

Stadt Mannheim


Lärmaktionsplan 4. Stufe

Anhang 9.2:

Öffentlichkeitsbeteiligung

Stellungnahmen Öffentlichkeit

Stand 04 / 2025

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
1	Bürger / Bürgerin	<p>Schwerverkehr der von der B44 aus Richtung Frankfurt a. M. kommend Richtung Mannheim-Handelshafen und Industriegebiet fährt, führt zu einer rund um die Uhr andauernden, hohen Lärmbelastung im Einzugsbereich um die Hafenstraße/Hellingstraße. Mit einem einfachen Durchfahrtsverbot für LKWs an der Abfahrt von der B44, würde sich das Problem einfach beseitigen lassen. Die Umleitung über Luisenring/Seilerstraße bzw. Dalbergstraße erhöht die Fahrzeit dabei um nur 1 Minute</p>	<p>An der Abfahrt der B44 besteht für die Linksabbieger in Richtung Hafenstraße bereits ein LKW Verbot mit dem Zusatzzeichen Anlieger frei.</p> 
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
2	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-West	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Mannheim eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Gartenfeldstraße Ecke Bürger-Meister-Fuchs-Straße - Lärm durch Poser rund um die Uhr. Auch zur Nachtzeit.</p>	<p>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</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Durch den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann.</p> <p>Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtssperren für Kfz-Verkehr.</p>	<p>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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Die erste Fahrradzone in Mannheim wird ab Herbst 2025 im östlichen Teil der Neckarstadt-West als Pilotprojekt eingerichtet. Sie umfasst die Straßen Riedfeldstraße, Humboldtstraße, Alphornstraße, Pflügersgrundstraße und Lortzingstraße. Ziel ist es, die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer durch eine flächendeckende Schutzzone zu verbessern. Innerhalb der Zone gilt die Rechts-vor-Links-Regelung, und der Kfz-Verkehr ist weiterhin erlaubt. Die Ein- und Ausfahrten werden rot markiert, während die Knotenpunkte innerhalb der Zone keine spezielle Markierung erhalten.</p> <p>Zusätzlich zur Fahrradzone in der Neckarstadt-West werden die Bürgermeister-Fuchs-Straße und die Langstraße zu Fahrradstraßen umgewandelt. Diese neuen Fahrradstraßen erhalten Vorrang gegenüber den vorhandenen Seitenstraßen. Eine Ausnahme bildet die Mittelstraße, die als Stadtbahnachse und Sammelstraße bevorrechtigt bleibt. Im Abschnitt Diesterwegstraße – Lutherstraße der Langstraße bleibt der bestehende verkehrsberuhigte Bereich erhalten. Der Umsetzungszeitraum für diese Maßnahmen ist ebenfalls für Herbst 2025 geplant.</p> <p>Bereits 2020 wurde die Durchfahrt der Lutherstraße unterbrochen und die Fläche zwischen Bürgerhaus Neckarstadt –West und dem Neumarkt verkehrsfrei gestaltet. 2023 wurde in der Elfenstraße eine Fußgängerzone eingerichtet, die als Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr dient. Der bestehende verkehrsberuhigte Bereich wird dabei in eine Fußgängerzone umgewidmet. Diese Maßnahme ist einer von drei Bausteinen der äußeren Veränderung in diesem Bereich. Die anderen beiden Bausteine sind die Steigerung der Spiel- und Aufenthaltsqualität im Bereich des Spielplatzes sowie die Neugestaltung der Grünfläche. Ziel der Fußgängerzone ist es, die Verkehrssicherheit im Bereich des Kinderspielplatzes zu erhöhen. Dies soll durch die Unterbindung von Kfz-Fahrten,</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Eine Ausbesserung der Fahrbahndecke und Einsatz von Flüsterasphalt. Wo Lärm nicht vermieden werden kann, stellt diese Maßnahme eine sinnvolle Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen dar und ist zeitgleich mit den geringsten Einschränkungen für den fließenden Verkehr verbunden.</p> <p>Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet rund um die Humboldt-Werkrealschule, hier ist bereits ein verkehrsberuhigter Bereich am den sich keiner hält. Ist auch ständig zugeparkt obwohl Parkverbot. Sehr gefährlich für Radfahrer. Sollte als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Lärm nachts durch Poser und Raser. Tempo 30 wird überhaupt nicht kontrolliert.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung</p>	<p>die oft die zulässige Geschwindigkeit überschreiten, erreicht werden. Zudem wird die Trennung von Spielplatz und gegenüberliegender Grünfläche aufgehoben.</p> <p>Mit diesem Maßnahmenpaket wurden in der Neckarstadt-West bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Gegen Poser gibt es planerisch kam wirkungsvolle Maßnahmen, da diese Fahrten nicht an eine bestimmte Strecke gebunden sind. Gegen Poser gibt es planerisch kaum Maßnahmen, da diese Fahrten nicht an eine bestimmte Strecke gebunden sind. Am wirkungsvollsten waren in Mannheim intensive polizeiliche Kontrollen (teilweise mit TÜV –Begleitung), diese sind jedoch nicht flächendeckend umsetzbar.</p> <p>Siehe Maßnahmen Lärmaktionsplan Kapitel 4.6.2 lärmarme Fahrbahneläge</p> <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) legt ruhige Gebiete fest (siehe dazu Kapitel 5). Im LAP wurde die Kriterien dafür erarbeitet. Grundvoraussetzung ist dabei eine Mindestgröße von 3ha. Dieses Kriterium wird hier nicht erfüllt.</p> <p>Die Hinweise zum Parkverbot wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergeleitet.</p> <p>Poser s.o.; Der Hinweis zur Einhaltung Tempo 30 wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergeleitet.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
3	Bürger / Bürgerin Innenstadt Jung- busch	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belastigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Mannheim eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Neckarvorlandstraße. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30 km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet am Quartiersplatz Jungbusch und entlang des Neckars auf Höhe MVV sollte als ruhiges Gebiet festgelegt und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Unnötiges Hupen und Laufen lassen der Motoren ist der größte Stress im Wohnviertel. Zudem halten sich die Leute nicht an die Geschwindigkeit in der Hafenstraße.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus</p>	<p>Die Neckarvorlandstraße befindet sich innerhalb des Handelshafens. Diese Straße wurde aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke kleiner 4.000 Kfz / 24h von der Lärmkartierung nicht erfasst. Bei diesen geringen Verkehrsmengen ist in der Regel davon auszugehen, dass der Verkehrslärm als gebietsverträglich einzustufen ist.</p> <p>Aufgrund der Lage im Hafen und des damit verbundenen Schutzgrades eines Gewerbegebietes ist davon auszugehen, dass die Verkehrslärmeinwirkungen – auch unter Berücksichtigung der vorhandenen verbundenen hohen Lkw-Verkehre – als ortsüblich hinzunehmen sind.</p> <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) legt ruhige Gebiete fest (siehe dazu Kapitel 5). Im LAP wurde die Kriterien dafür erarbeitet. Grundvoraussetzung ist dabei eine Mindestgröße von 3ha. Dieses Kriterium wird hier nicht erfüllt.</p> <p>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</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/</p>	<p>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.</p> <p>Der Hinweis zur Geschwindigkeitsbeschränkung wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
4	Bürger / Bürgerin Lindenhof	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belastigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Mannheim eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Lindenhofstraße</p> <p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30 km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus</p>	<p>Die Lindenhofstraße zwischen der Kreuzung Landteilstraße und Meeräckerstraße ist Bestandteil der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 4.6.1. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen). Hier ist als Lärmschutzmaßnahme eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Zuvor ist allerdings eine Anpassung der Ampeln an die geänderte zulässige Höchstgeschwindigkeit notwendig (Stichwort Räumzeiten der Kreuzungen, siehe Kapitel 4.5 Maßnahmenabwägung Straße)</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
5	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Anwohner [...] Carl-Benz-Straße wende ich mich an Sie mit der Bitte um Unterstützung. Wir benötigen dringend Maßnahmen, um den Verkehrslärm zu reduzieren.</p> <p>Mit Freude habe ich aus dem Mannheimer Morgen erfahren, dass die Stadt Mannheim die Umsetzung zahlreicher Lärmschutzmaßnahmen (Lärmaktionsplan) plant.</p> <p>Die Carl-Benz-Straße muss unter die vierte Stufe des Lärmaktionsplans fallen, da die verschärften Grenzwerte überschritten werden. Um diese einhalten zu können, muss der Verkehrslärm durch Tempolimits reduziert werden!</p> <p>Der Lärm, verursacht durch die Fahrzeuge, hat im Laufe der Jahre konstant zugenommen (siehe auch Lärmprofil der Stadt Mannheim). Das Schlafen bei geöffneten Fenstern ist nicht mehr möglich!</p> <p>Ich gebe zudem bedenken, dass hier viele junge Familien und Senioren wohnen. Es handelt sich außerdem um einen Schulweg. Hier gibt es also eindeutig ein Lärm- und ein Sicherheitsproblem.</p> <p>Bitte lassen Sie mich wissen, wie und bis wann eine Reduktion auf Tempo 30 km/h in der Carl-Benz-Straße umgesetzt werden kann. Bei Fragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung.</p>	Für die Carl-Benz-Straße sieht der Lärmaktionsplan als Maßnahme eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor (siehe Kapitel 4.6.1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen). Die Umsetzung erfolgt nach der Anpassung der Ampelschaltung an die geänderte zulässige Höchstgeschwindigkeit (Stichwort Räumzeiten der Kreuzungen, siehe Kapitel 4.5 Maßnahmenabwägung Straße)
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
6	Bürger / Bürgerin	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ich möchte meine Einwände vorbringen gegen den Vorschlag "Weniger Tempo, weniger Lärm". Ich bin gegen die Einrichtung weiterer, bis zu 70 Stück Tempo 30 Zonen (auch gegen von 22-6 Uhr beschränkte)</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Verkehrsfluss benötigt sowieso schon immer mehr Zeit, eine weitere Begrenzung durch Tempolimits würde zu noch mehr Staus führen exorbitante Kosten: Die Anpassung der "Grüne Welle"-Ampelregelungen von Tempo 50 auf Tempo 30 ist durch die älteren aber voll funktionstüchtigen Ampeln sehr aufwändig und führt zu unverhältnismäßig vielen Baustellen (weitere Verkehrshindernisse) und Kosten (veranschlagt werden 9 Millionen EURO).</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018) verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Die Entscheidung beruht nicht auf tatsächlichen Problemen, bzw. nicht auf tatsächlichen Lärmmessungen. In Mannheim wurde nur rein rechnerisch behauptet, dass es durch mehr Geschwindigkeit mehr Lärm gebe, also diese Maßnahme begründet!</p> <p>Statt funktionierende Ampeln und Verkehrssysteme teuer zu ändern, würde das Geld sinnvoller in die Renovierung bestehender Infrastruktur gesteckt. Ich denke an Straßen, die kleineren Stadtteile, Kitas, Sportstätten usw.</p> <p>Vielen Dank für die Kenntnisnahme und Diskussion meines Vorschlages.</p>	<p>der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim hat daher oberhalb der o.g. Werte nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p> <p>Die Maßnahmenermittlung und Maßnahmenplanung erfolgte im Übrigen auf Basis der gesetzlichen Vorgaben und Regelungen. Darin ist eine Lärmberechnung und das Verfahren zur Berechnung zwingend vorgeschrieben.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
7	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	<p>Ganze Innenstadt (Komplettes Stadtgebiet !!!) Tempo 30. Wäre preiswert und schnell umzusetzen. Das würde den Löwenanteil am Verkehrslärm vermindern. Siehe Bologna, Oldenburg etc. Zudem würden sich schwere Unfälle vermeiden lassen.</p>	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) – 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Durch die Käfertalerstr./Höhe Eichbaum (Wohlgelegen), rasen oftmals am Wochenende und abends vor allem im Sommer, wenn man die Fenster geöffnet hat, die Poser, Motorräder, Chopper und SUV's mit 100 durch (Abkürzung, da die Friedrich-Ebert-Str. mit Ampeln usw. nicht so zügig befahrbar ist. Wir denken die Poser und Motorräder sind lauter manipuliert, als erlaubt oder der Auspuff ist kaputt. Möglichkeiten wären Schwellen wie in der Kunststr., Blitzer oder eben generell Tempo 30.). Häufiges Hupen nehmen wir als großes Problem wahr. Kontrollen speziell am Wochenende wären mal gut.</p> <p>Bei uns großes Lärmproblem sind durchfahrende Krankenwagen mit Sirene oder auch andere Einsatzfahrzeuge. Zudem Rettungshelikopter fürs Klinikum. Durch unsere Bebauungssituation (Wohnanlage ist in U-Form bebaut), fängt sich der Schall und multipliziert sich in dieser U-Hofsituation. Helikopter kreiste in der Vergangenheit oft Nachts (2 Uhr) stundenlang über Wohlgelegen, wenn Personen aus Pflegeheimen vermisst werden... Wir stehen da senkrecht im Bett und können dann nicht mehr einschlafen...</p> <p>Mittlerweile Probleme mit Schlafproblemen, Herzrasen und erhöhtem Blutdruck.</p>	<p>Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden.</p> <p>3. Lärmschutz</p> <p>Die Käfertaler Straße zwischen der Kreuzung Einmündung Binienstraße und Kreuzung Eisenlohrstraße / Gutenbergstraße ist Bestandteil der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 4.6.1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen). Hier ist als Lärmschutzmaßnahme eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h vorgesehen.</p> <p>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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Die Hinweise zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann keine Maßnahmen gegen Sirenen an Rettungsfahrzeugen vorsehen. Diese sind im Einsatz mit blauem Blinklicht und Martinshorn sind von der StVO ausgenommen. Dementsprechend sind diese zum Schutz des Verkehrs erforderlichen Zeichen hinzunehmen.</p> <p>Im Rahmen des Versorgungsauftrages des Klinikums / zur Aufrechterhaltung des Rettungswesens- / und Katastrophenschutzes sind diese Start- und Landevorgänge der Helikopter zwingend erforderlich. In der Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist die Zulässigkeit der Start- und Landevorgänge geregelt.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
			<p>Im Regelfall sind diese Vorgänge auf eine zügige Abwicklung ausgerichtet, so dass das erwähnte stundenlange Kreisen aller Voraussicht nach nicht durch das Klinikum, sondern eher durch beispielsweise polizeiliche Maßnahmen verursacht wurden.</p> <p>Darüber hinaus ist der Rettungs- und Intensivtransporthubschrauber „Christoph 53“ auf dem Mannheimer City Airport stationiert und ist täglich von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang, also während des fliegerischen Tages, einsatzbereit.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
8	Bürger / Bürgerin Niederfeld	<p>Hallo, erstmal Danke, dass wir uns hier als Bürger so einbringen dürfen.</p> <p>Ich bin doch sehr erstaunt, warum es in den stark lärmbelästigten Straßenzügen der Mannheimer stark bewohnten Gebiete nicht schon grundsätzlich generell 30 km/h gibt. Was ist das für ein Herangehen gegenüber der dort wohnenden Bevölkerung? Ich kenne nur als Beispiel die Steubenstraße, die Speyerer Straße, die Neckarauer Straße, die Untermühlaustraße. Alles sehr stark befahrene Straßen, in denen auch tagsüber ein Tempolimit sehr zu wünschen ist. Also grundsätzlich sollte es meiner Meinung nach in allen städtischen Straßen Tempo 30 geben, außer in den Zufahrtsstraßen ohne bewohnte Gebiete! Und die Versuche mit tlw. Tempo 30, an einigen Abschnitten, und dann nur von 22 bis 06 Uhr, was soll das denn? Bitte grundsätzlich Tempo 30! Weniger Lärm, auch tagsüber für die Nachtschichtler, für die Eltern, die Zuhause ihr Kleinkind pflegen, für die älteren Rentner, usw.!? Mit welchem Argument nur von 22 bis 06 Uhr, nur wegen der Nachtruhe, und die Ruhe tagsüber? Das bisherige Vorgehen der Politik ist nicht Bevölkerungsschutz, sondern Schutz der Autofahrer vor noch so kleinen Einschränkungen. Wo bleibt dann zudem das Argument weniger Abgase, weniger Feinstaub, weniger schwere Unfälle, zählt wohl alles nichts!</p> <p>Es gibt doch seit Jahren/ seit Jahrzehnten den Anstieg der indiv. Verkehrsbelastung, die Autos werden immer mehr, immer schwerer, immer breitere Reifen, somit immer lauter! Da muss doch nun umgehend mit mindestens Tempo 30 gegengesteuert werden! Da brauch ich auch keine teuren Messungen, wenn ich an der B44, B38 und z. b. an der Neckarauer Straße stehe!!!! Entweder sollen die Mannheimer dort wohnen und leben können, oder die Autos und LKW sollen unbegrenzt durchfahren, dann die Bewohner umsiedeln, bitte schön!!!</p> <p>Es ist doch auch traurig, dass die dort lebende Bevölkerung eh schon nicht materiell gut aufgestellt ist, und dann noch unbegrenzt mit Lärm belastigen, passt leider ins Bild von Deutschland 2025 oder nur Mannheim?</p>	<p>Eine Anordnung der Geschwindigkeit abweichend von der durch die Straßenverkehrsordnung (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) geregelten Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h an verbindliche Regelwerke gebunden. Die Stadt Mannheim hat die Möglichkeit zur Anordnung der Zone 30 Bereiche ausgeschöpft. Wo eine Anordnung der Zone 30 Regelung nicht zulässig ist, kommt nur eine streckenbezogene Anordnung in Frage (z.B. auf Hauptverkehrsstraßen).</p> <p>Eine Streckenregelung mit 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit ist nach der Straßenverkehrsordnung nur zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Eine Gefahrenlage ist dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt. Anhaltspunkte für eine solche Gefahrenlage liegen der Verwaltung nicht vor. Der Straßenabschnitt entspricht einem innerortsüblichen Typus und erfordert von jedem Verkehrsteilnehmer die innerortsübliche Vorsicht- und Rücksichtnahme (§ 1 StVO).</p> <p>Außerdem ist die Verwaltung unabhängig von einer Gefahrenlage dazu gehalten, vor Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h anzuordnen, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist. Weitere verkehrsrechtliche Möglichkeiten sind gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht gegeben.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann gem. STVO auch aus Lärmschutzgründen erfolgen. Diese Maßnahmen zum Lärmschutz werden im Lärmaktionsplan festgelegt und erhalten mit dem Beschluss durch den</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>In vielen anderen Städten in Europa und auch Deutschland wird zuletzt erfolgreich flächendeckend Tempo 30 ausgerollt.</p> <p>Und, das hat absolut nichts mit grün oder sonst was zu tun, sondern mit Respekt gegenüber der Bevölkerung, die in diesem Lärm wohnen muss! Und zuletzt natürlich auch mit der grundsätzlichen Luftreinhaltung in Mannheim für alle Mannheimer!</p> <p>Beim Autoverkehr, kann zwar Mannheim nicht verhindern, aber: Wir versuchen mit Lärmaktionen den durchschnittlichen PKW und LKW immer leiser zu machen, dann gibt es aber immer noch die vielen lauten getunten zugelassenen PKW und Motorräder, die dann die 100 leisen Autos wieder zunichtemachen mit Ihrem Lärm, der dann zulässig ist, was für ein Witz, super gemacht!</p> <p>Und wieso gibt es nicht ein Start- und Landeverbot an Flugplatz Mannheim, mindestens an Sonntagen! Nicht mal dann hat man seine Ruhe auf der Terrasse, wenn die Hobby-Freizeit-Flieger über Mittag starten und gefühlt lauter als jeder Geschäftsjet über Lindenhof/Niederfeld brummen.</p>	<p>Gemeinderat gegenüber den umsetzenden Behörden eine Bindungswirkung. Eine flächendeckende Anordnung Tempo 30 ist aber auch mit dem Lärmaktionsplan nicht möglich.</p> <p>Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart)-</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.			
9	Bürger / Bürgerin Lindenhof	<p>Bessere Überwachung der Steubenstraße bezüglich nächtlicher Raser. In der Feldbergstraße hält sich niemand an die 30er Vorgabe, hier wäre es schön, wenn wieder ein Blitzer aufgestellt würde, auch zum Schutz der Kinder, dass ich hier eine Schule und ein Kindergarten befinden.</p> <p>Härtere Maßnahmen gegen unerlaubte nächtliche Böllerei, die den ganzen Sommer fast jedes Wochenende auf den Freizeitgeländen stattfindet.</p> <p>Reduzierung der öffentlichen Feuerwerke nach 22h. Zusammenarbeit mit der Stadt Ludwigshafen bzgl. Festivals und Konzerte in Altrip, da das in der Feldbergstraße sehr laut hinüberschallt.</p> <p>Stärkere Kontrollen der Freizeitbereiche am Waldpark, da hier oft sehr lautstark in der Nacht gefeiert wird.</p>	<p>Verhaltensbezogener Lärm sowie Freizeitlärm sind nicht Bestandteil der Lärminderungsplanung. Ebenso legt der Lärmaktionsplan keine ordnungspolitischen Maßnahmen fest, diese sind immer durch die zuständigen Ordnungs- bzw. Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen durchzusetzen. Sofern die Feuerwerke sowie Festivals und Konzerte genehmigt sind und die Vorgaben der Genehmigung eingehalten werden, besteht kein Grund zum Einschreiten. Wenn die Bürger und Bürgerinnen sich gestört fühlen, müssen sie sich an das zuständige Ordnungsamt bzw. Immissionsschutzbehörde wenden. Hier können auch im Nachgang noch Beschwerden eingereicht werden. Gleiches gilt für die Nutzung der Freizeitbereiche im Waldpark.</p> <p>Der Hinweis wird an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Reduzierung des Fluglärms. Stärkere Öffentlichkeitsarbeit bezüglich Lärmschutz. Die Bürger müssen einfach viel öfter und intensiver daran erinnert werden, dass es Ruhezeiten gibt und dass es Bußgelder kostet, wenn diese nicht eingehalten werden.</p> <p>In der Feldbergstraße sollten Bodenwellen eingebaut werden um für Sicherheit und Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu sorgen.</p> <p>Das Tuten der Züge ist bis hier zu hören.</p> <p>Schaffen Sie Park and Ride Möglichkeiten, so dass Mannheim verkehrsberuhigter und leiser wird.</p>	<p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p> <p>Den Vorschlag Schwellen einzubauen, um damit den motorisierten Verkehr zu verlangsamen, kann der Eigenbetrieb Stadtraumservice nicht aufgreifen, denn solche Fahrbahn- bzw. Bodenschwellen sind im öffentlichen Raum grundsätzlich nicht zulässig und haben insbesondere keine Prüfung und damit auch keine Zulassung nach der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Ein im Spätsommer 2024 im Bereich der innerstädtischen Kapuzinerplanken errichtetes Plateau wird derzeit in der Innenstadt erprobt. Es besteht aus einer 6 cm punktuell angehobenen Fahrbahn und wird mit Betonformstein angerammt. Hintergrund war aber nicht die Geschwindigkeitsreduzierung, sondern im Besonderen die Eindämmung der Powerszene. Es bleibt jedoch zu bedenken, dass durch die erhöhten Fahrgeräusche der Plateaus eine dauerhafte Lärmbelästigung für Anwohner entstehen können. Andere Städte errichtet daher keine Plateaus in Wohngebieten. Das eingerichtete Plateau ist daher zunächst ein einmaliger Versuch im Stadtgebiet und der einhergehende Nutzen bleibt durch eine mindestens einjährige Evaluation abzuwarten. Nach der Evaluationszeit könnten, bei einem positiven Nutzen und unter vergleichbaren Umständen, auch an anderen Örtlichkeiten im Stadtgebiet solche Plateaus Anwendung finden.</p> <p>Das Hupen der Züge sind Warnsignale beim Betrieb des Rangierbahnhofs. Der Lärmaktionsplan trifft keine Maßnahmen zum Bahnlärm und zum Rangierbahnhof. Unabhängig davon kann ein Lärmaktionsplan keine Regelungen treffen, welche den einschlägigen Vorschriften (z.B. Arbeitsschutz) entgegenstehen würden.</p> <p>In Mannheim gibt es einige P&R-Anlagen insbesondere an S-Bahnhöfen. Im Nahverkehrsplan der Stadt Mannheim werden P+R Anlagen jedoch</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
			insbesondere an leistungsfähigen SPNV-Achsen in außerhalb liegenden Kommunen vorgesehen. Sind Reisende und Berufstätige bereits mit dem Pkw am Stadtrand angekommen, ist ein Umstieg auf Grund der kürzeren Reisezeit und dem großen Parkraumangebot in der Innenstadt in der Regel nicht mehr attraktiv.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
10	Bürger / Bürgerin Almenhof	<p>Leider häufig mitten in der Nacht Lärmbelästigung aus dem August Bebel Park und Rosa Luxemburg Park durch Besoffene. Hier wird auch häufig Feuerwerk gezündet.</p> <p>Auch ist der Lärm vom Bahnhof mit den Zügen, die nachts hupen, heftig.</p> <p>Ebenso der Fluglärm.</p>	<p>Verhaltensbezogener Lärm sowie Freizeitlärm sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Ebenso legt der Lärmaktionsplan keine ordnungspolitischen Maßnahmen fest.</p> <p>Der Hinweis wird an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet.</p> <p>Das Hupen der Züge sind Warnsignale beim Betrieb des Rangierbahnhofs. Der Lärmaktionsplan trifft keine Maßnahmen zum Bahnlärm und zum Rangierbahnhof. Unabhängig davon kann ein Lärmaktionsplan keine Regelungen treffen, welche den einschlägigen Vorschriften (z.B. Arbeitsschutz) entgegenstehen würden.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart)</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.			
11	Bürger / Bürgerin Oststadt	<p>Die Straße am Oberen Luisenpark wird ständig (d.h. Tag und Nacht) sehr stark vom Autoverkehr frequentiert und mit überhöhter Geschwindigkeit befahren - sehr oft werden auch die roten Ampeln im Bereich Am Oberen Luisenpark und Otto-Beck-Straße missachtet. Es fehlen dringend Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kontrollen, um den Lärm-schutz zu garantieren.</p> <p>Vorschlag: 1. Straße am Oberen Luisenpark zur Einbahnstraße machen. 2. Augustaanlage wieder zur "Hauptverkehrsstraße" machen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für die Straße am Oberen Luisenpark eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags vor.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Bei der Straße am Oberen Luisenpark handelt es sich um eine Wohnsammel- und Erschließungsstraße. Diese hat neben den Funktionen Erschließen und Verbinden, die Aufgabe den Verkehr zu sammeln und zur nächsten Hauptverkehrsstraße zu leiten. Die Verkehrsstärke ist wesentlich höher als in Wohnstraßen. Die Augustaanlage ist nach wie vor als Hauptverkehrs- und Hauptdurchgangsstraße kategorisiert.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen in der Straße am Oberen Luisenpark liegt bei ca. 14.500 Kfz/24 h. Die letzte Verkehrszählung am Knotenpunkt Otto-</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
			<p>Beck-Str./ Am Oberen Luisenpark fand im November 2024 statt. Das Verkehrsaufkommen ist seit der letzten Zählung im Oktober 2012 konstant geblieben.</p> <p>Einbahnstraßen stellen eine Beschränkung dar, die in der Regel durch bauliche Rahmenbedingungen begründet werden muss. Diese sind in der Straße am Oberen Luisenpark nicht gegeben.</p> <p>Mit der Einrichtung von Einbahnstraßen sind zudem zahlreiche Nachteile verbunden. Es werden Verkehrsverlagerungen erzeugt, die in der Regel mit Umweg Fahrten und damit Mehrverkehr im umliegenden Verkehrsnetz verbunden sind. Zudem wird erfahrungsgemäß in Einbahnstraßen verhältnismäßig schneller gefahren, da hier nicht mit Gegenverkehr gerechnet werden muss. Höhere Geschwindigkeit fördert abermals den Lärm.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h ist leider ebenfalls nicht möglich. Die Regelgeschwindigkeit liegt gesetzlich vorgegeben bei 50km/h und die Einsatzbereiche für strecken-bezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30km/h auf Hauptverkehrsstraßen sind in der Straßenverkehrsordnung §45 geregelt. Solche Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter übersteigt. Dies ist z.B. bei Unfallschwerpunkten, aus Gründen des Lärmschutzes oder vor besonders schutzwürdigen Nutzungen, wie direkt vor Schulen der Fall. Die Funktion der Straße und auch ihre Bedeutung im Gesamtverkehr sprechen gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Hier ist eine Anordnung von Tempo 30 ausschließlich aus lärmschutzgründen möglich.</p>
Die Bibienastraße wird in den Maßnahmenplan aufgenommen			
12	Bürger / Bürgerin Herzogenried	<p>[...] In der Herzogenriedstraße ist „Der Straßenverkehr ist sowohl tagsüber als auch nachts so laut, dass wir als Familie mit zwei Kindern gar nicht zur Ruhe kommen können.</p> <p>Zumal nicht nachvollziehbar ist, warum auf einer Straße mit einer großen Gesamtschule, auf der hunderte Schüler den ganzen Tag sich auf und ab bewegen, Autos und riesige LKWs mit einem Tempo von 50 km/h rasen dürfen?!</p> <p>Da auf dieser Straße fast nie Geschwindigkeitskontrollen geführt werden, finden regelmäßig Tags und nachts Rasereien statt. Was wiederum nicht nur gefährlich sondern auch sehr lärmbelästigend ist.“</p>	<p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans sieht für die Herzogenriedstraße die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor.</p> <p>Die Hinweise zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			

13	Bürger / Bürgerin Wohlgelegen	<p>Liebe Damen und Herren, ich habe eine Anmerkung zum Entwurf des Lärmaktionsplan 4. Stufe. Im Entwurf steht, dass in der Bibienastraße bereits Tempo 30 gelten würde (Tabelle 8/Karte 1: „Tempo 30 im Bestand“, Tabelle 11: „bereits V30 Tag und Nacht“, Tabelle 15: „bereits T 30“), dies ist jedoch nicht der Fall. Es gibt aktuell keinerlei Beschilderung in der Bibienastraße zu Tempo 30 (Stand: 04.03.2025) und es gab auch in den letzten Jahren in der Bibienastraße keine Tempo 30-Beschilderung. Daher sollte hier der Bestand bzw. die Beschilderung geprüft oder der Entwurf korrigiert und angepasst werden. Ohne Maßnahmen käme es, bei einer Umsetzung von Tempo 30 sowohl in der Käfertaler Straße als auch Friedrich-Ebert-Straße (nachts), zur kuriosen Situation, dass in der recht kurzen Bibienastraße dazwischen dennoch Tempo 50 gefahren werden könnte, obwohl auch in der Bibienastraße die Lärmbelastung über dem Auslösewert liegt.</p>	Der die Geschwindigkeit wird korrigiert und das Untersuchungsgebiet neu geprüft.
Die Bibienastraße wird in den Maßnahmenplan aufgenommen			
14	Bürger / Bürgerin Neckarau (4 annähernd gleiche Stellungnahmen vom gleichen Bürger)	<p>Ich begrüße es, dass im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Mannheim auf mehreren Straßen Tempo 30 Limits eingeführt werden sollen.</p> <p>Erstaunt habe ich festgestellt, dass die Mallastraße diesbezüglich nicht erwähnt ist.</p> <p>Bereits 2019 und 2021 gab es eine Initiative von Anwohnern und Anliegern (auch Mitglieder des angrenzenden Kleingartenvereins) zur Minderung der starken Belastungen durch den Straßenverkehr, mit Unterschriftenliste (jeweils über 40 Teilnehmer).</p> <p>Die Belastungen durch die vorherrschende Verkehrssituation, damals schon ausführlich beschrieben, hat bis heute eher zugenommen - im Allgemeinen der starke Verkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, der Verkehrslärm („garantiert“ immer wieder über den erlaubten Dezibelwerten, eine kalibrierte DezibelApp zeigt häufig über 70, manchmal über 80 Dezibel an), die häufigen Ampelstaus, das Abbremsen und Beschleunigen vor der Kreuzung (am Mediamarkt), bei grüner Welle immer wieder erhöhte Geschwindigkeit, nachts bei ausgeschalteter Ampelanlage mitunter Geschwindigkeiten wie auf einer Schnellstraße, die starke Belastung durch Abgase und (Fein-)Staub („garantiert“ immer wieder über den zulässigen Belastungswerten), ...</p> <p>Ich wohne [...]. Oftmals spüre ich im Haus Vibrationen und Geschirr wackelt im Schrank, verursacht von schnell vorbeifahrenden LKWs. Das Haus hat eine alte Bausubstanz, letztes Jahr reparierte ich mehrere, teils meterlange Risse im Mauerwerk, wahrscheinlich bedingt durch die Vibrationen des Schwerlastverkehrs (fotografisch dokumentiert).</p>	<p>Die Mallastraße wurde im Lärmaktionsplan untersucht. Der östliche Teil des Gebiets ist gewerblich geprägt und im westlichen Abschnitt ist ein Wohngebiet vorhanden. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt hier aus lärmschutzgründen eine Abstandsfläche zur Straße fest. Die Mallastraße ist eine Hauptverkehrsachse von und zu einem Gewerbegebiet mit entsprechendem Schwerverkehr. Südwestlich der Mallastraße befinden sich keine schutzbedürftigen Wohngebäude, die Mallastraße ist ausschließlich nördlich angebaut. Zudem liegt nur geringe Betroffenheit oberhalb der Auslösewerte vor (Rang 105 von 118).</p> <p>Die Mallastraße hat als Hauptverkehrsachse eine Zubringerfunktion für das angrenzende Gewerbegebiet. Im Rahmen der Abwägung wurde der Verkehrsfunktion der höhere Stellenwert eingeräumt.</p>

	<p>Das einzige Zimmer (im Dachgeschoss), das lediglich ein Fenster nach hinten zum Garten hat, nutze ich als Schlafzimmer. Selbst da ist unter der Woche der Schlaf nach 6Uhr morgens kaum möglich.</p> <p>Alle weiteren Räume haben ein Fenster zur Straße und sind, auch für Gäste, wegen des Verkehrslärms, zum Schlafen ungeeignet.</p> <p>Fensterlüftung ist, auch an heißen Tagen, zur Straßenseite wegen des Verkehrslärms und der stinkenden Abgase praktisch nicht möglich.</p> <p>Gartenarbeit im Vorgarten mache ich Sonntagmorgens, weil da das Verkehrsaufkommen geringer ist. Unter der Woche wird es mir hier aufgrund der Abgase in der Regel nach einer halben Stunde übel (Schwindelgefühle und Brechreiz).</p> <p>Eine Unterhaltung mit einem Nachbarn ist in normaler Tonlage, aufgrund des Verkehrslärms, kaum möglich.</p> <p>Die äußeren Fensterrahmen zur Straßenseite sind nach dem Putzen im Nu wieder mit schwarzen Rußpartikeln dicht belegt (wahrscheinlich von Abgasen oder Reifenabrieb).</p> <p>Genügen Ihnen diese Schilderungen, zur Beschreibung der Situation? Gerne kann ich Ihnen noch weitere Phänomene, bedingt durch die Verkehrssituation in der Mallaustraße, aufführen, oder Anwohner und Anlieger aus der Nachbarschaft und Besucher zum Sachverhalt zitieren. Gerne können wir auch einen Termin vor Ort vereinbaren, damit Sie sich selbst einen Eindruck verschaffen.</p> <p>Seit wir 2019 und 2021 als Anwohner und Anlieger der Mallaustraße mit unserer Initiative (den betreffenden Schriftverkehr und die beiden Unterschriftenlisten von damals kann ich bei Bedarf gerne zur Verfügung stellen) der Stadt Mannheim die Belastungen durch den Verkehr schilderten, wurden keine Maßnahmen zur Minderung der Belastungen eingeleitet (keine Minderung des Verkehrsaufkommens, des Verkehrslärms, der Emissionen durch den Verkehr, keine Verbesserung des Verkehrsflusses z.B. durch einen Kreisverkehr an der Kreuzung Mallaustraße/Morchfeldstrasse, kein Ausbau eines klar abgegrenzten Fahrradweges ohne Hindernisse, noch nicht eine gesichtete Radarkontrolle auf dem relevanten Streckenabschnitt Franz-Grashofstr. bis zur Auffahrt der B 36, obwohl angekündigt, kein Geschwindigkeitslimit auf diesem Streckenabschnitt!,...</p>	<p>In der Mallaustraße ist durch die Verkehrsbelastung von ca. 17.500 Kfz/24 Stunden (darunter 1.250 Fahrzeuge des Schwerverkehrs) eine getrennte Führung des Radverkehrs angezeigt. Auf der südlichen Seite ist der Seitenraum zwischen Morchfeldstraße und Helmertstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen ausreichend breit und nutzbar. Auf der Nordseite zusätzlich ist der Gehweg zwischen Morchfeldstraße und dem Verbindungsweg zum Ziegelhüttenweg in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben, wodurch das Wohngebiet direkt für den Radverkehr erreichbar ist. Durch das geringe Fußverkehrsaufkommen im Gewerbegebiet ist eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs in der Mallaustraße den Regelwerken entsprechend und bedarf keiner weiteren planerischen Anpassung.</p> <p>Der Umbau der Straßenkreuzung Mallaustraße/Floßwörthstraße/Morchfeldstraße zu einem Kreisverkehr wurde in der Vergangenheit durch die Abteilung Verkehrsplanung geprüft. Anlass für die Prüfung war, dass aufgrund der Verkehrsbelastung und der nächtlichen Abschaltung der Lichtsignalanlage sowie des sich hieraus ergebenden Beschleunigungsverhaltens einiger Fahrzeugführer gefühlt vermehrt Lärm im Bereich des</p>
--	---	---

		<p>Die Mallaustraße ist eine der am stärksten belastete Straße Mannheims.</p> <p>So bleibt die Hoffnung, dass die Stadtverwaltung den Sachverhalt „Belastungen durch den Straßenverkehr in der Mallaustraße“ noch einmal überprüft und auch hier entlastende Maßnahmen einleitet, auch im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplans.</p> <p>Ein Geschwindigkeitslimit von 30km/h, auf dem Streckenabschnitt Franz-Grashofstrasse bis Im Morchhof / oder bis zur Auf-/Abfahrt B36 wäre mit wenig Aufwand durchführbar und ein erster Schritt.</p> <p>Vielen Dank Ihnen für Ihre Bemühungen, wenn Sie sich Zeit nehmen, sich dem Sachverhalt zu widmen.</p> <p>[ergänzend in weiteren Stellungnahmen] „Flugverkehr“ habe ich auch angekreuzt. Lärmbelastungen hauptsächlich durch tief fliegende Kleinflugzeuge, manche mit sehr lautem Motor, Zunehmende Flugbewegungen. Vorrangig wären aber Maßnahmen zur Minderung der gravierenden Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr, verbunden mit der starken Luftbelastung.</p>	<p>Knotenpunkts auftritt. Mit der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes gehen nicht nur Vorteile einher. Besonders für den Radverkehr würde ein Kreisverkehr fahrdynamische Nachteile mit sich bringen. Hinzu kommt, dass der Kreisverkehr für die Befahrung mit großen Fahrzeugen einen entsprechend großen Radius aufweisen muss und dadurch andere Kfz kaum abgebremst werden. Abgesehen davon ist, bei den beengten Platzverhältnissen, die Realisierung eines ausreichend dimensionierten Kreisverkehrs nur schwer realisierbar ist. Von der weiteren Planung wurde auf Grund der Nachteile, Schwierigkeiten und des vermutlich eher geringen Effekts abgesehen.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge werden in den Lärmaktionsplan nicht mit aufgenommen.			
15	Bürger / Bürgerin Feudenheim	<p>Geschwindigkeit auf der A6 begrenzen? Zumindest nachts? Ab 3:30 Uhr nachts ist die A6 sehr laut, je nach Wetterlage. Leider besonders dann, wenn es im Sommer sehr heiß ist, offene Fenster gehen dann nicht mehr.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte 65 dB(A) L_{den} (ganztags) sowie 55 dB(A) L_{night} (nachts). Entlang der BAB 6 sind keine deutliche Betroffenheiten oberhalb dieser Schwellenwerte ermittelt worden. Es erfolgte daher keine weitere Untersuchung.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.			
16	Bürger / Bürgerin Feudenheim	<p>A6 Einführung von 100kmh im Bereich um Feudenheim. B38a, Brücke über Maulbeerinsel strahlt Lärm ab, auch hier Begrenzung auf 50km. Insgesamt ist der Lärm dieser Straßen innerhalb Feudenheims enorm wahrzunehmen, je nach Wetterlage unerträglich.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte 65 dB(A) L_{den} (ganztags) sowie 55 dB(A) L_{night} (nachts). Entlang der BAB 6, der B38a sind keine deutliche Betroffenheiten oberhalb dieser Schwellenwerte ermittelt worden. Es erfolgte daher keine weitere Untersuchung.</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Maßnahmenvorschlag wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.			
17	Bürger / Bürgerin Herzogenried	<p>Ich wohne mit meiner 4-köpfigen Familien in einem Haus in der [...] und rege an, die gesamte Herzogenriedstraße mit einem Tempolimit von 30 km/h zu versehen. Zur Begründung gebe ich, dass der sowohl der PKW als auch der LKW- und Busverkehr mit teilweise deutlich über 50 km/h Fahrten sowohl abends als auch morgens eine konkrete Gefährdung für zahlreiche Schüler als auch Passanten der IGMH auf ihrem Schulweg von den Straßenbahn- als auch Bushaltestellen Herzogenriedstraße darstellt.</p> <p>Zudem sind der verursachte Lärm und die Abgasbelastung bei einer Fahrt mit Tempo 50 km/h durch den Straßenverkehr für die Anwohner wie mich und meine Familie unzumutbar. Die gesetzlichen Dezibel- als auch die Emissionsgrenzwerte sind für das allgemeine Wohngebiet überschritten. Ein gerichtlich eingeholtes Beweissicherungsgutachten wird dies bestätigen können.</p> <p>Schließlich ruckelt mein Haus bei jeder Fahrt mit über 30 km/h eindeutig, da Grundwasser bereits bei 8 m Tiefe vorhanden ist und der Straßenbelag marode und sanierungsbedürftig ist. Das eindeutige heftige Ruckeln bei jeder Fahrt eines PKW, LKW und Busses führt zu weiteren Gesundheitsbelastungen durch Schlafstörungen und mindert den Verkehrswert meines Eigentums.</p> <p>Wirtschaftliche Belange durch den erlaubten PKW, LKW und Busverkehr mit Tempo 50 sind nicht in der gleichen Intensität betroffen, wie die Gesundheit von mir und meiner Familie, als auch wie die der konkreten Gefährdung von Dritten, insbesondere meinen 10- und 12 Jahre alten Kindern und Schülern und wie die meines Eigentums. Der gesamte PKW-, LKW- als auch der Busverkehr mit einem Tempo 50 ist durch die Verkehrsführung über die Akazienstraße, die nicht durch ein allgemeines Wohngebiet verläuft, an die Hafenbahnstraße als auch an den Ulmenweg und die Zielstraße angeschlossen und nimmt nicht mehr Fahrzeit in Anspruch als über die Herzogenriedstraße.</p> <p>Bei der Erstellung eines Lärmaktionsplans kann Tempo 30 auch großflächig und strategisch umgesetzt werden, da die europäische Umgebungs-lärm-Richtlinie – anders als das deutsche Lärmschutzrecht – planerische Ansätze zum vorbeugenden und vorsorgenden Umweltschutz enthält. Darüber hinaus ist eine konkrete Lärmaktionsplanung geeignet, den Straßenverkehrsbehörden gegenüber eine strikte Bindungswirkung auszulösen. Damit ergeben sich neue Ermessensspielräume um Tempo 30 auf den oben genannten Straßenabschnitten anzuordnen. Zweifelsfalls</p>	Der Entwurf des Lärmaktionsplans sieht für die Herzogenriedstraße die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor.

		<p>lässt sich eine großräumige Anordnung von Tempo 30 auch als Modellversuch realisieren.</p> <p>Ich bitte sie ausdrücklich ihr Ermessen hinsichtlich Tempo 30 auszuüben und sehe ihr Ermessen hinsichtlich meiner konkreten Situation auf Null reduziert.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
18	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	<p>Wir wohnen in der [...] und sind somit also Betroffene den Verkehrslärmeinwirkungen der Waldhofstraße direkt ausgesetzt. Wir begrüßen die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30, können es jedoch nicht nachvollziehen, warum die Maßnahme erst nach dem Austausch der LSA erfolgen soll und bis dahin ausgesetzt wird. Die Waldhofstraße ist eine der am höchsten lärmbelasteten Straßen im Stadtgebiet. Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr ist es dringend geboten Maßnahmen zeitnah umzusetzen. Wir bitten sie darum, die Geschwindigkeitsreduzierung zeitnah anzuordnen und ein Austausch der LSA in Folge zu erledigen.</p> <p>Da wir nicht nur vom einwirkenden Straßenlärm betroffen sind, sondern auch von den vorbeifahrenden Straßenbahnen, würden wir uns auch hier weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung wünschen. Vor allem im Kreuzungsbereich der Waldhofstraße, Mittelstraße und der Straße 'Am Messplatz' sind wir den lauten Kurvenquietschgeräuschen ausgesetzt.</p>	<p>Eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist aus sicherheitstechnischen Gründen so lange nicht zulässig, bis die Sicherheitszeiten (Anpassung der Gelbphase wegen der Räumzeiten der Kreuzung) angepasst sind. In der Konsequenz ist die Umsetzung der Maßnahme so lange nicht möglich, bis die Lichtsignalanlagen angepasst wurden. Teilweise ist eine Anpassung aus Altersgründen nicht mehr möglich, so dass nur eine Erneuerung der LSA erfolgen kann. Die Anordnung der Maßnahme wird daher so lange ausgesetzt bis die Anpassung / Erneuerung erfolgt ist.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Straßenbahnen auf die Festlegung von Maßnahmen verzichtet. Damit verbunden wäre die Verschlechterung des ÖPNV Angebots. Ein attraktiver ÖPNV ist aber eine wichtige Voraussetzung, zur Erhöhung der Nutzerzahlen und damit einer Reduzierung der Fahrten mit dem eigenen PKW. Ein attraktiver ÖPNV ist somit eine aktive Maßnahme zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms.</p> <p>Der Lärmaktionsplan setzt beim Straßenbahnlärm auf die Synergieeffekte, die sich durch die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen beim Straßenverkehrslärm ergeben. Das betrifft die Bereiche, in denen die Straßenbahn auf der Fahrbahn ohne eigenen Gleiskörper fährt. Die Auswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Stadtbahn wurde in der Abwägung für die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen berücksichtigt. Sofern sich substantielle Auswirkungen ergaben, welche nicht kompensiert werden können, wurde keine den Stadtbahnverkehr einschränkende Maßnahme für die Straße vorgesehen.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
19	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>- Die Luisenstraße sollte als lärmfreier Raum im Fokus sein, da sie als Schulweg für die Schiller und Bachschüler genutzt wird, als Weg für Kindergartenkinder, als Weg für Bewohner der Gemeindediakonie. Somit auch weniger Geruchsbelästigung für die Kinder. Nur noch Anwohner frei in der Luisenstraße.</p>	<p>Die Luisenstraße ist aufgrund der geringen Verkehrsmengen nur abschnittsweise kartiert. Eine Betroffenheit von Personen mit Lärmpegeln oberhalb der Schwellenwerte von 65 dB(A) L_{den} (ganztags) und 55 dB(A) L_{night} (nachts) liegt nicht vor. Damit sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der Lärmaktionsplan weist darüber hinaus für Bebaute Bereiche und Straßenzüge keine ruhigen Gebiete aus. Die Kriterien für die Ausweisung sind im Lärmaktionsplan dargelegt</p>

		<p>- täglich Lärm durch Getränke Anlieferungen in der Friedrichstr.4.</p> <p>- !!! Im Sommer massive Lärmbelästigung durch Rückkehrer vom Strandbad oder Raser auf der Neckarauerstraße. Daher Installation eines Blitzers bei der Ecke Friedrich-/Fischerstr und auf der Neckarauer Str. Auch wird damit Beschleunigungsschall minimiert, wenn Autos in der Friedrichstr. schnell Richtung Neckarauer Str. beschleunigen.</p> <p>- Täglich Lärm durch Streifenwägen</p>	<p>Gewerbliche Lärmeinwirkungen wie Getränkeanlieferungen sind anhand der Regelungen der TA Lärm zu beurteilen. Andienungen im Tagzeitraum sind im Regelfall unkritisch. Sofern die Andienung im Nachtzeitraum erfolgt, ist eine genaue Prüfung erforderlich. Die Stellungnahme wird an die zuständige untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p> <p>Stationäre Messungen mittels einer Messsäule haben einen hohen Gewohnheitseffekt haben, so dass hier im Regelfall überwiegend Verstöße von ortsfremden Personen (z.B. Durchgangsstraßen, Verkehrsachsen) gemessen werden.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Installation einer Messsäule sind zudem wesentlich höher als die Voraussetzungen für den Einsatz mobiler oder semistationärer Messgeräte. Das bedeutet, dass die Installation einer stationären Messanlage in einem Bereich nur dann gerechtfertigt ist, wenn es eine faktische Notwendigkeit für stationäre Geschwindigkeitskontrollen gibt (z. B. an Unfallschwerpunkten).</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann keine Maßnahmen gegen Sirenen an Rettungs- oder Polizeifahrzeugen vorsehen. Diese sind im Einsatz mit blauem Blinklicht und Martinshorn sind von der StVO ausgenommen. Dementsprechend sind diese zum Schutz des Verkehrs erforderlichen Zeichen hinzunehmen. Die übrigen Fahrten ohne Sondersignale sind Bestandteil des Straßenverkehrslärms.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
20	Bürger / Bürgerin Almenhof	Die Speyererstraße auf Tempo 30 zu reduzieren ist nicht sinnvoll. Es stört den Verkehrsfluss! Außerdem ist die westliche Seite durch zwei Baumreihen mit starken Platanen lärmgeschützt. Die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgrund z.B. der KiTa dort würden abgewertet und gefährden daher die Sicherheit der Einrichtungen.	<p>Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte 65 dB(A) L_{den} (ganztags) sowie 55 dB(A) L_{night} (nachts). Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (L_{den}/L_{night}) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Mit Tempo 30 werden die Betroffenheiten ganztags von 416 auf 35 und nachts von 380 auf 19 stark verringert. Es liegen keine Belange vor, welche gegen eine Anordnung sprechen.</p> <p>Im Übrigen bewirkt eine straßenbegleitende Begrünung wie Hecken oder Bäume kleine Lärmminderung.</p> <p>Mit Tempo 30 erfolgt zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Speyerer Straße.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
21	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Enorme Lärmbelastung an der Kreuzung Gontardstraße und Glücksteinallee durch viel zu schnelle Fahrzeuge in und aus der Gontardstraße.	Der Lärmaktionsplan kann nur Maßnahmen zu Lärmschutz, wie etwa die Anordnung von Tempo 30 vorsehen. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt dann durch den Ordnungs- und Service-dienst im Fachbereich Sicherheit und Ordnung. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.

		<p>Die Ampelschaltung sollte optimiert werden und ab einer bestimmten Uhrzeit komplett ausgeschaltet werden.</p> <p>Sehr viele Fahrzeuge geben extra viel Gas, um die sehr kurzen Grün-Phasen noch zu „erwischen“. Dabei entsteht enormer Lärm und erhöhte Gefahr für Passanten. Oftmals fahren die Fahrzeuge sogar über Rot. An dieser Ecke ist neben Wohnhäusern auch ein Schulhort angesiedelt, zu dem die Schulkinder täglich von der Diesterwegschule laufen.</p>	<p>Lichtsignalanlagen sollen den Verkehrsfluss regeln und gefährliche oder gefahrenträchtige Verkehrssituationen zu unterbinden. Die Regelung der Lichtsignalanlagen erfolgt durch den Eigenbetrieb Stadtraumservice. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann keine Ordnungsrechtlichen Maßnahmen vorgeben, da diese außerhalb seiner Regelbefugnis liegen. Der Hinweis wird an den Ordnungs- und Servicedienst im Fachbereich Sicherheit und Ordnung weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
22	Bürger / Bürgerin Seckenheim	<p>Eine erhebliche Verminderung der Lärmbelastung könnte durch die Ausbesserung/ Erneuerung des Straßenbelags in der Schwabenstraße, insbesondere zwischen Ecke Konstanzer und Ecke Uhldinger Str. erreicht werden.</p> <p>Die vorhandenen Straßenschäden führen insbesondere beim Befahren durch größere Fahrzeuge wie LKWs, Traktoren oder Autos mit Anhängern zu einer erheblichen Lärmbelastung. Durch die Unebenheiten entstehen laute Aufprallgeräusche und Erschütterungen, die den Verkehrslärm erheblich verstärken.</p> <p>Ich bitte Sie daher, die betroffene Straße zu überprüfen und entsprechende Ausbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Für eine Rückmeldung zur möglichen Lösung und einem Zeitrahmen wäre ich sehr dankbar.</p>	<p>Maßnahmen zur Ausbesserung und Erneuerung des Fahrbahnbelags werden nicht im Lärmaktionsplan geregelt. Diese Maßnahmen werden durch den Eigenbetrieb Stadtraumservice durchgehend durchgeführt. Der Hinweis zur Schwabenstraße, insbesondere zwischen Ecke Konstanzer und Ecke Uhldinger Str. wird an die zuständige Abteilung weitergegeben.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
23	Bürger / Bürgerin Schönau Nord	<p>Schade, dass gerade Blumenau als Lärm belasteter Ortsteil oben nicht aufgeführt wird.</p> <p>Steigender Bahnlärm durch die gestiegene Anzahl der Züge. Gerade im Bereich der Unterführung, wo noch gebremst wird und Züge halten müssen.</p> <p>Zudem Staubbelastung durch den Bremsenabrieb, der sich deutlich auf den Dachfenstern ablegt.</p> <p>Von diesen Punkten lese ich hier nichts. Soviel zu wohnen am Wald und der Frischluftschneise Mannheims.</p> <p>Welche Punkte werden hier angegangen? Vor über zehn Jahren hieß es es kommt eine Schallmauer, bisher nichts.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan untersucht den Straßenverkehrslärm sowie den Straßenbahnlärm. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Bezogen auf den kartierten Lärm von Industriebetrieben und Hafenflächen ergab sich ein ähnliches Bild. Untersucht Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte 65 dB(A) L_{den} (ganztags) sowie 55 dB(A) L_{night} (nachts). Die Maßnahmenplanung im vorliegenden Lärmaktionsplan beinhaltet keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm, sondern verweist auf die aktuell laufenden Maßnahmen und Planungen zum Streckennetz in und um Mannheim. Die Gründe sind in Kapitel 4.1.3 Eisenbahn ausführlich aufgeführt.</p> <p>Insbesondere werden den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im Streckennetz sowie dem Knoten Mannheim im Ballungsraum Mannheim bereits verschiedenste Schallschutzmaßnahmen diskutiert und geprüft.</p>

	<p>Dann hieß es sogar ein Tunnel für die Bahn.</p> <p>Fakt ist die Strecke wurde ertüchtigt, dass Züge noch schneller und noch öfter fahren können. Ich bezweifle daher stark, dass die DB hier in nächster Zeit weitere Investitionen tätigen wird.</p> <p>Würde sagen Ziel von Lärm und Staubbelastung weit verfehlt.</p> <p>Wie viel ist die Lebensqualität der Mannheimer Bürger unserer Politiker noch Wert?</p> <p>Es ist Zeit sich hierfür einzusetzen.</p> <p>Ich kann mir nur schwach vorstellen, dass einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h was wirkt, wenn nachts hochturig von Posern durch die Straße gefahren wird.</p> <p>Den Bahnlärm dagegen zu ignorieren der nicht durch Lokführer durch umsichtigeres fahren verbessert werden könnte.</p>	<p>Konkret werden derzeit im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung die nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf Mannheimer Gemarkung für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ermittelt. Dies betrifft im Besonderen den Blumenau und Schönau. Auch werden neue Maßnahmen im Rahmen der Überprüfung der bereits abgeschlossenen Lärmsanierung geprüft und erforderlichenfalls umgesetzt. Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte.</p> <p>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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.		

24	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich die Aktion zur Lärmminde- rung sehr gut finde.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchte ich Sie bitten, die durch Kopfstein- pflaster verursachte, nächtliche Lärmbelastung an der Kreuzung in den Quadraten M6, M7 und N7 ebenfalls zu überprüfen. Die Straße wird, ge- rade an Wochenenden, sehr stark von Rasern und Posern genutzt. Die Fahrzeuge fahren dann sehr schnell über das kurze Stück Kopfstein- pflaster, was den Lärmpegel in diesem Moment stark erhöht. Dadurch wird der Schlaf gestört.</p>	<p>Maßnahmen zur Ausbesserung und Erneuerung des Fahrbahnbelags werden nicht im Lärmaktionsplan geregelt. Diese Maßnahmen werden durch den Eigebetrieb Stadtraumservice durchgehend durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Abteilung weitergegeben.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
25	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>mit großem Interesse werde ich am 14.03.2025 an der Informationsver- anstaltung zum Entwurf des Lärmaktionsplans teilnehmen. Die Möglich- keit der Bürgerbeteiligung begrüße ich sehr.</p> <p>Selbst bin ich Eigentümer und Anwohner des Hauses (...) in der Kunst- straße. Unter anderem bin ich engagiert im Bürger- und Gewerbeverein Östliche Innenstadt e. V. und Gründungsmitglied des Bürgervereins In- nenstadt-West e.V. Sowie seit kurzem Mitglied im Verein City-Net e.V.</p> <p>Die Problematik mit Posern, Fußballfans, Feiern Tag und Nacht bei uns auf der Straße sind hinlänglich bekannt. Darüber hinaus gibt es weitere Lärmbelästigungen durch Fahrzeuge: z. B. Die Kehrmaschine, die jeden Morgen gegen 6 Uhr den Gehweg rei- nigt indem sie diesen befährt. - Müllfahrzeuge der Fa. Knettenbrech, die vor N7, 6 Müll abholen - Aktuell als am Mittwoch dem 12.03.2025 um die Mittagszeit 12 Uhr über 1 Stunde lang ein Spezial-LKW der Fa Hook-umwelt.de vor N 7,7 Kanalreinigungsarbeiten bei 88 db durchführte. (Für solche Fälle habe ich mir ein Schallpegelmessgerät zugelegt.) Den Fahrer habe ich darauf angesprochen. Er hat mir die Arbeit erklärt und es ginge nicht anders. Dann hat er aber doch an seinem Schaltkasten einen Knopf betätigt, wo- rauf die Lautstärke auf 77 db sank. Es ist mir zwar klar, dass solche Ar- beiten notwendig sind, jedoch nicht in dieser Lautstärke.</p> <p>Ein weiteres Lärmproblem sind die Klimaanlageanlagen, welche sich zahlreich auf den Dächern im Inneren der Quadrate befinden. Da ist es nicht nur die Lautstärke, sondern auch das sonore Dauergeräusch, welches alles durchdringt. Dabei handelt es sich nicht nur um „kleinräumig wirksame Lärmquellen“. Ich verweise auf mein Schreiben an das Team Lärm- schutz, Fachbereich Städtebau der Stadt Mannheim vom 21.08.2008. Ein Problem dabei ist, dass ich als Privatmensch die Lärmquellen so gut wie nicht orten kann, wenn aber doch, so kann ich den Betreiber nur</p>	<p>In der Ballungsraumlärmkartierung werden ausschließlich die Lärmquel- len Straße, Straßenbahn, Häfen und Industriebetriebe (IED-Betriebe) so- wie der City-Airport Mannheim erfasst. Die Eisenbahn wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt erfasst. Der Lärmaktionsplan untersucht Maß- nahmen zum Straßen- und Straßenbahnlärm. Die anderen kartierten Lärmarten verursachen entweder zu wenige Betroffenheit oberhalb der Auslösewerte 65 dB(A) L_{den} sowie 55 dB(A) L_{night} oder werden wegen laufender Planungen (Eisenbahnlärm) nicht weiter untersucht. Die aufgeführten Lärmbelästigungen haben sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Hier können im Lärmaktionsplan auch keine Maß- nahmen getroffen werden. Im Tagzeitraum sind diese Maßnahmen im Regelfall unkritisch sind ordnungsrechtlich geregelt. Die Stellungnahme wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Klimaanlagen sind nicht Bestandteil der Lärmkartierung und Lärmakti- onsplanung. Hier sind die Regelungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm maßgebend. Sofern Lärmbelästigungen bestehen ist die untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Mannheim für die Einhal- tung zuständig. Die Hinweise werden an diese weitergeleitet.</p>

		<p>sehr schwierig feststellen. Und dann bin ich oft auf den guten Willen angewiesen. Gerne möchte ich hier anmerken, dass mir Vertreter der Stadt auch schon geholfen haben.</p> <p>Ein anderes Problem besteht durch die Population der Tauben in der Innenstadt. Dabei berufe ich mich an dieser Stelle nur auf den Lärm, was meist nicht so richtig bewertet wird. Wenn aber jeden Morgen um 6 Uhr ein Taubenpaar vor dem Schlafzimmerfenster zu gurren beginnt und dies mit Unterbrechungen tagsüber vor dem Arbeitszimmer mit weiteren Tauben fortsetzt, dann ist das eine echte Belästigung. Dabei sind nicht die Tauben die Schuldigen. Ihr Verhalten ist ihnen vom Menschen angezchtet. Es sind durchaus intelligente, schützenswerte Tiere. Es ist, nicht nur meines Erachtens nach, die Aufgabe, ja Pflicht der Stadt, die Tauben z. B. außerhalb der Stadt in betreuten Taubenhäusern umzusiedeln. Zugegeben eine langwierige Aufgabe.</p>	<p>Lärm durch Tiere ist Definitionsgemäß kein Umgebungslärm und damit nach Umgebungslärmrichtlinie nicht im Lärmaktionsplan zu regeln.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
26	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Ich fühle mich grundsätzlich durch den Berufsverkehrslärm in der Stadt nicht gestört, jedoch richtet sich mein Bedenken gegen einzelne Raser zwischen 21 und ca. 3 Uhr morgens (Mo-So), die mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit durch die Innenstadt fahren und so einen auf Dauer sehr störenden Lärm erzeugen. Es handelt sich im Kern um die Bereiche K,I,J,K,H,F und E. Viele Anwohner und Gastronomen würden mir, denke ich beipflichten.</p>	<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

27	Bürger / Bürgerin Casterfeld	<p>Hallo, warum wurde der Flugbetrieb nicht im Lärmschutzplan berücksichtigt? Problem sind Sportflugzeuge und Helikopter, Tragschrauber. Am Wochenende ist über unserem Wohngebiet reger Flugverkehr. Es brummt ständig über unseren Köpfen. Es geht hin und her, man kann das beobachten, Mannheim-Speyer und zurück. Auf YouTube gibt es Videos, Flug von Worms nach Mannheim, der Pilot freut sich über den schönen Anflug. Danke Mannheim, das muss nicht sein? Wäre es nicht möglich, dass die Piloten die Autobahn entlang fliegen, anstatt direkt über Wohngebiete. Linienmaschinen und Rettungshubschrauber sind nicht das Problem. Anregung: Mannheim sucht einen Platz für ein neues Stadion, der Flugplatz wäre geeignet dafür.</p>	<p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p> <p>Die Stadt Mannheim hat aus rechtlichen Gründen keinen Einfluss auf die Flugrouten.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
28	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Guten Tag, da Kinder ein besonderes Recht auf Schutz haben, empfehle ich den Abgleich der Mannheimer Schulwegepläne mit den Lärmkarten zur schnellen Bearbeitung der Schnittstellen zum Kinderwohl.</p>	<p>Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
29	Bürgerverein Innen- stadt	<p>Sehr geehrter Herr Bürgermeister Proffen, Vergangenen Freitag wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplan des FB Geoinformation und Stadtplanung durch Herrn Thomas Kiefer der Öffentlichkeit vorgestellt. Herr Kiefer hat sehr kompetent die Vorgaben des Landes Baden-Württemberg zum Lärmschutz und das Vorgehen erläutert. Dabei hat er besonders betont, dass der Lärmschutz eine äußerst wichtige Rolle für den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner in bestimmten Lagen der Stadt darstellt. Er hat weiter erläutert, dass Lärmschutz am effektivsten umgesetzt wird, indem die Lärmquellen reduziert werden. Für die Lärmquelle "Verkehrslärm" erreicht man gute Ergebnisse durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.</p> <p>Aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner ist es sehr zu begrüßen, dass Mannheim den Lärmschutz jetzt umsetzt. Darüber bestand auch Einigkeit bei allen Anwesenden. Auf die Frage, wie man die Einhaltung des Lärmschutzes, sprich die Einhaltung der 30 km/h nachts und teilweise auch tagsüber kontrollieren will, blieb Herr Kiefer allerdings eine Antwort schuldig. Das liege nicht in seiner Verantwortung und ein Konzept kenne er nicht. Die Reaktionen des Publikums reichten von Verwunderung bis Unmut. Diesen Unmut teilen wir als Bürgervereine der Innenstadt ausdrücklich. Wir appellieren an Sie, dass ein entsprechendes Konzept der Überwachung parallel zum Lärmaktionsplan erstellt wird. Ansonsten hat</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen, wie die Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können im Rahmen des Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Diese werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Allerdings wird in den Lärmaktionsplan eine Empfehlung zur Geschwindigkeitskontrolle mit aufgenommen.</p> <p>Selbstverständlich können auch rein nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) vom Fachbereich Sicherheit und</p>

	<p>Mannheim in der Theorie einen Lärmaktionsplan und in der Praxis ändert sich nichts.</p> <p>Für weiteres Unverständnis sorgte die Tatsache, dass das Rechenmodell, mit dem die Lärmbelastung ermittelt wird, unrealistische Ausgangswerte verwendet. Als Beispiel möchten wir die Untermühlaustraße nennen, die durchgehend durch ein Wohngebiet führt und wo die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit nicht bei 50 km/h, sondern mehrheitlich zwischen 60 und 70 km/h liegt. Teilweise liegen solche Werte dem FB Sicherheit und Ordnung aus Langzeitmessungen auch vor, was Herrn Kiefer nicht bekannt war. Daraus ergibt sich eine wesentlich höhere Lärmbelastung, so dass u.U. die Gesetzeslage verlangt, dass auch tagsüber die Belange des Gesundheitsschutzes höher zu bewerten sind als die Belange des Verkehrs.</p> <p>Für weiteren Unmut sorgte auch die Information, dass Lärmquellen wie Poser und Partyfahrer in Verbindung mit den bekannten Hupkonzerten an Kreuzungen und Ampeln überhaupt nicht erfasst sind. Auch wenn diese Lärmquellen nicht ins Schema der oben beschriebenen Berechnungen passen, erwarten wir als Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt, dass sie dokumentiert und adressiert werden. Auch hier trifft zu, dass Lärmschutz am effektivsten umgesetzt wird, indem die Lärmquellen reduziert werden. Es hilft niemand, wenn aus dem Fachbereich Verkehrsplanung darauf hingewiesen wird, dass sich doch das Projekt FutuRaum um das Thema Poserverkehr kümmere.</p> <p>Vielleicht können Sie nachvollziehen, dass die Betroffenen ungeduldig werden, wenn sich die Lösung dringender Probleme verzögert oder ganz scheitert, weil reflexartig auf die Zuständigkeit anderer hingewiesen wird. Als Bürgervereine würden wir es sehr begrüßen, wenn die Leitungen der</p>	<p>Ordnung kontrolliert werden. Im Regelfall werden diese Kontrollen mittels Platzierung einer unserer Enforcement-Trailer (semistationäre Geschwindigkeitsmessanlage) an der jeweils gewünschten Örtlichkeit vorgenommen. Mobile Messungen durch Personal sind zu Nachtzeiten eher die Ausnahme.</p> <p>Die Trailer haben zudem den Vorteil, gegenüber Messungen mit Personal, dass eine Überwachung 24/7 betrieben werden kann und man so auch einen besseren Überblick über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten erhält und uns nicht nur Momentaufnahmen zu einer Örtlichkeit vorliegen.</p> <p>Sicher kann es im Einzelfall vorkommen, dass ein Trailer auf Grund der örtlichen Gegebenheiten technisch nur schwer oder im Ausnahmefall auch gar nicht platziert werden kann. Hier könnten dann, wenn auch nur selten und für einen kurzen Zeitabschnitt im Einzelfall auch mal mobile Messungen vorgenommen werden.</p> <p>Die Ermittlung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgte auf Basis der einschlägigen Berechnungsvorschriften und entspricht den gesetzlichen Vorgaben und Anforderungen.</p> <p>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</p>
--	---	---

		Dezernate in gutem Einvernehmen zukünftig von ihren Fachbereichen eine dezernatsübergreifende Zusammenarbeit einfordern und diese die Umsetzung dann auch gemeinsam nach außen vertreten würden.	(mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird eine Empfehlung zu Geschwindigkeitskontrollen in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen			
30	Bürger / Bürgerin Seckenheim	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit großem Interesse habe ich die bereitgestellten Daten eingesehen und Ihre Informationsveranstaltung am 14.03.2025 besucht. Allerdings blieben einige Fragen offen. So ist der genaue Zeitpunkt der Umsetzung bislang nicht definiert. Darüber hinaus stellt sich mir die Frage, wie die Priorisierung erfolgt und nach welchen Kriterien dies entschieden wird. Da ich an der Seckenheimer Hauptstraße wohne, bin ich direkt von den Lärmimmissionen betroffen.</p> <p>Laut dem Umweltbundesamt (https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung) sollte bei einem Lärmpegel von über 60 dB tagsüber und über 50 dB nachts kurzfristig gehandelt werden. In Ihrem Entwurf, Anhang 6 zur Öffentlichkeitsbeteiligung, bestätigen Sie selbst die erhebliche Belastung dieser Straße. Wenn jedoch von einer Umsetzung in einem Zeitraum von bis zu 10 Jahren die Rede ist, lässt sich dies kaum noch als kurzfristige Handlung bezeichnen.</p> <p>Ich fordere daher die Stadtverwaltung Mannheim und alle beteiligten Stellen auf, die Umsetzung des Lärmaktionsplans mit Nachdruck voranzutreiben und die am stärksten betroffenen Gebiete vorrangig zu behandeln.</p>	<p>Die Umsetzung orientiert sich an den finanziellen und personellen Voraussetzungen des zuständigen Eigenbetriebs Stadtraumservice. Allerdings sind insbesondere für den Austausch der Lichtsignalanlagen erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich, welche sich nicht im aktuellen Wirtschaftsplan widerspiegeln.</p> <p>Bei der Priorisierung der Umsetzung ist in erster Linie das Alter der Lichtsignalanlagen maßgebend.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
31	Bürger / Bürgerin Herzogenried	<p>Guten Tag,</p> <p>ich fühle mich nicht durch Lärm belastigt, möchte jedoch gegen die Ausweitung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen meine Bedenken äußern.</p> <p>Ich nutze regelmäßig die Buslinie 60, welche glücklicherweise bis in die Nacht zirkuliert. Laut Fahrplan benötigt sie ab der Gesamtschule Herzogenried 20 Minuten bis zum Hauptbahnhof, was nicht gerade eine schnelle Verbindung ist.</p> <p>Nach der Planung würde der Bus in der Nacht nahezu durchgängig durch auf Tempo 30 reduzierten Straßen fahren, was die Fahrzeit dadurch noch weiter verlängert. Auch tagsüber wäre nur ein kleiner Teil meines Fahrtwegs nicht von Tempo 30 betroffen. Dies widerspricht dem Ziel eines attraktiven ÖPNVs und macht meinen Wohnort unattraktiver.</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018) verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p>

		<p>Im Anhang 1 Hotspot Straße gibt es Straßen, die schon zuvor Hotspot waren und bereits auf Tempo 30 reduziert wurden, aber dennoch nach wie vor Hotspot sind. Die Maßnahme Temporeduktion ist also gar nicht zielführend. Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung dieser Maßnahmen ist nicht verhältnismäßig und muss im Sinne eines besseren Umgangs mit Haushaltsmitteln überdacht werden.</p>	<p>Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim hat daher oberhalb der o.g. Werte nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde. Insbesondere die Auswirkungen auf den ÖPNV wurden bei der Abwägung der Maßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h führt zu einer Pegelminderung von rund 3 dB(A), was akustisch einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. In einigen Bereichen liegen die Belastungen so hoch, dass eine Pegelminderung von 3 dB(A) nicht ausreicht, um die Lärmbelastung vollständig aufzuheben. Rückschlüsse auf die Wirkung der Maßnahme lassen sich bei der Hot-Spot-Analyse nicht ziehen. Darüber hinaus lagen in den beiden vergangenen Stufen die Auslösewerte bei 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts, die aktuelle Lärmaktionsplanung hat demgegenüber die Auslösewerte zur Prüfung von Maßnahmen und damit die Schwellenwerte für die Hot-Spot-Karten um 5 dB(A) abgesenkt. Eine Vergleichbarkeit mit Karten aus Stufe 1-3 ist nicht mehr gegeben.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

32	Bürger / Bürgerin Oststadt	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>sehr gerne möchte im Rahmen des Lärmaktionsplans auf drei Anliegen hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 in den „Schleichwegen“: Besonders in den Bereichen zwischen Am Oberen Luisenpark und der Augustaanlage, wie zum Beispiel in der Spinozastraße oder Leibnizstraße, wird das Tempolimit von 30 km/h häufig nicht eingehalten. Dies führt besonders während der Pendler-Stoßzeiten tagsüber zu erhöhten Lärmemissionen. Ebenfalls wäre ein Hinweis "Für Anlieger frei" überlegenswert. - Raserlärm in der Nacht: Vor allem am Wochenende kommt es in den Abend- und Nachtstunden immer wieder zu starkem Raserlärm von der Augustaanlage herkommend. - Lärmemissionen in der Nacht: Auch in den Bereichen Am Oberen Luisenpark und der Otto-Beck-Straße sind nachts erhöhte Lärmemissionen zu verzeichnen. <p>Ich hoffe, dass diese Hinweise in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen, wie die Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können im Rahmen des Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Diese werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
33	Bürger / Bürgerin Feudenheim	<p>Feudenheim Ost liegt nahe an der BAB6. Diese ist mit hervorragenden Lärmschutzwänden ausgestattet. Lärmbelästigung von der Straße erfolgt vor allem durch die Ilvesheimer Straße und auch die Umgehungsstraße Siebenbürgerstr. auf Höhe Feudenheim Ost. Die Ilvesheimer Str. ist im Lärmaktionsplan vorhanden. Ich votiere für eine Temporeduzierung i.V.m. schalldämmendem Asphalt. Das würde zu einer erheblichen Entlastung führen und den Verkehrsfluss in keiner Weise behindern, da aufgrund der Parkplatzgestaltung ohnehin nicht durchgehend 50 gefahren werden kann (eine tolle Maßnahme, um den Verkehr zu verlangsamen!).</p> <p>Gleichwohl plädiere ich auch für eine Installation von Lärmschutzwänden an der Siebenbürgerstr., dort wo sie nur durch einen Erdwall von den Wohngebieten getrennt ist. Es ist doch schade, dass eine 2x3- spurige A6 so gut abgeschirmt ist, aber bei einer viel befahrenen Umgehungsstraße mit Tempo 70, was ja real bei einigen Verkehrsteilnehmern 80-100 kmh bedeutet, kaum Maßnahmen ergriffen wurden.</p> <p>Vielen Dank für die Bürgerbeteiligung und auch die bisherige Berücksichtigung von Feudenheim Ost. Die Stadt Mannheim ist meist vorbildlich</p>	<p>Für die Ilvesheimer Straße sieht der Lärmaktionsplan eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor. Vor der Anordnung ist jedoch noch der Austausch einer Lichtsignalanlage erforderlich.</p> <p>Durch die Siebenbürgerstr. auf Höhe Feudenheim Ost sind keine Geräuscheinwirkungen vorhanden, welche die Auslösewerte des Lärmaktionsplans (LAP) überschreiten. Daher sieht der LAP hier keine Maßnahmen vor.</p> <p>Da der Austausch des Fahrbahnbelags mit erheblichen Kosten verbunden ist, empfiehlt der LAP im Falle einer notwendigen Fahrbahnsanierung oder grundhaften Erneuerung lärmarme Fahrbahnbeläge (z.B. SMA 8, 11) zu verbauen.</p>

		in vielen Angelegenheiten, lassen Sie uns den Lärmaktionsplan auch solch ein Erfolgsmodell werden. Beste Grüße	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
34	Bürger / Bürgerin Lindenhof	<p>Die vorliegende Fortschreibung der Lärmaktionsplanung muss, insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm, vor der Einbringung in den Gemeinderat überarbeitet werden. Hauptaugenmerk muss dabei darauf gelegt werden, dass neben dem berechtigten Interesse des Lärmschutzes auch ein zügiger Verkehrsfluss, der für eine wirtschaftlich bedeutsame Stadt wie Mannheim ebenfalls eine hohe Bedeutung hat, ausreichend berücksichtigt werden muss. Dies ist in dem vorliegenden Entwurf nicht der Fall.</p> <p>Zusammenfassend sind folgende Punkte besonders zu bemängeln. Die ausführliche Begründung erfolgt unten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konsequenter Ansatz eines grenzwertigen Lärmpegels von 65dB tags/ 55 dB nachts ohne die gegebene Notwendigkeit - Einseitige Umsetzung des Lärmaktionsplans mittels Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr - Fehlende Gesamtdarstellung der haushaltsrelevanten Kosten <p>Grenzwertiger Lärmpegel Dem Lärmaktionsplan liegt die Annahme zugrunde, dass die Stadtverwaltung bei der Überschreitung eines Lärmpegels von 65dB tags/ 55 dB nachts Maßnahmen ergreifen MUSS. Dies ist jedoch nicht korrekt. Nach Gesetzes-/Verordnungslage kann von den Grenzwerten 67dB tags/ 57 dB nachts Gebrauch gemacht werden, um dem Verkehrsfluss ausreichend Gewicht einzuräumen. Von diesem Ermessen, das der Stadtverwaltung eingeräumt wird, macht der vorliegende Lärmaktionsplan nur auf wenigen Straßen, genannt „Magistralen“, Gebrauch. Neben diesen herausgedeuteten Magistralen muss auch der zügige Verkehrsfluss auf den mehrheitlich von dem Aktionsplan betroffenen Sammelstraßen Bedeutung zugemessen werden. Auch auf ihnen sorgen massive Verkehrsbeschränkungen zu einem volkswirtschaftlichen Schaden. Eventuell kann der Ansatz von grenzwertigen Lärmpegeln von 67 dB tags / 55 dB nachts einen fairen Interessensausgleich darstellen.</p>	<p>Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p>

		<p>Maßnahmenpool</p> <p>Als nahezu einzige konkrete Maßnahme, die die Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Straßenverkehrslärms zur Umsetzung vorsieht, ist die Verhängung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und hier mehrheitlich eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Andere Maßnahmen werden nicht konkret in Erwägung gezogen.</p> <p>Diese Maßnahme ist zwar verhältnismäßig einfach umsetzbar, bedeutet jedoch eine massive Beschränkung des Verkehrs. Durch die Geschwindigkeitsreduktion erfolgt eine erhebliche Einschränkung des Verkehrsflusses und der Leichtigkeit des Verkehrs, durch die sich im Laufe der Jahre durch verlängerte Fahrzeiten ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden aufsummiert.</p> <p>Folgende Punkte sind am vorliegenden Entwurf zur Lärmaktionsplanung besonders zu bemängeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es erfolgt der sehr einseitige Maßnahmenvorschlag von Geschwindigkeitsreduktionen. Eventuell kann eine Ausweitung des Ansatzes von zulässigen Straßenverkehrs- und Straßenbahn-Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h tagsüber und 30 km/h nachts auf den Großteil der Untersuchungsstrecken einen fairen Interessensausgleich zwischen dem Verkehrsfluss des Wirtschaftsverkehrs und Berufspendlerverkehrs einerseits und der besonders wichtigen Nachtruhe andererseits darstellen. - An Straßen mit Kfz- und Straßenbahnverkehr sieht der Lärmaktionsplan eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr vor, für Straßenbahnen jedoch nicht. Dies mit der Begründung, dass der Verkehrsfluss der Straßenbahn durch eine Geschwindigkeitsreduktion beeinträchtigt würde. Dies gilt aber für den Kfz-Verkehr genauso und gemessen an der beim Kfz-Verkehr betroffenen Personenzahl umso mehr. Eine Bevorteilung des ÖPNV ggü. dem motorisierten Individualverkehr mag ein politisches Anliegen sein, ist jedoch NICHT Aufgabe der Lärmaktionsplanung. 	<p>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim hat daher oberhalb der o.g. Werte nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p> <p>Der Lärmaktionsplan prüft Maßnahmen oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts. Diese Werte liegen im gesundheitskritischen Bereich. Daher wurden Maßnahmen gewählt, welche eine hohe Wirksamkeit aufweisen und im Regelfall zeitnah umsetzbar sind. Zudem haben Geschwindigkeitsbeschränkungen den Vorteil, dass die mit der Umsetzung verbundenen Kosten überschaubar bleiben und damit bei gleichen Kosten mehr Maßnahmen umgesetzt werden können, als im Falle des Einbaus von Lärmmindernden Asphalten oder Lärmschutzwänden.</p> <p>Siehe Kapitel 4.6.4 Maßnahmen Straßenbahn</p>
--	--	---	---

	<p>- Als theoretische Maßnahme wird in Prosa die Förderung von Lärm-schutzfenstern an Wohngebäuden genannt. In der konkreten Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen, wie sie für die Geschwindigkeits-reduktion genannt werden, fehlt diese wirksame Option jedoch.</p> <p>- Als theoretische Maßnahme wird in Prosa die Verwendung von lärm-mindernden Asphaltbelägen genannt. In der konkreten Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen, wie sie für die Geschwindigkeitsreduktion genannt werden, fehlt diese wirksame Option jedoch. Klar ist, dass diese Maßnahme aufgrund der hohen Kosten nur dann eingesetzt werden kann, wenn der Asphaltbelag aufgrund Sanierungsbedürftigkeit so-wieso zum Austausch ansteht. Ein Abgleich mit dem der Stadtverwaltung vorliegenden Straßenzustandsbericht fehlt in der Lärmaktionsplanung je-doch. So ist beispielsweise in dem Untersuchungsgebiet „Steuben-straße“ eine Erneuerung des Asphaltbelags für das Jahr 2025/2026 vor-gesehen. Der dortige Einsatz eines lärmmindernden Asphalts statt einer Geschwindigkeitsreduktion fehlt in der Maßnahmenempfehlung. Des Weiteren ist von Bedeutung, dass Fahrzeuge beim Befahren von sanierungsbedürftigen Straßenbelägen mit vielen Fehlstellen einen erheblichen Verkehrslärm verursachen, ähnlich den in der Lärmaktionspla-nung genannten Pflasterbelägen zwischen Straßenbahnschienen. Po-tenziale zur Lärmreduzierung durch Oberflächensanierungen fehlen in der Lärmaktionsplanung.</p> <p>- Der vorliegende Lärmaktionsplan arbeitet ausreichend nicht aus, wel-chen Einfluss Geschwindigkeitsreduktion auf den Verkehrsfluss an Am-pelkreuzungen haben. Als einzige Folge wird genannt, dass sich an manchen Kreuzungen die Räumzeiten so sehr verlängern, dass eine An-passung oder Erneuerung der Lichtsignalanlagen notwendig wird. Nicht genannt wird, ob durch die Geschwindigkeitsreduktion auch Grüne Wel-len unterbrochen werden, was einen schädlichen Einfluss hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, des Abgasausstoßes und na-türlich auch wieder hinsichtlich der Lärmemissionen bedeuten würde.</p>	<p>Nach der erstmaligen Aufstellung des Lärmaktionsplans hat die Stadt Mannheim zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen in den besonders belasteten Bereichen im Stadtgebiet ein städtisches Schallschutzfenster-programm aufgestellt. Allerdings wurde das Programm im Jahr 2024 ein-gestellt. Ob und wann die Förderung wieder aufgenommen werden kann ist aktuell nicht absehbar.</p> <p>Der Lärmaktionsplan führt in Kapitel 4.6 Maßnahmen folgendes aus:</p> <p>„Der Austausch des Fahrbahnbelags ist mit hohen Kosten verbunden. Der Eigenbetrieb Stadtraumservice als Straßenbaulastträger erneuert in Abhängigkeit vom Zustand der Straße regelmäßig im Stadtgebiet die As-phaltdeckschichten bzw. führt eine Grundhafte Erneuerung der Straße durch. Diese Maßnahmen sind – wenn möglich - zukünftig mit Deck-schichten durchzuführen, welche auch eine akustische Wirksamkeit bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h haben.“</p> <p>Darüber hinaus wurden die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ab-gewogen. Die Abwägung ist in Anhang des Lärmaktionsplans dokumen-tiert.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße sind 722 Personen ganztags und 703 Personen nachts Pegeln von mehr als 70 dB(A) (ganztags) und 60 dB(A) (nachts) ausgesetzt. Mit einer Maßnahmenkombination Tempo 30 und lärmmindernder Asphalt ist eine Pegelreduzierung denkbar, welche den Zielwert von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts erreicht. Folglich würde der Einbau des lärmmin-dernden Asphaltbelags eine Anordnung von Tempo 30 nicht ersetzen, sondern ergänzen.</p> <p>Die Fachbehörde, welche für die Lichtsignalanlagenschaltung zuständig ist, wurde bei der Maßnahmenausarbeitung beteiligt. Sofern eine Anpas-sung der Lichtsignalanlagenschaltung wegen einer grünen Wellen erfor-derlich war, wird dies berücksichtigt.</p>
--	---	---

		<p>Kosten Der Beschluss des Lärmaktionsplans hat eine Belastung des städtischen Haushalts zur Folge. Soll der Gemeinderat den Lärmaktionsplan beschließen, so muss dieser vollständig über die entstehenden Kosten in Kenntnis gesetzt werden. In der vorliegenden Lärmaktionsplanung wird lediglich eine Kostenschätzung von 9 Mio. Euro für Änderungen an Lichtsignalanlagen genannt. Ein Beschluss des Lärmaktionsplans hat jedoch viel weitreichendere finanzielle Folgen. So bleiben die Kosten für die Herstellung sämtlicher Beschilderungen, der Personalaufwand für die Durchführung der planungsrechtlichen Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Personal- und technische Aufwand für die Überplanung des Verkehrsflusses hinsichtlich grüner Wellen, die Kosten für Baustelleneinrichtungen und Verkehrssicherungsmaßnahme zum Umbau der Lichtsignalanlagen und weiterer baulicher Anlagen usw. vollständig unerwähnt.</p> <p>Vollständig unerwähnt bleiben letztlich auch die (sicher schwer im Detail berechenbaren, jedoch durchaus schätzbaren) volkswirtschaftlichen Einbußen aufgrund der Verkehrsverlangsamung, die über Jahre hinweg ein erhebliches Ausmaß erreichen werden.</p> <p>Hinweis zur Auswahl, durch welche Hauptlärmart ich mich belästigt fühle: Ich fühle mich durch keinen Lärm belästigt, ein Abschicken des Formulars war aber nicht ohne Auswahl möglich.</p>	<p>An der Ausarbeitung der Lärmschutzmaßnahmen wurden alle erforderlichen Stellen beteiligt. Kosten, die ins Zusammenhang mit der Umstellung der Lichtsignalanlagen entstehen wurden ermittelt und dokumentiert. Alle weiteren Kosten sind erst dann bezifferbar, wenn die genaue Anzahl der erforderlichen Verkehrszeichen bekannt ist. Je Verkehrszeichen ist im Schnitt mit Kosten zwischen 400 und 500 Euro zu rechnen.</p> <p>Unabhängig von der Frage, wie diese Kosten geschätzt werden sollten, ist nicht erkennbar, ob überhaupt volkswirtschaftliche Einbußen aufgrund der Verkehrsverlangsamung erwartbar sind. Insbesondere bei den vorliegenden gesundheitskritischen bis gesundheitsgefährdenden Pegeln, ab deren der Lärmaktionsplan Maßnahmen prüft, sind durch geringere Lärmeinwirkungen eher positive volkswirtschaftliche Effekte durch den mit der Lärmreduzierung einhergehenden geringeren gesundheitlichen Risiken und damit Kosten zu erwarten.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
35	Bürger / Bürgerin Neustadt	<p>Die vorliegende Fortschreibung der Lärmaktionsplanung muss, insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm, vor der Einbringung in den Gemeinderat überarbeitet werden.</p> <p>Hauptaugenmerk muss dabei darauf gelegt werden, dass neben dem berechtigten Interesse des Lärmschutzes auch ein zügiger Verkehrsfluss, der für eine wirtschaftlich bedeutsame Stadt wie Mannheim ebenfalls eine hohe Bedeutung hat, ausreichend berücksichtigt werden muss. Dies ist in dem vorliegenden Entwurf nicht der Fall.</p> <p>Zusammenfassend sind folgende Punkte besonders zu bemängeln. Die ausführliche Begründung erfolgt unten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konsequenter Ansatz eines grenzwertigen Lärmpegels von 65dB tags/ 55 dB nachts ohne die gegebene Notwendigkeit - Einseitige Umsetzung des Lärmaktionsplans mittels Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr - Fehlende Gesamtdarstellung der haushaltsrelevanten Kosten 	

	<p>Grenzwertiger Lärmpegel Dem Lärmaktionsplan liegt die Annahme zugrunde, dass die Stadtverwaltung bei der Überschreitung eines Lärmpegels von 65dB tags/ 55 dB nachts Maßnahmen ergreifen MUSS. Dies ist jedoch nicht korrekt. Nach Gesetzes-/Verordnungslage kann von den Grenzwerten 67dB tags/ 57 dB nachts Gebrauch gemacht werden, um dem Verkehrsfluss ausreichend Gewicht einzuräumen. Von diesem Ermessen, das der Stadtverwaltung eingeräumt wird, macht der vorliegende Lärmaktionsplan nur auf wenigen Straßen, genannt „Magistralen“, Gebrauch. Neben diesen herausgedeuteten Magistralen muss auch der zügige Verkehrsfluss auf den mehrheitlich von dem Aktionsplan betroffenen Sammelstraßen Bedeutung zugemessen werden. Auch auf ihnen sorgen massive Verkehrsbeschränkungen zu einem volkswirtschaftlichen Schaden. Eventuell kann der Ansatz von grenzwertigen Lärmpegeln von 67 dB tags / 55 dB nachts einen fairen Interessensausgleich darstellen.</p> <p>Maßnahmenpool Als nahezu einzige konkrete Maßnahme, die die Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Straßenverkehrslärms zur Umsetzung vorsieht, ist die Verhängung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und hier mehrheitlich eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Andere Maßnahmen werden nicht konkret in Erwägung gezogen.</p> <p>Diese Maßnahme ist zwar verhältnismäßig einfach umsetzbar, bedeutet jedoch eine massive Beschränkung des Verkehrs. Durch die Geschwindigkeitsreduktion erfolgt eine erhebliche Einschränkung des Verkehrsflusses und der Leichtigkeit des Verkehrs, durch die sich im Laufe der Jahre durch verlängerte Fahrzeiten ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden aufsummiert.</p> <p><i>Dieser betrifft ja nicht allein den Individualverkehr, sondern ebenfalls Lieferverkehr, Handwerksbetriebe und Dienstleister. Alle Verkehrsteilnehmer werden unzumutbar ausgebremst.</i></p> <p>Folgende Punkte sind am vorliegenden Entwurf zur Lärmaktionsplanung besonders zu bemängeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es erfolgt der sehr einseitige Maßnahmenvorschlag von Geschwindigkeitsreduktionen. Eventuell kann eine Ausweitung des Ansatzes von zulässigen Straßenverkehrs- und Straßenbahn-Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h tagsüber und 30 km/h nachts auf den Großteil der Untersuchungsstrecken einen fairen Interessensausgleich zwischen dem Verkehrsfluss des Wirtschaftsverkehrs und Berufspendlerverkehrs einerseits und der besonders wichtigen Nachtruhe andererseits darstellen. 	<p>Siehe Stellungnahme zu 34</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 34</p> <p>Siehe Kapitel 4.6.4 Maßnahmen Straßenbahn</p>
--	---	--

	<p>- An Straßen mit Kfz- und Straßenbahnverkehr sieht der Lärmaktionsplan eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr vor, für Straßenbahnen jedoch nicht. Dies mit der Begründung, dass der Verkehrsfluss der Straßenbahn durch eine Geschwindigkeitsreduktion beeinträchtigt würde. Dies gilt aber für den Kfz-Verkehr genauso und gemessen an der beim Kfz-Verkehr betroffenen Personenzahl umso mehr. Eine Bevorteilung des ÖPNV ggü. dem motorisierten Individualverkehr mag ein politisches Anliegen sein, ist jedoch NICHT Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Zudem ignoriert dieses Ansinnen, dass auch zahlreiche Gewerbetreibende mit dem Kfz in der Stadt mobil sein müssten, die gar nicht auf den ÖPNV umsteigen könnten.</p> <p>- Als theoretische Maßnahme wird in Prosa die Förderung von Lärmschutzfenstern an Wohngebäuden genannt. In der konkreten Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen, wie sie für die Geschwindigkeitsreduktion genannt werden, fehlt diese wirksame Option jedoch.</p> <p>- Als theoretische Maßnahme wird in Prosa die Verwendung von lärm-mindernden Asphaltbelägen genannt. In der konkreten Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen, wie sie für die Geschwindigkeitsreduktion genannt werden, fehlt diese wirksame Option jedoch. Klar ist, dass diese Maßnahme aufgrund der hohen Kosten nur dann eingesetzt werden kann, wenn der Asphaltbelag aufgrund Sanierungsbedürftigkeit sowieso zum Austausch ansteht. Ein Abgleich mit dem der Stadtverwaltung vorliegenden Straßenzustandsbericht fehlt in der Lärmaktionsplanung jedoch. So ist beispielsweise in dem Untersuchungsgebiet „Steubenstraße“ eine Erneuerung des Asphaltbelags für das Jahr 2025/2026 vorgesehen. Der dortige Einsatz eines lärm-mindernden Asphalts statt einer Geschwindigkeitsreduktion fehlt in der Maßnahmenempfehlung. Des Weiteren ist von Bedeutung, dass Fahrzeuge beim Befahren von sanierungsbedürftigen Straßenbelägen mit vielen Fehlstellen einen erheblichen Verkehrslärm verursachen, ähnlich den in der Lärmaktionsplanung genannten Pflasterbelägen zwischen Straßenbahnschienen. Potenziale zur Lärmreduzierung durch Oberflächen-sanierungen fehlen in der Lärmaktionsplanung.</p> <p>- Der vorliegende Lärmaktionsplan arbeitet ausreichend nicht aus, welchen Einfluss Geschwindigkeitsreduktion auf den Verkehrsfluss an Ampelkreuzungen haben. Als einzige Folge wird genannt, dass sich an manchen Kreuzungen die Räumzeiten so sehr verlängern, dass eine Anpassung oder Erneuerung der Lichtsignalanlagen notwendig wird. Nicht genannt wird, ob durch die Geschwindigkeitsreduktion auch Grüne Wellen unterbrochen werden, was einen schädlichen Einfluss hinsichtlich der</p>	<p>Siehe Kapitel 4.6.4 Maßnahmen Straßenbahn</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 34</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 34</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 34</p>
--	---	---

	<p>Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, des Abgasausstoßes und natürlich auch wieder hinsichtlich der Lärmemissionen bedeuten würde.</p> <p>- Auch weitere Lösungsmöglichkeiten, die in anderen Städten längst umgesetzt wurden bleiben außen vor. Hier ist allein die Anpflanzung von schmalen Hecken am Fahrbahnrand zu nennen, die sehr viel schallreduzierendes Potential hätten, ohne einen Eingriff in den fließenden Verkehr zu verursachen. Zudem haben diese auch einen mindernden Effekt der Schadstoffbelastung auf Fußgänger</p> <p>Kosten Der Beschluss des Lärmaktionsplans hat eine Belastung des städtischen Haushalts zur Folge. Soll der Gemeinderat den Lärmaktionsplan beschließen, so muss dieser vollständig über die entstehenden Kosten in Kenntnis gesetzt werden. In der vorliegenden Lärmaktionsplanung wird lediglich eine Kostenschätzung von 9 Mio. Euro für Änderungen an Lichtsignalanlagen genannt. Ein Beschluss des Lärmaktionsplans hat jedoch viel weitreichendere finanzielle Folgen. So bleiben die Kosten für die Herstellung sämtlicher Beschilderungen, der Personalaufwand für die Durchführung der planungsrechtlichen Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Personal- und technische Aufwand für die Überplanung des Verkehrsflusses hinsichtlich grüner Wellen, die Kosten für Baustelleneinrichtungen und Verkehrssicherungsmaßnahme zum Umbau der Lichtsignalanlagen und weiterer baulicher Anlagen usw. vollständig unerwähnt. Vollständig unerwähnt bleiben letztlich auch die (sicher schwer im Detail berechenbaren, jedoch durchaus schätzbaren) volkswirtschaftlichen Einbußen aufgrund der Verkehrsverlangsamung, die über Jahre hinweg ein erhebliches Ausmaß erreichen werden.</p> <p>Eindruck <i>Es entsteht der Eindruck, dass es den Verfassern des Plans gar nicht primär um Lärmreduktion geht, sondern vielmehr das Hauptinteresse darin besteht den Individualverkehr unattraktiv zu machen. Wie bereits oben beschrieben, habe die Ersteller des Plans dabei an ihrem Eifer völlig ausgeblendet, dass dieser Individualverkehr eben nicht hauptsächlich aus Urlaubern und Touristen besteht, sondern aus arbeitenden Menschen, die als Handwerker, Dienstleister, Lieferanten oder eben auch Berufspendler auf einen funktionsfähigen Verkehrsfluss angewiesen sind, um unbillige Nachteile zu vermeiden.</i></p>	<p>Anderen Städten steht im Regelfall das gleiche Schallschutzzinstrumentarium zur Verfügung, wie der der Stadt Mannheim. Aufgrund örtlicher Besonderheiten muss dieser Maßnahmenkatalog an die Lage vor Ort angepasst werden, was die Stadt im Lärmaktionsplan auch macht. Im Übrigen haben Hecken und sonstige Anpflanzungen entlang der Straßen keine Auswirkung auf die Geräuscheinwirkungen in der Umgebung. Für eine wirksame Abschirmung ist ein deutlich höheres Flächengewicht (Dichte) erforderlich, als eine durch eine Bepflanzung erreichbar wäre.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 34</p> <p>Die Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan erfolgte unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte. Die Abwägung der relevanten Aspekte ist im Gang ausführlich dokumentiert. Die Kritik ist nicht nachvollziehbar.</p>
--	---	---

		<p><i>Der gesamte Plan sollte somit nochmals grundlegend überarbeitet werden, die oben gemachten Ausführungen mit berücksichtigen und die tatsächlichen Kosten aller Einzelmaßnahmen detailliert auflisten und einem nachgewiesenen Nutzen gegenüberstellen.</i></p> <p><i>Nur und ausschließlich auf Basis einer derartigen detaillierten Auflistung kann man eine fachlich fundierte und ideologiebefreite Entscheidung treffen.</i></p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
36	Bürger / Bürgerin Niederfeld	Die Stellungnahme ist inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf nochmalige eine Wiedergabe wird an dieser Stelle verzichtet.	Siehe Stellungnahme zu 34
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
37	Bürger / Bürgerin Käfertal Süd	Die Stellungnahme entspricht inhaltlich der Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
38	Bürger / Bürgerin k.A.	Die Stellungnahme entspricht inhaltlich der Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.	Siehe Stellungnahme zu 34
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
39	Bürger / Bürgerin Seckenheim	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit großem Interesse verfolge ich die Diskussionen und geplanten Maßnahmen rund um den Lärmaktionsplan. Auch habe ich an der Informationsveranstaltung am 14. März 2025 im Stadthaus teilgenommen. Zunächst, vielen Dank an Herrn Kiefer für die umfangreichen Infos im Rahmen der Infoveranstaltung sowie das geduldige Beantworten der verschiedenen Fragen.</p> <p>Ich wohne in Seckenheim und bin – nicht nur aufgrund der Lärmbelastung – an einer schnellen Umsetzung des Tempo 30 auf der Hauptstraße interessiert.</p> <p>Dazu folgende Anmerkungen</p> <p>1) Für Seckenheim stellen Sie eine erhöhte Lärmbelastung an der Hauptstraße fest. Dies bedeutet aus meiner Sicht, dass eine Umsetzung von Tempo 30 dringend erfolgen muss. Ich frage mich, inwiefern die Aussetzung, die Sie für Seckenheim ankündigen, rechtmäßig ist.</p> <p>2) Sie schreiben, dass die Einführung von Tempo 30 zu Fahrtzeitverlängerungen der Stadtbahn führt. Aus meiner Sicht wäre es natürlich im Hinblick auf die Lärmbelastung sinnvoll, auch die Stadtbahn auf Tempo 30 umzustellen. M. W. hat man in Feudenheim doch aber eine andere Lösung gefunden. Hier kann die Stadtbahn auch Tempo 50 fahren, wenn möglich, ansonsten Tempo 30. Diese Lösung wäre doch zumindest auch für Seckenheim anzudenken, bevor dies ein weiterer Hemmschuh ist und nichts passiert.</p>	<p>In Abstimmung mit der Verkehrsbehörde ist eine Anordnung von Tempo nur zulässig, wenn die Räumzeiten für die Kreuzungen angepasst wurden. Dies dient der Verkehrssicherheit.</p> <p>In Feudenheim liegt eine Ausnahmegenehmigung für die Straßenbahn vor. Diese wurde durch die Verkehrsbehörde erteilt. Über eine Ausnahmegenehmigung kann der Lärmaktionsplan keine Vorgaben treffen.</p>

		<p>3) Am Ende kommen Sie aufgrund der Kosten für den Austausch der Lichtsignalanlagen zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme, Tempo 30 umzusetzen, nicht erfolgt, so lange der Austausch der Lichtsignalanlagen nicht abgeschlossen ist. Völlig unklar ist in meinen Augen der Zeitplan. Es gibt keinerlei Aussagen darüber, bis wann der komplette Plan umgesetzt werden soll und daher gibt es auch keine Info zur Umsetzung des Tempo 30 auf der Hauptstraße in Seckenheim. Welchen Sinn macht ein Plan, wenn nicht angegeben ist, bis wann alle Maßnahmen umgesetzt werden müssen?</p> <p>4) In der Veranstaltung wurde darauf hingewiesen, dass es in anderen Stadtteilen ebenfalls Ampelanlagen gibt, die aus Kostengründen nicht sofort ausgetauscht werden. Nach welchen Kriterien legen Sie fest, wann welche Ampelanlagen ausgetauscht werden?</p> <p>5) Für Seckenheim möchte ich auf die extreme Gefahrenzone auf der Hauptstraße hinweisen. Die Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund der zu schmalen Gehwege, zu schmalen Parkplätze sowie dem Straßenbahnverkehr, der hier auch noch die Radfahrer in ausgesprochen gefährliche Situationen bringt (Fahren zwischen den Schienen / Querung der Schienen / kein ausreichender Abstand zu parkenden Autos möglich). Auch möchte ich darauf hinweisen, dass die Ihnen bekannte Unfallstatistik nicht alle verunfallten Radfahrer aufgenommen hat. Vor diesem Hintergrund ist die Hauptstraße in Seckenheim aus meiner Sicht prioritär zu behandeln.</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p>Der Lärmaktionsplan ermittelt und legt die Maßnahmen für die Untersuchungsgebiet mit Überschreitungen der Maßnahmen fest. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen durch die zuständigen Behörden.</p> <p>Der Austausch der Lichtsignalanlagen erfolgt durch den Eigenbetrieb Stadtraumservice im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen. Bei der Priorisierung der Umsetzung ist in erster Linie das Alter der Lichtsignalanlagen maßgebend.</p> <p>Die Anmerkung wird an die zuständige Behörde weiter geleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
40	GESBIM	<p>Anbei erhalten Sie die Stellungnahme der Gesbim- Gesundheit statt Bahnärm in Mannheim zum Lärmaktionsplanung.</p> <p>Bei der Lärmaktionsplanung steht die Lärminderung im Fokus. Wir unterstützen die von der Stadt Mannheim präferierte Tunnellösung für den Schienengüterverkehr.</p> <p>Neben dem wichtigen Lärmschutz der Anwohner besonders nachts, ist die mögliche Investition in die Schieneninfrastruktur eine Investition in die Zukunft, für Europa, Deutschland und vor allen auch für Mannheim.</p> <p>Stellungnahme der GESBIM zum Lärmaktionsplan 4. Stufe 2025 der Stadt Mannheim</p>	

Der Lärmaktionsplan soll priorisierte Maßnahmen festlegen, Lärm inklusive seiner Gesundheitsschäden zu verringern. Dies betrifft solche, die Mannheim selbst entscheiden kann als auch solche, für die Unterstützung erforderlich ist, etwa bei der Lärmsanierung an Schienenwegen.

Die bekannten Investitionspläne der DB – ICE-Neubaustrecke Frankfurt Mannheim und viergleisiger Aus/Neubau Mannheim-Karlsruhe sind insofern ein Sonderfall, da hierbei droht, dass eine sehr hohe Zusatzlärmbelastung in nahezu das gesamte Stadtgebiet getragen wird. Zur Erinnerung, Mannheim liegt an der meistbefahrenen europäischen Nord-Süd-achse „Rotterdam – Mittelrhein – Genua“. Der geplante Ausbau wird die Zugbelastung, insbesondere auch der lauten Güterzüge, auf mehr als das Doppelte erhöhen, an gewissen Strecken wie der Riedbahn auch deutlich höher, mit bis zu einem Güterzug alle drei Minuten nachts.

Die Grafik rechts zeigt den Iststand 2023 der Lärmkarte des Eisenbahnbundesamtes. Dunkelgrau bedeutet nachts mehr als 45 dB(A), mit 5 dB(A)-Schritten der folgenden Farben. Dies sind Durchschnittswerte, was bedeutet, dass die einzelnen Züge rund 10-15 dB(A) lauter zu hören sind, also 55-60 dB(A) im dunkelgrauen Bereich. Eine Verdoppelung bis Vervierfachung nach der Streckenausbau-Investition bedeutet dann rund 58 bis 66 dB(A) Einzelzuglärmbelastung nachts. Selbst diese Werte – die orangene Markierung z. B. würde künftig 73-81 dB(A) nachts bedeuten – liegen über den Grenzwerten für die Lärmaktionsplanung (55 dB(A)).



		<p>Der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe der Stadt Mannheim konstatiert folgerichtig: „Vor diesem Hintergrund ist ... sicherzustellen, dass [die Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen] nicht zulasten der ansässigen Wohnbevölkerung gehen“ (S. 32 LAP). Und weiter: „Entsprechend kann aus Sicht der Stadt Mannheim nur eine Tunnelvariante ... die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen.“ Auf die geforderten Randbedingungen, wie Anbindung an beide nördlichen Strecken, komplette Einbindung des Hauptbahnhofs und Nutzung der oberirdisch freiwerdenden Kapazitäten für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs wird hingewiesen (S. 33 LAP).</p> <p>Die GESBIM unterstützt diese Forderungen voll und weist zusätzlich darauf hin, dass der Anbindung des Rangierbahnhofs auch große Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte, um die Quote zwangsweise oberirdisch fahrender Güterzüge möglichst klein zu halten.</p> <p>Auf Seiten der Bundespolitik ist aktuell davon auszugehen (Stand 15.3.25), dass ein Sondervermögen von 500 Mrd. Euro über 12 Jahre für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen geplant werden wird. Dieses wird zu einem großen Teil in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Auf der Ausbaustrecke im Mittelrheintal liegende Gemeinden haben bereits Tunnellösungen gebaut bzw. angeboten bekommen, wie Offenburg, Rastatt, Lorsch oder Lampertheim – vor Bewilligung der oben genannten Zusatzmittel. Mannheim, das erheblich mehr lärmbeeinträchtigter Einwohner hat als alle oben genannten Gemeinden, sollte sich insofern bemühen, nicht als Stadt zweiter Klasse behandelt zu werden, was Lärm- und Gesundheitsschutz angeht.</p> <p>Wir fordern insofern die Stadtverwaltung auf, die entsprechenden Verhandlungen erfolgreich zu führen</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
41	Bürger / Bürgerin k.A.	<p>Wir wohnen im [...] und sind dem ständigen Bahnlärm als auch den Erschütterungen ausgesetzt.</p> <p>Die jetzige Situation ist schon schlimm genug. Oft wird die Nachtruhe durch die Geräusche der Bahn gestört.</p> <p>Durch den Ausbau der Riedbahn wird die Kapazität der Strecke deutlich erhöht. Die Frequenz der Züge soll deutlich erhöht werden.</p> <p>Daher unterstützen wir die Bemühungen der Stadt Mannheim, dass die Bahn eine Tunnellösung realisiert.</p>	

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
42	Bürger / Bürgerin Gartenstadt	<p>Anregungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutzwand - vermehrte Verkehrskontrollen - Herabsetzung des Tempolimits 	<p>Die Maßnahmen wurden für die ermittelten Untersuchungsgebiete geprüft und abgewogen. Lärmschutzwände kommen aufgrund der Trennwirkung, fehlender Flächen und eingeschränkter Wirksamkeit insb. in den oberen Geschossen in innerstädtischen Lagen im Regelfall nicht zum Einsatz. Wo die Maßnahme sinnvoll war wurde sie im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und Kosten geprüft. Im Regelfall war eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wirksamer und kostengünstiger.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
43	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Ein angebrachter Hohlspiegel an der Kreuzung E3/1 Richtung Synagoge führt zu weniger abrupten Vollbremsungen der Stadtbahn, inkl. Hup und Klingelkonzert. Ganz abgesehen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Es fehlt weniger an 30Zonen (wobei die meiner Meinung fast nur zum Geld verdienen da sind [Ausnahmen sind dreißiger Zone vor Schulen, werktags von früh 6 Uhr bis abends 19 Uhr. In der Nacht sind Schüler meistens im Bett]), sondern an Übersichtlichkeit. Diese kann man sehr oft durch einen Hohl bzw. Konvexspiegel schaffen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan legt keine Vorgaben für die Straßenausstattung fest. Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weiter geleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
44	Bürger / Bürgerin Feudenheim	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ich begrüße die 4. Stufe des Lärmaktionsplans sehr. Ich möchte jedoch anmerken, dass die Absenkung der Geschwindigkeit auf der Feudenheimer Hauptstraße dazu führt, dass ein immer größer werdender Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer die Abkürzung durch die Wohngebiete wählt. Schon jetzt haben wir in unserem Teil der Wallstadter Str., die eine Anliegerstraße ist, mit zunehmendem Abkürzungsverkehr zu kämpfen. Gerade in den Morgenstunden und zum Ende der täglichen Arbeitszeit. Viele motorisierte Verkehrsteilnehmer möchten sich die Ampelverzögerung an der Kreuzung OdenFDP um in die Feudenheimer Hauptstraße zu gelangen. Von daher bitte ich sie darum bei Ihrem Lärmaktionsplan auch die Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete zu berücksichtigen.</p> <p>Danke vorab.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen für die Hauptstraße in Feudenheim vor. Hier ist bereits T30 angeordnet.</p> <p>Die Verdrängungseffekte in das untergeordnete Straßennetz werden bei der Abwägung berücksichtigt. Im Regelfall wird dabei aber die Reisezeit der Ausweichverkehre nicht signifikant verringert, da auch im untergeordneten in Regelfall ebenfalls nicht schneller als T30 gefahren werden kann.</p> <p>Wir nehmen den Hinweis auf und leiten ihn an die Verkehrsplanung und die Straßenverkehrsbehörden weiter.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			

45	Bürger / Bürgerin Gartenstadt	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Mannheim möchte ich erneut ein Anliegen zur Lärmbelastung in der Gartenstadt an Sie herantragen.</p> <p>Bereits vor knapp zwei Jahren habe ich mich an die Stadt gewandt und auf die erheblichen Lärmbelastungen durch die stark befahrene Waldstraße hingewiesen – insbesondere im Bereich des Glücksburger Wegs. Die Situation hat sich seither nicht verbessert, im Gegenteil: Gerade in den wärmeren Monaten, in denen ein dauerhaftes Schließen der Fenster nicht zumutbar ist, beeinträchtigen der Durchgangsverkehr, insbesondere LKW, rasende Motorräder und PKW sowie häufige Martinshörner, massiv das Wohlbefinden der Anwohnerinnen und Anwohner.</p> <p>Für unsere Familie, insbesondere mit kleinem Kind, ist ein erholsamer Schlaf kaum möglich – der Lärm belastet zunehmend die Gesundheit und Lebensqualität. Ich bitte eindringlich darum, diese Situation im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen.</p> <p>Neben baulichen Lösungen wie Lärmschutzwänden, die in anderen Abschnitten der Waldstraße bereits vorhanden sind, halte ich auch folgende Maßnahmen für sinnvoll und dringend prüfenswert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempolimit (z. B. 30 km/h) in Wohnabschnitten, zumindest in den Nachtstunden • Nachtfahrverbot für LKW oder zeitlich eingeschränkte Durchfahrt • Einsatz lärmmindernden Straßenbelags (z. B. Flüsterasphalt) • Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen, auch durch stationäre Blitzer 	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für den Abschnitt der Waldstraße zwischen der Brücker Riedbahn und Beginn der Lärmschutzwand südwestlich der Kreuzung Waldstraße / Neues Leben / Sonnenschein eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h vor.</p> <p>Die mehrspurig ausgebaute Waldstraße (L597) besitzt als überörtliche Hauptverkehrsstraße und als Umleitungsstrecke für die BAB 6 eine besondere verkehrliche Bedeutung. Ein Nachtfahrverbot für Lkw auf solchen Hauptverkehrsstraßen ist schon wegen der Funktion als Umleitungsstrecke nicht umsetzbar.</p> <p>Siehe Maßnahmen Lärmaktionsplan Kapitel 4.6.2 lärmarme Fahrbahneläge</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p> <p>Stationäre Messungen mittels einer Messsäule haben einen hohen Gewohnheitseffekt haben, so dass hier im Regelfall überwiegend Verstöße</p>
----	----------------------------------	--	---

		<p>• Verstärkte Kontrollen gegen unnötigen Lärm durch aufheulende Motoren und laute Fahrzeuge</p> <p>• Zusätzliche Begrünung als unterstützende Maßnahme zur Schallminderung</p> <p>Ich möchte ausdrücklich betonen, dass dieses Anliegen nicht nur meine Familie betrifft. In Gesprächen mit der Nachbarschaft wurde mir mehrfach bestätigt, dass die Lärmbelastung insbesondere im Sommer von vielen als gesundheitlich sehr belastend empfunden wird. Ich bitte Sie daher mit Nachdruck, die Situation in diesem Wohngebiet ernst zu nehmen und geeignete Schritte zur Verbesserung einzuleiten.</p>	<p>von ortsfremden Personen (z.B. Durchgangsstraßen, Verkehrsachsen) gemessen werden. Die Voraussetzungen für die Installation einer Messsäule sind zudem wesentlich höher als die Voraussetzungen für den Einsatz mobiler oder semistationärer Messgeräte. Das bedeutet, dass die Installation einer stationären Messanlage in einem Bereich nur dann gerechtfertigt ist, wenn es eine faktische Notwendigkeit für stationäre Geschwindigkeitskontrollen gibt (z. B. an Unfallschwerpunkten).</p> <p>Die Verhaltensweisen, 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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Begrünung wie Hecken oder sonstige Anpflanzungen entlang der Straßen haben keine Auswirkung auf die Geräuscheinwirkungen in der Umgebung. Für eine wirksame Abschirmung ist ein deutlich höheres Flächengewicht (Dichte) erforderlich, als eine durch eine Bepflanzung erreichbar wäre.</p>
--	--	---	--

		<p>Gerne bin ich bereit, mich weiter einzubringen oder an einem Beteiligungsformat teilzunehmen. Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich zur Verfügung und freue mich über eine Rückmeldung zum weiteren Vorgehen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
46	Bürger / Bürgerin k.a.	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Sinne der Anwohner kann es nur eine Tunnellösung geben. Schon heute unterbrechen die Güterzüge aufgrund des Lärmes bei Durchfahrt oder durch Bremsquietschen den Schlaf und verhindern die notwendige Erholung.</p> <p>Angesichts der exorbitanten Ausweitung der Verkehrsfrequenz muss mit erhöhter gesundheitlicher Belastung gerechnet werden.</p> <p>Weiterhin: Wer ersetzt die Wertverluste der Grundstücke und Gebäude? Wer kauft schon eine Immobilie in lärmbelasteten Gebieten?</p> <p>Hochachtungsvoll</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm vor. Aus Sicht der Stadt Mannheim kann aber nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft an die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freiwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs.</p> <p>Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte.</p> <p>Näheres Siehe Kapitel 4.1.3 Eisenbahn</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
47	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Bitte führen Sie Tempo 30 in der Morchfeldstraße ein, da viele Autofahrer:innen oft schneller als 50 km/h sind und die Straße abends oder am Wochenende als Rennstrecke benutzt wird. Auch sehr viele LKW fahren durch, obwohl ein Anlieger frei Schild am Anfang und Ende der Straße steht.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für die Morchfeldstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
48	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50km/h wird oftmals nicht eingehalten und es gibt viel Durchgangsverkehr, auch durch Lkw in der Morchfeldstraße.</p> <p>Nachts stellen wir hochmotorisierte Rase fest. All dies führt zu unnötiger Lärmbelastung und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Daher fordere ich mehr Geschwindigkeitsüberwachung und ein Tempolimit von 30km/h.</p> <p>Über eine Rückmeldung bezüglich geplanter Maßnahmen freue ich mich.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für die Morchfeldstraße als Lärmschutzmaßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.		
49	Bürger / Bürgerin k.A.	<p>Als FDP-Mitglied und interessierter Bürger der Stadt Mannheim möchte ich hiermit eine umfassende Einwendung gegen Teile des Entwurfs des Lärmaktionsplans Stufe 4 vorbringen. Diese Einwendung soll die Interessen sowohl der betroffenen Anwohner als auch der örtlichen Unternehmen berücksichtigen und legt den Schwerpunkt auf rechtliche, wirtschaftliche und bürgerrechtliche Argumente. Ziel ist es, Lärmschutz effizient und verhältnismäßig zu gestalten, ohne die Freiheitsrechte und die wirtschaftliche Entfaltung unnötig einzuschränken. Im Folgenden gliedere ich meine Stellungnahme in mehrere Themenbereiche:</p> <p>1. Wirtschaftliche Einschränkungen durch die geplanten Maßnahmen</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dürfen nicht isoliert als technokratische Regulierung gesehen werden, sondern müssen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft bewertet werden. Viele Mannheimer Unternehmen – vom Einzelhandel in der Innenstadt über Lieferdienste bis hin zur Industrie im Hafen – sind auf eine verlässliche und zügige Erreichbarkeit angewiesen. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsbeschränkungen können hier negative Effekte haben. So bedeutet z.B. ein flächendeckendes oder großflächiges Tempo 30, insbesondere am Tag, verlängerte Fahrzeiten für Lieferverkehre und Dienstleister. Dies kann Lieferketten stören und die Kosten für Betriebe erhöhen (z.B. müssen Handwerker und Lieferdienste mehr Zeit einplanen, was entweder zu weniger Aufträgen pro Tag oder zu höheren Preisen führt). Unternehmen, die auf Just-in-Time-Lieferungen angewiesen sind, könnten in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt werden.</p> <p>Ein Beispiel: Im Entwurf ist ersichtlich, dass in mehreren Gebieten Tempo-30-Maßnahmen geplant sind, teils ganztägig (etwa in Wohngebieten wie Feudenheim Ost oder Almenhof) und teils nachts auf Hauptverkehrsstraßen. Während nächtliche Tempolimits die tagsüber wichtigen Wirtschaftsverkehre kaum beeinflussen, könnten ganztägige Beschränkungen z.B. auf der Speyerer Straße oder anderen Durchgangsstraßen das Gewerbeverkehrsaufkommen verlangsamen. Die Speyerer Straße ist eine bedeutende Ausfallstraße; ein dauerhaftes Tempolimit dort könnte Lieferfahrten vom und zum Gewerbegebiet Mallau sowie Pendlerverkehre beeinträchtigen. Die Frage der Standortattraktivität stellt sich: Unternehmen könnten zögern, sich in Gebieten mit streng reguliertem Verkehr anzusiedeln, wenn das Logistik-Handling schwieriger wird.</p> <p>Darüber hinaus muss geprüft werden, ob bestimmte Branchen unverhältnismäßig belastet würden. Beispielsweise könnte die Gastronomie oder</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche, in denen gesundheitskritische bis gesundheitsgefährdende Verkehrslärmeinwirkungen vorliegen (gerichtlich bestätigt VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018). Die Stadt Mannheim hat in diesem Bereich nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde. Dazu gehören insbesondere die Belange der Wirtschaft. So wurde beispielsweise der Verkehrsfunktion am Tag auf den Magistralen von und zum Ring sowie auf dem Ring eine höhere Bedeutung beigemessen, als dem Schutz der Anwohner. Daher erfolgt hier eine Anordnung T30 ausschließlich nachts.</p> <p>Die Speyerer Straße verbindet als Sammelstraße die Neckarauer Straße mit der Meeräcker- und Steubenstraße und hat keinen Bezug zum Gewerbegebiet Malle. Auf der Neckarauer Straße als Magistrale ist die Anordnung T30 auf nachts beschränkt.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf T30 hat keine relevanten Auswirkungen auf die Erreichbarkeit.</p>

	<p>Hotellerie darunter leiden, wenn Kunden die Innenstadt als schwer erreichbar empfinden oder Lieferzeiten (etwa für Frischwaren in der Frühe) durch nächtliche Fahrverbote/Tempolimits verzögert werden. Auch Schichtbetriebe (Krankenhäuser, Produktionsstätten) sind auf nächtliche Mobilität angewiesen – wenn nachts nur noch 30 km/h erlaubt sind, verlängern sich Dienstwege für Mitarbeiter erheblich.</p> <p>Ein weiteres wirtschaftliches Risiko besteht, wenn Verkehrsverlagerungen auftreten: Sollte der Lärmaktionsplan dazu führen, dass Autofahrer und Lkw bestimmte geregelte Strecken meiden und stattdessen längere Umwege fahren, bedeutet das mehr Kilometer und Zeitaufwand – was wiederum Kraftstoffkosten erhöht und ggf. Emissionen steigert. Dies schadet Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen und wäre kontraproduktiv. Der Entwurf erwähnt diese Problematik der möglichen Nachteile (Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit des Netzes) selbst. Ich fordere daher, diese Aspekte in der endgültigen Abwägung noch stärker zu gewichten: Lärmschutz-Maßnahmen dürfen nicht zu einer unsichtbaren "Sondersteuer" für Unternehmen werden, in Form von Zeitverlust oder Effizienzeinbußen.</p> <p>Positiv ist anzumerken, dass der Plan Entwurf bereits auf Kosten-Nutzen-Aspekte hinweist – beispielsweise sind für die Anpassung von Ampelanlagen ca. 9 Mio. € veranschlagt. Jeder Euro, den die Stadt investiert oder den Unternehmen indirekt durch Verzögerungen verlieren, sollte durch einen spürbaren Nutzen gerechtfertigt sein. Eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse ist hier geboten. Die EU-Richtlinie selbst nennt Kosten-Nutzen-Analysen als Bestandteil der Aktionsplanung. Aus meiner Sicht sollte die Stadt offenlegen, wie viel dB Minderung pro investiertem Euro erzielt wird und ob dies in einem sinnvollen Verhältnis steht. Wirtschaftliche Vernunft muss Hand in Hand mit Umweltpolitik gehen. Zusammengefasst plädiere ich dafür, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmen gründlich zu prüfen und wo nötig nachzubessern. Lärmschutz darf nicht zum Hemmschuh für unsere lokale Wirtschaft werden. Insbesondere sollten ganztägige Verkehrsbeschränkungen in Gewerbegebieten oder auf stadtwichtigen Verkehrsadern nur als letzte Option umgesetzt werden, wenn mildere Mittel ausgeschöpft sind und der Gewinn an Lärmreduktion eindeutig die wirtschaftlichen Nachteile überwiegt.</p> <p>2. Auswirkungen auf Mobilität und Infrastruktur Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist ein hohes Gut. Als liberale Kraft betone ich die Bedeutung individueller Mobilität (PKW, Motorrad)</p>	<p>Lkw-Fahrverbote sind keine vorgesehen ebenso stellen die Geschwindigkeitsbeschränkungen kein Hindernis für die Mobilität dar, sondern im vorliegenden Fall ein Instrument zum Gesundheitsschutz der Anwohner.</p> <p>Im Regelfall sucht sich der Verkehr die schnellste Route. Da die Nebenstraßen im Regelfall ebenfalls nicht schneller als T30 fahren können sind die Hauptverkehrsstraßen immer noch die schnellste Alternative.</p> <p>Bei Gesundheitskritischen und –gefährdenden Pegeln ist dem Gesundheitsschutz der Anwohner als hohes Gut Rechnung zu tragen. Alle anderen relevanten Belange sind entsprechend ihrer Bedeutung in die Abwägung eingestellt worden. In Bereichen mit einer Anordnung T30 wurde dem Belang des Gesundheitsschutzes höheres Gewicht beigemessen.</p> <p>Für eine umfassende Kosten-Nutzen-Analysen liegen nicht ausreichende Daten vor. Der Aufwand zur Ermittlung der Daten steht in keinem Verhältnis zum Erkenntnisgewinn, zumal die Stadt Mannheim hat bei dem untersuchten gesundheitskritischen Pegelbereich nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum hat.</p> <p>Die verkehrliche Bedeutung der Straßen ist in der Abwägung ausreichend berücksichtigt, was auch zur nächtlichen Beschränkung von T30 auf den Magistralen und dem Ring geführt hat. Der Luisenring ist der mit</p>
--	---	---

	<p>ebenso wie eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs und sicheren Radverkehrs. Der Lärmaktionsplan darf diese Mobilitätsinteressen nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen zentrale Verkehrsachsen in Mannheim (z.B. Kaiserring, Parkring, Friedrichsring – laut Entwurf mit Tempo 30 nachts und teils Prüfauftrag für ganztags. Diese Ringstraßen bilden das Rückgrat der Innenstadt-Verkehrsführung. Eine Temporeduzierung dort könnte Stauerscheinungen verstärken, weil die Kapazität sinkt, gerade im Berufsverkehr. Zwar ist Tempo 30 in der Nacht aus Lärmschutzsicht sinnvoll und für den Verkehrsfluss meist verkraftbar, doch am Tag kann es zu einem Verkehrskollaps führen, wenn z.B. Ampelphasen nicht optimal abgestimmt sind und Kolonnen langsamer abfließen. Schon heute kämpft Mannheim mit hohem Verkehrsaufkommen; verschärfte Staus wirken sich negativ auf alle aus – Pendler verlieren Zeit, Busse und Bahnen stecken ggf. mit drin, Radfahrer atmen mehr Abgase von stop-and-go-Verkehr ein.</p> <p>Eine Verlangsamung des gesamten Stadtverkehrs hätte auch Folgen für die Infrastrukturplanung. Wenn Verkehrsachsen weniger leisten, muss der Verkehr anderswo hin. Droht eine Verlagerung auf Wohngebietsstraßen, würde dies letztlich neue Lärmprobleme in bisher ruhigeren Quartieren schaffen – und das kann nicht im Sinne des Plans sein. Hier entsteht ein Zielkonflikt: Lärmreduzierung an Hotspots ja, aber bitte nicht zu Lasten vormals ruhiger Gebiete. Deshalb appelliere ich, bei jeder Maßnahme die Verkehrsfunktion der betroffenen Straße zu berücksichtigen. Der Entwurf tut dies prinzipiell (er erwähnt den Belang "Verkehr" in der Bewertung), aber in der Einwendung möchte ich betonen: Hauptverkehrsstraßen sollten auch weiterhin ihrer Rolle nachkommen können. Wo immer möglich, sind intelligente Lösungen vorzuziehen, die Verkehrsfluss und Lärmschutz zugleich verbessern – zum Beispiel Grüne Wellen, Kreisverkehre statt Ampeln, flüssigere ÖPNV-Spuren. Ein langsamer Verkehr ist nicht automatisch leiser, wenn er ständig anhalten und wieder anfahren muss. Verkehrsverstetigung (gleichmäßiges Fahren) kann Lärm und Emissionen reduzieren, ohne die Reisezeit drastisch zu erhöhen. Der Planentwurf gibt allerdings zu, dass Maßnahmen wie Verkehrsverstetigung in den gängigen Lärmberechnungen nicht direkt abbildbar sind. Das sollte uns aber nicht davon abhalten, solche Maßnahmen dennoch umzusetzen, wo sie sinnvoll sind. Hier ist Nachbesserung gefragt: Lärmschutz durch moderne Verkehrssteuerung sollte explizit Teil des Maßnahmenpakets sein, um die Mobilität effizient zu halten.</p>	<p>Abstand an stärksten belastete Bereich mit Pegeln über 75 dB(A). Hier liegen noch keine ausreichenden Daten zu Wirkung von T30 vor, weshalb hier auch ein Prüfauftrag erfolgte.</p> <p>Die Hauptverkehrsstraßen sind in den Spitzenstunden bereits heute überlastet, eine Anordnung von T30 hat hier keinen Einfluss darauf. Wenn die LSA Schaltung entsprechend angepasst wird (was bei einer Anordnung auch gemacht wird) kann T30 auch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen.</p> <p>Im Regelfall sucht sich der Verkehr die schnellste Route. Da die Nebenstraßen im Regelfall ebenfalls nicht schneller als T30 fahren können sind die Hauptverkehrsstraßen immer noch die schnellste Alternative.</p>
--	--	--

	<p>Betonen möchte ich auch die Belange des öffentlichen Nahverkehrs. Viele Tempo-30-Abschnitte tangieren Busstrecken. Wenn Busse langsamer fahren müssen, verlängern sich Fahrpläne oder es werden mehr Busse für den gleichen Takt benötigt. Dies kann den ÖPNV unattraktiver machen oder zusätzliche Kosten verursachen. Der Entwurf berücksichtigt zwar Auswirkungen auf den ÖPNV in der Matrix, aber in der Umsetzung darf das nicht untergehen: Kein Fahrgast sollte wegen Lärmschutz deutlich länger unterwegs sein müssen. Gleiches gilt für Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, Rettung – flächendeckend Tempo 30 könnte theoretisch Einsatzzeiten verlängern. Zwar gelten für Blaulichtfahrten Ausnahmen, aber im dichten Stadtverkehr wirken sich allgemeine Geschwindigkeitsniveaus doch aus. Ich rege daher an, eng mit Feuerwehr und Rettungsdiensten abzustimmen, ob es kritische Strecken gibt, auf denen ein striktes Tempolimit ggf. lebensrettende Minuten kosten könnte.</p> <p>Zur städtischen Infrastruktur zählen auch Ampelanlagen und Straßenbelag. Der Plan sieht den Umbau zahlreicher Ampeln vor, um sie an Tempo 30 anzupassen (Sicherheitszeiten, Grüne Welle). Dies ist an sich positiv (denn es verhindert Auffahrunfälle und optimiert den Fluss trotz niedrigerem Tempo), aber wir müssen bedenken: Solange diese Ampeln nicht umgerüstet sind, darf die Maßnahme gar nicht greifen. Hier droht eine Diskrepanz zwischen Planung und Realität. Es könnte passieren, dass zwar viele Straßen formal per Lärmaktionsplan für Tempo 30 vorgesehen sind, aber die tatsächliche Anordnung jahrelang aussteht, weil die Ampeltechnik hinterherhinkt. Das schafft Unklarheit bei den Verkehrsteilnehmern und verringert die Glaubwürdigkeit solcher Regelungen. Infrastrukturmaßnahmen (Ampeltechnik, neue Beläge) sollten vor oder zumindest gleichzeitig mit den Verkehrsbeschränkungen erfolgen. Nur so ist ein reibungsloser Übergang gewährleistet. Die Stadt sollte einen klaren Zeit- und Finanzierungsplan für diese begleitenden Infrastrukturinvestitionen vorlegen. Die genannten 9 Mio. Euro Kosten sind erheblich – hier muss Transparenz bestehen, wie und wann diese Mittel bereitgestellt werden. Andernfalls hängen wichtige Lärmschutzmaßnahmen in der Luft und die Mobilität leidet unnötig lange unter Provisorien.</p> <p>Zusammenfassend fordere ich im Bereich Mobilität/Infrastruktur: Maßnahmen dürfen die städtische Erreichbarkeit und Verkehrsqualität nicht unverhältnismäßig verschlechtern. Jede geplante Änderung sollte durch Verkehrsmodellrechnungen begleitet werden, um Engpässe oder Ausweichverkehr vorherzusehen. Nötigenfalls sind Maßnahmen anzupassen (z.B. zeitlich begrenzen statt ganztags, Ausnahmen für Hauptachsen o-</p>	<p>Die Maßnahmenplanung ist mit der rnv abgestimmt und die Belange des ÖPNV sind in der Abwägung berücksichtigt.</p> <p>Einsatzfahrzeuge haben Sonderrechte. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine Anordnung T30 hier zu einer Verzögerung führen sollte, welche nicht bereits heute schon besteht, insbesondere in den Spitzenstunden. Unabhängig davon führt Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten nicht nur zur Minderung von Lärm, sondern auch zur Reduzierung Verletzungen und schweren Verletzungen bei Unfällen insbesondere von Radfahrenden und zu Fuß gehenden.</p> <p>Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die zuständigen Stellen unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen. Bei der Vielzahl von umzusetzenden Maßnahmen ist es unrealistisch zu erwarten, dass eine sofortige oder zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen erfolgen könnte.</p>
--	---	--

	<p>der begleitende Ausbauprojekte). Mannheim braucht einen Lärmaktionsplan, der mit der Verkehrsentwicklungsplanung Hand in Hand geht – nur so erreichen wir eine leisere Stadt, die dennoch mobil und lebendig bleibt.</p> <p>3. Bürokratische Hürden und Umsetzbarkeit Ein weiterer wichtiger Aspekt aus liberaler Sicht ist die praktische Umsetzbarkeit und der bürokratische Aufwand der vorgeschlagenen Maßnahmen. Gute Ziele nützen wenig, wenn sie an der Realität der Verwaltungsabläufe scheitern. Der Entwurf ist sehr umfangreich und detailliert – was fachlich lobenswert ist, birgt aber die Gefahr, dass die Umsetzung in der städtischen Praxis überkomplex wird. Bereits jetzt wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen nur schrittweise erfolgen kann. Dies wirft die Frage auf: Hat die Stadtverwaltung genügend Kapazitäten, um den Aktionsplan in den nächsten fünf Jahren tatsächlich auszuführen? Wenn jede einzelne Maßnahme erst noch vertieft geplant, mit anderen Behörden abgestimmt (z.B. Verkehrsbehörde wegen StVO-Anordnung) und finanziert werden muss, entstehen bürokratische Hürden, die den Prozess verlangsamen. Für die Bürger und Unternehmen bedeutet dies eine verlängerte Unsicherheit: Man weiß, dass etwas kommen soll (etwa ein Tempo 30), aber nicht wann. So eine Hängepartie ist unbefriedigend für alle Seiten. Ein Beispiel ist die in der Tabelle erwähnte "Maßnahme ausgesetzt" bei einigen Straßen – hier wird offen gesagt, dass zwar prinzipiell ein Tempolimit beschlossen werden soll, dieses aber bis zur Ampelmodernisierung ausgesetzt bleibt. Solche halbherzigen Status können Jahre dauern und führen zu Verwirrung (Anwohner fragen sich, ob und wann Entlastung kommt; Fahrer sind unsicher, ob nicht doch irgendwann Schilder aufgestellt werden). Ich rege an, den Maßnahmenplan realistischer zu gestalten: lieber weniger Maßnahmen aufnehmen, diese aber verbindlich und kurzfristig umsetzen, als eine Fülle an Vorhaben aufzuzählen, die mangels Ressourcen dann "auf Halde" liegen.</p> <p>Ein straffer, priorisierter Maßnahmenkatalog würde Bürokratie reduzieren. Die Koordination zwischen verschiedenen Behörden ist ebenfalls ein Punkt. Lärmschutz greift in verschiedene Zuständigkeiten: Verkehrslenkung (Ordnungsamt/Polizei), Stadtplanung, Umweltamt, Straßenbau, ÖPNV-Unternehmen, Deutsche Bahn (für Schiene) usw. Der Entwurf betrifft z.B. auch den City-Airport (für den ggf. Luftfahrtrecht beachtet werden muss) und Industriehäfen. Hier gilt es, Verwaltungsverfahren frühzeitig abzustimmen. Ein potentieller Verfahrensmangel wäre es, wenn</p>	<p>Der Lärmaktionsplan setzt keine Frist zur Umsetzung der Maßnahmen. Dies ist bei dem Umfang der Maßnahmen und damit zusammenhängen der begleitenden Maßnahmen über mehrere Jahre nicht zielführend. Die im LAP festgelegten Maßnahmen sind mit allen relevanten Stellen abgestimmt. Diese sind verpflichtet diese umzusetzen. Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche, in denen gesundheitskritische bis gesundheitsgefährdende Verkehrslärmeinwirkungen vorliegen (gerichtlich bestätigt VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018). Die Stadt Mannheim hat in diesem Bereich nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht weder für den Fluglärm noch für den Gewerbelärm Maßnahmen vor.</p> <p>Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage vor, ist die Maßnahme von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28).</p>
--	---	--

	<p>die Stadt Maßnahmen beschließt, die z.B. von der Straßenverkehrsbehörde oder dem Regierungspräsidium am Ende kassiert oder geändert werden, weil Formalien nicht beachtet wurden. Um das zu vermeiden, sollte der Lärmaktionsplan verbindliche Abstimmungsschritte mit allen betroffenen Stellen durchlaufen, bevor er vom Gemeinderat beschlossen wird.</p> <p>Aus dem Entwurf geht hervor, dass man sich eng an rechtliche Vorgaben hält (z.B. Zitierung des Kooperationserlasses des Landes BW von 2023). Dennoch appelliere ich daran, die Praxis der Umsetzung im Blick zu behalten: Gibt es genug Personal, um z.B. die Planung und Ausschreibung neuer Flüsterasphaltdecken in Dutzenden Straßen parallel zu managen? Wie viele Verwaltungsakte (Verkehrsrechtliche Anordnungen, Baufreigaben etc.) sind nötig und sind diese im Zeitrahmen realistisch?</p> <p>Ein weiterer Aspekt: Bürokratie für Bürger und Unternehmen. Neue Regelungen bringen oft Informations- und Anpassungsaufwand mit sich. Wenn z.B. Lkw-Routen geändert oder Lieferzeiten eingeschränkt würden (im Entwurf nicht explizit vorgesehen, aber falls es käme), müssten Betriebe ihre Logistik umplanen – was wieder Absprachen mit Behörden erfordert. Auch eventuell nötige Genehmigungen (etwa Ausnahmegenehmigungen für Nachtanlieferungen, falls manche Straßen dichtgemacht werden) würden bürokratischen Mehraufwand bedeuten. Hier ist Augenmaß gefragt: Die Stadt sollte versuchen, pauschale und einfache Regelungen zu finden, anstatt ein Dickicht von Ausnahmen und Sonderfällen zu erzeugen.</p> <p>Ein Beispiel: Wenn Tempo 30 nachts kommt, sollten Anwohnerparkausweise, die vielleicht mit Lärmschutzzonen verknüpft werden, automatisch umgestellt werden, ohne dass jeder Einwohner separat Anträge stellen muss. Oder wenn Betriebe in betroffenen Zonen spezielle Anliegen haben, könnte die Stadt einen zentralen Ansprechpartner für "Lärmaktionsplan-Auswirkungen" benennen, statt die Leute von Amt zu Amt zu schicken.</p> <p>Schließlich möchte ich darauf hinweisen, dass Transparenz ein wirksames Mittel gegen Bürokratielasten ist. Bürger und Unternehmen sollten jederzeit klar einsehen können, welcher Stand der Umsetzung gerade herrscht: Welche Maßnahme ist bereits abgeschlossen, welche in Arbeit, welche verzögert sich (und warum)? Ein öffentlich einsehbarer Maßnahmen-Fahrplan oder Fortschrittsbericht (z.B. online auf mannheim.de) wäre sinnvoll. So wird Vertrauen geschaffen, dass der Plan kein Papiertiger bleibt.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, weshalb hier ein Anpassungsaufwand notwendig wäre. Die Maßnahmen führen zu keiner erheblichen Verzögerung, welche eine Anpassung notwendig machen würde. Insbesondere wurden die Hauptmagistralen tagsüber von einer Anordnung T30 ausgenommen. Auf die bestehenden verkehrlichen Einschränkungen auf diesen Straßen hat der Lärmaktionsplan keinen Einfluss.</p> <p>Ein Zusammenhang zwischen Tempo 30 und Anwohnerparken ist nicht ersichtlich.</p> <p>Gerade mit der Öffentlichkeitsbeteiligung will der Lärmaktionsplan die nötige Transparenz im Planverfahren sicherstellen. Der Vorschlag mit einem Fortschrittsbericht die Öffentlichkeit zu informieren wird aufgenommen und im Nachgang zum Lärmaktionsplan geprüft.</p>
--	---	---

	<p>Mein Vorschlag zusammengefasst: Der Gemeinderat sollte den Aktionsplan dahingehend überprüfen, ob die Fülle der Maßnahmen administrierbar ist. Wo nötig, sollten Prioritäten gesetzt und der Umsetzungsfahrplan konkretisiert werden, um die Verwaltung nicht zu überfordern. Weniger Bürokratie und mehr Realitätssinn erhöhen die Erfolgschance des Plans. Lieber drei schnell realisierte Lärmschutzmaßnahmen als zehn Beschlüsse, von denen nach fünf Jahren erst die Hälfte abgearbeitet ist.</p> <p>4. Weniger einschränkende Alternativen zur Lärmreduzierung Als liberal denkender Mensch suche ich immer nach Lösungen, die das gewünschte Ziel erreichen, ohne Freiheitsrechte und wirtschaftliche Betätigung mehr als nötig einzuschränken. Im Bereich Lärmschutz gibt es Alternativen, die im Entwurf teilweise erwähnt, aber nicht vordergründig priorisiert sind. Diese möchte ich hervorheben und zur Diskussion stellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technologische Lösungen und Innovation: Anstatt vornehmlich auf Verkehrsbeschränkungen zu setzen, sollte Mannheim den Einsatz neuer Technologien fördern. Zum Beispiel: Elektromobilität. Elektrische Busse, Lieferfahrzeuge und PKW sind im Stadtverkehr deutlich leiser als Verbrenner, insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten. Ein Elektroauto verursacht praktisch kein Motorgeräusch bei 30 km/h, nur Reifen- und Windgeräusche bleiben. Wenn die Stadt Anreize schafft (z.B. bevorzugte Lieferzeitfenster für E-Lieferfahrzeuge, Ausbau der Ladeinfrastruktur in Wohngebieten), kann der Verkehrsleerlauf oder nächtliche Wirtschaftsverkehr wesentlich leiser erfolgen – ohne dass man die Mobilität einschränkt. Dies wäre eine marktorientierte Lösung: Unternehmen, die in leisere Fahrzeugflotten investieren, könnten von weniger restriktiven Auflagen profitieren. Hier ließe sich Lärmschutz mit Innovationsförderung verbinden. • Verbesserung der Infrastruktur statt Einschränkung der Nutzung: Ein zentrales alternatives Mittel ist der bauliche Schallschutz. Der Entwurf erwähnt lärmarme Asphaltbeläge als Maßnahme. Dies begrüße ich ausdrücklich – ein neuer Fahrbahnbelag kann oftmals 1–3 dB(A) Lärminderung bringen, was in Kombination mit etwas langsameren Geschwindigkeiten insgesamt spürbar sein kann. Die Stadt könnte priorisieren, dass an Hotspots zuerst der Straßenbelag optimiert wird, bevor man zu Fahrverboten greift. Gleiches gilt für Schallschutzwände oder -wälle entlang von großen Straßen oder Bahntrassen: Historisch hat Mannheim hier schon viel getan (21 Lärmschutzwände bis 2000 finanziert). Vielleicht gibt es neue Möglichkeiten, z.B. modulare, begrünte Lärmschutzwände entlang von Abschnitten der B38/B36, die Wohnquartiere entlas- 	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche, in denen gesundheitskritische bis gesundheitsgefährdende Verkehrslärmeinwirkungen vorliegen. Diese Bereiche benötigen Maßnahmen, welche schnell umsetzbar sind, auf langfristige technologische Lösungen zu setzen ist in diesem Fall nicht zielführend.</p> <p>Im Übrigen verursachen Elektrofahrzeuge bei Tempo 50 ansatzweise die gleichen Geräuschemissionen wie ein Verbrenner, da in diesen Geschwindigkeitsbereichen die Rollgeräusche dominieren. Unterhalb 30 km/h dominiert das Motorgeräusch, wobei neuere Elektrofahrzeuge aus Verkehrssicherheitsgründen bis 20 km/h mindestens so laut sein müssen wie lärmarme Verbrenner-Pkw. Ab wann Elektrofahrzeuge die Verkehrslärmemissionen bestimmen, ist derzeit nicht absehbar.</p> <p>Aufgrund der Verkehrslärmeinwirkungen im gesundheitskritischen bis gesundheitsgefährdenden Bereich sind Maßnahmen erforderlich, welche im Regelfall zeitnah umgesetzt werden können. Zudem sind Geschwindigkeitsbeschränkungen im Vergleich zum Austausch von Fahrbahnbelägen oder dem Bau von Lärmschutzwänden verhältnismäßig kostengünstig. Straßenbaumaßnahmen sind oft um ein vielfaches teurer als T30 (bei gleicher oder geringerer Wirkung).</p>
--	---	---

	<p>ten, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Solche baulichen Maßnahmen kosten Geld, ja – aber sie beschränken niemandes Freiheit direkt. Sie stellen einen Ausgleich dar, den die Gemeinschaft finanziert, um Lebensqualität zu verbessern, anstatt die Last einseitig Verkehrsteilnehmern oder Unternehmen aufzubürden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhaltenslenkung durch Aufklärung statt Verbote: Lärm entsteht nicht nur durch objektive Faktoren, sondern auch durch Verhalten – lautes Motoraufheulen, illegale Auspuffanlagen, unnötiges Hupen oder nächtliches Rasen in Wohngebieten. Hier könnte die Stadt kampagnenartig ansetzen: Aufklärung der Bevölkerung (z.B. Hinweisschilder "Leise durch's Viertel – Deinen Nachbarn zuliebe"), verstärkte Kontrollen gegen extreme Lärmsünder (z.B. getunte Motorräder mit überlauten Auspuffen). Es gibt bereits Lärmdisplays, die rückmelden "Sie fahren XX km/h" – ähnlich könnte man "Sie verursachen XX dB" anzeigen, um Bewusstsein zu schaffen. Solche weichen Maßnahmen respektieren die Freiheit, appellieren aber an die Verantwortung jedes Einzelnen. Wenn dadurch auch nur ein Teil der Fahrer ruhiger fährt, wäre schon etwas gewonnen, ohne eine Verordnung. Natürlich ersetzt das keine strukturellen Maßnahmen bei hohem Verkehrsaufkommen, aber es ist ein flankierendes Mittel, das ausgeschöpft werden sollte. • Zeitliche Steuerung statt genereller Verbote: Wo möglich, könnte man Alternativen prüfen wie zeitlich begrenzte Zufahrtsbeschränkungen für besonders laute Fahrzeuge. Beispiel: Anstatt eine Straße komplett auf Tempo 30 für alle zu setzen, könnte man erwägen, für durchfahrenden LKW-Verkehr nachts Sperrungen vorzunehmen (Umleitung auf Autobahnen) und dafür den PKW die 50 km/h zu belassen. LKW sind deutlich lauter; ihr Ausschluss würde viel Lärm nehmen, während PKW den Wirtschaftsverkehr der Bürger (z.B. Nachtschicht-Arbeitnehmer) weniger behindern. Solche differenzierten Regelungen sind zwar komplexer, aber vielleicht effektiver und weniger einschneidend insgesamt. Der Entwurf scheint bisher keine separaten Lkw-Nachtfahrverbote vorzusehen – dies könnte jedoch in bestimmten Straßenzügen (Transitstrecken durch Wohngebiete) eine Alternative sein, die die Mehrheit der Bevölkerung kaum spürt, aber gezielt die Hauptlärmverursacher reduziert. • Passive Schallschutzmaßnahmen bei Bedarf fortführen: Trotz aller aktiven Maßnahmen wird es Orte geben, wo der Verkehr aus städtebaulichen Gründen nicht ausreichend leiser wird. Für solche Fälle sollte die Stadt erneut passiven Schallschutz anbieten (Schallschutzfens- 	<p>Insbesondere die Erfahrung mit den „Autoposern“ zeigt, dass eine Verhaltenslenkung nur eingeschränkt wirksam ist, zumal die Geräuscheinwirkungen bei den derzeit zulässigen Geschwindigkeiten schon zu hoch sind. Freiwillige Maßnahmen haben im Regelfall keine Wirkung, die zu einer nachhaltigen Verbesserung des Verkehrslärms führen. In Bereichen, in denen gesundheitskritische Pegel vorherrschen, ist eine Anordnung von T30 sinnvoller. Hier kann eine Begleitung durch flankierende Maßnahmen aber sinnvoll sein.</p> <p>Der LAP setzt bewusst nicht auf Durchfahrverbote von Lkw. Bei der Lärmermittlung ist der individuelle Lkw-Anteil berücksichtigt, Auf Anwohner- und Sammelstraße ist der Anteil oftmals sehr gering. Ein temporäres Lkw-Durchfahrverbot auf Hauptverkehrsstraßen ist nicht zielführend.</p> <p>Passive Schallschutzmaßnahmen sind ein sehr effektives Mittel zum Schallschutz. Um alle betroffenen Wohnungen damit zu schützen, wäre ein erheblicher finanzieller Aufwand erforderlich, hier die Geschwindigkeitsbeschränkungen zielführender, und kommen allen Anliegern zu gute. Die Erfahrung zeigt, ein Fenstertausch im Regelfall bei Sanierung</p>
--	--	--

	<p>ter, Lüfter). Mannheim war hier einst Vorreiter mit seinem Fensterprogramm. Eine Neuauflage für besonders betroffene Häuser – ggf. kofinanziert durch Landes- oder Bundesmittel – könnte eine sozialverträgliche Ergänzung sein. Damit würden Bewohner an Hauptverkehrsstraßen Hilfe erhalten, ohne gleich die gesamte Straße restriktiv reglementieren zu müssen. Passive Maßnahmen allein sind keine optimale Lösung (man bekämpft Symptome, nicht die Quelle), aber im Sinne einer Verhältnismäßigkeit sollte dieser Weg dort offenstehen, wo aktive Maßnahmen unverhältnismäßig wären.</p> <p>Zusammengefasst plädiere ich dafür, kreative, weniger einschränkende Ansätze stärker in den Vordergrund zu rücken. Lärmschutz muss nicht gleichbedeutend sein mit Tempolimit und Verbotsschild an jeder Ecke. Es gibt moderate Alternativen: bessere Technik, bessere Infrastruktur, intelligentes Verkehrsmanagement, Kooperation mit Bürgern und Gewerbe. Als FDP-Mitglied ist es mir wichtig, dass wir Probleme mit Innovation und Freiheit statt mit Verboten und Bürokratie lösen, wo immer dies möglich ist. Der Lärmaktionsplan sollte daher überarbeitet werden dahingehend, dass solche Alternativen konkret benannt, geprüft und – wo erfolgversprechend – vorrangig umgesetzt werden. Dies würde die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen, da sich die Menschen weniger gegängelt fühlen und eher bereit sind, bei freiwilligen Lärmschutzaktionen mitzumachen (z.B. "leiser Gewerbebetrieb"-Initiativen, Lärmcheck-ups für Fuhrparks etc.).</p> <p>Schlussbemerkung Abschließend möchte ich betonen, dass diese Einwendung nicht den Sinn und Zweck des Lärmaktionsplans infrage stellt. Im Gegenteil: Die Reduktion von Verkehrslärm ist ein wichtiges Anliegen, sowohl aus Gesundheitsgründen als auch für die Lebensqualität in unserer Stadt. Allerdings muss dies in einem ausgewogenen Verhältnis zu unseren freiheitlichen und wirtschaftlichen Grundrechten stehen. Der vorliegende Entwurf enthält viele sinnvolle Ansätze, zeigt aber auch Stellen, an denen aus Sicht eines freiheitlich denkenden Bürgers Nachjustierung nötig ist, um Effektivität, Verhältnismäßigkeit und Praktikabilität sicherzustellen.</p> <p>Ich bitte die zuständigen Gremien der Stadt Mannheim, die oben genannten Punkte bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaft und Mobilität schonen: Lärmschutzmaßnahmen so ausgestalten, dass sie die wirtschaftliche Dynamik Mannheims und die Mobili- 	<p>und Neubau erfolgt. Weniger bei bewohnten Wohnungen. Um einen Schutz der Bevölkerung vor Lärm sicherzustellen, sind ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen sinnvoll. Diese können aber niemals die Breitenwirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung erreichen.</p> <p>S.O.</p>
--	---	--

		<p>tät der Bürger möglichst wenig beeinträchtigen (etwa durch zeitliche Begrenzungen statt genereller Verbote, Erhalt der Leistungsfähigkeit wichtiger Verkehrsachsen, Vermeidung von Verkehrsverlagerungen).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bürokratie abbauen: Prioritäten klar setzen, Maßnahmen realistisch planen und für transparente Kommunikation sorgen, damit Umsetzungshürden minimiert werden. Die Verwaltung soll durch den Plan nicht überfordert, sondern zielgerichtet eingesetzt werden. • Alternativen nutzen: Technische und bauliche Lösungen fördern (leise Fahrzeuge, Flüsterasphalt, Schallschutzwände), Eigenverantwortung stärken (Aufklärung, Dialog mit Verkehrsteilnehmern) und nur dort zu restriktiven Mitteln greifen, wo diese tatsächlich unerlässlich sind. <p>Lärmschutz und Freiheitsrechte dürfen kein Widerspruch sein – mit einem klugen, ausgewogenen Ansatz kann Mannheim leiser und weiterhin prosperierend und lebenswert werden. Ich hoffe, dass meine Anregungen in diesem Sinne aufgenommen werden und zur Verbesserung des Lärmaktionsplans beitragen. Vielen Dank für die Berücksichtigung dieser Einwendung im weiteren Beteiligungsverfahren.</p>	<p>s.o.</p> <p>s.o.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
50	Bürger / Bürgerin Blumenau	<p>ich möchte als Anwohnerin an der Lärminderungsplanung teilnehmen und erneut Anregungen hierzu schreiben. Bitte leiten sie diese gerne an die zuständigen Stellen weiter.</p> <p>Ich unterstütze die favorisierte Tunnellösung, welche die Menschen sowohl in unserem Stadtteil, als auch die weiteren Betroffenen, lärmtechnisch entlasten.</p> <p>Ebenfalls sollten auch die Güterzüge durch den Tunnel geleitet werden. Diese sind sehr oft überladen und verursachen entsprechend viel Lärm. Die Nachtruhe ist besonders gestört.</p> <p>Werden die Güterzüge dennoch oberirdisch gefahren, sollte die Geschwindigkeit auf jeden Fall stark gedrosselt werden!! Nicht nur wegen des Lärms, sondern auch wegen des Gefahrguttransportes. Der alleinige Fenstertausch reicht nicht zum Lärmschutz.</p> <p>Wie sieht es mit der Gartennutzung als Erholungsort bei Mehrbelastung aus?</p> <p>Bei der künftigen, außerordentlichen Belastung der Strecke - mehr als gegenwärtig - sind die Vibrationen für Objekte (Häuser) überdimensional</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm vor. Aus Sicht der Stadt Mannheim kann aber nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft an die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freiwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs.</p> <p>Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte.</p> <p>Näheres Siehe Kapitel 4.1.3 Eisenbahn</p>

		<p>hoch. Bauschäden sind sehr wahrscheinlich. Wer übernimmt die Kosten für die Reparaturen?</p> <p>Dies sind einige wenige Punkte, die es zu beachten und bedenken gibt.</p> <p>Übrigens auch wir im Mannheimer Norden zahlen wie alle Steuern und bedürfen eines Schutzes seitens unserer Regierung und Stadtverwaltung (meine persönliche Meinung).</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
51	Bürger / Bürgerin Käfertal Süd	<p>Die vorliegende Fortschreibung der Lärmaktionsplanung muss, insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm, vor der Einreichung in den Gemeinderat überarbeitet werden.</p> <p>Die Stellungnahme ist inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.</p>	Inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Zur Beantwortung wird daher auf diese verwiesen
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
52	Bürger / Bürgerin Blumenau	<p>Sehr geehrter Herr Kiefer, es ist meiner Familie und mir als Anwohnerin in Mannheim Blumenau unerklärlich warum uns die Tunnelvariante nicht zugesagt wird.</p> <p>Der Lärmaktionsplan soll priorisierte Maßnahmen festlegen, Lärm inklusive seiner Gesundheitsschäden zu verringern. Dies betrifft solche, die Mannheim selbst entscheiden kann als auch solche, für die Unterstützung erforderlich ist, etwa bei der Lärmsanierung an Schienenwegen. Durch die unzumutbaren Arbeiten wurden uns nicht der Lärmpegel massiv erhöht auch die Natur wurde völlig verschandelt entlang der Bahnlinie.</p> <p>Wer zahlt uns eigentlich das unsere Häuser und Grundstücke massiv Verlust erleiden, abgesehen von den gesundheitsschädlichen massiven Störungen?</p> <p>Die Stadt Mannheim muss die tunnelvariante zu 100 % für seine Bürger erreichen. Andere Städte haben hierfür auch gekämpft ungewonnen. Im Moment können unsere Kinder einfach auf die Schienen der Bahnen rennen.</p> <p>Ich erwarte eine Stellungnahme zu den geplanten Lärminderung. Außerdem wäre es das Mindeste, dass Fenster entsprechend ausgetauscht werden für Betroffene, die an der Bahn wohnen. Haben Sie schon das Vergnügen gehabt, wenn Gläser in den Schränken klirren, der Boden vibriert bei Bodenbohrungen? Das ist eine Zumutung. Da kommt die Stadt</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm vor. Aus Sicht der Stadt Mannheim kann aber nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft an die Kapazitäts- und Lärm-probleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freierwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs.</p> <p>Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte.</p> <p>Näheres Siehe Kapitel 4.1.3 Eisenbahn</p> <p>Die Lärmschutzmaßnahmen, die in Zusammenhang mit den Aus-/ Umbau der Schienenstrecken in Verbindung stehen, werden in dem dazugehörigen Planfeststellungsverfahren geregelt. Der Lärmaktionsplan kann hierzu keine Maßnahmen.</p>

		Mannheim mit Entsiegelungsplänen und sollte lieber die Hausaufgaben machen und für einen geordneten Aufbau /Umbau der Bahn sorgen mit dem Bürger leben können. Mit freundlichen Grüßen	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
53 - 55	Bürger / Bürgerin Neckarau Neustheim	Die Stellungnahme ist Inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.	Inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Zur Beantwortung wird daher auf diese verwiesen
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
56	Bürger / Bürgerin Neustheim	<p>Ich habe Einwendungen zum vorliegenden Aktionsplan. Ich fühle mich dadurch in meiner Freiheit eingeschränkt und habe durch diese Maßnahme zeitliche Verluste. Ich wohne selbst an einer der vorgesehenen Straßen.</p> <p>Auch sieht das BMDV nicht vor pauschal 30 überall zu veranlassen.</p> <p>Hauptverkehrsadern auch durch Wohngebiete sollten nicht reglementiert werden.</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche, in denen gesundheitskritische bis gesundheitsgefährdende Verkehrslärmeinwirkungen vorliegen (gerichtlich bestätigt VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018).</p> <p>Die Stadt Mannheim hat in diesem Bereich nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde. Darüber hinaus erfolgt in der Seckenheimer Landstraße eine Anordnung T30 ausschließlich nachts.</p> <p>Nach § 1 Satz 2 STVO hat jeder, der „am Verkehr teilnimmt (...) sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Dies gilt auch für die Vermeidung von Lärmbelastung für die Anwohner.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
57	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	<p>Die am meisten störende verkehrsbedingte Lärmbelastung in unserer Wohnung sind langanhaltende Hupen- und Klingelsignale der Straßenbahn in der Umgebung der Haltestelle Krappmühlstraße. In der Regel erfolgen diese, weil PKW und manchmal LKW so geparkt (oder nur angehalten) sind, dass es für die Straßenbahn kein Vorbeikommen sind. Manchmal dauert der Lärm einige Minuten an, wenn sich die Fahrzeughalter*innen im LIDL für einen schnellen Einkauf (oder ähnliches) befinden. Dieses Parkverhalten ist sehr ärgerlich, zumal der LIDL einen Parkplatz hat. Dieser Lärm ist nicht durch Tempolimits steuerbar.</p> <p>Ich schließe mich außerdem den folgenden grundsätzlichen Einwendung zur vorliegenden 4. Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Mannheim an:</p> <p>Siehe Stellungnahme Nr. 34</p>	<p>Die beschriebenen Tatbestände der Verkehrsteilnehmer können nicht im Lärmaktionsplan geregelt werden. Der Hinweis wird aber an die zuständigen Behörden weitergeleitet.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu 34 verwiesen.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			

58	Bürger / Bürgerin Wohlgelegen	Tempo 30 endlich einführen! Mehr Geschwindigkeitskontrollen ohne Ankündigung!	Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
59	Bürger / Bürgerin Wohlgelegen	<p>Geschwindigkeitskontrollen und Lautstärke Blitzer oder Kontrollen in der Schwetzingen Straße sowie Reichskanzler Müller Straße und im Lindenhof.</p> <p>Es sind hier leider regelmäßig Raser und Poser zu hören, leider oft auch nachts. Dies trägt teilweise nicht zu einem erholsamen Schlaf bzw. schnellem Einschlafen bei.</p> <p>Bezüglich Fluglärm halte ich neben der Lärmbelästigung den Flughafen mit der Nähe zu Frankfurt und Stuttgart als große, von Mannheim aus gut erreichbare, Flughäfen für überflüssig. Gerade tieffliegende Propellermaschinen sind regelmäßig deutlich hörbar.</p>	<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

60	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	<p>- Wirkungsvolle Verkehrsberuhigung Lange Rötter Straße (nicht wie bisher - Umgestaltung völlig ungenügend)</p> <p>- Tempo 30 Köfertaler Str.</p> <p>- Einführung Einbahnstraßenverkehr sämtlicher Straßen im Quartier zwischen Lange Rötter u. Käfertaler</p> <p>- Partielle Sperrung Durchgangsverkehr um den Clignetplatz (Spielplatz! gefährdete kleine Kinder!)</p> <p>- Einführung Anwohnerparken im o. g. Quartier ASAP</p>	<p>Die Umgestaltung des Straßenraumes ist nicht Bestandteil des Regelgehaltes des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Käfertaler Straße ist im Maßnahmenplan enthalten</p> <p>Die Einführung einer Einbahnstraße, die Sperrung für Durchgangsverkehr und die Einführung von Anwohnerparken ist nicht Bestandteil des Regelgehaltes des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
61	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	<p>Dauerhaft und durchgehend Tempo 30 auf allen Straßen in allen Gebieten mit Wohnbebauung.</p> <p>Dringlich für Käfertaler Straße, Carl-Benz-Straße, Waldhofstraße, Dalbergstraße/Seilerstraße.</p> <p>Einrichtung von temporär gesperrten Schulstraßen vor Schulen.</p>	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas , Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz. <p>Die Käfertaler Straße, die Carl-Benz-Straße und Waldhofstraße sind im LAP enthalten. Auf der Dalbergstraße/Seilerstraße ist T30 bereits angeordnet.</p> <p>Die Sperrung von Straßen ist nicht Bestandteil des Regelgehaltes des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet.			

62	Bürger / Bürgerin Innenstadt	kontrolle der geschwindigkeit und ggf. Ahndung erhöhter Geschwindigkeit.	Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird weitergeleitet.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
63	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Ich wohne in den Quadraten und die Lärmbelästigung durch stark beschleunigende PKW und zu schnellfahrende PKW rund um den Wasserturm, Friedrichsring und die Fressgasse ist katastrophal.</p> <p>Es ist sehr zu raten (auch zur Reduktion der Unfälle) auf dem Abschnitt Nationaltheater bis M7 30 km/h einzuführen und dies auch zu kontrollieren. Die gefahrenen Überholmanöver führen hier auch immer wieder zu Hupkonzerten. Generell ist die Aufenthaltsqualität in Mannheim durch Verkehrslärm stark eingeschränkt, dass sitzen in Restaurants in der Fressgasse im Außenbereich ist sehr unangenehm. Eine Geschäfte scheinen auch aufgrund des Lärms zb an der Ecke L14/Bismarckstr nicht halten zu können, weil Lärm die Aufenthaltsqualität so reduziert. Auch der Durchgangsverkehr durch die Quadrate führt zu starker Belästigung. zB die mich betreffende Ausfahrtstraße neben Q6/Q7 erzeugt bis Tief in die Nacht Lärmbelästigung. Generell sollte über eine andere Leitung des Verkehrsaufkommens nach Ludwigshafen abseits des Friedrichs rings nachgedacht werden. Die Straßenbahn und andere Verkehrsteilnehmer werden hier stark behindert.</p>	<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat darüber hinaus Maßnahmen für alle Bereiche geprüft, in denen die Auslösewerte 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts überschritten werden. Im Regelfall sind dort Maßnahmen getroffen worden (ganztags oder nachts T30). Dies betrifft sowohl den Ring (nachts T30) als auch die Quadrate, sofern nicht bereits T30 angeordnet ist.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
64	Bürger / Bürgerin Waldhof Ost	<p>Ich wünsche baldige Einführung von Tempo 30 im Speckweg sowie Geschwindigkeitskontrollen vor allem nachts.</p> <p>Autos, Motorräder und Quads mit manipulierten Auspuffanlagen stören vor allem nachts im Sommer, wenn die Fenster offen stehen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für den Speckweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor. Wann die Anordnung und Umsetzung erfolgt, kann nicht gesagt werden. Diese erfolgt durch die zuständigen Behörden, welche dies im Rahmen der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen durchführen.</p> <p>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</p>

			<p>Verursacher bzw. die Verursacherin feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
65	Bürger / Bürgerin Neckarstadt West	<p>Abends und nachts ist der Humboldtplatz sehr laut und gefährlich: Streiterei, Konsum von Substanzen, betrunkene Menschen... abgesehen von Bars, Kneipen usw.</p>	<p>Verhaltensbezogener Lärm sowie Freizeitlärm sind nicht Bestandteil der Lärminderungsplanung. Ebenso legt der Lärmaktionsplan keine ordnungspolitischen Maßnahmen fest, diese sind immer durch die zuständigen Ordnungs- bzw. Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen durchzusetzen.</p> <p>Wenn Bürger und Bürgerinnen sich gestört fühlen, müssen sie sich an das zuständige Ordnungsamt bzw. Immissionsschutzbehörde wenden. Hier können auch im Nachgang noch Beschwerden eingereicht werden.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
66	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	<p>Bitte Lärmblitzer installieren.</p> <p>Extrem laute Autos aus dem Verkehr ziehen.</p> <p>Flugverbot ab 22:00 Uhr.</p>	<p>Lärmblitzer haben noch keine Zulassung. Sobald es zugelassene Geräte gibt, wäre das sicher eine wirksame Maßnahme für den Lärmschutz.</p> <p>Siehe Stellungnahme 64 zu Posern.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
67	Bürger / Bürgerin Feudenheim	<p>Die Straße am Aubuckel könnte auf zwei Spuren reduziert werden und dafür eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Vielleicht hört dann auch endlich mal diese Raserei nachts auf.</p>	<p>Für die Straße am Aubuckel (K9753) wurden im Lärmaktionsplan die bereits angeordneten Lärmschutzmaßnahmen bestätigt. Planungen zur Umgestaltung liegen aktuell nicht vor und würden im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zur Umgestaltung werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
68	Bürger / Bürgerin Friedrichsfeld	<p>Starke Lärmbelästigung durch Fahrgeräusch einzelner Loks, unabhängig von Jahreszeit und Wetter. Die Belästigung wird durch das "kreisende Geräusch" der vorbeifahrenden Lok verursacht. In Frequenz und Lautstärke mit einer Kreissäge vergleichbar. Diese Belästigung besteht seit Jahren, seit dem Erneuern des Gleiskörpers entlang dem Schwarzgewann.</p> <p>Ebenso stark ist die Lärmbelästigung ganzjährig durch lange Güterzüge und deren gestiegene Anzahl. Im Sommer ist manchmal eine Unterhaltung auf Balkon oder Terrasse nicht möglich.</p>	<p>Die Maßnahmenplanung im vorliegenden Lärmaktionsplan beinhaltet keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm, sondern verweist auf die aktuell laufenden Maßnahmen und Planungen zum Streckennetz in und um Mannheim.</p> <p>Die Gründe sind in Kapitel 4.1.3 Eisenbahn ausführlich aufgeführt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
69	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Verkehrslärm in der Wingertstr. trotz Tempo 30 wegen extrem schlechter Wegdecke,</p> <p>Lärm von Sedanstr. / Rheingoldstr. (dort sind Autos zu schnell unterwegs). Geschwindigkeitskontrollen ohne Ankündigungen im gesamten Stadtgebiet notwendig.</p> <p>Tempo 30 endlich flächendeckend einführen.</p>	<p>Bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können keine sinnvollen Maßnahmen an der Quelle mehr ergriffen werden. Die Wingertstraße ist nicht kartiert, da die Verkehrsmengen unterhalb der Lärmkartierungsschwelle von 4.000 Kfz/tag (DTV) liegen. Die Wingertstraße ist eine Anliegerstraße. Hier ist davon auszugehen, dass der Verkehr als gebietsadäquat und sozialverträglich hinzunehmen ist</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p> <p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der Lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.

		Das gesamte Gebiet rund um die Wingertstr. sollte zur Fahrradzone werden. Außerdem regelmäßige Ahnung von Falschparkern notwendig. Ebenfalls Ahnung von Autos, die Fahrradfahrer viel zu dicht überholen!	Die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Kontrolle von Falschparkern und von verkehrsregelwidriges Überholen kann nicht im Lärmaktionsplan erfolgen. Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weiter geleitet.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
70	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	Deckungsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.	Inhaltlich Deckungsgleich zu Stellungnahme 34. Daher wird darauf Verwiesen.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
71	Bürger / Bürgerin Käfertal	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Käfertal sind im Lärmaktionsplan dargestellt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
72	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	Die Belästigungen durch Poser und extrem laute Motorräder nerven extrem. Warum ist die Seckenheimer Straße so stark frequentiert, wenn es mit Augustaanlage und Reichskanzlermüller gleich zwei Vier(!)-spurige Sammelrouten für Kfz gibt? Ein Modalfilter analog zur Meerfeldstraße im Lindenhof löst das Problem, warum gibt es diesen nicht in der Schwetzingen Vorstadt?	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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können. Die zwei erwähnten Hauptverkehrsstraßen Augustaanlage und Reichskanzler-Müller-Straße haben Verkehrsbelastungen zwischen 20.000 und 25.000 Fahrzeugen am Tag und erfüllen damit ihre Funktion. In der Seckenheimer Straße als Sammelstraße und Stadtteilzentrum wurde die letzte Verkehrszählung im März 2025 durchgeführt und Verkehrsstärken von nur etwa 5.000 Fahrzeugen am Tag gemessen. Damit ist der Verkehr im Vergleich zur letzten Zählung 2015 konstant geblieben bzw. leicht gesunken. Auf Grund der Verkehrsstärke gehen wir nicht von überdurchschnittlich viel Durchgangsverkehr aus. Diese Straße entlastet jedoch durch Bündelung des Verkehrs die umliegenden Wohnstraßen in T-30km/h Zonen von Verkehr. Ein Modalfilter wird üblicherweise nur in Erschließungsstraßen eingesetzt und ist in der Seckenheimer Straße auch auf Grund des Stadtbahnbetriebs nicht möglich.

		<p>Der Flughafen erfüllt keinerlei Funktion und verbrennt jedes Jahr ohnehin knappe Steuergelder. Wann zieht sich die Stadt aus diesem anachronistischen Unterfangen zurück?</p> <p>Die Stadtbahn ist klarerweise auch Lärmquelle, aber eine sinnvolle Einrichtung, die auch genutzt wird. Leider betätigen die Fahrer*innen regelmäßig ohne erkennbare Gefahr oder Grund die Klingel. Vielleicht aus Brauch, an der letzten Haltestelle vor Rückkehr ins Depot? Es wäre klasse, wenn das reduziert werden könnte.</p>	<p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann hierzu keine Regelungen treffen. Der Hinweis wird an die rnv weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
73	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	<p>Die Straßen in Mannheim sind so schlecht, dass es sich zur eigenen Sicherheit verbietet schneller als Tempo 30 zu fahren. Ich fordere die Stadt Mannheim auf den gesamten Stadtbereich auf höchstens Tempo 30 zu reduzieren</p>	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der Lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz. <p>Eine stadtweite flächenhafte Ausweisung von T30 ist nicht zulässig.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
74	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Da wo vermeidbar, Autodurchgangsverkehr untersagen</p>	<p>Der Lärmaktionsplan trifft keine Aussagen zur Sperrung von Durchfahrtverkehren. Dies ist eine Maßnahme, die andernorts zu einer Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen führen kann und benötigt eine umfassende Prüfung. Der Lärmaktionsplan hat auf die Prüfung dieser Maßnahme verzichtet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

75	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Schwetzingenstadt sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmenschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
76	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Ich finde es verrückt, dass es in der Innenstadt noch Durchgangsstraßen gibt (zB Fressgasse oder Kunststraße). Eine Entlastung könnte durch das holländische System erreicht werden: Alle Straßen sind mit dem Auto erreichbar, aber ein Durchfahren der Innenstadt ist nicht mehr möglich, der Ring wird zur Hauptverkehrsachse. Nur so kann eine nachhaltige Lärmentlastung stattfinden.	In Mannheim fand von Mai 22 – Mai 23 ein Verkehrsversuch statt, bei dem die Durchfahrt durch die Quadrate unterbrochen wurde. Über alle Zählungen hinweg gab es Entlastungen von 20% vom Kfz-Verkehr. Besonders deutlich waren diese in der Fressgasse mit einer Halbierung, dort hatte sich auch der Radverkehr annähernd verdoppelt. Diese Verkehrsführung fand jedoch insbesondere keine Akzeptanz beim Handel und fand keine politische Mehrheit. Informationen finden Sie hier: https://www.mannheim.de/lebenswerteinnenstadt Aktuell wird im Rahmen des Projektes FuturRaum eine Umgestaltung der Fressgasse diskutiert. https://futuraum-mannheim.de/news/varianten-fuer-fressgasse-diskutiert/
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
77	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Die Flugzeuge fliegen beim Landeanflug im Tiefflug über die Häuser. Teilweise auch spät abends. Evtl kann man die Landezeiten oder die Einflugschneise hinsichtlich des Lärms optimieren. Straßenlärm ist vor allem aus Ilvesheim vom Kreisel auf der anderen Neckarseite und der Neckarbrücke zu hören. Viele Autos beschleunigen nach der Kreiselausfahrt Richtung Seckenheimer Neckarbrücke. Vielleicht sorgt eine verengte Straßenführung für eine angepasste und leisere Fahrweise.	Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmenschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart). Dieser Straßenzug befindet sich auf der Gemarkung von Ilvesheim. Der Lärmaktionsplan kann nur Maßnahmen für das Stadtgebiet treffen.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

78	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Eine intelligente Verkehrsführung, die Straßenverkehr durch die Innenstadt vermeidet, und Fahrradverkehr fördert, wäre sehr wünschenswert	In Mannheim fand von Mai 22 – Mai 23 ein Verkehrsversuch statt, bei dem die Durchfahrt durch die Quadrate unterbrochen wurde. Bereits im Vorfeld wurden zahlreiche Varianten der Verkehrsführung untersucht. Über alle Zählungen hinweg gab es Entlastungen von 20% vom Kfz-Verkehr. Besonders deutlich waren diese in der Fressgasse mit einer Halbierung, dort hatte sich auch der Radverkehr annähernd verdoppelt. Diese Verkehrsführung fand jedoch insbesondere keine Akzeptanz beim Handel und fand keine politische Mehrheit. Informationen finden Sie hier: https://www.mannheim.de/lebenswerteinnenstadt Aktuell wird im Rahmen des Projektes FuturRaum eine Umgestaltung der Freßgasse diskutiert. https://futuraum-mannheim.de/news/varianten-fuer-fressgasse-diskutiert/
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
79	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	Durch die wenigen Parkplätze brauchen Autos sehr lange, um sich in kleine Parklücke hineinzumanövrieren. Das ist nicht nur sehr viel lauter als Autos, die mir vorbeifahren, es sorgt auch für ständige Abgase unter meinen Fenstern. So kann ich nicht immer lüften. Im Sommer die ganze Zeit die Fenster aufhaben geht dadurch leider auch nicht, ebenso wenig mit offenem Fenster schlafen. Ich wüsste aber nicht, was dagegen machen kann. Außer vielleicht einen größeren Parkplatz in der Nähe errichten.	In innerstädtischen Quartieren herrscht oft hoher Parkdruck. Hier kann im Regelfall nur durch Ausweisung von Parkflächen bzw. die Errichtung von Parkhäusern / Tiefgaragen / Quartiersgaragen Abhilfe geschaffen werden. Die Parkvorgänge sind im Regelfall auch durch Anwohner hervorgerufen. Aus Sicht des Lärmaktionsplan kann hier mit dem zur Verfügung stehenden Planinstrumentarium hier leider keine Abhilfe geschaffen werden.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
80	Bürger / Bürgerin Neckarstadt West	Kann man etwas gegen „Auto-Poser“ tun? Selbst nachts fahren viele Autofahrer schnell und laut durch die Neckarstadt. Nicht nur entlang der Hauptverkehrsstraßen (zB Mittelstraße), sondern auch durch die Nebenstraßen.	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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

81	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Regelmäßig werden schwere Gegenstände in den nicht-sichtbaren Innenhof fallen gelassen, was immer wieder einen lauten, explosionsartigen Knall verursacht. Dies hat eine Regelmäßigkeit, was zum Verdacht führt, dass das betriebliche Aktivitäten sind.</p> <p>Noch viel öfters fahren Autofahrende mit weit überhöhter Geschwindigkeit die Straße entlang, um noch die grüne Ampel am Ring zu erreichen, dabei fahren die Fahrzeuge augenscheinlich zum Teil mit 30-40km/h im Exzess der erlaubte 30km/h. Hier wurde in 1,5 Jahren noch nie ein Blitzer aufgestellt.</p> <p>Parkplätze werden ohne gültigen Parkausweis verwendet, sodass Lieferanten regelmäßig auf der Fahrbahn und in den Einfahrten halten müssen. Dies führt regelmäßig zu Behinderungen für Menschen auf dem Gehweg und manchmal auch die auf der Fahrbahn, wenn sie nicht vorbeikommen. Meist resultiert dies bei den Autofahrenden in einem "Hupkonzert", gerne auch am Sonntag; wie gestern der Fall war, wo einer über 60 Sekundenlang sich auf seine Hupe lehnte.</p>	<p>Gewerbliche Lärmeinwirkungen sind nicht Bestandteil der Lärmminde-rungsplanung. Ebenso legt der Lärmaktionsplan keine ordnungspoliti-schen Maßnahmen fest, diese sind immer durch die zuständigen Ord-nungs- bzw. Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen durchzuset-zen. Wenn sich die Anwohnenden gestört fühlen, müssen sie sich an das zuständige Ordnungsamt bzw. Immissionsschutzbehörde wenden. Hier können auch im Nachgang noch Beschwerden eingereicht werden. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen oder die Parkraumüberwachung sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
82	Bürger / Bürgerin Käfertal Süd	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Käfertal sind im Lärmakti-onsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mann-heim unterliegt den Regelungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehör-den (hier Regierungspräsidium Stuttgart).
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
83	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	Ein generelles Tempo-30-Gebot für Autos und Straßenbahn würde die Lärm-Belastung schon reduzieren. Es wäre toll, wenn das umgesetzt werden könnte!	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Ver-waltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindig-keitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen an-geordnet werden: 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit)</p>

		<p>Vielleicht ist es auch möglich, die Straßenbahn generell leiser zu gestalten? Mehr Elektroautos würden den Lärm und die Abgasbelastung natürlich auch verringern, zudem kontinuierliche Kontrollen gegen getunte Autos.</p>	<p>2. Abschnittsweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden.</p> <p>3. Lärmschutz Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.</p> <p>Die Möglichkeiten den Straßenbahnlärm zu reduzieren und gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV zu erhalten und zu verbessern widersprechen sich teilweise. Bei der Anordnung von T30 wird zwar auch die Straßenbahn leiser, dies führt aber ggf. zu deutlichen Einschränkungen auf Angebotsseite, da sich ggf. die Kosten für Fahrer und Fahrzeuge erhöhen (z.B. zusätzlich erforderliche Umläufe oder mehr Fahrpersonal). Deshalb sieht der Lärmaktionsplan hier auch keine explizit auf die Straßenbahn abzielenden Maßnahmen vor. Ggf. ergeben sich auch positive Effekte durch die Anordnung von T30 auf der Seckenheimer und der Schwetzingen Straße.</p> <p>Elektrofahrzeuge verursachen bei Tempo 50 ansatzweise die gleichen Geräuschemissionen wie ein Verbrenner, da in diesen Geschwindigkeitsbereichen die Rollgeräusche dominieren. Unterhalb 30 km/h dominiert das Motorgeräusch, wobei neuere Elektrofahrzeuge aus Verkehrssicherheitsgründen bis 20 km/h mindestens so laut sein müssen wie lärmarme Verbrenner-Pkw. Ab wann Elektrofahrzeuge die Verkehrslärmemissionen bestimmen, ist derzeit nicht absehbar.</p> <p>entsprechender Verstöße ausschließlich bei der Landespolizei liegt.</p> <p>Beim Verkehrsdienst des Polizeipräsidiums Mannheim wurde 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
84	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Stadtbahnverkehr, Flugverkehr	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Lindenhof sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
85	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr	
86	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	Regelmäßige Lautstärketests auf Poser-Straßen	<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung. Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz. Generelle T30 / T20 Ausweisungen sind nicht zulässig.
		Tempo 20 oder 30 in der gesamten Innenstadt	

		<p>Fest installierte Blitzer auf bekannten Poser- und Raserstraßen</p> <p>Autofreie Fahrradstraßen in den Quadraten</p> <p>Privatflüge auf Flughafen massiv besteuern und Einnahmen in Klimaresilienz investieren</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Die Ausweisung von Fahrradstraße erfolgt außerhalb des Lärmaktionsplans. Zur Ausweisung sind gewisse Voraussetzungen zu erfüllen, welche durch die Verwaltung geprüft werden. Die Ausweisung der Fahrradstraße erfolgt dort wo diese Voraussetzungen erfüllt werden und dies aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
87	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belastigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Lindenhof sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
88	Bürger / Bürgerin Neckarstadt Ost	Anregungen Innerstädtischen tempo 30, defensive Infrastruktur, getrennte infrastruktur anstatt farbe, gleichberechtigte ampelphasen	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz <p>Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.</p>

			<p>Generelle T30 Ausweisungen sind nicht zulässig.</p> <p>Der Lärmaktionsplan trifft keine Aussagen zu Infrastrukturmaßnahmen und LSA Schaltungen (sofern diese nicht den Lärm beeinflussen etwa durch grüne Wellen).</p> <p>Die angesprochenen Maßnahmen wie getrennte Infrastruktur anstelle von farbige Markierungen oder gleichberechtigte Ampelphasen zielen auf die Förderung von Radverkehr ab, was nicht primäre Aufgabe des Lärmaktionsplans ist.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
89	Bürger / Bürgerin Oststadt	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Oststadt sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
90	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Bitte mehr Geschwindigkeitsüberwachung in den Quadraten (besonders am Wochenende), und Lärmblichter wären ein Segen...	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Lärmblichter haben noch keine Zulassung. Sobald es zugelassene Geräte gibt, wäre das sicher eine wirksame Maßnahme für den Lärmschutz.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
91	Bürger / Bürgerin Oststadt	Einsatzfahrzeuge und Laubbläser früh am Morgen	<p>Die Zulässigkeit des Einsatzes von Laubbläsern ist in der Maschinellärmschutzverordnung (32. BImSchV) geregelt. Die Einsatzfahrzeuge sind Teil des Straßenverkehrslärms. Sofern mit Einsatzfahrzeuge Sonderfahrten Rettungs- oder Polizeifahrzeugen gemeint sind, sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor. Diese sind im Einsatz mit blauem Blinklicht und Martinshorn sind von der StVO ausgenommen. Dementsprechend sind diese zum Schutz des Verkehrs erforderlichen Zeichen hinzunehmen. Die übrigen Fahrten ohne Sondersignale sind Bestandteil des Straßenverkehrslärms.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
92	Bürger / Bürgerin Oststadt	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Oststadt sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

93	Bürger / Bürgerin Franklin	Die Stellungnahme entspricht der Stellungnahme Nr. 34	Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 34 verwiesen.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
94	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Flugverkehr	Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zu-ständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
95	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belästigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Lindenhof sind im Lärmaktionsplan dargestellt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
96	Siedler- und Eigenheimergemeinschaft Mannheim-Blumenau e.V.	<p>die Siedler- und Eigenheimergemeinschaft Mannheim-Blumenau vertritt die Interessen der ca. 250 Mitglieder, die weit überwiegend Wohneigentum im Ortsteil Blumenau haben. Im Namen unserer Mitglieder möchte ich die Sicht der Betroffenen wie folgt darstellen:</p> <p>Rahmenbedingungen der Blumenau</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ortsteil Blumenau hat etwa 1200 Einwohner und liegt nördlich der Autobahn A6 und westlich der Riedbahnstrecke. 2. Durch die direkte Lage an zwei Haupt-Verkehrsachsen ist die Beeinträchtigung des Wohngebietes durch Lärm bereits heute sehr erheblich – und das trotz vorhandener Lärminderungs-Einrichtungen. 3. Die Anwohner der Viernheimer Wegs und der Braunschweiger Allee sind in den letzten Jahren stark zunehmend durch den motorisierten Pendlerverkehr von und nach Lampertheim bzw. in das Hessische Ried betroffen. 4. Seit der teilweisen Sperrung der B 44 und der Sanierung der Riedbahn ist ein verstärkter Schwerlastverkehr durch die Braunschweiger Allee festzustellen – und das trotz Durchfahrtsverbot für Nutzfahrzeuge (zumindest von Schönau kommend). 5. Insbesondere während der Sanierungsarbeiten der Riedbahnstrecke waren massive Lärmstörungen durch Schwerlastverkehre trotz Tempo 30 und Durchfahrtsverbot für Nutzfahrzeuge festzustellen, und das auch nachts und an den Wochenenden. <p>Fazit: Die Bürger im Ortsteil Blumenau sind bereits heute Tag und Nacht lärmmäßig deutlich beeinträchtigt.</p>	

	<p>Straßenverkehr – erweiterte Einführung der Tempo 30-Zonen</p> <p>1. Die Erweiterung der Tempo 30 Zone im südlichen Bereich der Braunschweiger Allee und in der Weiterführung in Richtung Schönau wird grundsätzlich begrüßt. Die Erfahrung in den bestehenden Tempo 30 Zonen auf der Blumenau zeigt aber, dass diese Zonen ohne regelmäßige Kontrollen eher als Empfehlung erachtet werden – und das auch von den Bussen der RNV.</p> <p>2. Die Braunschweiger Allee ist ab der Sonderburger Straße in nördliche Fahrtrichtung für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt (Anliegerverkehr ist frei). Diese Regelung gilt aber merkwürdigerweise nicht in südliche Fahrtrichtung von der Blumenau in Richtung Schönau. Deshalb bitten die Blumenauer Bürger, das Verbot in beide Fahrtrichtungen zu erlassen.</p> <p>3. Der Viernheimer Weg ist ab der Braunschweiger Allee in Richtung Lampertheim ebenfalls für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt (Anliegerverkehr ist frei). Ab der Lampertheimer Gemarkung zeigen die Schilder sogar, dass nur landwirtschaftliche Fahrzeuge ausgenommen sind.</p> <p>4. Die Gegenrichtung von Lampertheim nach Blumenau war in der Vergangenheit auch für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt. Diese Beschilderung ist sowohl auf Lampertheimer als auch auf Mannheimer Gemarkung entfallen. Die Blumenauer Bürger bitten darum, das Durchfahrtsverbot für beide Fahrtrichtungen zu erlassen.</p> <p>Schienerverkehr - Auswirkungen der geplanten Neubaustrecke auf die Blumenau</p> <p>1. Nach derzeitigen Planungen wird die Untertunnelung der Neubaustrecke in Höhe Mannheim-Blumenau in einen Trog übergehen und dann ebenerdig in Richtung Schönau/Waldhof weitergeführt.</p> <p>2. Es ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der Neubaustrecke insbesondere die Zahl der Güterzüge besonders in den Abend- und Nachtstunden stark ansteigt.</p> <p>3. Deshalb wird eine starke Zunahme der Lärmemissionen wegen der Troglösung und der dadurch entstehenden Schall-Reflexionen in Blumenau-Süd erwartet.</p> <p>4. Die heutige Planung sieht z.B. auf der Blumenau hohe Lärmschutzwände vor. Etliche Häuser grenzen in geringem Abstand an die Bahnstrecke und werden künftig dann als unmittelbare Nachbarn hohe Lärmschutzwände haben – sicher ein optisches Highlight mit starkem Wertsteigerungspotenzial der Immobilien.</p> <p>5. Trotz dieser Lärmschutzwände ist zu vermuten, dass die zulässigen Lärm-Grenzwerte nicht einzuhalten sind. Die Immobilien der betroffenen</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Lärmaktionsplan hat aber empfohlen unterstützende Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan trifft keine Aussagen zur Sperrung oder Durchfahrboten. Diese Maßnahmen erfordern eine umfassende Prüfung, ob dadurch nicht der Verkehr und damit die Lärmbelastung an anderer Stelle erhöht wird. Der Lärmaktionsplan hat auf die Prüfung dieser Maßnahme verzichtet. Ob eine Anordnung aus anderen Gründen möglich ist, ist nicht Aufgabe des Lärmschutzes. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm vor. Aus Sicht der Stadt Mannheim kann aber nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft an die Kapazitäts- und Lärm-probleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freierwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs.</p> <p>Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend</p>
--	---	---

		<p>Bürger sollen dann mit lärmmindernden Fenstern usw. ausgestattet werden. Das mag die Lärmwerte innerhalb der Häuser senken, in den Außenbereichen hilft das aber nicht. Das führt zu einer massiven Reduzierung der Wohnqualität.</p> <p>6. Die Lärmschutzwände werden auch die Luftzirkulation behindern, was zu einem verschlechterten Micro-Klima führen wird.</p> <p>7. In Blumenau-Nord wird der Lärm der Bestandsstrecke über die Felder ungehindert in die Wohnbebauung transportiert. Die von der Stadt Mannheim geforderten Schienenstegdämpfer im Norden Mannheims wurden von der DB im Verfahren zum übergesetzlichen Lärmschutz abgelehnt.</p> <p>Die Blumenauer Bürger unterstützen die Forderung der Stadt Mannheim nach einer vollständigen Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes. Inhaltlich stimmen die Bürger vollständig der Stellungnahme der Gesbim zu.</p> <p>Wir möchten die Stadt Mannheim bitten, sich weiterhin für die Tunnellösung in Mannheim einzusetzen.</p>	<p>eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte. Näheres Siehe Kapitel 4.1.3 Eisenbahn</p> <p>Einzelne Maßnahmen zum Lärmschutz werden darüber hinaus im Planfeststellungsverfahren zum jeweiligen Bauabschnitt geregelt. Der Lärmaktionsplan kann hier keine Vorgaben machen.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
97	Bürger / Bürgerin Neckarstadt West	<p>Ich wohne seit über sechs Jahren in der Zeppelinstraße, die als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. Eine wesentliche Lärminderung gegenüber einer Tempo-50-Straße kann ich nicht feststellen. Das hat vor allem drei Gründe:</p> <p>Erstens: Das Hauptproblem ist, dass fast niemand sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit hält. Nicht selten fahren hier Fahrzeuge mit geschätzt 50 oder 60 km/h vorbei. Es ist mir in der Zeppelinstraße mehrfach passiert, dass ich mit Tempo 30 von anderen Fahrzeugen aggressiv überholt wurde.</p> <p>Wer Tempo 30 ausweist, sollte es auch durchsetzen. Ich möchte anregen, in der Zeppelinstraße regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Dürfte ich Geschwindigkeitsmessgeräte aufstellen, würde ich sie bevorzugt zwischen der Einmündung Heustraße und der Aral-Tankstelle platzieren.</p> <p>Neben Geschwindigkeitsmessungen würde ich auch bauliche Maßnahmen wie verkehrsberuhigende Schikanen, Verkehrsinseln, Verengungen etc. begrüßen. Die langgezogene Kurve zur Untermühlaustraße hin und vor allem die relativ breite Fahrbahn scheinen viele Fahrer als Gelegenheit zu sehen, einfach mal das Gaspedal durchzudrücken.</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an den Straßen sind im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen. Ob das an dieser Stelle sinnvoll ist, kann der Lärmaktionsplan nicht abschließend beurteilen. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

		<p>Zweitens: Vor allem in den Abendstunden (insbesondere freitags und samstags) und nachts kommt es vor, dass hier Fahrzeuge durchfahren, deren Fahrer offenbar gezielt möglichst viel Lärm erzeugen (Poser). Die nahe Aral-Tankstelle scheint ein Treffpunkt für solche Fahrer zu sein.</p> <p>Drittens: Die Fahrbahnoberfläche. Die Asphaltdecke ist an etlichen Stellen nicht eben und geschlossen, sondern ist irgendwo zwischen Flickenteppich und Kraterlandschaft einzuordnen. Welche Folgen das für das Abrollgeräusch von Reifen hat, brauche ich Ihnen nicht zu erklären.</p> <p>Insbesondere bei hier durchfahrenden Lkw (Sattelzüge) bewirkt die unebene Fahrbahn eine erstaunliche Lärmentwicklung, die das Geräusch eines normalen Pkw um ein Vielfaches übersteigt. Eine Erneuerung der Asphaltdecke würde die Situation sicherlich verbessern.</p> <p>Die meisten Lkw scheinen hier übrigens nur durchzufahren, um in den Straßen um den Neuen Messplatz herum zu parken und zu übernachten. Ein Grund mehr, die dortigen Park- und Halteverbote konsequent durchzusetzen.</p>	<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Die Fahrbahnoberflächen werden vom Eigenebetrieb Stadtraumservice regelmäßig begutachtet und der jeweilige Zustand bewertet. Daraus erfolgt nach Priorisierung ein Konzept zur grundhaften Sanierung. Zusätzlich werden alle Straßen und Gehwege turnusmäßig auf akute Mängel überprüft, die im Rahmen der betrieblichen Unterhaltung punktuell repariert werden. Der Lärmaktionsplan trifft hier keine Vorgaben.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Parkraumkontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
98	Bürger / Bürgerin Oststadt	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belastigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Oststadt sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
99	Bürger / Bürgerin Luzenberg	Deckungsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird verzichtet.	Inhaltlich Deckungsgleich zu Stellungnahme 34. Daher wird darauf Verwiesen.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
100	Bürger / Bürgerin Oststadt	Besseren Ausbau des Fahrradverkehrs. Rigoroseres Vorgehen gegen egoistische Autofahrer, die Fahrradwege als Parkplätze nutzen bzw. allgemein verkehrswidrig parken	Maßnahmen zur Verbesserung und dem Ausbau des Fahrradverkehrs tragen langfristig dazu bei, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen und damit Pkw Fahrten zu substituieren. Damit kann der Lärm durch den Verkehrslärm langfristig verringert werden. Der Lärmaktionsplan sieht hier aber keine Maßnahmen vor, da der Ausbau des Radverkehrs nicht in seinen Regelgehalt fällt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
101	Bürger / Bürgerin Lindenhof	<p>ich möchte die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr in der Emil-Heckel-Straße zwischen den Kreuzungen mit der Meerfeld-/Meerwiesenstraße und Lindenhofstraße zur Kenntnis bringen. Insbesondere vor der Kreuzung Emil-Heckel-Straße/Lindenhofstraße kommt es aufgrund der Ampelschaltung immer wieder zu einer erhöhten Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer, die versuchen, die grüne Welle zu "nutzen" und häufig deutlich schneller als die zulässigen 50 km/h beschleunigen. Diese erhöhte Geschwindigkeit führt zu einer spürbaren Lärmbelastung für die Anwohner.</p> <p>Ich möchte darum bitten, dieses Anliegen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen und gegebenenfalls Maßnahmen zu prüfen, um den Lärmpegel in diesem Bereich zu reduzieren.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und die Berücksichtigung meines Anliegens.</p>	<p>Die Maßnahmen für den Stadtteil Lindenhof sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Auf der Lindenhofstraße ist eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (nach Austausch der Ampeln) vorgesehen.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind allerdings nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
102	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Hallo Stadt Mannheim</p> <p>Ich habe in der Neckarau Almenhof Nachrichten Zeitung von diesem Blödsinn Tempo 30 erfahren. Ein Auto , das eine intakte Auspuffanlage hat , ist kaum zu hören . Es sei denn , da wurde ein Sportauspuff eingebaut oder sonst wie an der Anlage manipuliert. Was ist die Kehrseite von Tempo 30 ? Es wird in einem niederen Gang gefahren , was höhere Drehzahlen und mehr Abgase erzeugen .Auf der einen Seite der Öko-Wahn, auf der anderen Seite solch ein Blödsinn .Wer schreit denn da nach mehr Klimaschutz? Das sind hauptsächlich junge Leute .Nachts gehen die los und besorgen sich dann auch bei McDonald ihr Futter. Am Tage kann man dann den Müll auf Strassen und Wegen finden. Am Tage demonstrieren und in der Nacht Dreck rumschmeissen .Wer motzt den seinen Karren auf , koste es was es wolle? Jungvolk . Fast alle aufgeführten Strassen haben einen separaten+ ausgeschilderten Radweg.</p>	<p>Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h bestimmen die Reifenabrollgeräusche die Emissionen des Fahrzeugs, so dass hier mit der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund verringerter Abrollgeräusche ein Lärminderungseffekt zu erwarten ist. Dies trifft auch bei Elektrofahrzeugen zu, bei denen bekannter Weise nur geringe Emissionen aus dem Antrieb zu vorhanden sind.</p>

		<p>Doch auch hier fahren manche Radler lieber auf der Strasse und behindern den Autoverkehr. Ganz schlimm sind die Fahrraddeppen in ihren Strampelhosen, die generell auf der Strasse fahren, fühlen sich als etwas Besonderes. Da kann die Polizei dahinter fahren, es passiert nichts. Der Autofahrer, der seit Jahrzehnten von den Altparteien ausgebeutet wird, zahlt mal wieder die Zeche. Erst als in Dresden eine Brücke eingestürzt ist, sind die Schnarcher aufgewacht. Vorher wurden die Steuergelder von den Autofahrern zum Stopfen ihrer Haushaltslöcher verwendet. Aber heute geht die Umschichtung dieser Gelder weiter. Es werden immer mehr in Fahrradstrassen umgebaut und Fahrspuren dem Autoverkehr für Radwege weggenommen. Wer zahlt denn überhaupt Kfz-Steuer. Das sind doch wohl alle Autofahrer und nicht die Ökodeppen, die immer mehr Rechte bekommen. Wenn man Lastenfahrräder so sieht, die wie kleine Lkw auch ihren Platz brauchen, dann sollten diese sich auch an den Kosten beteiligen.</p> <p>Diese ganze neue Ausschilderung kostet unnötig viel Geld, genau so wie bei der Umbenennung der Strassennamen. Aber Politiker ist das egal, ist ja nicht ihr Geld. In der Politik zählt leider nur ihre Ideologie und die Partei, gesunder Menschenverstand wird da wohl an der Garderobe abgegeben + vergessen.</p> <p>Wenn Lärmbelästigung, dann von Flugzeugen. Deren Motoren sind viel lauter als ein Auto.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
103	Bürger / Bürgerin Neckarau	Tempolimit durchsetzen, auch und gerade da, wo 30 km/h sind und rücksichtslose Menschen locker mal 60 km/h fahren, dabei sinnlos laut beschleunigen.	Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
104	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Der Verkehrslärm (Poser, starkes Beschleunigen, Hupen) gerade in den viel befahrenen Straßen wie Fressgasse oder zwischen Q1/2 Richtung Neckar ist enorm und verringert gerade im Sommer stark die Aufenthaltsqualität in anliegenden Geschäften und Cafés.	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

		Hier sollten mehr Maßnahmen wie Lärmblitzer, stärkere Kontrollen und auch Verkehrsberuhigungen getroffen werden. Städte wie Barcelona oder Paris gehen hier mit gutem Beispiel voran und zeigen wie sich Innenstädte auch entgegen anfänglicher Skepsis für Anwohner, Gewerbetreibende und Besucher aufwerten lassen.	<p>(mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Lärmblitzer haben noch keine Zulassung. Sobald es zugelassene Geräte gibt, wäre das sicher eine wirksame Maßnahme für den Lärmschutz.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
105	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Die Lärmbelästigung durch manipulierte Auspuffe ist enorm und geht über das normale Maß an Lärm durch Stadtverkehr hinaus. Er verschreckt zudem Haustiere und Kleinkinder. Die Aufenthaltsqualität in der Gastronomie insbesondere der Fressgasse wird dadurch massiv gemindert. Eine Verkehrsberuhigung würde diesen Innenstadtbereich weit attraktiver machen.	Siehe Stellungnahme zu 104
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
106	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	<p>Tempo 30 im ganzen Viertel. Kein Flugverkehr zwischen 19uhr und 7 Uhr.</p> <p>Polizei mit Lautstärkemesser ausstatten um Menschen die ihren Motor unnötig aufhüllen lassen zu Belangen.</p>	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen <p>Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Lärmschutz <p>Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.</p> <p>Generelle T30 Ausweisungen sind nicht zulässig.</p> <p>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 feststehen muss. Zur Feststellung</p>

			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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
107	Bürger / Bürgerin Wohlgelegen	Stationäre Blitzer in der Käfertalerstraße. Gerne gleich zwei einen auf Höhe der Brauerei und einen auf Höhe des Autohauses. Das Leerstehende Gebäude mit den Graffiti und kaputten Fenstern abreißen damit nicht bei jedem Wind die Fenster knallen und Kinder es als Spielplatz nutzen.	Der Lärmaktionsplan sieht für Abschnitte der Käfertaler Straße ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor. Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Stationäre Messungen mittels einer Messsäule haben einen hohen Gewohnheitseffekt haben, so dass hier im Regelfall überwiegend Verstöße von ortsfremden Personen (z.B. Durchgangsstraßen, Verkehrsachsen) gemessen werden. Die Voraussetzungen für die Installation einer Messsäule sind zudem wesentlich höher als die Voraussetzungen für den Einsatz mobiler oder semistationärer Messgeräte. Das bedeutet, dass die Installation einer stationären Messanlage in einem Bereich nur dann gerechtfertigt ist, wenn es eine faktische Notwendigkeit für stationäre Geschwindigkeitskontrollen gibt (z. B. an Unfallschwerpunkten). Nicht im Regelgehalt des Lärmaktionsplans
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
108	Bürger / Bürgerin Wohlgelegen	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belastigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Wohlgelegen sind im Lärmaktionsplan dargestellt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
109	Bürger / Bürgerin Friedrichsfeld	Auf Höhe der Neckarhauser Straße 9 - 11 ist starker Verkehrslärm. Nicht nur durch fahren sondern durch ständiges Hupen der Autos die sich gegenseitig behindern. Es wird dauerhaft bei voller Geschwindigkeit auf den Gehweg ausgewichen und Fußgänger gefährdet. Hier braucht es dringend eine Verkehrsberuhigung mindestens Tempo 30.	Der Lärmaktionsplan sieht für diesen Straßenabschnitt als Maßnahme eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

110	Bürger / Bürgerin Almenhof	<p>Einwendung zur vorliegenden 4. Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Mannheim === Allgemeiner Teil === (entspricht der Stellungnahme zu Nr. 33) Auf eine Wiedergabe wird verzichtet) === spezieller Teil ===</p> <p>Zur Steubenstr. Hier sind durch Tempo 30 insbesondere in Richtung Lindenhof/Innenstadt massive Verlagerungen in Richtung "Im Lohr"/"Im Sennteich" zu erwarten. Die Steubenstr. wäre mit Ampeln und Tempo 30 schlicht langsamer als die alternative ohne Ampeln.</p> <p>Zur Speyerer Straße. Die Speyerer Straße ist eine der Hauptzufahrten zum Diakoniekrankenhaus und wird häufig durch Rettungswägen/Notarzteinsatzfahrzeuge benutzt. Ein Ausweichen ist durch die Parkenden Fahrzeuge und hohe Bordsteine kaum möglich. Daher ist zu erwarten, dass sich Rettungsfristen für Rettungsdienst und Feuerwehr verschlechtern. Gleichzeitig grenzt die Speyer Straße an ein Industriegebiet und die Tempo 30 Zone zum Schutz der Kita würde dann nicht mehr wirken.</p> <p>== Abschlussbemerkung == Die Maßnahmen dieses Aktionsplans insbesondere die Ausweitung von Tempo 30 haben erhebliche Verschlechterungen der Eintreffzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienst zur Folge. Stand 2021 erreichte die Feuerwehr Mannheim das 1. Schutzziel (12 Einsatzkräfte in 10 Minuten) in gerade einmal 42% der Einsätze. Auch diese Thematik findet keinerlei Betrachtung oder Abwägung im vorgelegten Plan. Für eine sinnvolle und risikoadäquate Abwägung der Maßnahmen müssen die planerischen Eintreffzeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst und die daraus entstehenden Anpassungen an Brandschutzbedarfsplanung und Rettungsdienstplan bzw. der daraus resultierenden zusätzlichen Einsatzmittel/Standorte und deren Kosten zwingend berücksichtigt werden.</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 34</p> <p>Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Straße im Lohr und Im Senn-teich sind Erschließungsstraßen und liegen in einer Zone 30, wo zudem die Vorfahrtsregelung rechts-vor-links greift. Die Steubenstraße als gut ausgebauter Sammelstraße ist auch mit T30 zügiger zu befahren als die Anliegerstraßen, bei denen zudem im Straßenraum geparkt wird.</p> <p>Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte 65 dB(A) L_{den} (ganztags) sowie 55 dB(A) L_{night} (nachts). Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (L_{den}/L_{night}) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Mit Tempo 30 werden die Betroffenheiten stark verringert. Es liegen keine Belange vor, welche gegen eine Anordnung sprechen. Mit Tempo 30 erfolgt zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Speyerer Straße.</p> <p>Sofern Feuerwehr und Rettungsdienst mit blauem Blinklicht und Signalhorn fahren, sind diese nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gebunden. Die übrigen Verkehrsteilnehmer sind verpflichtet diesen Fahrzeugen Platz zu machen, dies gilt auch für T30 Strecken.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht ursächlich für potenzielle Verschlechterungen der Eintreffzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienst. Eine Berücksichtigung von Brandschutzbedarfsplanung und Rettungsdienstplan bzw. der daraus resultierenden zusätzlichen Einsatzmittel/Standorte und deren Kosten ist hier nicht erforderlich.</p> <p>Zudem haben die fachlich verantwortlichen Stellen wie Feuerwehr und die Rettungsdienste auch die Möglichkeit hier eine Stellungnahme und ihre Belange einzubringen. Dies ist nicht erfolgt, offensichtlich besteht nach deren Einschätzung damit kein Bedarf.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

111	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Gerade am Friedrichsring ist es super laut, hier wäre 30 sehr sinnvoll! Gerade im Sommer oder am Wochenende finden regelmäßig „Autoren- nen“ statt, Motoren werden gerade an der Ampel aufheulen lassen.</p> <p>30 müsste hier auch kontrolliert werden. Zudem kommt es regelmäßig zum Rückstau am Wochenende, wenn viele Autos in die Fressgase ein- biegen oder zur Rushhour, wodurch auch der Fußgängerüberweg an der Ampel immer blockiert wird. Zudem finden regelmäßige Tempo-Über- schreitungen statt.</p> <p>Abhilfe: Kontrollen, 30 einführen und Fressgasse sperren. Man könnte die Fressgasse SO VIEL SCHÖNER UND FUßGÄNGER:INNEN FREUNDLICHER gestalten. Mit Bänken, Grünflächen, viel besseres Klima auch für die Restaurants dort. Der Lärm ist schrecklich wenn man dort sitzt. Auch muss der Fahrradweg breiter sein! Bei der Baustelle direkt am Friedringsring Hotel Dorint ist nicht mal ein Ausweich-Fahrradweg und das obwohl die Straße durch zwei Spuren breit genug ist und die Baustelle wirklich schon lange geht- hier sollte auch viel besser an ALLE Verkehrsteilnehmer:innen gedacht werden!</p>	<p>Die Verhaltensweisen der „Poser-Szene“, wie zum Beispiel das unnötige Aufheulen lassen von Motoren oder zu lauter Musik aus fahrenden Fahr- zeugen können nicht durch Ordnungskräfte der Stadt Mannheim kontrol- liert oder sanktioniert werden, da diese keine Eingriffsmöglichkeit in den fließenden Verkehr haben und für die Ahndung solcher Verstöße der Verursacher bzw. die Verursacherin feststehen muss. Zur Feststellung des Verursachers oder der Verursacherin sind bei solchen Störun- gen/Verstößen sogenannte „Anhalte-Kontrollen“ erforderlich. In den flie- ßenden Verkehr dürfen jedoch nur Polizeibeamte eingreifen, weshalb die Zuständigkeit für die Feststellung und Ahndung entsprechender Ver- stöße 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-Ad- resse des Polizeipräsidiums Mannheim (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Si- cherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Diese Vorschläge sind nicht Bestandteil der vorliegenden Lärmminde- rungsplanung. Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weiter- geleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
112	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	<p>Poser haben offenbar die Seckenheimer Straße für sich entdeckt.</p>	<p>Die Verhaltensweisen der „Poser-Szene“, wie zum Beispiel das unnötige Aufheulen lassen von Motoren oder zu lauter Musik aus fahrenden Fahr- zeugen können nicht durch Ordnungskräfte der Stadt Mannheim kontrol- liert oder sanktioniert werden, da diese keine Eingriffsmöglichkeit in den fließenden Verkehr haben und für die Ahndung solcher Verstöße der Verursacher bzw. die Verursacherin feststehen muss. Zur Feststellung des Verursachers oder der Verursacherin sind bei solchen Störun-</p>

		<p>Man sollte in der ganzen Schwetzinger Vorstadt Tempo 30 einführen, statt nur in einzelnen Abschnitten bzw. nur zu bestimmten Tageszeiten, was dann ohnehin nicht kontrolliert wird.</p> <p>Nachtflüge sollten nicht mehr erlaubt sein.</p>	<p>gen/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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz. <p>Generelle T30 Ausweisungen sind nicht zulässig.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms hat ergeben, dass keine Menschen oberhalb der Schwellenwerte betroffen sind. Der Fluglärm ist daher kein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart). Hier gelten bereits gewisse Einschränkungen.</p>
--	--	---	---

			Auf die generelle Unzulässigkeit von Nachtflügen hat die Stadt Mannheim keinen Einfluss.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
113	Bürger / Bürgerin Waldhof	<p>Wir bitten dringend um eine schnellstmögliche Begrenzung der Geschwindigkeit auf der Waldstraße in Höhe der Querung der Straba Linie 4 an der H.-Gutzmann-Schule und vor allem um eine dauerhafte Überprüfung der Geschwindigkeit (Blitzeranlage jeweils vor der Straba-Querung in beiden Fahrtrichtungen).</p> <p>Ohne Überprüfung interessiert sich schon jetzt kaum jemand für Tempo 50. Die meisten Autos und LKW brettern mit deutlich mehr KmH über die Schienen der Straßenbahn, vor allem nachts. Die Querung der Schienen durch den Straßenverkehr ist das Hauptproblem. Hinzu kommt der Lärm der Straßenbahn. Hier muss dringend eine Lösung gefunden werden. Ideal wäre aus unserer Anwohnersicht eine Lärmschutzwand.</p> <p>Wir wohnen an der Ecke (...) und fühlen uns immens durch den Lärm gestört. Tagsüber ist arbeiten ohne Kopfhörer nicht möglich, nachts leiden wir unter Schlafstörungen, trotz Ohrenschutz. Es ist leider eine Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Gesundheit.</p>	<p>In Abwägung der Verkehrsbedeutung und des Anwohnerschutzes sieht der Lärmaktionsplan für den Abschnitt der Waldstraße zwischen der Brückner Riedbahn und Beginn der Lärmschutzwand südwestlich der Kreuzung Waldstraße / Neues Leben / Sonnenschein eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h vor. Mildere Mittel wie eine Lärmschutzwand wurden geprüft, aber aufgrund der hohen Kosten und der nach Umsetzung der Maßnahme immer noch vorhanden Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr in der Abwägung der Maßnahmen verworfen.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
114	Bürger / Bürgerin Waldhof	<p>Ein erheblicher Teil dieses Plans besteht daraus die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und Durchgangsstraßen auf 30 km/h zu verringern. Diese Maßnahme ist in keiner Weise zur Lärmreduzierung geeignet. Viele Autos fahren 30 km/h mit einer höheren Motordrehzahl als 50 km/h. Folglich führt 30 km/h zu mehr Lärm als 50 km/h. Außerdem steigt der Kraftstoffverbrauch was zu höheren Kosten für alle Autofahrer führt und den Schadstoffausstoß erhöht. Auch das Rollgeräusch der Reifen taugt nicht als Argument für Tempo 30. Jeder Reifen der in den Handel kommt trägt das EU-Reifenlabel. Auf diesem wird das Rollgeräusch angegeben. Dieses wird bei 80 km/h gemessen. Seit 2016 liegt der Grenzwert bei 74 dB. Folglich ist das Rollgeräusch bei 50 km/h kein Lärmfaktor. Das gilt umso mehr da viele im Handel befindliche Reifen ein geringeres Rollgeräusch als 70dB haben.</p> <p>Daraus ergibt sich, dass es keinen sachlichen Grund gibt, diese geplante Reduzierung der Geschwindigkeit umzusetzen. Dieser Plan zeigt leider die Fortsetzung einer Politik die sich einseitig gegen den Individualverkehr richtet und darauf abzielt Autofahrer zu diskriminieren. Diese Politik sollte in Mannheim seit der Gemeinderatswahl im vergangenen Jahr beendet sein.</p> <p>Wirksame Maßnahmen zum Lärmschutz müssen auf die Vermeidung von Stau ausgerichtet werden. Es ist erwiesen, dass ein Stau mehr Lärm verursacht und mehr Schadstoffe freisetzt als fließender Verkehr bei 50 km/h. Es ist höchste Zeit Maßnahmen in dieser Richtung zu planen statt Verkehrsbehinderung zu betreiben.</p>	<p>Reifen- und Fahrbahngeräusche sind die wichtigsten Lärmquellen im Straßenverkehr. Daneben sind auch die Antriebsgeräusche, das Verhalten der Fahrer, die Anzahl der Kraftfahrzeuge und deren Fahrleistung von Bedeutung.</p> <p>Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch ist bei Pkw – abhängig von Fahrbahnoberfläche, Gangwahl und Beschleunigung - ab einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h die dominierende Lärmquelle, bei Lkw ab etwa 60 km/h. Daher ist bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten Geschwindigkeiten oberhalb 30 km/h durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund verringerter Abrollgeräusche ein Lärmminde-rungseffekt zu erwarten.</p> <p>Reifen, die durch Aufbau und Materialzusammensetzung besonders leise rollen, können dazu beitragen, die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastungen zu reduzieren.</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
115	Bürger / Bürgerin Oststadt	<p>mit meinem Schreiben beziehe ich mit auf den aktuellen Lärmaktionsplan für die Stadt Mannheim, der in den letzten Wochen im Ratsaal durch Herrn Kiefer der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.</p> <p>1.Meine Anregungen beziehen sich konkret auf die Lärmbelästigungen und die erhobenen Daten für den Bereich „Oststadt - Am Oberen Luisenpark“.</p> <p>In den letzten beiden Jahren haben wir als Anwohner mehrere Eingaben an das Dez. V gerichtet und auf die vorhandenen Lärmbelastungen für uns Anwohner durch den Straßenverkehr hingewiesen. Diese, unsere Eingaben haben sich durch die aktuelle Lärmkartierung von 2022 bestätigt, so dass der Lärmaktionsplan in seiner 4. Stufe folgerichtig auch eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung mit Tempo 30 für die Strecke am „Am Oberen Luisenpark“ vorsieht.</p> <p>2. Nach den langen Wartezeiten in den letzten Jahren würden wir als Anwohner eine baldige Umsetzung einer Tempo 30 Begrenzung sehr begrüßen, zumal die erhobenen Lärmwerte in keinsten Weise die Lärmverursachung enthalten, die durch die Vielzahl der Motorradfahrer in den Sommermonaten verursacht werden.</p> <p>Diese Lärmwerte kommen eigentlich noch on top zu den ermittelten Lärmwerten, die durch den üblichen Straßenverkehr entstehen. Um so dringlicher sehen wir als Anwohner eine Umsetzung der geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplanes für den Bereich „Oststadt - Am Oberen Luisenpark“.</p> <p>3.Eine Lärmreduzierung durch eine Tempo 30 Begrenzung dürfte aber nur effizient und zielführend sein, wenn es durch eine stationäre, feste Blitzsäule überwacht würde. Alternativ zu einer solchen stationären Maßnahme der Geschwindigkeitskontrolle könnten aber - als kostengünstigere Maßnahme - Geschwindigkeitsanzeigetafeln zur Aufstellung kommen, welche die Verkehrsteilnehmer nochmals eindringlich an das Tempo Limit erinnern.</p>	<p>In den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung Dritte Fassung (Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022)2023 heißt es hierzu:</p> <p>„Der Anteil der Motorräder am Gesamtverkehrsaufkommen ist nach wie vor gering. Die höchstbelasteten 0,5 % der Zählabschnitte weisen einen Motorradanteil von 6 % auf. Wenn keine Verkehrszahlen zu Motorrädern vorliegen, kann daher grundsätzlich auf eine separate Berücksichtigung der Motorräder verzichtet werden.“ Im Stadtgebiet von Mannheim liegen keine Zahlen vor. Dementsprechend wurde darauf auch verzichtet. Um relevant zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel beizutragen, ist darüber hinaus ist ein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen erforderlich, der in Mannheim im Regelfall nicht erreicht wird. Hier dominieren die Geräusche der Pkw und Lkw.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Stationäre Messungen mittels einer Messsäule haben einen hohen Gewohnheitseffekt haben, so dass hier im Regelfall überwiegend Verstöße von ortsfremden Personen (z.B. Durchgangsstraßen, Verkehrsachsen) gemessen werden. Die Voraussetzungen für die Installation einer Messsäule sind zudem wesentlich höher als die Voraussetzungen für den Einsatz mobiler oder</p>

		Wir dürfen darum bitten, diese Anregungen mit in die Umsetzung des Lärmaktionsplanes für den Bereich „Oststadt - Am Oberen Luisenpark“ aufzunehmen.	semistationärer Messgeräte. Das bedeutet, dass die Installation einer stationären Messanlage in einem Bereich nur dann gerechtfertigt ist, wenn es eine faktische Notwendigkeit für stationäre Geschwindigkeitskontrollen gibt (z. B. an Unfallschwerpunkten).
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
116	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Zusammenfassend sind folgende Punkte besonders zu bemängeln.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fragliche Wirksamkeit der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in der tatsächlichen alltäglichen Praxis des Straßenverkehrs. 2. Ermessensnichtgebrauch hinsichtlich der Berücksichtigung des Verkehrsflusses. 3. Einseitige Umsetzung des Lärmaktionsplans mittels Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr ohne angemessene Berücksichtigung von Alternativen. 4. Nichteinbeziehung anderer die Lebensqualität beeinträchtigende Lärmquellen. <p>1. Die Stadtverwaltung geht bei den beschriebenen Maßnahmen davon aus, dass die Begrenzung auf 30 Km/h tatsächlich wirksam ist. In der alltäglichen Praxis des Straßenverkehrs ist indes immer wieder zu erleben, dass andere Verkehrsteilnehmer sich an diese Vorgabe insbesondere von 30 km/h keineswegs halten. In der Praxis des Straßenverkehrs wird ständig schneller gefahren. Wenn man sich an die vorgegebene Geschwindigkeit hält, muss man dagegen mit entsprechender Drängerei des folgenden Fahrzeugs rechnen. Regelmäßig erlebe ich dies zum Beispiel auf der Neckarauer Straße in der um das Pflegeheim Neckarau bestehenden Tempo-30-Zone. Von meiner näheren Verwandtschaft, die im Niederfeld wohnhaft ist, höre ich auch wiederholt, dass die dortige Tempo-30-Zone in der Praxis wenig akzeptiert wird. Im Studium habe ich gelernt, dass Vorschriften, die sehr wenig oder keine Akzeptanz finden an sich zweifelhaft sind. Es ergeben sich somit auch erheblich Zweifel, dass diese vorgesehene Maßnahme in der Praxis des alltäglichen Straßenverkehrs die gewünschte Wirkung zeigen wird. Voraussichtlich wird die geplante Maßnahme in der gelebten Praxis des Straßenverkehrs damit kaum die erhoffte Wirkung entfalten.</p>	<p>Das Umweltbundesamt hat zur Wirkung von T30 die Studie „Wirkung von Tempo 30 am Hauptverkehrsstraßen“ veröffentlicht (Hrsg.: Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1, Umwelt und Verkehr, Postfach 14 06, 06813 Dessau-Roßlau, Internet: www.umweltbundesamt.de Veröffentlichung, Stand 2016). Darin heißt es auf Seite 6 unter Kapitel 2.2.1 Geschwindigkeiten:</p> <p><i>„Die Überschreitungshäufigkeit ist bei Tempo 30 in der Regel höher als bei Tempo 50. Aber selbst ohne Geschwindigkeitskontrollen oder andere Begleitmaßnahmen nimmt die mittlere Geschwindigkeit bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h um bis zu 16 km/h ab. Mit Geschwindigkeitskontrollen liegt der Rückgang bei bis zu 18 km/h. Die Spitzengeschwindigkeiten sinken stärker als die mittleren Geschwindigkeiten. (...) Statistisch nachgewiesen wurden positive Effekte durch Geschwindigkeitsdisplays oder – noch einmal wirkungsverstärkend – Geschwindigkeitskontrollen. Ebenfalls wirkungsverstärkend sind Hinweise auf die Gründe der Tempo-30-Regelung (Fußgänger, Kinder oder Lärmschutz) und eine Wiederholung der Beschilderung. In jedem Fall scheinen die Autofahrenden längere Gewöhnungszeiträume zu benötigen. Bei Langzeitmessungen wurden auch drei Jahre nach der Tempo-30-Anordnung noch abnehmende mittlere Geschwindigkeiten festgestellt.“</i></p>

	<p>2. Selbst wenn man eine Wirksamkeit annimmt, geht die Stadtverwaltung im vorgelegten Entwurf zu einem Lärmaktionsplan offenbar davon aus, dass bei der Überschreitung eines Lärmpegels von 65dB tags/ 55 dB nachts Maßnahmen ergriffen werden müssen. Dies ist jedoch nicht richtig. Nach Gesetzes-/Verordnungslage kann von den Grenzwerten 67dB tags/ 57 dB nachts Gebrauch gemacht werden, um dem Verkehrsfluss ausreichend Gewicht einzuräumen. Die Stadtverwaltung macht von diesem eingeräumten Ermessen nur auf wenigen Straßen, sogenannt „Magistralen“, Gebrauch. Daneben muss jedoch auch der zügige Verkehrsfluss auf den von diesem Plan betroffenen Sammelstraßen Bedeutung zugemessen werden. Auch dort besteht die erhebliche Gefahr, dass die geplanten Verkehrseinschränkungen letztendlich volkswirtschaftliche Schäden nach sich ziehen. Bezüglich dieser betroffenen Straßen liegt somit ein Ermessensnichtgebrauch vor. Ein Ansatz, der von grenzwertigen Lärmpegeln von 67 dB tags / 55 dB nachts ausgeht, kann somit zu einem sachgerechteren Interessensausgleich führen.</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VGH Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018) verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim hat daher oberhalb der o.g. Werte nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p>
--	--	--

	<p>3. Die Stadtverwaltung sieht als nahezu einzige Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkungen, vor allem eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vor. Andere Maßnahmen werden dagegen nicht konkret in Erwägung gezogen. Diese Maßnahme ist zwar relativ leicht umsetzbar, würde aber den Verkehrsfluss und die Leichtigkeit des Verkehrs einschränken, was im Verlauf durch längere Fahrzeiten in der Summe zu einem bereits erwähnten erheblichen Volkswirtschaftlichen Schäden führen wird. Als theoretische Maßnahme wird im Text des Planes die Verwendung von lärmmindernden Asphaltbelägen genannt. In der konkreten Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen, wie sie für die Geschwindigkeitsreduktion genannt werden, fehlt diese wirksame Option jedoch. Dass diese Maßnahme aufgrund der hohen Kosten nur dann eingesetzt werden kann, wenn der Asphaltbelag aufgrund Sanierungsbedürftigkeit sowieso zum Austausch ansteht, ist nachzuvollziehen. So ist etwa im Untersuchungsgebiet „Steubenstraße“ eine Erneuerung des Asphaltbelags für das Jahr 2025/2026 vorgesehen. Der dortige Einsatz eines lärmmindernden Asphalts statt einer Geschwindigkeitsreduktion fehlt jedoch in der Maßnahmenempfehlung.</p> <p>In diesem Zusammenhang von Bedeutung ist auch, dass Fahrzeuge beim Befahren von sanierungsbedürftigen Straßenbelägen mit vielen Fehlstellen einen erheblichen Verkehrslärm verursachen. Gleiches gilt für Pflasterbelägen zwischen Straßenbahnschienen. Potenziale zur Lärmreduzierung durch Oberflächensanierungen werden in der Lärmaktionsplanung nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>4. Zum Ende weise ich gerne noch auf einen anderen „Lärm-Missstand“ insbesondere in der von den geplanten Maßnahmen betroffenen Steubenstraße hin, in der ich wohne und diesen vom Straßenverkehr unabhängigen Lärm immer wieder erlebe. Offenbar von der RNF beauftragte Firmen oder die RNV selbst verwendet, sobald Laub von den dort gepflanzten Bäumen fällt, mehrfach monatlich mit Treibstoff motorbetriebene Laubbläser, um vor allem die Haltestellen vom Laub zu befreien. Dies sorgt nicht nur für die entsprechende umweltbelastenden Abgase, sondern auch zu einer erheblichen Lärmbelästigung. Private Haushalte in der Umgebung verwenden hierzu inzwischen elektrisch betriebene Laubbläser mit kaum wahrnehmbarem Geräuschpegel. Ziel des Lärmaktionsplanes ist die Verbesserung der Lebensqualität, die hier auch durch den beschriebenen Lärm der Laubbläser beeinträchtigt wird. Es wäre wünschenswert, dass sich die Stadtverwaltung nicht nur um den Verkehrslärm kümmert, sondern auch darauf hinwirkt, solche Lärmquellen</p>	<p>Der Lärmaktionsplan prüft Maßnahmen oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts. Diese Werte liegen im gesundheitskritischen Bereich. Daher wurden Maßnahmen gewählt, welche eine hohe Wirksamkeit aufweisen und im Regelfall zeitnah umsetzbar sind. Zudem haben Geschwindigkeitsbeschränkungen den Vorteil, dass die mit der Umsetzung verbundenen Kosten überschaubar bleiben und damit bei gleichen Kosten mehr Maßnahmen umgesetzt werden können, als im Falle des Einbaus von lärmmindernden Asphalten oder Lärmschutzwänden.</p> <p>Darüber hinaus wurden die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen abgewogen. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist dabei beim Verkehr ausreichend berücksichtigt und darf generell nicht dazu führen, dass der Lärmschutz bei den hier untersuchten Pegelbereichen zurückstehen muss. Die Abwägung ist in Anhang des Lärmaktionsplans dokumentiert. Zudem ist nicht erkennbar, ob überhaupt volkswirtschaftliche Einbußen aufgrund der Verkehrsverlangsamung erwartbar sind. Insbesondere bei den vorliegenden gesundheitskritischen bis gesundheitsgefährdenden Pegeln, ab deren der Lärmaktionsplan Maßnahmen prüft, sind durch geringere Lärmeinwirkungen eher positive volkswirtschaftliche Effekte durch den mit der Lärmreduzierung einhergehenden geringeren gesundheitlichen Risiken und damit Kosten zu erwarten.</p> <p>Da der Austausch des Fahrbahnbelags mit erheblichen Kosten verbunden ist, empfiehlt der LAP im Falle einer notwendigen Fahrbahnsanierung oder grundhaften Erneuerung lärmarme Fahrbahnbeläge (z.B. SMA 8, 11) zu verbauen. Ebenso sollen in diesem Zuge Laute Fahrbahnbeläge ersetzt werden (Siehe dazu Kapitel 4.6.3 und 4.6.4 im Lärmaktionsplan)</p> <p>Die Zulässigkeit des Einsatzes von Laubbläsern ist in der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) geregelt. Der Lärmaktionsplan keine ordnungspolitischen Maßnahmen fest, diese sind immer durch die zuständigen Ordnungs- bzw. Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen durchzusetzen. In diesem Fall empfehlen wir die zuständige Immissionsschutzbehörde zu informieren, welche dann den Sachverhalt prüft. Die Stellungnahme wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p>
--	--	---

		<p> einzuschränken. In diesem Fall gilt dies dann sogar für alle Straßenabschnitte, an denen sich von Laub belastete Haltestellen befinden.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
117	Bürger / Bürgerin	Eine Veröffentlichung ist nicht gewünscht.	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
118	Bürger / Bürgerin k.A.	<p>Die Stellungnahme ist weitestgehend inhaltsgleich zu Stellungnahme Nr. 34. Auf eine Wiedergabe wird für diese Teile verzichtet.</p> <p>Der folgende Teil ist Wortgleich zu Stellungnahme 110:</p> <p>Fehlende Berücksichtigung der Hilfsfristen von Feuerwehr und Rettungsdiensten</p> <p>Die Maßnahmen des vorliegenden Aktionsplanes, insbesondere die Ausweitung von Strecken mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit, haben erhebliche Verschlechterungen der Eintreffzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienst zur Folge. Sand 2021 erreichte die Feuerwehr Mannheim das 1. Schutzziel (12 Einsatzkräfte in 10 Minuten) in gerade einmal 42% der Einsätze. Auch diese Thematik findet keinerlei Beachtung oder Abwägung im vorgelegten Plan. Für eine sinnvolle und risikoadäquate Abwägung der Maßnahmen müssen die planerischen Eintreffzeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst und die daraus entstehenden Anpassungen an Brandschutzbedarfsplanung und Rettungsdienstplan bzw. der daraus resultierenden zusätzlichen Einsatzmittel/Standorte und deren Kosten zwingend berücksichtigt werden.</p>	<p>Sofern Feuerwehr und Rettungsdienst mit blauem Blinklicht und Signalhorn fahren, sind diese nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gebunden. Die übrigen Verkehrsteilnehmer sind verpflichtet diesen Fahrzeugen Platz zu machen, dies gilt auch für T30 Strecken.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht ursächlich für potenzielle Verschlechterungen der Eintreffzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienst. Eine Berücksichtigung von Brandschutzbedarfsplanung und Rettungsdienstplan bzw. der daraus resultierenden zusätzlichen Einsatzmittel/Standorte und deren Kosten ist hier nicht erforderlich.</p> <p>Zudem haben die fachlich verantwortlichen Stellen wie Feuerwehr und die Rettungsdienste auch die Möglichkeit hier eine Stellungnahme und ihre Belange einzubringen. Dies ist nicht erfolgt, offensichtlich besteht nach deren Einschätzung damit kein Bedarf.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
119	Bürger / Bürgerin Neustadt	<p>da ich an der öffentlichen INFO-Veranstaltung zum Thema Lärmminde- rungsplanung nicht teilnehmen konnte, sende ich Ihnen hiermit meine Stellungnahme.</p> <p>An meiner kritischen Grundposition zum Thema Lärmschutz und Ausbau der Bahn-Strecke Amsterdam-Genua hat sich nichts geändert. Ich halte die Verlegung von mehr Gütertransporten auf die Schiene für absolut sinnvoll und zukunftsweisend. Die Probleme durch die hohen Transport- kapazitäten in den kommenden Jahrzehnten werden sich im Vergleich zu heute noch verschärfen.</p> <p>Ich plädiere daher dringlich für eine Tunnellösung für Güterzüge zum Lärmschutz und auch um Gefahrguttransporte aus der Stadt herauszu- leiten.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Maßnahmen zum Eisenbahnlärm vor. Aus Sicht der Stadt Mannheim kann aber nur eine Tunnelvariante, die di- rekt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannhei- mer Rangierbahnhof anknüpft an die Kapazitäts- und Lärm-probleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernver- kehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freiwerdender Kapazi- täten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S- Bahnverkehrs.</p> <p>Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Pro- jekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, ver- kehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und</p>

			<p>Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte.</p> <p>Näheres Siehe Kapitel 4.1.3 Eisenbahn</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
120	Bürger / Bürgerin Oststadt	<p>hiermit beantragen und bitten wir, die Otto-Beck-Straße in die geplanten Tempo-30-Zonen im Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Mannheim aufzunehmen.</p> <p>Die Otto-Beck-Straße ist sowohl auf der Seite von Augusta-Anlage bis Seckenheimer Straße als auch auf der Seite Augusta-Anlage bis Oberer Luisenpark eine viel befahrene Allee, die schon aus diesem Grund schutzwürdig ist.</p> <p>Hinzukommt, dass von der Augusta-Anlage aus auf beiden Seiten der Otto-Beck-Straße Grundschulen und Kindergärten liegen, deren sicherer oder eben unsicherer Zugang über die Otto-Beck-Straße erfolgt (Pestalozzi-Schule und gegenüberliegende Kita Dorothea Wespin sowie Oststadtschule in der Werdestraße und Kita Christuskindergarten in der Maximilianstraße) zu gewährleisten ist.</p> <p>Darüber hinaus hat sich die Bebauungs- und Nutzungssituation auf der Seite Otto-Beck-Straße von Augusta-Anlage bis Oberer Luisenpark in den letzten Jahren ggü. den Ursprungsplänen des Lärmaktionsplans der Stadt Mannheim erheblich geändert und ist noch nicht in den Plänen aktualisiert:</p> <p>Mit Neubau und Umwandlung verschiedener Gebäude im Bereich Otto-Beck-Straße bis Oberer Luisenpark oder gar weiter bis zum Neckar hat das Gebiet deutlich in den letzten Jahren an Nutzung als Wohngebiet hinzugewonnen. So wohnen z.B. heute allein in der Eigentümergemeinschaft Otto-Beck-Straße 34 und 36, ehemals Gerling-Gebäude/ heute Quadriga-Carree, über 50 Familien mit vielen Kindern. Deren sicherer Zugang zu Kitas und Schulen, aber auch deren Ruhe insb. in der Nacht sollte im Lärmaktionsplan der Stadt Mannheim Berücksichtigung finden.</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. Der Lärmaktionsplan untersucht Bereiche, in denen gesundheitskritische bis gesundheitsgefährdende Verkehrslärmeinwirkungen vorliegen. Zur Beurteilung der Geräuscheinwirkungen und insbesondere zur Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wurde seitens des Verkehrsministeriums der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung als verbindliche Vorgabe erlassen.</p> <p>Darin heißt es u.a.:</p> <p>Nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung bestehen in Bereichen, die dem Wohnen dienen, ab Mittelungspegeln von 65 dB(A) am Tag und/oder 55 dB(A) in der Nacht Gefahren für die Gesundheit der Anwohner. Werden die nach Gebieten gestaffelten Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (§ 2 Abs. 1 16. BImSchV) überschritten, haben sie einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über verkehrsbeschränkende Maßnahmen. <u>Liegen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über 65 dB(A)/55 dB(A) vor, verdichtet sich das Ermessen der zuständigen Behörden zum Einschreiten.</u></p> <p>Die Ermittlung des Lärms erfolgte entsprechen den rechtlichen Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz und deren Ausführungsverordnungen. Der Gebäudebestand sowie die Einwohnerdaten stammen entsprechend den Vorgaben aus Jahr 2021, ein Jahr vor Fristsetzung zur Abgabe der Lärmkartierung. Auf dieser Basis wurde der Lärmaktionsplan erarbeitet.</p> <p>Die Analyse zeigt für die Otto-Beck-Straße vereinzelte Gebäude mit Einwohnern, welche Lärmbelastungen oberhalb der Werte 65 dB(A) ganztags sowie 55 dB(A) nachts ausgesetzt sind.</p> <p>Entgegen den anderen Untersuchungsgebieten sind diese aber an einer Straßenseite und da auch nur an wenigen Gebäude vorhanden. Es ist nicht davon auszugehen, dass die im Kooperationserlass geforderten deutlichen Betroffenheiten vorliegen. Daher wurde die Otto-Beck-Straße nicht weiter als Belastungsschwerpunkt verfolgt. Eine Anordnung von T30 auf der Otto-Beck-Straße aus Lärmschutzgründen ist bei den vorhandenen Vorgaben nicht möglich.</p>

		<p>Sorge besteht außerdem, dass durch den Lärmaktionsplan der Stadt Mannheim 4. Stufe eine noch stärkere Verlagerung der sog. „Posing-Verkehre“ mit hochmotorisierten, lautstarken Fahrzeugen ohne Tempo-30-Zone in die Otto-Beck-Straße stattfinden wird.</p> <p>Wir hoffen, dass dieser Beitrag noch in die Bürgerbeteiligung aufgenommen wird. Frist war vor leicht mehr als einer Stunde 3.4.2025.</p>	<p>Allerdings kann eine Abschnittsweise Ausweisung an schutzwürdigen Einrichtungen wie beispielsweise Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch bei Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und stark frequentierten Schulwegen erfolgen. Dazu wird ihr Hinweis an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p> <p>Die Lärminderungsplanung ist ein langjähriger Prozess, der nach und nach die hohen Lärmbelastungen analysiert und Maßnahmen prüft und festlegt. Dabei wurden bereits in der Vergangenheit sukzessive die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung reduziert. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die Stadt Mannheim wird den Prozess entsprechend den gesetzlichen Vorgaben weiterführen und auch weiterhin die Auslösewerte zur Prüfung von Maßnahmen anpassen. Damit wird auf lange Sicht die Lärmbelastung im Stadtgebiet sukzessive reduziert und die Bevölkerung weiter entlastet.</p> <p>In Bezug auf die Poser Problematik hat die Stadt Mannheim leider wenig Handlungsspielraum. Eine Kontrolle oder Sanktion der „Auto-Poser“ ist nicht möglich, da die Ordnungskräfte keine Eingriffsmöglichkeit in den fließenden Verkehr haben und für die Ahndung solcher Verstöße der Verursacher bzw. die Verursacherin feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Eine Verlagerung der Poser-Verkehre in die Otto-Beck-Straße ist nicht absehbar bzw. wenig wahrscheinlich. Zum einen ist auf der Augustaanlage tagsüber (bis 22 Uhr) weiterhin T50, zum anderen liegt die „Hauptroute“ eher in Richtung Innenstadt / Quadrate. Die Otto-Beck-Straße führt aber Richtung Neckar und vor dort aus Richtung Nationaltheater oder Collini Areal. Eine Verlagerung in die Wohnquartiere ist nicht zu befürchten, hier fehlt das „gewünschte Publikum“.</p>
--	--	--	--

		<p>Es war aber alles andere als einfach, die Adresse für die Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Mannheim herauszufinden, denn eine konkrete Adresse für die Bürgerbeteiligung wurde weder im Amtsblatt der Stadt Mannheim vom 13.3.2025, Ausgabe 11, Titelseite, explizit genannt, noch ging sie aus dem beigefügten QR-Code einher. Bei künftigen Aktionen dieser Art müssen die entsprechenden Rückmeldekanäle funktional angepasst sein.</p> <p>Wir bitten deshalb um Bestätigung, das trotz Frist 3.4.2025 unser Bürgerbegehren vom 4.4.2025 und o.g. Zeitstempel in der Öffentlichkeitsbeteiligung zu Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Mannheim Berücksichtigung findet.</p> <p>Mit bestem Dank und besten Grüßen</p>	<p>Im Amtsblatt wurden alle relevanten Adressen (inkl. Emailadresse LMP@mannheim.de) veröffentlicht. Wir nehmen den Hinweis jedoch als Grundlage, um bei zukünftigen Beteiligungen eine noch bessere Auffindbarkeit sicherzustellen.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
121	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>Der Lärm durch Autos auf Straßen mit "Temp 50" sollte reduziert werden. Auf allen Straßen sollte zu schnelles Fahren konsequent sanktioniert werden.</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
122	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	<p>Wie kann der Straßenbahnlärm verringert werden? Die Straßenbahn ist erheblich lauter als die vorbeifahrenden Autos. Ein Tempolimit für Autos ohne Einbeziehung Straßenbahn bringt keine Verbesserung und kostet unnötig Geld. Ich betone: vorbeifahrende Autos höre ich bei geschlossenen Fenstern nicht. Die vorbeidonnenden Straßenbahnen im 10-Min.-Takt aus beiden Richtungen bei geschlossenen Fenstern sind eine Lärmkatastrophe.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan hat aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Straßenbahnen auf die Festlegung von Maßnahmen verzichtet. Damit verbunden wäre die Verschlechterung des ÖPNV Angebots. Ein attraktiver ÖPNV ist aber eine wichtige Voraussetzung, zur Erhöhung der Nutzerzahlen und damit einer Reduzierung der Fahrten mit dem eigenen PKW. Ein attraktiver ÖPNV ist somit eine aktive Maßnahme zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms. Der Lärmaktionsplan setzt beim Straßenbahnlärm auf die Synergieeffekte, die sich durch die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen beim Straßenverkehrslärm ergeben. Das betrifft die Bereiche, in denen die Straßenbahn auf der Fahrbahn ohne eigenen Gleiskörper fährt. Die Auswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Stadtbahn wurde in der Abwägung für die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen berücksichtigt. Sofern sich substantielle Auswirkungen ergaben, welche nicht kompensiert werden können, wurde keine den Stadtbahnverkehr einschränkende Maßnahme für die Straße vorgesehen.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
123	Bürger / Bürgerin Gartenstadt	<p>wir begrüßen die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen, die kürzlich in der Gartenstadt eingeführt wurden und bedauern jedoch außerordentlich, dass der Wunsch der Anwohner der Kassler Str (zwischen Waldstraße und Langer Schlag), der vor ca. anderthalb Jahren im Bezirksbeirat Waldhof eingereicht wurde, noch nicht umgesetzt wurde.</p>	<p>Die Kasseler Straße (Abschnitt Waldstr/Langer Schlag) ist Bestandteil der Maßnahmenplanung. Hier ist eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung (Strecke T30) vorgesehen.</p>

		<p>Damals wurde ein Antrag auf Einführung einer 30er Zone in diesem Abschnitt der Kasseler Str gestellt, um die Lärmbelastung, die neben den zahlreichen Autos auch durch das regelmäßige Verkehren von Linienbussen und LKWs verursacht wird, zu reduzieren.</p> <p>Der Antrag wurde aufgrund geltender Richtlinien abgelehnt. Es wurde uns jedoch von Christian Specht in einem persönlichen Gespräch in Aussicht gestellt, dass bei einer Änderung der gesetzlichen Vorgaben die Möglichkeit bestünde, die 30er Zone auch in diesem Bereich umzusetzen.</p> <p>Aufgrund der Änderungen in der deutschen Gesetzgebung, bitten wir Sie um eine erneute Prüfung der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahme in der Kasseler Str (Abschnitt Waldstr/Langer Schlag) in Form der Einführung einer 30er Zone.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Kasseler Str (Abschnitt Waldstr/Darmstädter Str), die Lampertheimer Straße und nun auch der Langer Schlag 30er Zonen sind und die Kasseler Str (Abschnitt Waldstr/Langer Schlag) nicht als 30er Zone ausgewiesen ist.</p> <p>Und dann möchte ich gern noch einen Hinweis teilen: Da ich den Langer Schlag mehrmals täglich mit dem Fahrrad befahre, habe ich festgestellt, dass ein Großteil der motorisierten Verkehrsteilnehmer die neue 30er Zone nicht beachten und deutlich flotter unterwegs sind. Um die Bevölkerung an die neue Regelung zu gewöhnen, empfehle ich eine Geschwindigkeitsanzeige zur Sensibilisierung (Bereich Kirche St. Elisabeth).</p>	<p>Maßnahmen zur für ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Diese werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Ebenso sieht die Stadt Mannheim derzeit davon ab, Geschwindigkeitsanzeigen zu installieren.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
124	Bürger / Bürgerin Neckarau	- Reduzierung der Geschwindigkeit für KFZ auf 30 km/h Tag und Nacht (24 h)	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VHG Baden-Württemberg verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“. Für diese Bereiche hat der Lärmaktionsplan Maßnahmen geprüft und in einem überwiegenden Teil auch festgelegt.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - gelegentlich Kontrolle des Durchfahrtsverbots für LKW über 7,5 to - gelegentliche Kontrolle des Gewerbegebiets (Morchfeldstr. NW) auf a) Ein- und Ausfahrt von LKW's zw. 22:00 und 06:00 Uhr. b) Lärmemissionen durch Arbeiten außerhalb der erlaubten Arbeitszeiten nach 20:00 Uhr. - Reduzierung der Lichtemission (Gewerbegebiet) durch Flutlicht in der Nacht; außerhalb der Arbeitszeiten. - Bitte um gelegentliche Info an die Anwohner/innen über den Stand der geplanten Maßnahmen 	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p> <p>Die Lichtemissionen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans</p> <p>Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wird dieser veröffentlicht.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
125	Bürger / Bürgerin Friedrichsfeld	<p>Die Linienbusse fahren direkt an meinem Haus vorbei. Es gilt Tempo 30</p> <ul style="list-style-type: none"> - dies wird in den meisten Fällen nicht eingehalten. <p>Die Busse sind auch vom Motor sehr laut. E-Busse und langsamere Geschwindigkeit (30!) würden sehr helfen. Danke!</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

Eingegangen nach Ende der Beteiligungsfrist			
126	Bürger / Bürgerin Neckarau	<p>ich äußere mich als Anwohner der Morchfeldstraße seit über 58 Jahren. Die These, daß ein Tempolimit die beste Möglichkeit wäre, eine Lärmbe-lästigung zu reduzieren, wage ich zu bezweifeln.</p> <p>Davon abgesehen, daß in meiner Kindheit ein Durchgangsverkehr zur da-maligen Brücke über den Rangier-Bahnhof bestand, sind es heutzutage Lkw (und Linienbuse), luftgekühlte Motorräder und vor allem die immer häufiger auftretenden Pkw mit offenbar manipulierten Auspuff-Anlagen, die für Lärm sorgen.</p> <p>Diese Pkw (und Motorräder) mittels einer Geräusch- statt Geschwindig-keits- Kontrolle auszusortieren, wäre meines Erachtens sinnvoller. Sol-che Leute, die offenbar Spaß am Lärm haben ("poser"?) machen recht unabhängig von ihrer Geschwindigkeit Krach.</p>	<p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Um-gebungs-lärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterent-wicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Würt-temberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VHG Baden-Württem-berg verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Dementsprechend wurden die Auslösewerte zur Prüfung von Maßnah-men an diesen Werten ausgerichtet.</p> <p>Da bei Geschwindigkeiten oberhalb von 30 km/h bei Pkw in der Regel die Rollgeräusche der Reifen dominieren geht mit der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch die Verringerung der Lärmein-wirkungen einher.</p> <p>Im Hinblick auf manipulierte Fahrzeuge kann keine Kontrolle oder Sankti-onierung durch Ordnungskräfte der Stadt Mannheim erfolgen, da diese keine Eingriffsmöglichkeit in den fließenden Verkehr haben und für die Ahndung solcher Verstöße der Verursacher bzw. die Verursacherin fest-stehen 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.</p> <p>Beim Verkehrsdienst des Polizeipräsidiiums Mannheim wurde explizit zur Bekämpfung der Auswüchse aus der „Poser-Szene“ eine eigene Ermitt-lungsgruppe – die „Ermittlungsgruppe Poser“ – gebildet, der über die zentrale E-Mail-Adresse des Polizeipräsidiiums Mannheim (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Si-cherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			

127	Bürger / Bürgerin Franklin	Mehr Baumbuchten. Es ist zwar Tempolimit 30, aber da hält sich niemand dran, da die Straßen zB am George-Sullivan-Ring viel zu breit sind.	Maßnahmen zur Neuordnung des Straßenraumes oder zur Straßenraumgestaltung sieht der Lärmaktionsplan nicht vor. Gleiches gilt für ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen. Diese werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
128	Bürger / Bürgerin Käfertal-Süd	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belastigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Käfertal sind im Lärmaktionsplan dargestellt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
129	Bürger / Bürgerin Lindenhof	Tempo 30 in der gesamten Stadt	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden. 3. Lärmschutz Der Lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
130	Bürger / Bürgerin Sandhofen	<p>Ich bin gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung. Meinetwegen könnten Autos aus den Quadranten entfernt werden. Die Hauptverkehrsachsen sollten jedoch weiterhin jederzeit flüssig befahrbar sein.</p> <p>Ich habe einen Garten in Sandhofen und bin sehr oft in Mannheim unterwegs, meistens mit dem Fahrrad.</p> <p>Trotzdem bin ich gegen die Einführung von 30er-Zonen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen vor. Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VGH Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018) verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der</p>

			<p>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Die Stadt Mannheim hat daher oberhalb der o.g. Werte nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
131	Bürger / Bürgerin Innenstadt	Zuviel Autoverkehr, zu wenig Fußgänger Orte. Es ist immer zu laut für normale Gespräche, Autofahrer immer auf hundert 180, was eine angenehme Stadtmitte atmosphäre zerstört.	-
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
132	Bürger / Bürgerin Schwetzingenstadt	Tempo 30 auf allen Straßen im Stadtteil.	<p>Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerstädtisch gemäß § 3 III Nr. 1 StVO immer noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verwaltung ist hier nicht frei in Ihrer Entscheidung.</p> <p>Im Gegensatz zu Tempo 30 km/h Zonen, die in Wohngebieten bereits flächenhaft ausgewiesen sind, können Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen können nur in den klar durch die StVO begrenzten Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsbehörden auf Hauptstraßen angeordnet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenlage (Unfallauffälligkeit) 2. Abschnittweise Ausweisung an Schutzwürdige Einrichtungen

			<p>Dies sind zum Beispiel Schulen, Kitas, Pflegeheime, seit der neusten StVO-Novelle können auch Fußgängerüberwege, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege berücksichtigt werden.</p> <p>3. Lärmschutz Der lärmaktionsplan regelt die Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Thema Lärmschutz.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
133	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	Ich fühle mich durch folgende Hauptlärmart(en) belastigt (bitte ankreuzen): Straßenverkehr, Flugverkehr	Die Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Neckarstadt Ost sind im Lärmaktionsplan dargestellt.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
134	Bürger / Bürgerin Innenstadt	<p>Es wäre hilfreich, den Straßenlärm rund um die Uhr zu verringern, z.B. durch Tempo 30 auf dem Ring und Tempo 15 in den Quadraten. Letztere sollten nachts für den Kfz-Verkehr gesperrt sein (Anlieger ausgenommen) um die zunehmende Schädigung der Anwohner:innen durch Spaßverkehr (v.a. sog. Autoposer, aber auch KRad-Fahrer) einzudämmen.</p> <p>Der Flugbetrieb auf MHG sollte zwischen 20 Uhr und 8 Uhr untersagt werden (Notfälle ausgenommen). Die Stadt sollte sich ferner bei der Hessischen Landesregierung und Fraport dafür starkmachen, den Nachtflugverkehr in FRA einzustellen.</p>	<p>Aufgrund der Pegelbestimmenden Emissionen der Antriebsgeräusche ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 30 km/h sinnvoll. Hier ist das Verhalten der Autofahrer und -fahrerinnen maßgebend (z.B. Gangwahl). Erst ab ca. 30 km/h werden die Reifenabrollgeräusche zunehmend pegelbestimmend, so dass T30 wirken kann.</p> <p>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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p> <p>Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart). Auf den Flugbetrieb in Frankfurt kann die Stadt Mannheim keinen Einfluss nehmen. Hierzu hatte die Stadt bereits Kontakt zur Hessischen Landesregierung aufgenommen.</p>

			<p>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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
135	Bürger / Bürgerin Jungbusch	<p>Die Straße vor meinem Haus ist extrem laut und voller LKWs. Jedes Mal, wenn sie an der Ampel Gas geben, wackelt mein Bett. Selbst durch geschlossene Fenster und heruntergelassene Rollläden dringt der Verkehrslärm so stark, dass die meisten Bewohner – mich eingeschlossen – nur mit Ohrstöpseln schlafen können.</p> <p>Zusätzlich kommt es an der Kurve, in der ich wohne, regelmäßig zu Unfällen – etwa 6 bis 10 pro Jahr. Das trägt weiter zu einem ständigen Gefühl der Unruhe bei.</p> <p>Als wäre das nicht genug, sorgt die Schokoladenfabrik in der Nähe mit ihren Außengeräten für zusätzlichen Lärm. In regelmäßigen Abständen geben sie ein durchdringendes Surren von sich, das laut genug ist, um 80 bis 90 Dezibel zu erreichen.</p> <p>Es ist frustrierend, dass man als Bürger kaum Möglichkeiten hat, sich dagegen zu wehren.</p>	<p>Für die B44 hat der Lärmaktionsplan 2. Stufe bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Hier sind die Möglichkeiten des Lärmschutzes aufgrund der extrem hohen Verkehrsmenge auf der Bundesstraße nur bedingt wirksam.</p> <p>Technische Anlagen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Diese sind durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen zu prüfen und ggf. Maßnahmen umzusetzen. Wenn Bürger und Bürgerinnen sich gestört fühlen, müssen sie sich hier die zuständige Immissionsschutzbehörde wenden. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
136	Bürger / Bürgerin Friedrichsfeld	<p>Tempo runter, auch auf dem Stück Landstraße, dass an Friedrichsfeld vorbei nach Schwetzingen führt</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen vor. Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren.</p> <p>Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wird im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes auf den überarbeiteten Kooperationserlass</p>

			<p>des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2020 zurückgegriffen. Darin wird im Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung auf ein Urteil des VHG Baden-Württemberg (Az. 10 S 2449/17, Rn. 36, 17. Juli 2018) verwiesen. Demnach „ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen“.</p> <p>Entlang der L597 liegen in diesem Bereich keine Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte vor.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
137	Bürger / Bürgerin Franklin	Die Stellungnahme entspricht der Stellungnahme Nr. 34 auf eine erneute Wiedergabe wird verzichtet	Siehe Stellungnahme Nr. 34
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
138	Bürger / Bürgerin Niederfeld	<p>Vereinzelte Raser in der 30 km/h Zone.</p> <p>Parkplatzsuchverkehr und Gehwegparker bei SAP Veranstaltungen. Offenbar parken auch Mitarbeiter der SAP Veranstaltungen in Neuhermsheim (Menschen mit Staff Bekleidung).</p> <p>Lieferwagen von Anwohnern (keine Anlieferung) parken auf Pkw-Parkplätzen und blockieren dadurch teilweise Gehwege.</p>	<p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen und sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Gleiches gilt für die Kontrollen des öffentlichen Raumes. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
139	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	<p>Der Flughafen stellt eine völlig unnötige Lärm belastung für mich und die ganze Stadt dar. Unnötig deshalb weil hier ja vor allem die privatjets der super reichen landen.</p> <p>Die verkehrssituation in der Neckarstadt ist schlimm. Viel zu viele Autos, alles voll geparkt. Gerade die Parkplatz Situation ist auch ein Lärm Problem. Denn beim einparken auf den hohen randsteinen dreht der Motor immer wieder hoch.</p> <p>Beim Gewerbelärm ist vor allem die Gaststätte Lenau Klause ein großes Problem, außerdem Laubbläser und die Müllabfuhr.</p>	<p>Der City Airport Mannheim unterliegt den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung. Die Kontrolle der Einhaltung erfolgt über die zuständigen Landesbehörden (hier Regierungspräsidium Stuttgart).</p> <p>Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen und sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Gleiches gilt für die Kontrollen des öffentlichen Raumes. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.</p> <p>Gewerbebetriebe sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Diese sind durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden einzelfallbezogen zur prüfen und ggf. Maßnahmen umzusetzen. Wenn Bürger und Bürgerinnen sich gestört fühlen, müssen sie sich hier die zuständige Immissionsschutzbehörde wenden. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p> <p>Die Zulässigkeit des Einsatzes von Laubbläsern ist in der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) geregelt . Die Einhaltung unterliegt ebenfalls der unteren Immissionsschutzbehörde. Die Müllabfuhr ist Teil des Straßenverkehrslärms und als gebietsverträglicher Lärm hinzunehmen.</p>

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
140	Bürger / Bürgerin Neckarstadt-Ost	Ich finde die Verkehrsführung nicht sehr sinnvoll und zielführend gestaltet in der Neckarstadt Ost. Sehr viele Straßen sind zu eng durch parkende Autos. Es wäre viel besser Einbahnstraßen stattdessen zu haben, wenn möglich in Kombination mit mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.	Die angesprochenen Themen sind nicht Regelgehalt des Lärmaktionsplans. Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen und Kontrolle des öffentlichen Raumes sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. Gleiches gilt für die Kontrollen des öffentlichen Raumes.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle weitergeleitet.			
141	Bürger / Bürgerin Gartenstadt	Im Regenbogen ist es sehr ruhig. Was stört, sind laute Motorräder, Poser und Autos, die mit zu hoher Geschwindigkeit fahren. Dies ist insbesondere an meinem Arbeitsplatz in der Schwetzingen Vorstadt sehr störend.	Ordnungspolitische Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen und sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes, sondern werden durch FB Sicherheit und Ordnung entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorgaben im Ermessen durchgeführt. 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 feststehen 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 (mannheim.pp.fest@polizei.bwl.de) solche Beschwerden mit der Bitte um Einleitung entsprechender Kontrollmaßnahmen zugeleitet werden können.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			