

Stadt Mannheim

Lärmaktionsplan 4. Stufe

Anhang 9.1:

Öffentlichkeitsbeteiligung

Präsentation und Protokoll

Informationsveranstaltung

Stand 03 / 2025

Lärminderungsplanung im Ballungsraum Mannheim

Lärmaktionsplan 4. Stufe

Informationsveranstaltung
am 14.03.2025



GRUNDLAGEN

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Ziele

- **Ermittlung der Belastung** durch Umgebungslärm in allen Mitgliedsstaaten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden
- **Information der Öffentlichkeit** über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen
- **Minderung des Umgebungslärms** und **Erhalt der Umweltqualität in Gebieten**, in denen diese zufriedenstellend ist.

Instrumente

- Einführung EU-weiter **Lärmindizes** L_{den} (ganztags) und L_{night} (nachts)
- Erstellen von **Lärmkarten**
- Ausarbeiten von **Lärmaktionsplänen**

Umsetzung in nationales Recht mit §§ 47a-f BImSchG

LÄRMKARTIERUNG

Lärmkarten (47c BImSchG)

Sind für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auszuarbeiten

Zuständig für die Ausarbeitung sind

- Bei **Ballungsräumen, Hauptverkehrsstraßen und Großflughäfen** die Gemeinden
- Bei **Haupteisenbahnstrecken** das Eisenbahnbundesamt (EBA)

Im Ballungsraum Mannheim sind die folgenden Lärmarten zu kartieren:

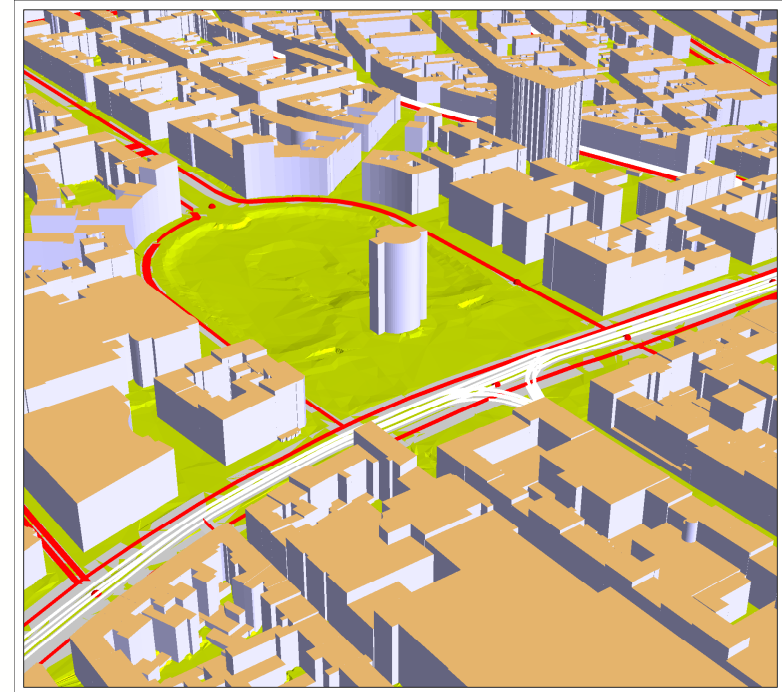
- **Straßenverkehrslärm (relevant bis DTV 4.000 Kfz/24h)**
- **Straßenbahnlärm**
- **Gewerbelärm (ausschließlich IED-Betriebe) und Häfen**
- **Fluglärm („City-Airport“ Neuostheim)**

Lärmkarten (47c BImSchG)

Lärmberechnung berücksichtigt werden:

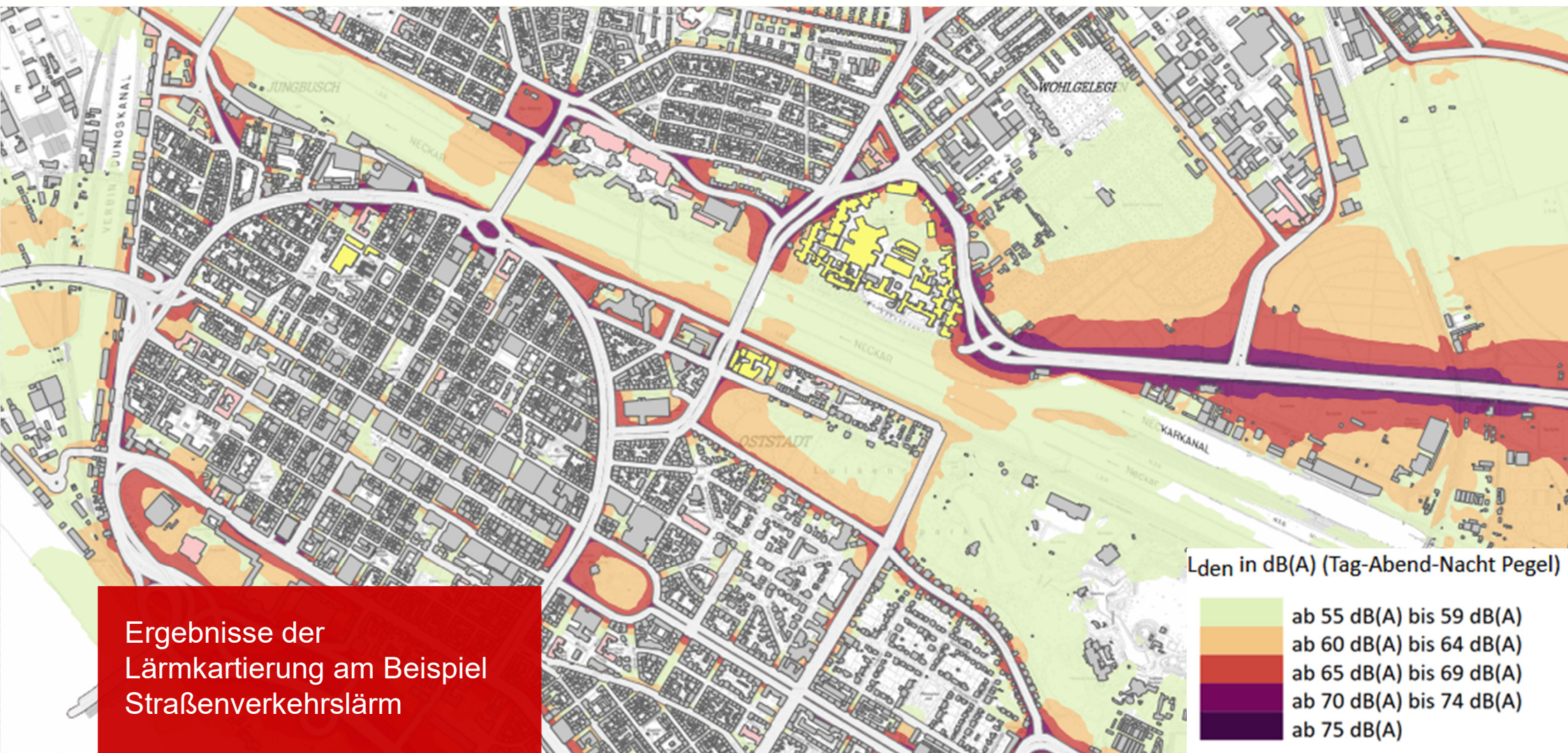
Straße

- Verkehrsstärke
- Geschwindigkeit
- Lkw Anteil (mittelschwere und schwere Lkw)
- Steigung und Gefälle
- Straßenoberfläche
- Lichtzeichengeregelte Kreuzungen oder Kreisverkehre



Straßenbahn

- Anzahl der Fahrzeuge und deren Art
- Schieneneroberbau
- Geschwindigkeit
- Kurvenfahrgeräusche



Betroffenheitstabelle Ballungsraum Mannheim													
	EU-Gebäudestatistik											EU-Flächenstatistik	
	Anzahl der betroffenen Menschen				Schwellen- werte	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulen LDEN	Anzahl der Krankenhäuser	IHD LDEN	HA LDEN	HSD Lnight	Schwellen- werte	Fläche in km² LDEN
	LDEN		LNight										
	Intervalle		Intervalle										
Straßen- verkehrslärm			50 - 54	41.900									
	55 - 59	41.100	55 - 59	28.500	> 55	59.400	121	25				> 55	72
	60 - 64	35.800	60 - 64	8.800	> 65	22.300	36	16	49	23.368	5.005	> 65	23
	65 - 69	33.500	65 - 69	100	> 75	300	2	1				> 75	4
	70 - 74	12.300	> 70	0									
	> 75	600											
Straßenbahn			50 - 54	9.200									
	55 - 59	13.800	55 - 59	6.700	> 55	12.900	35	17				> 55	5
	60 - 64	9.800	60 - 64	500	> 65	1.600	5	10	-	4.828	1.668	> 65	1
	65 - 69	3.300	65 - 69	0	> 75	0	0	0				> 75	0
	70 - 74	100	> 70	0									
	> 75												
Gewerbelärm			50 - 54	200									
	55 - 59	6.800	55 - 59	0	> 55	4.500	0	0				> 55	21
	60 - 64	2.600	60 - 64	0	> 65	0	0	0	-	-	-	> 65	11
	65 - 69	0	65 - 69	0	> 75	0	0	0				> 75	5
	70 - 74	0	> 70	0									
	> 75	0											
Fluglärm	Ergebnisse der Lärmkartierung am Beispiel Straßenverkehrslärm												
			50 - 54	0									
	55 - 59	0	55 - 59	0	> 55	0	0	0				> 55	1
	60 - 64	0	60 - 64	0	> 65	0	0	0	-	2	0	> 65	0
		65 - 69	0	> 75	0	0	0				> 75	0	

Ergebnisse der
Lärmkartierung am Beispiel
Straßenverkehrslärm

Auswertung der betroffenen
Menschen

www.geoportal-mannheim.de

Lärmkarten (47c BImSchG)

Neuerungen 4. Stufe

- Für die Stufen 1-3 der Lärmkartierung (2007, 2012, 2017) waren in Deutschland vorläufige Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (VBUSch, VBUS, VBUF, VBUI) und zur Ermittlung von durch Umgebungslärm betroffenen Menschen (VBEB) anzuwenden.
- Seit dem 31. Dezember 2018 ist die Verwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsverfahrens vorgeschrieben (CNOSSOS-EU), welche für die 4. Stufe der Lärmkartierung verbindlich anzuwenden sind.
- Die neuen Ermittlungs- und Bewertungsmethoden enthalten grundlegende Änderung, so dass die Ergebnisse nicht mit den vorherigen Kartierungen vergleichbar ist.
- Dies gilt insbesondere in Hinblick auf die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, welche in Stufe 4 über denen der letzten Kartierungen liegt.

LÄRMAKTIONSPLAN

Lärmaktionsplan (47d BImSchG; Anhang V ULR)

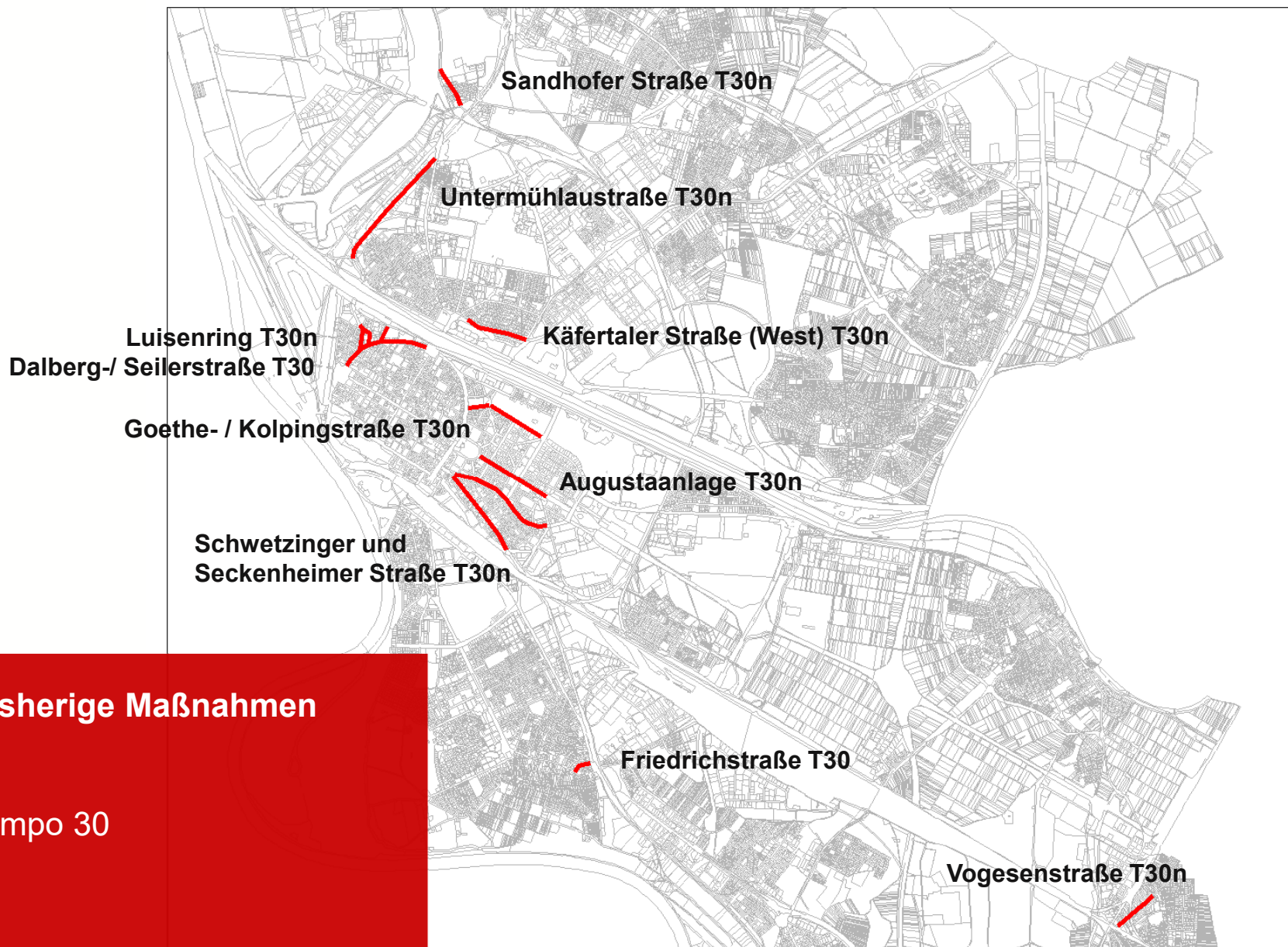
Lärmaktionspläne sind aufzustellen zur **Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Der Lärmaktionsplan muss folgende Informationen beinhalten:

beinhaltet unter anderem

- eine **Bewertung** der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Priorisierung),
- geplante **Maßnahmen** zur Lärminderung
- Festlegung und ggf. geplante Maßnahmen zum **Schutz ruhiger Gebiete**

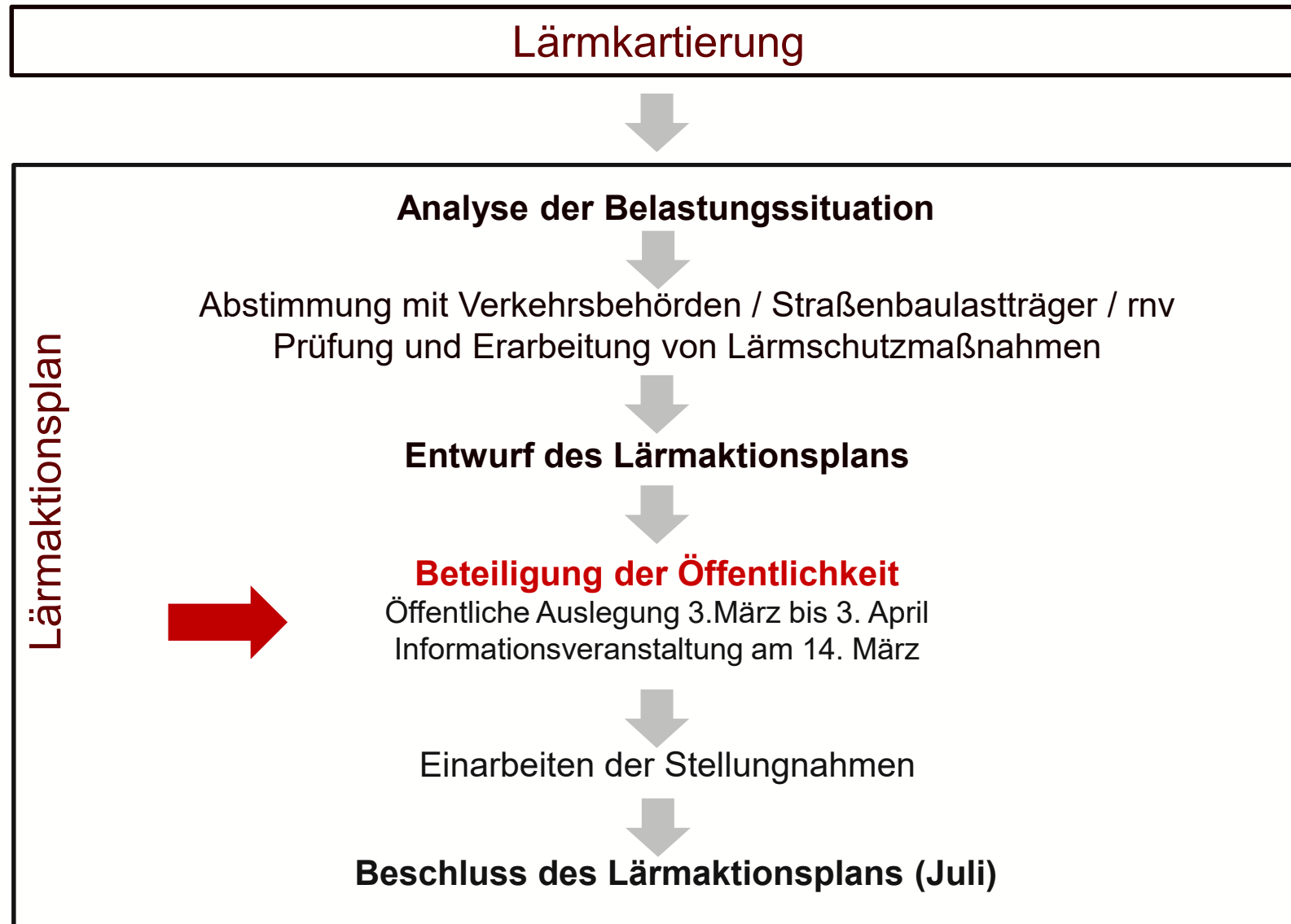
Lärmaktionspläne waren erstmals im Jahr 2008 aufzustellen und sind bei Entwicklungen für die Lärmsituation ansonsten alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.



Bisherige Maßnahmen

Tempo 30

VERFAHRENSSTAND



Lärmaktionsplan

ANALYSE STUFE 4

Lärmaktionsplan (47d BImSchG; Anhang V ULR)

Auslösewerte zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen:

LAP Stufe 1: 75 dB(A) (L_{den}) / 65 dB(A) (L_{night}).

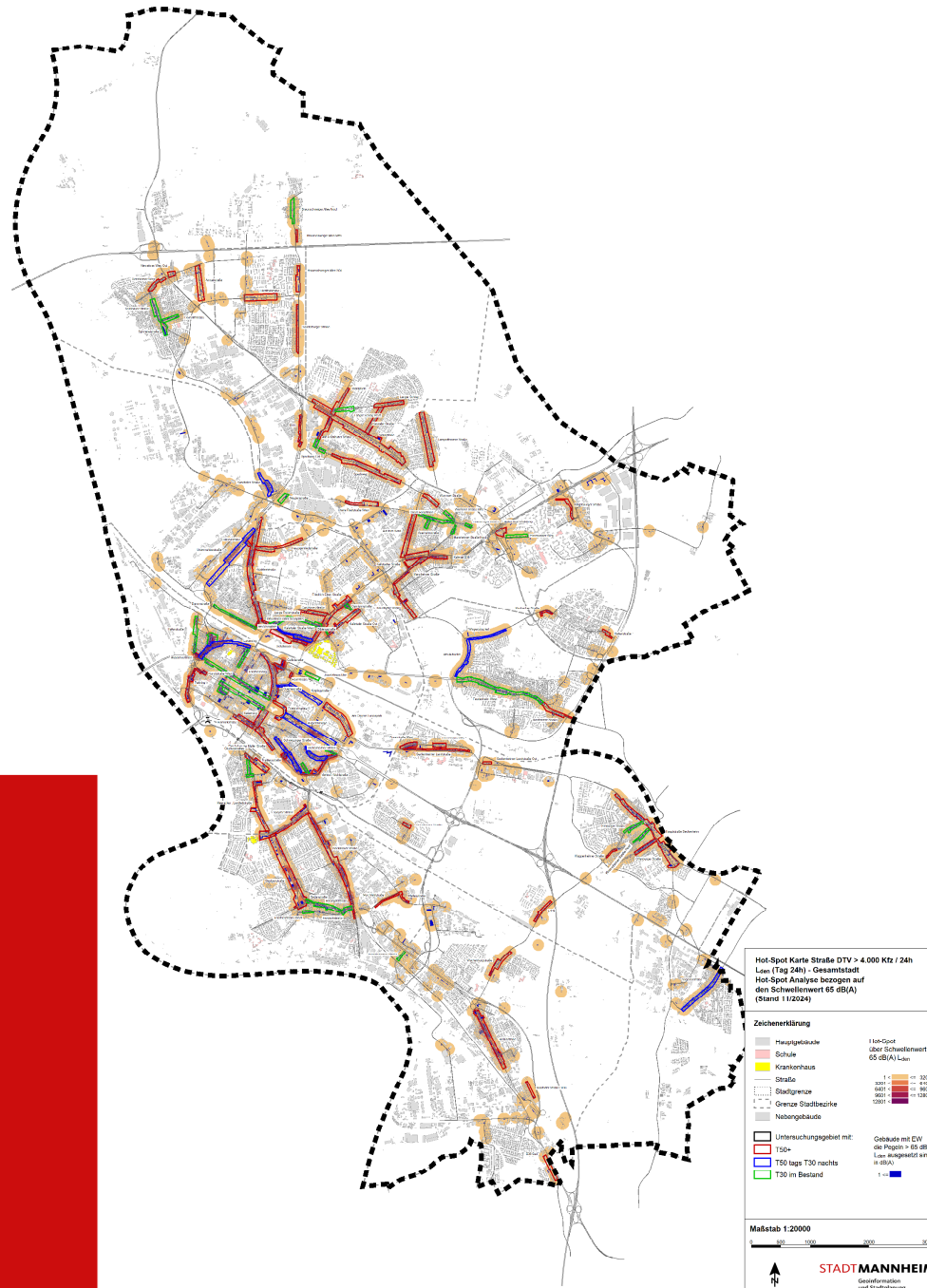
LAP Stufe 2 und 3: 70 dB(A) (L_{den}) / 60 dB(A) (L_{night}).

LAP Stufe 4: 65 dB(A) (L_{den}) / 55 dB(A) (L_{night}).

Die Werte für Stufe 4 entsprechen den Vorgaben des Kooperationserlasses des Verkehrsministeriums des Landes Baden-Württemberg.

Mit der Absenkung der Auslösewerte werden sukzessive die Lärmbelastungsschwerpunkte im Stadtgebiet überprüft und abgearbeitet.

Wegen der geringen Belastungen werden die Lärmarten Gewerbelärm (ausschließlich IED-Betriebe) und Häfen sowie Fluglärm („City-Airport“ Neuostheim) nicht weiter untersucht.



118 Untersuchungsgebiete
(bei 36 bereits T30)

LAP Stufe 4

Analyse
Straßenverkehrslärm

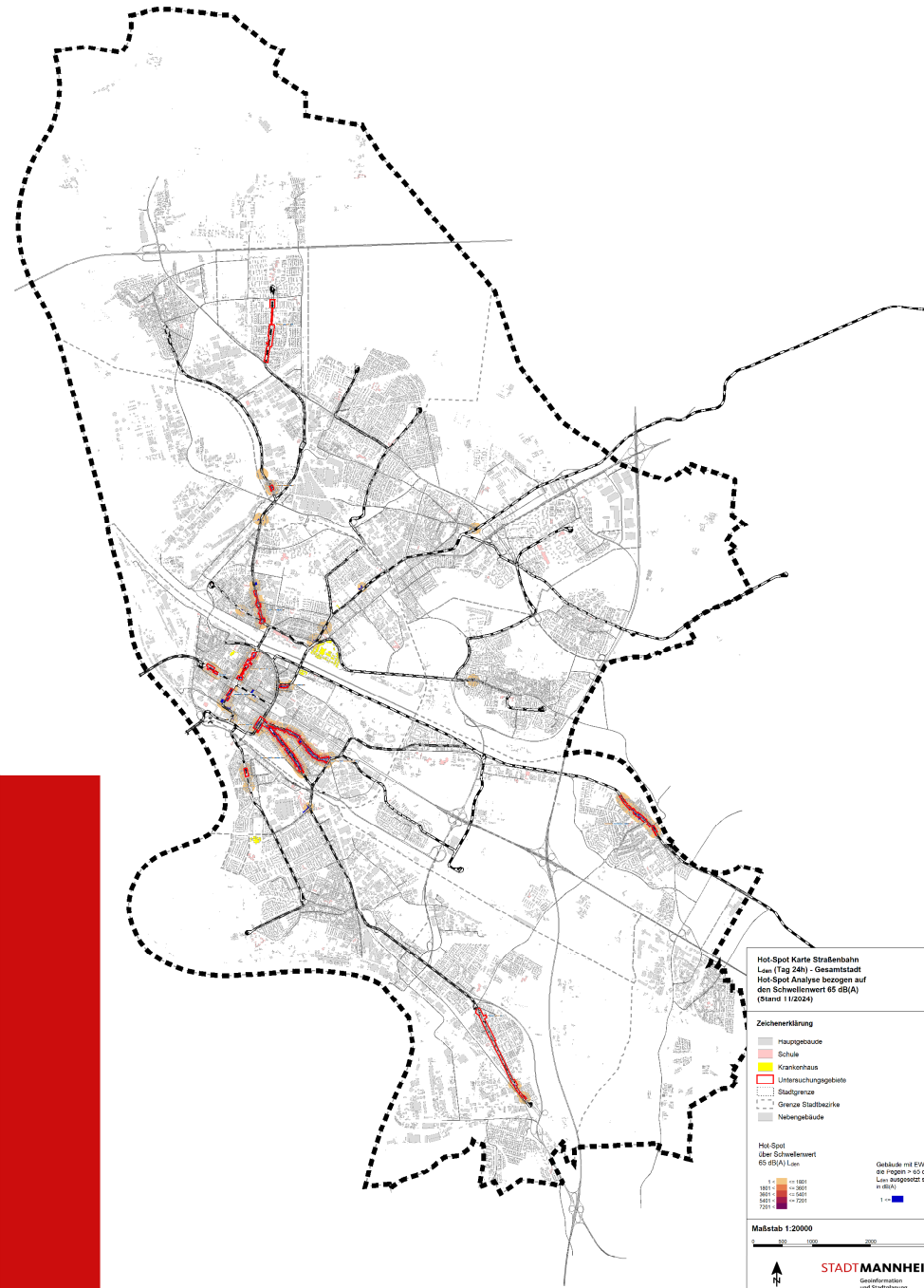
Hot-Spot-Karte
Untersuchungsgebiete

14 Untersuchungsgebiete

LAP Stufe 4

Analyse
Straßenbahnlärm

Hot-Spot-Karte
Untersuchungsgebiete



Lärmaktionsplan

MAßNAHMENPLANUNG

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm (Geschwindigkeitsbeschränkungen)

Basis Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

65 dB(A) (L_{den}) / 55 dB(A) (L_{night}).

Bei der Ermessensausübung ist zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, **verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.**

67 dB(A) (L_{den}) / 57 dB(A) (L_{night})

Bei einer Überschreitung dieser Werte **reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung** von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

70 dB(A) (L_{den}) / 60 dB(A) (L_{night})

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung: **Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.**

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm (Maßnahmenabwägung)

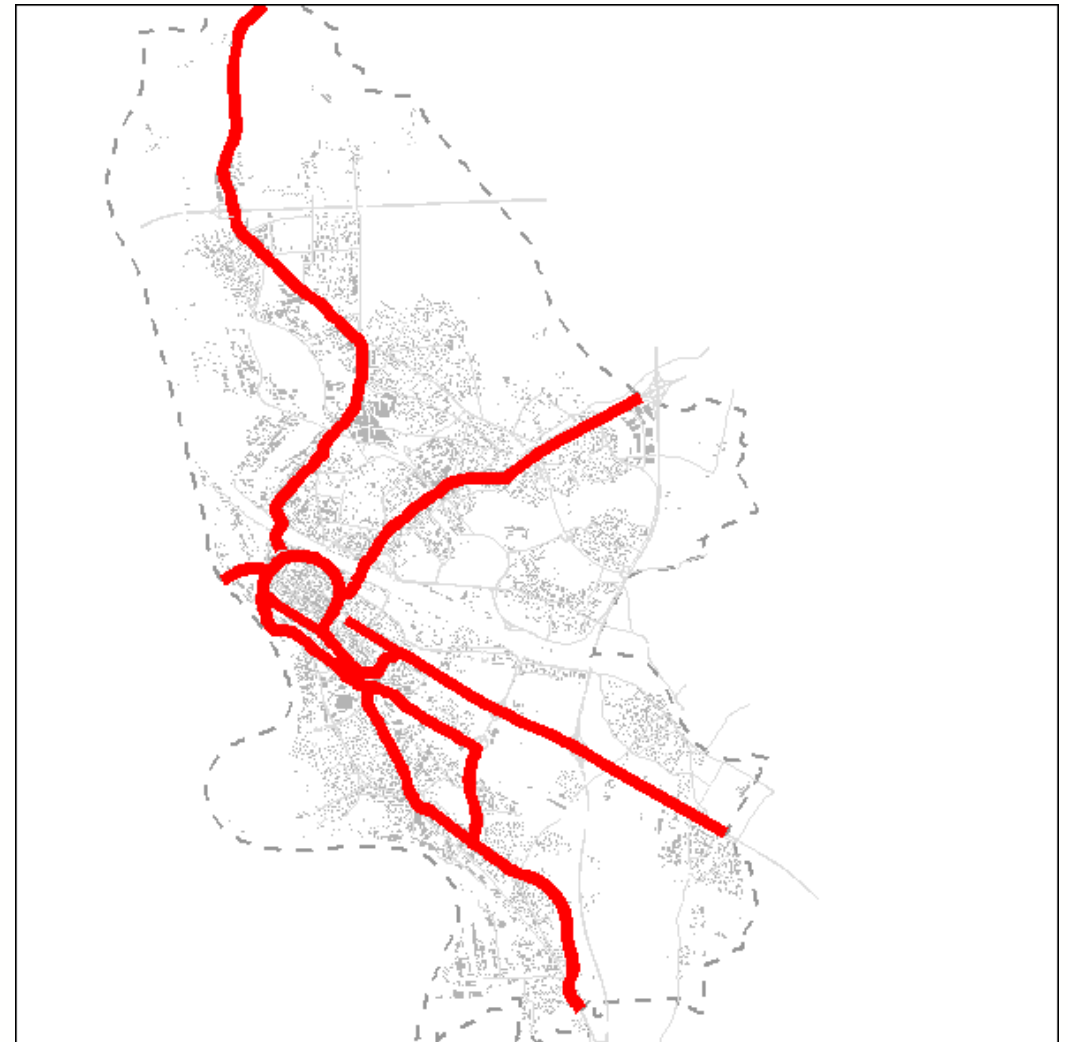
Abwägungsaspekte

- Lärm
- Verkehr
- ÖPNV
- Radverkehr
- Andere Lärmschutzmaßnahmen
- Verkehrstechnik

Magistralen:

Im Nachtzeitraum überwiegt das Ruhebedürfnis der Bevölkerung.

Am Tag überwiegen die Belange des Verkehrs



Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm (Geschwindigkeitsbeschränkungen)

Umsetzungsvoraussetzung Anpassung Lichtsignalanlagen (LSA)

Aus sicherheitstechnischen Gründen eine Anpassung der Sicherheitszeiten zur Räumung der Kreuzung erforderlich. Bei älteren Anlagen ist dies nicht mehr ohne weiteres möglich. Die Umsetzung hängt davon ab, wann eine Anpassung bzw. Austausch der Lichtsignalanlagen erfolgen kann.

- **Umprogrammieren** der Anlage(n)
- **Austausch** der Anlage(n)

Maßnahmenplanung erfolgt unter Berücksichtigung dieser Voraussetzung.


- **Maßnahme zur Umsetzung**
- **Maßnahme ausgesetzt bis zur Anpassung LSA**
- **Maßnahme ausgesetzt bis zum Austausch LSA**

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm (Maßnahmenabwägung)

Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- ab Steubenstraße Kreuzung Speyerer Straße
- bis Rheingoldstraße Abzweigung Steubenstraße
- Steubenstraße Abzweigung Rheingoldstraße Richtung Westen bis Einmündung Neckarauer Waldweg (bestehende Anordnung T30)
- Rheingoldstraße Abzweigung Steubenstraße Richtung Osten bis Einmündung Germaniastraße
- Germaniastraße ab Abzweigung Rheingoldstraße bis Kreuzung Sedanstraße



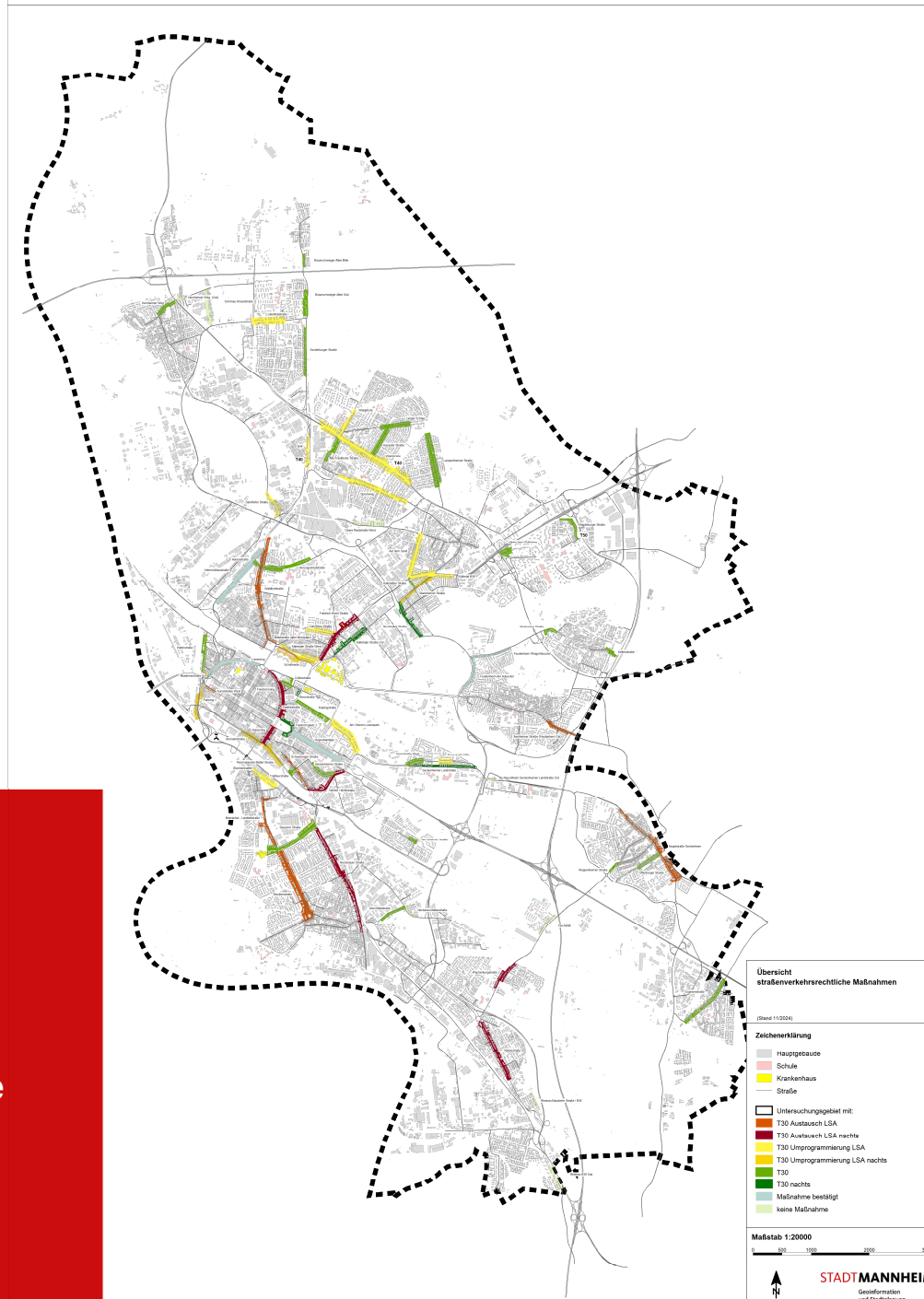
Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	16		
Lärmkennziffer	581		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L _{den} / L _{nights}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1493 / 1485	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	1259 / 1258	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	722 / 703	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	221		
Differenz	-360		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1153 / 1122	-340 / -363	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	638 / 629	-621 / -629	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-722 / -703	
Gesamtbewertung (Lärm)			
+++			

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
o			

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	1		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
o			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
- Kreuzung Speyerer Str.	Gesonderte Anpassung		
	Geschätzte Kosten Austausch	1.421.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Umsetzung der Maßnahme notwendig. Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) ist die Maßnahme umzusetzen. Mit der Maßnahme bestehen keine Belastungen oberhalb der Schwelle 70 / 60 mehr. Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p> <p>Nördlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet befindet sich der Belastungsschwerpunkt „Lindenhof Meeräcker-, Landteilstraße“. Hier ist vor der Anordnung der vorgesehenen Maßnahme T30 ganztags eine Anpassung der Ampelanlagen erforderlich. Damit wäre eine durchgängige T30 Strecke von der Landteilstraße in Norden bis zur Kreuzung Steubenstraße / Rheingoldstraße realisiert. Allerdings ist hierzu eine Umfassende Anpassung / Erneuerung der LSA an der Kreuzung Meeräckerstraße / Steubenstraße / Landteilstraße notwendig. Dies ist bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Austausch der erforderlichen LSA		



- Insgesamt 118 Gebiete, wobei bei 36 T30 bereits angeordnet ist
- Insgesamt 68 Gebiete mit Maßnahmen davon 51 ganztags und 17 nachts
- Bei 37 Gebieten aufgrund LSA keine sofortige Anordnung zulässig
- Bei 31 Gebieten Anordnung möglich

LAP Stufe 4

Maßnahmenplanung Straßenverkehrslärm

straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Weitere Empfehlungen

Lärmarme Fahrbahnbeläge bei notwendiger Erneuerung der Fahrbahn

Bei innerorts gefahrenen Regelgeschwindigkeiten von bis 50 km/h haben jedoch lediglich einige Splittmastixasphalte (SMA 5 und 8) sowie Asphaltbetone (\leq AC 11) eine pegelmindernde Wirkung.

Austausch lauter Fahrbahnoberflächen (Pflasterbeläge)

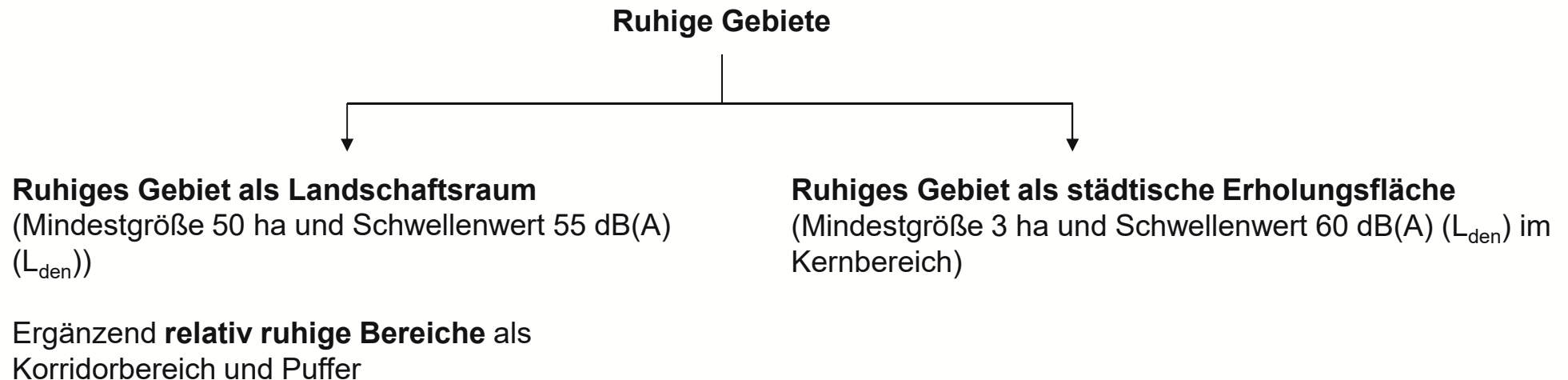
Insbesondere in den Bereichen, in denen die Straßenbahngleise auf der Straße geführt werden, sind stellenweise für den Straßenverkehr akustisch ungünstige Pflastersteine verlegt. Dadurch sind im Vergleich zu Asphaltdeckschichten erheblich höhere Lärmemissionen vorhanden. Die rnv GmbH ist mittlerweile dazu übergegangen, bei erforderlichen Eingriffen den Gleiskörper die lärmtechnisch günstigeren Schwarzdecken zu verbauen.

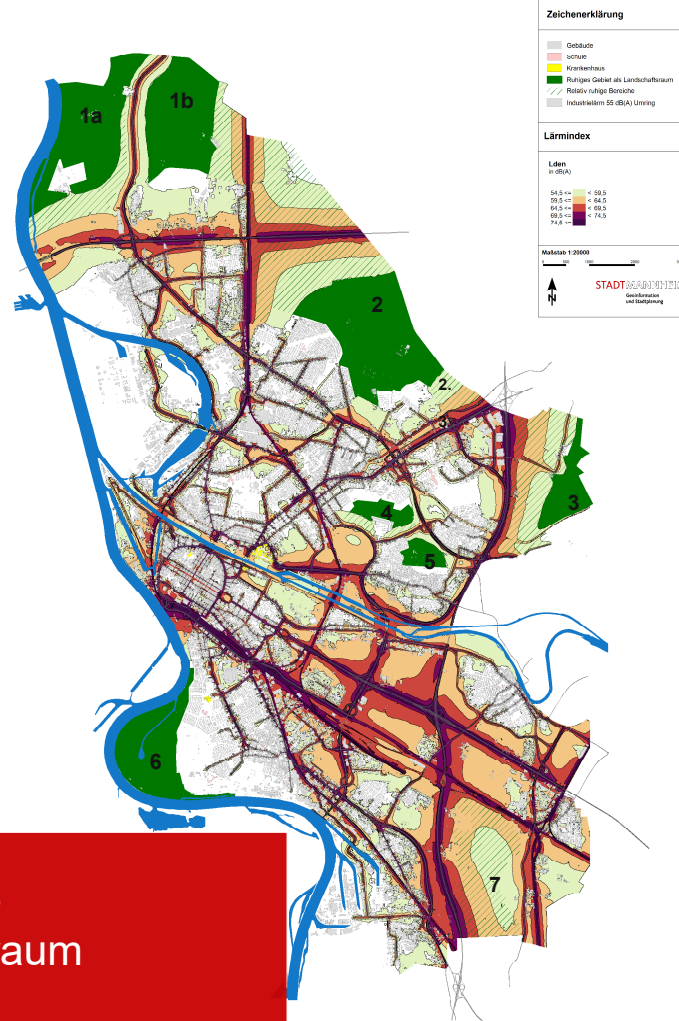
Lärmaktionsplan

RUHIGE GEBIETE

Hintergründe

- Nach den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind im Lärmaktionsplan nicht nur Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu untersuchen und zu regeln, sondern auch Ruhige Gebiete vor einer weiteren Zunahme des Lärms zu schützen.
- Ruhige Gebiete wurden für den Ballungsraum Mannheim erstmals in der zweiten Stufe des Lärmaktionsplans ausgewiesen.
- Aufgrund der neuen Ermittlungs- und Berechnungsvorschriften erfolgt eine Überarbeitung der bisher festgelegten ruhigen Gebiete. Die neuen Berechnungsvorschriften führen insbesondere in Bereichen außerhalb der geschlossenen Ortslage dazu, dass sich der Lärmpegel gegenüber der alten Berechnung tendenziell erhöht. In der Folge sind die Flächen der betroffenen Ruhigen Gebiete z.T. deutlich geringer.



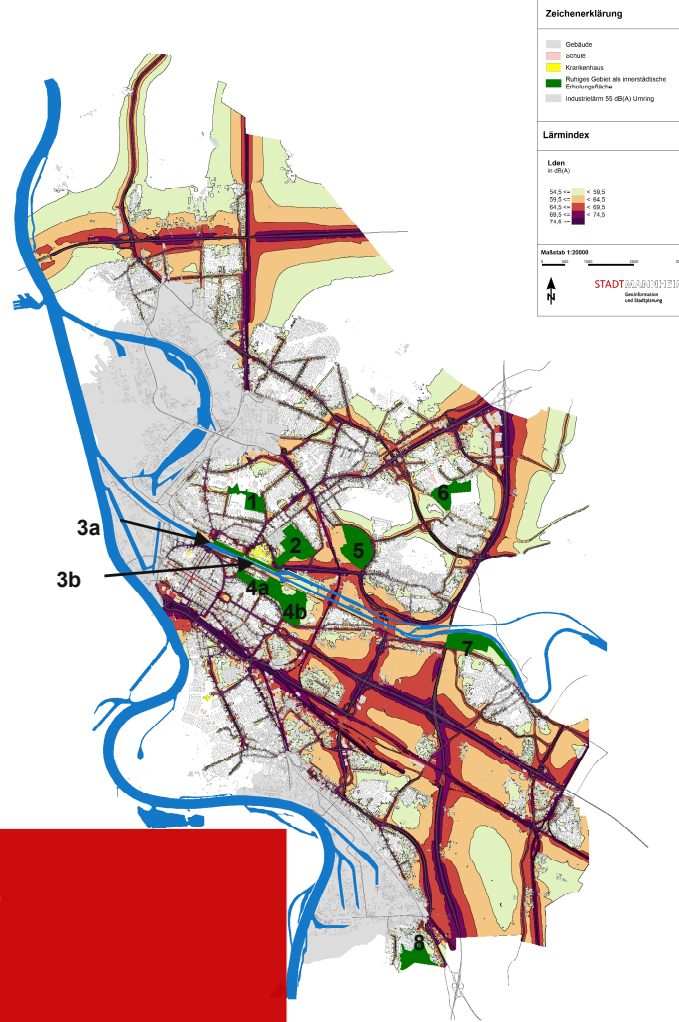


Ruhige Gebiete als Landschaftsraum

rund 2.045 ha

ergänzend
rund 1.300 ha rel. ruhiger
Bereich

	Beschreibung	Flächengröße
Fläche 1a und 1b	Teile des Naturschutzgebietes Ballauf-Wilhelmswörth; Landschaftsschutzgebiet Markgrafenacker, Sandhofer Bruch	ca. 743 ha
	ergänzend relativ ruhiger Bereich	ca. 254 ha
	Gesamt	ca. 997 ha
Fläche 2	Landschaftsschutzgebietes Käfertaler Wald	ca. 485 ha
	ergänzend relativ ruhiger Bereich	ca. 704 ha
	Gesamt	ca. 1.189 ha
Fläche 3	Landschaftsschutzgebiet Straßenheimer Hof	ca. 113 ha
	ergänzend relativ ruhiger Bereich Landschaftsschutzgebiet Straßenheimer Hof und FFH Gebiet Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen	ca. 317 ha
	Gesamt	ca. 430 ha
Fläche 4a	Fläche Spinelli - Areal	ca. 31 ha
Fläche 4b	ergänzend relativ ruhiger Bereich Bürgerpark Feudenheim (Bürgerpark am Wingertsbuckel)	ca. 21 ha
	ergänzend relativ ruhiger Bereich	ca. 18 ha
	Gesamt	ca. 11 ha
Fläche 5	Landschaftsschutzgebiet Langewann, Friedhof Feudenheim	ca. 45 ha
Fläche 6	Landschaftsschutzgebiet Waldpark, Naturschutzgebiet Reißinsel und Naturschutzgebiet Silberpappel	ca. 270 ha
Fläche 7	Relativ ruhiger Bereich Dossenwald	ca. 340 ha



	Beschreibung	Flächengröße
Fläche 1	Herzogenriedpark	ca. 20 ha
Fläche 2	Hauptfriedhof	ca. 40 ha
Fläche 3a	Teilflächen Landschaftsschutzgebiet Mannheimer Neckaraue	ca. 6 ha
Fläche 3b		ca. 5 ha
Fläche 4a	Oberer Luisenpark Luisenpark	ca. 14 ha
Fläche 4b		ca. 46 ha
Fläche 5	Landschaftsschutzgebiet Au	ca. 44 ha
Fläche 6	Vogelstangseen	ca. 27 ha
Fläche 7	Landschaftsschutzgebiet Westlich der Ilvesheimer Schlinge	ca. 41 ha
Fläche 8	Rheinauer See	ca. 25 ha

Ruhige Gebiete
als städtische
Erholungsfläche

rund 227 ha

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Protokoll**1** Besprechungsgegenstand

Lärmaktionsplan 4. Stufe – Informationsveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung

2 Datum, Uhrzeit, Ort der Besprechung

14.03.2025, 19:00 bis 21:30 Uhr, Ratssaal N1

3 Teilnehmer (Sitzungsleiter ist unterstrichen)

Thomas Kiefer 61.2, Ulrike Kleemann 61.3, Stephanie Müller 58, Laura Stegmeier 61.2, Michael Huster 61.2
 Öffentlichkeit

4 Ergebnis

Bürger / Bürgerin

Wenn ich es richtig verstanden habe, soll dort 30 km/h für die Seckenheimer Straße komplett eingeführt werden, was ich sehr begrüßen würde und ich sehe bei dem ganzen Thema Lärm vor allem auch das Thema Sicherheit. Es gibt in das. Ich bin Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und vor allen Dingen Straßenbahnfahrer. Bin also viel in der Seckenheimer Straße unterwegs. Und wenn ich da die vier Fußgängerampeln, die es da gibt, die auch bitter notwendig sind, sehe, dann habe ich selber schon erlebt – sehe ich oft – dass, wenn es gelb wird und dann auch rot, wird nochmal schnell beschleunigt. Das ist also furchterlich, was sich da abspielt. Und dieses Beschleunigen ist natürlich auch ein Lärmpegel der sich da entsprechend ergibt. Auch was ganz katastrophal ist: die Straßenbahnen werden oft überholt. Sogar schon anfahrende Straßenbahnen – das müssen Sie sich mal angucken, da kriegen Sie einen Schreck. An den Fußgängerampeln stehen oft Schüler oder andere Leute die bei Grün über ihre Fußgängerampel wollen und trotzdem gibt es Autofahrer die versuchen dann schnell mit viel Gas an der Straßenbahn zu überholen und vorbei zu kommen. Das ist also sehr gefährlich. Hier sehe ich einen positiven Zusammenhang, wenn man eine 30er Zone einführt hat man auch was für die Sicherheit getan. Weil es muss ja nicht sein, dass so ein Raser mal ein paar Schüler ummährt – oder mich schon fast umgefahren hätte. Man stellt da eine Anzeige, hat die Autonummer sich merken können, hat aber keine Chance. Da brauchen sie ein paar Zeugen und, und, und. Also, ich will hier nicht den Blockwart spielen, aber wenn dieses Thema, was Sie jetzt auch dargestellt haben, was eigentlich positiv ist, wenn man den Lärm senken will und ich als Positives noch die Sicherheit sehe, dann muss man das auch durchsetzen. Und ich habe einmal in vielen, vielen Jahren erlebt, dass man so ein Blitzerle aufgebaut hat an der Otto-Beck-Straße, weil dort ist schon eine 30er-Zone im Bereich der Pestalozzi-Haltestelle. Das Ding hat man eine Stunde später

wieder abgebaut, weil es nicht funktioniert hat. Und wenn man das nicht irgendwie versucht, mit ein bisschen Überwachung und so durchzusetzen, dann wird die 30er-Zone auch nicht durchgesetzt werden. Dann fährt man vielleicht nicht mehr 55 ... 60 aber immer noch 45 ... 50. Das ist dann immer noch zu viel, ist auch zu viel Lärm. Ich rede jetzt speziell für die Seckenheimer Straße, abgesehen davon, dass ich ein bisschen überrascht war, weil Sie gesagt haben, der Fluglärm trifft nicht viele Leute. Wenn die Flieger nach Neuostheim kommen. Die fliegen bei uns im Hinterhof. Da sehen Sie das Weiße im Auge des Piloten und es ist also schon eine gewisse Lärmbelästigung. Aber ok, solange es diesen Flugplatz gibt, wird es auch diesen Lärm geben. Also Sicherheit und Lärm sehe ich positiv, aber man muss auch diese 30er Zone dann auch durchsetzen. Danke.

→ Keine Antwort erforderlich, da keine Frage; nur ein Statement

Bürger / Bürgerin

Ich möchte genau da ansetzen, was der Herr gerade gefragt hat. Speziell auf der Seckenheimer Straße, wird das als Tempo 30 Zone ausgewiesen oder nur auf 30 km/h reduziert? Denn wir haben ja alle gelernt, dass unter Umständen Fußgängerüberwege in einer Tempo-30-Zone nicht mehr unbedingt von Nöten sind.

→ 50 km/h ist bei verkehrstechnisch höherwertigen Straße die Regelgeschwindigkeit. Durch den Lärm kann immer nur eine Strecken T30 angeordnet werden.

Bürger / Bürgerin

Wir haben gelesen, wenn die Informationen vom Mannheimer Morgen stimmen – die Steubenstraße wird Tempo 30 und die Landteilstraße wird Tempo 30. Dazwischen gibt es ein Stück Lindenhofstraße – sind etwa 500 ... 400 m – und da wäre keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Das erscheint uns irgendwie unlogisch. Auf einer Strecke von 400 m oder 300 m dürfte man dann 50 fahren. Vorher und nachher darf man nur 30 fahren. Das erscheint uns irgendwie unlogisch.

→ Lindenhofstraße wird in dem Abschnitt auch T30

Bürger / Bürgerin

Ich würde mich anschließen, was das Thema Sicherheit und auch Lärm betrifft bei den Tempo 30 Zonen von den Vorrednern. Fänd ich auch gut, wenn es da eine Möglichkeit gäbe. Ich habe aber eine konkrete Frage. Was mir nicht bewusst wurde, wie ist denn die Zeitschiene? Zum einen der Austausch von Signalanlagen dauert vermutlich ein bisschen länger und die Umprogrammierung auch. Gibt es da einen Zeitplan für die Umsetzung? Und eine Sache habe ich inhaltlich nicht verstanden. Mit dem Thema Anpassung, wenn die ganzen Pkw in die Kreuzung einfahren, welche Auswirkungen das hat von 30 auf 50 km/h, wieso es da Probleme geben kann. Vielleicht können Sie das nochmal erläutern? Das habe ich nicht so ganz nachvollziehen können. Vielen Dank.

Sicherheit bei Tempo 30 und deren Umsetzung gefordert.

Wie ist die Zeitschiene bei der Umsetzung der Maßnahmen?

Wieso kann es Probleme an LSA geben, wenn man die Kreuzung mit 30 km/h statt mit 50 km/h befährt?

- ➔ LSA: wenn ich 50 km/h fahre, habe ich die Kreuzung schneller geräumt, als bei 30 km/h. Die Gelbphase muss daher angepasst werden, damit es nicht zu Unfällen kommt.
- ➔ Zeitschiene: Umsetzung bei LSA kostet rund 9 Millionen Euro. Das Budget für diese Maßnahmen wird aufgrund der zahlreichen Aufgaben der Stadt nicht prioritär betrachtet. Es ist nicht absehbar, wann es ein Ende finden wird. Es ist eine Aufgabe von mehr als 5 bis 10 Jahren, um alles zum Abschluss zu bringen. Einen konkreten Zeitplan gibt es nicht.

Bürger / Bürgerin

Vielen Dank für die ausführliche Einführung

3 Fragen hätte ich. Und zwar einmal zu den angesetzten Pegeln. Da setzt Mannheim jetzt ziemlich konsequent diese 55 / 65 dB an. Städte wie z.-B. Karlsruhe habe ich gesehen haben jetzt gerade mal 9 Maßnahmen in ihrem letzten Lärmaktionsplan, die auf 57 / 67 dB basieren. Das ist das eine. Das andere: Sie haben gesagt, Lärminderung kann man entweder an der Quelle, bei der Ausbreitung oder am Empfänger ausführen, das hatten sie schon erläutert. Klar, an der Quelle ist es am einfachsten, gerade im innerstädtischen Gebiet. Mir erscheint es jetzt doch ziemlich geschwindigkeitsbeschränkungslastig und Sie hatten z.B. Austausch von Asphaltbelag ausgeführt. Da die Frage z.B. jetzt konkret in der Steubenstraße – die ist dieses oder nächstes Jahr zur Sanierung auf einer langen Strecke vorgesehen. Wird da z.B. sowas dann schon berücksichtigt? Und meine letzte Frage: Zu den Lichtsignalanlagen das hatten Sie schon beantwortet mit den 9 Millionen Euro. Mich würde noch interessieren, wie teuer ist die Gesamtmaßnahme, also auch ein Tempo-30-Schild aufstellen mit den entsprechenden Verfahren kostet ja was? Ist auch vorgesehen, zu berücksichtigen, dass sie mit gewissen Tempo-30-Anordnungen jede Menge Grüne Wellen zerhauen. Das zu überprüfen, dass da der Verkehrsfluss auch bei niedriger Geschwindigkeit gewährleistet ist.

- ➔ 55/65 dB(A) als starker Hinweis vom Land als Auslösewerte anzusetzen. In Karlsruhe Prüfung ab 55 dB(A), Maßnahmenanordnung erst ab 57 dB(A). In Karlsruhe in der ersten Kartierung 2007 geringere Auslösewerte als Mannheim. Die bisherigen T30-Anordnungen basieren auf diesen geringeren Werten, entsprechend weniger Maßnahmen sind jetzt in Karlsruhe erforderlich. Wir haben jetzt viele T30-Anordnungen und gleichen uns quasi an.
- ➔ Wir sind mit dem Eigenbetrieb Stadtraumservice (EB 76) in engem Austausch. EB 76 weiß, welche Asphaltarten lärm mindernd wirken und sind bestrebt, diese zu verbauen. Das hängt u.a. auch von der Belastungsklasse ab. Wahrscheinlich ist die Steubenstraße nicht so stark belastet, als dass man hochbelastbare Asphalte einbauen muss.
- ➔ Die Erhaltung der grünen Welle ist ein wesentlicher Punkt bei der Umprogrammierung der Ampeln. Z.B. hat es auf dem Luisenring so lang gedauert, die T30 nachts umzusetzen, weil neben den neuen LSA auch die Programmierung der grünen Welle so aufwändig war.

Bürger / Bürgerin

Wurden die Lärmschutzwände an der A6, die zum Teil verglast sind, akustisch richtig berücksichtigt?

Wurde die Lärmschutzwand an der B44 in Höhe Scharrhof akustisch richtig berücksichtigt? Sie hat sich teilweise gesenkt und besteht teilweise aus Bewuchs, der akustisch keine Wirkung hat. Dies ist vor dem Hintergrund der Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm knapp unter der Schwelle von L_{DEN} 65 dB(A) bzw. L_N = 55 dB(A) auf dem Scharrhof, noch einmal zu prüfen.

Wie wird die Lärmschutzwand in einer Berechnung berücksichtigt?

- ➔ ➔ Wir prüfen die Eingaben und beantworten die Fragen in der Dokumentation:
 - Erkenntnis aus dem zu Grunde liegenden Berechnungs- und Geländemodell:
Sowohl die vorhandene Lärmschutzwand als auch der nördlich angrenzende Abschnitt als Wall-Wandkombination und Lärmschutzwand wurden in dem Geländemodell als Beugungskante (Lärmschutzwand) berücksichtigt. Aus akustischer Sicht ist diese Vorgehensweise korrekt, da die abschirmwirksame Oberkante einer Wand oder eines Walles maßgebend für die Abschirmung ist. Die Höhe wurde entsprechend den vorliegenden Planungen der Wand / des Walles in die Berechnung eingestellt. Die Begrünung wird in der Berechnung nicht berücksichtigt.
 - Aufgrund der Abstandsverhältnisse sind die Absorption- bzw. Reflexionseigenschaften der Lärmschutzwand entlang der BAB 6 bezogen auf die Wohnbebauung Scharhof irrelevant (mindestens 300 m). Im Übrigen ist entlang der nördlichen Fahrbahn keine Lärmschutzwand vorhanden. Hier ist der Direktschall der Autos relevant. Reflexionen an der Lärmschutzwand südlich der Fahrbahn sind nicht pegelrelevant.

Bürger / Bürgerin

Gibt es einen Zuschuss für Lärmschutzfenster?

- ➔ Bis 2024. Förderung ist ausgelaufen.

Gibt es Flüstergleise?

- ➔ Ja, das ist das sogenannte Rasengleis. Wenn zwischen den Gleisen Rasen oder Sukkulenten angepflanzt werden, wird der Schall eher absorbiert als reflektiert.
- ➔ RNV verbaut vermehrt Rasengleise, sofern es machbar ist.

Bürger / Bürgerin

Ausweitung dauerhafter Verkehrskontrollen Bestandteil des Lärmaktionsplans? Wie kann man die Wirksamkeit garantieren, wenn die Kontrollen außerhalb der Regelungen des Lärmaktionsplans liegen?

- ➔ Der Lärmaktionsplan sieht keine Geschwindigkeitskontrollen vor, hierfür ist die Ordnungsbehörde zuständig.
- ➔ Es gab eine Untersuchung zur Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne Kontrolle. Dabei hat sich gezeigt, dass hier auch eine Angleichung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit erfolgt, allerdings erst im Laufe der Zeit. Es hat sich aber auch gezeigt, dass sich die Spitzenwerte bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit deutlich verringerten, so dass ein merklicher Effekt wahrnehmbar war.

Bürger, Bürgerin

Welche Konsequenzen hat die Klage der DUH auf die Umsetzung der Maßnahmen im LAP, die Stadt Mannheim in einem deutlichen Verzug ist. Was bedeutet der zeitliche Verzug bei der Lärmaktionsplanung? Wieso umliegende Städte, z.B. Weingarten, Durlach, Freiburg haben durchgehende Tempo-30-Zonen eingerichtet, aber Mannheim nicht und warum dauert es so lange? Das höhere Ziel ist, den gesundheitsschädlichen Lärm im Sinne der Anwohner zu reduzieren. Warum macht Mannheim das nicht? Warum dauert es in Mannheim so ewig?

Die Umsetzung durch die Vollzugsbehörden wird ewig dauern.

Die Kommune hat doch Ermessensspielraum, gerade für den Gesundheitsschutz. Warum tut sich Mannheim so schwer?

- ➔ Die Klage der deutschen Umwelthilfe hat keine Konsequenzen für den LAP.
- ➔ Die Stadt Mannheim überschreitet die Frist um ein Jahr. Dies ist darauf zurück zu führen, dass die Grundlegendaten mit der Einführung der neuen Berechnungsgrundlagen für die Lärmkartierung nicht existierten und erst verspätet zur Verfügung standen.
- ➔ Wir kennen die Voraussetzungen in den anderen Städten und Gemeinden nicht. Wobei wir hier in Mannheim eine so hohe Lärmbelastung in Spitzen von 75 dB(A) und mehr vorliegen hatten und teilweise haben. Hier ist die Stadt auf mit den Auslösewerten für die Lärmaktionsplanung deutlich höher eingestiegen als andere Kommunen und Städte. Dies hat zu Folge, dass in Mannheim erst die sehr hohen Belastungen abgearbeitet hat und erst jetzt auf einem ähnlichen (niedrigen) Niveau wie andere Gemeinden angelangt ist.
- ➔ LAP hat nach Beschluss durch Gemeinderat bindende Wirkung für alle Behörden.
- ➔ Wenn auf Bundesebene Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit angeordnet werden würde, würde vieles einfacher werden; Derzeit ist es so, dass von der Regelgeschwindigkeit 50 km/h nur in den in der STVO definierten Ausnahmetatbeständen abgewichen werden darf. Dazu zählt auch der Lärmschutz. Die Kommunen haben hier nur einen beschränkten Handlungsspielraum.

Bürger / Bürgerin

- a) Wenn Quelle des Lärms der Hebel ist, gehört für die Umsetzung ein Konzept, wie die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Aufgabe der Stadt ist Sicherheit und Ordnung. LAP ist nicht effektiv, wenn die T30 nicht eingehalten wird. Die Stadt ist verantwortlich für die Umsetzung des LAP.
- ➔ Wir sind im Austausch mit den Fachbereich Sicherheit und Ordnung und nehmen alle Anregungen auf und geben diese an die zuständige Untere Verkehrsbehörde weiter.
 - ➔ Mit einer schriftlichen Information im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Homepage) können wir den Fachbereich Sicherheit und Ordnung besser informieren.
- b) Poser und Partyfahrer am Abend und in der Nacht in der Innenstadt. Ist der Schutz vor diesem Lärm und der damit verbundenen gesundheitlichen Belastung Bestandteil des Lärmaktionsplans? Gibt es dagegen ein Konzept? Wie stellen wir als Stadt den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner sicher?
- ➔ Das Thema ist uns bewusst, kann aber nicht im Lärmaktionsplan geregelt werden. Es liegt im Zuständigkeitsbereich der Landespolizei.
 - ➔ Hinweise dazu bitte direkt an die Polizei geben, welche eine eigene Arbeitsgruppe Poser gebildet hat.
- c) Aussage von uns: Nachts hat der Lärmschutz der Anwohner die Priorität, tags der Verkehr Mobilitätskonzept mit Aussage Beraterfirma: radiale Ausfallstraßen in Mannheim sind für den MIV schneller, als mit dem ÖPNV; daher T30 tagsüber ebenfalls hilfreich, zumal ein Untersuchungsergebnisse gibt, dass der Verkehr mit Tempo 30 genauso gut fließt, wie mit Tempo 50.
- ➔ Das Ergebnis der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Der Beschluss des Lärmaktionsplanes erfolgt letztlich durch den Gemeinderat, welcher die Entscheidung über die Maßnahmen trifft. Die Verwaltung bereitet die Entscheidung vor.

Bürger / Bürgerin

Wurden die Motorräder vergessen oder sind diese bewusst nicht mitbewertet worden?

Zahlreiche Klimaanlage in den Innenbereichen der Quadrate berücksichtigen.

Was bedeuten die Werte 65 und 55 dB(A)? bei den Klimaanlage wird mit tags 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts gearbeitet.

- ➔ Motorräder sind überwiegend im ländlichen Bereichen ein Problem; für Mannheim liegen keine Daten vor. Bei den auf den Hauptverkehrsstraßen vorliegenden hohen Verkehrsmengen führt der geringe Anteil von Motorrädern nicht zu einer Erhöhung des Mittelungspegels / der Lärmindices (L_{den} und L_{night}).
- ➔ Klimaanlage werden von der Lärmkartierung nicht erfasst und werden über die Gewerbelärmthematik berücksichtigt. Die Erfassung der Klimaanlage im Rahmen der Lärmkartierung wäre auch aufgrund der Menge nicht leistbar. Die Regulierung der

Klimaanlagen erfolgt über das deutsche Immissionsschutzrecht zum Gewerbelärm. Hier erfolgt die Kontrolle über die Immissionsschutzbehörde (Gewerbeamt)

- ➔ Die genannten Werte stammen aus der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und gelten für Mischgebiete. In Wohngebieten betragen die Werte 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts.

Bürger / Bürgerin

Grundsätzliche Vorgehensweise ist interessant und wichtig, aber Empfindungen der Bürger werden nicht ausreichend berücksichtigt. Ist das Wohnen in der Innenstadt eine schutzbedürftige Nutzung?

Ist das Autofahren in der Innenstadt (mit lauter Musik) auch eine schutzwürdige Maßnahme?

Hauptproblem ist die fehlende Kontrolle. Mit Kontrolle könnte ein Großteil der Probleme gelöst werden. Poser und Partyfahrer, die hauptsächlich Donnerstag bis Sonntag durch die Stadt fahren rufen neben Lärm auch Feinstaub und Abgase hervor und betreffen auch schutzwürdige Interessen der Anwohner. Es wird hier zu wenig gemacht. Verwaltung und Gemeinderat sind nicht direkt betroffen, da diese nicht in der Innenstadt bzw. in Mannheim wohnen. Bitte laufen Sie die Kunststraße / Fressgasse ab 21 Uhr am Wochenende mal ab. Es gibt keinen Grund, dass diese Lärmverursacher nicht angesprochen werden. Bei vielen Themen muss man erst den Hund zum Jagen tragen in Mannheim.

- ➔ Handhabe bei Posern eingeschränkt. Wir nehmen das sehr ernst und tragen das Thema noch mal in die Verwaltung bzw. den zuständigen Polizeidienststellen.

Nachträgliche Ergänzung im Protokoll: Die Verhaltensweisen der „Poser-Szene“, wie zum Beispiel das unnötige Aufheulen lassen von Motoren oder zu lauter Musik aus fahrenden Fahrzeugen können nicht durch Ordnungskräfte der Stadt Mannheim kontrolliert oder sanktioniert werden, da diese keine Eingriffsmöglichkeit in den fließenden Verkehr haben und für die Ahndung solcher Verstöße der Verursacher bzw. die Verursacherin feststellen muss. Zur Feststellung des Verursachers oder der Verursacherin sind bei solchen Störungen/Verstößen sogenannte „Anhalte-Kontrollen“ erforderlich. In den fließenden Verkehr dürfen jedoch nur Polizeibeamte eingreifen, weshalb die Zuständigkeit für die Feststellung und Ahndung entsprechender Verstöße ausschließlich bei der Landespolizei liegt. Beim Verkehrsdienst des Polizeipräsidiums Mannheim wurde explizit zur Bekämpfung der Auswüchse aus der „Poser-Szene“ eine eigene Ermittlungsgruppe – die „Ermittlungsgruppe Poser“ – gebildet, der über die zentrale E-Mail-Adresse des Polizeipräsidiums (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.

- a) Radverkehr wird beachtet. Aber einziges Kriterium ist, ob der Radverkehr auf der Straße geführt wird oder nicht. Wie wird der Lärmaktionsplan mit der Radverkehrsentwicklung verbunden? Z.B. Waldhofstraße. Wie werden Lehren aus dem LAP gezogen? Jedes Rad das fährt macht im Vergleich zu einem Pkw keinen Lärm.
 - b) Werden bauliche Veränderungen an Straßen zur Minderung der gefahrenen Geschwindigkeit herangezogen bzw. zur Unterstützung von Tempobegrenzungen eingesetzt? Z.B. Verschwenkungen zur optischen Einschränkung.
- ➔ Im Masterplan Mobilität 2035 mit Rahmenkonzepten für alle Verkehrsarten sowie Konzepten in die Zukunft und dort erfolgt werden Fachkonzept wie der Lärmaktionsplan integriert betrachtet.
- ➔ Besser und sicheres Radfahren bei Tempo 30 als bei 50, aber es ist nach der Straßenverkehrsordnung kein Anordnungsgrund für T30.
- ➔ Schwellen / Podeste nur in Wohngebieten in Tempo 30 Zonen. Verursachen aber eher mehr Lärm.
- ➔ Bauliche Maßnahmen wie Verschwenkungen und optische Einschränkungen sind im Lärmaktionsplan nicht geplant. Aufgrund der Auslösewerte des Lärmaktionsplan im lärmkritischen Bereich sind hier Maßnahmen erforderlich, die eine schnelle Wirkung zeigen, hier ist die Anordnung das Mittel der Wahl.

Bürger / Bürgerin

Gestaltung bei Tempo 30. Bringt die Anordnung zwischen Jungbusch und Ring irgendeinen Effekt? Müsste man nicht den tatsächlichen Lärm messen? Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird in manchen Straßen nicht eingehalten. Z.B. in der Waldstraße wird rund um die Uhr die gefahrene Geschwindigkeit 24/7 verdeckt gemessen. Das Geschwindigkeitsniveau liegt über dem stadtweiten Durchschnitt. Der Abschnitt wurde in die Regelüberwachung aufgenommen. Haben Sie diese Daten vorliegen und werden diese Daten berücksichtigt? In der Waldstraße wird schneller als erlaubt und schneller als noch tolerabel aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde gefahren.

Liegen die Geschwindigkeitsdaten auch aus anderen Straßen vor?

- ➔ Wenn wir die Daten stadtweit in der benötigten Tiefe vorliegen hätten, würden wir sie gerne zugrunde legen. Aber diese Daten liegen stadtweit nicht vor.
- ➔ In der Verkehrsplanung ist für Einzelmaßnahmen die V85 relevant, also die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird. Hier geht es aber darum für die ganze Stadt ein einheitliches Modell zu Grunde zu legen. Deswegen können die individuellen Zahlen für einzelne Straßen für den Lärmaktionsplan nicht zu Grunde gelegt werden.
- ➔ FB Sicherheit und Ordnung überprüft damit Bereiche und prüft, ob eine Kontrolle notwendig ist.

Wäre es möglich, bei T30 gefährliche Radwege von der Benutzungspflicht auszunehmen? Damit man auf der Straße fahren kann, statt auf dem engen Fußweg.

- ➔ Bitte an den Mängelmelder bzw. über die 115 an uns wenden. Wenn langfristig mehr Straßen Tempo 30 werden, muss das Thema Benutzungspflicht noch einmal überarbeitet werden (Kleemann)

Bürger / Bürgerin

Verständnisfrage. Halbiert sich die Verkehrsstärke bei Tempo 30?

- ➔ Pegelminderung um 3 dB hat den gleichen Effekt, als wenn die Hälfte des Verkehrs fahren würde.

Bürger / Bürgerin

Was ist im LAP zulässig als Maßnahme, auch als sicherheitstechnische Maßnahme? Kann der Gemeinderat nicht in seinem Beschluss eine Lärmpegelmessung oder Radarfallen beschließen? Wäre dies grundsätzlich unmöglich? Können Sie eine Empfehlung in diese Richtung geben?

- ➔ Bei der Maßnahmenplanung ist der Lärmaktionsplan an die Regelwerke gebunden, die für diese Maßnahmen gelten, aus diesem Grund wurde für die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch eine Abwägung durchgeführt. Der Lärmaktionsplan ist ein Planungsinstrument und hat das Ziel den Umgebungslärm. Die Kontrolle ist eine ordnungsrechtliche Fragestellung, die durch das Ordnungsamt geregelt werden muss und ist nicht Aufgabe des Lärmaktionsplans. Wir können aber eine Empfehlung im LAP geben.

Bürger / Bürgerin:

Wohne in den Quadraten

Die Schutzgüter, z.B. Gesundheit, Sicherheit, Nachhaltigkeit, Feinstaubabrieb und Ähnliches, müssen in die Abwägung einfließen. Stakeholder (Straßenbau, Stadtplanung oder Ordnungsamt) müssen integriert werden. Wurden mit den Stakeholdern Kontrollen vereinbart?

War die Darstellung in der Präsentation eine Emissions- oder Immissionsmodellierung? Macht die Straße lärm und deswegen ist die Linien rot, und die Wiese macht keinen Lärm und ist deswegen grün oder was bedeutet dies?

Annahmen der Modellierung sind sehr konservativ. Mann kann man Annahmen treffen, die der Realität eher entsprechen.

- ➔ Alle relevanten Stellen (z.B. Ordnungsamt, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsplanung, Eigenbetrieb Stadtraumservice, etc.) saßen zusammen und haben alle Belange im gemeinsam abgewogen. Auch die rnv und wurde berücksichtigt. Geschwindigkeitskontrollen werden im Nachgang behandelt.
- ➔ Das Modell ist das Emissionsmodell. Grün ist das Geländemodell, orange die Gebäude, rot die Emissionslinien von Straße und Straßenbahn.

Bürger / Bürgerin

Welche Ampelanlagen sind leicht und welche schwer umsetzbar? Sind die Bettelampeln ein Problem? Kann man nachts mit der Umsetzung anfangen, wenn die LSA aus sind?

- ➔ In Schwetzingen Straße und Seckenheimer Straße in der Schwetzingenstadt gibt es schon nachts T30. Wir haben keine Rückmeldung, welche Lichtsignalanlagen ausgetauscht werden müssen. Im Abwägungsdokument des Lärmaktionsplans stehen die geschätzten Kosten. Je höher die Kosten, desto mehr Lichtsignalanlagen sind betroffen. Aber der Eigenbetrieb Stadtraumservice weiß welche Anlagen betroffen sind.

Bereiten sich die rnv vor, die Fahrpläne anzupassen? Wie ist der Zeithorizont?

- ➔ Sofern die rnv hat keinen Widerspruch gegeben hat, wird die Maßnahmen umgesetzt.

Bürger / Bürgerin

Die einzige Maßnahme im Lärmaktionsplan ist Tempo 30. Wenn Sondersituationen in einer Stadt (z.B. Poserszene) vorliegen, verhindert die EU-Richtlinie / Gesetzeslage nicht, dass man kreativ wird. Wie wird die Wirkung des Lärmaktionsplan überprüft? Wie will man Themen angehen, wenn man nicht direkt Maßnahmen ansetzt? Warum setzt man sich keine Schwerpunkte dazu?

- ➔ Es gibt in der Innenstadt Arbeitsgruppen, die sich mit dem Thema Poser beschäftigt, es wurde eine Werbekampagne durchgeführt, testweise wurde auch an den Kapuzinerplanken eine Schwelle eingebaut (Evaluierung steht noch aus), nur das geschieht nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans. Sondern das wird im Rahmen des Projektes FutuRaum bearbeitet, was der Herr Drakul begleitet. Hier beschäftigt man sich mit dem Thema wie man die Innenstadt aufwerten kann und solche Probleme vielleicht auch mit unkonventionellen Methoden angehen kann.

Wie wird die Vernetzung geregelt, wenn sie nicht schriftlich fixiert ist? Warum steht der Mobilitätsplan nicht im Lärmaktionsplan und umgekehrt? Wie wird sichergestellt, dass die Pläne ineinandergreifen?

- ➔ Die Erfolgskontrolle der einzelnen Maßnahmen erfolgt in der neuen Lärmkartierung. Alle 5 Jahre ist die Lärmkartierung und neuer Lärmaktionsplan zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Der aktuelle Lärmaktionsplan prüft noch Maßnahmen im gesundheitskritischen Bereich. Der Lärmaktionsplan und die Lärmkartierung sind ein Prozess, der 2007 angefangen hat und noch nicht abgeschlossen ist. Es ist durchaus denkbar, dass diese Querbezüge in künftige Lärmaktionspläne mit aufgenommen werden.

GESBIM

Schienenlärm stand bei der Veranstaltung nicht im Fokus. Es wird beim Bahnlärm keine Geschwindigkeitsbeschränkungen geben. Wir haben dort ein schalltechnisches Problem. Es sehr zu begrüßen, dass die Stadt Mannheim die Tunnellösung für den Güterverkehr unterstützt. Dies bringt auch den S-Bahn-Verkehr deutlich voran. Damit wird durch den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV unmittelbar auf den Lärmaktionsplan bzw. die Lärminderung durch Straßenverkehr positiv eingewirkt. Bitte auf die lärmarme Entwicklung der Schieneninfrastruktur hinarbeiten.

Bürger / Bürgerin

Wie ist der Prozess? Die Unterlagen liegen aus, Widerspruch ist möglich, wie geht es jetzt weiter?

Die Unterlagen liegen im Technischen Rathaus aus.

Was passiert mit der Bahn? Es gibt noch keinen Lärmschutz in Neuostheim durch die Blockade der Stadt. Es wäre wichtig, dass der Lärmschutz an der östlichen Riedbahn errichtet wird.

- ➔ Der Lärmaktionsplan ist in der Offenlage, es erfolgt eine Auslegung bis 3.4.2025 für Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit. Stellungnahme gerne per Formular, E-Mail oder persönlich.
- ➔ Einarbeitung der Stellungnahmen erfolgt in den Lärmaktionsplan und wird im Juli dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Wegen des Verzugs ist die Stadt Mannheim bemüht den Lärmaktionsplan so schnell wie möglich um Abschluss zu bringen.

Zwischenruf GESBIM:

Östliche Riedbahn ist planfestgestellt und wird gebaut. Aber Lärmschutz wird nichts bewirken, wenn alle 3 Minuten ein Güterzug vorbeifährt. Alle Anwohner sind durch den Lärmschutz unzureichend geschützt. Lösung raus mit dem Güterverkehr.

- ➔ Das Planfeststellungsverfahren an der östlichen Riedbahn ist abgeschlossen und es werden Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und Schallschutzfenster) von der Bahn durchgeführt. Gegenüber dem Status Quo wird mit diesen Maßnahmen eine Verbesserung erreicht. Stadt ist bei der Umsetzung der Maßnahmen nicht involviert.

Bürger / Bürgerin

30er-Zone Ilvesheimer Straße soll eingeführt werden. Ist das richtig? Welche Maßnahmen werden eingeführt, dass die 30 auch eingehalten wird? Wenn kein Gegenverkehr ist, wird gerast. Seine Frau hatte einen Unfall wegen Raserei.

- ➔ Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist im Lärmaktionsplan enthalten. Kontrolle wird durch FB Sicherheit und Ordnung durchgeführt.

Bürger / Bürgerin

Mannheimer Innenstadt: Sind die Kunststraße und Fressgasse kartiert? Haben diese keine Probleme?

- ➔ Die Darstellung der Fressgasse ist in der Präsentation aufgrund des Maßstabes nicht erkennbar. Selbstverständlich sind die Kunststraße und die Fressgasse kartiert.

Bürger / Bürgerin

Marktstraße nutzen keine Tempobegrenzung, weil die Pkw stehen und hupen. Machen Sie etwas. Es ist ihre Verantwortung!

- ➔ Machen Sie sich bemerkbar (mail, etc.). Wir sehen, dass dort ein Problem ist. Wir reden natürlich in den Fachbereichen miteinander. Aber wir können Niemand vorschreiben was zu tun ist und wie er seine Arbeit zu machen hat, dazu gibt es gesetzliche Vorgaben und Vorschriften. Aber wir nehmen die Anregung mit.

Bürger / Bürgerin

Wann werden die Ergebnisse nachgeprüft? Wird das Lärmkataster neu aufgelegt?

- ➔ Die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan werden alle 5 Jahre überarbeitet.

Wenn man Auffälligkeiten an Stellen hat, an denen das System nicht die realen Probleme abbildet, geht man da nochmal raus und misst nach (beispielsweise Innenstadt / oder Bundesstraße)? Kann man das Ordnungsamt noch einmal auf die Lärmproblematik hinweisen?

- ➔ Ordnungsamt orientiert sich nicht an der Lärmkartierung, sondern an den aktuellen Problempunkten. Die Lärmproblematik ist sowohl der Polizei als auch dem Ordnungsamt bekannt.
- ➔ Wir weisen das Ordnungsamt aber nochmal darauf hin.