

Stadt Mannheim

Lärmaktionsplan 2. Stufe

Anhang 8.2:

Öffentlichkeitsbeteiligung

Behörden und sonstige Träger

öffentlicher Belange

Stand Januar 2016



STADT MANNHEIM²

Fachbereich Stadtplanung

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Wir haben keine Einwendungen zu den getroffenen Maßnahmenvorschlägen. Der Nachbarschaftsverband stellt derzeit den sachlichen Teilflächennutzungsplan Wind auf, in dessen Rahmen wir den Lärmaktionsplan berücksichtigen werden. Bitte informieren Sie uns in diesem Zusammenhang möglichst frühzeitig über inhaltliche Änderungen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
Landesanstalt für Umwelt Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW	Da die LUBW nicht zu den Trägern öffentlicher Belange zählt, bitten wir um Verständnis, dass wir Ihrer Bitte nicht nachkommen können. Eine weitere Beteiligung am Aufstellungsverfahren ist nicht erforderlich. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht die Funktion der LUBW im Wesentlichen aus der Berichterstattung der kommunalen Lärmaktionspläne über den Bund an die EU-Kommission gemäß § 47d Abs. 7 BImSchG i. V. m. Anhang VI Nr. 1.8 und 2.8 der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Darüber hinaus unterstützen wir die (nicht-Ballungsraum-)Kommunen durch Bereitstellung von Lärmkarten, Berechnungsdaten und fachlichen Informationen. Für die Berichterstattung an die EU-Kommission verwenden Sie bitte den vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vorgesehenen Musterbericht (siehe Abschnitt 1 im MVI-Schreiben vom 11.10.2013).	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
Polizeipräsidium Mannheim	in Bezug auch auf unsere gemeinsame Besprechung vom 05.11.15 können wir Ihnen mitteilen, dass wir nach Prüfung bei Straßen die in Kategorie A fallen, keine Einwände gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf km/h 30 haben. Gerade im Bereich Dalbergstraße/ Seilerstraße dient die Maßnahme auch der Verkehrssicherheit. Für die Straßen der Kategorie B und C schlagen wir vor, wie in der Besprechung festgelegt, zu verfahren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Anmerkung: In dem Abstimmungsgespräch wurde angesprochen, dass für die Untersuchungsbereiche der Kategorie B und C noch weitere Prüfungen (LSA-Steuerung, Grüne Welle, etc.) durchgeführt werden.
ADFC	Wir halten Lärminderungsmaßnahmen für Mannheim für dringend erforderlich und stimmen überein, dass die Reduzierung von Straßenverkehrslärm durch eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine sehr preisgünstige, schnell umsetzbare und wirksame Maßnahme ist, die zudem noch die Verkehrssicherheit erhöht. Wir begrüßen, dass die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen (zumindest von 22 und 6 Uhr) in allen Untersuchungsgebieten der Kategorie A und einigen Gebieten der Kategorien B und C umgesetzt werden. Wir halten die Einzelfallprüfung für die Gebiete der Kategorien B und C allerdings nicht für abgeschlossen. Ein Beispiel: für die östliche Rheingoldstraße in Neckarau (Kategorie C ohne Maßnahme) ist in einigen Bereichen aufgrund besonders schutzwürdiger Bebauung ganztags bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Im Stadtteil besteht in der Bevöl-	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan sieht weiterhin die Durchführung von Einzelfallprüfungen, insbesondere in Bezug auf die Grüne Welle und Lichtsignalanlagesteuerung vor. Eine positive Prüfung ist in einigen Untersuchungsgebieten Grundlage für die Anordnung von Maßnahmen. Im angesprochenen Untersuchungsgebiet östliche Rheingoldstraße wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Verkehrssicherheit erlassen. Der LAP kann darüber hinaus nur für die Bereiche Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsehen, in denen die Schwellenwerte von 70 dB(A) (ganz-

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>kerung und im Bezirksbeirat Konsens, dass eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung gewünscht wird.</p> <p>Der ADFC schlägt vor, für die Gebiete der Kategorien B und C ohne zugeordnete Maßnahme zumindest eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen und fordert, dass die Einhaltung dieser und der schon beschlossenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auch kontrolliert und bei Verstoß sanktioniert werden muss.</p> <p>Der ADFC erinnert daran, dass die drohende Lärmbelastung durch die künftige Vervielfachung des Güterzugverkehrs bei den Bestrebungen, den Verkehrslärm zu begrenzen frühestmöglich berücksichtigt wird</p>	<p>tags) oder 60 dB(A) (nachts) überschritten werden. Für den Abschnitt der Friedrichstraße zwischen Neckarauer Straße und Rheingoldstraße sieht der LAP daher vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags auf 30 km/h zu begrenzen. Bei dem westlichen Abschnitt der Rheingoldstraße ist dies nicht der Fall.</p> <p>Die Maßnahmenplanung des LAP erfolgt unter Berücksichtigung aller Belange. Es werden nur dort Maßnahmen vorgesehen, wo diesen keine wesentlichen Bedenken gegenüberstehen. Daher sieht der Lärmaktionsplan darüber hinaus Maßnahmen zur Prüfung sowie Maßnahmenempfehlungen vor. Hier ist noch einmal vertiefend zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist. Eine pauschale Anordnung in allen Untersuchungsgebieten (auch auf den Nachtzeitraum) ist ohne vollständige Prüfung nicht möglich.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar	<p>Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar bedankt sich für die Beteiligung am Planverfahren. Zum Lärmaktionsplan nehmen wir als Trägerin öffentlicher Belange wie folgt Stellung.</p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich alle umweltpolitischen Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch zur Minderung des Gesundheitsrisikos beitragen; dazu gehören selbstverständlich auch eine Betrachtung der Lärmsituation und Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Vorrang müssen dabei jedoch Maßnahmen haben, die an der Quelle ansetzen mit dem Ziel, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen. Zugleich müssen aber die Belange des Wirtschaftsverkehrs so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren und im Ansiedlungswettbewerb ihre Chancen behalten. Die vorliegende Lärmaktionsplanung darf weder aktuelle noch zukünftige wirtschaftliche Tätigkeiten negativ beeinträchtigen.</p> <p>Unterstützung von Fahrbahnmaßnahmen und passivem Schallschutz.</p> <p>Wir unterstützen Maßnahmen, die keinen Eingriff in die wirtschaftlichen Prozesse darstellen. Den passiven Schallschutzmaßnahmen stehen wir daher positiv gegenüber. Aber auch die lärmoptimierten Asphalt Beläge erachten wir als besonders sinnvoll. Wir halten diese Maßnahme aber auch an weiteren Straßen bzw. Straßenabschnitten für geeignet, das Lärmaufkommen deutlich zu reduzieren. Daher sollte zunächst auch an anderen Abschnitten (z. B. in der Augustaanlage) die Fahrbahndecke erneuert und die Wirkung ermittelt werden, bevor weitergehende Maßnahmen wie z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung realisiert werden.</p> <p>Zur Möglichkeit, generell über eine optimierte Schaltung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) Lärm zu reduzieren, findet sich in den Maßnahmenempfehlungen des Gutachtenentwurfs kein Hinweis. Auch diese bitten wir im Sinne der Verstetigung des Verkehrsflusses und der Lärmreduzierung zu prüfen.</p>	<p>Auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf den Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und innerörtliche Verkehr. Hier bestehen hohe Anforderungen an die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Beeinträchtigung der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen. Der der Lärmaktionsplan (LAP) sieht primär für die Untersuchungsgebiete Geschwindigkeitsbeschränkungen vor, die bei der Prioritätenbildung in die Kategorie A eingestuft wurden. Aufgrund der überproportional hohen Betroffenzahlen wird hier dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein höherer Stellenwert eingestanden, als den Belangen des Verkehrs.</p> <p>Die im LAP vorgesehenen Maßnahmen erfolgten unter Berücksichtigung aller relevanten Belange. Sofern einzelne Belange einer Maßnahme entgegenstehen sieht der LAP eine Einzelfallprüfung vor. Dies betrifft insbesondere die angesprochene Grüne Welle. Sofern eine Grüne Welle verkehrstechnisch und anlagenseitig möglich war, wurde diese bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen berücksichtigt. Die Lichtsignalanlagensteuerung muss bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend angepasst werden.</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p><i>Keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße, Straßenfunktionalität bewahren</i></p> <p>Kritisch beurteilen wir Eingriffe in die Verkehrsabläufe, wenn Sie für den Wirtschaftsverkehr Nachteile bedeuten. Insbesondere die Dalbergstr. (B 44), die Goethestr. (B 38) und die Augustaanlage sind wichtige Ein- und Ausfallstraßen von Mannheim. Ihre Funktionen als Zufahrtsstraße, u. a. zur Innenstadt, aber auch zum Hafen, sind zu wahren. Sollte diese Funktionen jedoch eingeschränkt werden, könnte dies zu ungewünschten und kontraproduktiven Effekten führen: Stauungen und damit erhöhten Lärm- und Emissionsaufkommen durch Brems- und Anfahrvorgänge. Oder auch Ausweichverkehr auf Straßen, die nicht für den Durchgangs- und Zufahrtsverkehr vorgesehen oder ausgebaut sind.</p> <p>Aus diesen Gründen lehnen wir insbesondere die ganztägigen Geschwindigkeitsverringerungen aus Sicht der Wirtschaft ab. Sollten dennoch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung ergriffen werden, plädieren wir dafür, die Tempo 30-Zonen zumindest nicht ganztägig, sondern nachts einzuführen bzw. ggf. über Tempo 40-Zonen nachzudenken. Insbesondere auf den betroffenen Bundesstraßen stehen die überregionalen Beziehungen und Bündelfunktionen der Straßen den Lärmschutzeffekten gegenüber.</p> <p>Kein Tempo 30 für Straßenbahnen, Auswirkungen auf Modal Split</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße gehen nicht nur einher mit Nachteilen für den Wirtschaftsverkehr, sondern auch für den ÖPNV (Bus und Straßenbahn). Schon heute vermindern die Ein- und Ausstiegsvorgänge im öffentlichen Verkehr erheblich die durchschnittliche Geschwindigkeit im Stadtverkehr. Im Falle einer reduzierten zulässigen Geschwindigkeit (sei es für den Pkw- oder Straßenbahnverkehr) würde dieser Wert noch weiter sinken. Der schnelle Weg von A nach B im öffentlichen Verkehr wird dadurch – entgegen der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Mannheim – ausgebremst. Die wirtschaftlichen und auch ökologischen Auswirkungen (bspw. erhöhter Fahrzeug- und Personaleinsatz, um den Takt zu halten; ggf. Umstieg auf Pkw, verminderte Fahrgeldeinnahmen) für die Stadt müssen dabei berücksichtigt werden. Sollten dennoch Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen werden, empfehlen wir, das Zeitfenster auf 22 bis 5 Uhr zu verkürzen. Zahlreiche Pendler nutzen die Straßenbahnen bereits deutlich vor 6 Uhr morgens, u. a. um vom Süden Mannheims in den Norden zu fahren (Rheinau – Schönau). Insbesondere die Waldhofstraße und die Relaisstraße wären daher besonders betroffen.</p> <p><i>Weniger Lärm, aber Zielkonflikte mit der Luftreinhaltung</i></p> <p>Im Gutachten fehlt aus Sicht der Wirtschaft die Angabe zu sonstigen Emissionen, die durch die Geschwindigkeitsreduktionen erhöht werden würden. Zwar wird evtl. weniger Lärm emittiert, dafür aber andere Schadstoffe wie Stickoxi-</p>	<p>Der Lärmaktionsplan untersucht die Bereiche oberhalb der Schwellenwerte 70 dB(A) (gangtäglich) sowie 60 dB(A) (nachts). D.h. die Untersuchung bewegt sich in einem Bereich, in dem eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr auszuschließen ist.</p> <p>Die im LAP vorgesehenen Maßnahmen erfolgten unter Berücksichtigung aller relevanten Belange. Sofern einzelne Belange einer Maßnahme entgegenstehen sieht der LAP eine Einzelfallprüfung vor. Bei den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein höherer Stellenwert eingestanden wird, als den Belangen des Verkehrs oder der Wirtschaft. Diesen Belangen wurde allerdings dadurch Rechnung getragen, dass die Verringerung der Geschwindigkeit auf den Nachtzeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr beschränkt wurde.</p> <p>Lediglich in der Friedrichstraße, der Holzstraße und der Dalbergstraße / Seilerstraße (hier allerdings unter Prüfvorbehalt) ist eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen.</p> <p>Auch mögliche negative Auswirkungen auf den ÖPNV (Stadtbahnen und Busse) wurden mit der rnv GmbH abgestimmt und bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Mögliche Verkehrsverlagerungen sind aufgrund der geplanten Maßnahmen sind aufgrund fehlender Alternativen nicht zu erwarten. Auch hier wurde mit einer Begrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Nachtzeitraum entgegengewirkt.</p> <p>Welche Auswirkungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Gegensatz zur Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf die Schadstoffemissionen hat, ist noch nicht abschließend geklärt. Die Untersuchungen zeigen,</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>de (NOx). Systeme der Abgasnachbehandlung benötigen eine spezielle bzw. minimale Betriebstemperatur, um den Stickoxid-Ausstoß zu vermeiden. Gerade im Stop-and-go-Verkehr oder bei geringen Geschwindigkeiten verlangen Fahrzeuge dem Motor eine zu geringe Last ab, um diese Temperatur zu erreichen.</p> <p>Empfehlung aus Sicht der Wirtschaft Aus Sicht der Wirtschaft sollte die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten nicht länger Maßnahme erster Wahl sein. Denn der lärm- und schadstoffärmste Verkehr ist derjenige, der fließt. Auch Studien bestätigen, dass unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert oder ganz verhindert werden müssen, weil dadurch vermehrt Schadstoffe ausgestoßen werden. Statt kurzfristiger Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen sollte die Stadt Mannheim unserer Auffassung nach auf mittel- bis langfristig wirksame, nachhaltige Maßnahmen setzen, wie die Sanierung schadhafter Fahrbahnen, den ausgedehnten Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelägen, Schallschutzmaßnahmen und die Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten. Auch trägt die Förderung eines flüssigen Verkehrsablaufs erheblich zur Lärmreduzierung bei. Zudem sollte vermehrt die Beseitigung von Straßenschäden ins Auge gefasst werden. Dieses hohe Lärmoptimierungspotenzial wird bisher in der Diskussion vernachlässigt - auch als Maßnahme bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Wir empfehlen daher, im Gemeindegebiet konsequent die Situation an allen Kreuzungen sowie alle Signalanlagenschaltungen zu überprüfen und zu optimieren. Die Einführung von Tempolimits ist zwar eine schnell und relativ kostengünstige Maßnahme, doch geht sie mit Verkehrsverlagerungen, mit höherer Umweltbelastung durch zäher fließenden Verkehr sowie Umwegverkehren einher. Dieses Instrument sollte daher nicht oder nur auf wenigen Abschnitten kurzfristig bis zur Umsetzung nachhaltigerer Maßnahmen eingesetzt werden.</p>	<p>dass die Emissionen bei einer gleichmäßigen Fahrweise geringer sind. Aus diesem Grund wird bei Geschwindigkeitsbeschränkungen in Abschnitten mit Lichtsignalanlagen eine Prüfung vorgeschaltet, welche die Auswirkungen auf die Grüne-Welle untersucht. Die Schaltungen der LSA-Anlagen werden dann angepasst.</p> <p>Wie bereits erwähnt untersucht der LAP die Pegelbereiche, in denen eine Gefährdung der Gesundheit nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Hier besteht ein besonderer kurzfristiger Handlungsbedarf. Die im LAP vorgesehenen Maßnahmen erfolgten unter Berücksichtigung aller relevanten Belange.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen, welche ein hohe Investitionsvolumen erfordern (wie beispielsweise der ausgedehnte Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelägen) benötigen eine lange Vorlaufzeit in Bezug auf Planung und Finanzierung. Auch sind sie bei einer angespannten Haushaltslage der Kommunen nur bedingt umzusetzen. Daher sind solche Maßnahmen nicht geeignet, kurzfristig die Lärmbelastung zu verringern.</p> <p>Die Lärminderungsplanung ist als ein über mehrere Jahre andauernder Prozess zu verstehen, in dessen Fortschritt die Lärmprobleme abgearbeitet werden. In der vorliegenden Stufe werden die Bereiche mit besonders hohen Belastungen untersucht. Hier ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ein geeignetes Mittel die Lärmbelastung kurzfristig deutlich zu verringern. Dies zeigt sich auch darin, dass diese Maßnahme bei vielen Kommunen zum Einsatz kommt.</p>
Regierungspräsidium Stuttgart	Die im Lärmaktionsplan zur Reduzierung des Straßenbahnlärms vorgesehenen Maßnahmen sind - insbesondere bei Eingriffen in Betriebsabläufen durch etwaige Geschwindigkeitsbeschränkungen - eng mit der rnv GmbH abzustimmen. Ebenfalls ist bei der Positionierung von Lärmschutzwänden Lichtraumprofil der Straßenbahn zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die rnv GmbH wurde bei der Maßnahmenplanung umfassend beteiligt. (siehe dazu Stellungnahme der rnv GmbH)
Verband Region Rhein-Neckar	Der Verband Region Rhein-Neckar begrüßt die Aufstellung des Lärmaktionsplanes und die darin enthaltenen Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität der Bürger in der Metropolregion Rhein-Neckar und in der Stadt Mannheim. Die in ihrem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen detaillierten Maßnahmen gehen weit über das Abstraktionsniveau der Regionsplanung hinaus. Insgesamt unterstützen wir jedoch ihre vorgeschlagenen Maßnahmen und	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	haben dazu keine weiteren Anregungen vorzutragen. Der einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar enthält in seinen allgemeinen Zielsetzungen, Aussagen zur Vermeidung von Verkehrslärm bei Bau und Verkehrsinfrastruktur sowie zur Erhöhung der Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen. Insofern werden wir im Rahmen der Regionalplanung alle Möglichkeiten nutzen, um den Verkehrslärm in der Metropolregion Rhein-Neckar soweit als möglich zu reduzieren.	
Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	Gegen den Lärmaktionsplan 2 Stufe hat das Landratsamt Rhein-Neckar Kreis grundsätzlich keine Bedenken. Es wird jedoch um weitere Beteiligung gebeten, sofern sich durch die verkehrsrechtliche Maßnahmen Verkehrsverlagerungen mit Auswirkungen im Zuständigkeitsbereich des Rhein-Neckar-Kreises ergeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH	<p>Das Ergebnis des Lärmaktionsplans 2. Stufe betrifft die rnv GmbH (rnv) vor allem in den Maßnahmen Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 ganztags bzw. nachts) in den 12 betroffenen Untersuchungsgebieten (UG) gemäß Tabelle 16 des [Entwurfs des] Lärmaktionsplans.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßenabschnitten die vom öffentlichen Verkehr (ÖV) befahren werden, haben grundsätzlich Auswirkungen auf die Fahrzeiten unserer Linien und infolgedessen auf den Fahrplan. Auch örtlich begrenzte Maßnahmen können sich ungünstig auf die Fahrplanstabilität der Gesamtlinie, auf mögliche Anschlüsse zu anderen Linien, auf die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder auf die Kosten auswirken. Somit sind die Auswirkungen von örtlichen Maßnahmen meist nicht lokal begrenzt sondern in der gesamten Stadt wirksam, daher müssen aus unserer Sicht alle lokalen Maßnahmen im Zusammenhang gesehen werden.</p> <p>Zu den Maßnahmen sind nachfolgend ermittelte Mehrfahrzeiten zu erwarten, dabei sind Brems- und Anfahrvorgänge an Haltestellen sowie an Knotenpunkten berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass alle Maßnahmen des o. g. Lärmaktionsplans, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beinhalten, ausschließlich auf öffentliche Straßen und nicht auf besonderen Bahnkörper oder Eisenbahnstrecken angewendet werden sollen. Gleichzeitig setzen wir eine Anpassung von betroffenen Koordinierungen („Grüne Welle“) an Lichtsignalanlagen einschließlich vorhandener Vorrangschaltungen für den ÖV an die neue Höchstgeschwindigkeit voraus. Mögliche Anpassungen von Vorfahrtsregelungen bei Einführung von Tempo 30 zu Lasten des ÖV sind in den nachfolgenden Mehrfahrzeiten nicht berücksichtigt und werden von uns generell nicht befürwortet.</p> <p>Im Einzelnen ergeben sich für die im LAP aufgeführten Untersuchungsergebnis (UG) folgende Auswirkungen:</p>	Die Anregungen werden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Kategorie A</p> <p>UG1: Luzenberg; Sandhofer Straße - (Anordnung v 30 nachts) Die Stadtbahnlinie 3 ist auf einem 640m langen Streckenabschnitt betroffen. Die Mehrfahrzeit beträgt ca. 20s je Fahrtrichtung. Die Mehrfahrzeit kann hier in den Nachtstunden im weiteren Streckenverlauf kompensiert werden, so dass einer Geschwindigkeitsreduzierung zwischen 22:00 Uhr und 06.00 Uhr unter Vorbehalt zugestimmt werden kann. Bei weiteren Maßnahmen, die die Linie 3 betreffen, sollte allerdings eine Neubewertung erfolgen.</p> <p>UG2: Dalbergstraße/ Seilerstraße - (Anordnung v 30 ganztags) Die Buslinie 62 ist auf einem Streckenabschnitt von ca. 250m in einer Fahrtrichtung betroffen. Es ergibt sich eine Mehrfahrzeit von ca. 7s. Die Stadtbahnlinie 2 fährt auf einem besonderen Gleiskörper und ist nicht betroffen. Die Auswirkungen auf die Buslinie 62 sind hier im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen, die diese Linie betreffen zu sehen (s. UG10 Oststadt, Goethestraße/Kolpingstraße). <u>Nachtrag 28.01.2016:</u> Die Seilerstraße wird im Linienbetrieb nicht befahren, daher besteht hierzu seitens der rnv keine Betroffenheit.</p> <p>UG3: Holzstraße - (Anordnung v 30 ganztags) Die rnv ist hier nicht betroffen</p> <p>UG4: Luisenring - (Anordnung v 30 nachts) Die Buslinie 62 ist auf einem Streckenabschnitt von ca. 500m bzw. ca. 250 m betroffen. Es ergibt sich eine Mehrfahrzeit von insgesamt ca. 24s. In den Nachtstunden verkehrt die Linie 62 nicht, daher ist eine Geschwindigkeitsreduzierung in den Nachtstunden aus unserer Sicht vertretbar, da sich Auswirkungen auf die Linie 62 nur in den frühen Morgenstunden ergeben.</p> <p>UG5: Neckarstadt Ost, Käfertaler Straße - (Anordnung v 30 nachts) Die rnv ist im hier genannten Bereich zwischen Schafweide und Friedrich-Ebert-Straße nicht betroffen. Im weiteren Verlauf der Käfertaler Straße verkehrt ab Juni 2016 die Buslinie 61.</p> <p>Kategorie B</p> <p>UG6 und UG7: Neckarau; Neckarauer Straße Nord und Neckarauer Straße Süd - (Anordnung v 30 nachts) Die Stadtbahnlinie 1 befährt einen besonderen Bahnkörper, daher sehen wir die rnv hier nicht direkt betroffen. Der Streckenabschnitt ist durchgängig mit</p>	<p>Da keine Bedenken bestehen wird sieht der Lärmaktionsplan für dieses Untersuchungsgebiet eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) vor. Die Linie 3 ist nicht betroffen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat für dieses Untersuchungsgebiet vor Durchführung der Maßnahme eine erneute Prüfung der Auswirkungen auf die Grüne Welle / Lichtsignalanlagensteuerung vorgesehen. Abhängig von Ergebnis kann die Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags oder nur nachts vorgesehen werden. Aufgrund der besonders hohen Belastungen in diesem Bereich wird hier dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein höherer Stellenwert eingestanden, als den Belangen des Verkehrs.</p> <p>-</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat für dieses Untersuchungsgebiet vor Durchführung der Maßnahme (V30 nachts) eine erneute Prüfung der Auswirkungen auf die Grüne Welle / Lichtsignalanlagensteuerung vorgesehen. Aufgrund der besonders hohen Belastungen in diesem Bereich wird hier dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein höherer Stellenwert eingestanden, als den Belangen des Verkehrs.</p> <p>-</p> <p>-</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>einer Vorrangschaltung für die Stadtbahn versehen. Anpassungen der Koordinierungen an Signalanlagen aufgrund der geänderten Höchstgeschwindigkeit im Individualverkehr (IV) dürfen keinesfalls zu Lasten der Qualität der Vorrangschaltung für die Stadtbahn gehen.</p> <p>UG8: Neckarau; Friedrichstraße (Anordnung v 30 ganztags) Die Buslinie 50 befährt den Streckenabschnitt auf der vollen Länge von 200m. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Bussen heute kaum ausgefahren werden. Es ist mit einer Mehrfahrzeit von maximal 5s zu rechnen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist daher aus unserer Sicht vertretbar.</p> <p>Kategorie C UG9: Neckarstadt West; Untermühlaustraße - (Anordnung v 30 nachts) Die Buslinie 60 befährt den Streckenabschnitt auf einer Länge von 900m, die Mehrfahrzeit beträgt ca. 48s. Die Linie 60 ermöglicht in beiden Fahrtrichtungen den Umstieg in das Stadtbahn-netz und bindet in einer Fahrtrichtung an den Hauptbahnhof an. Dabei entstehen zahlreiche geplante oder zufällige Anschlüsse. Die Mehrfahrzeit kann in den Nachtstunden kompensiert werden, daher ist eine Geschwindigkeitsreduzierung zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr aus unserer Sicht vertretbar.</p> <p>UG10: Oststadt; Goethestraße/Kolpingstraße - (Anordnung v 30 ganztags) Die Buslinie 62 ist auf einem Streckenabschnitt von ca. 650m betroffen. Daraus ergibt sich eine Mehrfahrzeit von insgesamt ca. 34s. Für die Linie 62 ergibt sich über alle Maßnahmen einschließlich UG2 eine Mehrfahrzeit von ca. 41s. Die Linie 62 wird mit einem Fahrzeug im 60-Min-Takt bedient. Fahrzeitreserven sind nur im geringen Umfang vorhanden. Eine gewünschte Verlängerung der Linie 62 bis zum S-Bahnhof SAP-Arena ist nach Umsetzung der genannten Maßnahmen mit einem Fahrzeugumlauf nicht mehr realisierbar. Gegen eine auf die Nachtstunden beschränkte Umsetzung der Maßnahmen Dalbergstraße und Kolpingstraße bestehen keine Bedenken. Nachtrag 28.01.2016: gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Goethestraße in den Nachtstunden bestehen ebenfalls keine Bedenken.</p> <p>UG11: Oststadt; Augustaanlage - (Anordnung v 30 ganztags) Die Buslinien 63 und 64 sind auf einem Streckenabschnitt von 800m betroffen. Daraus ergibt sich eine Mehrfahrzeit von 54s. Des Weiteren ist die Linie 60 auf einem Streckenabschnitt von 450m betroffen, wobei die Mehrfahrzeit ca. 32s beträgt. Die Lichtsignalanlagen auf der Augustaanlage sind sowohl für den IV koordi-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Die Maßnahmen werden auf den Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) beschränkt.</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>niert („Grüne Welle“) als auch mit Vorrangschaltungen für den Busverkehr ausgestattet. Auf Grundlage der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und durch geeignete Anordnung der Haltestellen, konnten beide Ziele gleichermaßen erreicht werden. Bei Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist die gesamte Koordinierung einschließlich der ÖV-Vorrangschaltung zu überarbeiten. Die Auswirkung auf den Busverkehr in Bezug auf mögliche weitere Mehrfahrzeiten, ist gesondert zu prüfen. Die Fahrzeiten der Linien 60 und 63 sind bereits ausgereizt. Zeitweise ist es heute bereits erforderlich, die Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen zu verstärken, zu brechen oder Haltestellen auszulassen (z. B. in der Vorweihnachtszeit). Eine Verlängerung der Fahrzeit in o. g. Umfang führt dazu, dass die Linien 60 und 63 in der derzeitigen Form mit dem momentanen Fahrzeugeinsatz nicht weiter betrieben werden können. Im Falle einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der Augustaanlage auf 30 km/h ist somit sicher von Sprungkosten durch zwei weitere Fahrzeuge auszugehen. Die Kosten dafür betragen 150.000 €/Jahr für jedes weitere Fahrzeug. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Augustaanlage ist aufgrund der damit verbundenen Erhöhung der Betriebskosten um 300.000,00 €/Jahr aus unserer Sicht nicht vertretbar.</p> <p><u>Nachtrag vom 12. Januar 2016:</u> Von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Augustaanlage in den Nachtstunden zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr sind nur wenige Linienbusfahrten betroffen. Ebenso ist zu diesen Zeiten die Fahrplanlage aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens i. d. R. weniger angespannt. Somit haben wir hier keine Einwände gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>UG12: Friedrichsfeld; Vogesenstraße - (Anordnung v 30 ganztags) Die Buslinie 43 befährt den 500m langen Abschnitt in Teilbereichen. Dabei ist insbesondere der 300m lange Teilbereich Südbahnhof - Neudorfstraße für den Busverkehr relevant. Hier verlängert sich die Fahrzeit um ca. 6s. Die Linie 46 befährt den gesamten Streckenabschnitt mit einer Mehrfahrzeit von ca. 15s. Die Buslinien sind an der Haltestelle Seckenheim Rathaus mit der Bahnlinie 5 nach Mannheim und nach Heidelberg verknüpft, daher wirken sich bereits geringe Fahrzeitverlängerungen auf die Anschlüsse dort und mittelbar auf die Pünktlichkeit der Linie 5 aus. Eine Beschränkung der Maßnahme auf den Kernbereich der Vogesenstraße ohne den genannten Abschnitt Südbahnhof - Neudorfstraße ist aus Sicht der rnv vertretbar, da die tatsächlichen Geschwindigkeiten für Linienbusse dort heute bereits geringer als 50 km/h liegen. Eine Vorfahrtsregelung Rechts-vor-links im Bereich der Kolmarer Straße könnte den Busverkehr hier beschleunigen.</p>	<p>Die Maßnahme wird auf den Nachtzeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr beschränkt.</p> <p>Aufgrund der Bedenken der rnv GmbH wird die Maßnahme auf den Nachtzeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr beschränkt.</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p><u>Nachtrag 28.01.2016</u> seitens der rnv bestehen für die Vogesenstraße keine Einwände gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Im Hinblick auf eine mögliche Planung von Lärmschutzwänden im Bereich der rnv Gleisanlagen bitten wir um zeitnahe Beteiligung bezüglich der Positionierung, da hierzu unter anderem das Lichtraumprofil der Fahrzeuge sowie der zusätzliche Sicherheitsraum zu beachten sind.</p> <p>Wir bitten Sie, die hier aufgeführten Angaben bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu berücksichtigen und bei weiterem Abstimmungsbedarf Kontakt mit unserem Haus aufzunehmen.</p>	<p>Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden sind im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.</p>
Eisenbahnbundesamt	<p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Feststellungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörden ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen.</p> <p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.</p> <p>Das Referat 45 des EBA in Bonn wird den ersten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes erstellen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wird für alle in Stufe 2 kartierten Eisenbahnstrecken des Bundes außerhalb der Ballungsräume aufgestellt.</p> <p>Weitere Informationen erhalten Sie auf der Webseite http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Finazierung/Umgebungs-laermrichtlinie/Laermkartierung/laermkartierung-node.html</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest	<p>Die DB Immobilien ist das von der DB Netz AG bevollmächtigte Unternehmen, das die Gesamtstellungnahme aller vom Vorhaben betroffenen DB-AG Unternehmensbereiche, sowie der DB AG als Träger öffentlicher Belange abgibt.</p> <p>Bezogen auf die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Mannheim und die erbetene Stellungnahme zu den von Bürgern genannten Punkten nehmen die Betriebliche Infrastrukturplanung (I.NP-SW-D-KAR(P)) und die Regionale Systemstelle Managementsystem Umweltschutz (I.NP-SW-Q) der DB Netz AG wie folgt Stellung:</p> <p>Durch Mannheim verlaufen mehrere planfestgestellte bundeseigene Bahnstrecken. Anbei möchten wir Ihnen gerne einige aktuelle Informationen zu den umfangreichen Bemühungen von Bund und DB zum Lärmschutz an Bahnstrecken geben.</p> <p>Bahnstrecken als Teil des ÖPNV: Die Bahn leistet einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung in Mannheim. Je mehr Autofahrer die Bahn nutzen, umso weniger lärmintensiven Kraftfahrzeugverkehr gibt es in der Stadt. Unter diesen Aspekten erbringt die umweltfreundliche Bahn für Mannheim zusätzlich auch wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz.</p> <p>Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau von Strecken: Wie im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mannheim zutreffend beschrieben, sind beim Neu- und Ausbau von Bahnstrecken die gesetzlichen Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzuhalten. Diese gesetzlichen Vorgaben finden unter anderem auch Anwendung beim Ausbau der Riedbahn.</p> <p>Lärmsanierung im Bestandsnetz: Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Die bundesweite Abarbeitung erfolgt nach einer Prioritätenliste. Art und Umfang der Maßnahmen vor Ort ergeben sich dann ganz konkret durch Schallgutachten. Begünstigt sind im Lärmsanierungsprogramm nur Gebäude, die vor dem 01.04.1974 (Inkraft-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>treten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) er-richtet wurden.</p> <p>In Mannheim wurden umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und passive Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes umgesetzt. Die Tabellen 4 und 5 im Lärmaktionsplan geben einen Überblick über die umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen. Der aktive Schallschutz im Rahmen der Lärmsanierung ist abgeschlossen, die passive Sanierung läuft noch in den nördlichen Stadtteilen. Die Maßnahmen erfolgen in Anwendung der durch die Bundesregierung festgesetzten Kriterien in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit der Stadt und den Bürgern.</p> <p>Weitere Lärminderung durch Flüsterbremsen an Güterzügen: Bund und Deutsche Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der gesetzlichen Lärmvorsorge für Neubaustrecken und der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist insbesondere die Umrüstung der Güterwagen auf „Flüsterbremsen“ ein wichtiger Baustein, um dieses Ziel zu erreichen. Während Personenzüge seit längerem fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss-Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlauflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte „Flüsterbremsen“, reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>In den letzten Jahren wurden von der DB AG neue Güterwagen nur noch mit Verbundstoffbremssohle beschafft. Der vorhandene Fuhrpark wird von der DB seit Anfang 2014 sukzessive umgerüstet, mit dem Ziel, dass bis zum Jahr 2020 auch alle ca. 60.000 DB-Bestandsgüterwagen mit „Flüsterbremsen“ fahren. Der Fokus liegt zudem darauf, jeweils ganze Züge aus umgerüsteten Wagen zusammenzustellen, so dass gleich zu Beginn der Umrüstungsphase ein hörbarer Effekt erzielt wird. Auch die anderen inländischen und ausländischen Wagenhalter werden von Bund und Bahn dazu angehalten, ihre ca. 120.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen umzurüsten. Anreiz bieten derzeit Fördersysteme und das lärmabhängige Trassenpreissystem. Seit dem 09.12.2012 übernimmt der Bund bis 50 % der Umrüstungskosten. Seit dem 01.06.2013 erhebt die DB Netz AG zudem erhöhte Trassenpreise für laute Züge, um alle Wagenhalter aus ganz Europa, die das deutsche Streckennetz befahren, verstärkt zu einer Umrüstung auf die „Flüsterbremse“ zu bewegen.</p>	

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Von dem Effekt der „Flüsterbremse“ wird daher auch die Stadt Mannheim in den nächsten Jahren zunehmend profitieren.</p> <p>Darüber hinaus wird sich die DB Netz AG nicht an den im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen besonders überwachtes Gleis (BüG), Geschwindigkeitsreduzierungen oder innovativen Lärmschutzmaßnahmen (Brückenentdröhnung, niedrige Lärmschutzwände etc.) beteiligen oder diese umsetzen. An diesen Maßnahmen wird sich die DB Netz AG nur aufgrund einer rechtlich bindenden Wirkung beteiligen bzw. diese umsetzen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Lärmsanierung in Mannheim nahezu vollständig abgeschlossen ist.</p>	