

Umweltforum * Käfertaler Str. 162 * 68167 Mannheim

Technisches Rathaus Mannheim

Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung

Glücksteinallee 11

68163 Mannheim

Käfertaler Straße 162
Umweltzentrum
68167 Mannheim
Tel. 0621 1815125
info@umweltforum-mannheim.de
www.umweltforum-mannheim.de

Mannheim, den 26.03.2025

Stellungnahme zu: Lärmaktionsplan Mannheim 4. Stufe

Sehr geehrter Herr Kiefer, sehr geehrte Damen und Herren,

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:

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.

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.

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!

	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

Abb: Immissionsrichtwerte der TA Lärm, Abschnitt 6.1. Werte in dB(A)¹

¹ <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=38&p2=4.2.2>

Straßenverkehrslärm

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 Mannheim²) 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.

Wir unterstützen deshalb ausdrücklich die geplanten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 auf zahlreichen lärmbelasteten Straßen.

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.

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 2 im Klimaschutzaktionsplan 2030 vorgeschlagen.

Auswertungen aus Berlin ergaben, dass bei der Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auch die Belastungen mit Luftschadstoffen wie NO₂ senkt.³

In der Summe würde dies bei der Maßnahmenumsetzung einen besonders effizienten Mitteleinsatz bedeuten.

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.

Wichtig wäre aber nicht nur die Anordnung von Tempo 30, sondern auch dessen regelmäßige Überwachung.

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.

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.

Schienenverkehrslärm

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. 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.

² <https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/daten-und-fakten/bauen-und-wohnen>

³

https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/tempobeschraenkungen/tempo30.pdf?ts=1740495190

Schienenverkehrslärm Eisenbahn

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.**

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.

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.

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 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.**

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.**

Darüber hinaus wäre im Lärmaktionsplan die Ergänzung eines Glossars hilfreich. Abkürzungen wie „Lden“, „Lnight“ oder „IED“-Anlagen sind nicht allgemeinverständlich.

Mit freundlichen Grüßen

Ines Joneleit

Dieter Breitenreicher

Wolfgang Schuy