 2007, Nachhaltigkeitsrat Baden-Württemberg.
- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995,
- Umweltplan Baden-Württemberg - Fortschreibung 2007.

Auf Ebene der gesamtstädtischen Planungen

Im Hinblick auf die kommunalen Planungen bestehen inhaltliche Verknüpfungen zu folgenden Planungen, die es auszuwerten gilt:

- **Verkehrsentwicklungsplanung / Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mannheim**

Die Verkehrsentwicklungsplanung trifft i.d.R. gesamtstädtisch verkehrsträgerübergreifend Aussagen zur Entwicklung der Verkehrssysteme und dem Verkehrsangebot im gesamtstädtischen Netz und liefert Grundlagendaten, z.B. für Lärmwirkungsprüfung, im Zusammenhang mit

- der Überprüfung von Netzvarianten,
- Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementkonzepten (z.B. Ausweisung von Lkw-Routen),
- der Überprüfung von Maßnahmen bei Förderung des Umweltverbundes und Veränderung des Modal-Split, (z.B. Verbesserung des ÖPNV-Angebots, Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs),
- Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung bei gleichzeitiger tangentialen Ableitung des Verkehrs um ein Stadtzentren herum,
- Konzepte zur Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30 Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche etc.).

Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Mannheim basiert auf einem Generalverkehrsplan von 1970. In den neunziger Jahren wurde die Verwaltung der Stadt Mannheim durch Gemeinderatsbeschluss beauftragt, eine Verkehrsentwicklungsplanung zu erarbeiten, da der Generalverkehrsplan von 1970 in seinen Inhalten als veraltet angesehen wurde. In einer ersten Stufe wurde ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit dem Schwerpunkt auf die Mannheimer Innenstadt erstellt. Die Maßnahmenkonzeption wurde 1995 vom Mannheimer Gemeinderat beschlossen. Ein weiterer Verkehrsentwicklungsplan wurde im Sommer 1997 für den an die Innenstadt angrenzenden Kernstadtgebiet der Schwetzingerstadt / Oststadt vom Gemeinderat verabschiedet. Danach wurde ein Verkehrsentwicklungsplan für die Neckarstadt erarbeitet. Der Beschluss der Maßnahmenkonzeption steht jedoch bis heute aus.

Mit einem Antrag aus dem Gemeinderat im Jahr 2000 wurde die Verwaltung beauftragt, erstens eine VEP-Bestandsaufnahme durchzuführen und zweitens hierzu eine öffentliche Verkehrsanhörung mit wissenschaftlicher Begleitung durchzuführen. Als Grundlage für die öffentliche Verkehrsanhörung im Jahr 2002 wurde eine Dokumentation mit dem Titel die 'Bestandsaufnahme Verkehrsentwicklungsplan (VEP)' erarbeitet. Diese Dokumentation hatte das Ziel, anhand der beiden beschlossenen Verkehrsentwicklungspläne Innenstadt und Schwetzingerstadt / Oststadt eine Leistungsbilanz zu ziehen.

- **Stadtentwicklungsplanung**

Die Aussagen der Lärmaktionsplanung können i.V.m. der Verkehrsentwicklungsplanung ein wichtiger Bestandteil zur strategischen Ausrichtung der Kommune sein. Sie haben somit Auswirkungen auf die weitere Stadtentwicklung. Umgekehrt können selbstverständlich auch die strategischen Aussagen einer Stadtentwicklungsplanung Vorgaben für die Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung beinhalten.

Eine gesamtstädtische Stadtentwicklungsplanung / Stadtentwicklungskonzept gibt es in Mannheim nicht. In den Jahren 2006 und 2007 wurde für die Innenstadt im Rahmen eines Planungs- und Beteiligungsprozess das Entwicklungskonzept Innenstadt Mannheim (EKI-Mannheim) erarbeitet. Es enthält übergreifende Konzepte, Perspektiven, konkrete Ideen und Maßnahmen für die Mannheimer Innenstadt. Erarbeitet wurde es von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Initiativen, Verbänden und der Verwaltung im Rahmen eines intensiven Beteiligungs- und Kommunikationsprozesses.

Zwischen dem EKI und der Lärmaktionsplanung werden zwei verbindende Aspekte gesehen. Zum einen sollte das EKI inhaltlich hinsichtlich der darin aufgezeigten Spannungsfeldern und den jeweiligen Handlungsansätzen ausgewertet werden, zum anderen wurden im Rahmen des Prozesses seitens der Verwaltung wertvolle Erfahrungen mit intensiven und umfangreichen Beteiligungsverfahren (Informationstische etc.) gemacht, die im Zuge der Lärmaktionsplanung genutzt werden sollten. Eine zentrale Bedeutung im Rahmen der Lärminderungsplanung hat die Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Behörden. Während auf der Ebene der Lärmkartierung die Öffentlichkeit über die Lärmelastungen zu informieren ist, hat die Öffentlichkeit im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans die Gelegenheit zur Mitwirkung zu erhalten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Behörden sollte deswegen mehrstufig erfolgen und den gesamten Prozess der Lärminderungsplanung begleiten. Die Strukturen, Erfahrungen, Kontakte und Foren des EKI-Mannheim sollten deshalb in die Erarbeitung des Konzept zur Einbeziehung der Öffentlichkeit, Behörden und Verbände im Zuge der Lärmaktionsplanung einfließen. Ein Austausch zwischen den Beteiligten des EKI und der AG Lärmaktionsplanung wird als erforderlich angesehen.

Verknüpfungen auf Ebene der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung

Gemäß § 1 Absatz 1 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Gemäß Absatz 6 sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere zu berücksichtigen:

- § 1 Absatz 1 Nr. 1 BauGB '...die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- § 1 Absatz 1 Nr. 7 BauGB....die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere....die Vermeidung von Emissionen, ...
- § 1 Absatz 7 BauGB ...die Darstellungen vonPlänen des Immissionsschutzrechtes z.B. Lärmaktionsplan, ...nach § 47d BImSchG...!.

Sowohl das Instrumentarium für die Darstellungen im Flächennutzungsplan, als auch das für die Festsetzungen im Bebauungsplan bieten unterschiedliche Möglichkeiten den Lärmschutz vorsorgeorientiert zu regeln.

- Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Mannheim Heidelberg 2015 / 2020 / vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Mannheim Heidelberg 2015 / 2020 wurde mit der öffentlichen Bekanntmachung am 15.07.2006 wirksam. Am 03.05.2006 hat die Verbandsversammlung die Aufstellung des Flächennutzungsplans 2025 beschlossen. Diesbezüglich wäre z.B. von Interesse, welches Entwicklungskonzept dieser geplanten Fortschreibung aus Sicht der Stadt Mannheim zugrunde liegt, welche städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsszenarien davon für die Lärmaktionsplanung Relevanz besitzen und in wie weit umgekehrt Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung Auswirkungen auf die künftigen Darstellungen im Flächennutzungsplan haben.

- Bebauungspläne / verbindliche Bauleitplanung:

Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind die Belange des Schallimmissionsschutzes zu beachten und bei der städtebaulichen Abwägung zu berücksichtigen. Dies erfolgt häufig auf der Basis der Aussagen schalltechnischer Gutachten. Die Konfliktbewältigung findet im Rahmen der Bauleitplanung anhand von Vorgaben des nationalen Regelwerks statt.

Inhaltliche Verknüpfungen zu sonstigen umweltbezogenen Fachplanungen

- Luftreinhalte-Aktionsplan für den Regierungsbezirk Karlsruhe, Teilplan Mannheim
- Lärmsanierung Schiene, Mannheim

M3

Arbeitsmodul Auswertung vorhandener Planungen

- Auswertung relevanter Vorgaben aus raumbedeutsamen Planungen, Programmen etc. für die Lärmaktionsplanung,
- Vorgaben der Lärmaktionsplanung für raumbedeutsame Planungen, Programme etc.,
- Umsetzung der Planungen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans durch andere Planungen,
- Synergien des Lärmaktionsplans mit anderen Planungen erkennen und nutzen.

4.4 M4 Arbeitsmodul Ruhige Gebiete

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert neben der Verringerung hoher Lärmbelastungen auch den Schutz Ruhiger Gebiete. Sie unterscheidet in ihren Begriffsbestimmungen zwischen einem 'Ruhigen Gebiet in einem Ballungsraum' als ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten festgelegten Wert nicht übersteigt und einem 'Ruhigen Gebiet auf dem Land' als ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Diese Vorgabe wurde in § 47d BImSchG (Lärmaktionspläne) in deutsches Recht übernommen, wonach Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind.

Für Mannheim als Ballungsraum ist die Kategorie 'Ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum' relevant. Offen bleiben die Fragen, ob sich die 'Ruhigen Gebiete' auf den Freiraum oder auf Siedlungsbereiche beziehen und die Frage nach konkreten Abgrenzungskriterien. Diese sind von der Kommune als zuständige Behörde festzulegen.

Eine mögliche Vorgehensweise zeigt der Lärmaktionsplan Norderstedt³, der zwischen

- einem Ruhigen Gebiet $L_{den} \leq 55$ dB(A) und
- einem besonders Ruhigen Gebiet $L_{den} \leq 45$ dB(A) differenziert.

'Mit diesem Ansatz möchte man zwischen Gebieten unterscheiden, die relativ ruhig sind und deshalb ein Stück schützenswerten Erholungsraum darstellen und Gebieten, die so etwas wie wirkliche Ruhe bieten.'

Neben den schalltechnischen Bewertungskriterien werden zusätzlich noch Kriterien wie

- die räumliche Lage,
- die Ausdehnung der Gebiete,
- das Gefährdungspotential durch die Nähe zu Straßen herangezogen.

Anhand dieser Kriterien werden folgende Typen an Ruhigen Gebieten charakterisiert:

- Landschaftsraum:

großflächiges Gebiet, dass einen weitgehend naturbelassenen, land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum beschreibt, der in vielen Fällen die Verbindung zu benachbarten Landschaftsräumen ermöglicht.

³ Lärminderungsplanung Norderstedt, Lärmaktionsplan, Berlin Aachen 2006, Planungsbüro Richter-Richard

- **Stadtoasen:**

innerstädtische Ruhige Gebiete, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt und der Bevölkerung in relativ kurzer Entfernung zugänglich sind. Die ausgewiesenen Flächen sollen der Erholung dienen. In ihnen soll eine Lärmelastung (L_{den}) von 55 dB(A) nicht überschritten werden.

- **Ruhige Achsen:**

Verbindungswege zwischen Stadtoasen abseits der Hauptverkehrswege oder schnelle und effiziente Rad- und Gehwegeverbindungen in einer attraktiven naturnahen Umgebung.

Diese Differenzierung wurde in dem Lärmaktionsplan Norderstedt dazu genutzt, unterschiedliche Schutzkonzepte und Maßnahmen, um die Ruhigen Gebiete zu erhalten bzw. zu entwickeln.

Als weiteres Beispiel ist der Lärmaktionsplan Berlin⁴ zu nennen, der im Ansatz ähnlich wie Norderstedt vor geht.

Die Auswahl der Ruhigen Gebiete in Berlin muss

- den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen,
- mit der in Berlin gegebenen Datenbasis bestimmbar sein,
- den (subjektiven) Ansprüchen der Erholungssuchenden genügen.

	Ruhige Gebiete (zusammenhängende Freiflächen)	Innerstädtische Erholungsflächen
Merkmal	Wald, Grünflächen, Parkanlagen, Feld, Flur und Wiesen als zusammenhängende Naturräume in Verbindung mit ballungsraumübergreifenden Verbindungen in benachbarte Landschaftsräume	Grün- und Erholungsflächen in Wohngebietsnähe mit fußläufiger Erreichbarkeit
Absoluter Pegelschwellenwert ⁸⁴	$L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$	--
Relativer Pegelschwellenwert	--	-6 dB(A) in der Kernfläche gegenüber dem höchstbelasteten Bereich
Größenschwellenwert	$\geq 100 \text{ ha}$	$\geq 30 \text{ ha}$

⁴ Lärminderungsplanung für Berlin, Aktionsplan, Entwurf, Senatsverwaltung für Gesundheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz, Abt. III Umweltpolitik, Referat Immissionsschutz, Mai 2008

Es wird unterschieden in:

- Ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie = große, zusammenhängende Freiflächen, die Aufenthalt und beispielsweise ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmteter Bereiche ermöglichen.
- Innerstädtische Erholungsflächen, die zwar nicht unbedingt geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben und so groß sind, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie.

Bezüglich der Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung Mannheim hinsichtlich der Ruhigen Gebiete wird folgende Herangehensweise empfohlen:

- Definition der Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete in Mannheim, wobei sich die Auswahl nicht nur auf unbebaute Gebiete im Sinne von Freiräumen, sondern auch auf die Sicherung von bebauten Gebieten mit festzulegenden Qualitätsmerkmalen beziehen sollte,
- Festlegung von konkreten Ruhigen Gebieten in Mannheim anhand der durch die Stadt Mannheim definierten Kriterien,
- Strategien zum Schutz der Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms,
- Einbeziehung der Öffentlichkeit.

M4

Arbeitsmodul Ruhige Gebiete

- Kriterien zur Abgrenzung sind durch die Kommune festzulegen,
- als planungsrechtliches Instrument weder im Flächennutzungsplan noch im Bebauungsplan bekannt,
- planungsrechtliche Sicherung der Qualität unklar,
- Festlegung steht für die Lärmaktionsplanung Mannheim noch aus,
- Instrument im Lärmaktionsplan 2008 noch nicht berücksichtigt.

4.5 M5 Arbeitsmodul Lärminderungsstrategien und -konzepte für Mannheim

Wichtig im Rahmen einer gesamtstädtischen und integrierten Vorgehensweise ist die Definition von strategischen Zielen.

- Was möchte die Stadt mit der Lärminderungsplanung erreichen?
- In welchem Ranking stehen deren Ziele?
- In welchen Turnus soll die Lärminderungsplanung fortgeführt werden?
- Welche Akteure sind für eine integrierte Herangehens- und Arbeitsweise zu beteiligen?

Die Erarbeitung von Zielen und Strategien zur Lärminderung setzt als 1. Schritt die umfassende Analyse der Ergebnisse der Lärmkartierung und der raumbedeutsamen Planungen voraus. In einem 2. Schritt sind die Ergebnisse zu bewerten und zu klassifizieren, um soweit wie möglich, typisierte Konfliktlagen definieren zu können. Iterativ sollten in einem 3. Schritt, auf Basis der Gesamtschau der Ergebnisse, die zuvor beschriebenen strategischen Ziele nochmals hinterfragt und ggf. modifiziert werden.

Die Maßnahmen, die im nächsten Schritt zu ergreifen sind, hängen wesentlich von diesen Zielsetzungen und hierzu formulierten Leitbildern ab.

M5

Arbeitsmodul Lärminderungsstrategien und -konzepte für Mannheim

- Gesamtschau der Ergebnisse der Lärmkartierung und der raumbedeutsamen Planungen in der Stadt,
- Formulierung von Qualitäts- und Zeitzielen für die Lärmaktionsplanung und deren Priorisierung,
- Erarbeitung von Strategien, um diese Ziele zu erreichen,
- dauerhafte Integration der Lärmaktionsplanung als mit anderen Planungen vernetzte strategische Planung auf gesamtstädtischer Ebene,
- Politischer Beschluss zu den Zielen und Strategien der Lärmaktionsplanung.

4.6 M6 Arbeitsmodul Maßnahmen in den Aktionsbereichen und Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Zentrales Element des Lärmaktionsplans ist die Beschreibung der vorhandenen und geplanten Maßnahmen. Die Festlegungen von Maßnahmen zum Lärmschutz sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gelegt. Im Hinblick auf die Durchsetzung der Maßnahmen verweist § 47d Absatz 6 BImSchG auf die Gültigkeit von § 47 Absatz 6 BImSchG, wonach '(..) Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen zuständiger Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen sind. Sind in Planungen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese bei ihren Planungen zu berücksichtigen (..)').

Im Hinblick auf die Auswahl an Maßnahmen verweist die EU-Richtlinie 2002/49/EG in Anhang V auf:

- Maßnahmen aus der Verkehrsplanung,
- Maßnahmen aus der Raumordnung,
- die auf Geräuschenquellen ausgerichteten technischen Maßnahmen,
- die Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
- die Verringerung der Schallübertragung,
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

Von Bedeutung in Zusammenhang mit der Festlegung der Maßnahmen ist, dass die Ursachen für den Lärm sehr vielfältig sind und somit auch die Steuerungsinstrumente. Das Instrumentarium gegen den Lärm ist sowohl planerisch-konzeptionell als auch technisch und objektbezogen. Es ist in den verschiedensten fachlichen Disziplinen wiederzufinden und obliegt dabei unterschiedlichen Zuständigkeiten. Der Lärmaktionsplan entwickelt kein eigenes Instrumentarium, sondern bedient sich der vorhandenen Instrumente anderer fachlicher Disziplinen.

Die Lärmaktionsplanung muss die möglichen Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung erkennen, deren schalltechnische Wirksamkeit prüfen, diese in den Gesamtkontext des Lärmaktionsplans einbinden und untereinander optimieren. Zur Umsetzung müssen die Maßnahmen dann wieder an die für die Umsetzung zuständigen Disziplinen zurückgespielt werden. Ebenso sind gegebenenfalls Wechselwirkungen mit anderen Planwerken zu berücksichtigen.

Im Zuge der Konzepterstellung zur Lärmaktionsplanung wird zunächst ein Gesamtkatalog an möglichen Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt. Die Maßnahmen werden hierzu unterschieden in Maßnahmen auf konzeptioneller Ebene und in Maßnahmen auf der Umsetzungsebene.

Aus dem Gesamtkatalog an zur Verfügung stehenden Maßnahmen wird ein Steckbrief erarbeitet, der für die jeweiligen Aktionsbereiche die zu ergreifenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan benennt und diese im Weiteren durch folgende Angaben charakterisiert und beschreibt:

- Art / Charakter der Maßnahme
[Vermeidung, Verminderung, Verlagerung, Umfeldverbesserung]
- Minderungspotential
[nicht wahrnehmbar < 1 dB(A), gerade wahrnehmbar 1-2 dB(A), wahrnehmbar >3 dB(A), deutlich wahrnehmbar > 6 dB(A), Halbierung der subjektiven Lautstärke > 10 dB(A)]
- Verbesserung der Verträglichkeit der Lärmimmissionen
[ja / nein]
- Veränderungen in anderen Bereichen
[ja/nein]
- Benennung des Maßnahmenträgers / Zuständigkeiten in Bezug auf die Umsetzung
- Planungshorizont
[derzeit in Planung, kurz-, mittel,- langfristig, unbekannt, Planung abgeschlossen]
- Zeithorizont Realisierung
[derzeit in Umsetzung, kurz-, mittel,- langfristig, unbekannt]
- Kosten für die Umsetzung der Maßnahme

Der Gesamtkatalog an Maßnahmen umfasst derzeit folgende konzeptionellen und umsetzenden Maßnahmen:

Konzeptionelle Maßnahmen aus regionalen und überregionalen Planungen und Programmen

- Raumordnungsbericht 2005
- Bundesverkehrswegeplan 2003
- Landesentwicklungsplan 2002
- Regionalplan Region Rhein Neckar bzw. Regionalplan Unterer Neckar

Konzeptionelle Maßnahmen aus der Stadtentwicklung / Stadtplanung

- Flächennutzungsplan 2015 / 2020
 - Zuordnung Bauflächen
 - Flächen für Schallschutzmaßnahmen
 - Nachrichtliche Übernahme von Verkehrstrassen
 - Gebiet zur Naherholung
 - Grünflächen
 - Abstandsflächen

- Bebauungsplan Festsetzung
 - von Abstandsflächen zwischen Quelle und schutzwürdiger Nutzung
 - der Art der baulichen Nutzung, Zuordnung von Baugebieten
 - Ausschluss oder Gliederung von Nutzungen innerhalb eines Baugebiets nach Art der Nutzung
 - zum Maß der baulichen Nutzung (Dichte, Höhe)
 - zur Stellung der baulichen Anlagen
 - zur Bauweise (offen, geschlossen, abweichend)
 - von einer Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen
 - von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BlmSchG
 - baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen
 - von Verkehrsflächen
 - von Stellplätzen
 - von Kompensationsflächen
 - von Grünflächen
 - von Flächen für Gemeinschaftsanlagen
- Planfeststellungsverfahren (Bundesfernstraßengesetz, Landesstraßengesetz Baden-Württemberg, Personenbeförderungsgesetz)
- Gesamtstädtisches Entwicklungskonzepte
- Quartiers- oder stadtteilbezogene Entwicklungskonzepte
- Gebietsbezogene Entwicklungskonzepte als Vorstufe zur Bauleitplanung (Rahmenplanung, städtebauliche Entwürfe)
 - Festlegung von Bauflächen sowie deren Nutzungen und Zuordnung
 - Festlegung zur Qualität, Umfang und Lage von Grün- und Erholungsflächen (Park, Spielplatz, Versickerungsflächen)
 - Festlegung eines Straßennetzes
 - Festlegung von Erschließungsflächen mit Querschnitten
 - Festlegung von Flächen für den ruhenden Verkehr und Parkierungsanlagen
 - Festlegungen von Baustrukturen
 - Festlegung zur Dichte
 - Festlegung zur Höhe
 - Anschluss des Gebiets an Verkehrsmittel Umweltverbund
 - Festlegung möglicher Kompensationsflächen
 - Festlegung einer Energiekonzeption – Passivhaus-Standard

Konzeptionelle Maßnahmen aus der Verkehrsplanung

- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995
- Verkehrsentwicklungsplan
 - motorisierter Individualverkehr (Verkehrsführung besondere Nutzungsgruppen / LKW-Routen)
 - Parkraumkonzepte
 - Öffentlicher Personennahverkehr (Linienführung Bussen und Straßenbahn, Taktung von Bussen und Straßenbahnen)
 - Radverkehr (Radwegenetzplanung)
 - Fußverkehr (Fußwegenetzplanung)
- Nahverkehrsplan
- Stadtteilbezogene Verkehrskonzepte
- Projekt / gebietsbezogenen verkehrs- und Erschließungskonzepte bei Neubau
 - Festlegung der Erschließungsform (autofrei, ÖPNV Andienung, MIV ..)
 - Festlegung der Netzform (Straßenhierarchien)
 - Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raums
 - Konzepte zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs, Querschnittsaufteilung für Erschließungsstraßen
 - Festlegung von Grünflächen, Plätzen (Aufenthaltsflächen) für den nichtmotorisierten Individualverkehr
- Sonderprojekte Straßenprojekte (Tangenten, Ortsumgehungen) mit hohen Verkehrsbelastungen und großer Entlastungsfunktion für die Wohnbebauung
- Entwurf und Dimensionierung von Verkehrsanlagen bei Neu- oder Umbau sowie Gestaltungsentwürfe
 - Berücksichtigung von Anlagen für den Radverkehr
 - Berücksichtigung von Anlagen für den Fußgängerverkehr
 - Berücksichtigung von einer Straßenraumbegrünung
 - Reduzierung des Querschnitts zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
- Verkehrsmanagement
- Umweltplanung
 - Luftreinhalteplan

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Bau und Ausführung von Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen

- Lärmschutzeinrichtungen
 - Lärmschutzwand/-wall
 - Troglage
 - Teilabdeckung
 - Tunnel
 - Materialwahl
 - schallabsorbierende Verkleidungen
- Verkehrs- und Erschließungsanlagen, Plätze, öffentlicher Raum
 - Rückbau und Umorganisation von Querschnitten zugunsten von Radwegen, Gehwegen, Begrünung, ÖPNV (Busspuren / Straßenbahnen)
 - Anlage von Radwegen
 - Anlage von Flächen für den Aufenthalt (Plätzen, Grünanlagen)
 - Aufstellen von Stadtmöblierung
 - Begrünungsmaßnahmen, Baumplanzungen
 - Bauliche Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses
 - Bauliche Maßnahmen zur Veränderung der Widerstände im Verkehrsnetz
 - Materialauswahl (Austausch lauter Fahrbahndecken (Pflaster) durch leisere Fahrbahndecken (Asphalt), Einbau lärmärmer Fahrbahndecken (OPA))

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Bau und Ausführung von Gebäuden

- Einbau von Schallschutzfenstern
- Einbau von schallgedämmten Lüftern
- Durchführung einer Schalldämmung der sonstigen Außenbauteile
- Grundrissorientierung und Orientierung von Fenstern schutzwürdiger Aufenthaltsräume und Außenwohnbereichen
- Ausbau von Passivhaus –Standards

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich der Straßenverkehrsordnung

- § 41 Straßenverkehrsordnung Vorschriftenzeichen
- § 45 Straßenverkehrsordnung Verkehrzeichen und Verkehrseinrichtungen / Anordnungen
- § 45 Absatz 1 Nr. 3 StVO Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ... zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.
- § 45 Absatz 1b StVO: Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen...
 - Nr. 2a: im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen
 - Nr. 3: zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen
 - Nr. 4: zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
 - Nr. 5: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.
- Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
- § 45 Absatz 1 StVO: Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
- § 45 Absatz 1d StVO: In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.
- § 30 StVO: Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot: Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden. An Sonn- und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Organisation

- § 49 StVO: Ordnungswidrigkeiten, Kontrolle
- Instandhaltung von Farbbahndecken, Straßenzustandskataster
- Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Gleissanierungen
- Austausch von Fahrbahnbelägen, bei Kanalsanierung
- Beschwerdemanagement der Stadt Mannheim Umwelttelefon (Hotline für akute Umweltbeschwerden)

Umsetzungs-Maßnahmen aus dem Bereich Strategie

- Öffentlichkeitsarbeit
- Öffentlicher Fuhrpark (Einsatz und Beschaffung lärmärmer Fahrzeuge)

Schließlich sind auch Maßnahmen mit appellativem Charakter anzuführen, die zu einer nennenswerten Lärminderung beitragen können. Hierzu ist beispielsweise auf Änderungen im Fahrverhalten, das Vermeiden von Kurzstreckenfahrten oder die Förderung von Car-Sharing hinzuweisen. Solche Maßnahmen können weder über rechnerische Lärmmodelle bzw. Wirkungsanalysen abgebildet noch lokalisiert werden, sie können aber eine Beitrag zur Lärminderung leisten und sollten deswegen in der Lärmaktionssplanung Berücksichtigung finden.

M6

Arbeitsmodul Maßnahmen in den Aktionsbereichen und Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen

- Festlegung von Maßnahmen für die Aktionsbereiche,
- Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen innerhalb der Aktionsbereiche,
- Definition Konzeptionelle Maßnahmen = Maßnahmen in vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen.
- Definition Umsetzungs-Maßnahmen = Maßnahmen, die der Umsetzung der konzeptionellen Maßnahmen im Rahmen der vorsorgeorientierten Planungen im Hinblick auf Vermeidung, Vermin-derung und Verlagerung von Emissionen und Immissionen dienen sowie Maßnahmen ohne konzeptionellen Vorlauf.

4.7 M7 Arbeitsmodul Gesamtkonzept

Zusammenführung der Aktionsbereiche mit den jeweiligen Maßnahmen in einem Planwerk (grafisch, textlich), ggf. in Varianten kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung als Grundlage für die darauf aufbauende Wirkungsanalyse.

M7

Arbeitsmodul Gesamtkonzept

- Gesamtschau aller Aktionsbereiche und der für sie möglichen Maßnahmen.

4.8 M8 Arbeitsmodul Wirkungsanalyse Gesamtkonzept

Durchführung einer Wirkungsanalyse für die Gesamtkonzeption. Mit der/den Wirkungsanalysen werden gesamtstädtisch und/oder teilräumlich differenziert die Entwicklung der Lärmbelastung sowie der Betroffenheiten und Konflikte im Vergleich zur Ausgangssituation (den Kartierungsergebnissen und Betroffenheiten 2007) dargestellt und bewertet. Gleichzeitig können diese Instrumente auch zur Abgrenzung und Differenzierung der Aktionsbereiche verwendet werden (siehe Kapitel 4.2)

Es stehen aus anderen Projekten zahlreiche Verfahren und Instrumente zur Beurteilung der Lärmsituation zur Verfügung. Im weiteren Prozess sind diese im Hinblick auf die Anwendbarkeit für die Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim zu prüfen und ggf. weiterzuentwickeln. Derzeit angewandt werden z. B.

- Belastetenzahlen (nach VBEB)
- Dosis-Wirkungs-Kurven (z.B. in Miedema 2000)
- Hot-Spot Analyse in SoundPLAN (Version 6.5)
- Lärm-Einwohner-Gleichwert (LEG) (nach Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung an Straßen EWS)
- Lästigkeitsfaktoren (nach VLärmSchR97)
- Lärmkennziffer (in Bönninghausen & Popp LärmKennZiffer-Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung 1988)
- Noise-Score nach Probst (Accon) (in ZfL, Nr. 4, 07/2006, 53. Jahrgang, Seite 105 ff.)
- Kosten-Nutzen Analysen (z. B. Immobilienwertverlust je dB)

M8

Arbeitsmodul Wirkungsanalyse Gesamtkonzept

- Bewertung der schalltechnischen Wirksamkeit des Gesamtkonzepts,
- Bildung einer Prioritätenliste der Aktionsbereiche und der in ihnen vorgesehenen Maßnahmen,
- Aufzeigen der Wechselwirkungen der Maßnahmen in den unterschiedlichen Aktionsbereichen.

4.9 M9 Arbeitsmodul Prüfung der SUP Pflicht des Lärmaktionsplans

Gemäß § 14b UVPG ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) bei Plänen und Programmen, die in der Anlage 3 Nr. 2 zum UVPG aufgeführt sind und für Entscheidungen über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, soweit sie einen Rahmen setzen, durchzuführen.

Pläne und Programme setzen einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen, enthalten.

Der Lärmaktionsplan unterliegt somit als rahmensexander Plan der Nr. 2 der Anlage 3 zum UVPG. Eine SUP wird insoweit erforderlich, als das der Lärmaktionsplan eine Festlegung bezüglich des Rahmens im o.g. Sinn für ein UVP pflichtiges Vorhaben setzt. Die Prüfung, ob eine SUP durchzuführen ist, obliegt der Behörde, die für die Aufstellung des Lärmaktionsplans verantwortlich ist. Die SUP ist kein selbstständiges Verfahren, sondern ein unselbstständiger Bestandteil des Verfahrens zur Lärmaktionsplanung.

Sollte eine SUP erforderlich werden, wird sie dazu beitragen, eine intensive Auseinandersetzung mit anderen Umweltfolgen als der Lärmbelastung zu führen, einen Abwägungsprozess unter Berücksichtigung aller Umweltbelange zu fördern, jedoch auch Konflikte mit anderen Umweltbelangen transparenter zu machen.

M9

Arbeitsmodul Prüfung der SUP Pflicht des Lärmaktionsplans

- Durchführung erforderlich, insofern der Lärmaktionsplan Rahmen setzt für ein Vorhaben gemäß Anlage1 UVPG,
- dann auch Auseinandersetzung mit anderen Umweltbelangen.

4.10 M10 Arbeitsmodul Einbeziehung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Lärminderungsplanung hat die Einbeziehung der Öffentlichkeit eine zentrale Bedeutung. Während auf der Ebene der Lärmkartierung die Öffentlichkeit über die Lärmbelastungen zu informieren ist, ist der Öffentlichkeit auf der Ebene der Lärmaktionsplanung die Gelegenheit zur Mitwirkung zu geben. Das genaue Prozedere ist jedoch nicht abschließend geregelt. Von der Möglichkeit des Erlasses einer Rechtsverordnung gemäß § 47f Absatz 1 Nr. 3 BImSchG, die die Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen näher konkretisiert, wurde bis dato kein Gebrauch gemacht.

Artikel 9 der EU-Richtlinie 2002/49/EG gibt vor, dass die Ergebnisse der Kartierung in Form der Lärmkarten sowie die Lärmaktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG konkretisiert die Vorgaben hinsichtlich der Einbindung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen, § 47d Absatz 3 BImSchG setzt diese Vorgaben um.

Demnach wird '(..) die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen (..)').

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen bzw. alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben. Auch für diese Schritte ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen.

Aus dem BImSchG lässt sich kein konkretes Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit ableiten. Es bleibt also offen, in welcher Form, mit welcher Intensität und mit welchen Folgen eine Beteiligung bzw. Mitwirkung stattfinden soll.

Wie die Mitwirkung der Öffentlichkeit konkret durchgeführt wird, müssen die zuständigen Kommunen und Behörden festlegen. Dabei ist eine Orientierung an dem mehrstufigen Verfahren zur Aufstellung eines Bauleitplans sinnvoll.

Zu Beginn des Prozesses ist es sinnvoll, die Form der Mitwirkung in einem Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung festzulegen. Je nach Zielsetzung, Größe der Kommune und Betroffenheiten eignen sich hiefür unterschiedliche Verfahren wie z.B.

- Öffentliche Anhörungstermine (z.B. als moderierter Workshop),
- Aktivitäten im Rahmen der lokalen Agenda (z.B. runder Tisch),
- Informationsveranstaltungen, Podiumsdiskussionen und Aktionstage,
- Internetforen,
- Auslegung des Lärmaktionsplans in der Verwaltung und den Bürgerämtern,
- Erstellung von Informationsbroschüren, Flyern.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine vierstufige Einbeziehung der Öffentlichkeit und Behörden sinnvoll.

1. Stufe:

Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Kartierung und Auftakt zur Lärmaktionsplanung / Bekanntmachung der Lärmaktionsplanung

2. Stufe:

Möglichkeit der Mitwirkung während der Erarbeitung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan. Hier sind unterschiedliche Formen der Mitwirkung denkbar (siehe oben).

3. Stufe:

Information durch Auslegung des beschlossenen Entwurfs zum Lärmaktionsplan und Möglichkeit zur Stellungnahme in Anlehnung an ein Bauleitplanverfahren. Auswertung der Anregungen und Darlegung der Gründe, warum Aspekte ggf. nicht berücksichtigt wurden.

Parallel Anhörungstermin der Öffentlichkeit und Behörden zu Vorschlägen für den Lärmaktionsplan

4. Stufe:

Bekanntmachung des Lärmaktionsplans einschließlich einer umfassenden Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung (Protokoll der Anhörung, Stufe 1, Dokumentation Stufe 2, Auswertung der Anregungen und 'Abwägung' aus Stufe 3). In diesem Zusammenhang ist es zweckmäßig, den Lärmaktionsplan dauerhaft im Internet zugänglich zu halten.

M10

Arbeitsmodul Einbeziehung der Öffentlichkeit

- frühzeitig und kontinuierlich,
- Mitwirkung (ist mehr als Information und Beteiligung),
- Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung,
- Unterrichtung über die getroffenen Entscheidungen,
- angemessene Fristen für jede Phase der Beteiligung.

4.11 M11 Arbeitsmodul Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbänden und Nachbarkommunen

Die Durchführung einer Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände ist nicht zwingend vorgeschrieben.

Da die Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen durch (..) Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen sind und Pläne, die planungsrechtliche Festlegungen vorsehen, die Maßnahmen zu berücksichtigen haben (..), ist eine frühzeitige Einbindung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände, ähnlich der Beteiligung in einem Bauleitplanverfahren sinnvoll.

Im weiteren Verlauf sollen die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Verbände, die durch den Lärmaktionsplan Mannheim betroffen sein können, in die Planung einbezogen werden und deren aktive Beteiligung soll über geeignete Verfahren ermöglicht werden. Hierzu ist neben der Auswahl der betroffenen Akteure auch ein allgemein akzeptiertes Verfahren zu entwickeln.

Bestandteil einer integrierenden Vorgehensweise soll nach derzeitigem Verständnis auch die Einbeziehung der Nachbarkommunen sein, um die durch gemarkungsübergreifenden Lärmquellen ausgelösten Geräuschbelastungen und daraus resultierenden Betroffenheiten zu bewältigen. Für die Stadt Mannheim und die benachbarten Städte und Gemeinde ergäbe sich die Chance, die Lärmaktionsplanung auf Ebene der Metropol-Region Rhein-Neckar zu etablieren.

M11

Arbeitsmodul Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände

- nicht vorgeschrieben,
- fördert die Akzeptanz des Instrumentariums,
- müssen die Maßnahmen umsetzen oder in ihren Planungen berücksichtigen,
- deshalb frühzeitig und kontinuierlich empfehlenswert.

4.12 M12 Arbeitsmodul Beteiligung der politischen Gremien

Gemäß § 47d BlmSchG ist die Stadt Mannheim als zuständige Behörde verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Da die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in der Regel planerische Konsequenzen für die Stadtentwicklung und Stadtplanung haben und darüber hinaus in der Regel mit finanziellen Investitionen verbunden sind, ist der Plan den politischen Gremien (Bezirksbeiräte, Ausschuss für Umwelt und Technik, Gemeinderat) vorzulegen und mit diesem abzustimmen.

Folgende Beteiligungsschritte wurden im Zuge der Bearbeitung des Lärmaktionsplans 2008 durchgeführt und sollten auch bei einer Fortschreibung Lärmaktionsplan 2008+ durchgeführt werden.

- Information der Bezirksbeiräte über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Vorlage des Entwurfs Lärmaktionsplan und des Konzept für eine integrierte Lärmaktionsplanung zur Billigung mit Beschluss zur Auslegung der Lärmaktionsplans durch den Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT)
- Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und Träger/Behördenbeteiligung i.V.m. der Vorlage des Lärmaktionsplans zum Beschluss durch den Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) und den Gemeinderat.

M12

Arbeitsmodul Beteiligung der politischen Gremien

- Auswahl der zu beteiligenden Gremien, Multiplikatoren
- Vereinbarung über eine geeignete Vorgehensweise
- Maßnahmen im Lärmaktionsplan sind in der Regel mit Investitionen verbunden, deshalb sind Beschlüsse erforderlich.

4.13 M13 Arbeitsmodul Kommunikation und Prozesssteuerung

Der Erfolg von einer integrierten und umsetzungsorientierten Lärmaktionsplanung hängt wesentlich von einer stringenten Konzeption zur Durchführung der Lärmaktionsplanung, der Kommunikation, der Abstimmung und der Prozesssteuerung ab.

Eine Projektkoordination mit einem zentralen Ansprechpartner in der Kommune ist zur Sicherstellung der Kontinuität, insbesondere vor dem Hintergrund der Notwendigkeit zur Fortschreibung der Kartierung und des Lärmaktionsplans zwingend erforderlich. Sinnvoll ist es in diesem Zusammenhang, die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung im Umweltbereich oder der Verkehrs- oder Stadtplanung als übergeordnete gesamtstädtische Aufgabe zu implementieren.

Eine verwaltungsintern installierte Organisation in Form einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe (z.B. Umwelt, Verkehr-, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Tiefbau, Wirtschaftsförderung, Öffentlichkeitsarbeit, Medien) gewährleistet die Information und den Transfer zwischen den für die unterschiedlichen Maßnahmen und Planungen zuständigen Stellen in einer Kommune.

In größeren Kommunen empfiehlt sich zur Steuerung des umfangreicheren Planungsprozesses außerdem ein stringentes Projektmanagement ggf. mit externer Unterstützung. Die Lärmaktionsplanung sollte mit Blick auf die Verpflichtung, den Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47d Absatz 5 BImSchG), als ein mit anderen Planungen vernetzter Planungsprozess über mehrere Jahre betrachtet und fortentwickelt werden. Hierzu gehört auch die Erarbeitung eines planungsübergreifenden vernetzten Projekt- und Zeitplans.

Nach der Festlegung der internen Organisation, der Klärung der zur Verfügung stehenden Ressourcen sowie Zuständigkeiten und der Erstellung des Konzeptes zur Vernetzung der Lärmaktionsplanung mit anderen kommunalen Planungen, kann der Umfang und die Notwendigkeit zur Einbindung externer Berater, Gutachter, Planer, Moderatoren etc. festgelegt werden. Die Stadt Mannheim sollte darauf achten, dass sie als Planungsträger sämtliche Datenbestände und entscheidungsrelevanten Daten und Vorgänge eigenständig verwaltet.

M13

Arbeitsmodul Kommunikation und Prozesssteuerung

- Festlegung der Zuständigkeiten sowie der federführenden Ansprechpartner
- Aufbau einer fortlaufenden und dauerhaften Organisationsstruktur innerhalb der zuständigen Behörde / Kommune
- Legitimation regelmäßig über Gremienbeschlüsse herbeiführen
- eine Projektsteuerung ist aufgrund der Vielzahl der Beteiligten und der Komplexität empfehlenswert.

4.14 M14 Arbeitsmodul Monitoring

Im Sinne einer Erfolgskontrolle sollte im Zuge der Lärmaktionsplanung ein Monitoring etabliert werden. Diesbezüglich werden drei Handlungsfelder gesehen:

- Monitoring bezüglich des Vollzugs - Planumsetzung:

Zunächst sollte geprüft werden, ob der Plan und die darin festgelegten Maßnahmen auch tatsächlich von den jeweils dafür zuständigen Behörden und der Verwaltung im Rahmen der Selbstbindung umgesetzt bzw. in den Planungen berücksichtigt werden. Diese Aufgabe obliegt sinnvollerweise der Stelle, die für den Prozess der Lärmaktionsplanung bzw. für die Lärminderungsplanung die Federführung bei der Stadt hat. Flankierend könnte hierzu auch ein Qualitätsmanagement eingerichtet werden, das z.B. im Zuge der Erarbeitung von Sitzungsvorlagen die Betroffenheit und Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung abfragt. Im Zuge der Bauleitplanung ist der Lärmaktionsplan als umweltrelevanter Fachplan zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen. Die Behandlung des Plans sollte zum regelmäßigen Inhalt jeder Begründung eines Bebauungsplans werden.

- Monitoring bezüglich der Wirkung umgesetzter Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan – Überprüfung der Wirkungsanalyse:

Eine fortlaufende und verbindliche Erfassung, Auswertung und Darstellung der Belastungssituation hilft bei der Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan und ermöglicht gegebenenfalls Anpassungen. Ein geeignetes System ist entsprechend den spezifischen Anforderungen je nach Örtlichkeit auszuwählen und einzurichten. Hier bestehen Querbezüge zum Monitoring auf anderen Planungsebenen, wie z.B. dem Monitoring auf Ebene der Bauleitplanung. Neben dem Aspekt Lärm werden im Zuge des Monitorings zum Bauleitplan jedoch weitere Umweltbelange zu erfassen sein. In diesem Zusammenhang sollte die Frage eines zentralen kommunalen Monitoring diskutiert werden, auf das alle Fachplanungen zurückgreifen können und das die Auswirkungen der unterschiedlichsten Umweltbelange sowie deren Wechselwirkungen umfassend erfasst. Durch die Pflicht zur Fortschreibung der Lärmkartierung im Rhythmus von 5 Jahren, ist in der Lärminderungsplanung bereits ein gewisses Instrument für ein Monitoring implementiert.

- Monitoring im Rahmen der allgemeinen Überwachungspflicht von Behörden

Den Immissionsschutzbehörden obliegt eine allgemeine Überwachungspflicht. Sie haben gemäß § 52 BImSchG die Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Rechtsverordnungen zu überwachen. Bezuglich des anlagenbezogenen Immissionsschutzes, den Anforderungen an genehmigungspflichtige Anlagen sowie deren Überwachung gibt es innerhalb des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein weit reichendes Instrumentarium. Im Bereich der verkehrsbedingten Auswirkungen und Überprüfung von Maßnahmen sind die Regelungen weniger konkret.

M14

Arbeitsmodul Monitoring

- Fortlaufende Erfassung und Dokumentation der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten und durchzuführenden Maßnahmen sowie deren Wirksamkeit
- Planumsetzung,
- Überprüfung der Wirkung der Maßnahmen, auch durch Fortschreibung der Lärmkartierung,
- Überprüfung im Rahmen der allgemeinen Überwachungspflicht.

5 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Die nachfolgende Grafik visualisiert den Ablauf und das Ineinandergreifen der unterschiedlichen Arbeitsmodule und Projektphasen.

6 Strategische Umweltprüfung

Gemäß § 14 b UPG ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen bei Plänen und Programmen, die in der Anlage 3 Nr. 2 zum UPG aufgeführt sind und für Entscheidungen über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen.

Pläne und Programme setzen einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen, enthalten.

Lärmaktionspläne unterliegen somit als rahmensexzende Pläne der Nr. 2 der Anlage 3 zum UPG. Eine SUP wird insoweit erforderlich, als das der Lärmaktionsplan eine Festlegung bezüglich des Rahmens im o.g. Sinn für ein UVP pflichtiges Vorhaben trifft. Die Prüfung ob eine SUP durchzuführen ist, obliegt der Behörde die für die Aufstellung des Lärmaktionsplans verantwortlich ist. Die SUP ist kein selbstständiges Verfahren, sondern ein unselbstständiger Bestandteil des Verfahrens zur Lärmaktionsplanung.

Im Zuge der Lärmaktionsplanung ist auf Ebene der Maßnahmendiskussion zu prüfen, inwieweit entsprechende Maßnahmen die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für den Plan erforderlich machen.

5. Konzept Ablauf Lärmaktionsplanung Mannheim

