

Stadt Mannheim

Lärmaktionsplan 2. Stufe

Anhang 8.1:

Öffentlichkeitsbeteiligung

Stellungnahmen Bürger

Stand Januar 2016



STADT MANNHEIM²

Fachbereich Stadtplanung

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|----------------------------|---|---|
| 1 | Bürgerinitiative GESBIM | <p>„Aus dem Datenmaterial (S. 8) geht hervor, dass schon heute bzw. in den Erhebungsjahren ca. 2012-2014 mehr Mannheimer Bürger durch Bahnlärm betroffen sind als durch Straßenlärm.</p> <p>Während die mit der Lärmreduzierung beauftragten Gemeinden bezüglich des Straßenlärms gewisse eigene Steuerungsmöglichkeiten haben, reduziert sich dies bezüglich der Bahn auf den "Aufbau politischen Drucks" (s. 36) oder den Hinweis "Maßnahmen, auf die kein Rechtsanspruch besteht, werden die Bahnen kaum übernehmen" (S. 35). Weiter wird an Maßnahmen genannt das "Schallschutzfensterprogramm", das auf alle lärmsanierungsfähigen Gebäude, die keine Förderung erhalten haben, ausgedehnt werden soll (S. 60).</p> <p>Für Mannheim ist bezüglich des Bahnlärms die Beurteilung der künftigen Situation erheblich relevanter als die der gegenwärtigen Situation, an der die Gemeinde wenig ändern kann.</p> <p>Wie allseits bekannt, soll durch den zweigleisigen Riedbahnausbau in Zusammenhang mit der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim der Güterverkehr vervielfacht werden. Hier hat die Gemeinde es in der Hand, Schaden abzuwenden und den Güterzuglärm bezogen auf die heutige Situation sogar deutlich zu verringern. Erforderlich ist kurzfristig, das durch die DB angekündigte Planfeststellungsverfahren für den Riedbahnausbau so zu gestalten, dass keine Zugzahlen zugelassen und genehmigt werden, die im vorausseilenden Gehorsam die Güterzugverkehre der Neubaustrecke über die Riedbahn akzeptieren.</p> <p>Die Güterzugzahl-Diskussion für Mannheim muss juristisch haltbar in einem Block im Rahmen der Neubaustreckenplanung geführt werden. Wenn die Stadtverwaltung beim Planfeststellungsverfahren "Riedbahnausbau" wesentliche Fehler macht, ist sie verantwortlich dafür, für ganz Mannheim morgen (NBS FMA) einen Sanierungsfall zu schaffen, der die heutige Bahnlärmsituation um ein Vielfaches übertrifft.“</p> | <p>Aus der Bahnlärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes ergibt sich bezogen auf dem Bahnlärm eine Betroffenheit im Stadtgebiet von Mannheim. Der vorliegende Lärmaktionsplan basiert auf der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes. Die Lärminderungsplanung (bestehend aus Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplan) betrachtet allerdings grundsätzlich bestehende Lärmprobleme und ist damit nicht dazu geeignet zukünftige Mehrverkehre im Stadtgebiet von Mannheim zu regeln. Das angesprochene Planfeststellungsverfahren ist ein eigenes getrenntes Rechtsverfahren, welches keinen Bezug zum vorliegenden Verfahren zum Lärmaktionsplan besitzt.</p> <p>Die DB Netz AG ist aufgrund der gültigen Rechtslage nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet, wenn es sich um eine Bestandsstrecke handelt. Im Rahmen des vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für die östliche Riedbahn im Bereich Neuostheim, muss die Bahn aufgrund des Eingriffs in den Gleiskörper Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchführen. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgelegt. Die Stadt Mannheim sowie die Betroffenen Bürger werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt. Die Stadt Mannheim ist nicht Träger der Verfahrens.</p> <p>Die Güterstrecke entlang des Rheins ist eine der am stärksten befahrenen Schienenstrecken Europas. Auf dieser Achse verkehren die Güterzüge zwischen den großen Umschlaghäfen Rotterdam und Genua, zahlreiche starke Industriestandorte liegen entlang der Strecke. Auch im Personenverkehr weist die Strecke im Abschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim eine sehr hohe Belastung auf. Für den Korridor zwischen Köln und Karlsruhe werden zudem für die nächsten Jahre erhebliche Verkehrszuwächse erwartet. Um keinen Engpass im europäischen Schienenverkehrsnetz entstehen zu lassen so u.a. die Zielsetzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, muss die Kapazität der Eisenbahnstrecken in diesem Korridor erhöht und gleichzeitig der Lärmschutz für die Anwohner deutlich verbessert werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim ist sich der Problematik bewusst und ist derzeit dabei sowohl organisatorisch, als auch inhaltlich die unterschiedlichen Interessenslagen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Mannheim, - die sich für einen hohen Lärmschutzstandard ausspricht - aufzustellen. Die aktuelle Gründung einer Interessensgemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 und damit einer Bündelung des bürgerschaftlichen Engagements zum Schutz des Lebensraums und einer</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|--|---|---|
| | | | Reduzierung des Bahnlärms, wird die Stadt Mannheim zum Anlass nehmen in einen öffentlichen Dialog einzutreten. |
| | | 28 weitere Anregungen mit ähnlichem Inhalt mit zum Teil konkreten Forderungen nach Lärmschutz, hier wird insbesondere eine Tunnellösung für den Güterzugverkehr genannt. | Die Möglichkeit der Kommunen, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen, ist bei den Bahnen, die dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG: Deutsche Bahn AG und Privatbahnen) unterfallen schwierig, sofern diese nicht aus rechtlichen Gründen erforderlich werden. Hier kann eine Kommune in der Regel nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen. Bezogen auf den Schienengüterverkehr ist i.d.R. keine Einflussnahme möglich. Insbesondere kann der hier vorliegende Lärmaktionsplan keine Lärmschutzmaßnahmen vorsehen, welche in Zusammenhang mit einer zukünftigen Lärmzunahme in Verbindung mit dem Ausbau der Achse Genua – Rotterdam in Verbindung stehen. Im Übrigen wird auf die obige Stellungnahme verwiesen. |
| Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen in einem möglichen Planfeststellungsverfahren zur Riedbahn erneut eingebracht werden müssen. | | | |
| 2 | Bürger Karl-Ladenburg- Strasse Neuostheim | Die Bahn hat angekündigt eine Lärmschutzwand entlang der Karl-Ladenburgstraße zu realisieren. Daher wird gefordert, dass Schutzwand mit transparentem Oberteil (mind. 1,5 m ab Oberkante) gebaut wird. | Im Rahmen des vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für die östliche Riedbahn im Bereich Neuostheim, muss die Bahn aufgrund des Eingriffs in den Gleiskörper Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchführen. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgelegt. |
| Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen in einem möglichen Planfeststellungsverfahren zur Riedbahn erneut eingebracht werden müssen. | | | |
| 3 | Bürger Menzelstraße Neuostheim | Sofortige Durchführung von geeigneten Maßnahmen gegen den gesteigerten Güterverkehr in Verbindung mit den zweigleisigen Riedbahnausbau / Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Die durchgeführten „innovativen Lärmschutzmaßnahmen“ waren wirkungslos. | Siehe Stellungnahme Bürgerinitiative GESBIM Die Wirkung innovativen Lärmschutzmaßnahmen (Schienenstegdämpfer und niedrige Schallschutzwand) liegen unter denen einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m und mehr. Nach Realisierung der Maßnahmen wurden im Bereich Neuostheim Prüfmessungen durchgeführt. Diese kamen zu dem Ergebnis, dass am Immissionsort (Abstand 25m Höhe 3,5m ü.Gr.) eine mittlere Pegelreduzierung von rund 4,5 dB(A) erreicht wurde. |
| Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen in einem möglichen Planfeststellungsverfahren zur Riedbahn erneut eingebracht werden müssen. | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|--|---|---|
| 4 | Bürger Karl-Ladenburg- Strasse Neuostheim | <p>Der Bahnlärm entlang der Riedbahn hat massiv zugenommen. Der Bahnlärm beeinträchtigt die Gesundheit und die Lebensqualität massiv. Im Lärmaktionsplan fehlen die folgenden Sachverhalte:</p> <p>Es wird nicht dargestellt, wie der Lärm effektiv beschränkt werden kann. Schallschutzfenster und Lärmschutzwände vermindern das Problem nur marginal; insbesondere vor den Hintergrund der zweigeleisigen Führung der Riedbahn und der damit verbundenen Mehrverkehre.</p> <p>Der Bahnlärm ist in vielen Stadtteilen vorhanden, trotzdem werden vor allen Schallschutzmaßnahmen für den Straßenverkehrslärm vorgesehen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung – wie beim Straßenverkehrslärm vorgeschlagen – ist beim Schienenverkehrslärm nicht vorgesehen. Insgesamt sind beim Schienenverkehrslärm keine Maßnahmen wie Tempolimits, zu Tonnagebeschränkungen, nächtlichen Durchfahrtsbeschränkungen, Erschütterungsschutz etc. vorgesehen. Eine zukunftsfähige Gesamtlösung (z. B. Tunnel und Einhausung) wird nicht angesprochen.</p> <p>Es wird gebeten die folgenden Maßnahmen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorschläge für Durchfahrtsbeschränkungen für die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr für bestimmte Strecken - Tempolimits auf Tempo 30 für Güterzüge zwischen 22 und 6 Uhr - Ausschluss von besonders lauten Güterzügen sowie Tonnage Beschränkungen - Mittelfristige Verlegung der Güterverkehrs aus dem Stadtgebiet unter die Erde (Tunnellösung) - Übergangslösung für die nächsten Jahre, bis der laute Güterverkehr aus der Stadt verbannt ist. | <p>In Kapitel 4.2 des Lärmaktionsplans werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen sowohl für den Straßenverkehrslärm als auch für den Schienenverkehr dargestellt.</p> <p>Die Möglichkeit der Kommunen, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen, ist bei den Bahnen, die dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG: Deutsche Bahn AG und Privatbahnen) unterfallen schwierig, sofern diese nicht aus rechtlichen Gründen erforderlich werden. Hier kann eine Kommune in der Regel nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen. Bezogen auf den Schienengüterverkehr ist i.d.R. keine Einflussnahme möglich. Insbesondere kann der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vorsehen, die unmittelbar in den Schienenverkehr eingreifen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsbeschränkungen, o.ä.. Eine Festlegung ohne Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG wäre abwägungsfehlerhaft und damit nicht wirksam.</p> <p>Darüber hinaus sieht der Lärmaktionsplan für den Eisenbahnlärm keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen vor. Entlang des Schienennetzes in Mannheim wurden im Rahmen der Lärmsanierung rund 30 km Lärmschutzwände errichtet. Im überwiegenden Teil der Untersuchungsgebiete wurden entweder im Rahmen der Lärmsanierung oder bereits früher im Rahmen der Neuplanung der Trassen (z.B. östliche Riedbahn, Schnellbahntrasse Mannheim-Stuttgart) Lärmschutzwände gebaut. Vor diesem Hintergrund werden im Rahmen des Lärmaktionsplans keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft</p> |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 5 | Bürger Dürerstraße Neuostheim | <p>Forderung nach einem Nachtflugverbot für den Flugplatz Neuostheim.</p> <p>Forderung nach Verkehrsberuhigung der Seckenheimer Landstraße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in Verbindung mit Anwohnerparken).</p> | <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche, in denen die Schwellenwerte 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Bezogen auf den Fluglärm des Flugplatzes Neuostheim wurden keine Schwellenwertüberschreitungen ermittelt. Daher sieht der Lärmaktionsplan für den Fluglärm keine Schallschutzmaßnahmen vor.</p> <p>Entlang der Seckenheimer Landstraße sind keine größeren Bereiche vorhanden, in denen die Schwellenwerte von 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Daher sieht der Lärmaktionsplan für den Fluglärm keine Schallschutzmaßnahmen vor.</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|--|---|---|
| | | <p>Forderung nach Lärmschutzwänden entlang der Riedbahn sowie einem Nachtfahrverbot von Güterzügen.</p> <p>Die Seckenheimer Landstraße wurde bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt</p> | <p>Im Rahmen des vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für die östliche Riedbahn im Bereich Neuostheim, muss die Bahn aufgrund des Eingriffs in den Gleiskörper Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchführen. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgelegt.</p> <p>Die Seckenheimer Landstraße wurde bei der Lärmkartierung erfasst.</p> |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |
| 6 | Bürger Karl-Ladenburg- Strasse Neuostheim | <p>Der Lärmaktionsplan ist im Hinblick auf die Zukunft äußerst schwach und enthält zu den folgenden Punkten keine Aussagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgang mit dem Bahnlärm insbesondere Zeit zwischenzwischen 22 und 6 Uhr. - zu Durchfahrtbeschränkungen, Tempolimits, Tonnagebeschränkungen und Verlegung des Güterverkehrs z.B. unter die Stadt (Tunnellösung) oder durch andere Maßnahmen (z.B. Einhausung) enthalten. - Zunahme des Güterverkehrs in Verbindung mit der Reaktivierung des zweiten Gleises an der Östlichen Riedbahn - Bereits heute ist eine hohe Beeinträchtigung der Schienenverkehrslärmeinwirkungen durch den Güterverkehr vorhanden. Eine Betrachtung anhand der Mittelungspegel macht keine Aussage zu den Schlafstörungen. <p>Es wird gebeten die folgenden Maßnahmen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen: Aussagen und Vorschläge zur Reduzierung des Bahnlärms insbesondere in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchfahrtbeschränkungen für die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr für bestimmte Strecken; - Tempolimit auf Tempo 30 für Güterzüge zwischen 22 und 6 Uhr; - Ausschluss von besonders lauten Güterzügen sowie - Tonnagebeschränkungen; <p>Forderung eines zukunftsfähigen Bahnverkehrskonzepts für ganz Mannheim (und die Region). Insbesondere durch Verlegung des Güterverkehrs unter die Stadt mit einer Tunnellösung oder durch Einhausung bestimmter Güterstrecken.</p> | <p>Der Lärmaktionsplan basiert – entsprechend den rechtlichen Regelungen - auf der aktuellen Lärmkartierung. Diese erfasst immer den Ist-Zustand. Aus diesem Grund kann der Lärmaktionsplan keine Aussagen zu zukünftigen Lärmeinwirkungen treffen.</p> <p>Die Möglichkeit der Kommunen, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen, ist bei den Bahnen, die dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG: Deutsche Bahn AG und Privatbahnen) unterfallen schwierig, sofern diese nicht aus rechtlichen Gründen erforderlich werden. Hier kann eine Kommune in der Regel nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen. Bezogen auf den Schienengüterverkehr ist i.d.R. keine Einflussnahme möglich. Insbesondere kann der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vorsehen, die unmittelbar in den Schienenverkehr eingreifen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsbeschränkungen, o.ä.. Eine Festlegung ohne Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG wäre abwägungsfehlerhaft und damit nicht wirksam.</p> <p>Der Lärmaktionsplan regelt bestehende Lärmprobleme und – auswirkungen auf Basis der jeweils aktuellen Lärmkartierung. Aussagen zu zukünftigen Lärmeinwirkungen – wie sie etwa durch eine Zunahme des Güterverkehrs entstehen können – kann der Lärmaktionsplan nicht</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|--|---|---|
| | | Bei Neubaumaßnahmen der Bahn müssen vor den Hintergrund der Verkehrssteigerungen entsprechende Maßnahmen zu einer Entlastung vom Bahnlärm führen. | Bei Neubaumaßnahmen oder wesentlichen Änderungen von Schienenstrecken müssen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geprüft und ggf. durchgeführt werden. Die erforderlichen Maßnahmen werden in den durchzuführenden Verfahren (i.d.R. Planfeststellungsverfahren) ermittelt und festgelegt. Im Übrigen wird auch auf die Stellungnahme 1 zu GES-BIM verwiesen |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 7 | Bürger Landsknechtweg Neuhermsheim | <p>Der Lärmaktionsplan wird begrüßt. Es werden die gegen die folgenden Punkte Einwände erhoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lärmkarten sind nicht aktuell und veraltet. Die Lärmschutzwand [auf Höhe des Landsknechtswegs Neuostheim] zur Bahn ist darauf noch nicht berücksichtigt. - Es wird erwartet, dass die Lärmkarte gemessen wird, da die errechneten Werte nicht mit den tatsächlichen Werten vergleichbar wären. - Der Lärm der Ludwigshafener Straße und der, des gegenüberliegenden Güterbahnhofes inklusive des S-Bahn und ICE Verkehrs ist seit dem Bau der Lärmschutzwand [entlang der Riedbahn auf Höhe Neuhermsheim] sehr viel stärker geworden. - Die Unterführung des Güterverkehrs über die Ludwigshafener Str. hat die Wirkung eines Resonanzkastens, welcher den permanenten Verkehr bündelt und komprimiert auf die Einwohner weiter gibt. Hier hat sich der Straßenverkehr um ein vielfaches vergrößert. <p>Der Lärm führt zu einer gesundheitlichen Belastung und der Wert des Wohneigentums ist gesunken. Es werden keine Lärmschutzmaßnahmen gegen die Geräuscheinwirkungen des Rangierbahnhofes und der ICE Trasse durchgeführt.</p> | <p>Die Lärmkartierung der Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes erfolgte durch das Eisenbahnbundesamt. Bei der Nachberechnung der Schienenverkehrslärmeinwirkungen durch die Stadt wurden alle relevanten vorhandenen Lärmschutzwände berücksichtigt.</p> <p>Die Ermittlung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgt nach den der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Berechnungsvorschriften. Eine Ermittlung durch Messung ist darin generell nicht vorgesehen und damit nicht zulässig.</p> <p>Für den Bereich Neuhermsheim wurde im Rahmen der Bahnlärmisanierung eine Lärmschutzwand errichtet. Durch die Lärmschutzwand wurde für das Gebäude des Einwenders eine Verringerung der Schienenverkehrslärmeinwirkungen durch den Verkehr auf der östlichen Riedbahntrasse von bis zu rund 14 dB(A) erreicht. Selbst wenn möglichen Reflexionen zu einer Erhöhung der Geräuscheinwirkungen an diesem Gebäude führen sollten, liegen diese noch deutlich unter der Verkehrslärmbelastung, welche ohne Lärmschutzwand vorhanden wäre. Für das Gebäude wurden in der Lärmkartierung Verkehrslärmeinwirkungen ermittelt, welche unterhalb der der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Schwellenwerten liegen. Der Lärmaktionsplan hat für diesen Bereich daher keine Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Der aktuelle Lärmaktionsplan sieht vor dem Hintergrund der nahezu vollständig abgeschlossenen Bahnlärmisanierungsmaßnahmen im Stadtgebiet für die Schienenverkehrslärmeinwirkungen durch die Haupteisenbahnstrecken keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen vor. Dieser Sachverhalt ist ausführlicher in Kapitel 4.3.3 des Lärmaktionsplans beschrieben.</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|----------|------------------|--------------------------------------|-------------|----------|-------------------------------------|---------------|----------|--|
| 8 | Bürger Landsknechtweg Neuhermsheim | Inhaltsgleich zur Stellungnahme Nr. 7 Bei Ostwind sind hohe Fluglärmwirkungen durch die startenden und landenden Flugzeuge sowie Sportflieger und Hubschrauber der Flugschule vorhanden | Siehe Stellungnahme zu Bürger 7 Der Lärmaktionsplan prüft für die Bereiche im Stadtgebiet Schallschutzmaßnahmen, in denen die Schwellenwerte von 70 dB(A) (Lden) sowie 60 dB(A) (Lnight) überschritten werden. Die Lärmkartierung hat gezeigt, dass durch den Fluglärm keine Personen von Pegeln oberhalb dieser Schwellenwerte ausgesetzt sind. Daher wird diese Lärmart nicht weiter betrachtet. | | | | | | | | | |
| 9-16 | Bürger Landsknechtweg Neuhermsheim | Inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 7 | Siehe Stellungnahme zu Bürger 7 | | | | | | | | | |
| Die Stellungnahmen der Bürger (7 bis 16) werden zur Kenntnis genommen. | | | | | | | | | | | | |
| 17 | Bürger D 7 Innenstadt | <p>Anregungen:</p> <p>1) Öffentlichkeitsbeteiligung</p> <ul style="list-style-type: none">- längere Frist zur Einreichung von Anregungen: mind. 2 Monate- Informationsveranstaltungen- diskursive Beteiligungsverfahren- Ortsbegehungen- Runder Tisch "Autoverkehr in der Innenstadt" (Planung und Umsetzung von Maßnahmen durch Kooperation von Verwaltung, Politik und Gesellschaft) <p>2) Straßenverkehr</p> <p>Auch außerhalb der Untersuchungsgebiete sind hohe Lärmbelastungen vorhanden. Belastend ist neben der Lautstärke des Verkehrs insb. der Umstand, dass Ruhephasen minimal sind - gerade auch an den Wochenenden, bis in die späten Nachtstunden.</p> <p>Anregungen (für den Straßenabschnitt vor D7, für das Erschließungskreuz, für die Innenstadt)</p> <ul style="list-style-type: none">- zumindest mittelfristig eine gesundheitsbewusste Absenkung der Schwellenwerte für Maßnahmeplanungen; Orientierung an den Kriterien des Umweltbundesamtes: <table><tr><th>Umwelthandlungsziel</th><th>Zeitraum</th><th>L_{DEN}</th></tr><tr><td>Vermeidung von Gesundheitsgefährdung</td><td>kurzfristig</td><td>65 dB(A)</td></tr><tr><td>Minderung der erheblichen Belastung</td><td>mittelfristig</td><td>60 dB(A)</td></tr></table> <p>- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30</p> | Umwelthandlungsziel | Zeitraum | L _{DEN} | Vermeidung von Gesundheitsgefährdung | kurzfristig | 65 dB(A) | Minderung der erheblichen Belastung | mittelfristig | 60 dB(A) | <p>Aufgrund der vorhandenen Fristen wurde im vorliegenden Lärmaktionsplan die Beteiligung der Öffentlichkeit in Anlehnung an die Regelungen des Baugesetzbuches zu Bauleitplänen durchgeführt. Die Anregungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung werden in der kommenden dritten Stufe der Lärminderungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche, in denen die Schwellenwerte 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden angeglichen werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet wurden in der ersten und zweiten Stufe der Lärminderungsplanung zuerst die Bereiche untersucht, in denen die Lärmbelastung besonders hoch ist.</p> <p>Ein Großteil der Innenstadt ist bereits als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Darüber hinaus sind der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die StVO enge Grenzen gesetzt. Der Lärmaktionsplan hat für</p> |
| Umwelthandlungsziel | Zeitraum | L _{DEN} | | | | | | | | | | |
| Vermeidung von Gesundheitsgefährdung | kurzfristig | 65 dB(A) | | | | | | | | | | |
| Minderung der erheblichen Belastung | mittelfristig | 60 dB(A) | | | | | | | | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|--|--|---|
| | | <p>km/h in der gesamten Innenstadt und effektive Kontrollen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reparatur aufgerissener Straßenbeläge - Austausch von "lauten" Fahrbahnbelägen, lärmoptimierte Asphaltdeckschichten - Kontrolle getunter Pkws und Motorräder und ggf. Maßnahmen zur Sicherung der Einhaltung von Emissionsgrenzwerten - Einsatz auf überörtlicher Ebene für eine strengere Politik im Hinblick auf Grenzwerte für Lärmemissionen (TÜV-Genehmigungen, Bundesgesetzgebung) - autofreie Sonntage in der Innenstadt (v.a. regelmäßig im Sommer) - Verkehrsreduzierung in der Innenstadt durch attraktiven ÖPNV u.ä.m. <p>3) Eisenbahnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schallschutzwände - Einsatz auf überregionaler Ebene zur Beschleunigung des Einsatzes neuer Bremssysteme bei den Güterzügen der Bundesbahn | <p>die Bereiche mit Überschreitungen der Schwellenwert die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft und eine Maßnahmenplanung sowie Maßnahmenempfehlungen erstellt.</p> <p>Die Stadt Mannheim beteiligt sich an dem bundesweiten Service mangelmelder.de. Bürger können Mängel wie Straßenschäden nun auch direkt online über mannheim.mangelmelder.de melden. Die gemeldeten Mängel werden dann unter Berücksichtigung der Gefährdung für den Straßenverkehr und der vorhandenen Finanzmittel abgearbeitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan empfiehlt für die Bereiche mit lauten Fahrbahnoberflächen wie beispielsweise Plasterbelägen den Austausch dieser Beläge durch Schwarzdecken. Die Pflasterbeläge sind insbesondere dort verbaut, wo auch die Straßenbahngleise auf der Straße geführt werden. Die rnv Gmbh plant die Pflasterbeläge nach und nach durch akustisch günstigere Schwarzdecken zu ersetzen.</p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag liegt außerhalb dessen, was in dem Lärmaktionsplan geregelt werden darf. Diese Kontrolle unterliegt insbesondere den Polizeibehörden.</p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag liegt außerhalb dessen, was in dem Lärmaktionsplan geregelt werden darf. Die Gesetzgebungskompetenz liegt auf europäischer, Bundes- und oder Länderebene.</p> <p>Autofreie Sonntage führen zwar zu einer punktuellen Entlastung, sind allerdings nicht dazu geeignet die Lärmbelastung dauerhaft zu verringern.</p> <p>Die Attraktivierung des ÖPNV ist ein geeignetes Mittel die indirekt und auf lange Sicht die Lärmbelastung zu verringern. Deshalb verzichtet der Lärmaktionsplan auf solche Maßnahmen, welche den ÖPNV benachteiligen (etwa durch eine längere Fahrzeit und damit in Verbindung der Erreichbarkeit der Anschlussfahrten).</p> <p>In Kapitel 4.2 des Lärmaktionsplans werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen sowohl für den Straßenverkehrslärm als auch für den Schienenverkehr dargestellt.</p> <p>Die Möglichkeit der Kommunen, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen, ist bei den Bahnen, die dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG: Deutsche Bahn AG und Privatbahnen) unterfallen schwierig, sofern diese nicht aus rechtlichen Gründen erforderlich</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|---|--|--|
| | | | werden. Hier kann eine Kommune in der Regel nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen. Darüber hinaus sieht der Lärmaktionsplan für den Eisenbahnlärm keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen vor. Entlang des Schienennetzes in Mannheim wurden im Rahmen der Lärmsanierung rund 30 km Lärmschutzwände errichtet. Im überwiegenden Teil der Untersuchungsgebiete wurden entweder im Rahmen der Lärmsanierung oder bereits früher im Rahmen der Neuplanung der Trassen (z.B. östliche Riedbahn, Schnellbahntrasse Mannheim-Stuttgart) Lärmschutzwände gebaut. Vor diesem Hintergrund werden im Rahmen des Lärmaktionsplans keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden in den Lärmaktionsplan nicht mit aufgenommen. | | | |
| 18 | Bürger Heinrich-Lanz-Straße Neckarstadt | Die Reichskanzler-Müller-Straße in Richtung Ludwigshafen ist täglich hoch belastet. Der Straßenverkehr staut sich in die Heinrich-Lanz-Straße und Schwetzingen Straße, so dass hier nicht nur eine enorme Lärmbelastung vorliegt, sondern auch eine sehr hohe Umweltbelastung (Feinstaub durch LKW's und PKW's). Der Verkehr sollte aus der Innenstadt herausgehalten werden und über den Fahrlachtunnel geleitet werden. Die Heinrich-Lanz-Straße ist die letzte Abfahrt aus Richtung Seckenheimer- und Schwetzingenstraße in Richtung Ludwigshafen. Der Verkehr kann auch schon vorher umgeleitet werden (durch die Kopernikusstraße, Kleinfeldstraße). | Die Funktion des Fahrlachtunnels ist eine andere als die der Reichskanzler-Müller-Straße. Der Fahrlachtunnel dient dazu den überörtlichen Verkehr erst gar nicht in die Innenstadt zu lassen. Der Fahrlachtunnel schließt die Verkehre über die Südtangente entlang des Glücksteinquartiers an die Brücke in Richtung Pfalz an. Die Reichskanzler-Müller-Straße dient vorwiegend dazu, die Verkehre in die angrenzenden Stadtteile zu bringen. Hierbei handelt es sich um Ziel- und Quellverkehre. Um die tägliche Versorgung zu sichern, sind Kleintransporter und LKW-Fahrten nicht auszuschließen. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 19 | Bürger Heinrich-Lanz-Straße Neckarstadt | Überlastung von Reichskanzler-Müller-, Schwetzingen und Heinrich-Lanz-Straße durch Berufsverkehr. Abhilfe durch Fahrlachtunnel | Siehe Stellungnahme Bürger 19 |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 20 | Bürger Bassermannstrasse Oststadt | <ul style="list-style-type: none"> - Alle Motorräder und Quads in der Stadt verbieten, nur noch solche mit E-Antrieb zulassen. - Radarfallen mit Lärmmessungsanlagen kombinieren und laute Fahrzeuge ebenfalls blitzen. - Die Flugzeuge der Rhein Neckar Air nur noch in lärmabweisenden Boxen warmlaufen lassen. | <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche, in denen die Schwellenwerte 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Die Belastungsschwerpunkte befinden sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen. Der Ausschluss einzelner Fahrzeugarten (wie Motorräder und Quads) führt nicht dazu, dass die Lärmbelastung in diesen Bereichen relevant verringert werden kann.</p> <p>Hierzu gibt es keine rechtliche Regelung. Eine Überprüfung der Emissionen der Fahrzeuge ist auf diese Art nicht möglich.</p> <p>Die Nutzung des Flugplatzes Neuostheim verursacht im Stadtgebiet keine Geräuscheinwirkungen, welche dazu führen, dass die dem Lärm-</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Helicopterflüge ab 23.00 Uhr verbieten – auch die von sog. Rettungsdiensten. Keine Krankenwagen mit Sirene zwischen 22.00 und 7.00 Uhr. - Start-Schneise vom Flughafen Frankfurt abends nach 22.00 Uhr nicht mehr über Mannheim führen lassen. - Häufigere Verkehrskontrollen auf laute Fahrzeuge durchführen. - Generell Tempo 30 in der Stadt einführen und überwachen. | <p>aktionsplan zu Grunde liegenden Schwellenwerte von 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Der Lärmaktionsplan macht daher zum Fluglärm keine Aussagen. Gleiches gilt für die Überflüge über das Stadtgebiet von Mannheim. Der Ausschluss von Rettungsflügen und Sondersignalfahrten mit Sirene ist nicht möglich.</p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag liegt außerhalb dessen, was in dem Lärmaktionsplan geregelt werden darf. Diese Kontrolle unterliegt insbesondere den Polizeibehörden.</p> <p>Im Anhang des Lärmaktionsplans sind die aktuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen (30er-Zonen sowie lineare Begrenzungen auf 30 km/h) dargestellt. Darüber hinaus sind der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die StVO enge Grenzen gesetzt. Der Lärmaktionsplan hat für die Bereiche mit Überschreitungen der Schwellenwert die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft und eine Maßnahmenplanung sowie Maßnahmenempfehlungen erstellt. Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist unter den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zulässig.</p> |
| 21 | Bürger Bassermannstrasse Oststadt | Siehe Stellungnahme Nr. 20 | |
| Die Stellungnahmen der Bürger 20 und 21 werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 22 | Bürger | In Feudenheim könnte die Lärmbelastung stark reduziert werden, wenn das Kopfsteinpflaster durch eine Asphaltdecke ersetzt würde. Dies betrifft die Hauptstraße und die Talstraße. | <p>Insbesondere in den Bereichen, in denen die Straßenbahngleise auf der Straße geführt werden, sind oftmals für den Straßenverkehr akustisch ungünstige Pflastersteine verlegt. Dadurch sind bei den Emissionspegeln - abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - nach der VBUS Zuschläge von bis zu 6 dB(A) zu berücksichtigen. Die rnv GmbH ist mittlerweile dazu übergegangen, bei erforderlichen Eingriffen den Gleiskörper die lärmtechnisch günstigere Schwarzdecken zu verbauen. Der Lärmaktionsplan spricht für das Untersuchungsgebiet Feudenheim Hauptstraße die Empfehlung aus, die Pflasterbeläge durch eine Schwarzdecke ersetzt werden.</p> <p>In dem Bereich Talstraße werden keine Verkehrslärmbeurteilungspegel oberhalb der Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung berechnet. Der Lärmaktionsplan trifft für diese Bereiche derzeit noch keine Aussagen. Unabhängig davon ist hier der Austausch des Pflasters durch eine Schwarzdecke akustisch sehr wirksam</p> |
| Die Stellungnahmen wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag ist bezogen auf das Untersuchungsgebiet Feudenheim Hauptstraße bereits als Maßnahmenempfehlung im Lärmaktionsplan vorhanden. | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|---|--|--|
| 23 | Bürger Joseph-Bauer-Str. Feudenheim | Besonders in der Nacht die Geschwindigkeit auf der A6 begrenzen. Die Autobahn ist nachts laut zu hören und vor allem die LKW sind so laut, dass man die Fenster nicht auflassen kann. | Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht für die besonders lauten Bereiche im Stadtgebiet Lärmschutzmaßnahmen, wo die die Schwellenwerte 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Im Stadtteil Feudenheim sind durch die Geräuscheinwirkungen der Autobahn keine Verkehrslärmeinwirkungen vorhanden, welche diese Schwellenwerte überschreiten würden. Der Lärmaktionsplan trifft daher hierzu keine Aussagen. Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden in den zukünftigen Lärmaktionsplänen angeglichen werden, so dass auch die weniger stark belasteten Bereiche untersucht werden. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 24 | Bürger Wilhelmstraße Feudenheim | Anmerkung: eine inhaltsgleiche Stellungnahme wurde bereits während der Erarbeitung des Lärmaktionsplans vor der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegeben. Hier wird die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebene Stellungnahme wiedergegeben. Der Ortskern von Feudenheim wird insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten als Durchgangsstraße genutzt. Die Umgehungsstraßen (nördlich und südlich) sind zeitweise so überlastet, dass die Hauptstraße mitten durch den Ortskern zur Umgehung der Umgehungsstraßen missbraucht wird. Das sollte abgestellt werden. • Maßnahmenvorschlag Tempolimit ganztägiges Tempolimit durchgehend durch den Ort unterstützt durch entsprechende bauliche Maßnahmen. | Die Zufahrt zum Stadtteil Feudenheim aus Westen erfolgt über eine Signalisierung mit Mindestgrünzeiten und ÖPNV Bevorrechtigung. Die Stadtbahnen können in der Hauptstraße in der Regel wegen des Gegenverkehrs nicht überholt werden. Im Ortskern beträgt der Baufluchtenabstand zum Teil nur ca. 12,0 m. Östlich der Peter u. Paul Kirche ist die Fahrbahn der Illvesheimer Straße durch parkende Fahrzeuge und bauliche Engpässe gekennzeichnet. Die Banater Straße ist südlich des Knotenpunkts mit der Illvesheimer Straße großzügig mit zwei Fahrspuren je Richtung ausgebaut. Nördlich des Querschnitts ist jeweils nur eine Fahrspur vorhanden. Dort kommt es gelegentlich auch zu Überlastungen und Rückstau. Die Durchfahrt durch die Haupteinfahrt von Feudenheim würde keinen Vorteil bringen. Auch die Verkehrsbelastungen an der westlichen Einfahrt des Stadtteils Feudenheim entsprechen dem Eigenverkehrsaufkommen und weisen keine Auffälligkeiten auf. Zur Verringerung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Taktung der Stadtbahn wurde die aus lärmschutzgründen angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Nachtzeit beschränkt. In den Abschnitten ohne Stadtbahn wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht aus lärmschutzgründen ausgesprochen und |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|--|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenvorschlag Schrittempo zwischen der Peter und Paul Kirche sowie Johannes Kirche. Verengung der Straße im Bereich Untersuchungsgebiet Hauptstraße Ost durch Blumenkübel, so dass die Attraktivität verringert wird und so die Durchfahrten durch Feudenheim verringert werden. • von dem Lärm der Hauptstraße sind tagsüber nicht nur die genannten 193 direkten Anwohner betroffen sondern noch viele weitere in den angrenzenden Gebieten, die den Grenzpegel von 70 dB(A) nicht erreichen aber dennoch akustisch belastet sind. Dazu kommen alle Kunden der Geschäfte in der Hauptstraße. • Das derzeit während der Nachtstunden angeordnete Tempolimit ist wenig wirksam, da die Straße zu breit ist, eine Überwachung fehlt. Der ständige Tempowechsel (vier unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche bei der Ortsdurchfahrt von Ost nach West) ist kaum nachvollziehbar / einhaltbar. • Der Austausch des lärmstarken Pflasterbelags solle nicht auf die lange Bank geschoben sondern so bald wie möglich angegangen werden. • Die Carlo-Schmid Brücke und die nahegelegene Autobahn sind eine weitere dominante Lärmquellen für weite Bereiche Feudenheims. Hier kann am einfachsten ein Tempolimit (z.B. 70 auf der B38A und 120 auf der A6) für Abhilfe sorgen. | <p>besteht bereist ganztägig. Um die Auswirkungen auf die Taktung der Stadtbahn zu minimieren wird auf die ganztägige Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch beidem vorliegenden Lärmaktionsplan verzichtet.</p> <p>Auf dem Abschnitt zwischen Peter und Paul Kirche sowie Johannes Kirche sind an wenigen Gebäude Überschreitungen der Schwellenwerte von 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts zu erwarten. An der überwiegenden Mehrheit der Gebäude werden die beiden Werte nicht erreicht oder überschritten. Derzeit besteht hier eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Darüber hinaus sieht der Lärmaktionsplan keine weitere Einschränkung vor.</p> <p>Die Auswertung der Belasteten Personen bezieht sich auf die Werte oberhalb der Schwellenwerte des vorliegenden Lärmaktionsplans. Es bedeutet nicht, dass die übrigen Anwohner keiner Lärmbelastung ausgesetzt sind. Im Übrigen betrachtet der Lärmaktionsplan ausschließlich die Wohnbevölkerung.</p> <p>Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsanordnungen erklären sich aus den unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum (ÖPNV – Bevorrechtigung, hoher Querungsbedarf im Bereich von Schulwegen). Die Hinweise bezüglich der Überwachung werden an die zuständige Stelle bei der Stadt Mannheim weitergeleitet.</p> <p>Die rnv GmbH plant mittel- bis langfristig die die Pflasterbeläge in durch eine schalltechnisch günstigere Schwarzdecke auszutauschen. Die Planung und Durchführung obliegt dabei der rnv GmbH.</p> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht die besonders hoch belasteten Bereiche im Stadtgebiet oberhalb der Schwellenwerte von 70 dB(A) ganztags sowie 60 dB(A) nachts. Die Auswertung hat gezeigt, dass durch die Bundesautobahn oder die Carlo-Schmid-Brücke keine Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten sind, welche diese Schwellenwerte überschreiten würden. Daher sind für diese Lärmquellen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.</p> <p>Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor</p> |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|--|---|---|
| | | | diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden in den zukünftigen Lärmaktionsplänen angeglichen werden, so dass auch die weniger stark belasteten Bereiche untersucht werden. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. | | | |
| 25 | Bürger Am Wallstadter Bahnhof Wallstadt | Reduzierung des Autobahnlärms abends und nachts | Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht die besonders hoch belasteten Bereiche im Stadtgebiet oberhalb der Schwellenwerte von 70 dB(A) ganztags sowie 60 dB(A) nachts. Die Auswertung hat gezeigt, dass durch die Bundesautobahn in Wallstadt keine Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten sind, welche diese Schwellenwerte überschreiten würden. Daher sind für diese Lärmquellen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden in den zukünftigen Lärmaktionsplänen angeglichen werden, so dass auch die weniger stark belasteten Bereiche untersucht werden. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |
| 26 | Bürger Neunkircher Straße Käfertal | Das Schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich, da es an der B38 es keinen Lärmschutz gibt. Selbst bei geschlossenem Fenster ist der Straßenverkehr bis spät in die Nacht zu hören. | Entlang der B 38 sind abschnittsweise Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten, welche über den Schwellenwerten des aktuellen Lärmaktionsplans liegen. Schallschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind allerdings nicht überall sinnvoll und möglich. Zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen hat die Stadt Mannheim ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt, mit dem in den besonders hoch belasteten Bereichen der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert wird. Der Lärmaktionsplan empfiehlt dieses Schallschutzfensterprogramm entsprechend den finanziellen Möglichkeiten beizubehalten. Gleichzeitig soll der Schwellenwert für die Fördermöglichkeit auf 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts gesenkt werden. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|---------------------------------------|--|--|
| 27 | Bürger Köthener Weg Vogelstang | <p>Maßnahmenvorschlag: Überprüfung der Überflughöhen der Maschinen von Frankfurt Flughafen kommend. Forderung nach höherer Flughöhen über Stadtgebiet Mannheim. Speziell in den späten Abendstunden gegen 22.00 Uhr sehr deutlich wahrnehmbare Belastung durch Fluglärm.</p> <p>Ampelschaltung Sachsenstraße (Höhe Köthener Weg) ohne jegliche intelligente Steuerung; dadurch vermeidbare Geräusch Emissionen durch stehende und wieder anfahrende Fahrzeuge (inkl. Stadtbuslinie 54).</p> <p>Umstellung Stadtbuslinie 54 auf geräuschemissionsärmere Fahrzeuge.</p> <p>Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Magdeburger Straße auf 50 km/h mit regelmäßigen Überwachungsmaßnahmen</p> | <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche, in denen die Schwellenwerte 70 dB(A) (ganztags) sowie 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Bezogen auf den Fluglärm sind keine Geräuscheinwirkungen zu erwarten, welche diese Werte überschreiten. Darüber hinaus hat die Stadt Mannheim keine Möglichkeit in den Flugverkehr insbesondere des Frankfurter Flughafens einzugreifen.</p> <p>Der Hinweis zur Lichtsignalanlagensteuerung Sachsenstraße wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Zuständig für die Anschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge ist die rnv GmbH. Der Lärmaktionsplan kann keine Regelungen zu der Art der einzusetzenden Fahrzeuge treffen.</p> <p>Entlang der Magdeburger Straße sind keine Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten, welche die Schwellenwerte des vorliegenden Lärmaktionsplans überschreiten würden. Daher hat der Lärmaktionsplan für die Magdeburger Straße keine Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. Der Hinweis zur Lichtsignalanlagensteuerung Sachsenstraße wird an die zuständige Stelle weitergeleitet. | | | |
| 28 | Bürger Bötzingen Weg Seckenheim | Geschwindigkeitsreduzierung auf 70km/h auf der BAB 656 | <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht die besonders hoch belasteten Bereiche im Stadtgebiet oberhalb der Schwellenwerte von 70 dB(A) ganztags sowie 60 dB(A) nachts. Die Auswertung hat gezeigt, dass durch die Bundesautobahn in Seckenheim keine Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten sind, welche diese Schwellenwerte überschreiten würden. Daher sind für diese Lärmquellen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.</p> <p>Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden in den zukünftigen Lärmaktionsplänen angeglichen werden, so dass auch die weniger stark belasteten Bereiche untersucht werden.</p> |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|--|--|---|
| 29 | Bürger Lindenholzstraße Lindenholz | Der aufkommende Lärm im an die Bahn angrenzenden Bereich von Lindenholz, vor allem nachts, durch durchfahrende Güterzüge ist extrem laut. Das gelegentliche akustische Signal, das ebenfalls in den Nachtstunden von der Bahn kommt, ist ebenfalls belästigend. Der Lärmpegel ist daher so groß, weil das Gleis das dafür benutzt wird am nächsten zum Lindenholz ist und keine Schallschutzwand an dieser Stelle verbaut ist. | Mit dem Neubau des Bahngleises F besteht im unmittelbar angrenzenden Bereich in Lindenholz ein Anspruch auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern. Gleiches gilt für diesen Bereich aufgrund des Neubaus der Südtangente B36. Die Durchführung der Verfahren für das Bahngleis F unterliegt der DB AG. Diese wird auf die Eigentümer zukommen und die weiteren Verfahrensschritte veranlassen. Das gleiche gilt für den Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, die in Zusammenhang mit dem Ausbau der Südtangente entstehen. Hier ist die Stadt Mannheim der Träger des Verfahrens. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |
| 30 | Bürger Dammstrasse Neckarstadt | Tempo 30 in allen Wohngebieten der Stadt. Reduziert Lärm und Abgase. | Im Anhang 1 des Lärmaktionsplanes sind u.a. die bestehenden Tempo 30 Zonen dargestellt. Die Stadt Mannheim hat für einen Großteil der Wohngebiete im Rahmen der rechtlichen Grenzen bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Darüber hinaus sind der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die StVO enge Grenzen gesetzt. Der Lärmaktionsplan hat für die Bereiche mit Überschreitungen der Schwellenwert die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft und eine Maßnahmenplanung sowie Maßnahmenempfehlungen erstellt. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |
| 31 | Bürger Waldspitze Wallstadt | Lärmschutz an der Autobahn | Der vorliegende Lärmaktionsplan untersucht die besonders hoch belasteten Bereiche im Stadtgebiet oberhalb der Schwellenwerte von 70 dB(A) ganztags sowie 60 dB(A) nachts. Die Auswertung hat gezeigt, dass durch die Bundesautobahn in Söbenheim keine Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten sind, welche diese Schwellenwerte überschreiten würden. Daher sind für diese Lärmquellen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Lärminderungsplanung ist als ein Prozess über mehrere Jahre zu verstehen, welchen kontinuierlich die Lärmprobleme abarbeiten soll. Vor diesem Hintergrund werden auch die Schwellenwerte ab denen Lärmprobleme und deren Auswirkungen geprüft werden in den zukünftigen Lärmaktionsplänen angeglichen werden, so dass auch die weniger stark belasteten Bereiche untersucht werden. |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. | | | |

| | | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|----|---------------------------------------|---|---|
| 32 | Bürger Berliner Straße Oststadt | <p>Stellungnahme wurde zur Niederschrift eingereicht. Zusätzlich wurden die Fragen noch einmal schriftlich eingereicht:</p> <p>In den Lärmkarten sind in der Goethe- und Kolpingstraße direkt nebeneinander stark durch Lärm belastete Gebäude (>70 dB(A) ganztags) dargestellt. In der Goethestraße weisen alle Gebäude zwischen Friedrichsring und Berliner Straße einen Wert > 70 dB(A) auf. Nach der Einmündung der Berliner Straße (dies betrifft die beiden Gebäude Berliner Straße 34 und Rathenaustraße 2) sinkt dieser Wert knapp unter 70 dB(A). Erklärt wurde dies mit dem Abstand der Gebäude zur Straßenkante. Eine Verringerung der Belastung lässt sich vor Ort nicht wahrnehmen. Wie die Anwohner täglich feststellen müssen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die der Lärmberechnung zu Grunde liegt, besonders in den Abendstunden stadtauswärts stark überschritten, damit die Grüne Ampelschaltung Richtung Friedrich-Ebert-Brücke erreicht wird. Somit dürfte die tatsächliche Lärmbelastung deutlich höher sein als in den Berechnungen, die dem Lärmaktionsplan zugrunde gelegt wurden.</p> <p>Nicht plausibel ist für die Einwender, dass der Untere Luisenpark und das Theresienkrankenhaus in das Untersuchungsgebiet mit einbezogen wurden. Der Untere Luisenpark wird im Lärmaktionsplan lediglich als ruhiges Gebiet eingestuft, das bei zukünftigen Planungen vor weiterer Lärmbelastung zu schützen sei. Ein Schutz vor der derzeitigen Lärmbelastung ist im Lärmaktionsplan jedoch nicht vorgesehen. Auch das Theresienkrankenhaus wird durch den Lärmaktionsplan nicht geschützt, obwohl für den Neubau eines Krankenhauses ein deutlich niedrigerer Wert von 45 dB(A) gilt.</p> | <p>Die Lärmkartierung erfolgte entsprechend den Regelungen der Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) sowie der darauf aufbauend erlassenen Berechnungsvorschriften für die kartierten Lärmarten. Die Analyse der Lärmbelastung erfolgt entsprechend den Regelungen der VBEB (vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – VBEB vom 9. Februar 2007).</p> <p>Eine Abweichung von den vorgegebenen Berechnungsmethoden ist nicht zulässig. Demnach <u>muss</u> die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Berechnung der Straßenverkehrslärmeinwirkungen zur Grund gelegt werden.</p> <p>Der Hinweis mit der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird an die Ordnungsbehörden weitergegeben.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete des Lärmaktionsplans beinhalten die Bereiche mit Gebäuden, in denen Personen wohnen, die Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) (L_{den}) sowie 60 dB(A) (L_{night}) ausgesetzt sind. Der Untere Luisenpark entspricht als unbebaute Parkanlage nicht diesem Kriterium. Aus diesem Grund wurden im Lärmaktionsplan auch im Kapitel 5 die Kriterien für die Gebietsart „Ruhige Gebiete“ ausgearbeitet und auf dieser Basis die Gebiete im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Für das Theresienkrankenhaus wurden keine Verkehrslärmeinwirkungen berechnet, welche die Schwellenwerte von 70 dB(A) (L_{den}) sowie 60 dB(A) (L_{night}) überschreiten würden. Der genannte Immissionsrichtwert für Krankenhäuser von 45 dB(A) entstammt den Regelungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und ist eine nationale Regelung zum Gewerbelärm. Bezogen auf den hier vorliegenden Verkehrslärm finden die Regelungen der TA Lärm keine Anwendung.</p> |

| | Anregung / Bedenken / Hinweise | Stellungnahme Verwaltung |
|---|---|---|
| | <p>Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Maßnahme, den Bereich Goethe-/Kolpingstraße auf Tempo 30 zu reduzieren halten die Einwender für dringend erforderlich, um die Lärmbelastung für die vorhandenen Gebäude zu mindern. Aus Sicht der Anwender müsste die Geschwindigkeitsreduzierung fortgeführt werden bis zur Friedrich-Ebert-Brücke, da hier auch die Umweltzone beginnt. Durch diese Ausweitung wären dann auch der Untere Luisenpark, das und die Wohnbebauung an der Renzstraße zwischen Hebelstraße und Collinistraße mit einbezogen. Auch das Nationaltheater und der Goetheplatz würden von dieser Maßnahme deutlich profitieren. Der Goetheplatz könnte dadurch als Aufenthaltsbereich vor dem Theater eine deutliche Aufwertung erfahren.</p> <p>Der Mannheimer Gemeinderat sollte alles dafür tun, dass die Lärmbelastung in der Stadt reduziert wird und Mannheim für alle Bewohnerinnen und Bewohner lebenswert bleibt.</p> | <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) empfiehlt für das Untersuchungsgebiet Oststadt, Goethe- Kolpingstraße – Teilabschnitt Goethestraßen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Aufgrund noch offener Fragestellungen, die im vorliegenden Verfahren nicht weiter geklärt werden können (insbesondere Lichtsignalanlagensteuerung sowie Grüne Welle und Prüfung der negativen Auswirkungen auf den ÖPNV) wird diese Maßnahme unter Prüfvorbehalt gestellt.</p> <p>Eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes aus lärmschutzgründen entlang der B 38 (insbesondere Renzstraße sowie Theresienkrankenhaus) ist mit den dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Schwellenwerten derzeit nicht möglich, da diese an diesem Straßenabschnitt nicht überschritten werden.</p> |
| Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis mit der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird an die Ordnungsbehörden weitergegeben. Den Vorschlägen zur Erweiterung des Untersuchungsgebietes Oststadt, Goethe- Kolpingstraße wird nicht gefolgt. | | |