

Stadt Mannheim

Lärmaktionsplan 4. Stufe

Anhang 9.3:

Öffentlichkeitsbeteiligung

Stellungnahmen Behörden

und sonstige Träger öffentlicher

Belange

Stand 04 / 2025

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
1	Nachbarschaftsverband	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren. Mit der aktuellen Verringerung der Auslösewerte für die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen auf 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts wurde das Untersuchungsgebiet im Stadtgebiet im Vergleich zur vorangegangenen Prüfung (Stufe 2) ausgeweitet und im Ergebnis entsprechende Aktualisierungen vorgenommen. Wir haben keine Anregungen dazu.</p>	
ERGEBNIS			
2	rnv	<p>Allgemeine Anmerkungen Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärmimmissionen reiht sich ein in die anderen Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung (ökologische Ziele wie Reduzierung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs, soziale Ziele wie Mobilität für alle und ökonomische Ziele wie Reduzierung der Kosten). Zwischen manchen dieser Ziele ergeben sich Zielkonflikte. So auch zwischen den Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und den Grundlagen für einen attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV. Hierbei sind insbesondere Mehrfahrzeiten durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu nennen. Auswirkungen von verkehrslenkenden Maßnahmen auf die Fahrzeiten des ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: Eine niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit führt i.d.R. direkt zu einer Mehrfahrzeit. Indirekt kann sich eine Mehrfahrzeit oder eine größere Streuung der Fahrzeit (geringere Pünktlichkeit) durch eine Umprogrammierung der LSA und damit eine mögliche Verschlechterung der ÖV-Bevorrechtigung aufgrund der nötigen Anpassung der LSA an die verringerte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ergeben (Stichwort Grüne Welle). • Grüne Welle zur Verstetigung des MIV Der ÖPNV hat, aufgrund der Haltestellenaufenthalte, ein anderes Fahrprofil als der MIV. Zudem benötigt er – auch in der Nebenrichtung – zeitlich genau passende Freigabezeiten, welche flexibel geschaltet werden müssen. Das Ziel einer möglichst umfangreichen Koordinierung des MIV steht damit im Konflikt mit dem Ziel einer ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA. Eine fehlende oder geringe Bevorrechtigung kostet erstens im Mittel Fahrzeit und sorgt zweitens für eine hohe Streuung der Fahrzeit, so dass die Pünktlichkeit leidet. Ein weiterer Effekt ist, dass der MIV durch eine hohe Koordinierung, also wenig Halte, attraktiv wird, was unerwünscht ist. 	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>• Art der Beschilderung Wir empfehlen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h möglichst strecken- und nicht zonenbezogen angeordnet wird. Für einen störungsarmen und zügigen ÖPNV ist die Beibehaltung des Status als übergeordnete (Hauptverkehrs-)Straße – eine eindeutige Priorisierung des fließenden Verkehrs gegenüber „verkehrsberuhigendem“ Parkieren sowie die Führung als Vorfahrtsstraße, ggf. auch mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen – bedeutend.</p> <p>Grundsätzliche Auswirkungen von Mehrfahrzeiten:</p> <p>• Auswirkungen auf die geschwindigkeitsbezogene Angebotsqualität Die Reisegeschwindigkeit hat einen bedeutenden Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmodus. Einerseits würde der ÖPNV von einer annähernd flächendeckenden Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h profitieren, da sich das Reisezeitverhältnis zu- mindest auf radialen Wegen zu seinen Gunsten verschöbe (dank beson- derer Bahnkörper, die i.d.R. mit einer höheren Geschwindigkeit befahren werden, und durch die Tatsache, dass ÖPNV-Fahrzeuge aufgrund der fahrgastfreundlichen Beschleunigung und Verzögerung und der Halte- stellen die zulässige Höchstgeschwindigkeit seltener erreichen als der MIV). Andererseits wird die Verkehrsmittelwahl nicht nur vom Reisezeit- verhältnis bestimmt, sondern auch vom limitierenden Mobilitätszeit- budget: Ist der ÖPNV für den Tagesablauf zu langsam geworden, wird auch dann auf den MIV ausgewichen werden, wenn dieser im Verhältnis noch langsamer wurde, jedoch immer noch schneller ist als der ÖPNV.</p> <p>• Auswirkungen auf Anschlüsse, Vertaktung und Leistungsfähigkeit Änderungen im Fahrplan infolge längerer Fahrzeiten haben zwangsläufig eine Auswirkung auf Anschlüsse sowie die Abstände zwischen Folge- fahrzeugen bei Linienüberlagerungen. Mehrere Punkte sorgen dafür, dass Fahrplanzeiten nicht beliebig verschoben werden können:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Insbesondere beim nächtlichen Zentralanschluss ist es erforderlich, dass Linien zu einer bestimmten Zeit ankommen und abfahren. 2. Überlagern sich mehrere Linien, sind gewisse zeitliche Abstände zwi- schen den Fahrzeugen für ein attraktives Angebot und geringe ÖPNV- interne Behinderungen notwendig. 3. Auf eingleisigen Strecken oder bei schmalen Fahrbahnen sind Begeg- nungen von ÖPNV-Fahrzeugen zu vermeiden. 	<p>Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus lärmschutzgrün- den erfolgt grundsätzlich steckenbezogen.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>4. An Endhaltestellen dürfen planmäßig nur so viel Fahrzeuge ihre Wendezeit verbringen, wie freie Positionen vorhanden sind. Systematisch untersucht wurde dies im vorliegenden Fall nicht, da es mit einem hohen Aufwand verbunden wäre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen auf die Betriebsstabilität Längere Fahrzeiten führen zu kürzeren Wendezeiten, was sich negativ auf die Betriebsstabilität auswirkt: <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Risiko steigt, dass Verspätungen auf die Folgefahrt übertragen werden können. 2. Aufgrund von v.a. Baustellen werden häufig (kurzfristige) Umleitungen gefahren, welche zu einer Mehrfahrzeit führen. Ist, infolge von Mehrfahrzeiten durch Tempo 30, die Wendezeit knapp, kann die umleitungsbedingte Mehrfahrzeit ggf. nicht kompensiert werden. Dies bedeutet einen hohen planerischen Aufwand und zusätzliche Kosten für zusätzliche Umläufe, die auf der umgeleiteten Linie eingesetzt werden müssen. Die Planung erfordert lange zeitliche Vorläufe, welche bei kurzfristigen externen Baumaßnahmen bzw. Änderungen derselben oftmals nicht eingehalten werden. 3. Wird die Mehrfahrzeit nicht zugleich planerisch berücksichtigt – was nämlich, noch dazu wenn die Maßnahmen der LAP nach und nach über Jahre hinweg umgesetzt werden, nicht immer gewährleistet kann –, kommt es zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust in Folge ständiger Verspätungen und Anschlussverlusten, bei zu hohen Verspätungen kann es sogar zu Fahrtausfällen kommen. <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen auf die Kosten und das Angebot Kann die Wendezeit nicht entsprechend der Mehrfahrzeit reduziert werden, muss ein zusätzlicher Umlauf (ein zusätzliches Fahrzeug) eingesetzt werden. Dadurch entstehen Kosten durch zusätzliche Fahrzeuge sowie zusätzliche Fahrpersonalstunden. Solche Kostensteigerungen treten für eine konkrete Linie nicht linear, sondern sprunghaft auf. Somit können für eine Linie mehrere (z.T. über mehrere Jahre aus verschiedenen Gründen eingerichtete) Tempo 30-Strecken akzeptabel sein, während bei einer anderen Linie schon eine halbe Minute Mehrfahrzeit „das Fass zum Überlaufen bringt“. Da ein Mehraufwand durch eine Mehrfahrzeit keine zusätzlichen Fahrgastgewinne bzw. Fahrgasterlöse mit sich bringt, sind die Mehraufwendungen ausschließlich von der Stadt Mannheim zu finanzieren. In manchen Fällen wird statt zusätzlichen Umläufen eine Dehnung des Takts oder eine Straffung des Laufwegs gewählt werden. Statt Mehrkosten gibt es damit eine Angebotsverschlechterung. 	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Konkrete Auswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Für die einzelnen Abschnitte schätzen wir die zu erwartende Mehrfahrzeit, indem wir eine ideale Fahrzeit (ideale Fahrzeit = Fahrzeit ohne Verlustzeiten durch LSA, Störungen o.ä.) mit der bestehenden Geschwindigkeit und eine ideale Fahrzeit mit der geplanten Geschwindigkeit miteinander vergleichen. Der Vergleich idealer statt tatsächlicher Zeiten kommt daher, dass sich etwaige Veränderungen bei den Verlustzeiten nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand herleiten lassen. In der Berechnung werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die durch Bögen o.ä. möglichen Geschwindigkeiten ebenso berücksichtigt wie Beschleunigung und Verzögerung der ÖPNV-Fahrzeuge und Nicht-Ausfahren der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. <p>Laut Kooperationserlass können überschlägig 20 s/1000 m Mehrfahrzeit durch eine Umstellung von 50 auf 30 km/h angenommen werden, welche aus dem HKV-Artikel von Eckart et al. (2018) stammen. In den Begründungen seitens der Stadtverwaltung wird dies erwähnt und indirekt die Berechnung der rnv angezweifelt. Dabei seien drei Dinge betont: Erstens beziehen sich 20 s/1000 m auf die einfache Strecke, während sich die Angaben der rnv auf die Auswirkungen auf die Linie beziehen (also i.d.R. beide Fahrtrichtungen). Zweitens wird die ideale Beförderungszeit durch die rnv für jeden Abschnitt individuell berechnet. Bei Mehrfahrzeiten gilt: Es ergibt sich eine deutliche Abhängigkeit vom Haltestellenabstand (ebd.) sowie der Trassierung. Bei hohen Verlustzeiten kann eine niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls eher ausgefahren werden als eine höhere (ebd.) – allerdings sind auf den meisten betroffenen Straßen die Verlustzeiten durch externe Störungen im tolerablen Maße bzw. eine deutliche Unterscheidung von 30 und 50 km/h nicht unbedingt zu erwarten (in Straßen mit schmalen Fahrbahnen gelten meist schon 30 km/h und an Knotenpunkten, die nicht im Verlauf einer Grünen Welle befahren werden, reduzieren häufig Bögen die Geschwindigkeit). Verschiedene Untersuchungen kamen zu deutlich voneinander abweichenden Werten (ebd.). Drittens darf die rnv nicht Gefahr laufen, zu optimistisch zu kalkulieren und vor zu befürchtenden Mehrkosten oder Angebotsverschlechterungen nicht zu warnen. Angemerkt sei auch, dass in störungsreichen Straßen, in denen der Bus ohnehin nur oder nicht viel schneller als 30 km/h fährt, dies für den Kfz-Verkehr allgemein gelten wird – da an LSA alle Verkehrsteilnehmenden ähnlich gebremst werden und Busse bei Engstellen auf Hauptverkehrsstraßen oft nicht wesentlich unflüssiger fahren können als Pkw, da sie häufig vorgelassen werden – und somit die angegebene Pegeländerung ebenfalls überschätzt wird.</p>	<p>Der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung gibt Hinweise wie die Auswirkungen auf den ÖPNV zu beurteilen ist. Insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen. Die Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Bei Zweifeln könnte in manchen Fällen eine versuchsweise Anordnung der geplanten zulässigen Höchstgeschwindigkeit für eine Vorher-/Nachher-Analyse durchgeführt werden (ebd.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die geschätzten Mehrfahrzeiten und ihre Folgen für die einzelnen Abschnitte sind unten bei den Kommentaren zu den Datenblättern Straßenbahn und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aufgeführt. Die Mehrfahrzeiten liegen meist im Bereich von Sekunden, nicht im Bereich von Minuten. Das bedeutet allerdings nicht, dass sie deswegen unproblematisch wären. ÖPNV-Beschleunigung im 21. Jahrhundert bedeutet meist, an möglichst vielen Stellen im Verlauf einer Linie jeweils einige Sekunden zu gewinnen – und den Status quo zu halten bedeutet entsprechend, nicht an mehreren Stellen jeweils auch nur einige Sekunden zu verlieren. • Grundlage ist das Liniennetz ab Sommer 2025. Berücksichtigt werden Regelfahrwege; die Auswirkungen auf Einzelfahrten o.ä. wurden nicht bestimmt. <p>Kompensationsmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als Kompensationsmöglichkeiten kommen die klassischen Methoden der ÖPNV-Beschleunigung sowie Maßnahmen an Wendestellen zur Reduzierung der notwendigen Wendezeiten in Betracht. Insbesondere bei der Stadtbahn sind die Potentiale allerdings fast ausgereizt und es ist im Einzelfall zu prüfen, ob Mehrfahrzeiten kompensiert werden können. Dabei gilt, dass eine geringe Streuung der Fahrzeiten wichtiger ist als eine hohe zulässige Geschwindigkeit. Eine Einführung von Tempo 30 mit einer gleichzeitigen Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung kann im Einzelfall auch für den ÖPNV nützlich sein. <p>Zu: Entwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung Keine Anmerkungen</p> <p>Zu: Anhang 5 Datenblätter Straßenbahn:</p> <p>Innenstadt D7 E7</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 16 s führen. • Der Umbau des geschlossenen Oberbaus zu einem offenen Oberbau mit Grüngleis würde die Schallimmissionen reduzieren (vgl. Entwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Abschn. 3.8.1.2 Maßnahmen am Fahrweg und 	<p>Der Lärmaktionsplan sieht hier für die Straßenbahn keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Abschn. 4.2.2.3 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg). Zudem würde die Straße optisch aufgewertet und – was in der sehr dichten und stark versiegelten Innenstadt immer wichtiger wird (s. auch Entsiegelungskonzept der Stadt MA und Entwicklungsprozess FutuRaum) – eine begrünte Fläche geschaffen.</p> <p>Wir bitten um eine Prüfung, ob nach einem solchen Umbau die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben werden könnte. In diesem Fall würde unsere Fachabteilung prüfen, ob dort Grüngleis (ggf. notüberfahrbar) möglich wäre und bis wann es, im Zuge einer Gleiserneuerung, gebaut würde.</p> <p>Innenstadt Kurpfalzstraße Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 13 s führen. • Mit einer Neuaufteilung des Straßenraums könnte hier ein besonderer Bahnkörper mit Grüngleis geschaffen werden, welcher die Schallimmissionen reduzieren würde (zu den weiteren Vorteilen des Grüngleises in der Innenstadt s. Stellungnahme zu D7 E7). Der besondere Bahnkörper könnte sich einerseits, bei sicherer Ausführung der Knotenpunkte inkl. Querungsstellen, positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken, da die derzeit sehr breite Fahrbahn das Überschreiten erschwert und zu gefährlichen Fahrmanövern wie z.B. Wenden einlädt. Andererseits gibt es in der Kurpfalzstraße zahlreiche Nutzungsansprüche und insbesondere an Knotenpunkten und Querungsstellen für Fuß- und Radverkehr sowie an Tiefgaragenzufahrten würde es wahrscheinlich schwierig werden, den Bahnkörper zu integrieren. <p>Wir empfehlen eine Prüfung gemeinsam mit der Stadtverkehrsplanung.</p> <p>Luzenberg Sandhofer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zwischen 6 und 22 Uhr zu einer Mehrfahrzeit von ca. 14 s führen. <p>Nachts ergäbe sich keine Änderung, da bereits 30 km/h gelten.</p> <p>Neckarstadt-West Waldhofstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 47 s führen. • Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags die berechnete Mehrfahrzeit kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. 	<p>Der Lärmaktionsplan sieht hier für die Straßenbahn keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Auf der Waldhofstraße fährt die Straßenbahn überwiegend auf einem eigenen Gleiskörper. Auf dem rund 200 m langen Teilstück zwischen Carl-</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Nachts wäre die Mehrfahrzeit kompensierbar.</p> <p>Rheinau Relaisstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 103 s führen. • Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags die berechnete Mehrfahrzeit kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. Nachts wäre die Mehrfahrzeit kompensierbar. <p>Schönau Kattowitzer Zeile</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 65 s führen. • Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags die berechnete Mehrfahrzeit kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. Nachts wäre die Mehrfahrzeit kompensierbar. <p>Schwetzingenstadt Schwetzingen Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 40 s führen. • Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags die berechnete Mehrfahrzeit kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. Nachts ergäbe sich keine Änderung, da bereits 30 km/h gelten. <p>Schwetzingenstadt Seckenheimer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zwischen 6 und 22 Uhr zu einer Mehrfahrzeit von ca. 36 s führen. Nachts ergäbe sich keine Änderung, da bereits 30 km/h gelten. <p>Zu: Anhang 6 Abwägung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen: Almenhof Speyerer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit der Liniennetzänderung im Sommer 2025 verkehrt hier nicht mehr die Linie 63, sondern die neue Linie 61. 	<p>benz-Straße und Hohwiesenstraße können durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen den Verlust so weit wie möglich zu verringern. Hierzu bittet die Stadt die rnv noch einmal gesondert auf die zuständigen Stellen zuzukommen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsanordnung auf der Relaisstraße wurde aufgrund der Auswirkungen auf die Stadtbahn bereits auf den Nachtzeitraum beschränkt.</p> <p>Für die Kattowitzer Zeile sieht der Lärmaktionsplan keine geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahme vor.</p> <p>Für die Schwetzingen Straße können flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen den Verlust so weit wie möglich zu verringern. Hierzu bittet die Stadt die rnv noch einmal gesondert auf die zuständigen Stellen zuzukommen.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbetroffenheit oberhalb der Werte 67 L_{den} und 57 L_{Night} /67 überwiegen auf der Seckenheimer Straße zwischen der Kreuzung B37 Möhlstraße und der Einmündung Bachstraße die Lärmschutzbelange. Auf dem westlich angrenzenden Abschnitt der Seckenheimer Straße ist keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus lärmschutzgründen vorgesehen.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Alle anderen Aussagen bleiben unverändert.</p> <p>Pfingstberg Wachenburgstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Anpassung der Lichtsignalanlagen empfehlen wir die Einrichtung einer ÖPNV-Bevorrechtigung. Dies würde die Pünktlichkeit erhöhen und den Lärm abbremsender und anfahrender Busse verringern. <p>Friedrichsfeld Vogesenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 43 hat bereits heute eine sehr knappe Wendezeit. Eine Maßnahmenkombination aus Friedrichsfeld Vogesenstraße, Seckenheim Hauptstraße und Seckenheim Offenburger Straße Nord wäre damit nicht zu kompensieren, wenn die berechneten Werte so einträfen. <p>Die Linie 46 hat bereits heute eine knappe Wendezeit. Hinzu kommt eine wahrscheinlich 2 bis 4 min betragende Mehrfahrzeit infolge des Baus der L 597 zwischen Seckenheim und Neckarhausen bzw. der Auflassung der alten K 4138. Eine Maßnahmenkombination mit Friedrichsfeld Vogesenstraße und Seckenheimer Hauptstraße wäre nicht zu kompensieren. Bei beiden Linien sind zusätzliche Umläufe unwahrscheinlich. Die Mehrfahrzeit würde eher durch eine Angebotsanpassung ausgeglichen. Aufgrund Mehrfahrzeit (bei der 46 bereits durch die L 597) würden die Busse künftig direkt von der Haltestelle Friedrichsfeld Südbahnhof durch die Vogesenstraße zur Haltestelle Vogesenstraße fahren müssen. Ein neuer Steig der Haltestelle Neudorfstraße in der Vogesenstraße wäre dafür erforderlich. Die Haltestelle Mülhauser Straße (70 Fahrgäste pro Tag) würde nicht mehr bedient werden, was die Bedienung des südöstlichen Friedrichsfeld verschlechtern würde. Grundsätzliche Änderungen im Busnetz Seckenheim sind zwar angedacht, jedoch noch nicht für die nächsten Jahre konkret geplant, um diese Situation zu entschärfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Ordnung des Gehwegparkens in Friedrichsfeld empfehlen wir, in der Vogesenstraße verbesserte Begegnungsmöglichkeiten zwischen Bussen und v.a. Pkw zu schaffen, um die Mehrfahrzeit zumindest z.T. zu kompensieren und die Pünktlichkeit zu erhöhen. Auf dem Abschnitt der Vogesenstraße südlich der Kolmarer Straße ist mit häufigerem Linienbusverkehr als heute zu rechnen. In dieser Sache nahmen wir bereits direkten Kontakt mit Verkehrsbehörde und Stadtverkehrsplanung auf. 	<p>Im Rahmen des Projekts Straßenrandparken ist in der Vogesenstraße keine Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgesehen. Es wird von der bestehenden Verkehrsregelung ausgegangen. Aufgrund des Linienbusverkehrs und der erforderlichen Fahrgassenbreiten für eine Begegnung Bus/Bus sind zusätzliche Parkstände auf der Fahrbahn weder möglich noch geplant. Stattdessen wird das Projektteam im Rahmen einer Optimierungsmaßnahme gezielt Stellen entlang der Vogesenstraße identifizieren, an denen das Parken derzeit nicht ausdrücklich verboten ist. Diese Bereiche sollen nachgebessert werden, um sicherzustellen, dass dort zukünftig keine Fahrzeuge mehr abgestellt werden.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Innenstadt Jungbusch Luisenring</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die hier fahrende Linie 62 wurde, aufgrund von laufenden Planungen für die Liniennetzänderung im Sommer 2025, in den bisherigen Stellungnahmen der rnv nicht erwähnt. Inzwischen können wir aussagen: Hier verkehrt künftig tagsüber eine Buslinie im 30-min-Takt. Die Mehrfahrzeiten sind nicht relevant. <p>Käfertal Mannheimer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Meßplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Käfertal Neustadter Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p>	<p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Käfertal Wormser Straße West</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p>	Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.
	<p>Neckarau Neckarauer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Da Schulbus- und Einsatzfahrten in der Stellungnahme nicht berücksichtigt werden, gilt in der Neckarauer Straße nur südlich der Friedrichstraße eine direkte Betroffenheit der rnv (Linie 50). 	Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.
	<p>Neckarstadt-Ost Carl-Benz-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Linie 61 fährt hier auch nach 22 Uhr (nachts) im 20-min-Takt. Dass dies nicht im Steckbrief steht, liegt an einem Fehler auf unserer Seite bei der Beteiligung im Jahr 2024. Aufgrund der Liniennetzänderung im Sommer 2025 wird durch die Maßnahme kein zusätzlicher Umlauf mehr evoziert. 	Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.
	<p>Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (Ost)</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Liniennetzänderung im Sommer 2025 wird durch die Maßnahme kein zusätzlicher Umlauf mehr evoziert 	Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.
	<p>Neckarstadt-West Am Meßplatz und Mittelstraße (Abschnitt Alter Meßplatz)</p> <ul style="list-style-type: none"> Die rechnerische Mehrfahrzeit bezieht sich auf beide Abschnitte zusammen. Wir stimmen zu, dass sie zu vernachlässigen ist. Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte 	Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben.</p> <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Neckarstadt-West Waldhofstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fragestellung, ob 30 km/h auch für den Bus auf dem besonderen Bahnkörper geben soll, stellt sich nicht mehr mit der bisherigen Dringlichkeit: Aufgrund der Liniennetzänderung im Sommer 2025 wird die Linie 61 hier künftig nicht mehr fahren. • Auf dem kurzen straßenbündigen Stück des Bahnkörpers nördlich der Carl-Benz-Straße empfehlen wir eine Ausnahmegenehmigung für die Straßenbahn, um die knappe Linie 1 nicht zu verzögern. <p>Neuhermsheim Hermsheimer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die künftig hier fahrende Linie 68 wurde, aufgrund von laufenden Planungen für die Liniennetzänderung im Sommer 2025, in den bisherigen Stellungnahmen der rnv nicht erwähnt. Inzwischen können wir aussagen: Hier verkehrt künftig tagsüber eine Buslinie im 30-min-Takt. Die rechnerische Mehrfahrzeit beträgt 7 s. <p>Neuostheim Seckenheimer Landstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die künftig hier fahrende Linie 68 wurde, aufgrund von laufenden Planungen für die Liniennetzänderung im Sommer 2025, in den bisherigen Stellungnahmen der rnv nicht erwähnt. Inzwischen können wir aussagen: Hier verkehrt künftig tagsüber eine Buslinie im 30-min-Takt. Die rechnerische Mehrfahrzeit beträgt 94 s. <p>Sandhofen Blumenau Braunschweiger Allee Mitte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die angegebenen Mehrfahrzeiten gelten für beide Abschnitte zusammen. Gemäß einer neuen Berechnung sind es für diesen Abschnitt 14 s. 	<p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Auf der Waldhofstraße fährt die Straßenbahn überwiegend auf einem eigenem Gleiskörper. Auf dem rund 200 m langen Teilstück zwischen Carl-Benz-Straße und Hohwiesenstraße können durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen den Verlust so weit wie möglich zu verringern. Hierzu bittet die Stadt die rnv noch einmal gesondert auf die zuständigen Stellen zuzukommen.</p> <p>Die Mehrfahrzeiten haben keine Auswirkung auf das Abwägungsergebnis</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Seckenheimer Landstraße ist auf die Nacht begrenzt. Es ergeben sich daher keine Auswirkungen.</p> <p>Die Abwägung wird angepasst. Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>• Ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie 51 wird nicht nötig, da der Fahrplan ohnehin aufgrund der schlechten Pünktlichkeit auf einen längeren 30-min-Takt geändert wird.</p> <p>Sandhofen Viernheimer Weg Ost</p> <p>• Aufgrund der schlechten Pünktlichkeit wird der Fahrplan der 51 auf einen 30-min-Takt geändert.</p> <p>Sandhofen Viernheimer Weg West</p> <p>• Aufgrund der schlechten Pünktlichkeit wird der Fahrplan der 51 auf einen 30-min-Takt geändert. Damit befahren die Straße künftig die meiste Zeit des Tages zwei Linien im 20- und eine im 30-min-Takt.</p> <p>Schönau Amselstraße</p> <p>• Ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie 51 wird nicht nötig, da der Fahrplan ohnehin aufgrund der schlechten Pünktlichkeit auf einen längeren 30-min-Takt geändert wird.</p> <p>Schönau Braunschweiger Allee Süd</p> <p>• Die angegebenen Mehrfahrzeiten gelten für beide Abschnitte zusammen. Gemäß einer neuen Berechnung sind es für diesen Abschnitt 34 s.</p> <p>• Ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie 51 wird nicht nötig, da der Fahrplan ohnehin aufgrund der schlechten Pünktlichkeit auf einen längeren 30-min-Takt geändert wird.</p> <p>Schönau Lilienthalstraße</p> <p>• Aufgrund der schlechten Pünktlichkeit wird der Fahrplan der 51 auf einen 30-min-Takt geändert. Damit befahren die Straße künftig eine Linie im 20- und eine im 30-min-Takt.</p> <p>Schwetzingenstadt Schwetzingen Straße</p> <p>• Eine Herabsetzung der (rnv-internen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 40 s führen.</p> <p>• Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags die berechnete Mehrfahrzeit kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. Nachts ergäbe sich keine Änderung, da bereits 30 km/h gelten.</p> <p>• Auf der Relaisstraße wird, mit dem Argument des zusätzlichen Umlaufs auf der Linie 1, von 30 km/h ganztags abgesehen, in der Schwetzingen Straße nicht. Für die Linie 1 ist bereits eine der Maßnahmen nicht zu kompensieren, weshalb es sinnvoll wäre, entweder beide umzusetzen (zusätzlicher Umlauf einerseits, größter Lärmschutz andererseits) oder keine von beiden.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht hier keine Maßnahme vor.</p> <p>Die Abwägung wird angepasst. Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht hier keine Maßnahme vor.</p> <p>Die Abwägung wird angepasst. Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Die Abwägung wird angepasst. Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Für die Schwetzingen Straße können flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen den Verlust so weit wie möglich zu verringern. Hierzu bittet die Stadt die rnv noch einmal gesondert auf die zuständigen Stellen zuzukommen.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>In der Schwetzinger Straße ist eine Ausnahmegenehmigung für die Straßenbahn vielversprechend, wenn (außer der Kurpfalzstraße) sonst keine Maßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Seckenheimer Hauptstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde für die Stadtbahnlinie 5 zu einer rechnerischen Mehrfahrzeit von 62 s führen. <p>Bislang hat die rnv entlang der Linie 5 bei Mehrfahrzeiten dieser Größenordnung keine zusätzlichen Umläufe angegeben, da die Herleitung des Schwellenwerts, ab wann die Beförderungszeit nicht mehr ausreicht, bei dieser Ringlinie schwieriger ist. Schlechte Pünktlichkeitswerte erklären wir insbesondere durch lange Fahrgastwechselzeiten infolge überlasteter Fahrzeuge. Stand heute, nach der Inbetriebnahme eines großen Teils der längeren Fahrzeuge für die Linie 5, sind die Pünktlichkeitswerte immer noch nicht im Soll. Wir empfehlen, die Situation weiter zu beobachten, um nach der Gewährleistung einer ausreichenden Beförderungskapazität auf der Linie 5 feststellen zu können, ob eine Mehrfahrzeit zu kompensieren wäre oder nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadtverwaltung von Heidelberg beabsichtigt, im Zuge der dortigen LAP keine Mehrfahrzeiten der – gemeinschaftlich betriebenen und bezahlten – Linie 5 hervorzuheben. Würde in Mannheim anders gehandelt werden, sähe man in Heidelberg ggf. keinen Grund, daran festzuhalten. Die Mehrfahrzeiten von Mannheim und Heidelberg gemeinsam wären höchst wahrscheinlich nicht zu kompensieren. <p>Wir empfehlen ein abgestimmtes Vorgehen mit der Stadt HD und dem RNK.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 43 hat bereits heute eine sehr knappe Wendezeit. Eine Maßnahmenkombination aus Friedrichsfeld Vogesenstraße, Seckenheim Hauptstraße und Seckenheim Offenburger Straße Nord wäre damit nicht zu kompensieren, wenn die berechneten Werte so einträfen. <p>Die Linie 46 hat bereits heute eine knappe Wendezeit. Hinzu kommt eine wahrscheinlich 2 bis 4 min betragende Mehrfahrzeit infolge des Baus der L 597 zwischen Seckenheim und Neckarhausen bzw. der Auflassung der alten K 4138. Eine Maßnahmenkombination mit Friedrichsfeld Vogesenstraße und Seckenheimer Hauptstraße wäre nicht zu kompensieren. Bei beiden Buslinien sind zusätzliche Umläufe unwahrscheinlich. Die Mehrfahrzeit würde eher durch eine Angebotsanpassung ausgeglichen (s. Friedrichsfeld Vogesenstraße).</p> <p>Seckenheim Offenburger Straße Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 43 hat bereits heute eine sehr knappe Wendezeit. Eine Maßnahmenkombination aus Friedrichsfeld Vogesenstraße, Seckenheim 	<p>Die Haustraße in Seckenheim ist eine beidseitig mit Wohnnutzung angebaute Straße mit einer hohen Verkehrsstärke und einer sehr hohen Lärmbelastung oberhalb der Werte, ab der eine Grundsätzliche Pflicht zur Anordnung besteht. Hier bestehen seit Jahren erhebliche Lärmschwerden seitens der Anwohner. Im Rahmen der Gesamtabwägung hat der Lärmaktionsplan dem Lärmschutz den Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Stadt Mannheim kennt die Abwägungsgründe der Stadt Heidelberg nicht. Ob die Stadt Heidelberg aufgrund der Anordnung T30 ganztags in der Hauptstraße ändert, ist Spekulation und kann keine Grundlage für die Abwägung der Maßnahme hier in Mannheim sein.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Hauptstraße und Seckenheim Offenburger Straße Nord wäre damit nicht zu kompensieren, wenn die berechneten Werte so einträfen. Auf der Linie 43 ist ein zusätzlicher Umlauf unwahrscheinlich. Die Mehrfahrzeit würde eher durch eine Angebotsanpassung ausgeglichen (s. Friedrichsfeld Vogesenstraße).</p> <p>Vogelstang Magdeburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Die angegebene Mehrfahrzeit gilt für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ist es 1 s und damit irrelevant. <p>Waldhof Alte Frankfurter Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Waldhof Kasseler Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es 	<p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben.</p> <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Waldhof Langer Schlag Ost</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier wird ein Missverständnis zwischen Stadtverwaltung und rnv vorliegen: Wir gehen nicht davon aus, dass es durch die Ausweitung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit zu einer Mehrfahrzeit kommt. Wir akzeptieren die Maßnahme. <p>Bereits 2023 gaben wir dies, in einem anderen Zusammenhang, an die Verkehrsplanung der Stadt weiter.</p> <p>Waldhof Waldpforte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 53 ist nur südlich der Einmündung des Langen Schlags betroffen. • Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Waldhof Waldstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die angegebene Mehrfahrzeit gilt für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h sind es 18 s. • Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte 	<p>Die Abwägung wird angepasst. Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert, T30 wurde in Vorfeld des LAP bereits angeordnet.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p> <p>Das Abwägungsergebnis bleibt unverändert.</p>

Anregung / Bedenken / Hinweise		Stellungnahme Verwaltung																																								
	<p>sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben.</p> <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p> <p>Zusammenfassung der Auswirkungen</p> <p>Mehrfahrzeiten:</p> <p>Bei einer Umsetzung der Maßnahmen wie in Anhang 6 empfohlen (und ohne die Maßnahmen aus Anhang 5 Datenblättern Straßenbahn) wäre im ÖPNV tagsüber mit folgenden Werten zu rechnen (jeweils für beide Fahrtrichtungen der Linien zusammen):</p> <p>Linie Mehrfahrzeit [min]</p> <table><tr><th>Linie</th><th>Mehrfahrzeit [min]</th></tr><tr><td>1</td><td>0,7</td></tr><tr><td>3</td><td>0,3</td></tr><tr><td>5</td><td>1,0</td></tr><tr><td>6</td><td>1,2</td></tr><tr><td>8</td><td>0,8</td></tr><tr><td>9</td><td>0,6</td></tr><tr><td>40</td><td>0,6</td></tr><tr><td>42</td><td>1,9</td></tr><tr><td>43</td><td>1,0</td></tr><tr><td>44</td><td>1,4</td></tr><tr><td>45</td><td>1,0</td></tr><tr><td>46</td><td>1,4</td></tr><tr><td>50</td><td>4,4</td></tr><tr><td>51</td><td>1,4</td></tr><tr><td>53</td><td>0,9</td></tr><tr><td>54</td><td>0,0</td></tr><tr><td>55</td><td>1,1</td></tr><tr><td>60</td><td>2,6</td></tr><tr><td>61</td><td>3,0</td></tr></table>	Linie	Mehrfahrzeit [min]	1	0,7	3	0,3	5	1,0	6	1,2	8	0,8	9	0,6	40	0,6	42	1,9	43	1,0	44	1,4	45	1,0	46	1,4	50	4,4	51	1,4	53	0,9	54	0,0	55	1,1	60	2,6	61	3,0	
Linie	Mehrfahrzeit [min]																																									
1	0,7																																									
3	0,3																																									
5	1,0																																									
6	1,2																																									
8	0,8																																									
9	0,6																																									
40	0,6																																									
42	1,9																																									
43	1,0																																									
44	1,4																																									
45	1,0																																									
46	1,4																																									
50	4,4																																									
51	1,4																																									
53	0,9																																									
54	0,0																																									
55	1,1																																									
60	2,6																																									
61	3,0																																									

Anregung / Bedenken / Hinweise		Stellungnahme Verwaltung
64	0,3	
68	1,7	
<p>Hervorzuheben sind dabei die Stadtbahnlinien (einstellige Nummern) und die wichtigsten Buslinien 40, 50 und 60.</p> <p>Wir halten es für bedenklich, dass einige mehrstreifige Hauptverkehrsstraßen aufgrund ihrer Bedeutung für den MIV – den es im Zuge der Verkehrswende zu reduzieren gilt, der für suburbane Strecken konkurrenzlos schnell ist und der oftmals schnelle Alternativen in Form von Autobahnen und anbaufreien Hauptverkehrsstraßen besitzt – ausgespart bleiben, während beim ÖPNV (der nicht auf z.B. eine Umgehungsstraße ausweichen kann) durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen z.T. mehrminütige Mehrfahrzeiten hingenommen werden, sofern sie nicht zu Mehrkosten 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 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>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>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Zusätzliche Umläufe oder Angebotsverschlechterungen:</p> <p>Stadtbahnlinie 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Stadtbahnlinie 1 sind die heutigen Wendezeiten zu kurz, um ganztags eine Mehrfahrzeit von auch nur einer knappen Minute kompensieren zu können. Die Folge wäre ein zusätzlicher Umlauf mit erheblichen Mehrkosten. <p>Nachts ergäbe sich keine Änderung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Relaisstraße wird, mit dem Argument des zusätzlichen Umlaufs auf der Linie 1, von 30 km/h ganztags abgesehen, in der Schwetzingen Straße nicht. Für die Linie 1 ist bereits eine der Maßnahmen nicht zu kompensieren, weshalb es sinnvoll wäre, entweder beide umzusetzen (zusätzlicher Umlauf einerseits, größter Lärmschutz andererseits) oder keine von beiden. <p>Dies gilt auch für Maßnahmen speziell gegen Straßenbahnlärm in diesen Straßen sowie in der Waldhofstraße und der Kattowitzer Zeile. Im Verlauf der Linie 1 ließe sich bei dem heutigen Betriebskonzept einzig die Maßnahme Innenstadt Kurpfalzstraße Süd umsetzen (wobei auch hier die gut 10 s nicht so irrelevant sind, wie sie auf den ersten Blick wirken). In der Schwetzingen Straße ist eine Ausnahmegenehmigung für die Straßenbahn vielversprechend, wenn (außer der Kurpfalzstraße) sonst keine Maßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Stadtbahnlinie 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde für die Stadtbahnlinie 5 zu einer rechnerischen Mehrfahrzeit von 62 s führen. <p>Bislang hat die rnv entlang der Linie 5 bei Mehrfahrzeiten dieser Größenordnung keine zusätzlichen Umläufe angegeben, da die Herleitung des Schwellenwerts, ab wann die Beförderungszeit nicht mehr ausreicht, bei dieser Ringlinie schwieriger ist. Schlechte Pünktlichkeitswerte erklären wir insbesondere durch lange Fahrgastwechselzeiten infolge überlasteter Fahrzeuge. Stand heute, nach der Inbetriebnahme eines großen Teils der längeren Fahrzeuge für die Linie 5, sind die Pünktlichkeitswerte im-</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>Für die Schwetzingen Straße können flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen den Verlust so weit wie möglich zu verringern. Hierzu bittet die Stadt die rnv noch einmal gesondert auf die zuständigen Stellen zuzukommen.</p> <p>Sowohl für die Kattowitzer Zeile als auch für die Kurpfalzstraße Süd sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahme vor.</p> <p>Die Hausstraße in Seckenheim ist eine beidseitig mit Wohnnutzung angebaute Straße mit einer hohen Verkehrsstärke und einer sehr hohen Lärmbelastung oberhalb der Werte, ab der eine Grundsätzliche Pflicht zur Anordnung besteht. Hier bestehen seit Jahren erhebliche Lärmbeschwerden seitens der Anwohner. Im Rahmen der Gesamtabwägung hat der Lärmaktionsplan dem Lärmschutz den Vorrang eingeräumt.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>mer noch nicht im Soll. Wir empfehlen, die Situation weiter zu beobachten, um nach der Gewährleistung einer ausreichenden Beförderungskapazität auf der Linie 5 feststellen zu können, ob eine Mehrfahrzeit zu kompensieren wäre oder nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Stadtverwaltung von Heidelberg beabsichtigt, im Zuge der dortigen LAP keine Mehrfahrzeiten der – gemeinschaftlich betriebenen und bezahlten – Linie 5 hervorzurufen. Würde in Mannheim anders gehandelt werden, sähe man in Heidelberg ggf. keinen Grund, daran festzuhalten. Die Mehrfahrzeiten von Mannheim und Heidelberg gemeinsam wären höchst wahrscheinlich nicht zu kompensieren. <p>Wir empfehlen ein abgestimmtes Vorgehen mit der Stadt HD und dem RNK.</p> <p>Buslinien 43 und 46</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Linie 43 hat bereits heute eine sehr knappe Wendezeit. Eine Maßnahmenkombination aus Friedrichsfeld Vogesenstraße, Seckenheim Hauptstraße und Seckenheim Offenburger Straße Nord wäre damit nicht zu kompensieren, wenn die berechneten Werte so einträfen. <p>Die Linie 46 hat bereits heute eine knappe Wendezeit. Hinzu kommt eine wahrscheinlich 2 bis 4 min betragende Mehrfahrzeit infolge des Baus der L 597 zwischen Seckenheim und Neckarhausen bzw. der Auflassung der alten K 4138. Eine Maßnahmenkombination mit Friedrichsfeld Vogesenstraße und Seckenheimer Hauptstraße wäre nicht zu kompensieren. Bei beiden Linien sind zusätzliche Umläufe unwahrscheinlich. Die Mehrfahrzeit würde eher durch eine Angebotsanpassung ausgeglichen. Aufgrund der Mehrfahrzeit (bei der 46 bereits durch die L 597) würden die Busse künftig direkt von der Haltestelle Friedrichsfeld Südbahnhof durch die Vogesenstraße zur Haltestelle Vogesenstraße fahren müssen. Ein neuer Steig der Haltestelle Neudorfstraße in der Vogesenstraße wäre dafür erforderlich. Die Haltestelle Mülhauser Straße (70 Fahrgäste pro Tag) würde nur von einer Linie und schlimmstenfalls gar nicht mehr bedient werden, was die Bedienung des südöstlichen Friedrichsfeld (400-m-Radius gemäß VDV-Schrift 4) verschlechtern würde. Grundsätzliche Änderungen im Busnetz Seckenheim sind zwar angedacht, jedoch noch nicht für die nächsten Jahre konkret geplant, um diese Situation zu entschärfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Zuge der Ordnung des Gehwegparkens in Friedrichsfeld empfehlen wir, in der Vogesenstraße verbesserte Begegnungsmöglichkeiten zwischen Bussen und v.a. Pkw zu schaffen, um die Mehrfahrzeit zumindest z.T. zu kompensieren und die Pünktlichkeit zu erhöhen. 	<p>Die Stadt Mannheim kennt die Abwägungsgründe der Stadt Heidelberg nicht. Ob die Stadt Heidelberg aufgrund der Anordnung T30 ganztags in der Hauptstraße in Seckenheim ändert, ist Spekulation und kann keine Grundlage für die Abwägung der Maßnahme hier in Mannheim sein.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Auf dem Abschnitt der Vogesenstraße südlich der Kolmarer Straße ist mit häufigerem Linienbusverkehr als heute zu rechnen. In dieser Sache nahmen wir bereits direkten Kontakt mit Verkehrsbehörde und Stadtverkehrsplanung auf.</p> <p>Buslinie 51</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie 51 wird nicht nötig, da der Fahrplan ohnehin aufgrund der schlechten Pünktlichkeit auf einen längeren 30-min-Takt geändert wird. <p>Buslinie 53</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie erwähnt, führt die Maßnahmenkombination aus Käfertal Mannheimer Straße, Neustadter Straße und Wormser Straße West sowie Waldhof Alte Frankfurter Straße, Kasseler Straße und Waldstraße (Neckarstadt-West Am Messplatz und Mittelstraße sowie Waldhof Waldpforte sind zu vernachlässigen) zu einem zusätzlichen Umlauf. Die größte Auswirkung haben dabei Käfertal Mannheimer Straße und Neustadter Straße mit jeweils über 40 s, während die anderen Abschnitte bei unter 20 s liegen. Da in beiden Abschnitten nur Tempo 30 nachts vorgesehen ist, wird tagsüber rechnerisch kein zusätzlicher Umlauf notwendig. Nachts ist dem zwar rechnerisch nicht so, aufgrund der nachts bei Ganztagslinien oftmals noch vorhandenen Beförderungszeitreserven dürfte es jedoch ebenfalls praktisch keine Auswirkungen auf das Umlaufgefüge haben. <p>Die Mehrfahrzeit auf der Linie 53 könnte durch eine Verkürzung der Mindestwendezeit an der Haltestelle Kurpfalzbrücke mithilfe einer nah an der Haltestelle positionierten Fahrpersonaltoilette kompensiert werden.</p>	
ERGEBNIS			
3	Umweltforum	<p>Sehr geehrter Herr Kiefer, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Vorhaben. Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 18 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen dazu wie folgt Stellung:</p> <p>Wir begrüßen die erneute Aktualisierung des Lärmaktionsplans und die Absenkung der Auslösewerte für die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen auf neu 65 dB (A) ganztags und 55 dB (A) nachts. Lärmschutz hat eine große Bedeutung für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung.</p> <p>Wünschenswert wäre zusätzlich eine Darstellung der Überlappung der betroffenen Gebiete, die sowohl durch Straßen- als auch durch Schienenverkehrslärm betroffen sind. Daraus ergibt sich ggf. eine geänderte Priorisierung der im Lärmaktionsplan (4. Stufe) vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung.</p>	<p>Die der Lärmkartierung und dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften lassen keine Summation der unterschiedlichen Lärmarten zu. Eine Gesamtlärbetrachtung nicht zulässig.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung																								
	<p>Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass die TA Lärm deutlich niedrigere Immissionsrichtwerte vorsieht. Hier liegt der Richtwert z.B. für urbane Gebiete bei 63 dB (A) tagsüber und nur 45 dB (A) nachts. Dies verdeutlicht nochmals die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs in den im Lärmaktionsplan adressierten Gebieten sowie deren notwendige Ausweitung!</p> <table border="1" data-bbox="510 451 1263 699"> <thead> <tr> <th data-bbox="510 451 1115 483">Gebietseinstufung</th><th data-bbox="1115 451 1173 483">tags</th><th data-bbox="1173 451 1263 483">nachts</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="510 483 1115 515">a) Industriegebiete</td><td data-bbox="1115 483 1173 515">70</td><td data-bbox="1173 483 1263 515">70</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 515 1115 547">b) Gewerbegebiete</td><td data-bbox="1115 515 1173 547">65</td><td data-bbox="1173 515 1263 547">50</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 547 1115 579">c) Urbane Gebiete</td><td data-bbox="1115 547 1173 579">63</td><td data-bbox="1173 547 1263 579">45</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 579 1115 611">d) Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete</td><td data-bbox="1115 579 1173 611">60</td><td data-bbox="1173 579 1263 611">45</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 611 1115 643">e) Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete</td><td data-bbox="1115 611 1173 643">55</td><td data-bbox="1173 611 1263 643">40</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 643 1115 675">f) Reine Wohngebiete</td><td data-bbox="1115 643 1173 675">50</td><td data-bbox="1173 643 1263 675">35</td></tr> <tr> <td data-bbox="510 675 1115 699">g) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten</td><td data-bbox="1115 675 1173 699">45</td><td data-bbox="1173 675 1263 699">35</td></tr> </tbody> </table> <p><i>Abb: Immissionsrichtwerte der TA Lärm, Abschnitt 6.1. Werte in dB(A)¹</i></p> <p><u>Straßenverkehrslärm</u> Im Lärmaktionsplan 4. Stufe in den Tabellen 2+3 auf S. 6/7 wird der Straßenverkehr als Hauptlärmquelle identifiziert. Hier besteht tagsüber für 22.300 Wohnungen (entspricht 13% aller 173.000 Wohnungen in Mannheim) bzw. 46.400 Menschen lt. Definition des neuen Lärmaktionsplans bei 65 dB (A) Handlungsbedarf. Nachts sind insgesamt 37.400 Menschen von mehr als 55 dB(A) lautem Straßenverkehrslärm betroffen.</p> <p>Wir unterstützen deshalb ausdrücklich die geplanten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 auf zahlreichen lärmbelasteten Straßen.</p> <p>Dies würden nicht nur dem Lärmschutz dienen, sondern auch der Sicherheit im Straßenverkehr für Verkehrsteilnehmende des Umweltverbundes wie Fußgänger und Radfahrende. Außerdem wäre dies eine wichtige Maßnahme zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung im Mannheim.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduzierung im Mannheimer Straßennetz mit Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen im Stadtgebiet, wo dies die Straßenverkehrsordnung ermöglicht, wird als Maßnahme 7.7.6.2, Maßnahme im Klimaschutzaktionsplan 2030 vorgeschlagen.</p>	Gebietseinstufung	tags	nachts	a) Industriegebiete	70	70	b) Gewerbegebiete	65	50	c) Urbane Gebiete	63	45	d) Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60	45	e) Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	55	40	f) Reine Wohngebiete	50	35	g) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35	<p>Die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) gelten für den Gewerbelärm und sind für den Verkehrslärm nicht anzuwenden. Der Gesetzgeber sieht für den Gewerbelärm Immissionsrichtwerte vor, die z. T. deutlich unter den Anforderungen an den Verkehrslärm liegen.</p> <p>Die Stadt Mannheim orientiert sich mit den angesetzten Auslösewerten an der Rechtsprechung und den Vorgaben des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Demnach liegen Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher werden diese Werte als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Mannheim herangezogen.</p>
Gebietseinstufung	tags	nachts																								
a) Industriegebiete	70	70																								
b) Gewerbegebiete	65	50																								
c) Urbane Gebiete	63	45																								
d) Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60	45																								
e) Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	55	40																								
f) Reine Wohngebiete	50	35																								
g) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35																								

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Auswertungen aus Berlin ergaben, dass bei der Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auch die Belastungen mit Luftschadstoffen wie NO₂ senkt.</p> <p>In der Summe würde dies bei der Maßnahmenumsetzung einen besonders effizienten Mitteleinsatz bedeuten.</p> <p>Diese weiteren Aspekte, insbesondere Luftschadstoffbelastung und Unfallstatistik, sollten auch bei der Abwägung der Straßenabschnitte zur Umsetzung von Tempo 30-Vorgaben in Anhang 6 zusätzlich als Kriterien einfließen.</p> <p>Wichtig wäre aber nicht nur die Anordnung von Tempo 30, sondern auch dessen regelmäßige Überwachung.</p> <p>Wichtig wäre zudem eine möglichst zeitnahe Umsetzung. Von den in Tab. 15 des Lärmaktionsplans Stufe 4 aufgeführten Maßnahmen mit Straßen(-abschnitten) mit Tempo 30 wäre dies bei 30 Abschnitten ohne Änderungen der Lichtsignalanlagen (LSA) möglich. Diese Maßnahmen sollten zeitnah umgesetzt werden. Bei weiteren 21 müssten LSA lediglich angepasst werden. Nur bei 14 Straßen(-abschnitten) müssen LSA ausgetauscht werden.</p> <p>Die Anordnung von 30 Tempo in den betroffenen Gebieten als aktiver Lärmschutz halten wir für deutlich hilfreicher als passive Lärmschutzmaßnahmen wie die Förderung von Schallschutzfenstern für die betroffenen Anwohner/innen. Zudem ist lt. LAP 4. Stufe Seite 17 das Förderprogramm für den Einbau von Lärmschutzfenstern erschöpft und es ist nicht absehbar, wann eine Förderung wieder aufgenommen werden kann. Auch die Vorgabe schallgedämmter Lüftungsanlagen in B-Plänen ist nur bedingt hilfreich. Für die Nutzung von Balkonen, Terrassen und Gärten, die ebenfalls zu Wohnungen gehören, ist dies nicht zielführend.</p> <p><u>Schienenverkehrslärm</u> Die Anzahl der betroffenen Wohnungen mit Belastungen durch Schienenverkehrslärm der Straßenbahn und Eisenbahn liegen lt. LAP 4. Stufe S. 6/7 um den Faktor 5 bis 10 niedriger als durch Straßenverkehrslärm.</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>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Dies zeigt den vordringlichen Handlungsbedarf im Bereich des Straßenverkehrs. Trotzdem sind natürlich auch Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs wichtig. Sie liegen jedoch überwiegend im Handlungsbereich der rnv und der DB.</p> <p><u>Schienenverkehrslärm Eisenbahn</u> Unklar ist die Darstellung zum Lärm durch Eisenbahnverkehr im LAP 4. Stufe in Tab 3 auf S. 7: Demnach sind tagsüber insgesamt 3.200 Menschen von Bahnlärm > 65 dB(A) und nachts 7.300 Menschen von Bahnlärm > 55 dB(A) betroffen. Die nächtliche Abgrenzung müsste jedoch schon bei 54 dB(A) erfolgen, d.h. es sind noch deutlich mehr Menschen betroffen als angegeben. Zudem gibt es lt. Tabelle keine (Wert = „0“) für die nächtliche Betroffenheit mit mehr als 70 dB(A), was beim Befahren mit Güterzügen nicht nachvollziehbar ist. Hier bitten wir um Überprüfung der angegebenen Werte.</p> <p>Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen (NBS Frankfurt-Mannheim, NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, viergleisiger Ausbau S-Bahn-Knoten Mannheim-Heidelberg, etc.) zur Kapazitätserhöhung des Schienennetzes wird die Zahl der Personen- und Güterzüge, die durch Mannheim fahren, stark zunehmen. Wir hätten deshalb erwartet, dass im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Mannheim auch die zukünftig prognostizierte Belastung und der notwendige Schutz der von ihr betroffenen Anwohner/innen stärker berücksichtigt wird.</p> <p>Wir begrüßen in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Aussage im LAP Stufe 4 (S. 33), dass für die geplanten Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn im Stadtgebiet Mannheim nur eine Tunnelvariante in Frage kommt.</p> <p>Fluglärm Unklar sind die angegebenen betroffenen Anwohner/innen durch Fluglärm. Hier werden lt. LAP 4. Stufe in Tabelle 2 auf S. 6 die Werte von > 55 dB (A) bei 4.500 „Wohnungen“ überschritten. In Tabelle 3 auf S. 7</p>	<p>Die Lärmkartierung des Eisenbahnlärms erfolgte durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Es handelt sich bei den dargestellten Werten um eine Übertragung der durch das EBA veröffentlichten Daten. Die Abgrenzung der Werte für die Ermittlung der Betroffenheiten ist durch die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) vorgegeben. (die Abgrenzung zwischen 54 und 55 in der Nacht erfolgt durch mathematische Rundung, d.h. alle Betroffenheiten über 54,4 dB(A) werden dem Wert 55 zugeordnet). Bei den dargestellten Werten handelt es sich um eine Rundung auf volle Hundert entsprechend den Vorgaben der 34. BImSchV. D.h. im vorliegenden Fall liegen zwar geringe Betroffenheiten vor (< 10), diese sind aber aufgrund der vorgegebenen Rundungsregelung als 0 auszuweisen. Die Werte wurden entsprechend der veröffentlichten Daten des EBA übertragen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan basiert auf der Lärmkartierung. Diese erfolgt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben immer für das Jahr vor dem die Lärmkartierung fristgerecht zu erstellen ist. In diesem Fall das Jahr 2022. Die Lärmkartierung und der darauf aufbauende Lärmaktionsplan berücksichtigen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben immer nur vorhandene Belastungen (Lärmsanierung). Von diesen Vorgaben kann nicht abgewichen werden. Für die Berücksichtigung zukünftiger Lärmbelastungen sind andere Instrumente geeigneter.</p> <p>Hierbei handelt es sich um einen Übertragungsfehler, der bereits korrigiert wurde. Danke für den Hinweis.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>liegt die Anzahl der betroffenen „Menschen“ mit Belastungen zwischen 55 und 59 dB (A) jedoch bei „0“. Dies ist nicht plausibel, es sei denn alle o.g. Wohnungen würden leer stehen. Wir bitten um Überprüfung der Angaben.</p> <p>Eine Ausweisung „ruhiger Gebiete“ in Mannheim (siehe LAP S. 59) mit einem Schwellenwert unter 55 dB(A) ist nicht nachvollziehbar, wenn gleichzeitig die Richtwerte der TA Lärm für reine Wohngebiete nur bei 50 dB(A) und für Kurgebiete bei 45 dB(A) liegen. Hier bitte wir um eine kritische Prüfung der Vorgaben.</p> <p>Darüber hinaus wäre im Lärmaktionsplan die Ergänzung eines Glossars hilfreich. Abkürzungen wie „Lden“, „Lnight“ oder „IED“-Anlagen sind nicht allgemeinverständlich.</p>	<p>Für die Ermittlung der ruhigen Gebiete machen die Umgebungslärmrichtlinie und das Bundes-Immissionsschutzgesetz keine Vorgabe. Die Herleitung der Kriterien wurde im Lärmaktionsplan ausführlich in Kapitel 5.1 Auswahlkriterien dargestellt.</p> <p>Auf die Erstellung eines Glossars wurde aufgrund der geringen Anzahl der zu erläuternden Begriffe zugunsten einer Erläuterung im Fließtext verzichtet. Siehe Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung Seite 5 (L_{den} / L_{night}) sowie Fußnote 1 (IED Betriebe).</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			
4	Ludwigshafen	<p>vielen Dank für die Übersendung der o.g. Unterlagen und die Möglichkeit, zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Mannheim Stellung zu nehmen.</p> <p>Seitens der Stadt Ludwigshafen bestehen zu den Planungen keine Anregungen oder Bedenken.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			
5	ADFC	<p>Sehr geehrter Herr Kiefer,</p> <p>vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen. Als ADFC begrüßen wir den Lärmaktionsplan, zumal eine wesentliche Forderung der Aktion ‚Lebenswerte Städte‘, in der auch Mannheim Mitglied ist, damit einer Umsetzung näherkommt. Die Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraße von 50 km/h auf 30 km/h führt nicht nur zur Minderung von Lärm, sondern auch zum Schutz von Radfahrenden und Fußgängern vor Verletzungen und schweren Verletzungen bei Unfällen. Der Stellungnahme des Umweltforums, in dem der ADFC Mitgliedsverband ist, schließen wir uns vollumfänglich an.</p> <p>Ergänzend dazu möchten wir noch folgende Aspekte vortragen.</p> <p>- Insbesondere die angekündigte lange Zeitdauer bis zur Umsetzung von Tempo 30 an den Straßen, an denen die LSA ersetzt werden müssen, sollte aktiv durch eine klare Prioritätensetzung in der Mittelverwendung beim Straßenbau verkürzt werden.</p>	<p>Die Prioritäten zur Erneuerung von Signalanlagen sind vielfältig. (Alter der Anlage, Barrierefreiheit, Belange des ÖPNV, Verbesserungen für den Radverkehr, Lärmschutz). Die Festlegung kann nur über eine Abwägung aller Belange vorgenommen werden.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>- Geprüft werden sollte auch, ob einzelne LSA nicht vollständig entfallen können und z.B. durch Zebrastreifen ersetzt bzw. ob weitere Querungen geschaffen werden können. Dies würde sich insbesondere in den nicht reinen Durchgangsstraßen anbieten.</p> <p>- Als weitere Reduzierung von Lärmemissionen schlagen wird vor, Lichtsignalanlagen nachts auszuschalten und in diesen Bereichen nächtliches Parken auch auf den Durchgangsstraßen zu ermöglichen. Die Durchgangsstraßen sind in aller Regel nur zu den Hauptverkehrszeiten ausgelastet und die nächtliche ‚Überdimensionierung‘ verleitet zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Damit könnten Einzelemissionen, die zwar in die Berechnungen des Lärmaktionsplanes lt. Ihrem Vortrag nicht einfließen, die aber für Anwohner*innen extrem störend und damit gesundheitsgefährdend sind, reduziert werden.</p> <p>- Im Lärmaktionsplan wird ebenfalls aufgeführt, dass die Erhaltung einer Grünen Welle ein Ausschlussgrund für eine Temporeduzierung sein könnte. Wir bitten zu prüfen, ob die Erhaltung einer Grünen Welle auch bei einer temporeduzierten Durchgangsstraße aufrechterhalten werden muss. Jetzt schon ist diese Bevorzugung des MIV ein Grund warum bei einem Umstieg auf den Radverkehr für viele kaum ein positiver Effekt entsteht, sondern Ampelschaltungen, die auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, zu ständigen Ampelstops für den Radverkehr führen. Sollte eine Grüne Welle dennoch vorgesehen werden, so wäre eine Orientierung an den 25 km/h des Radverkehrs mit E-Unterstützung wünschenswert.</p> <p>- Schließlich möchten wir darauf drängen, dass insbesondere an den Stellen, an denen noch mit längeren Wartezeiten bis zur Realisierung von Tempo 30 zu rechnen ist, geprüft wird, inwieweit eine Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen im Rahmen des Radnetz-Ausbaus in Mannheim eine Entlastung des Verkehrsaufkommens und damit des Verkehrslärmes bewirken kann. Dabei sollten insbesondere ‚kleine Maßnahmen‘ wie Kaltasphaltdeckschichten, Fahrbahnmarkierungen auf den Radwegen und ähnliche kostengünstige Maßnahmen vorgenommen werden um die Planungszeiten der LSA-Anlagen zu unterschreiten. Dies soll jedoch nicht als ‚Ersatz‘ für den insgesamt notwendigen Ausbau der Radverkehrsanlagen verstanden werden.</p>	<p>Diese Prüfung gehört zum Standard.</p> <p>Lichtsignalanlagen werden ausschließlich gebaut, weil die Verkehrssicherheit nicht anders gewährleistet werden kann. Grundsätzlich sollen sie rund um die Uhr betrieben werden. Zeitlich befristete Abschaltungen sind möglich, sofern sichergestellt ist, dass die Verkehrssicherheit während der Abschaltzeit trotzdem gewährleistet ist. Mit diesem Spielraum werden in Mannheim nur ca. 10% aller LSA durchgehend betrieben. Das heißt, der weit überwiegende Anteil ist nachts bereits ausgeschaltet. Wo bei Ausschaltung „nachts“ nicht gleichbedeutend mit der Dauer zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ist. Die Abschaltdauer wird individuell für jede einzelne Anlage festgelegt. Bei einer gegenüber heute weitergehenden Abschaltdauer steigt das Risiko, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist und die Unfallrate steigt. Entsprechende Untersuchungen (u.a. BAST) und eigene Erfahrungen bestätigen dies.</p> <p>Die Erhaltung der Grünen Welle ist nicht als Ausschlussgrund zu verstehen, sondern als ein Punkt der Abwägung, sofern die Lichtsignalanlage nicht angepasst werden kann.</p> <p>Maßnahmen wie eine Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen im Rahmen des Radnetz-Ausbaus sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weiter geleitet.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		Insgesamt begrüßen wir jede Geschwindigkeitsbegrenzung. Neben der Lärmschutzwirkung ist die damit zusätzlich erreichte Sicherheit für Rad- und Fußverkehr sehr positiv. Zudem wird mit einer Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs die bisherige Bevorzugung des MIV verringert. Dies stellt einen eigenständigen Beitrag zur Förderung des Umstiegs auf den Radverkehr dar – und damit einen weiteren wichtigen Beitrag zur Lärmreduzierung im Straßenverkehr.	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			
06	Gesundheitsamt	<p>Gesundheitliche Bewertung von Lärm: Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit durch Lärmimmissionen haben nach den WHO-Standards ab ca. 60 dB (A) (am Tag) bzw. 40 dB(A) (in der Nacht) direkte Auswirkungen auf den Körper. Bei längerer Exposition können Bluthochdruck und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, wie auch Herzinfarkt und Tod folgen. Daneben wirkt sich Lärm auf den gesamten Organismus aus, da der Körper auf dauerhafte Lärmbelastung mit der Ausschüttung von Stresshormonen reagiert. Daraus können Konzentrations- und Schlafstörungen, Kopfschmerzen und Abnahme der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeiten folgen. Zu den möglichen Langzeitfolgen dauerhafter Lärmbelastung gehören neben den Gehörschäden auch Änderungen bei biologischen Risikofaktoren und Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens.</p> <p>Dieser Stellungnahme zugrundeliegende Bewertungsrichtlinien: Als Schwelle zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen wurden in der 2. Stufe des Lärmaktionsplans 2016 Werte von 70 dB(A) (L_{den}) sowie von 60 dB(A) (L_{night}) herangezogen. In der aktuellen Maßnahmenplanung zur 4. Stufe des Lärmaktionsplans wird in Bezug auf die Schwellenwerte zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen auf die Hinweise des überarbeiteten Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2023 zurückgegriffen, wonach bei einem L_{den} von 65 dB(A) oder einem L_{night} von 55 dB(A) sehr hohe Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich vorliegen. Vor diesem Hintergrund werden Schallschutzmaßnahmen in Gebieten geprüft, in denen diese niedrigeren Schwellenwerte überschritten werden. Weiterhin wurde in der EU-Umgebungslärmrichtlinie ein neues europaweit einheitliches Berechnungsverfahren zur Ermittlung von Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (CNOSSOS-EU) vorgeschrieben, welches in den sechsten Teil (Lärminderungsplanung) des Bundesimmissionsschutzgesetzes in deutsches Recht übernommen wurde. Die geringeren Schwellenwerte stellen aus Gründen des Gesundheitsschutzes eine Verbesserung gegenüber dem Lärmaktionsplan 2016 dar.</p>	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Bewertung des vorliegenden Lärmaktionsplans 4. Stufe: Der vorliegende Lärmaktionsplan 4. Stufe (Stand: 1/2025) erfüllt nach den neuen Landes- und EU-Vorgaben die gesetzlichen Vorgaben gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz und EU-Umgebungslärmrichtlinie. Er genügt jedoch nicht, um sicherzustellen, dass nach WHO-Standards gesundheitliche Schädigungen durch Lärmexposition vermieden werden können. In diesem Sinne stellt der Entwurf des Lärmaktionsplans mit reduzierten Schwellenwerten einerseits eine Verbesserung zum Lärmaktionsplan 2016 dar, andererseits ist er aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes lediglich als Zwischentappe auf dem Weg zu einem gesundheitlich vollumfänglich wirkungsvollen Schallschutz zu werten. Mit dieser Einschränkung sind die im Entwurf des Lärmaktionsplans beschriebenen Maßnahmen zur Minderung verkehrsbedingter Lärmemissionen und -immissionen aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes sinnvoll und zielführend. Die Auswahl der Untersuchungsgebiete, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als Maßnahmen zur Lärminderung verringert werden soll, ist aus hiesiger Sicht nachvollziehbar.</p> <p>Es wird aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes als erforderlich angesehen, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Straßenverkehrslärm sowie den Schutz ausgewiesener ruhiger Gebiete bereits auf Planungsebene zu berücksichtigen.</p> <p>Zu folgenden Einzelaspekten nimmt das Gesundheitsamt gesondert Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bahnprojekte NBS Frankfurt-Mannheim und NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe 2. Untersuchungsgebiet „Neckarstadt-West Untermühlaustraße“ <p>1. Bahnprojekte NBS Frankfurt-Mannheim, sowie NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe Die im vorliegenden Entwurf zum Lärmaktionsplan 4. Stufe aufgegriffenen Projekte NBS Frankfurt-Mannheim, sowie NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe und der damit verbundenen steigenden Anzahl an Güterzügen werden wesentlich zu einer erhöhten Lärmbelastung der bestehenden Siedlungsstrukturen beitragen. Daher wird aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes die Berücksichtigung der Projekte sowie die enthaltene Forderung nach der Tunnelvariante im Lärmaktionsplan befürwortet.</p> <p>2. Untersuchungsgebiet „Neckarstadt-West Untermühlaustraße“</p>	<p>Der Lärmaktionsplan ist als ein langjähriger Prozess zu verstehen, welchen nach und nach die Belastungsgebiete in Mannheim untersucht und dafür Maßnahmen prüft und festlegt. Dafür wird der Lärmaktionsplan und die Lärmkartierung alle 5 Jahre geprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.</p> <p>Dementsprechend wurden seit Beginn der Lärmaktionsplanung 2007 sukzessive die Auslösewerte von ursprünglich 75 dB(A) L_{den} und 65 dB(A) L_{night} auf jetzt 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} abgesenkt.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Für das Untersuchungsgebiet „Neckarstadt-West Untermühlaustraße“ erfolgte im vorliegenden Entwurf eine Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags (Anhang 06, S. 86-88) mit dem Ergebnis, dass der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag eine höhere Bedeutung als der Lärmschutzbelange zugewiesen wurde. Die Maßnahme T30 ganztags wird somit nicht weiterverfolgt. Das Gesundheitsamt stellt hierzu fest, dass es durch diese Abwägung weiterhin insgesamt 681 Betroffene gibt, die Lärmimmissionen von > 65 dB(A) ausgesetzt sind und damit sehr hohen Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich. 263 Betroffene sind mit Blick auf den Gesundheitsschutz von grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen > 70 dB(A) betroffen, wonach gemäß dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg vom 08. Februar 2023 vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht.</p>	<p>Die Abwägung der einzelnen Belange ist im Lärmaktionsplan dargestellt. Die Belastung im Untersuchungsgebiet liegt oberhalb der Schwellenwerte, ab denen eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen vorliegt. Ebenso sind am Tag Belastungen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A). In der Nacht besteht bereits eine Anordnung T30. Andererseits besitzt die Reichskanzler-Müller-Straße als 4-spurig ausgebaute Bundesstraße eine besondere Verkehrsbedeutung. Zudem ist entlang der Untermühlaustraße zu Teilen nur einseitig Wohnnutzung vorhanden.</p> <p>Im Ergebnis wird der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen. Die Maßnahme aus der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wird damit bestätigt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			
7	Fachbereich Klima, Natur, Umwelt	<p>Abteilung Klimaschutz Freigabe, im Sinne des Klimaschutzes sind die mit dem Lärmaktionsplan einhergehenden Geschwindigkeitsreduktionen zu begrüßen.</p> <p>Untere Naturschutzbehörde von Seiten des Naturschutzes wird der Lärmaktionsplan 4. Stufe grundsätzlich begrüßt. Die Reduktion von Lärm kann sich ebenfalls positiv auf Tierarten auswirken. Störungen werden gemindert und die Barrierewirkung kann abgeschwächt werden. Durch das Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeiten auf Straßen, kann auch die Barrierewirkung für weniger mobile Arten (z.B. Amphibien, Igel) reduziert werden und es kommt zu weniger verkehrsbedingten Opfern. Die Errichtung von Lärmschutzwänden wird dagegen eher kritisch gesehen, da diese für viele, insbesondere Kleintiere unüberwindbare Barrieren darstellen und somit einen negativen Einfluss auf die Biodiversität haben können. Eine Möglichkeit um die Barrierewirkung zu verringern sind integrierte Kleintierdurchlässe. Um Vogelschlag zu verhindern, sollten Lärmschutzwände nicht transparent gestaltet werden. Eine Begründung von Lärmschutzwänden mit heimischen Sträuchern oder Kletterpflanzen kann einen positiven Effekt auf die Biodiversität erzielen.</p> <p>Untere Forstbehörde Die Untere Forstbehörde meldet Fehlanzeige.</p> <p>Untere Bodenschutzbehörde</p>	<p>Der Lärmaktionsplan hat als Maßnahme keine Lärmschutzwände vorgesehen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Die Untere Bodenschutzbehörde meldet keine Betroffenheit.</p> <p>Untere Wasserbehörde Zum Thema Lärm meldet die untere Wasserbehörde Fehlanzeige.</p> <p>Untere Immissionsschutzbehörde Aus Sicht der Luftreinhaltung ist die Einführung von Tempo 30 auf stark befahrenen Straßen zu begrüßen, sofern diese zu einer Beibehaltung bzw. zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen und somit keine Staus und Stop & Go Verkehre verursachen.</p> <p>Untere Abfallrechtsbehörde Die Untere Abfallrechtsbehörde meldet keine Betroffenheit.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen			
8	Deutsche Umwelt-hilfe	<p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung der 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Mannheim Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe für Mannheim weit hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung Betroffener zurückbleibt. Die Verwendung zu hoher Auslösewerte, unzureichende Maßnahmenplanung und der fehlende Schutz ruhiger Gebiete führen dazu, dass der vorliegende Planentwurf die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht erfüllt.</p> <p>Ausmaß der Lärmbelastung Den Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung zufolge, sind in Mannheim 123.300 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Ganztagespegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 316.877 entspricht dies 39% der Bevölkerung, die von potenziell gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln betroffen sind. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt eindrücklich, die durchschnittlichen Lärmpegel tagsüber von 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.</p> <p>Im vorliegenden Planentwurf werden jedoch die Auslösewerte zur Prüfung vom Lärmschutzmaßnahmen auf das Wertepaar von 65 dB(A) Lden und 55 dB(A) Lnight festgelegt, wodurch für zehntausende Menschen, die gesundheitsschädlichem Verkehrslärm ausgesetzt sind, Maßnahmen</p>	<p>Die Mindestanforderungen sind im Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 7“ der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festgelegt. Der Lärmaktionsplan erfüllt diese Anforderungen.</p> <p>Der gesundheitskritische Bereich beginnt bei Werten von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts. Hier sind dem Straßenverkehrslärm ganztags 46.400 und nachts 34.400 Personen ausgesetzt. Immer noch zu viel, aber deutlich weniger als die genannten Werte. Die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung ab den Werten Tags von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) zu erwarten. Die zitierten Werte der WHO haben Empfehlungscharakter. Die Erkenntnisse werden nicht in Frage gestellt. Nur beruft sich der Lärmaktionsplan auf den Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Der Erlass hat Bindungswirkung.</p> <p>Unabhängig davon sieht die Stadt Mannheim die Lärminderungsplanung als einen langjährigen Prozess an, der nach und nach die hohen Lärmbelastungen analysiert und dazu Maßnahmen prüft und festlegt.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>nicht mal geprüft werden. Dies wird mit angeblichen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung begründet.</p> <p>Falsche Darlegung der wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Im Planentwurf auf Seite 22 heißt es:</p> <p><i>„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 (sic!) Baden-Württemberg (Az 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“.</i></p> <p>Dies mag zum Zeitpunkt des Urteils der damalige Stand der Lärmwirkungsforschung gewesen sein, ist aber heute, knapp 7 Jahre später, längst überholt. Bereits wenige Monate nach dem Urteil des VGH Baden-Württemberg, im Oktober 2018, hat die WHO neue Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region veröffentlicht (WHO (2018); Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region: Zusammenfassung https://www.who.int/europe/de/publications/item/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243).</p> <p>In dieser Meta-Studie wurden systematisch alle wichtigen Forschungsarbeiten im Bereich Umgebungslärm und Gesundheit einbezogen und die folgenden Empfehlungen für die Lärmbelastung durch Straßenverkehr abgeleitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchschnittliche Belastung (Lden): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen Lden von 53dB(A) nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. - Nächtliche Dauerschallbelastung (Lnight) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen Lnight von 45dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. <p>Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Leitlinien der WHO geprüft und im Juli 2019 ein Positionspapier dazu veröffentlicht (UBA (2019), Positionspapier WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region</p>	<p>Dabei werden sukzessive die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung reduziert. Seit Beginn der Lärminderungsplanung im Jahr 2007 wurden die Auslösewerte von ursprünglich 75 dB(A) ganztags und 65 dB(A) nachts auf aktuell 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts um 10 dB(A) verringert. Dies entspricht akustisch gesehen immerhin einer Halbierung der Lautstärke (sic!). Die Empfehlungen der WHO haben ihre Berechtigung und werden ggf. in den kommenden weiteren Stufen als Auslösewerte im Sinne einer Ausweitung der Prüfung der Lärmaktionsplanung zu Grunde gelegt.</p> <p>Im Übrigen enthält weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG verbindliche Vorgaben, welche Auslösewerte der Lärmaktionsplanung zu Grunde zu legen sind. Die Wahl der Höhe der Auslösewerte obliegt den für die Ausarbeitung zuständigen Behörden.</p> <p>Dies macht vor dem Hintergrund des Ziels der EU-weiten Erfassung und Minderung des Lärms auch Sinn. Ziel ist es ja die Lärmeinwirkungen zu reduzieren. Da aber bereits auf EU Ebene zwischen den Ländern und erst recht in örtlichen Strukturen deutliche Unterschiede in der Lärmbelastung etwa zwischen Stadt und Land bestehen, ist es sinnvoller die anfänglichen Auslösewerte an die bestehenden Belastungen anzupassen und sukzessive zu reduzieren. So kann in einem hochgradig verlärmten urbanen Bereich der ursprüngliche Auslösewert höher sein, als im ländlichen weniger belasteten Bereich. Mit dem Ziel der Reduzierung der Lärmbelastung (unabhängig von der Höhe der Auslösewerte) wird damit die Bevölkerung entlastet. Da sich die Lärminderungsplanung als ein langfristiger Prozess begreift, werden im Verlauf vor dem Hintergrund der Lärmreduzierung sukzessive die Auslösewerte verringert, um somit auf lange Sicht die Lärmbelastung in allen Bereichen deutlich reduziert so dass sie idealerweise irgendwann im Verlauf des Prozesses auf einem ähnlichen Niveau liegen.</p>

	<p>Anregung / Bedenken / Hinweise</p> <p>https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/who-leitlinien-fuer-umgebungs-laerm-fuer-die). Darin bestätigt das UBA die hohe Relevanz dieser Untersuchung sowie die hohen wissenschaftlichen Standards, mit denen diese Leitlinien erstellt wurden. In der fachlichen Einordnung heißt es:</p> <p><i>„Die Ergebnisse stellen im Vergleich zu vorangegangenen Leitlinien einen Erkenntnisfortschritt von zentraler Bedeutung dar.“</i></p> <p>In vielen älteren Publikationen, beispielsweise vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020) heißt es, dass auch das Umweltbundesamt einen Lden von 65 dB(A) als Auslösekriterium für die Lärmaktionsplanung empfehlen würde. Aber auch das ist veraltet und entspricht nicht der aktuellen Empfehlung des UBA. Die folgende Grafik stammt von der Website des UBA (https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung) und fasst die aktuellen Empfehlungen zusammen. Demnach ist bei einer Konzentration von 60 dB(A) ganztägig die Ergreifung von kurzfristig wirkenden Maßnahmen notwendig, um gesundheitsschädliche Auswirkungen zu vermeiden. Bei Konzentrationen von 55 dB(A) ganztägig sind auch mittelfristig Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms notwendig, um erhebliche Belästigungen zu vermeiden.</p> <table><caption>Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung</caption><tr><th rowspan="2">Umwelthandlungsziel</th><th rowspan="2">Zeitraum</th><th colspan="2">L_{den}</th><th colspan="2">L_{night}</th></tr><tr><th>Straße/Schiene</th><th>Luftverkehr</th><th>Straße/Schiene</th><th>Luftverkehr</th></tr><tr><td>Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen</td><td>kurzfristig</td><td colspan="2">60 dB(A)</td><td colspan="2">50 dB(A)</td></tr><tr><td>Vermeidung erheblicher Belästigungen</td><td>mittelfristig</td><td>55 dB(A)</td><td>45 dB(A)</td><td>45 dB(A)</td><td>40 dB(A)</td></tr></table> <p><small>Quelle: Umweltbundesamt 2022</small></p> <p>In einem Leitfaden zur Lärmaktionsplanung aus Oktober 2023 geht das Umweltbundesamt darüber einen Schritt hinaus und nennt die Empfehlungen der WHO als Auslösekriterium für Lärminderungsmaßnahmen:</p> <p><i>„Die WHO empfiehlt, dass der Lärmpegel durch Straßenverkehr 53 dB(A) (LDEN) und 45 dB(A) (LNight) nicht überschreiten sollte. Wenn diese Werte überschritten werden, sind Maßnahmen erforderlich, um die Lärmbelastung sowohl an der Quelle als auch entlang der Ausbreitungswege zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung zu reduzieren.“</i></p> <p>Bei der Erstellung des Planentwurfs für Mannheim wird ausschließlich auf Gerichtsurteile verwiesen, die rein zeitlich den aktuellen Stand der</p>	Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{den}		L _{night}		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr	Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)		Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)	<p>Stellungnahme Verwaltung</p> <p>Bei den zitierten Werten handelt es sich ausschließlich um Empfehlungen. Die Stadt Mannheim orientiert sich am Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Dieser Erlass hat insbesondere im Hinblick auf die Anordnung verbindliche Aussagen, an welche auch die Straßenverkehrsbehörden gebunden sind.</p>
Umwelthandlungsziel	Zeitraum			L _{den}		L _{night}																		
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr																			
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)																				
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)																			

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigen können. Aktuellere Empfehlungen werden systematisch ignoriert. Folgende Entscheidung wird im Lärmaktionsplan getroffen: <i>„Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden daher die Auslösewerte zur Prüfung von (sic!) Lärmschutzmaßnahmen auf das Wertepaar von 65 dB(A) Lden und 55 dB(A) Lnight abgesenkt.“</i></p> <p>Unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Lärmwirkungsfor- schung ist das Ausmaß der Lärmproblematik in Mannheim immens und deutlich schwerwiegender als im derzeitigen Planentwurf dargestellt. Ganztägig gesundheitsschädliche Lärmpegel zwischen 53 dB(A) und den hier herangezogenen 65 dB(A) überhaupt nicht zu berücksichtigen, stellt einen Ermessensausfall dar, da im nachweislich gesundheitsschäd- lichen Bereich jede Prüfung von Maßnahmen verweigert wird.</p> <p>Mangelhafte Maßnahmenplanung</p> <p>Der Lärmaktionsplan setzt einen Fokus auf die Umsetzung von Tempo 30 als wirksame Lärmschutzmaßnahme, was die Deutsche Umwelthilfe prinzipiell begrüßt. Es kann jedoch nicht sein, dass gesundheitsschädli- che Lärmbelastungen hingenommen werden, wenn bereits Tempo 30 angeordnet ist.</p> <p>Insgesamt wurden 118 Untersuchungsgebiete mit Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) ganztägig identifiziert. Davon haben bereits 36 Streckenabschnitte ganztägig Tempo 30 Anordnungen. In 10 Fällen wurde immerhin ein Splittmastixasphalt SMA 8 als Lärmschutzmaß- nahme geprüft. In 26 dieser Fälle wurde überhaupt nicht mehr geprüft, wie eine weitere Reduktion der Lärmbelastung vorgenommen werden könnte. Dabei gibt es neben der schnell und kostenlos umsetzbaren Maßnahme Tempo 30 zahlreiche weitere Maßnahmen, die zu einer Re- duktion der Lärmbelastung beitragen können. So hätte beispielsweise geprüft werden können, wie eine Reduktion der Verkehrsmenge erreicht werden kann, oder wenn dort Buslinien verkehren, ob vor allem auf die- sen Routen E-Busse eingesetzt werden können. Auch Lkw-Leitkonzepte, eine Stärkung des ÖPNV oder Parkraumbewirtschaftung sind mögliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, für die das UBA sogar bereits eine überschlägige Betrachtung der Lärmwirkung vorgenommen hat (UBA (2023) Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen)</p>	<p>Die Prüfung der Maßnahmen unterhalb dieser Werte erfolgt – wie bereits in der Vergangenheit auch- in den kommenden Fortschreibungen der Lärminderungsplanung für den Ballungsraum Mannheim. Von einer Verweigerung kann nicht die Rede sein.</p> <p>Entsprechend den Vorgaben des Kooperationserlasses Lärmaktionspla- nung ist bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu be- achten, 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. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Über- schreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnah- men auf den betroffenen Straßenabschnitten. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts über- schreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesund- heitsgefährdung (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 einge- schränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmakti- onspan ausgeübt und dokumentiert wurde.</p> <p>In Bereichen mit bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen T30 bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten Maßnahmen zu ergreifen. Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen sind entweder sehr Kostenin- tensiv (Asphalt) oder sind in städtische Kontext nur bedingt realisierbar (Lärmschutzwände, zudem auch eine kostenintensive Maßnahme)</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Trotz hoher, nachweislich gesundheitsschädlicher Lärmbelastungen, gar nicht erst Maßnahmen zu prüfen, stellt einen Ermessensausfall dar, jedoch handelt es sich dabei nur um die Spitze des Eisbergs. Selbst wenn Prüfungen vorgenommen wurden, war das Ergebnis oft, dass keine Maßnahmen ergriffen werden sollen. Von den 118 Untersuchungsgebieten ergibt sich neun Mal das Untersuchungsergebnis „keine Maßnahme“. 42-mal werden keine weiteren Maßnahmen ergriffen, sondern nur bestehende Maßnahmen bestätigt - und das obwohl durch bestehende Maßnahme keine weitere Reduktion der in der Lärmkartierung ermittelten Lärmbelastung erreicht werden kann. Doch auch von den Straßenabschnitten bei denen Tempo 30 ganztägig oder nachts als Maßnahme beschlossen wurden folgt wenig.</p> <p>In 37 Fällen wurde die Maßnahmenumsetzung mit Verweis auf die Ampelanlagen auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Da eine Lärmkonzentration oberhalb von 60 dB(A) Lden laut Umweltbundesamt das kurzfristige Ergreifen von Maßnahmen notwendig macht, erfüllt eine Aussetzung der Maßnahmen auf unbestimmte Zeit nicht die Anforderungen an die Lärmaktionsplanung.</p> <p>Unzulässiges Abschieben der Verantwortung bei Lärm der Stadtbahn Bezüglich Lärmschutzmaßnahmen gegen Lärm der Stadtbahn heißt es im Planentwurf lapidar: „Lärmschutzmaßnahmen bei der Stadtbahn unterliegen dem Verantwortungsbereich der rnv GmbH“. Im weiteren Verlauf werden keinerlei Maßnahmen zur Reduktion des Lärms der Stadtbahn geprüft. Eine Lärmreduktion ergibt sich möglicherweise ausschließlich dann, wenn von Tempo 30 Anordnungen auch Strecken mit Stadtbahn betroffen sind. Selbstverständlich kann sich die Stadt Mannheim nicht aus der Verantwortung ziehen und ausschließlich auf andere Akteure verweisen, vor allem dann nicht, wenn die Stadt Mannheim direkt sowie über die MKB zu mehr als 53 % Eigentümer der rnv GmbH ist, und auf diese einwirken kann. Auch die Städte Heidelberg und Ludwigshafen, beziehungsweise Tochterunternehmen dieser Städte, sind Eigentümer der rnv GmbH – alle diese Städte müssen Lärmaktionspläne erstellen und Maßnahmen zur Reduktion des Lärms der Stadtbahn ergreifen. Damit können (und müssen) die kommunalen Eigentümer gemeinsam bezüglich des Ergreifens von Lärmschutzmaßnahmen auf die rnv GmbH einwirken.</p>	<p>Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen sind insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen nicht sinnvoll, da diese zur Bündelung des Verkehrs dienen oder führen durch Verkehrsverlagerung zu einer Verlärmung anderer bisher leiserer Straßenabschnitte. Dies ins insbesondere in Wohngebieten der Fall, wo eine solche Wirkung nicht gewünscht ist. Eine Verlagerung der Verkehre in den Belastungsschwerpunkten ist nicht zielführend, da es sich neben Hauptverkehrsstraßen oftmals um Sammelstraßen handelt, welche den Verkehr zu den Hauptverkehrsstraßen führen. Insofern ist das zur Verfügung stehende Maßnahmenrepertoire eingeschränkt.</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.</p> <p>Die rnv ergreift, wie im Lärmaktionsplan beschrieben, bereits vielfältige Lärmschutzmaßnahmen. Bei der Abwägung der Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan ist der ÖPNV jedoch als wichtiger Belang zu berücksichtigen. Hier ist eine Verschiebung des Modal-Split zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs unbedingt zu vermeiden, da dies mittelfristig zu mehr Pkw-Verkehr führt und damit letztlich zu einer höheren Verlärmung entlang der Straßen beiträgt. Außerdem sind die sogenannten Sprungkosten zwingend zu beachten. Diese treten immer dann auf, sobald ein zusätzlicher Umlauf, eine zusätzliche Straßenbahn oder zusätzliches Personal aufgrund der Verzögerung des Bus- und Stadtbahnlinien verursacht wird.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Fehlende langfristige Strategie Eine langfristige Strategie zur weiteren Reduktion der Lärmbelastung ist in Anhang V der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie als „Mindestanforderung für Aktionspläne“ genannt. Dem Planentwurf für einen Lärmaktionsplan 4. Stufe für die Stadt Mannheim fehlt jegliche langfristige Strategie, wodurch er die Mindestanforderungen auch diesbezüglich nicht erfüllt.</p> <p>Fehlende Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete Es ist erfreulich, dass die Stadt Mannheim angesichts der hohen Lärmbetroffenheit innerhalb des Stadtgebietes ruhige Gebiete identifiziert und festlegt. Woran es jedoch mangelt, sind Maßnahmen zum Schutz dieser ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms. Auf Seite 66 des Planentwurfs heißt es dazu: „Die „ruhigen Gebieten“ (sic!) sind bei zukünftigen Planungen bei den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen und in die Abwägung mit einzustellen (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Die Planungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen. Weitergehende Regelungen zum Schutz der ruhigen Gebiete werden im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht getroffen.“</p> <p>Dabei wird bereits deutlich, dass ausschließlich die gesetzliche Grundlage zitiert wird, ohne weitergehende Regelungen zu bestimmen. Das Umweltbundesamt führt in seiner Fachbrochure zu ruhigen Gebieten aus: (UBA (2018) Ruhige Gebiete - Eine Fachbrochure für die Lärmaktionsplanung): „Die Festsetzung als ruhiges Gebiet löst als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen“.</p>	<p>Die langfristige Strategie ergibt sich aus dem Prozess der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Mannheim sieht die Lärminderungsplanung als einen langjährigen Prozess an, der nach und nach die hohen Lärmbelastungen analysiert und dazu Maßnahmen prüft und festlegt. Dabei wurden in der Vergangenheit sukzessive die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung reduziert. Seit Beginn der Lärminderungsplanung im Jahr 2007 wurden die Auslösewerte von ursprünglich 75 dB(A) ganztags und 65 dB(A) nachts auf aktuell 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts um 10 dB(A) verringert, was akustisch gesehen einer Halbierung der Lautstärke entspricht.</p> <p>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 entlastet.</p> <p>Der Textteil wird in den LAP zur Klarstellung aufgenommen.</p> <p>In den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung wird ausgeführt: „In Lärmaktionsplänen festgelegte ruhige Gebiete sind als planungsrechtliche Festlegungen von anderen zuständigen Planungsträgern bei deren Planungen zu berücksichtigen (§ 47d Absatz 6 BImSchG i. V. m. § 47 Absatz 6 Satz 2 BImSchG). Die Festlegungen des Lärmaktionsplans zum Schutz ruhiger Gebiete sind dabei in deren Abwägung einzustellen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht (obwohl sie vor der Zunahme von Lärm zu schützen sind). Sie können bspw. durch Belange des Luft- oder Straßenverkehrs überwunden werden.“ Die Stadt Mannheim schließt sich dieser Einschätzung an und sieht hier keine weiteren Maßnahmen vor.</p> <p>Entgegen der Annahme der Stellungnahme sieht die Stadt Mannheim auf den rechtlichen Vorgaben heraus keine Verpflichtung zur weitergehenden Festlegung von Maßnahmen.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Wenn die alleinige Festsetzung als ruhiges Gebiet grundsätzlich eine Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen bewirkt, so handelt es sich bei der Feststellung, dass Gebiete bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden, nicht um eine Maßnahme zum Schutz ruhiger Gebiete, sondern lediglich um eine Selbstverständlichkeit. Hätte der Gesetzgeber die mit der Festlegung als ruhiges Gebiet grundsätzlich einhergehenden Berücksichtigungspflichten als ausreichend angesehen, so wäre bei den Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne lediglich die Festsetzung ruhiger Gebiete gefordert – dies ist aber nicht der Fall, es werden ganz konkret „Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete“ genannt.</p> <p>Fehlende Unterlagen zu öffentlichen Anhörungen Gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Umgebungslärmrichtlinie muss das Protokoll der öffentlichen Anhörungen jeder Phase der Mitwirkung zur Verfügung gestellt werden. Da stets eine Anhörung vor Erstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und eine weitere nach der Vorstellung ebenjenes zu erfolgen hat, hätte das Protokoll der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung angefügt sein müssen, um die Eingaben der Bevölkerung und gegebenenfalls deren Beachtung im Entwurf einschätzen zu können. Die Bund/Länder- Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) schreibt in ihrem UMK-Umlaufbeschluss 40/20227 eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit vor mit einer 1. Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung bevor der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet wird: <i>„Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47d Absatz 3 BImSchG geregelt und geht über die reine Anhörung im Sinne des § 73 VwVfG oder Erörterung des § 10 Absatz 6 BImSchG hinaus.“</i> <i>„In der Regel ist eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich.“</i></p> <p>Zu Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung führt die LAI aus (LAI (2022) LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung Dritte Aktualisierung): <i>„Die Ergebnisse auch dieser Phase der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. [...] Anschließend wird der Entwurf des überarbeiteten, aktualisierten oder des erstmalig aufzustellenden Lärmaktionsplans erarbeitet“.</i></p> <p>Im gesamten Planentwurf wird keinerlei Bezug auf eine möglicherweise durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung der Phase 1 genommen, so dass davon auszugehen ist, dass eine solche vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erfolgt ist. Die aktuell stattfindende Beteiligung stellt laut LAI die Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung dar (ebenda):</p>	<p>Nach Artikel 8 Absatz 7 der EU-Umgebungslärmrichtlinie sorgen die „Mitgliedstaaten dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen“</p> <p>Ein zweistufiges Verfahren ist nicht zwingend vorgeschrieben. Daher wurde in dem zitierten UMK-Umlaufbeschluss 40/20227 auch der Ausdruck „In der Regel“ der zweistufigen Beteiligung vorgestellt. Aufgrund der erheblichen zeitlichen Verzögerung bei der Ermittlung der Grundlagendaten der Lärmkartierung und der daraus folgenden zeitlichen Verzögerung der Erstellung der Lärmkartierung und der Überarbeitung des Lärmaktionsplans wurde auf eine zweistufige Beteiligung zu Gunsten eines zügigen Abschlusses des Verfahrens verzichtet. Die Öffentlichkeit hatte in der Zeit vom 4. März bis zum 4. April die Möglichkeit zur Stellungnahme während der öffentlichen Auslegung. Zudem wurde am Freitag 14. März eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt. Das Protokoll dieser Veranstaltung wird selbstverständlich dem Lärmaktionsplan beigelegt. Damit sind alle rechtlichen Anforderungen an das Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfüllt.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p><i>„Der Entwurf des Lärmaktionsplans und die Dokumentation der Überprüfung wird ortsüblich bekannt gemacht und die Dokumente werden ausgelegt. Innerhalb einer angemessenen Frist wird Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Fristen sollten den in anderen Verfahren üblichen Fristen angeglichen werden (vier Wochen Auslegung und zwei weitere Wochen Äußerungsfrist)“</i></p> <p>Dies ist besonders dann als kritisch anzusehen, wenn bei dem gewählten top-down Ansatz der Planerstellung nicht alle Straßen mit gesundheitsschädlichem Straßenlärm betrachtet werden. So haben Menschen, die an Straßen leben, an denen nachweislich gesundheitsschädliche Lärmpegel beispielsweise von 64 dB(A) Lden herrschen, keinerlei Möglichkeit Lärmschutzmaßnahmen einzufordern.</p> <p>Der vorgelegte Planentwurf erfüllt an mehreren Stellen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne. Angesichts dessen, dass weit über ein Drittel aller Menschen in Mannheim von nachweislich gesundheitsschädlichen Lärmpegeln belastet ist, ist das Ambitionsniveau nicht ansatzweise ausreichend.</p> <p>Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist.</p>	<p>Die Stadt Mannheim widerspricht deutlich dieser Aussage. Alle Anforderungen an das Verfahren und an den Lärmaktionsplan sind erfüllt. Eine Überarbeitung ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Festlegung der Maßnahmen und des Verfahrens liegen unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben in dem Ermessen der Stadt Mannheim. Diese hat dort, wo es möglich war, dass ihr zustehende Ermessen ausgeübt und Maßnahmen im Rahmen des gemeindlichen Abwägungsspielraumes festgelegt.</p> <p>Zusätzliche weitergehende Lärmschutzmaßnahmen werden im langfristigen Prozess der Lärminderungsplanung geprüft und ggf. festgelegt.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
9	Hafen Mannheim	<p>Zu den geplanten Maßnahmen (Tempolimits) betreffend Hafenstraße und Parkring nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Die geplanten Maßnahmen liegen zwar nicht im Hafengebiet, betreffen aber unmittelbar die dem Handelshafen vorgelagerten Zufahrtsstraßen. Insbesondere die B36 und die B44 stellen wichtige Fernverkehrsverbindungen für den trimodalen Verkehrsknoten Handelshafen dar. Vor diesem Hintergrund sollte der Verkehr in und aus dem Hafengebiet möglichst nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Eine Anordnung von Tempo 30 am Parkring ist aus unserer Sicht jedoch unter der Maßgabe in Ordnung, dass das Tempolimit zeitlich auf die Nachstunden beschränkt wird.</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30 in der Hafenstraße erachten wir für akzeptabel. Auf dieser Straße findet kein nennenswerter Hafenverkehr statt, da</p>	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>die Anbindung der Neckarvorlandbrücke über die Neckarvorlandstraße erfolgt.</p> <p>Im Übrigen möchten wir auf folgenden Sachverhalt hinweisen:</p> <p>In der Rheinkaistraße kommt es zu zahlreichen Beschwerden aufgrund Straßenverkehrslärm in den Abend- und Nachtstunden. Besonders betroffen sind die Bewohner Hausnummer 2a und Rheinvorlandstraße 5 und 7.</p> <p>An dieser Strecke werden auch Autorennen gefahren und Donuts gedreht, hierbei kam es schon zu Unfällen. Zudem wird der Verkehr der B37 oftmals durch den Bereich umgeleitet.</p> <p>Wir bitten um Prüfung, ob hier nachts Tempo 30 angeordnet werden könnte.</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>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> <p>Die Rheinkaistraße ist nur in einem kurzen Abschnitt kartiert. Der überwiegende Teil liegt unterhalb der Kartierungsschwelle von 4.000 Kfz /24h (DTV). Hier ist davon auszugehen, dass im Regelfall die Lärmbelastungen gebietsverträglich sind, zumal es sich hier um ein Hafengebiet handelt. Aus lärmschutzgründen ist keine Anordnung möglich. Die Bitte um Prüfung wird an die Verkehrsbehörde weitergeleitet, ob andere Anordnungsgründe vorliegen, kann der Lärmaktionsplan nicht beurteilen.</p> <p>Die Verkehrsbehörde nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p><i>„vielen Dank für Kenntnissgabe der Stellungnahme der HGM zum aktualisierten Lärmaktionsplan der Stadt Mannheim.</i></p> <p><i>Die einzige Möglichkeit im Bereich des Straßenverkehrsraums der Rheinkaistraße einer geringere Höchstgeschwindigkeit als die innerorts üblichen 50 km/h anordnen zu können, wäre über den Lärmaktionsplan, der hier jedoch infolge der geringen Betroffenenlage eher nicht greifen wird.</i></p> <p><i>Die subjektive Gefahrenlage auf diesem Verkehrsweg lässt sich eher nicht daraus ableiten, weil die gegenwärtige zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für diesen Straßenverkehrsraum zu hoch ist, sondern weil diese zulässige Höchstgeschwindigkeit erfahrungsgemäß deut-</i></p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
			<p>lich überschritten wird – eine noch geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit löst die Problematik daher nicht, sondern nur ein Kontrolldruck bzw. bauliche Maßnahmen, die das Geschwindigkeitsniveau auch tatsächlich auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit bringen.</p> <p>Uns liegen keine Erkenntnisse vor, dass bei Einhaltung der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Gefahrenlage in diesem Straßenverkehrsraum besteht.</p> <p>Auch der Hinweis, dass die Rheinkaistraße durchaus auch für Umleitungsführungen mitgenutzt wird, ist vor diesem Hintergrund keine zulässige Begründung für eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO – mehr Verkehrsfrequenzen auf einem Verkehrsweg begründen noch keine Anordnung für eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit.“</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
10	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für Ihr Schreiben vom 03.03.2025 mit dem Hinweis auf die Verfügbarkeit des Entwurfs der Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim auf Ihrer Internetpräsenz, sowie die damit verbundene Möglichkeit der Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken.</p> <p>Im Bereich der Stadt Mannheim wäre Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen und Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten, sowie Durchfahrtsverbote und andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, deren Anordnung durch den aktuellen Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg nicht in die Hoheit der unteren Straßenverkehrsbehörden gestellt wurde. Details entnehmen Sie bitte dem Hinweis schreiben im Anhang.</p> <p>Im aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung sind jedoch keine Maßnahmen in der Zuständigkeit der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe enthalten.</p> <p>Von Seiten der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestehen daher keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Wir wünschen Ihnen für das weitere Verfahren der Aufstellung viel Erfolg.</p> <p>Anhang: Hinweise zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Lärmaktionsplänen (Stand August 2023)</p>	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>I. Zuständigkeit Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen - wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote - sind die unteren und die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig. Die unteren Straßenverkehrsbehörden sind zuständig für alle klassifizierten Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) sowie für Gemeindestraßen, sofern keine örtliche Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden sind nur für Gemeindestraßen zuständig.</p> <p>II. Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen Die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lärmaktionsplänen ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt, sondern setzt das Einhalten der fachrechtlichen Anforderungen voraus. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).</p> <p>1. Ermittlung von Lärmpegeln, Als Grundlage für die Feststellung, ob durch unzumutbare Lärmbelastungen eine qualifizierte Gefahr für die Gesundheit von Anwohnern besteht, dienen errechnete Beurteilungspegel. Nach dem Kooperationserlass sind hierfür die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 anzuwenden. Übergangsweise können bei bereits begonnenen Vorgängen oder Lärmaktionsplanungen bis zum 31.12.2023 die RLS-90 herangezogen werden.</p> <p>Zur Bewertung der ermittelten Beurteilungspegel und die Ermessensausübung sieht der Kooperationserlass ein dreistufiges Vorgehen vor: 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. Liegen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über 65 dB(A)/55 dB(A) vor, verdichtet sich das Ermessen der zuständigen Behörden zum Einschreiten.</p>	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Bei Beurteilungspegeln ab 67 dB(A) tags/57 dB(A) nachts reduziert sich das Ermessen der zuständigen Behörden zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung oder Durchführung von Maßnahmen.</p> <p>Bei vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags und / oder ab 60 dB(A) nachts, den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV, ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Dadurch entsteht in diesen Fällen eine Handlungspflicht der zuständigen Behörde.</p> <p>2. Prüfkriterien für die Ermessensausübung Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan vorgesehen sind, prüft die zuständige Straßenverkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und ob die planaufstellende Gemeinde das Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt hat.</p> <p>Für diese Prüfung sind der Straßenverkehrsbehörde mindestens folgende Unterlagen vorzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Angaben über die Höhe der Lärmpegel je Gebäude -- Angaben über die Anzahl der betroffenen Bewohner je Gebäude -- Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung mit Begründung. <p>Für die Ermessensausübung können folgende Gesichtspunkte relevant sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Bewertung von Verdrängungseffekten, -- Verkehrsbedeutung der Straße, -- die Belange des fließenden Verkehrs: <p>Diese Belange sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern sie müssen hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.</p> <ul style="list-style-type: none"> -- konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, -- mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, -- Auswirkungen auf den ÖPNV, -- Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, -- Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) -- Auswirkungen auf die Luftreinhaltung -- Betroffenheit von Nachbargemeinde/n -- Verhältnismäßigkeit. 	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>3. „Lückenschluss“ Innerhalb eines Straßenabschnitts kann es - z. Bsp. abhängig vom Abstand der Gebäude zur Straße oder der Gebäudeverdichtung - zu unterschiedlichen Beurteilungspegeln oder einer unterschiedlichen Anzahl Betroffener und somit zu unterschiedlichen Geschwindigkeiten kommen. Insofern kann es sinnvoll sein, Bereiche zusammenzufassen, um sogenannte „Flickenteppiche“ zu vermeiden. Zur Frage des Lückenschlusses regelt der Kooperationserlass, dass innerhalb geschlossener Ortschaften zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit für kurze Streckenabschnitte (bis zu 300 Metern) zwischen zwei in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht kommen kann. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.</p> <p>4. Bindungswirkung der Lärmaktionsplanung a) Kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen Für Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr (d.h. mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag) besteht die Pflicht, Lärmaktionspläne aufzustellen (§§ 47b, 47d BImSchG). Hierzu stellt die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) die Lärmkartierung und die Berechnungsergebnisse nach RLS-19 zur Verfügung. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden. Liegt ein rechtskonformer Lärmaktionsplan vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet, ihr fachrechtlicher Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (Bindungswirkung). b) Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte Sonstige Straßen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung durch die Stadt/Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen werden (Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung unter 8.200 Kfz/Tag sowie Kreis- und Gemeindestraßen). In diesen Fällen obliegt die Ermessensausübung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der zuständigen unteren/örtlichen Straßenverkehrsbehörde. Die Ausübung des Ermessens hat unter besonderer Würdigung des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die untere/örtliche Straßenverkehrsbehörde ist nicht an die Ermessensentscheidung der planaufstellenden Gemeinde gebunden. Sie kann sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Stadt/Gemeinde zu eigen machen, ist hierzu jedoch nicht verpflichtet.</p>	

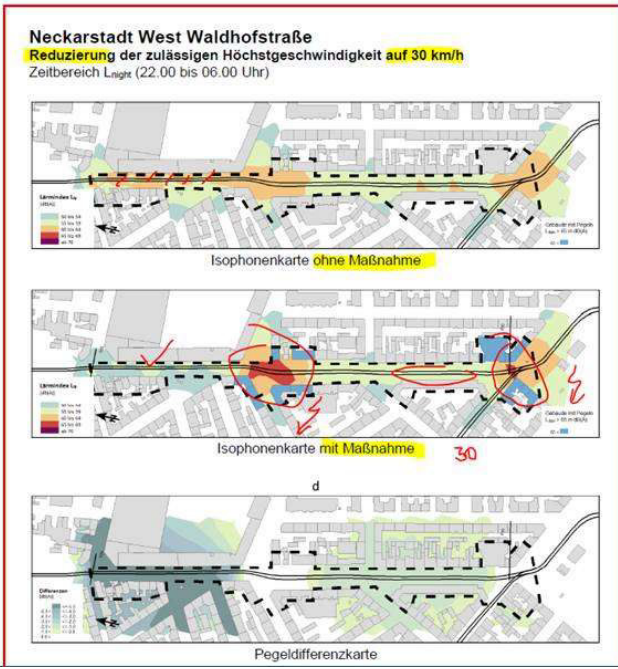
		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>III. Zustimmung des Regierungspräsidiums</p> <p>1. Maßnahmen außerorts Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen außerorts bedürfen nach wie vor der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13; delegiert gemäß VwV-IM-StVO auf die Regierungspräsidien).</p> <p>2. Maßnahmen innerorts Für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde im Kooperationserlass auf das Erfordernis der Zustimmung verzichtet. Für LKW-Durchfahrtsverbote aus Gründen des Lärmschutzes bleibt der Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums jedoch bestehen.</p> <p>IV. Weitere Einzelheiten Zu den Einzelheiten wird auf den Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 08.02.2023 verwiesen.</p>	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
11	Eigenbetrieb Stadtraumservice	<p>die Fachabteilungen des Eigenbetriebs Stadtraumservice wurden über den Lärmaktionsplan 4. Stufe informiert. Nachfolgend übermitteln wir Ihnen die Rückmeldungen unserer Fachabteilungen.</p> <p>Bereich Tiefbau:</p> <p>Der Austausch des Fahrbahnbelags ist mit erheblichen Kosten verbunden. Der Eigenbetrieb Stadtraumservice als zuständiger Straßenbaulastträger führt regelmäßig Maßnahmen zur Erneuerung der Asphaltdeckschichten im Stadtgebiet durch. Dies erfolgt in Abhängigkeit vom Zustand der jeweiligen Straße und kann sowohl als Deckschichtsanierung als auch als grundlegende Erneuerung umgesetzt werden.</p> <p>Zukünftig sollen diese Maßnahmen mit Deckschichten erfolgen, die eine akustische Wirksamkeit bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h aufweisen. Laut den Angaben im Lärmschutzaktionsplan (Seite 42) sollen insbesondere SMA 5 und SMA 8 verwendet werden. Zudem sind in Tabellen und Karten dokumentiert, an welchen Straßenabschnitten diese Asphaltmischungen zum Einsatz kommen sollen.</p> <p>Vorrangig wird der Lärmschutzaktionsplan auf Hauptverkehrsstraßen Anwendung finden. Der Eigenbetrieb Stadtraumservice wird sein Planungshandbuch „Vorgaben für das Planen und Bauen im öffentlichen</p>	

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Raum“ entsprechend anpassen und diese Straßenkategorie zukünftig mit SMA 8 vorgeben. Bei Straßen mit niedriger Verkehrsbelastung kann hingegen weiterhin Asphaltbeton eingesetzt werden.</p> <p>Wichtig ist, dass im Rahmen der Maßnahmenplanung überprüft wird, ob ein geplanter Straßenabschnitt im Lärmschutzaktionsplan mit einem bestimmten Fahrbahnbelag hinterlegt ist. Daraus sollte ein Gesamtplan erstellt werden, der die Straßenkategorisierung, die jeweilige Verkehrsbelastung und die im Lärmschutzaktionsplan berücksichtigten Straßen zusammenführt.</p> <p>Bereich Verkehrsausstattung und Signaltechnik:</p> <p>Der Umfang des Lärmaktionsplans übersteigt die derzeit vorhandenen und mittelfristig geplanten Ressourcen in beiden Bereichen massiv - in finanzieller und gleichermaßen in personeller Hinsicht. Aus aktueller Sicht ist eine Umsetzung nur im Rahmen der regulär geplanten Maßnahmen denkbar. Als Zeithorizont ist ein Abschluss unter 10 Jahren derzeit nicht darstellbar.</p> <p>Eine entscheidende Frage bleibt die Finanzierung dieser umfangreichen Maßnahmen. Die Mittel für großflächige LSA-Erneuerungen und kostenintensive Straßenbeläge sind bislang nicht ausreichend geklärt. Ohne eine tragfähige Finanzierungsstrategie erscheint eine umfassende Umsetzung des Vorhabens derzeit fraglich.</p>	<p>Die Empfehlung des Einbaus lärmarmen Asphaltdeckschichten gilt für alle Untersuchungsgebiete.</p> <p>Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund der umfassenden Maßnahmen ist nicht erwartbar, dass keine kurzfristige Umsetzung aller Maßnahmen erfolgt. Die festgelegten Maßnahmen sind jedoch aufgrund der Bindungswirkung des Lärmaktionsplans umzusetzen. Dies liegt nicht im Ermessen der Fachbehörden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan macht jedoch aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen keine zeitliche Vorgabe. Bei der weiteren Planung sollte jedoch die im Lärmaktionsplan vorgenommene Priorisierung berücksichtigt werden.</p>
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
Eingegangen nach Ende der Beteiligung			
12	rnv GmbH, Bereich Infrastruktur	<p>Sehr geehrte Damen und Herren.</p> <p>Die rnv GmbH (rnv) als Betreiber des ÖPNV ist mit Ihrem Angebot einer der wichtigsten Verkehrsträger innerhalb der Stadt, um die Mobilität der Einwohner Mannheims sicherzustellen. Wir haben generell das Anliegen, unseren Fahrgästen sowohl auf dem Fahrweg als auch im Stadtraum eine komfortable Fortbewegung sowie einen attraktiven Aufenthalt zu bieten. Hierbei spielen auch die Lärmemissionen, die innerhalb sowie außerhalb der Straßenbahnen und Busse entstehen, eine wichtige Rolle.</p>	

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Im Folgenden möchten wir mit Bezug auf die 4. Stufe des Lärmaktionsplanes der Stadt auf dieses vielschichtige Thema und seine Auswirkungen auf den ÖPNV eingehen.</p> <p>Mit neuen Fahrzeuggenerationen auf der Schiene (RNT 2020) als auch einer sich ständig verjüngenden und in zunehmenden Maße auf alternative Antriebe umgestellten Busflotte (E-Busse) wird der ÖPNV hierbei entsprechend dem Stand der Technik auch dem Thema (Lärm-)emissionsminderung gerecht.</p> <p>Dies wirkt sich zum einen bei der umweltbewussten Nutzung von Ressourcen durch innovative Antriebe (E-Busse und Einsatz von Wasserstofftechnologie) aus, zum anderen aber auch bei der damit einhergehenden Verminderung von Schallemissionen. Die moderne Verkehrsflotte mit elektrischen Antrieben bei Stadtbahnen und Bussen ist i. d. R. deutlich leiser als der übrige MIV im innerstädtischen Verkehr.</p> <p>Der ÖPNV reduziert somit per se wesentlich Luftverschmutzung sowie Lärmemissionen und trägt mit jeder Fahrt zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt bei.</p> <p>Sowohl bei den eingesetzten Fahrzeugen als auch beim Ausbau und der Erneuerung der Infrastruktur werden stetig lärmindernde Maßnahmen ein- und umgesetzt. Sei es die Verbesserung der Federung und Bremsen sowie die Kapselung von Aggregaten an der Fahrzeugflotte oder der Wechsel hin zu optimierten Gleisbauweisen wie schallminderndem Oberbau (Grüngleis) und dem Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen in Bögen zur Vermeidung von Quietschgeräuschen.</p> <p>Des Weiteren spielt auch die optimierte Verkehrsführung des ÖPNV als gleichmäßiger Puls eine wichtige Rolle für einen konstanten Verkehrsfluss und Personenbeförderung durch die Stadt. Auch dieser Aspekt, getragen durch spezielle Fahrspuren sowie Vorrangschaltungen, reduziert effizient Staus, Emissionen und daraus resultierenden Verkehrslärm bei „Stop-and-Go“-Fahrten.</p> <p>Bereits nur durch diese (Lärm-)Schutzmaßnahmen trägt die rnv erheblich zur Reduzierung des Lärms durch Verkehr, insbesondere innerhalb der ÖPNV-Korridore, bei.</p> <p>Im Zusammenhang mit den vorgenannten, auch bereits umgesetzten, Maßnahmen zur Lärminderung an Stadtbahnfahrzeugen, am Fahrweg und organisatorischer Art, stellt sich uns die Frage, inwieweit dieses bei den aktuell geplanten Lärmierungsmaßnahmen des LAP bereits berücksichtigt wurde. Eine pauschale Aussage, dass neben einer Ge-</p>	<p>Die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgte entsprechend den rechtlichen Vorgaben. Die Berechnungsvorschriften erlauben es nicht, dass innovative Antriebe Berücksichtigung finden. Der Anteil der innovativen Antriebe am Gesamtverkehr ist derzeit noch so gering, dass die konventionellen Antriebe nach wie vor pegelbestimmend sind.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>schwindigkeitsabsenkung keine aktiven Maßnahmen zur Lärmreduzierung möglich seien, halten wir für diskussionswürdig und stehen hierfür auch gerne für weitere Gespräche zur Verfügung.</p> <p>Ein wesentlicher Punkt, der im Lärmaktionsplan aus unserer Sicht außer Acht gelassen wird, ist generell die Pufferwirkung des ÖPNV-Netzes. Diese entfaltet sich dadurch, dass Stadtbahnen und Busse das Rückgrat der Mobilität innerhalb der Stadt bilden. Alle Verkehrsteilnehmer, die den ÖPNV anstelle von Kraftfahrzeugen nutzen, tragen gleichzeitig zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsströme bei. Dieser stetige Umstieg auf den umweltfreundlichen ÖPNV führt zu einem verminderten Kfz-Aufkommen auf den Straßen und folglich zu weniger Verkehrslärm. Betrachtet man die Verkehrsströme genauer, wird schnell klar, dass der MIV als Hauptquelle den größten Anteil des gesamten Verkehrslärms im städtischen Einzugsgebiet darstellt, während der ÖPNV dagegen lediglich einen geringen Anteil ausmacht. Somit bleibt festzuhalten, dass der effiziente ÖPNV mehr Menschen mit weniger Fahrzeugen befördert und dadurch einen minimalen Anteil am Gesamtverkehrslärm ausmacht. Die geplanten Schallschutzmaßnahmen in Form von Temporeduzierungen treffen jedoch gleichermaßen den MIV als auch den straßengebundenen ÖPNV und schwächen letzteren, aus unserer Sicht, unverhältnismäßig stark. Temporeduzierungen können auch zu negativen Entwicklungen führen, indem der gesamte Verkehrsfluss behindert wird und es unter anderem zu Staus und unerwünschten Verkehrsverlagerungen durch Ausweich- und Schleichverkehre kommen kann. Wir plädieren daher dafür, andere Schallschutzmaßnahmen, als die generell getroffenen Temporeduzierungen, in Betracht zu ziehen.</p>	<p>Nichts desto trotz stellen die innovativen Antriebe eine wichtige Säule zur Minderung des Straßenverkehrslärms dar. Der Betrag wird umso bedeutender, je höher der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen sein wird.</p> <p>Die Pufferwirkung des ÖPNV-Netzes wird nicht in Frage gestellt. Aus diesem Grund wurde der ÖPNV als wichtiger Aspekt bei der Abwägung berücksichtigt und auf separaten Geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen für die Straßenbahn verzichtet. Lediglich in den Bereichen, wo die Straßenbahn und der MIV die gleiche Fahrbahn teilen, greift eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch bei der Straßenbahn. Hier wurde aber explizit darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Beschleunigung in Abstimmung mit der Stadt Mannheim und den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werden sollen.</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplans ist es die Geräuscheinwirkungen durch Umgebungslärm zu reduzieren. 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). 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>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Ansätze hierfür böte aus unserer Sicht zum Beispiel eine Betrachtung der Innenraumpegel im Bereich von Hot-Spots. Dies wird aktuell bei der Methode des Lärmaktionsplanes leider völlig außer Acht gelassen. Dabei haben moderne Fassaden bzw. Gebäudehüllen oftmals bereits Fenster mit Mehrfachverglasung und sind gemäß den Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) mit einer (Fassaden-)Dämmung, welche auch positive Effekte hinsichtlich des Schallschutzes hat, ausgestattet. Eine Fassadendämmung kann unter anderem auch schallabsorbierend wirken und generell zu einer Lärmreduzierung beitragen.</p> <p>Aus unserer Sicht ist auch zu hinterfragen, ob die Auswertung des Lärmaktionsplanes im Hinblick auf die Pegel den Gegebenheiten vor Ort ausreichend Rechnung trägt und auch den Aspekt der fortschreitenden Modernisierung im Zuge der klimatischen Sanierung von Gebäuden vollumfänglich berücksichtigt. Hintergrund sind verschiedene passive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Schallschutzfenster, Lüftungen sowie die Dämmung von Außenwänden und Dächern, die kontinuierlich von Gebäudebesitzern umgesetzt werden und wesentlich zum individuellen Schallschutz beitragen. Eine pauschalisierte Auswertung sowie Maßnahmenanordnung kann zudem auch Nachteile für die Personen, die augenscheinlich gemäß der Lärmkarten von Pegelüberschreitungen betroffen sind, jedoch über bereits umgesetzte passive Schallschutzmaßnahmen an Ihren Gebäuden wieder aus diesem Raster herausfallen, bergen.</p> <p>Demnach ist es aus unserer Sicht vorstellbar, dass bei genauer Betrachtung eine Vielzahl von potenziellen Überschreitungen durch die modernisierten Gebäudehüllen bereits kompensiert wurde. Im Gegenzug dazu</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>Ziel des Lärmaktionsplanes ist die Minderung des Umgebungslärms. Dies betrifft ausschließlich den Lärm im Freien. Passive Schallschutzmaßnahmen wirken zwar pegelmindernd auf die Innenraumpegel, führen aber nicht zu einer Reduzierung im Freien. Auch kennen die Berechnungsvorschriften keine passiven Schallschutzmaßnahmen, da die Systematik wie bereits erwähnt sich auf Außenpegel bezieht. Zudem ist es nicht möglich die vorhandenen Fenster und deren Schalldämmmaß zu ermitteln. Die Erfahrung hat gezeigt, dass überwiegend beim Neubau und bei einer grundhaften Sanierung ein ausreichender passiver Schallschutz verbaut wird. Im Bestand ist dieser im Regelfall veraltet und damit nicht ausreichend. Zudem führt eine Fokussierung auf passive Schallschutzmaßnahmen zu einer „akustischen Käfighaltung“ bei der es nicht möglich ist einen akustischen Bezug zur Außenwelt aufrecht zu halten. Oftmals führt ein Öffnen des Fensters zu einer erheblichen Verlärmung des Innenbereichs, ein Schlafen bei gekipptem Fenster ist nicht möglich. Eine Berücksichtigung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung ist nicht möglich, alleine schon aus dem Grund, dass hierzu keine Informationen vorliegen.</p> <p>Außerdem ist es Aufgabe des Lärmaktionsplan in erster Linie den Umgebungslärm zu mindern. Es kann nicht das Ergebnis der Abwägung sein, die Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm den Eigentümern und Privathaushalten zu überlassen, indem diese Schallschutzfenster und Schalldämmklappen einbauen. Dies ist weder Ziel der Lärmaktionsplanung noch der aktuellen Rechtsprechung (s.o.).</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>würden diese Anlieger auch durch Tempo 30 einem dauerhaften Nachteil im Hinblick auf deren Mobilität, gleichwohl mit MIV oder ÖPNV, ausgesetzt. Eine Auswertung aller Interessen und eine genau Abwägung sind daher aus unserer Sicht unerlässlich.</p> <p>Bei der Auswertung der Maßnahmen (Bezug Straßenbahn) führt die Einführung von Tempo 30 gemäß LAP an einigen Stellen zu Pegelerhöhungen gegenüber dem Ausgangszustand (exemplarisch sei hier die Kartendarstellung der Isophone im Bereich Neckarstadt West Waldhofstraße genannt).</p>  <p>Wir bitten um erneute Prüfung, gemeinsame Diskussion bzw. Erläuterung sowie Abwägung der Maßnahmenvorschläge, da aus unserer Erfahrung einzelne Lärmspitzen zu deutlich höheren Beschwerden als konstante Werte führen. Die Behandlung von Verkehrslärm durch unverhältnismäßige Verkehrsbeschränkungen, durch die an anderer Stelle eine Mehrbelastung resultiert, stellt aus unserer Sicht keine adäquate Problemlösung dar.</p>	<p>Dies ist korrekt und liegt an den erhöhten Lärmemissionen beim Kurvenfahren mitgeringeren Geschwindigkeiten. Aus diesem Grund sieht der Lärmaktionsplan hier für die Straßenbahn auch keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor. Die Straßenbahn fährt in der Waldhofstraße überwiegend auf einem separaten Gleiskörper. Für den Straßenabschnitt, den sich die Stadtbahn mit dem MIV teilt kann die rnv in Abstimmung mit Stadt Mannheim und den Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen zur Beschleunigung treffen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat im Rahmen der gesetzlichen und durch die Rechtsprechung gegebenen Handlungs- und Abwägungsspielraum ausgeübt. Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms, der sich in einem gesundheitskritischen und gesundheitsgefährdenden Bereich liegt. Von einer Unverhältnismäßigkeit der Maßnahmen kann in keiner Weise die Rede sein.</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Eine Verminderung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 und damit eine Erhöhung des Streckenwiderstands gehen zu Lasten der ÖPNV-Nutzer. Die Reisegeschwindigkeit sinkt zwangsläufig und als Folge wird der Umstieg auf den MIV begünstigt. Aus dem Abschlussbericht „Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, TEXTE 50/2023“, geht hervor, dass ...“verlängerte Beförderungszeiten und erhöhte Betriebskosten im ÖPNV infolge reduzierter Höchstgeschwindigkeiten in mehreren Studien (Huber, et al., 2020) (LK Argus, 2021) dokumentiert wurden. Die dabei beobachteten Fahrzeitverlängerungen erreichen in Einzelfällen Werte über 30 Prozent, liegen jedoch überwiegend zwischen 10 und 20 Prozent.“</p> <p>Eine Sonderregelung für den ÖPNV ist eine mögliche Alternative. Jedoch bringt diese nur im Falle von eigenen ÖPNV-Fahrspuren oder besonderem Bahnkörper eine echte Verbesserung für Straßenbahn und Busse.</p> <p>Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass im Rahmen des Lärmaktionsplanes keine Diskussion bzgl. möglicher Konflikte, insbesondere mit bestehenden Verwaltungsverfahren (z. B. Planfeststellung von Strecken der Stadtbahn) erfolgt. Wir bitten um eine Berücksichtigung bzw. Abwägung, ob die nach sehr aufwendigen Verwaltungsverfahren, wie der Planfeststellung umgesetzten Vorhaben, durch die Lärmaktionsplanung eingeschränkt werden dürfen, wenn zuvor alle Belange des Immissionsschutzes umfassend in der Planfeststellung berücksichtigt wurden. Oftmals sind mit den verschiedenen Vorhaben (Planfeststellung von Strecken der Stadtbahn) auch Förderanträge mit einer entsprechenden Zweckbindung bzw. Kosten-Nutzen-Untersuchung zugrunde gelegt, die nicht ohne Weiteres ausgehebelt werden können.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht hier für die Straßenbahn keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor, diese betreffen ausschließlich den Straßenverkehrslärm. Die in den Planfeststellungen festgelegten Maßnahmen beziehen sich auf den Lärm durch die Stadtbahn. Dies liegt an der segmentierten Betrachtungsweise im Immissionsschutzrecht, welches jede Lärmart separat betrachtet. Eine Gesamtlärmbetrachtung findet in den gesetzlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen statt.</p> <p>Unabhängig davon kann die Planfeststellung keine Vorgaben machen, welche nicht in ihren Regelgehalt fallen, wie beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit. So erlaubt die STVO eine Streckenregelung mit 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit, 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. 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.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p>Generell würden wir begrüßen, dass auch alternative Maßnahmen, die gleichwohl allen am Verkehrslärm beteiligten Teilnehmern zugutekommen, anstelle der vielerorts erwähnten Temporeduzierungen in den Fokus rücken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beseitigung von Fehlstellen der Fahrbahn - Straßenbelagserneuerungen mit lärmreduzierenden Fahrbahnoberflächen - optimierte Verkehrslenkung durch LSA (ÖPNV-Vorrang eingeschlossen, Umlaufzeiten usw.) - Verbesserung des Verkehrsflusses durch „Grüne Welle“ oder Kreisverkehre <p>- Abschirmung in verschiedenen Formen Niedrighschallschutzwand oder Vegetationsstreifen (Hecken) usw.</p> <p>- Einzelmessungen für Rückschlüsse auf die tatsächliche Belastung in Innenräumen zur Abwägung von Entscheidungen</p> <p>- Finanzielle Unterstützung bei passiven Schallschutzmaßnahmen wie Fenster etc. an stark belasteten Strecken und Hot-Spots</p> <p>- Fachliche Unterstützung bei freiwilliger Lärmsanierung</p> <p>- Prüfung von alternativen Lösungen (Schallschutzfolien für Fenster usw.)</p> <p>Generell sind aus Sicht des ÖPNV Geschwindigkeitsreduzierungen im Nachtzeitraum als weniger kritisch als im Tagzeitraum einzustufen.</p>	<p>Der Eigenbetrieb Stadtraumservice führt diese Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen durch.</p> <p>Hecken besitzen keine schallmindernden Eigenschaften. Schienennahe niedrige Schallschutzwände sind im städtischen Bereich aufgrund der Barrierewirkung nicht zielführend. Zudem haben sie nur eine geringe Wirkung, welche auf die Minderung der Rad-Schiene-Emissionen abstellt. Der Straßenverkehrslärm kann damit nicht hinreichend abgeschirmt werden.</p> <p>Die gesetzlichen Vorschriften sehen grundsätzlich keine Messung vor. Die Berechnungsvorschriften wurden bei der aktuellen Lärmkartierung angepasst. Hier wurde auch die Zusammensetzung der aktuellen Fahrzeugflotte berücksichtigt.</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 Schallschutzfensterprogramm aufgestellt. Allerdings wurde das Programm im Jahr 2024 eingestellt. Ob und wann die Förderung wieder aufgenommen werden kann ist aktuell nicht absehbar.</p> <p>Die freiwillige Lärmsanierung ist durch den zuständigen Baulastträger durchzuführen. Die Stadt ist jederzeit bereit hier fachliche Unterstützung zu geben.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat eine Abwägung durchgeführt und dokumentiert. („Schallschutzfolien“, welche nachträglich auf den Scheiben angebracht werden haben keine akustische Wirkung auf die Schalldämmung der Fenster)</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		Wir bitten Sie unsere Anregungen sowie Hinweise im Zuge der weiteren Ausarbeitung und Festlegung von Maßnahmen entsprechend zu berücksichtigen und stehen ihnen selbstverständlich zum weiteren Austausch gerne zur Verfügung.	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.			
13	IHK Rhein Neckar	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar bedankt sich für die Beteiligung am Planverfahren. Zum Lärmaktionsplan nehmen wir als Trägerin öffentlicher Belange wie folgt Stellung.</p> <p>Wir unterstützen grundsätzlich alle umweltpolitischen Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch zur Minderung des Gesundheitsrisikos beitragen, solange sie die regionale Wirtschaft nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigen. Wenn es zu Beeinträchtigungen kommt, müssen die unterschiedlichen Interessen entsprechend abgewogen werden. Dies ist, auch bei einer Betrachtung der Lärmsituation und Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastungen der Fall. Vorrang müssen aus Sicht der Wirtschaft Maßnahmen haben, die an der Quelle ansetzen mit dem Ziel, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen. Zugleich müssen die Belange des Wirtschaftsverkehrs so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren und im Ansiedlungswettbewerb bestehen. Die vorliegende Lärmaktionsplanung darf weder aktuelle noch zukünftige wirtschaftliche Tätigkeiten negativ beeinträchtigen.</p> <p><u>Unterstützung von Fahrbahnmaßnahmen und passivem Schallschutz</u> Wir unterstützen Maßnahmen, die keinen Eingriff in die wirtschaftlichen Prozesse darstellen. Den passiven Schallschutzmaßnahmen stehen wir daher positiv gegenüber. Auch die lärmoptimierten Asphaltbeläge erachten wir als sinnvoll. Wir halten diese Maßnahme auch an weiteren Straßen bzw. Straßenabschnitten für geeignet, das Lärmaufkommen zu reduzieren. Aufgrund der hohen Kosten für den Austausch des Straßenbelags sollte dieser vor allem bei sowieso anstehenden Sanierungen sowie Neubauten zum Einsatz kommen.</p> <p><u>Keine pauschalen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße, Straßenfunktionalität bewahren</u> Kritisch beurteilen wir Eingriffe in die Verkehrsabläufe, wenn sie für den Wirtschaftsverkehr Nachteile bedeuten. Beispielsweise die Neckarauer Straße, Innenstadt Kaiserring, Augustaanlage sowie Jungbusch Luisenring sind wichtige Ein- und Ausfallstraßen für den Wirtschaftsverkehr.</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</p>

		Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
		<p>Ihre Funktionen als Zufahrtsstraße, u. a. zur Innenstadt, aber auch zum Hafengelände, sind zu wahren. Sollten diese Funktionen eingeschränkt werden, könnte dies zu ungewünschten und kontraproduktiven Effekten führen: Stauungen mit damit verbundenen erhöhten Lärm- und Emissionsaufkommen durch Brems- und Anfahrvorgänge können die Folge sein. Möglicher Ausweichverkehr auf Straßen, die nicht für den Durchgangs- und Zufahrtsverkehr vorgesehen oder ausgebaut sind, müssen berücksichtigt werden.</p> <p>Aus diesen Gründen lehnen wir insbesondere ganztägige Geschwindigkeitsverringerungen ab. Sollten dennoch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung ergriffen werden, plädieren wir dafür, etwaige Tempo 30-Zonen zumindest nicht ganztägig, sondern nachts einzuführen bzw. ggf. über Tempo 40-Zonen nachzudenken. Insbesondere auf den betroffenen Bundesstraßen stehen die überregionalen Beziehungen und Bündelfunktionen der Straßen den Lärmschutzeffekten entgegen.</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 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. Auf den genannten Magistralen hat die Stadt Mannheim ihr Ermessen insofern ausgeübt, als dass keine ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen sind. Für den Luisenring besteht bereits eine T30 Anordnung seit dem Lärmaktionsplan Stufe 2.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p><u>Auswirkungen auf Modal Split beachten</u> Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße können auch zu Nachteilen für den ÖPNV (Bus und Straßenbahn) führen. Schon heute vermindern die Ein- und Ausstiegsvorgänge im öffentlichen Verkehr erheblich die durchschnittliche Geschwindigkeit im Stadtverkehr. Im Falle einer reduzierten zulässigen Geschwindigkeit (sei es für den Pkw-, Bus- oder Straßenbahnverkehr) würde dieser Wert noch weiter sinken. Der schnelle Weg von A nach B im öffentlichen Verkehr wird dadurch – entgegen den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Mannheim – ausgebremst. Die wirtschaftlichen und auch ökologischen Auswirkungen (bspw. erhöhter Fahrzeug- und Personaleinsatz, um den Takt zu halten; ggf. Umstieg auf Pkw, verminderte Fahrgeldeinnahmen) für die Stadt müssen dabei berücksichtigt werden. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass mit der Einführung von Tempo 30 finanzielle Belastungen für die Verkehrsunternehmen verbunden sind. Diese Zusatzbelastungen müssen für die betroffenen Unternehmen ausgeglichen werden. So betragen die im Rahmen der Lärmschutzplanungen der Stadt Heidelberg kalkulierten Mehrkosten durch die flächendeckende Einführung von Tempo 30 800.000 Euro pro Jahr für zusätzliche Straßenbahn- und Busumläufe (Ergebnisse der Verkehrslärm-Kartierung 2022 und 3. Fortschreibung des Heidelberger Lärmaktionsplans, Drucksache 0303/2024/BV, Anlage 02) Eine solche Kostenabschätzung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ist den Unterlagen des Lärmaktionsplans leider nicht zu entnehmen. Wir empfehlen dringend dies nachzuholen, um einen möglichst transparenten Überblick über die entstehenden Kosten für die Betriebe zu haben.</p> <p><u>Kommunale Finanzen beim Lärmschutz im Blick behalten</u> Der mit Lärmschutz-Maßnahmen verbundene Aufwand ist erheblich und wird sich auf den städtischen Haushalt auswirken, der sich zu einem großen Teil aus der Gewerbesteuer der Mannheimer Betriebe finanziert. Die Kosten für den Austausch der Lichtsignalanlagen (9 Millionen Euro) sowie die im Plan zwar nicht bezifferten jedoch zu erwartenden Mehrkosten im ÖPNV, sind nur zwei große Kostenpunkte. Hinzu kommen Mehrkosten Maßnahmen wie beispielsweise lärm mindernden Asphalt oder Lärmschutzfenster. Solche Investitionen müssen allerdings sorgfältig geprüft werden. Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltssituation, muss die Priorität auf dem Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Kombination mit Lärmschutzmaßnahmen liegen, anstatt in Beschränkungen für die Wirtschaft zu investieren.</p>	<p>Der ÖPNV wird als wichtiger Aspekt im Rahmen der Maßnahmenabwägung berücksichtigt und zudem auf separate geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen für die Straßenbahn verzichtet. Lediglich in den Bereichen, wo die Straßenbahn und der MIV die gleiche Fahrbahn teilen, greift eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch bei der Straßenbahn. Hier wurde aber explizit darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Beschleunigung in Abstimmung mit der Stadt Mannheim und den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werden sollen.</p> <p>Wie bereits erwähnt hat die Stadt Mannheim oberhalb der gesundheitskritischen oder sogar gesundheitsgefährdenden Pegel nur einen eingeschränkten Handlungs- und Abwägungsspielraum, welcher im Lärmaktionsplan ausgeübt und dokumentiert wurde. Hier wurde der ÖPNV mitberücksichtigt und die die Maßnahmen mit der rnv abgestimmt.</p> <p>Es wird klargestellt, dass der Lärmaktionsplan keine passiven Schallschutzmaßnahmen vorsieht.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	<p><u>Empfehlung aus Sicht der Wirtschaft</u> Der lärm- und schadstoffärmste Verkehr ist fließender Verkehr. Aus Sicht der Wirtschaft sollte die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten daher nicht die Maßnahme erster Wahl sein, wenn der Verkehrsfluss dadurch gestört wird. Auch Studien (Ergebnis von Studien der LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz): „Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen führt nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität.“ Quelle: https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/220986/) bestätigen, dass unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert oder ganz verhindert werden müssen, weil dadurch vermehrt Schadstoffe ausgestoßen werden. Statt kurzfristiger Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen sollte die Stadt Mannheim auf mittel- bis langfristig wirksame, nachhaltige Maßnahmen zur Lärmreduzierung setzen. Dazu gehört die Sanierung schadhafter Fahrbahnen, der Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelägen, Schallschutzmaßnahmen und die Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten. Gerade das hohe Lärminderungspotenzial der Beseitigung von Straßenschäden wird bisher bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen vernachlässigt.</p> <p>Die Einführung von Tempolimits ist zwar eine schnell und relativ kostengünstige Maßnahme, doch kann sie mit Verkehrsverlagerungen, mit höherer Umweltbelastung durch zäher fließenden Verkehr sowie Umwegverkehren einhergehen. Dieses Instrument muss daher nicht oder nur auf wenigen Abschnitten kurzfristig bis zur Umsetzung nachhaltigerer Maßnahmen eingesetzt werden.</p> <p>Dass die Stadt bei den Abwägungen zu den Maßnahmen die Bedürfnisse der Wirtschaft berücksichtigt, in dem beispielsweise bei vielen für den Wirtschaftsverkehr relevanten Hauptverkehrsachsen tagsüber keine Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen sind, begrüßen wir. Wir sehen dennoch bereits jetzt Konfliktpotenzial mit regional ansässigen Unternehmen. Umso wichtiger ist die transparente Kommunikation der im Plan beschriebenen zeitnah umzusetzenden Maßnahmen sowie eine kri-</p>	<p>Der lärm- und schadstoffärmste Verkehr ist der Verkehr, der gar nicht erst entsteht. Insofern kann auch die Wirtschaft dazu beitragen die Lärmbelastung zu verringern, in den beispielsweise eine koordinierte Routenplanung erfolgt und die Lagerhaltung auf der Straße (just-in-time) reduziert wird. Insgesamt können so die Wegeketten optimiert und Fahrten reduziert werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht keine Durchfahrtsverbote vor. Ebenso kann eine Geschwindigkeit von 30 km/h zu einem gleichmäßigen Verkehrsfluss beitragen. Bei der zitierten Studie geht es um Luftschadstoffe, der Effekt ist bekannt. Bei diesen Geschwindigkeiten haben die Verhaltensweisen der Fahrzeugführer einen starken Einfluss auf die Schadstoffemissionen (insb. Gangwahl). Generalisierte Aussagen hierzu sind daher nur begrenzt möglich.</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplan ist es jedoch die Lärmbelastung in den gesundheitskritischen und gesundheitsgefährdenden Bereichen zu reduzieren. Dazu prüft der Lärmaktionsplan Maßnahmen oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts. 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 (siehe Stellungnahme der IHK zum Thema Kommunale Finanzen beim Lärmschutz im Blick behalten).</p> <p>Unabhängig davon werden die Fahrbahnoberflächen 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.</p> <p>Das Lärminderungspotenzial der Beseitigung von Straßenschäden wird nicht berücksichtigt, weil der Straßenzustand nicht explizit in die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen eingeflossen ist. Potenzielle Verkehrsverlagerungen wurden bei der Abwägung explizit berücksichtigt. Im Regelfall sucht sich der Verkehr die schnellste Route. Da die Nebenstraßen üblicherweise ebenfalls nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann, sind die Hauptverkehrsstraßen immer noch die schnellste Alternative.</p>

	Anregung / Bedenken / Hinweise	Stellungnahme Verwaltung
	tische Prüfung der langfristigen Planungen. Denn gerade die aufgeschobenen Maßnahmen und Prüfaufträge bergen eine erhebliche Einschränkungsgefahr für den Wirtschaftsverkehr.	
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.		