

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge (in m)	LKZ <sub>Night</sub>	LKZ <sub>DEN</sub>	Gebäudeanteil mit L <sub>Night</sub> > 60 dB(A) (in %)	Gebäudeanteil mit L <sub>DEN</sub> > 70 dB(A) (in %)	Einwohner in Gebäuden mit L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	Einwohner in Gebäuden mit L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	Zusatzbelastung Eisenbahn	Priorität
1	Römerwall	Binger Straße - Am Linsenberg	134	647	587	100%	100%	565	565	132	127		1
2	Mainzer Ring (Süd)	Abfahrt Mainz Finten - Abfahrt Mainz Süd	914	597	327	32%	36%	2.117	1.503	1.058	652		1
3	Binger Straße	Alicenplatz - Münsterplatz	172	547	508	93%	93%	233	233	116	116		1
4	A 63	Abfahrt Mainz Süd - Höhe Tennisplatz Marienborn	1201	508	309	43%	39%	1.515	1.179	967	627		1
5	Pariser Straße	Fichteplatz - An der Philippsschanze	427	506	429	95%	95%	687	687	305	295		1
6	Alicenplatz / Parcussstraße	Gärtnergasse - 100m westlich Alicenstraße	283	503	427	68%	76%	441	364	174	161	X	1
7	Kaiser-Wilhelm-Ring	Goethestraße - Lessingstraße	374	448	396	47%	34%	795	795	377	358	X	1
8	Kaiserstraße	Rheinallee - Raimundistraße	205	396	324	100%	62%	271	271	128	125		1
9	Kaiserstraße	Neubrunnenstraße - Gärtnergasse	179	333	274	100%	89%	175	175	91	83		1
10	Rheinstraße	Am Rathaus - Dagobertstraße	650	323	288	93%	100%	734	681	399	372		1
11	Kaiserstraße	Rheinallee - Albinstraße	192	317	250	88%	38%	225	225	110	103		1
12	An der Philippsschanze	Obere Zahlbacher Straße - Pariser Straße	407	316	264	79%	78%	368	368	199	191		1
13	An der Goldgrube / An der Philippsschanze	Pariser Straße - Freiligrathstraße	178	301	259	100%	83%	319	319	123	111		1
14	Mainzer Ring (West)	Autobahnbrücke Heidesheimer Straße - Dreieck Mainz	417	353	88	21%	15%	882	492	547	183		2
15	Mainzer Ring (West)	Autobahnbrücke Am Fatzerbrunnchen - Autobahnabfahrt Erzbergerstraße	845	318	154	28%	23%	921	616	569	363		2
16	Fichteplatz	Obere Zahlbacher Straße - Pariser Straße	168	297	260	100%	100%	125	125	59	59		2
17	Kaiserstraße	Bauhofstraße - Neubrunnenstraße	315	294	236	90%	70%	297	297	165	154		2
18	Mainzer Ring (Süd)	Dreieck Mainz - Mainz Finthen	1351	290	148	44%	40%	1.636	1.119	823	514		2
19	Rheinallee	Nahestraße - Kaiserstraße	899	267	231	61%	51%	1.098	1.087	539	523		2
20	Geschwister-Scholl-Straße	ca. 200m nördlich Berliner Straße - Berliner Straße	223	262	216	56%	33%	371	371	175	156		2
21	Barbarossaring / Bismarckplatz	Goethestraße - Hattenbergstraße	453	259	215	26%	15%	1.048	1.048	336	307	X	2
22	Mombacher Straße	Goethestraße - Baentschstraße	786	220	200	74%	81%	988	965	343	320	X	2
23	Kaiserstraße	Raimundistraße - Boppstraße	571	203	163	84%	79%	455	455	191	182		2
24	Rheinallee	Kaiserstraße - Diether-von-Isenburg-Straße	226	187	164	100%	100%	84	84	45	45		2
25	Binger Straße	Am Linsenberg - Saarstraße	184	185	175	100%	100%	363	363	37	37		2
26	Freiligrathstraße	Am Fort Elisabeth - Freiligrathstraße	372	170	149	62%	62%	369	369	148	143		2

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge (in m)	LKZ <sub>Night</sub>	LKZ <sub>DEN</sub>	Gebäudeanteil mit L <sub>Night</sub> > 60 dB(A) (in %)	Gebäudeanteil mit L <sub>DEN</sub> > 70 dB(A) (in %)	Einwohner in Gebäuden mit L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	Einwohner in Gebäuden mit L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	Zusatz- belastung Eisenbahn	Priori- tät
27	Finther Landstraße	Max-Planck-Straße - Palmenweg	655	198	79	23%	14%	713	639	361	224		3
28	Holzhofstraße / Weißliliengasse	Weihergartenstraße - Dagobertstraße	616	170	149	34%	29%	640	627	242	231		3
29	Gärtnergasse	Parcusstraße - Große Bleiche	236	161	126	21%	17%	263	256	113	112		3
31	Weserstraße	An der Krimm - Kurt-Schumacher-Straße	868	148	132	61%	57%	538	527	252	236		3
32	Geschwister-Scholl-Straße	Berliner Straße - Emy-Roeder-Straße	490	146	124	71%	62%	317	287	186	162		3
33	Zwerchallee	Höhe Am Rondell - Höhe Am Rondell	206	141	121	33%	0,33	167	167	79	78	X	3
34	Große Langgasse / Umbach	Große Bleiche - Kleine Langgasse	140	131	114	20%	0,2	66	66	41	41		3
35	Am Linsenberg / Langenbeckstraße	Römerwall - Czernyweg	288	127	87	65%	0,4	222	222	92	77		3
36	Mainzer Straße	Grabenstraße - Philipp-Wasserburg- Straße	197	126	114	78%	0,78	96	96	53	49		3
37	Große Bleiche	Löwenhofstraße - Schillerstraße	412	118	96	46%	0,3	438	431	151	147		3
38	Rheinstraße	Zeughausgasse - Bauerngasse	145	117	88	67%	0,33	71	71	35	35		3
39	Langenbeckstraße	Czernyweg - Augustusplatz	367	115	84	71%	0	190	180	95	85		3
40	Augustusstraße	Trajanstraße - Am Römerlager	283	114	89	80%	0,8	180	180	68	62		3
41	Rheinallee	Kaiser-Karl-Ring - Nahestraße	452	112	92	60%	0,2	379	379	147	142		3
43	Mombacher Straße	200m nordwestlich Rheingauwall - Rheingauwall	206	101	92	100%	1	68	68	41	38		3
44	Kaiserstraße	Boppstraße - Parcusstraße	203	101	79	80%	0,25	122	103	41	33		3
45	Gaustraße	Acker - Eisgrubweg	228	120	99	0%	0	249	249	104	102		3

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge (in m)	DTV	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Abend	SV-Anteil Nacht	zul. Geschwin- digkeit Tag	zul. Geschwin- digkeit Nacht	Priori- tät
1	Römerwall	Binger Straße - Am Linsenber	134	9.361	6,7	2,9	8,6	50	50	1
2	Mainzer Ring (Süd)	Abfahrt Mainz Finten - Abfahrt Mainz Süd	914	56.296 - 78.164	15,3	13,7	33,2 - 33,3	100	100	1
3	Binger Straße	Alicenplatz - Münsterplatz	172	13.204 - 15.718	6,7	2,8	7,3 - 7,8	50	50	1
4	A 63	Abfahrt Mainz Süd - Höhe Tennisplatz Marienborn	1201	48.047 - 65.586	15,3	13,7	33,2	100 - 130	100 - 130	1
5	Pariser Straße	Fichteplatz - An der Philippsschanze	427	16.007 - 29.241	9,8	5,1 - 5,2	13,8 - 14,1	50	50	1
6	Alicenplatz / Parcusstraße	Gärtnergasse - 100m westlich Alicenstraße	283	28.998 - 30.597	6,7 - 9,8	2,8 - 5,1	7,5 - 14,2	30 - 50	30 - 50	1
7	Kaiser-Wilhelm-Ring	Goethestraße - Lessingstraße	374	5.683 - 6.934	6,8 - 6,9	2,7 - 3	8 - 8,9	50	50	1
8	Kaiserstraße	Rheinallee - Raimundstraße	205	13.065 - 19.306	9,7 - 9,8	5,1 - 5,2	14 - 14,5	30	30	1
9	Kaiserstraße	Neubrunnenstraße - Gärtnergasse	179	15.905 - 28.998	9,8 - 9,9	5,1 - 5,2	13,7 - 14,2	30	30	1
10	Rheinstraße	Am Rathaus - Dagobertstraße	650	25.091 - 27.643	6,7	2,7 - 2,8	7,4 - 7,8	30	30	1
11	Kaiserstraße	Rheinallee - Albinstraße	192	9.673 - 19.306	9,7 - 9,8	5,1 - 5,2	14 - 14,2	30	30	1
12	An der Philippsschanze	Obere Zahlbacher Straße - Pariser Straße	407	16.053 - 16.171	9,8 - 9,9	5,1	13,7 - 14,3	50	50	1
13	An der Goldgrube / An der Philippsschanze	Pariser Straße - Freiligrathstraße	178	7.776	6,6	2,8	7,4	50	50	1
14	Mainzer Ring (West)	Autobahnbrücke Heidesheimer Straße - Dreieck Mainz	417	50.266	15,3	13,7	33,3	100	100	2
15	Mainzer Ring (West)	Autobahnbrücke Am Fatzterbrunnchen -	845	56.874	15,3	13,7	33,1	100	100	2
16	Fichteplatz	Obere Zahlbacher Straße - Pariser Straße	168	13.004	9,8	5,2	14,5	50	50	2
17	Kaiserstraße	Bauhofstraße - Neubrunnenstraße	315	11.188 - 11.913	9,8 - 9,9	5,1 - 5,2	14,2	30	30	2
18	Mainzer Ring (Süd)	Dreieck Mainz - Mainz Finthen	1351	66.094 - 89.181	15,3	13,7	33,2	100	100	2
19	Rheinallee	Nahestraße - Kaiserstraße	899	21.315 - 29.145	6,7	2,8	7,2 - 7,8	30	30	2
20	Geschwister-Scholl-Straße	ca. 200m nördlich Berliner Straße - Berliner Straße	223	24.510	6,7	2,8	8	50	50	2
21	Barbarossaring / Bismarckplatz	Goethestraße - Hattenbergstraße	453	6.417 - 7.030	6,6 - 6,8	2,5 - 2,8	8,2 - 8,9	50	50	2
22	Mombacher Straße	Goethestraße - Baentschstraße	786	15.387 - 18.542	6,7 - 6,8	2,8 - 2,9	7 - 7,7	50	50	2
23	Kaiserstraße	Raimundstraße - Boppstraße	571	11.381 - 12.575	9,7 - 9,8	5,1 - 5,2	13,9 - 14,7	30	30	2

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge (in m)	DTV	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Abend	SV-Anteil Nacht	zul. Geschwin- digkeit Tag	zul. Geschwin- digkeit Nacht	Priori- tät
24	Rheinallee	Kaiserstraße - Diether-von-Isenburg-Straße	226	29.145 - 40.002	6,7 - 9,8	2,8 - 5,1	7,5 - 14,2	30	30	2
25	Binger Straße	Am Linsenberg - Saarstraße	184	27.603 - 36.964	6,7	2,8	7,5	50	50	2
26	Freiligrathstraße	Am Fort Elisabeth - Freiligrathstraße	372	8.410 - 12.722	6,6 - 6,9	2,6 - 2,8	6,6 - 7,2	50	50	2
27	Finther Landstraße	Max-Planck-Straße - Palmenweg	655	3.811 - 6.439	6,6 - 7	2,6 - 2,7	6,1 - 8,9	50	50	3
28	Holzhofstraße / Weißliliegasse	Weihergartenstraße - Dagobertstraße	616	5.532 - 15.370	6,7 - 6,9	2,7 - 3,1	6,3 - 8	30 - 50	30 - 50	3
29	Gärtnergasse	Parcusstraße - Große Bleiche	236	2.800 - 4.471	6,6 - 6,7	2,6 - 2,7	7,7 - 8,3	30	30	3
31	Weserstraße	An der Krimm - Kurt-Schumacher-Straße	868	11.726 - 20.611	6,7 - 6,8	2,7 - 2,9	7,5 - 8,1	50	50	3
32	Geschwister-Scholl-Straße	Berliner Straße - Emy-Roeder-Straße	490	25.191 - 28.527	6,7	2,7 - 2,8	7,5 - 7,8	50	50	3
33	Zwerchallee	Höhe Am Rondell - Höhe Am Rondell	206	12.449 - 13.099	6,8	2,8	7,4 - 7,9	50	50	3
34	Große Langgasse / Umbach	Große Bleiche - Kleine Langgasse	140	7.334	6,8	3	7,8	30	30	3
35	Am Linsenberg / Langenbeckstraße	Römerwall - Czernyweg	288	14.490 - 15.148	9,8	5,1 - 5,2	14,5 - 14,6	30	30	3
36	Mainzer Straße	Grabenstraße - Philipp-Wasserburg-Straße	197	3.470 - 8.398	6,5 - 6,8	2,6 - 2,8	6,7 - 6,8	50	50	3
37	Große Bleiche	Löwenhofstraße - Schillerstraße	412	8.454 - 10.965	6,7 - 6,8	2,6 - 2,8	6,8 - 8,2	30	30	3
38	Rheinstraße	Zeughausgasse - Bauerngasse	145	23.891	9,8	5	14,1	30	30	3
39	Langenbeckstraße	Czernyweg - Augustusplatz	367	14.490 - 16.451	9,8	5,1 - 5,2	14,1 - 14,5	30	30	3
40	Augustusstraße	Trajanstraße - Am Römerlager	283	12.971 - 14.863	9,7 - 9,8	5,1 - 5,2	13,8 - 14,5	50	50	3
41	Rheinallee	Kaiser-Karl-Ring - Nahestraße	452	17.586 - 21.315	6,7	2,8	7,6 - 7,8	30	30	3
43	Mombacher Straße	200m nordwestlich Rheingauwall - Rheingauwall	206	15.213	6,7	2,8	7,6	50	50	3
44	Kaiserstraße	Boppstraße - Parcusstraße	203	13.801	9,8	5,1	13,7	30	30	3
45	Gaustraße	Acker - Eisgrubweg	228	5.537 - 5.546	6,8	3,1	6,3	30	30	3

## Anregungen zum Planentwurf LAP Mainz

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
1	05.02.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Mainz eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Am Stiftswingert.</p> <p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30 km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Eine Ausbesserung der Fahrbahndecke und Einsatz von Flüsterasphalt. Wo Lärm nicht vermieden werden kann, stellt diese Maßnahme eine sinnvolle Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen dar und ist zeitgleich mit den geringsten Einschränkungen für den fließenden Verkehr verbunden.</p> <p>Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtsperren für Kfz-Verkehr. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen – um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderen Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet Rund um den Stadtpark sollte als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: <a href="https://www.duh.de/laerm/">https://www.duh.de/laerm/</a></p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p>	Straßenverkehr	Am Stiftswingert	Tempo 30 ganztägig, Flüsterasphalt, Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtsperren für Kfz-Verkehr sowie Festlegung von ruhigen Gebieten im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>Der Bereich Am Stiftswingert ist kein Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans</p> <p>4. Runde</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p> <p>Auch für die Ausweisung von ruhigen Gebieten bestehen Kriterien, u.a. eine aktuell vorliegende Lärmbelastung unter einem <math>L_{DEN}</math> von 55 dB(A). Dies kann im Stadtpark nicht erreicht werden.</p>
2	29.02.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Mainz eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Bismarckplatz, 55118.</p> <p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Durch den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann.</p> <p>Finanzierung und Einbau von Schallschutzfenstern. Derlei bauliche Maßnahmen sind zur Entlastung der Betroffenen zwingend notwendig. Wo Lärm nicht ausreichend vermieden werden kann, sind sie eine notwendige Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen.</p>	Straßenverkehr, Schienenverkehr	Bismarckplatz, 55118	Tempo 30 ganztägig, Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, geförderter Einbau von Lärmschutzfenstern sowie Festlegung von ruhigen Gebieten im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>Der Bereich Bismarckplatz gehört zum Maßnahmenbereich Nr. 21 (Barbarossaring/Bismarckplatz, von Goethestraße bis Hattenbergstraße).</p> <p>In diesem Bereich sind im Lärmaktionsplan straßenräumliche Maßnahmen vorgesehen (eine Verbesserung der Radverkehrsführung ist geplant).</p> <p>Weitere Maßnahmen wurden im Lärmaktionsplan (Entwurf) geprüft, sind aber aktuell nicht geplant. Z.B. wurde Tempo 30 ganztags geprüft, aber in Abwägung mit den Belangen des ÖPNV (Straßenbahnführung) wurde diese Maßnahme am Bismarckplatz nicht empfohlen.</p> <p>Für Förderprogramme zum passiven Schallschutz stehen keine Mittel zur Verfügung. Passiver Schallschutz steht auch nachrangig zum aktiven Schallschutz. Bei Vorhaben nach 16. BImSchV sowie in der Bebauungsplanung kommen Maßnahmen des passiven Schallschutzes zur Anwendung, wenn aktiver Schallschutz nicht umsetzbar ist.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet Hartenbergpark, Goethepark sollte als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Zu schnell fahrende Autos, alte Dieselbusse, die lange an der Bushaltestelle stehen, Straßenbahnen mit Schienenlärm, alte Laubbläser der Stadtwerke.</p> <p>Folge: Unruhiger Schlaf, Nervosität, Angespanntheit</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: <a href="https://www.duh.de/laerm/">https://www.duh.de/laerm/</a></p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p>				<p>Für die gewünschte Ausweisung von ruhigen Gebieten bestehen Kriterien, u.a. eine aktuell vorliegende Lärmbelastung unter einem <math>L_{DEN}</math> von 55 dB(A). Dies kann im Hartenbergpark und im Park am Goetheplatz nicht erreicht werden.</p>
3	24.04.2024	<p>Guten Morgen,</p> <p>soeben lese ich in der AZ, dass die Stadt weitere Straßen „An der Philippsschanze“, „An der Goldgrube“ und „Fichteplatz“ sowie die Pariser Straße und die Geschwister-Scholl-Straße zur Lärmentlastung und zum damit auch gesundheitlichen Schutz der Anwohner in Tempo 30 Zonen ändern möchte.</p> <p>In dem Artikel steht, es ginge nur um Straßen, die mit Verkehr und Straßenbahn belastet sind.</p> <p>Das kann ich gut nachvollziehen, jedoch ist die Wormser Straße allein durch den Straßen Verkehr sehr sehr laut und sicher lauter als manche Abschnitte der oben genannten.</p> <p>Vor allem an den Wochenende nachts wird oft mit an die 100kn/h gefahren. Seit Jahren versuche ich über den Ortsbeirat und das Stadtplanungsamt eine Lösung zu finden. Leider findet es kein Gehör. Nun wurde auf der Rheinstraße und der Rheinallee Tempo 30 eingeführt und die Anwohner merken, dass es leiser ist.</p> <p>Leider ist die Situation in der Wormser Straße unverändert.</p> <p>Ich finde auch die mobilen weißen Blitzer sinnvoller, denn dann muss IMMER angepasst gefahren werden, da man nie weiß, wo er steht. Sie sollten hier regelmäßig stehen, ich habe ihr aber erst einmal gesehen. Bei den fester Blitzern wird leider oft nur AM Blitzer langsam gefahren.</p> <p>Ich hatte bereits vor Jahren angeregt Blitzer anzuschaffen wie in Wiesbaden. Die Antwort war immer: zu teuer. Jedoch stand ja nun bereits in der Presse, dass die Stadt Einnahmen mit den Blitzern generiert.</p> <p>Bel einer Beachtung des Gesundheitsaspektes auf Grund von Lärm sollte die Wormser Straße auf jeden Fall mit in Tempo 30 umgewandelt werden, zumindest in den Nachtstunden.</p> <p>Wir haben das Pech, dass neben uns auch noch eine Waschstraße entstanden ist, nachdem wir bereits hier wohnten. Ich bekam beim Gewerbeamt die Aussage es sei ein Mischgebiet und daher die Öffnungszeiten von 6-22 Uhr jeden Tag außer Sonn- und Feiertag zulässig. Das ich diese Belastung ist unglaublich hoch.</p> <p>Ich bitte Sie nochmal freundlich um eine Berücksichtigung.</p>	Straßenverkehr, Gewerbelärm	Wormser Straße	Tempo 30 und/oder regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle	<p>Die Wormser Straße ist kein Maßnahmenbereich.</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65</math> dB(A), <math>L_{Night} = 55</math> dB(A)) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p> <p>Der Wunsch nach Geschwindigkeitskontrollen wird an das zuständige Amt weitergegeben mit der Bitte um Prüfung der Situation.</p>
4	25.04.2024	<p>Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,</p> <p>als Betroffener möchte ich bezüglich Lärmaktionsplan wie folgt Stellung beziehen:</p> <p>Ich wohne im Neuweg 12 in Mainz-Laubenheim. An dieser Stelle fahren mittlerweile 3 Buslinien, Linie 80, 76 und 90, zusätzlich Schulbusbetrieb zum Sportzentrum, sowie nächtliche "Betriebsfahrten". Die Linie 80 fährt gegenläufig mit 2 Bussen und biegt vor meinem Haus in die Schubert Straße ein bzw. aus. Dabei werden regelmäßig die Bürgersteige überfahren aufgrund der zu engen Kurvenradien. Beim Abbiegen wird zunächst gebremst und sodann wieder Vollgas gegeben. Durch das Aufheulen der Motoren kommt es sowohl zu extremem Lärm als auch zu Erschütterungen, die zu zahlreichen Rissen in meiner Hausfassade geführt haben (auch bei meinen Nachbarn!). Der Lärmpegel liegt mit Sicherheit über 55 Dezibel, auch nachts, wenn die Linie 90 fährt. In Mainz werden ausschließlich schwere Gelenkbusse eingesetzt, die in den Randzeiten meist leer oder fast leer fahren. Auch wird das Tempolimit von 30 km/h oft nicht eingehalten, auch nicht von den Bussen.</p> <p>Ich bitte um Berücksichtigung beim Erstellen des Lärmaktionsplan für Laubenheim, betroffen sind insbesondere die Rheintalstraße, der Neuweg und die Schubertstraße.</p> <p>Vielen Dank.</p>	Straßenverkehr	Mainz-Laubenheim, insb. Rheintalstraße, Neuweg und Schubertstraße	Minimierung von den durch Busverkehr verursachten Lärmemissionen	<p>Im Bereich Mainz-Laubenheim bzw. in den genannten Straßen ist kein Maßnahmenbereich definiert.</p> <p>Für Neuweg und Rheintalstraße liegen Lärmkartierungsdaten vor. In der Rheintalstraße sind auch abschnittsweise Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65</math> dB(A), <math>L_{Night} = 55</math> dB(A)) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber auch in der Rheintalstraße geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p> <p>Zur Lärminderung im Busverkehr werden durch die MVG sukzessiv Elektrobusse angeschafft.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
5	27.04.2024	<p>Sehr geehrte [anonymisiert],</p> <p>vielen Dank, dass Sie am Tag des Lärms die Aktualisierung des Lärmaktionsplans verkündet haben.</p> <p>Dass Lärm als eines der größten Umweltprobleme, auch eine unmittelbar herz- und gefäßschädigende Wirkung hat, wurde erneut durch eine internationalen medizinischen Studie bestätigt.</p> <p>Bei dieser Gelegenheit möchte ich Sie gerne nochmal darauf hinweisen, dass die in Mainz besonders von Fluglärm beeinträchtigten Anwohner von Laubenheim und Weisenau, in Kürze wieder den Lärm durch die Jetski-Fahrer auf dem Rhein aushalten müssen. Auch die direkten Umweltschäden, die die Jetski-Fahrer bei Durchfahren der Wasserschutzgebiete anrichten, sind fatal.</p> <p>Der Lärm, den ein Jetski-Fahrer verursacht und dabei mehrere Tausend Bürger belästigt, muss dringend eingedämmt werden.</p> <p>Jetzt würde ich mich natürlich dringend interessieren, inwieweit der Schutz der Bürger vor dem Lärm der Jetskis im Lärmaktionsplan Berücksichtigung findet.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Zeit und Ihr Engagement</p>	Jetski auf dem Rhein	Laubenheim, Weisenau	Lärmbelastung durch Jetskis Berücksichtigung der Jetskis im Rahmen der Lärmaktionsplanung	<p>Der Lärm durch Jetskis fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.</p> <p>Im Zuge der Lärmkartierung werden die mit den Jetskis verursachten Lärmbelastungen nicht erfasst, so dass es auch keine Bewertungsgrundlage für Maßnahmen gibt.</p> <p>Die Hinweise zu den hohen Lärmbelastungen werden an die zuständige Behörde weitergegeben.</p>
6	28.04.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich möchte Ihnen ein für Anwohner äußerst lärmintensives Gebiet vorstellen :</p> <p>Es handelt sich um das Gebiet im nördlichen Mainz-Gonsenheim, insbesondere die Rückseite des Mehrfamilienhauses Elsa-Brändström-Straße 55 bis 63, das unmittelbar an den Zubringer zur A 643 (K18) grenzt. Dort zwischen Wohngebäude und K 18 befindet sich unmittelbar, parallel zur K 18 ein kleiner Lärmschutzwall, der aber diese Bezeichnung besonders in den oberen, angrenzenden Stockwerken (hier bis 18 Etagen) nicht verdient. Ich selbst wohne im Haus Nr. 59 auf der dem Straßenlärm zugekehrten Seite des Hauses.</p> <p>Tatsache ist, dass an den Werktagen auf dem Autobahnzubringer (K 18) von früh bis in die späte Nacht ein ununterbrochener Verkehrslärm durch die vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge herrscht. Geht man im Nottreppenhäuser (mit Balkonen versehen) auf der Rückseite des Hauses die Treppen empor, so verstärkt sich dieser vorhandene Lärm ab dem 5./6. Stockwerk spürbar.</p> <p>Die vorhandene 2-fach-Verglasung der Wohnungs-Fenster kann die permanente Lärmbelästigung nur bedingt lindern, es kommt dabei auch auf die herrschende Windrichtung an.</p> <p>Ein längerer Aufenthalt auf der Loggia ist mir wegen des Verkehrslärms nur mit geräuschkämpfenden Kopfhörern möglich.</p> <p>Soweit meine Ausführungen zum künftigen Lärmaktionsplan.</p>	Straßenverkehr	Gonsenheim, insb. Elsa-Brändström-Straße 55 bis 63	Nicht ausreichende Wirkung des Lärmschutzwalls	<p>Der Bereich Elsa-Brändström-Straße bzw. Zubringer zur A 643 ist kein Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 4. Runde.</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffen. Ggü. anderen Bereichen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p>
7	27.05.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>auch im Namen vieler Nachbarn, möchte ich Sie bitten auch den Kehlweg bzw. das Waldvillengebiet (bzw. wie wir Nachbarn mittlerweile alle sagen: auch "das Autobahndreieck") auch mit zu berücksichtigen. Teilweise ist es nachts so laut, dass man denkt, dass man versucht auf dem Randstreifen zu schlafen. Sie merken der Galgenhumor ist noch da. Aber, der Klimawandel und das Sterben der Bäume dünnt den Wald immer weiter aus und gerade, wenn die Blätter an den Bäumen fehlen, ist es echt laut. Das macht krank! Wir wären Ihnen sehr dankbar!</p>	Straßenverkehr, Autobahndreieck Mainz	Kehlweg bzw. das Waldvillengebiet	Lärmbelastung durch die Autobahnen im Waldvillengebiet berücksichtigen	<p>Der Bereich Kehlweg / Waldvillengebiet liegt im Einflussbereich des Dreieck Mainz der A 60 / 643 mit durchgehend hohen Lärmbelastungen oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>). Für die im Lärmaktionsplan definierten Maßnahmenbereiche 14 (A 643 Mainzer Ring (West), von BAB-Brücke Heidesheimer Str. bis Dreieck Mainz) und 18 (A 60 Mainzer Ring (Süd), von Dreieck Mainz bis Mainz Finthen) sind im Lärmaktionsplan 4. Runde keine Kurzfristmaßnahmen genannt.</p> <p>Hintergrund ist, dass für den Lärmschutz an den BAB die Autobahn-GmbH zuständig ist. Diese verweist auf die Ausbauplanungen an der A 60 und A 643. Im Rahmen dieser ist Lärmvorsorge erforderlich, wenn eine durchgehende Fahrspur angebaut wird oder wenn ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, der Verkehrslärmpegel um 3 dB(A) zunimmt und die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p>
8	27.05.2024	<p>Hallo, als Finther wohnhaft in der Prunkgasse mit Grundstück angrenzend an die Gartenflächen hinter dem Bürgerhaus empfinde ich den Finther Flugplatz extrem störend.</p>	Flugverkehr	Finthen,	Lärmbelastungen durch Privat-	<p>Von dem lokalen Flughafen Mainz-Finthen gehen gemäß den rechtlich vorgegebenen Berechnungsmethoden keine</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort		
		<p>Wenn man sich bei schönem Wetter auf den Balkon legt, starten im Minutentakt die Privatflieger mit einem riesigen Radau.</p> <p>Wenn ich mit dem Motorrad nach Wackernheim raus einen solchen Lärmteppich über Finthen legen würde, säße ich wahrscheinlich für längere Zeit im Knast.</p> <p>Die fliegen alle ohne Endschalldämpfer, obwohl es technische Lösungen für Lärminderung gibt.</p> <p>Der ADAC Hubschrauber fliegt von Ingelheim kommend zur Uni direkt über unser Haus. Da hört man gerne weg, denn es ist für eine gute Sache. Die Privatfliegerei dagegen ist staatlich legitimierte Ruhestörung .</p>		Prunkgasse	flugzeuge am Finther Flugplatz	<p>Belastungen für Menschen und Wohnungen über den zur Anwendung kommenden Schwellenwerten aus. Deswegen wurde keine Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgenommen.</p> <p>Um dennoch Lärmkonflikte durch den Landeplatz Finthen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus mindern zu können, hat die Stadt Mainz 2008 in einer Vereinbarung zusammen mit dem Luftfahrtverein Mainz e.V., dem Zweckverband Layenhof/Münchwald, und der (damaligen) Ortsgemeinde Wackernheim die Anzahl der Starts auf dem Landeplatz Finthen auf 23.500 Starts pro Jahr kontingentiert und der Mainzer Stadtrat hat am 29.04.2009 die Einrichtung eines Lärmschutzbeirates Layenhof beschlossen. Dieser hat die Aufgabe, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm zu diskutieren, zu bewerten und zu entwickeln. In diesem Zusammenhang hat der Luftfahrtverein ein Beschwerdetelefon unter der Telefonnummer: 06131/55450-59 für die Bürger eingerichtet. Der Lärmschutzbeirat Layenhof tagt öffentlich etwa 2 mal pro Jahr.</p>
9	28.05.2024	<p>Guten Morgen aus Mombach</p> <p>Ich habe mir eben einmal 10 Minuten lang Ihren Plan angeschaut.</p> <p>Es ist gut gemeint.</p> <p>Ich finde, man muss aber die Ursachen ehrlich benennen und bekämpfen.</p> <p>Raum ist begrenzt, eine immer mehr wachsende Quantität von Autos dringt aber ein. Da nutzt auch das schadstofffreie und selbstfahrende Auto nicht, nur, weniger Quantität, also mehr öffentlicher Verkehr.</p> <p>Ich bin in Oslo vor einigen Jahren gewesen, eine Großstadt, aber vom Verkehr wie ein Dorf kam es mir vor.</p> <p>Wenn der Fluglärm selbst in der AZ mit Artikel beworben wird, dass da ein Touristik Prof, zitiert wird, wie die armen 20 Jährigen jetzt nach CORONA den Australien Urlaub verdient hätten, dann sieht man doch, was weiterhin a) für ein Anspruchsdenken und b) ein gesellschaftliches Denken herrscht.</p> <p>Was das mit Umwelt und Nachhaltigkeit zu tun hat, entzieht sich mir, viel hat es mit internationaler Vernetzung und ungehemmten Konsum zu tun.</p> <p>Was ich wichtig finde, die VERURSACHER, in dem Fall FRAPORT, müssen zahlen. Hier in Mombach, wo ich wohne, wurde ich letzte Woche im Haus täglich von Flugzeugen beschallt und der Parkraum in der recht kleinen Straße schrumpfte und immer mehr Autos fahren durch, auch LKW.</p> <p>Das war vor 15 Jahren nicht so.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie die Ursachen mit.</p> <p>Dann steigt auch der Glücksatlas der Mainzer wieder, davon halte ich aber auch nicht viel.</p>	Straßenverkehr, Flugverkehr	Mombach	<p>Reduzierung des Kfz-Verkehrs zur Lärminderung (mehr öffentlicher Verkehr)</p> <p>Anwendung des Verursacherprinzips im Fall des Flugverkehrs</p>	<p>Nach den Daten der Lärmkartierung sind Bereiche in Mombach von Lärmbelastungen oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (LDEN = 65 dB(A), LNight = 55 dB(A)) betroffen. Maßnahmenbereiche sind in Mombach (außer entlang der Autobahn) nicht definiert.</p> <p>Im Lärmaktionsplan (Entwurf) werden Strategien zur Lärminderung, die auch an den Ursachen ansetzen, benannt (siehe auch Kap. 6.1.2).</p> <p>Die aus Lärminderungssicht bedeutsamen Themen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Mainz sollen im Rahmen eines gesamtstädtischen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) bzw. nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan für die Stadt Mainz bearbeitet werden (siehe auch Kap. 7.1).</p> <p>Die zuständige Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt. Die Stadt Mainz hat zu der Aufstellung des Lärmaktionsplanes Flughafen Frankfurt eine Stellungnahme abgegeben (siehe auch Kapitel 6.6 ).</p>
10	29.05.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ich widerspreche den bestehenden, geplanten und empfohlenen Maßnahmen zu Geschwindigkeitsreduzierungen im Straßenverkehr (30/20 km/h). Ich fordere Sie auf nach Recht und Gesetz zu handeln und bestehende (tageszeitliche) Reduzierungen wieder zu entfernen. Sämtliche Maßnahmen wirken wie eine flächendeckende Tempo 30-Zone, für die es keine Rechtsgrundlage gibt.</p> <p>Verbauen Sie dagegen zügig und ausschließlich den deutlich effizienteren lärmindernden Belag bei der Fahrbahnsanierung.</p> <p>Auch weiteren baulichen und teils absurden Maßnahmen wie bspw. in der Marienborner Straße zwischen Küferstraße und Hans-Böckler-Straße widerspreche ich, und fordere auch hier deren Beseitigung. Auf dieser, auch von Bussen, vielbefahrenen Straße sind die eingebauten Hindernisse in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h äußerst ineffizient und unökologisch. Sie behindern den Verkehrsfluss massiv und sorgen beim Überwinden der Hindernisse für einen höheren Schadstoffausstoß und Lärm durch ständige Start-Stopp-Manöver. Dies ist kontraproduktiv für Anwohner, den Kindergarten, die Kindertagesstätte, die Schule sowie dem Kleingartenverein.</p>	Straßenverkehr	Mainz	<p>Widerspruch gegen T30-Maßnahmen;</p> <p>Widerspruch gegen Baumaßnahmen in der Marienborner Straße zwischen Küferstraße und Hans-Böckler-Straße;</p> <p>Verbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags</p>	<p>Den Empfehlungen des Lärmaktionsplans der 4. Runde zu Geschwindigkeitsreduzierungen liegt die rechtliche Grundlage des StVG / der StVO zugrunde – auf deren Basis inkl. dazugehörige Richtlinie und Verwaltungsvorschrift wurden die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung umfassend geprüft und abgewogen.</p> <p>Der Maßnahmenkatalog enthält darüber hinaus auch Fahrbahnsanierungsmaßnahmen mit lärmminderndem Belag. Dies wird bei notwendigen Fahrbahnerneuerungen regelmäßig berücksichtigt.</p>



Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
11	29.05.2024 (über X, vormals Twitter)	Jetskis und Speedboote sind die Pest! Für den Spaß von den wenigen müssen hunderte einen Höllenlärm ertragen. Kann man hierzu auch Anregungen einbringen oder zählt der Rhein nicht zur Stadt Mainz?	Jetskis	Rhein	Berücksichtigung der Jetskis/ Speedboote im Rahmen der Lärmaktionsplanung	Der Lärm durch Jetskis fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.  Im Zuge der Lärmkartierung werden die mit den Jetskis verursachten Lärmbelastungen nicht erfasst, so dass es auch keine Bewertungsgrundlage für Maßnahmen gibt.  Die Hinweise zu den hohen Lärmbelastungen durch Jetski werden an die zuständige Behörde weitergegeben.
12	30.05.2024	Sehr geehrte Damen und Herren,  Unter Bezugnahme auf den kürzlich veröffentlichten Lärmaktionsplan möchte ich folgendes mitteilen bzw. anbringen:  Mein Name ist [anonymisiert] und ich lebe gemeinsam mit meine Freundin [anonymisiert] in der Goethestraße 4 in der Neustadt. Gerade mit Beginn der Sommermonate konnten wir in letzter Zeit feststellen, dass ein deutlicher Anstieg des Fahrzeuglärms in der Goetheunterführung wahrnehmbar ist. Dies bezieht sich vor allem auf Fahrzeuge der sog. „Poser“-Szene, die vor dem Tunnel Schrittgeschwindigkeit fahren und dann deren Fahrzeug teilweise über drei Gänge hinweg begleitet von großem Lärm beschleunigen.  Das angeordnete Tempo 30 in FR Mombacher Straße scheint hier nicht zu interessieren bzw. keine Wirkung zu zeigen. Das Problem besteht in beide Fahrtrichtungen. Zudem fahren manche dieser besagten PKW mehrfach und auch oft mitten in der Nacht durch den Tunnel und verursachen immensen Lärm.  Ich bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung meiner E-Mail im Zuge der Bürgerbeteiligung.	Straßenverkehr	Neustadt, Goethestraße 4	Kontrollen gegen Poser / Geschwindigkeitskontrolle bei Tempo 30, insb. im Nachtzeitraum	Verhaltensbedingter Straßenverkehrslärm durch Poser wird im Rahmen der Lärmkartierung nicht erfasst und ist auch mit dem planerischen Maßnahmenspektrum des Lärmaktionsplans nicht zu reduzieren.  Der Lärmaktionsplan empfiehlt, zur Erhöhung der Befolgung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen grundsätzlich unterstützende Maßnahmen umzusetzen. Dies können Dialog-Displays und Geschwindigkeitskontrollen sein.  Der Hinweis zur Poserszene wird an die zuständige Behörde weitergegeben.
13	30.05.2024	Sehr geehrtes Team,  Schön zu wissen, dass es diesen Lärmaktionsplan gibt. Ich habe über Social Media davon erfahren.  Häufige Lärmquellen, die mich und meine Familie stören, sind: Laubbläser: es stinkt und macht Krach. Aus meiner Kindheit kenne ich einen Rechen und eine Schubkarre - warum nicht einfach damit das Laub beseitigen? Kostet nur Kraft und bisschen Zeit - tut aber der Umwelt und der Gesundheit gut / vielleicht auch ein guter Nebenjob für Jugendliche, die sich ein bisschen Geld verdienen wollen, oder für Personen, die sich in die Gesellschaft einbringen möchten & Verantwortung für ihre Umwelt/ Umfeld übernehmen wollen.  Straßenbahnen: wir sind als Familie viel in Deutschland unterwegs – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln u.a. mit der Straßenbahn, leider müssen wir feststellen, dass in Mainz die Straßenbahnen extrem laut sind. Warum ist uns ein Rätsel / Dresden; Leipzig u.a. sind wunderbar leise. Gründe kennen wir nicht. Ggf. Technik? Unser Tipp: den Blick auf andere Städte richten und sich inspirieren lassen (bezieht sich auch auf Grünflächen, Bepflanzungen, Sitzgelegenheiten und Gestaltung von Begegnungsräumen).  Fluglärm: wir wohnen in Zahlbach - an sich eine grüne Oase aber extrem laut durch tiefliegende Flugzeuge. Unter der Woche ist das Sitzen auf dem Balkon kaum möglich. Natürlich auch begründet durch den naheliegenden Hubschrauberplatz der Uniklinik - den wir im Notfall natürlich alle nicht missen möchten. Dafür haben wir leider keine Idee, sondern es ist wohl Geduld und Kompromissbereitschaft gefragt. Lösungen hätten wir trotzdem gern.  Wir danken für die Möglichkeit, sich äußern zu dürfen, und freuen uns über gute Ideen, die umgesetzt werden - gerne auch mit Schubkarre und Rechen unsererseits.	Straßenreinigung, Schienenverkehr, Flugverkehr	Zahlbach	Lärmbelastung durch Laubbläser; Laute Straßenbahnen; Lärmbelastung durch Flugverkehr	Die Emissionen von Kleingeräten wie Laubbläser werden im Lärmaktionsplan nicht behandelt.  Die MVG hat den Einsatz einer längeren Straßenbahn aus der Partnerstadt Erfurt im Mainzer Streckennetz getestet. Die Testphase hat gezeigt, dass die „Partnerschaftbahn“ etwas geräuschärmer ist und ein ruhiges Fahrgefühl bietet.  Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)  Die Abflugrouten des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Uni-Gelände wurden im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten an diesem Standort optimiert.
14	30.05.2024	Sehr geehrte Damen und Herren,  die Bewohner der Straße Am Taubertsberg sind aufgrund zahlreicher Faktoren (Fluglärm, Saarstraße, Helikopter Unimedizin) ganztägig enormem Lärm ausgesetzt. Zumindest auf die Saarstraße könnte Einfluss genommen werden. Fast kein Fahrzeug hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von anfangs 50 km/h. Die Schilder könnte man genau so gut entfernen. Aus Lärmschutzgründen wäre es sehr wichtig, diese Geschwindigkeit regelmäßig zu kontrollieren und zu sanktionieren, insbesondere auch nachts. Dann wird die Saarstraße zur Rennstrecke. Auch eine Verringerung auf 30 km/h zumindest bis zur Kreuzung Universität wäre zielführend.  Weiterhin wird die Saarstraße im Minutentakt von Rettungswagen befahren. Auch ohne dichten Verkehr und aufgrund der Mehrspurigkeit mit genügend Platz fahren diese ausschließlich mit lauter Sirene. Ist das wirklich nötig? Dies stresst die Bewohner enorm und scheint absolut vermeidbar.	Straßenverkehr, Flugverkehr	Am Taubertsberg (Lärmquelle Saarstraße)	Regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle	Der Bereich Am Taubertsberg bzw. die Saarstraße sind kein Maßnahmenbereich.  In Maßnahmenbereichen sollen prioritär Maßnahmen umgesetzt werden.  Der Lärmaktionsplan empfiehlt grundsätzlich, zur Erhöhung der Befolgung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen unterstützende Maßnahmen umzusetzen. Dies können Dialog-Displays und Geschwindigkeitskontrollen sein.  Die Anregung zu regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen wird an die zuständige Behörde weitergegeben.  Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
						<p>die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p> <p>Die Abflugrouten des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Uni-Gelände wurden im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten an diesem Standort optimiert.</p>
15	30.05.2024	<p>Liebes Team der Stadt Mainz, ich habe gelesen, dass Sie aktuell dazu aufrufen, Hinweise für einzelne Lärmquellen anzugeben.</p> <p>Ich wohne in der Mombacher Straße 64, was ein relativ lauter Standort ist. Eine der Hauptlärmquellen hier ist der Schienenverkehr. Wir vermuten, dass die Schienen oder auch einzelne Weichen in unserer Nähe nicht richtig geölt sind, denn wenn ein Zug bremsst oder die Spur wechselt quietscht es häufig sehr laut und es entsteht viel Lärm. Die Züge fahren hier mit sehr geringer Geschwindigkeit durch, dass hört man fast gar nicht. Aber wenn manche Züge bremsen oder die Spur wechseln, ist es plötzlich sehr laut. Da u. A. die Güterzüge sehr lang sind und sehr langsam fahren, dauert der Lärm dann zum Teil für mehrere Minuten an. Falls es möglich wäre die entsprechenden Schienen zu ölen, könnte das Problem evtl. relativ einfach beseitigt werden.</p> <p>Wir Anwohner würden uns sehr freuen, wenn Sie diesen Hinweis aufnehmen und die entsprechenden Stellen untersuchen würden.</p>	Schienenverkehr	Mombacher Straße 64	Quietschen beim Bremsen und/oder Spurwechsel	<p>Für Maßnahmen zur Lärminderung des Schienenverkehrslärms ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Hierzu wurde im Jahr 2022 von der DB in Zusammenarbeit mit dem BMDV die 3. Fortschreibung des Gesamtkonzepts Lärmsanierung Schiene veröffentlicht siehe auch <a href="https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html">https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</a>. Sanierungsbedarf besteht nach diesem auch an den Bahnstrecken nordöstlich der Mombacher Straße (siehe auch Kap. 6.5 des Lärmaktionsplans (Entwurf)).</p> <p>Ein Zeitplan für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen ist nicht bekannt.</p>
16	01.06.2024	<p>Hallo [anonymisiert], hallo [anonymisiert], im letzten Stadtrat hatten wir ja den Lärmaktionsplan und ich hatte mit dir, [anonymisiert] bereits kurz über die Thematik Marienborn, A60/A63 gesprochen.</p> <p>Dort heißt es auf Seite 78 "Entlang der A 60 und der A 643 besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf überwiegend 100 km/h. Eine weitere Reduzierung auf 80 km/h ermöglicht je nach Verkehrsbelastung und Schwerverkehrsanteil zwischen 1,1 und 1,4 dB(A) im Tagzeitraum und zwischen 0,7 und 1,3 dB(A) im Nachtzeitraum. Die erreichbaren Pegelminderungen erfüllen nicht die Voraussetzung nach Lärmschutz-Richtlinien-StV, die mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erreichen soll. An der A 63 südlich des Kreuzes Mainz liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit aktuell baustellenbedingt ebenfalls bei 100 km/h. Der Lärmaktionsplan empfiehlt die Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h auf der A 60, der A 63 und der A 643 im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung."</p> <p>Ich bin der Überzeugung, dass die Lärmkartierung zumindest für die A63 auf Basis von T130 erfolgt sein muss, auch wenn derzeit baustellenbedingt (wie Ihr angehängter Mail entnehmen könnt aber offenbar auch nicht immer) das Tempo auf 100 reduziert wurde. Demnach wünsche ich mir, dass die Lärminderung ausgehend von 130 auf T80 gerechnet wird und dargelegt wird, welche Auswirkungen dies hätte. Darauf geht das Büro leider nicht ein. Ich gehe davon aus, dass bei einer Reduzierung von 130 auf 80 eine deutliche Reduzierung des Lärms entlang der A63 zu erwarten ist und diese Reduktion auch die Anforderung von min 2.1 db(A) erfüllt. Daher muss es unser Ziel sein, dass der Lärmaktionsplan bereits jetzt das maximal mögliche (T80 statt T100) fordert. Es kann ja nicht sein, dass wir nur auf T100 reduzieren, womit wir eine nicht näher spezifizierte Lärminderung haben, aber zeitgleich dann als Argument gegen T80 eingebracht wird, dass die weitere Minderung von T100 zu gering sei. Ich gehe davon aus, dass auch mit T80 die Betroffenheit und die Lärmbelastung, zumindest Zeitweise, oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegt und daher die maximalen Lärmindernden Maßnahmen zu ergreifen sind. Daher bitte dies in der weiteren Behandlung des Lärmaktionsplans mit zu berücksichtigen.</p>	Straßenverkehr	A60, A63, A643	Geschwindigkeitsreduzierung auf den Autobahnen	<p>Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsanteile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54.822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	
						<p>Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p>
17	05.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ich habe die Fortschreibung zum Lärmaktionsplan für 2024 überflogen, und dabei sind mir direkt 2 Dinge aufgefallen, die Sie mir bitte erläutern möchten.</p> <p>1. In den Karten auf den Seiten 4 und 7 sind die Anflugrouten zum Frankfurter Flughafen direkt über Drais eingezeichnet. Das ist nicht richtig, denn es gibt 2 Routen: Einmal über den Nordteil von Lerchenberg, die zweite etwa zwischen Lerchenberg und Ober-Olm. Infos dazu z.B. hier: <a href="http://www.dffd.de">www.dffd.de</a>. Warum ist die Landeroute falsch eingezeichnet? (Dies legt den Verdacht nahe, dass die beauftragte Firma in dieser Hinsicht wenig Sachverstand hat.)</p> <p>2. Warum werden Lärmemissionen der Tierwelt, insbesondere der Krähen, nicht berücksichtigt? Auf jeden Fall sind viele Einwohner von Lerchenberg davon betroffen. Ich danke im Voraus für die Beantwortung der Fragen und verbleibe mit freundlichen Grüßen</p>	Flugverkehr, Tierwelt	Mainz	Überprüfung der Darstellung der Anflugrouten; Berücksichtigung von Lärmemissionen der Tierwelt	<p>Zu 1. In Abbildung 1 auf S. 4 des Lärmaktionsplans (Entwurf) sind die im Rahmen der Lärmkartierung der Stadt Mainz berechneten Lärmquellen dargestellt, im Bereich des Fluglärms sind dies die Flugstrecken des Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen und des Hubschrauberlandeplatz des Uni-Klinikums.</p> <p>Abbildung 4 auf S. 7 zeigt ergänzend zu den Lärmpegelbändern der lokalen Fluglärmquellen auch Fluglärmeinflüsse des Frankfurter Flughafens Fraport. Das ist die grüne Kontur im Süden (siehe auch <a href="https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/laermkartierung/Bericht-zur-strategischen-Laermkartierung-der-Landeshauptstadt-Mainz-2022.pdf">https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/laermkartierung/Bericht-zur-strategischen-Laermkartierung-der-Landeshauptstadt-Mainz-2022.pdf</a>).</p> <p>Natürliche Lärmquellen sind kein Bestandteil der Lärmkartierung und auch nicht der darauf aufbauenden Lärmaktionsplanung, in der es um die Minderung der Lärmemissionen der wichtigsten Lärmquellen geht.</p>
18	13.06.2024	<p>Guten Tag aus der Schweiz nach Mainz</p> <p>Ich habe auch keine sofort überzeugende Idee, wie man die Quantität der Fahrzeuge reduzieren kann. Aber anzugehen ist es. Die schnelle delivery trägt auch noch mit zu der Verdichtung des Verkehrs bei.</p> <p>Ich wünsche Ihnen gute Ursachenforschung und die Mobilität an der Wurzel zu verbessern.</p>	Straßenverkehr	Mainz	Quantität der Fahrzeuge reduzieren	<p>Im Lärmaktionsplan (Entwurf) werden Strategien zur Lärmreduzierung, die auch an den Ursachen ansetzen, benannt (siehe auch Kap. 6.1.2).</p> <p>Die aus Lärmreduzierungssicht bedeutsamen Themen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Mainz sollen im Rahmen eines gesamtstädtischen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) bzw. nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan für die</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	
19	16.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Beim Studium der Texte und der Karten, die dem Lärmaktionsplan beiliegen, fällt auf, dass die Untere Zahlbacher Straße fehlt.</p> <p>Die Situation dort hat sich in den letzten Jahren entschieden geändert.</p> <p>Es wurden viele neue Wohnungen in der Straße direkt oder entlang des Xaveriusweges gebaut. Wie nicht anders zu erwarten, ohne dass jemand einen Gedanken an die sich ändernde Verkehrssituation verschwendet hätte.</p> <p>Mittlerweile ist die Untere Zahlbacher von einer ruhigen zu einer Tag und Nacht befahrenen und verlärmten Straße geworden. Besonders die Kreuzung Xaveriusweg / Untere Zahlbacher Str. mit der Straßenbahn-Haltestelle Römersteine ist extrem laut. Ausgerechnet an der denkmalgeschützten Görz-Stiftung ballt sich der PKW Verkehr.</p> <p>Permanent bremsende und an- und abfahrende PKW und LKW machen einen infernalischen Lärm. Hinzu kommt der Fluglärm vom Rettungshubschrauber der Uniklinken, der normale Fluglärm und die permanenten Hubkonzerte. Zusätzlich Feuerwehr, Polizei Laubbläser, Mäharbeiten usw.</p> <p>Zudem wurde vor einigen Jahren die Ampel auf der Seite der Görz-Stiftung ohne nachvollziehbaren Grund nach vorn in Richtung Straßenbahn-Haltestelle verlegt. Mit dem Erfolg, dass sich noch mehr Verkehr hier staut.</p> <p>Abgesehen von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (mit durchgehender Kontrolle), wäre eine sinnvolle Maßnahme, die Ampelanlage komplett zu entfernen. Vor ca. 1,5 Jahren war die Anlage, da defekt, für 3-4 Tage ausgeschaltet. Es gab keinen einzigen Unfall, noch nicht einmal eine brenzlige Situation. Im Gegenteil: Alle sind langsam gefahren, waren aufmerksam und haben nicht gehupt. Tag und Nacht wesentlich entspannter als mit Ampel.</p> <p>Eine weitere sinnvolle Maßnahme wäre eine Querung auf Höhe der Psychiatrie. Damit nicht alle, die in den Zahlbacher Höfen wohnen oder von bzw. zur Psychiatrie wollen bis zur Kreuzung fahren müssen, wenn sie in Richtung Bretzenheim oder Zahlbacher Steig wollen.</p> <p>Damit wäre auch die Kreuzung Untere Zahlbacher / Zahlbacher Steig entlastet, an der das wunderschöne, denkmalgeschützte Gebäude steht</p> <p>In der Hoffnung, dass die Stadt lärmmindernde Maßnahmen ergreift, die so ganz nebenbei auch die Atemluft ein wenig verbessern würden und mit freundlichen Grüßen</p>	Straßenverkehr, Flugverkehr	Untere Zahlbacher Straße	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 mit durchgehender Kontrolle,</p> <p>Abbau der Ampelanlage an der Kreuzung Xaveriusweg / Untere Zahlbacher Straße,</p> <p>Querung auf Höhe der Psychiatrie</p>	<p>Stadt Mainz bearbeitet werden (siehe auch Kap. 7.1).</p> <p>Der Straßenzug Untere Zahlbacher Straße ist kein Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 4. Runde.</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungs-präsidium Darmstadt zuständig. Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p> <p>Die Abflugrouten des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Uni-Gelände wurden im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten auf diesem Standort nach Lärmgesichtspunkten optimiert.</p>
20	20.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Landeshauptstadt Mainz möchten wir anregen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Göttelmannstraße ganztägig auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren.</p> <p>Die Ketteler Baugenossenschaft eG Mainz ist Eigentümerin mehrerer Wohngebäude, die unmittelbar an die Göttelmannstraße angrenzen (Hausnummern 19 bis 35). Diese Gebäude und damit auch deren Bewohnerinnen und Bewohner sind sowohl am Tage als auch in der Nacht erheblichen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Dies zeigen auch die Ergebnisse der Lärmmessungen, die dem Entwurf des Lärmaktionsplans zugrunde liegen (Karte 1 und 2). Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung für unsere Mieterinnen und Mieter führen.</p> <p>Darüber hinaus sprechen auch Gründe der Verkehrssicherheit für eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit. Insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger sind aufgrund der gegenwärtigen Regelungen nahezu täglich gefährlichen Situationen ausgesetzt. Die Geschwindigkeit ist für viele Autofahrer zu hoch, um angemessen auf andere Verkehrsteilnehmende zu reagieren. Gerade entlang des Volksparks sollte der Verkehr beruhigt werden, weil dieser ganzjährig von Familien zur Naherholung genutzt wird. Dem Schutz der jüngeren Verkehrsteilnehmenden sollte im Rahmen der Verkehrsplanung besonderes Gewicht zukommen.</p> <p>Schließlich würde eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit das Geschwindigkeitsgefüge in der Mainzer Oberstadt insgesamt vereinheitlichen. Die Göttelmannstraße ist umsäumt von Streckenabschnitten, in denen Tempo 30 gilt. Autofahrer, die vom Heiligkreuzweg oder der Goldgrube auf die Göttelmannstraße einfahren, müssen sich von Tempo 30 auf Tempo 50 umstellen und wieder auf Tempo 30, wenn sie die Göttelmannstraße verlassen. Dieses „Wechselspiel“ der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht stringent und hat keinen sachlichen Grund. Zudem ist die Göttelmannstraße keine Hauptverkehrsstraße (Seite 4 des Lärmaktionsplans). Es wäre insgesamt sinnvoller, den Streckenabschnitt in der Göttelmannstraße zusätzlich auf Tempo 30 abzusenken und damit eine großflächige Zone mit einheitlicher Geschwindigkeit zu schaffen.</p>	Straßenverkehr	Göttelmannstraße 19 bis 35	Geschwindigkeitsreduzierung, Tempo 30	<p>Die Göttelmannstraße ist kein Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 4. Runde.</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		Wir dürfen Sie im Namen unserer Mieterinnen und Mieter, aber auch aller anderen Verkehrsteilnehmer um Berücksichtigung und Umsetzung unserer Anregung bitten.				
21	20.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit möchte ich anregen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Göttelmannstraße ganztägig auf 30 Stundenkilometer zu beschränken und den Lärmaktionsplan entsprechend zu ergänzen. Hierfür gibt es aus meiner Sicht - neben den positiven Auswirkungen auf die Umwelt – im Wesentlichen fünf Gründe, auf die ich nachfolgend kurz eingehen möchte:</p> <p>I. Vereinheitlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p> <p>Die Göttelmannstraße ist umsäumt von Streckenabschnitten, in denen Tempo 30 gilt. Autofahrer, die vom Heiligkreuzweg oder der Goldgrube auf die Göttelmannstraße einfahren, müssen sich von Tempo 30 auf Tempo 50 umstellen und wieder auf Tempo 30, wenn sie die Göttelmannstraße verlassen. Dieses „Wechselspiel“ der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht stringent und hat keinen sachlichen Grund. Hinzu kommt, dass dieser Verkehrsabschnitt keine Hauptverkehrsstraße darstellt und deshalb nicht zwangsläufig mit Höchstgeschwindigkeit befahren werden muss. Sinnvoller wäre es, den Streckenabschnitt in der Göttelmannstraße / Stiftswingert zusätzlich auf Tempo 30 abzusenken und damit eine großflächige Zone mit einheitlicher Geschwindigkeitsregelung zu schaffen.</p> <p>2. Reduzierung der Lärmbelastung</p> <p>Die Lärmbelastung durch Tempo 50 in der Göttelmannstraße ist für mich als Anwohner immens. Ich wohne in einem Neubau mit dreifachverglasten und zusätzlich lärmisolierten Fenstern. Trotz geschlossener Fenster ist die Lärmbelastung so stark, dass ich die Straße nachts trotz Ohrenstöpseln deutlich vernehmen kann. Auch tagsüber ist ein konzentriertes Arbeiten in den Räumen zur Straße hin kaum möglich. Dies empfinden die Menschen in meiner Nachbarschaft ähnlich. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 hat in anderen Kommunen und sogar in Mainz selbst zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen geführt. Die Straßenverkehrsordnung gibt den Straßenverkehrsbehörden in diesen Fällen die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.</p> <p>3. Eindämmung der Möglichkeit der Nutzung als Rennstrecke</p> <p>Nahezu jeden Abend und im Sommer noch verstärkt, wird die Göttelmannstraße aufgrund ihrer geraden und gut ausgebauten Strecke von diversen Motocross-Maschinen, Motorrädern und anderen Fahrzeugen gerne als Rennstrecke genutzt. Dabei beschränken sich die Fahrer nicht nur auf eine einfache Durchfahrt. Gerne wird die Strecke auch mehrmals befahren. Steht ein Rennen nicht auf der Tagesordnung, muss die Bevölkerung auch sonstiges motorisiertes Posing-Gehabe ertragen. Auf die damit verbundenen Belastungen für die Anwohner und die Auswirkungen auf die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden muss ich wohl nicht näher eingehen. Eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde die Attraktivität als Rennstrecke deutlich verringern. Zusätzlich bietet sich die Einrichtung eines oder mehrerer stationärer Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung an, insbesondere auf der Geraden entlang des Volksparks.</p> <p>4. Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern</p> <p>Die Göttelmannstraße ist eine wichtige Achse für den Radverkehr. Durch die derzeit geltende Richtgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern wird die Sicherheit von Radfahrern jedoch unnötig beeinträchtigt. Auch wenn die Straße dem Grunde nach breit genug ausgebaut ist, erlebe ich als Radfahrer aufgrund der derzeitigen Regelung regelmäßig lebensgefährliche Situationen. Die „Anreize“ für ein unüberlegtes Überholen würden reduziert, wenn die Geschwindigkeit insgesamt abgesenkt werden würde. Zusätzlich möchte ich anregen, die Piktogramme auf der Straße durch farblich hervorgehobene Schutzstreifen für Radfahrer zu ersetzen. Dies würde den Verkehr zusätzlich beruhigen, derzeit noch vorhandene Lücken zu anderen, besser ausgebauten und verkehrsberuhigten Fahrradstrecken (z. B. Goldgrube, Rosengarten) schließen und damit die Attraktivität als Fahrradstrecke erhöhen.</p> <p>5. Erhöhung der Sicherheit von Fußgängern</p> <p>Nahezu täglich beobachte ich als Anwohner gefährliche Situationen für Fußgänger, insbesondere auf der Höhe des Volksparks. Die derzeit geltende Geschwindigkeit ist für viele Autofahrer zu hoch, um Fußgänger rechtzeitig zu erkennen und noch an den Zebrastreifen anhalten zu können. Teilweise werden Kinder und ältere Menschen am Fahrbahnrand einfach übersehen und müssen auf die „Gnade“ der nächsten Autofahrer warten, um die Straße überqueren zu können. Der Volkspark ist zudem eine beliebte Naherholungsmöglichkeit für Familien. Kinder queren hier regelmäßig die Göttelmannstraße. Außerdem nutzen viele Schülerinnen und Schüler die Göttelmannstraße als Übergang, um in die Schule zu kommen. In diesem Zusammenhang habe ich schon öfters gefährliche Situationen mit ansehen müssen. Die Anordnung von Tempo 30 würde diese Situationen entschärfen und die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger erheblich erhöhen.</p>	Straßenverkehr	Göttelmannstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30, Schutzstreifen	<p>Die Göttelmannstraße ist kein Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 4. Runde.</p> <p>Es sind zwar Gebäude oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes (<math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffen. Ggü. anderen Straßenzügen in Mainz ist die Lärmbetroffenheit aber geringer. Die Prioritätenliste des Lärmaktionsplans (Entwurf, Kap. 3.2.2) beruht auf den objektiven Kriterien der Lärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen.</p> <p>Für die Bereiche mit Priorität werden vorrangig Maßnahmen entwickelt.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>Zusammenfassend bringt die Einrichtung von Tempo 30 in der Göttelmannstraße eine Reihe von Vorteilen und nur geringfügige Einschränkungen. Zum Abfahren der etwa 1,2 Kilometer langen Göttelmannstraße benötigt ein Fahrzeug mit 30 Stundenkilometern weniger als eine Minute länger als ein Fahrzeug mit 50 Stundenkilometern. Das ist eine Einschränkung, die angesichts der Vorteile für die Allgemeinheit zu verkraften ist.</p> <p>In der vergangenen Woche haben Bundestag und Bundesrat nun endlich eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen, welche den Ländern und Kommunen zusätzliche Entscheidungsspielräume und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Verkehrsplanung einräumt. Dies umfasst auch eine leichter umzusetzende Anordnung von Tempo 30. Diese zusätzlichen Möglichkeiten sollten auch für die Lärmaktionsplanung genutzt werden.</p> <p>Ich darf Sie daher auch im Namen meiner Nachbarschaft sowie aller anderen Verkehrsteilnehmer herzlich um Berücksichtigung und Umsetzung meiner Anregung bitten.</p>				
22	25.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Vorsitzender des SPD OV Mainz Marienborn lege ich zum Entwurf des LAP 2024 folgende Einwände/Hinweise ein:</p> <p>- Seite 4 und Seite 7: Die Anfluglinie der Flugzeuge auf den Frankfurter Flughafen ist in den Abbildungen 1 und 4 falsch eingezeichnet. Aus eigener leidvoller Erfahrung wissen wir, dass beide Anfluglinien über Marienborn verlaufen und nicht wie im LAP dargestellt weiter nördlich (siehe Anhang). Forderung: Bitte die richtigen Anfluglinien in die Abbildungen 1 und 4 einzeichnen und den daraus resultierenden Korrekturbedarf im weiteren Verlauf des LAP prüfen.</p> <p>- Seite 64: Die Stadt Mainz empfiehlt die Verlagerung von Lärmemission aus der Kernstadt auf den Autobahnring und verbinden es mit dem 6-spurigen Ausbau der A 60 und A 643. Der aktuelle Verkehr macht diesen Ausbau allerdings nicht notwendig. Hier sollte aus ökologischen wie auch ökonomischen Gründen keineswegs eine Argumentation für den Autobahnausbau geliefert werden. Verkehrspolitisch ist ein solcher Ausbau nicht sinnvoll und sollte nicht in einem solchen Aktionsplan aufgegriffen werden. Forderung: Bezüge zu einem Ausbau der A 60 und A 643 sind im LAP zu streichen.</p> <p>- Seite 78: Der Lärmaktionsplan empfiehlt die Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h auf der A 60, der A 63 und der A 643. Aktuell sind auf der A 60 vor dem Sonnigen Hang jedoch nur 80 km/h erlaubt. Es bestand bislang ein breiter politischer Konsens, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h dort beibehalten werden soll. Forderung: Anstelle die Beibehaltung auf 100 km/h zu empfehlen, sollte die Beibehaltung auf 80 km/h empfohlen werden.</p> <p>- Seite 84: In der Auflistung der aktuellen städtebauliche Planungen fehlt das Bauvorhaben Ma33. Auch aus Lärmschutz-Aspekten sollte dieses Bauvorhaben, das nahe der Autobahn A63 realisiert werden soll, im LAP berücksichtigt und in der Auflistung genannt werden.</p>	Flugverkehr; Straßenverkehr	Marienborn; A 60, A 63 u. A 643	Korrekturbedarf Lärmkartierung Flugverkehr; Kein Ausbau von A 60 u. A 643; Geschwindigkeitsbeschränkung an der A 60 auf 80 km/h beibehalten; Fehlende Baumaßnahme Ma33	<p>Zur Darstellung des Fluglärms: In Abbildung 1 auf S. 4 des Lärmaktionsplans (Entwurf) sind die im Rahmen der Lärmkartierung der Stadt Mainz berechneten Lärmquellen dargestellt, im Bereich des Fluglärms sind dies die Flugstrecken des Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen und des Hubschrauberlandeplatz des Uni-Klinikums. Abbildung 4 auf S. 7 zeigt ergänzend zu den Lärmpegelbändern der lokalen Fluglärmquellen auch Fluglärm einflüsse des Frankfurter Flughafens Fraport. Das ist die grüne Kontur im Süden (siehe auch <a href="https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/laermkartierung/Bericht-zur-strategischen-Laermkartierung-der-Landeshauptstadt-Mainz-2022.pdf">https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/laermkartierung/Bericht-zur-strategischen-Laermkartierung-der-Landeshauptstadt-Mainz-2022.pdf</a>).</p> <p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn: wörtlich steht im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Zur Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durch-</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	
					<p>geführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p> <p>Zum Bauvorhaben Ma33: der Lärmaktionsplan hat das Hauptziel des Schutzes der Wohnbevölkerung. Die auf S. 84 genannten Bebauungspläne stehen daher in Bezug mit Wohnbebauung. Dies ist beim Ma33 nicht der Fall. Der Bezug der Bebauungspläne zur Wohnbebauung wird im Lärmaktionsplan ergänzt.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
23	27.06.2024	<p>Gegen den Entwurf des LAP 2024 lege ich folgende Einwände ein:</p> <p>Auf Seite und 64 empfiehlt die Stadt Mainz die Verlagerung von Lärmemission aus der Kernstadt auf den Autobahnring und übernimmt dabei zustimmend die Pläne der Autobahn GmbH zum 6-spurigen Ausbaus der A 60 und A 643. Der Fernverkehr, dem Autobahnen vorrangig dienen sollen, macht diesen Ausbau nicht notwendig.</p> <p>Ganz davon abgesehen, dass durch die empfohlenen, bewusst gesteuerten Umwege noch mehr CO<sup>2</sup> ausgestoßen wird, wird auch durch den Flächenmehrverbrauch der 3. Autobahnspur noch mehr wertvolles Ackerland wie auch Freizeitflächen vernichtet.</p> <p>Der Verkehr auf der A 60 zwischen Dreieck und Kreuz staut nie, es sei denn bei Unfällen oder Sperrung des Hechtsheimer Tunnels. Außerdem wird ein sechsspüriger Ausbau nicht gebraucht, da die Verkehrszahlen entgegen den Prognosen der Autobahn GmbH seit vielen Jahren abnehmen beziehungsweise stagnieren und der Abschnitt zwischen dem Dreieck Finthen und dem Kreuz Mainz-Süd keine überregionale Bedeutung hat. Daher würde ein verkehrssicherer 4-spüriger Ausbau genügen.</p> <p>Der geplante Ausbau ist mit einer 9 m hohen Lärmschutzwand am Sonnigen Hang verbunden. Dabei wird die Veränderung des Kleinklimas in diesem Bereich gar nicht berücksichtigt. 9 m hohe Lärmschutzwände werden auch die Frischluftzufuhr in die Stadt reduzieren. Dabei wirkt, auch wegen der Breite der geplanten Autobahn, selbst eine so hohe Mauer nur für die unteren Stockwerke in der Nähe lärmindernd</p> <p>Der Vorschlag des 6-spürigen Ausbaus der A 60 widerspricht allen heutigen. Erkenntnissen, die Baumaßnahme nachhaltig und ökologisch zu gestalten, z.B. die Autobahn zu überdecken und so Baufläche zu gewinnen.</p> <p>Auf Seite 78 empfiehlt die Stadt Mainz eine Geschwindigkeit auf den Autobahnen vor Marienborn, der A 60 und A 63, von 100 km und verweigert eine Festlegung. Aktuell sind auf der A 60 vor dem Sonnigen Hang 80 km/h erlaubt und das seit vielen Jahren. Auf der A 63 sind statt 130 km/h nur 80 bzw. 100 km/h erlaubt.</p> <p>Bei einer Oberbürgermeisterkandidatenbefragung in 2023 haben alle Kandidaten, der heutige OB Haase, Herr Viering (Grüne), Frau v. Jungenfeld (SPD) und Frau Matz (CDU) zugesagt, auf den Autobahnen im Marienborner Bereich 80 km dauerhaft zu installieren.</p> <p>Das Argument im LAP, die Reduzierung auf 80 km/h würde zu wenig Lärmreduzierung bringen, ist in einem Lärmaktionsplan fehl am Platz. Nach einem Verwaltungsgerichtsurteil muss die Stadt Mainz im LAP die Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen und die Autobahn GmbH dies umsetzen.</p> <p>Ich fordere die Stadt Mainz auf, im Lärmaktionsplan alles für die Marienborner Bürger zu unternehmen, dass nach Jahrzehnten des Lärms endlich kurzfristig Lärmschutz vorgenommen wird durch Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A60 und der A63 in den ausgewiesenen Maßnahmenbereichen, und dass keine Festlegung auf einen 6-spürigen Ausbau unnötige Kosten verursacht und Flächen in Marienborn verbraucht.</p>	Straßenverkehr	A 60, A 63 u. A 643	Kein Ausbau von A 60 u. A 643; Geschwindigkeitsbegrenzung bei A 60 u. A 63 bei 80 km/h beibehalten	<p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn: wörtlich steht im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Damit ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Zu: „Die Stadt Mainz empfiehlt eine Geschwindigkeit auf den Autobahnen vor Marienborn, der A 60 und A 63, von 100 km und verweigert eine Festlegung“:</p> <p>Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte</p>



Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	
					<p>Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p> <p>Darüber hinaus wurde die Stadt Mainz wurde zu keinem Zeitpunkt von einem Verwaltungsgericht verpflichtet, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn festzulegen.</p>
24	28.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit mehr als 46 Jahren wird unser Chausseehaus in Mainz-Marienborn an der A 63 mit mehr als 71 dB(A) tagsüber und nachts mit 63 dB(A) beschallt. Dazu füge ich das Protokoll einer „Verkehrsräuschmessung“ aus dem Jahr 1978 bei. Ein Wohnen mit offenen Fenstern ist somit seit fast 50 Jahren nicht möglich. Obwohl das Bundeslärmschutzgesetz schon seit 1974 besteht, hat erst die EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu geführt, durch Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung entscheidende Verbesserungen zu ermöglichen.</p> <p>Im Amtsblatt 24/2024 wird der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG zur Beteiligung der Öffentlichkeit bekannt gemacht.</p> <p>Als Anwohner der A 63 sind wir extrem vom Lärm der A 63 und A 60 betroffen. Daher möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen, unsere Einwände gegen die Pläne des LAP's vorzutragen. Da meinen Sohn Fritz mit seiner Familie der gleiche Lärm betrifft, sind unsere Argumente und Einwände die gleichen.</p> <p>Wie die Anwohner an der A 63 durch Lärm belastet werden, ist im LAP 2024 dokumentiert.</p> <p>1. Die Lärmbelastung an der A 63 im Bereich der Chausseehausbrücke liegt tags bei &gt; 70 dB(A) [Karte 1] und nachts bei &gt; 60 dB(A) [Karte 2].</p> <p>2. Das dokumentiert sich auch in der Karte 8 (nachts) zur Lärmbetroffenheit. Auf dieser Karte ist in unserem Wohnbereich die Lärmkennziffer (LKZ) auf dem höchstmöglichen Stand, d.h. &gt; 400. Die Karte 7 (ganztags) unterstreicht das mit dem gleichen Wert.</p> <p>3. Dies ist sicher auch in dem Schwerverkehrsanteil (Karte 13) der A 63 begründet, der nachts bei &gt; 20 – 30 % liegt. Dass Durchschnittswerte aber leider die nächtliche lärmende Realität nicht wiedergeben, zeigen unsere</p>	<p>Straßenverkehr; Flugverkehr</p>	<p>Marienborn; A 60, A 63 u. A 643</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h an den Autobahnen; Verzicht auf Verkehrsverlagerungen auf die Autobahnen; Verbesserung des aktiven Lärmschutzes an der A 63</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>eigenen Auswertungen der BAST-Zahlen aus dem Jahr 2017 am Beispiel für die Nächte Montag und Dienstag an der A 63. Die Anzahl von über 150 LKW pro Stunde bedeutet, dass in den Stunden 3 und 4 Uhr mehr als 2 LKW in der Minute die Ruhe der Anwohner stören. (Siehe Anlage 2017 Zählstelle Marienborn).</p> <p>Wie dringend daher Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind, zeigt eine Maßnahmenliste der Stadt Mainz zum LAP. In der Priorität 1 hat die A 63 die Nummer 4.</p> <p>Endlich erkennt die Stadt Mainz die Lärmbetroffenheit der Autobahn – Anwohner (im Gegensatz zum letzten Lärmaktionsplan)</p> <p>Folgende Maßnahme ist für die A 63 geplant:</p> <p>Seite 78: Geschwindigkeitsreduzierungen an Autobahnen</p> <p>„Der Lärmaktionsplan empfiehlt die Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h auf der A 60, der A 63 und der A 643 im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung“. (Zitat)</p> <p>Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>A. Die Stadt Mainz „empfiehlt“ nicht nur, sie muss einfordern. Die Stadt Mainz ist in diesem Bereich der Autobahn A 63 für ihre Bürger verantwortlich. Das belegt auch ein Verwaltungsgerichtsurteil aus dem Jahr 2021 gegen uns Anlieger, das der Stadt Mainz die Geschwindigkeitsvorgabe in dem genannten Bereich aufträgt.</p> <p>B. Zitat auf Seite 78:</p> <p>Der Lärmaktionsplan setzt fest:</p> <p>Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden. Die Autobahn GmbH darf die Geschwindigkeit nicht einfach erhöhen. Die Stadt Mainz legt fest und die Autobahn-GmbH setzt um, es sei denn rechtliche Gründe verhindern die vorgegebene Maßnahme.</p> <p>C. Trotz höchster Lärmwerte verzichtet die Stadt Mainz auf die Forderung, in diesem lärmbelasteten Bereich die Geschwindigkeit ganztags auf 80 km/h zu senken. Die Stadt Mainz versteckt sich hinter dem Argument 80 km/h würde nur geringe weitere Lärmreduzierung bewirken. Der LAP zitiert auf Seite 70 das Mdl – RLP wie folgt:</p> <p>„Soweit die Richtwerte der Verkehrslärm-Richtlinien-StV 2007 überschritten werden, verkleinert sich allerdings der Ermessensspielraum der Behörden zugunsten der Lärmbetroffenen. Je deutlicher und intensiver die zugrundeliegenden Lärmwerte überschritten werden, desto mehr fordert die verfassungsrechtliche Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) ein behördliches Tätigwerden.“ 79</p> <p>[79 Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen; Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Handreichung Februar 2016 Dies zitiert der LAP leider nur, veranlasst aber kein wirksames Handeln.]</p> <p>D. Durch Verlagerung der Verkehrsströme auf die Autobahnen möchte die Stadt Mainz den Lärm reduzieren. Damit würde sich der Lärm auf den Autobahnen erhöhen, die Geschwindigkeiten blieben jedoch unverändert und würden nicht zur Lärmentlastung auf 80 km/h gesenkt werden.</p> <p>Das ist nur eine Verlagerung des Lärms zu Lasten bereits über den Grenzwerten Belasteter.</p> <p>Folgende Lärmquellen an der A 63 werden im LAP gar nicht berücksichtigt, sind für die Anwohner aber dennoch nervig:</p> <p>E. Der Lärm in diesem Bereich an der A 63 ist noch wesentlich höher, da der Lärm der A 60 aus dem Kreuz – Süd kommend gar nicht ergänzend im LAP 2024 berücksichtigt wurde. (Gesamtlärmbetrachtung) Aber der Lärm der A 63 reicht ja auch alleine schon, alle Grenzwerte zu überschreiten.</p> <p>F. Fluglärm: pünktlich 4:55 Uhr überfliegt bei Ostwind die erste Maschine die A 63 zum Flughafen Frankfurt. Gottseidank? haben wir nicht so häufig diese Wetterlage, denn dann wäre der Lärm noch unerträglicher und dann müsste im LAP wegen der Häufigkeit der Fluglärm auch erfasst werden. Dass er dennoch an mehr als 50 Tagen stört, wird leider nicht erfasst. (Eigenmessung Fluglärm pro Maschine ca. 80 dB(A))</p> <p>G. Pendlerstaulärm: gegen 6:00 bilden sich die ersten Staus auf der A 63 in Richtung Frankfurt- Darmstadt. Dies ist regelmäßig durch sonores LKW-Hupen untermalt, wenn sich PKW in die Abbiegespur zwängen. Das ist erst seit der Seitenstreifenfreigabe und wird sich mit der Fertigstellung des illegalen Brückenbauwerkes im Kreuz Mainz Süd leider auch nicht ändern.</p>				<p>Zu den Einlassungen A, B, C und D:</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.a. Stellungnahme zum Beitrag 16) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt nämlich, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>H. Zunahme Verkehr: Der Verkehr auf der A 63 nimmt jährlich bedingt durch Zuzug in den Mainzer Speckgürtel und dem steigenden internationalen Gütertransport mit LKW's um ca. 700 Fahrzeuge zu. Dieser Aspekt wird leider nicht vorausschauend gewürdigt. Eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen könnte auf der Nordseite der A 63 nur durch eine neue Lärmschutzwand erreicht werden. Leider zeigt sich die Stadt Mainz für eine Lärmschutzwand mit PV-Ausstattung beratungsresistent. Bei der Autobahn GmbH denkt man da kreativer, Deckelung mit dreispurigem Ausbau vor dem Chausseehaus und Erneuerung der Lärmschutzwand im Norden. Wann kommen von der Stadt Mainz solche kreativen Gedanken, die nachhaltig sind?</p> <p>Darüber hinaus ergeben sich folgende weitere Fragen:</p> <p>I. Warum hat die Stadt Mainz vom Pariser Tor bis zur Abfahrt Bretzenheim auf der B 40 die Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt? Dabei wohnen die Anwohner in Marienborn an der weiterführenden A 63 näher an der Fahrbahn. Mutet die Stadt Mainz den Marienborner Anwohnern an der A 63 mehr Lärm zu als den Bretzenheimern an der B 40?</p> <p>J. Warum nimmt sich Mainz nicht die Autobahnen in München zum Vorbild? Dort ist auf fast allen innerstädtischen Autobahnen 80/h vorgeschrieben. LKW dürfen nachts nur 60 km/h fahren. Gelten in Bayern andere Gesetze als in RLP? Auch in anderen deutschen Städten ist nächstens die Geschwindigkeit auf Autobahnen, die in Stadtbereichen Grenzwerte überschreiten, 80 km/h vorgegeben.</p> <p>Als Anwohner an der A 63 fordern wir Sie auf, im Lärmaktionsplan 2024 die Geschwindigkeit in dem betreffenden Bereich ganztags auf 80 km/h festzulegen und durch entsprechende Kontrollen die Einhaltung zu überwachen.</p>				<p>entstanden sein.</p> <p>Darüber hinaus wurde die Stadt Mainz wurde zu keinem Zeitpunkt von einem Verwaltungsgericht verpflichtet, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn festzulegen.</p> <p>Zur Einlassung D: Die Verlagerung der Verkehrsströme wird im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Autobahnen empfohlen: siehe Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärm- sanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Zur Einlassung E: In der Lärmkartierung sind alle Lärmquellen des Straßenverkehrs berücksichtigt.</p> <p>Zur Einlassung F: Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p> <p>Zu den Einlassungen I und J siehe oben</p>
25	28.06.2024	<p>Mainzer Bürger*innen sind durch Fluglärm unter den An- und Abflugrouten des Frankfurter Flughafens erheblich belastet. Sie wünschen sich eine umfassende und differenzierte Beschreibung des Fluglärms in der Gesamtlärmdarstellung. Zu Ziffer 3.2.2 des Lärmaktionsplans Mainz gebe ich daher für die BI-Mainz-Laubenheim nachfolgende Stellungnahme ab.</p> <p>Die Ziffer 3.2.2 gibt nur sehr unvollständig die Belastung der Bürger*innen durch Fluglärm wieder. Der beschreibende Text im Aktionsplan ist durch Aufnahme der nachfolgenden Sachverhalte zu erweitern:</p> <p>1. Die Bürger*innen der Stadt Mainz, die unter den An- und Abflugrouten des Frankfurter Flughafens liegen sind erheblich durch Fluglärm betroffen. Das trifft für alle südlichen Mainzer Stadtbezirke (Mainz-Laubenheim, Mainz-Weisenau, Mainz-Hechtsheim, Mainz-Bretzenheim, Mainz-Marienborn und Mainz-Lerchenberg) und die Oberstadt zu und nicht nur für die Ortsteile Weisenau, Hechtsheim und Oberstadt. Die Jahresmittelung des äquivalenten Dauerschallpegels <math>L_{den}</math> führt wegen des -je nach Windrichtung- unterschiedlichen Flugbetriebs zu einer erheblichen Unterbewertung der Fluglärmbelastung in Mainz.</p> <p>Begründung: Die Anwendung der Bewertungsvorgabe aus der Umgebungslärmrichtlinie, Bildung eines Jahresmittelwertes zur Berechnung der Lärmindizes, führt -über das Jahr gesehen- zu einer erheblichen Fehlbewertung der tatsächlichen Fluglärm-Belastung der Mainzer Bürger*innen. Der Grund ist die sehr unterschiedliche Lärmimmission je nach Betriebsrichtung des Frankfurter Flughafens. Bei Ostwind (Ostbetrieb) überfliegen die Flugzeuge beim Anflug auf die Landebahn Nordwest und die Parallelbahnen Mainz. Bei Westwind (Westbetrieb) findet kein Landeanflug über Mainz statt.</p> <p>Die Wettersituation im Rhein-Main Gebiet mit etwa 70 % Westwind und 30 % Ostwind führt beispielsweise in Mainz-Laubenheim bei einem <math>L_{den}</math> (Ostbetrieb) von 52 db(A) und bei einem <math>L_{den}</math>(Westbetrieb) von 44 db(A) zu einem jahresgemittelten <math>L_{den}</math> von 46,4 db(A). Obwohl an mehr als 100 Tagen im Jahr mehr als 52 db(A) <math>L_{den}</math> registriert werden, liegt der über das Jahr gemittelte Lärmindex etwa 6 db(A) darunter. Die Folge dieser Mittelung ist, dass es rechnerisch und amtlich keinen Fluglärm in Mainz-Laubenheim gibt. Das trifft ebenso für Vo-</p>	Flugverkehr	v.a. Mainz-Laubenheim	Stärkere Berücksichtigung von Wetterbedingungen (Windrichtung) bei der Lärmkartierung	<p>Punkt 3.2.2 des LAP Mainz wird wie folgt geändert : „Belastungen durch den Frankfurter Flughafen treten im gesamten Stadtgebiet auf. Unter Berücksichtigung aller Betriebsrichtungen sind oberhalb der Kartierungsschwelle für die Lärm-minderungsplanung von 55 dB(A) folgende Ortsteile belastet...“</p> <p>Die Fluglärmbelastung in Mainz wurde im Rahmen der Lärmkartierung durch die zuständige Stelle nach der einschlägigen Berechnungsmethode ermittelt.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die eingereichte Stellungnahme wurde zuständigkeitshalber an das Regierungspräsidium Darmstadt weitergeleitet.</p> <p>Die Stadt Mainz hatte noch vor der Auf-stellung des Lärmak-tionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>orte Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg zu.</p> <p>2. Die für den Gesundheitsschutz und die Kindesentwicklung erforderliche Nachtruhezeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (gesetzliche Nacht) der Mainzer Bürger*innen ist durch die Betriebsregelung des Frankfurter Flughafens um 3 Stunden verkürzt. Die Nachtflugregelung für den Flughafen Frankfurt erlaubt planmäßige Flüge bis 23 Uhr und ab 5 Uhr. Zudem werden verspätete Starts zwischen 23 Uhr und 24 Uhr von der örtlichen Luftaufsichtsstelle genehmigt, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereichs des jeweiligen Luftverkehrsunternehmens liegen. Im Jahr 2023 waren es 1400 Starts- und Landungen nach 23:00 Uhr.</p> <p>3. Bei Westbetrieb tangieren der Direktabflug nach Westen die Mainzer Innenstadt sowie die Neustadt und der Nordast der Südumfliegung Mainz-Laubenheim. Da Mainz-Laubenheim ebenfalls seitlich unter der Standardfluglinie auf die südliche Parallelbahn liegt, sind die Laubenheimer Bürger*innen sowohl bei Westwind als auch bei Ostwind von Fluglärm betroffen, also tagtäglich.</p> <p>Bei Westwind kommt hinzu, dass die aus Kostengründen von den Airlines empfohlenen Flachstartverfahren zu einer erhöhten Lärmimmission führen. Im südöstlichen Teil von Mainz-Laubenheim werden Einzelschallpegel über 73 db(A) gemessen.</p> <p>4. Seit Frühjahr 2023 kann bei Ostbetrieb der Segmented Approach ILS ab 22:00 Uhr optional geflogen werden. Regelmäßig fliegen verspätete Flugzeuge nach 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr den Segmented Approach ILS.</p> <p>Die Ideallinie des Segmented Approach ILS verläuft südlich und parallel zur Grundanfluglinie, führt zwischen Mainz-Laubenheim und Bodenheim vorbei und schwenkt südöstlich von Mainz-Laubeheim nach Norden auf die Grundanfluggrundlinie ein.</p> <p>Obwohl der Segmented Approach ILS gerne als aktive Schallschutzmaßnahme bezeichnet wird, ist er tatsächlich eine Lärmverschiebungsmaßnahme, die mit zusätzlichem Fluglärm im südöstlichen Teil von Mainz-Laubenheim aufgrund des Kurvenflugs zum Einschwenken auf die Grundanfluglinie verbunden ist.</p> <p>Das Flugverfahren Segmented Approach ILS hat dazu geführt, dass die Zahl der Fluglärm-betroffenen in Mainz-Laubenheim nicht ab- sondern zugenommen hat. Zu den Altbetroffenen addieren sich nunmehr die vom Segmented Approach in den Nachtstunden Neubetroffenen im Südosten von Laubenheim.</p> <p>5. Durch das unnötig frühzeitige Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen über Mainz werden die Bürger*innen von Mainz verstärkt von Fluglärm belästigt. Nach dem Abschlussbericht des DLR-Projekts „Leiser Flugverkehr II“ aus dem Jahr 2007 führt das Umströmen von ausgefahrenen Fahrwerken und Landeklappen zu einem deutlichen Schallpegelanstieg.</p>				
26	29.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>meine Frau und ich sind wohnhaft in 55120 Mainz-Mombach, Am Wenzen 28. Im Januar 2025 erwarten wir dann unser erstes Kind. Das Wohngebiet hier ist wirklich sehr schön gelegen, jedoch befindet sich in unmittelbarer Nähe die A643. Die A643 ist bei uns definitiv die Hauptquelle für Lärm.</p> <p>Meine Frau ist lärmempfindlich und ich selbst arbeite im Schichtdienst und muss also versuchen auch tagsüber zu schlafen. Das klappt durchaus aber meist nur mehr schlecht als recht, insbesondere tagsüber.</p> <p>Frühling/Herbst/Winter:</p> <p>Bei geschlossenen Fenstern und geschlossenen Rollläden kann man im Frühling/Herbst/Winter in der Nacht gut schlafen. Am Tage hilft dies jedoch oft nur bedingt, da der Verkehr natürlich viel stärker ausgeprägt ist als in der Nacht. Speziell für die Tage habe Ohrstöpsel auf dem Nachttisch liegen.</p> <p>Sommer:</p> <p>Im Sommer ändert sich die Situation leider aufgrund der steigenden Temperaturen. Am Tag lassen wir Fenster und Rollläden natürlich geschlossen, um die Wärme/Hitze nicht in das Haus zu lassen. Mein Schlaf fällt damit genauso gut bzw. schlecht aus wie in den eher kälteren Jahreszeiten.</p> <p>Nachts jedoch wollen wir natürlich das Haus kühl durchlüften und ggf. auch gerne mit gekippten oder sogar geöffneten Fenster schlafen, um die kalte Luft die ganze Nacht über in das Haus zu lassen. Der Rollladen ist hierbei nicht komplett heruntergelassen, sondern nur bis auf die letzten 10 bis 15 cm heruntergelassen, damit die Luft zirkulieren kann.</p> <p>Dann können wir jedoch nicht mehr wirklich gut und erholsam schlafen. Der Hintergrundlärm begleitet uns die ganze Nacht. Ab ca. 4:00/5:00 Uhr morgens nimmt der Verkehr dann langsam wieder zu und mit ihm die schon bestehende Lautstärke. Ab ca. 6 Uhr ist an Schlaf nicht mehr zu denken.</p> <p>Maßnahme:</p>	Straßenverkehr	A 643	Lärmschutzwand entlang der A 643	<p>Entsprechend Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der 6-streifige Ausbau der A 60 sowie der A 643 vorgesehen. Im Zuge des Autobahnausbaus ist Lärmvorsorge erforderlich, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind.</p> <p>Im Rahmen der Ausbauplanung der A 643 im Bereich AS Gonsenheim bis AS Mombach, die sich in der Genehmigungsplanung befindet, sind je nach Ausbauplanung Lärmschutzwände vorgesehen.</p> <p>Die Stadt Mainz hat sich jedoch wegen überwiegender naturfachlicher Belange gegen einen 6-streifigen Ausbau ausgesprochen, Dabei fordert die Stadt Mainz den Einsatz von Flüsterasphalt und Tempo 80. Die Chance, dass dies Forderung umgesetzt wird, ist allerdings durchaus ungewiss, da das geltende Regelwerk beim Anbau eines Standstreifens und einer Seitenstreifenfreigabe keinen Lärmschutz vorsieht.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		In unseren Augen wäre uns und natürlich der gesamten Nachbarschaft hier im Bereich sehr geholfen, wenn zumindest im östlichen Bereich der A643 in Fahrtrichtung Wiesbaden eine angemessen dimensionierte Lärmschutzwand errichtet werden würde. Diese sollte zumindest die Strecke zwischen der Straße "Am Lemmchen/A643" bis zur Anschlussstelle Mombach abdecken. Im Optimalfall sogar von der Anschlussstelle Gonsenheim bis zur Anschlussstelle Mombach.				
27	01.07.2024	<p>Gegen den Entwurf des LAP 2024 lege ich folgende Einwände ein:</p> <p>Auf Seite und 64 empfiehlt die Stadt Mainz die Verlagerung von Lärmemission aus der Kernstadt auf den Autobahnring und übernimmt dabei zustimmend die Pläne der Autobahn GmbH zum 6-spurigen Ausbaus der A 60 und A 643. Der Fernverkehr, dem Autobahnen vorrangig dienen sollen, macht diesen Ausbau nicht notwendig.</p> <p>Ganz davon abgesehen, dass durch die empfohlenen, bewusst gesteuerten Umwege noch mehr CO<sup>2</sup> ausgestoßen wird, wird auch durch den Flächenmehrverbrauch der 3. Autobahnspur noch mehr wertvolles Ackerland wie auch Freizeitflächen vernichtet.</p> <p>Der Verkehr auf der A 60 zwischen Dreieck und Kreuz staut nie, es sei denn bei Unfällen oder Sperrung des Hechtsheimer Tunnels. Außerdem wird ein sechsspüriger Ausbau nicht gebraucht, da die Verkehrszahlen entgegen den Prognosen der Autobahn GmbH seit vielen Jahren abnehmen beziehungsweise stagnieren und der Abschnitt zwischen dem Dreieck Finthen und dem Kreuz Mainz-Süd keine überregionale Bedeutung hat. Daher würde ein verkehrssicherer 4-spüriger Ausbau genügen.</p> <p>Der geplante Ausbau ist mit einer 9 m hohen Lärmschutzwand am Sonnigen Hang verbunden. Dabei wird die Veränderung des Kleinklimas in diesem Bereich gar nicht berücksichtigt. 9 m hohe Lärmschutzwände werden auch die Frischluftzufuhr in die Stadt reduzieren. Dabei wirkt, auch wegen der Breite der geplanten Autobahn, selbst eine so hohe Mauer nur für die unteren Stockwerke in der Nähe lärmindernd</p> <p>Der Vorschlag des 6-spürigen Ausbaus der A 60 widerspricht allen heutigen Erkenntnissen, die Baumaßnahme nachhaltig und ökologisch zu gestalten, z.B. die Autobahn zu überdecken und so Baufläche zu gewinnen.</p> <p>Auf Seite 78 empfiehlt die Stadt Mainz eine Geschwindigkeit auf den Autobahnen vor Marienborn, der A 60 und A 63, von 100 km und verweigert eine Festlegung. Aktuell sind auf der A 60 vor dem Sonnigen Hang 80 km/h erlaubt und das seit vielen Jahren. Auf der A 63 sind statt 130 km/h nur 80 bzw. 100 km/h erlaubt.</p> <p>Bei einer Oberbürgermeisterkandidatenbefragung in 2023 haben alle Kandidaten, der heutige OB Haase, Herr Viering (Grüne), Frau v. Jungenfeld (SPD) und Frau Matz (CDU) zugesagt, auf den Autobahnen im Marienborner Bereich 80 km dauerhaft zu installieren.</p> <p>Das Argument im LAP, die Reduzierung auf 80 km/h würde zu wenig Lärmreduzierung bringen, ist in einem Lärmaktionsplan fehl am Platz. Nach einem Verwaltungsgerichtsurteil muss die Stadt Mainz im LAP die Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen und die Autobahn GmbH dies umsetzen.</p> <p>Ich fordere die Stadt Mainz auf, im Lärmaktionsplan alles für die Marienborner Bürger zu unternehmen, dass nach Jahrzehnten des Lärms endlich kurzfristig Lärmschutz vorgenommen wird durch Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A60 und der A63 in den ausgewiesenen Maßnahmenbereichen, und dass keine Festlegung auf einen 6-spürigen Ausbau unnötige Kosten verursacht und Flächen in Marienborn verbraucht.</p>	Straßenverkehr	A 60, A 63 u. A 643	Kein Ausbau von A 60 u. A 643; Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf der A 60 u. A 63 beibehalten	<p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn: wörtlich steht im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Damit ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmreduzierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Zum Thema Geschwindigkeitsreduzierung: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	
						<p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p>
28	01.07.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Verbandsgemeinde Nieder-Olm grenzt östlich an den Verkehrslande-Flugplatz Mainz-Finthen (EDFZ) an. Neben bzw. einen Kilometer südlich vom Flugplatz Finthen liegt der Ober-Olmer Wald. Er ist für die Stadt Mainz und den ganzen Landkreis Mainz-Bingen ein wichtiges Naherholungsgebiet. Bei gutem Wetter, insbesondere am Wochenende und an Feiertagen, gehen Fußgänger, Radfahrer, und Läufer in den Ober-Olmer Wald und suchen Ruhe und Erholung. Ausgerechnet dann ist die Belästigung durch den Flugverkehr am stärksten.</p> <p>Darüber hinaus werden vor allem die Orte Klein-Winternheim, Essenheim, Ober-Olm und Stackeden-Elsheim immer wieder von an- und abfliegenden Flugzeugen in niedriger Höhe überflogen.</p> <p>Größere Geschäftsreisejets und -turboprops überfliegen häufig die Verbandsgemeinde Nieder-Olm bei An- und Abflügen außerhalb der veröffentlichten Platzrunde und deren An- und Abflugrouten.</p> <p>Die Zahl von 23.500 genehmigten Flugbewegungen im Jahr wird regelmäßig überschritten, nach Medieninformationen um 2.000 Starts bez. Landungen in 2023. Die Zahl der Starts und Landungen in Mainz-Finthen muss erheblich gesenkt werden, damit die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner nicht auch noch von Fluglärm durch Sportflieger und Geschäftsreisejets belästigt werden. Der Fluglärm durch den Frankfurter Flughafen ist schon belastend genug.</p> <p>Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umwandlung des Flugplatzes Mainz-Finthen von einem Verkehrslandeplatz in einen Sonderlande-</li> </ul>	Flugverkehr	Nieder-Olm	Begrenzungen in Bezug auf den Betrieb des Flugplatzes, wie z. B. geänderte Öffnungszeiten, Änderung vom rechtlichen Status des Flugplatzes oder technische Begrenzungen direkt für Flugzeuge	<p>Von dem lokalen Flughafen Mainz-Finthen gehen gemäß den rechtlich vorgegebenen Berechnungsmethoden keine Belastungen für Menschen und Wohnungen über den zur Anwendung kommenden Schwellenwerten aus. Deswegen wurde keine Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgenommen.</p> <p>Um dennoch Lärmkonflikte durch den Landeplatz Finthen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus mindern zu können, hat die Stadt Mainz 2008 in einer Vereinbarung zusammen mit dem Luftfahrtverein Mainz e.V., dem Zweckverband Layenhof/Münchwald, und der (damaligen) Ortsgemeinde Wackernheim die Anzahl der Starts auf dem Landeplatz Finthen auf 23.500 Starts pro Jahr kontingentiert und der Mainzer Stadtrat hat am 29.04.2009 die Einrichtung eines Lärmschutzbeirates Layenhof beschlossen. Dieser hat die Aufgabe, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm zu diskutieren, bewerten und entwickeln. In diesem Zusammenhang hat der Luftfahrtverein ein Beschwerdetelefon unter der Telefonnummer: 06131/55450-59 für die Bürger eingerichtet. Der Lärmschutzbeirat Layenhof</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>platz oder Segelfluggelände,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begrenzung der Betriebszeiten auf 08:00 bis 20:00, Streichung der Ausnahmeregeln bei den Betriebszeiten (PPR-Zeiten) und Verbot von Nachtflügen, mit Ausnahme für den Rettungshubschrauber,</li> <li>Begrenzung auf ein zulässiges Gesamtgewicht der Flugzeuge auf 2.000 kg, mit Ausnahme des Rettungshubschraubers,</li> <li>Einschränkung der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes auf Flugzeuge mit Lärmschutzzeugnis und erhöhtem Schallschutz,</li> <li>Verbot von weiteren Neubauten von Flugzeug-Hangars,</li> <li>Verbot von kommerziellen Flugschulen,</li> <li>Einführung einer verbindlichen Mittagsruhe von 13:00 bis 14:00 Uhr.</li> </ul>				tagt öffentlich etwa 2 mal pro Jahr.
29	02.07.2024	<p>Einspruch gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 der Stadt Mainz im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung</p> <p>Der Entwurf enthält einige Widersprüchlichkeiten und Unrichtigkeiten, wir schlagen im Folgenden vor, diese zu korrigieren.</p> <p>I. Seite 20, 35 Gesamtlärm, Berücksichtigung des Fluglärms</p> <p>Auf Seite 20 des Entwurfs wird der Fluglärm angesprochen, allerdings werden als belastete Gebiete ausdrücklich nur der Stadtteil Weisenau, Teile der Oberstadt und von Hechtsheim genannt. Tatsächlich ist Marienborn durch Fluglärm in besonderem Maße belastet. Zwei Linien der Anflugroute von Westen zum Flughafen Rhein-Main verlaufen in einer Flughöhe von schätzungsweise 1200 m direkt über dem Marienborner Wohngebiet. Dies verursacht eine schwerwiegende Lärmbelastung, die frühmorgens um 5:00 Uhr beginnt und bis 23:00 Uhr andauert. Gemittelt über das ganze Jahr mag der rechnerische Schwellenwert für die Kartierung von 55 Dezibel knapp nicht erreicht sein, durch die Konzentration des Lärms auf ca. 70 Tage ist die Belastung an diesen jedoch über 60 Dezibel. Darüber hinaus werden die Bewohner von Marienborn durch etliche Sonderflüge außerhalb der zugelassenen Flugzeiten belästigt und geschädigt. Die Anflugroute von Westen her wird bei Ostwind und damit bei Schönwetterlagen genutzt, zu denen sich die Einwohner naturgemäß vermehrt im Freien aufhalten und unter dem Fluglärm besonders leiden. Die Flugdichte ist in Stoßzeiten so stark, dass Marienborn alle 50 Sekunden durch ein Flugzeug überflogen wird. Der Lärm, gemessen wurden Spitzen bis 84 Dezibel, ist teilweise so stark, dass beispielsweise Gottesdienste und Beerdigungsandachten beim Überfliegen durch Flugzeuge unterbrochen werden müssen, weil kein Wort mehr zu verstehen ist. Dies bedeutet eine massive Verletzung des Grundrechts auf ungestörte Religionsausübung (Art. 4 Abs. 2 Grundgesetz). In anderen Fällen verursacht allein der Fluglärm wie jeder andere Umgebungslärm erhebliche Gesundheitsschäden bei der betroffenen Marienborner Bevölkerung, während es Ziel der Lärmaktionsplanung gemäß Art. 1 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 sein sollte, „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“</p> <p>Im Falle des Fluglärms über Marienborn fehlt es bereits an der Berücksichtigung dieser Lärmquelle, wodurch der Entwurf bereits in diesem Punkt dem gesetzlichen Auftrag von Lärmaktionsplanung nicht gerecht wird.</p> <p>Die auf Seite 35 behauptete Gesamtlärbetrachtung kann für den Stadtteil Marienborn gar nicht erfolgen, da Fluglärm über Marienborn offenbar nicht beachtet wird.</p> <p>In den Karten und Anlagen zum Entwurf 2024 fehlt eine kartographische Darstellung der Gesamtlärmbelastung, wie sie noch in der Karte 13 zum Lärmaktionsplan 2016 zu finden war.</p> <p>II. Seite 62-63: Verlagerung von Lärm</p> <p>Zur Verlagerung von Verkehrslärm wird ausgeführt:</p> <p>Eine mögliche Entlastung des gesamten Kernstadtbereichs durch Verkehrsverlagerungen steht im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Autobahnringes. Die Entlastungspotentiale eines Autobahnausbaus sollten für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich genutzt werden. Allerdings werden diese nach dem aktuellen Planungsstand erst langfristig greifen.</p> <p>Dabei wird übersehen, dass die Verlagerung von Verkehr aus „stark lärmbelasteten Bereichen“ auf den Mainzer Ring an anderer Stelle, nämlich bei den Anwohnern des Mainzer Rings und daher insbesondere bei den Einwohnern von Marienborn, zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt. Und dies, obwohl der LAP den Abschnitt des Mainzer Rings bei Marienborn als den zweitbelastetsten Bereich ausweist und ihn in die höchste Prioritätsstufe einordnet (siehe unten „Begründung“). Diese Extrembelastung wird auch aus anderen Erhebungen bestätigt. Laut einer von der Zeitung „Die Zeit“ veröffentlichten Erhebung des Bundesumweltamtes ist</p>	Flugverkehr, Straßenverkehr	Marienborn; A 60, A 63 u. A 643	<p>Berücksichtigung des Stadtteils Marienborn bei der Lärmkartierung des Flugverkehrs;</p> <p>Kein Ausbau von A 60 u. A 643;</p> <p>Anpassung von im Lärmaktionsplan genannten rechtlichen Vorschriften;</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h an A 60, A 63 u. A 643 beibehalten bzw. einführen</p>	<p>Zum Flugverkehrslärm:</p> <p>Punkt 3.2.2 des LAP Mainz wird wie folgt geändert: „Belastungen durch den Frankfurter Flughafen treten im gesamten Stadtgebiet auf. Unter Berücksichtigung aller Betriebsrichtungen sind oberhalb der Kartierungsschwelle für die Lärm-minderungsplanung von 55 dB(A) folgende Ortsteile belastet...“</p> <p>Die Fluglärmbelastung in Mainz wurde im Rahmen der Lärmkartierung durch die zuständige Stelle nach der einschlägigen Berechnungsmethode ermittelt.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die eingereichte Stellungnahme wurde zuständigkeitshalber an das Regierungspräsidium Darmstadt weitergeleitet.</p> <p>Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p> <p>Zu den Aussagen zur Verlagerung:</p> <p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn steht wörtlich im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärm-sanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>Marienborn bereits jetzt der mit Abstand am stärksten lärmbelastete Mainzer Stadtteil (Anteil der durch Straßenlärm belästigten Personen an der Gesamtzahl der Einwohner: Marienborn 28,9 %, Gonsenheim 12,8 %, Oberstadt 12,7 %, Finthen 12,4 %, Mombach 11,3 % etc.). Die im Entwurf angesprochene Verlagerung würde also dazu führen, dass Lärm aus weniger belasteten Stadtteilen dem ohnehin schon am stärksten lärmbelasteten Stadtteil zusätzlich aufgebürdet werden soll. Dies ist das Gegenteil einer fairen Verteilung der Lärmbelastung unter den Mainzer Einwohnern.</p> <p>Außerdem wird der „geplante Autobahnausbau“ als zukünftiges unumstößliches Faktum in den Raum gestellt. Demgegenüber sprechen erhebliche Gesichtspunkte gegen den Ausbau, wie er in den bisherigen Planungen vorgesehen ist. Wir schlagen daher vor, den oben zitierten Satz aus dem Entwurf zu ersetzen durch: Eine mögliche Entlastung des gesamten Kernstadtbereichs durch Verkehrsverlagerungen auf dem Mainzer Ring würde zu unverhältnismäßig großen Mehrbelastungen der bereits stark betroffenen Gebiete dort führen, sowie zu einer nicht zu verantwortenden Zunahme an Schadstoffmissionen. Die Stadt kann dieses Ziel nur sehr begrenzt weiterverfolgen. Damit entfällt aus Sicht der Stadt Mainz die Notwendigkeit des sechsspurigen Ausbaus der A643 und der A60. Sollte eine Grundsanierung der Autobahnen notwendig werden, legt die Stadt Mainz fest, dass sie in den Maßnahmenbereichen tiefergelegt und zumindest teilweise überdeckelt werden, wodurch ein zusätzlicher Lärmschutz zumindest teilweise entfiel und die gewonnenen Flächen sinnvoll zum Beispiel für PV-Anlagen oder auch einen zweiten Grüngürtel genutzt werden könnten. Detaillierte Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Mainzer Ring liegen mehrere Gebiete, die bereits heute hoch belastet sind, so in Marienborn der Maßnahmenbereich 2 (A 60 Finthen – Kreuz Mainz-Süd) und 4 (Kreuz Süd – Eisenbahnbrücke MZ-AZ (1. Priorität) und in Gonsenheim/Finthen die Maßnahmenbereiche 14 und 18 (2. Priorität). Es entspricht nicht Sinn und Aufgabe eines Lärmaktionsplans, Maßnahmen vorzuschlagen, die die Belastung in einem Bereich höchster Priorität noch weiter erhöhen, egal in welcher Größenordnung. Der Hinweis darauf, dass die Lärmwerte in Dezibel sich dort, wo es bereits laut ist, weniger erhöhen (siehe Punkt 6.2.1 des Entwurfs), beschreibt nur eine Eigenschaft logarithmischer Größen, für die biologische Wirkung ist der Schalldruck als lineare Größe maßgeblich, und dieser erhöht sich beim Anwachsen der Lärmmission um nur ein Dezibel erheblich um etwa 26%.</li> <li>• Auf den Autobahnen muss schneller gefahren werden als innerorts, was mehr Lärm zur Folge hat. Eine Verkehrsverlagerung auf eine Schnellstraße führt daher zwangsläufig zu mehr erzeugtem Lärm und ist nur dann sinnvoll, wenn in deren Bereich keine erhebliche Belastung erzeugt wird.</li> <li>• Ein typisches Beispiel für einen Verkehr, der den Kernstadtbereich durchquert und nicht als Ziel hat, ist von Mombach Zentrum nach Weisenau Zentrum. Der Weg über den Mainzer Ring ist hier doppelt so lang wie über die Mombacher Straße. Eine Verkehrsverlagerung würde daher zu einer Verdoppelung der Treibhausgasmissionen führen, und ist deshalb auch aus Gründen des Klimaschutzes abzulehnen.</li> <li>• Eine Verlagerung von Verkehr auf den Mainzer Ring macht einen Ausbau des Mainzer Rings erforderlich, der aufgrund der aktuell eher sinkenden Verkehrszahlen dort ansonsten nicht notwendig ist. Wenn die Stadt am Konzept der Verlagerung auf den Mainzer Ring festhält, spricht sie sich FÜR den sechsspurigen Ausbau aus, der LAP scheint ja zu bedauern, dass dieser nicht schnell kommt. Das widerspricht der Haltung der Stadt Mainz und des OBR Marienborn, die diesen Ausbau aus guten Gründen ablehnen. Der sechsstreifige Ausbau des Mainzer Rings zwischen dem Autobahndreieck Mainz-Finthen und dem Autobahnkreuz Mainz-Süd steht zwar als vordringlicher Bedarf und als Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan 2030. Die amtliche Begründung dieser Einstufung beruht jedoch auf falschen Daten und Erwartungen. So wird beispielsweise dieser Streckenabschnitt der A 60 bezeichnet als „ein wichtiger Bestandteil der Europastraße E42 als Fernverbindung von Frankreich über Belgien in das Rhein-Main-Gebiet bzw. in den Süddeutschen Raum.“ Die Verkehrsbelastung betrage „abschnittsweise über 70.000 Kfz/24h“. Es wird von einer zu erwartenden Verkehrsbelastung im Planfall von „79.000 Kfz/Tag“ gesprochen; in Verlautbarungen des Landesbetriebs Mobilität (jetzt: Autobahn GmbH) war von im Jahre 2030 zu erwartenden 100.000 Kfz/Tag die Rede. Dem widersprechen die Verkehrsdaten. Nach den amtlichen Zahlen der automatischen Verkehrszählung des Bundesamtes für Straßenwesen (BASt) liegt die Verkehrszahl im fraglichen Abschnitt zur Zeit bei etwa 62.000 Kfz/Tag. Im langjährigen Mittel sinkt diese Zahl kontinuierlich, obwohl es im Zeitpunkt der Sperrung der Schiersteiner Brücke der A 643 (2015) und im Zeitpunkt der Sperrung der Salzachtalbrücke der A 66 (2021) wegen des Ausweichverkehrs einen kurzfristigen Sprung nach oben gab. Sobald beide Brücken vollständig (wieder)hergestellt sind, werden sich die Verkehrszahlen weiter verringern. Dass der fragliche Abschnitt keine überregionale Bedeutung hat, zeigt sich auch daran, dass gleichzeitig die Verkehrszahlen auf der A 63 kontinuierlich ansteigen. Die überregionalen Verkehrsströme verlaufen also über A 63 - Kreuz Mainz-Süd - A 60 – Weisenauer Brücke bzw. A 60 Bingen – A 643 - A 66 und werden dies nach Fertigstellung der genannten Brücken in noch viel stärkerem Maße tun. Dass der fragliche Abschnitt keine überregionale Bedeutung hat, ergibt sich auch aus der EU-Richtlinie 2021/1187 vom 07.07.2021. Dort sind die Routen zur Verwirklichung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgeführt. An keiner Stelle ist die A 60 Teil einer der dort genannten Routen, auch wenn die genannte Richtlinie für die im Jahre 2023 durchgeführten Änderungen des Fernstraßengesetzes mit dem Ziel</li> </ul>				<p>„neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Mit den Ausführungen ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p> <p>Die weiteren Einlassungen des Beitrags zu Punkt II werden zur Kenntnis genommen.</p>



Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	
		<p>„Genehmigungsbeschleunigung“ erhalten soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereits seit 2012 ist bekannt, dass das südliche Bretzenheim durch die Trasse der A60 auf dem alten Bahndamm in der Zufuhr von Frischluft deutlich beeinträchtigt wird. Bei einer Verbreiterung auf dem alten Niveau, mit zusätzlichen 6-9m hohen Lärmschutzwänden, würden Bretzenheim und das Wildgrabental weiter von Frischluft abgeriegelt. Der sechsstreifige Ausbau des Mainzer Rings entsprechend dem genehmigten Vorentwurf wäre somit auch in Bezug auf das Mainzer Stadtklima eine Katastrophe. Die Trasse verläuft seit den sechziger Jahren auf einem 5-6 m hohen vormaligen Bahndamm, der bereits jetzt eine starke Bremse für den Frisch- und Kaltluftstrom aus der Hauptwindrichtung Südwesten in Richtung Bretzenheim und Innenstadt darstellt, wie man auf der Klimafunktionskarte der Stadt Mainz nachvollziehen kann. Bereits im Ökoplana-Klimagutachten vom 10.12.2012 ist (Seite 22) festgestellt, dass die Autobahntrasse im jetzigen Zustand zu einer Kaltluftstagnation führt. Dies würde sich im Falle des geplanten Ausbaus mit der Errichtung einer bis zu 9 m hohen Lärmschutzwand massiv verstärken; der Frisch- und Kaltluftstrom in Richtung Bretzenheim und Innenstadt käme praktisch zum Erliegen.</li> <li>Im Lärmaktionsplan kann die Stadt planungsrechtliche Vorgaben festlegen, die die zuständigen Planungsträger zu berücksichtigen haben. Zumindest für die A60 und die A63 wären diese in der Planung zu berücksichtigen. Da die Notwendigkeit einer Modernisierung des auf dem Stand einer Bundesstraße der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts verharrenden Autobahnabschnitts nicht geleugnet werden kann, kommt nur ein maßvoller Ausbau mit Beibehaltung von vier Fahrspuren und Absenkung der Fahrbahn unter das Geländeniveau, wie vorbildlich in Hechtsheim geschehen, in Betracht, was mehrere Möglichkeiten der sinnvollen Nutzung der gewonnenen Fläche bieten und zu erheblichen Kosteneinsparungen führen würde.</li> </ul> <p>III. Seite 71-72 Grenzwerte und Rechtsvorschriften</p> <p>Auf Seite 71 (Tabellen 15 und 16) führt der Entwurf als Maßstäbe für die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV auf. Beides ist falsch.</p> <p>Die 16. BImSchV beruht auf § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen, nicht für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen.</p> <p>Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz Richtlinien-StV) sind eine Verwaltungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums und richten sich an die Straßenverkehrsbehörden im Sinne einer „Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm“. Auch sie gelten nicht für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Dies haben die Autoren der Richtlinien auch erkannt, denn sie führen unter Ziffer 1.4 ausdrücklich aus:</p> <p>„Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können sich für Ballungsgebiete und Hauptverkehrsstraßen künftig auch aus Lärmaktionsplänen ergeben (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz- BImSchG). Das BImSchG verweist hinsichtlich der Durchsetzung von auf Lärmaktionsplänen basierenden Maßnahmen auf die jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften (§ 47 d Abs.6 iV.m. § 47 Abs.6 BImSchG). Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung und diesen Richtlinien.“</p> <p>Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden sind das eine, in Lärmaktionspläne geforderte Maßnahmen das andere. Die Maßstäbe für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen ergeben sich allein aus dem BImSchG (§§ 47d bis 47f BImSchG). Entsprechende Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften wie die 16. BImSchV oder die Lärmschutz-Richtlinien StV gibt es für die Aufstellung von Lärmaktionspläne nicht. Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind umfassendere Erhebungen und Überlegungen anzustellen. Zutreffend heißt es bereits in dem aus dem Jahre 2015 stammenden Handbuch Lärmaktionspläne des Bundesumweltamtes, dass „für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärminderung“ die Parameter der für den Straßenbau erlassenen Richtlinien nicht ausreichen.</p> <p>Es sind daher nicht die Auslöse- oder Grenzwerte aus den Verordnungen oder Verwaltungsvorschriften über den Bau von Straßen, sondern die weiteren Erkenntnisse über die wirkliche Gesundheitsgefährdung durch Lärm zu beachten und an diesem Maßstab sind vorzuschlagende Maßnahmen auszurichten. So ist in der Handreichung des Umweltbundesamtes „Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen“ ausgeführt:</p> <p>„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. Selbst Maßnahmen, die eine Lärminderung von weniger als 1 dB bewirken,</p>			
					Die Einlassungen Punkt III werden zur Kenntnis genommen.
					Zur Handreichung: Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 100 km/h auf 80 km/h führt unter der Anwendung der LKW-Standardwerte der RLS-19 bei Tag

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>tragen zu einer geringeren Lärmbelastung bei.“</p> <p>Laut dieser Handreichung (Seite 20) führt aber allein die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 100 km/h auf 80 km/h bei Tag und bei Nacht zu einer Minderung der Lärmbelastung um 1,9 dB.</p> <p>IV. Seite 78 Maßnahmen an Autobahnen</p> <p>Zum Ist-Zustand steht im Entwurf des LAP: Entlang der A 60 und der A 643 besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf überwiegend 100 km/h. Dieses berücksichtigt nicht, dass auf der A60 im Maßnahmenbereich 2 auf etwa der Hälfte, insbesondere dem Teil mit LKZ&gt;400, seit langem die Geschwindigkeit auf 80 km/h festgelegt ist, eine Erhöhung auf 100 km/h würde also ein Mehrbelastung gegenüber heute bedeuten, in einem Bereich in dem eine Senkung zwingend notwendig ist. Die Autobahn GmbH reduziert die Geschwindigkeit auf der A 60 auf 80 km/h zum Schutz von Leib und Leben der Autofahrer. Warum schützt die Stadt Mainz nicht das Leben der lärmgeplagten Anlieger mit 80 km/h? Auf der Pariser Straße (B40) gelten vom Pariser Tor bis zur Abfahrt Bretzenheim 70 km/h. Warum verlängert die Stadt Mainz im LAP dies nicht auf der A63 bis zur Eisenbahnbrücke mit 80 km/h? Die Maßnahmenbereiche 2 und 4 bzw. 18 und 14 liegen räumlich eng beisammen, sodass etliche Anwohner von beiden Seiten beschallt werden. Die tatsächliche Belastung ist also noch höher als mit der Methodik des LAP ermittelt. Speziell im Fall Marienborn wird der Lärm, der von der ohne das notwendige Planfeststellungsverfahren und ohne jeglichen Lärmschutz neu gebauten sechsspurigen Brücke im Kreuz Mainz-Süd stammt, die durch ihre exponierte Lage weithin schallt, nicht berücksichtigt. Zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h wird, nach der richtigen Aussage über die Pegelsenkung im Vergleich zu Tempo 100, aufgeführt: Die erreichbaren Pegelminderungen erfüllen nicht die Voraussetzung nach Lärmschutz-Richtlinien-StV, die mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erreichen soll. Quelle: Schreiben der Autobahn GmbH vom 1.2.2024. Dieser Satz wird in ihrem hinhaltenden Kampf gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen von den Verkehrsbehörden gebetsmühlenartig wiederholt, ist jedoch weder sachlich noch rechtlich (Siehe oben) korrekt. Selbst wenn man aber die erwähnten Richtlinien fälschlich auch in einem Lärmaktionsplan anwendet, sind die im Entwurf gezogenen Schlüsse nicht haltbar, was wir im Folgenden begründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung kann man dem Diagramm II der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entnehmen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h führt nur dann zu einer Pegelminderung um 2,1 dB, wenn der Anteil der LKWs kleiner als 7% ist. Dies ist, insbesondere nachts, auf keiner Autobahn der Fall. Wäre die Behauptung der Verkehrsbehörden richtig, dann wären ALLE Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Lärmschutz auf 100 km/h rechtswidrig. Dies ist offensichtlich nicht der Fall, die im Entwurf aufgestellte Regel also nicht haltbar.</li> <li>• Für den Schutz der Bürger vor gesundheitsgefährdenden Immissionen ist das Bundes-Immissionsgesetz maßgeblich, und nicht eine Richtlinie. Im Gesetz wird geregelt, dass beim Überschreiten gewisser Grenzwerte Maßnahmen zur Minderung zu ergreifen sind. Mindestminderungen sind im Gesetz nicht zu finden.</li> <li>• Will man zusätzlich noch die von der Autobahn-GmbH zitierte Lärmschutz-Richtlinien-StV zu Rate ziehen, sollte man alle dort aufgestellten Regeln beachten. Wir zitieren Absatz 2.3, der für alle straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gilt, dort steht: Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden“ Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden“. Dieses wird durch eine Fußnote 10 erläutert: Dies bedeutet, dass nach dieser für die Lärmvorsorge (16, BImSchV) entwickelten Berechnungsvorschrift schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. In Absatz 3.3b wird jedoch explizit eine Ausnahme von dieser Regel, dass mindestens 2,1dB Minderung erreicht werden müssen, gemacht: ...Auf Autobahnen (Zeichen 330), Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) und autobahnähnlichen Straßen (§ 3 Abs, 3 Nr“ 2 Buchst c Satz 2 und 3 StVO) mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h hat deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang. Auf diesen Straßen können Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Krafträder geeignet sein, die Spitzengeschwindigkeiten einzelner, besonders schneller Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt deutlich zu verringern. Dies führt nach den bisherigen Erfahrungen dazu, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen von der betroffenen Bevölkerung positiver bewertet werden als dies im Rückgang des errechneten Lärmpegels zum Ausdruck kommt. Deshalb kann auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und autobahnähnlichen Straßen mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h bei einer Richtwertüberschreitung nach Nummer 2.1 im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs die Anordnung eines entsprechenden Tempolimits zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen auch dann in Betracht kommen, wenn die nach Nummer 2.3 mindestens zu erreichende Lärmpegelminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen rechnerisch nicht erreichbar ist. Der Wortlaut der Lärmschutz-Richtlinien-StV besagt also, dass für Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung und Fahrverbote sowie für Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb geschlossener Ortschaften sowie auf Landstraßen mindestens 2,1dB Pegelminderung erreicht werden müssen. Für Autobahnen und Kraftfahrstraßen dagegen ist diese Regelung aufgehoben, wenn z.B. im Lärmaktionsplan eine erhebliche Belastung festgestellt wird. Dies ist in den Maßnahmen-</li> </ul>				<p>zu einer Minderung der Lärmbelastung um 1,0 dB(A) und bei Nacht zu einer Minderung der Lärmbelastung um 0,5 dB(A). Die Veröffentlichung des UBA ist an dieser Stelle fehlerhaft.</p> <p>Die Ausführungen im Kapitel IV werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Berücksichtigung verschiedener Schallquellen: Der Lärmaktionsplan berücksichtigt bei den dargestellten Lärmbelastungen an den Wohngebäuden (siehe Karten 1 und 2) alle Schallquellen / Straßen des Kfz-Verkehrs und die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten. D.h., dass an den Maßnahmenbereichen 2 und 4 auch die Lärmeinträge des Autobahnkreuzes Mainz-Süd sowie die angrenzenden Autobahnabschnitte berücksichtigt sind.</p> <p>Zu den Ausführungen zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit hö-</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>bereichen unbestreitbar der Fall.</p> <p>Fazit: Die Behauptung der Verkehrsbehörde, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen müssten mindestens eine Pegelminderung von 2,1 dB zur Folge haben, widerspricht dem Wortlaut und Sinn der Lärm-schutz-Richtlinien-StV und kann deshalb nicht aufrechterhalten werden Selbst wenn aber die 2,1 dB – Mindestminderung vorausgesetzt wird, wird dies bei der Anordnung von Tempo 80 oder 90 auf der A60 und A63 erreicht. In den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Absatz 2.3) steht, ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen“ aufzurunden, es ist also für die Anordnung von Tempo 80 ist immer die Pegeldifferenz zur Richtgeschwindigkeit 130 auf 80 anzusetzen, auch wenn vorher zufällig die Maßnahme Tempo 100 war. Der Schwerverkehrsanteil betrug 2022 an den BAST-Zählstellen Finthen (A60) und Marienborn (A63) 10,7% bzw. 10,8%, diesen kleinen Unterschied kann man im Folgenden vernachlässigen. Nach der Formel in der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BIm-SchV kann man somit die Pegelminderung durch die Maßnahme wie folgt berechnen:</p> <p>Angeordnete Höchst Geschwindigkeit (Reduzierung in Dezibel gegenüber Tempo 130)</p> <p>100 km/h (1,72)</p> <p>90 km/h (2,30)</p> <p>80 km/h (2,78)</p> <p>70 km/h (3,43)</p> <p>Die Lärminderung von Tempo 100 erfüllt also das 2,1 dB-Kriterium nicht, alle 10-er Werte darunter jedoch unbestreitbar. Egal ob Absatz 3.3b angewandt wird oder nicht, ist die Festlegung von Tempo 80 auch mit dem Wortlaut und Sinn dieser Richtlinie vereinbar.</p> <p>Obwohl im Entwurf (Seiten 73 und 78) festgestellt wird, dass „an den Wohnbebauungen entlang der Autobahnen A 60, A 63 und A643 die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (zur Nichtanwendbarkeit dieser Richtlinien siehe oben) überschritten werden“, empfiehlt der Entwurf nur eine Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Dabei übersieht er also zum einen, dass nicht die derzeitige baustellenbedingte Höchstgeschwindigkeit der Maßstab für die Wirkung der dauerhaften Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sein kann. Zum anderen ist es aber auch unzulässig, dass er sich in diesem Zusammenhang zur Begründung auf ein Schreiben der Autobahn GmbH vom 01.02.2024 beruft (Fußnote 87). Die Autobahn GmbH ist in diesem Zusammenhang kein objektiver Sachwalter, sondern sie propagiert den unnötigen und überdimensionierten Autobahnausbau, wie sich aus den Internetdarstellungen zum Mainzer Ring ergibt. Allein nach der oben zitierten Handreichung des Umweltbundesamtes würden schon die im Entwurf genannten erzielbaren Reduzierungen um 1,1 bis 1,4 dB bzw. 0,7 bis 1,3 dB vollständig ausreichen, um die Notwendigkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h zu rechtfertigen - erst recht, wenn man einerseits den Fehler in der Bezugsgröße, andererseits die wissenschaftlich fundierten Forderungen der Weltgesundheitsorganisation für einen deutlich niedriger anzusetzenden gesundheitsschützenden Höchstlärmpegel und die übrigen, genau für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen aufgestellten Hinweise der Handreichung berücksichtigt.</p> <p>Jede, auch die kleinste Lärmreduzierung bedeutet angesichts des Gesamtlärmpegels (in der Gesetzessprache: „Umgebungslärm“), dem die Bewohner von Mainz-Marienborn ausgesetzt sind, (und der im Entwurf ebenfalls nicht beachtet wird, s.o. I und unten), einen Gewinn an Gesundheitsschutz, und dies muss das Ziel einer kommunalen Lärmaktionsplanung sein. Dies umso mehr als nach den Urteilen der zuständigen Verwaltungsgerichte (Verwaltungsgericht Mainz, 3 K 431/20, Oberverwaltungsgericht Koblenz, 7 A 10708/21) Festlegungen von Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen im Lärmaktionsplan für die letztlich die Geschwindigkeitsbeschränkung anordnende Straßenverkehrsbehörde (Autobahn GmbH) verbindlich sind (s.u.).</p> <p>V. Zuständigkeit und Rechtsprechung</p> <p>Die für den Schutz der Mainzer Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zuständige Behörde ist ausschließlich die Stadt Mainz. Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG §47d Absatz 6 i.V.m § 47 Absatz 6 ) ist die Stadt diejenige Behörde, die die Pläne aufstellt, entscheidet und Anordnungen trifft: Die Maßnahmen, die Pläne nach den Absätzen 1 bis 4 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Wenn die Stadt daher für die A63 lediglich eine Empfehlung ausspricht, bleibt sie weit hinter ihren rechtlichen Möglichkeiten und im Falle von Maßnahmenbereichen hoher Priorität ihrem gesetzlichen Auftrag zurück. Im Gesetz über Lärmaktionspläne sind Empfehlungen nicht als Maßnahmen aufgeführt. Die Stadt verlässt die ihr im BImSchG im Rahmen der Lärmaktionsplanung zugewiesene Rolle und gibt die Entscheidung aus der Hand an die Straßenverkehrsbehörde. Während die Lärmschutz-Richtlinien-StV für Lärmaktionspläne nicht bindend sind, fühlt sich die Straßenverkehrsbehörde natürlich an ihre eigene lärmfördernde Fehlinterpretation der Richtlinie gebunden und wird deshalb Tempo 100 ablehnen.</p>				<p>herer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest: "Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p> <p>Die Ausführungen im Kapitel V werden zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>Die Festlegung einer erneuten Prüfung bedeutet nur weitere Jahre des krankmachenden Lärms für die betroffenen Anwohner in den Maßnahmenbereichen höchster Priorität. In der Rechtsprechung der rheinland-pfälzischen Verwaltungsgerichtsbarkeit wird dagegen die Rolle, die die Stadt Mainz im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu übernehmen hat, klar beschrieben, hier Auszüge aus den Urteilen:</p> <p>Auszug aus dem Urteil des VerwG Mainz vom 14.04.2021, 3 K 431/20.MZ (Seiten 23, 24):</p> <p>„Eine Gesamtlärbetrachtung findet vielmehr regelmäßig im Rahmen einer Lärmaktionsplanung im Sinne von § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG – statt, für die indes die Gemeinde zuständig ist (§ 47e BImSchG). Im Rahmen von Lärmaktionsplänen können auch Geschwindigkeitsbeschränkungen als nicht planungsrechtliche Festlegungen aufgenommen werden, an die die Straßenverkehrsbehörde als Fachbehörde gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG gebunden ist (vgl. VGH BW, Urteil vom 17. Juni 2018 – 10 S 2449/17 –, NVwZ-RR 2019, 21 = juris Rn. 28).“</p> <p>Auszug aus dem Beschluss des OVG Koblenz vom 12.10.2022, 7 A 10708/21.OVG (Seiten 16, 17):</p> <p>„Vielmehr weisen sie (die Kläger) zum einen selbst darauf hin, dass Umgebungslärm nach der Definition des § 47b BImSchG alle Verkehrsträger umfasse. Die Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG, die wie § 47b BImSchG im mit „Lärminderungsplanung“ überschriebenen Sechsten Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes vorgesehen ist, stellt aber gerade ein Planungsinstrument dar, das zum Ziel hat, die Belastung durch Umgebungslärm zu senken (vgl. etwa Jarass, in: Jarass [Hrsg.], BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 47d Rn. 1, m.w.N.). Weshalb die von den Klägern geforderte Gesamtlärberechnung ... nicht im Rahmen einer Lärmaktionsplanung im Sinne des § 47d BImSchG stattfinden können soll, die – worauf das Verwaltungsgericht hingewiesen hat – auch für die Straßenverkehrsbehörde als Fachbehörde verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzungen vorsehen kann (§ 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG) ... wird hingegen nicht ausgeführt.“</p> <p>Wir schlagen deshalb vor, den Text auf Seite 78 wie folgt zu ändern:</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen an Autobahnen</p> <p>Auch an den Wohnbebauungen entlang der Autobahnen A 60, A 63 und A 643 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten. Betroffen sind hiervon in 5 Maßnahmenbereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A 60 Mainzer Ring Süd (MB 2 und MB 18)</li> <li>• A 63 (MB 4)</li> <li>• A 643 Mainzer Ring West (MB 14 und MB 15)</li> </ul> <p>Dabei liegen die Bereiche MB 2 und 4 bzw. 18 und 14 räumlich eng beisammen, sodass der gesamte Umgebungslärm deutlich höher ist als nach der Methodik des LAP ermittelt. Maßnahmen sind nur dann wirkungsvoll, wenn sie jeweils beide Bereiche betreffen.</p> <p>Die Stadt Mainz als für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde legt für diese Bereiche eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h fest und fordert die Autobahn GmbH des Bundes als zuständige Fachbehörde gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG auf, diese nicht planungsrechtliche Festlegung umgehend durchzuführen.</p>				
30	03.07.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Bewohnerin und direkte Anliegerin der A 63 in Mainz-Marienborn muss ich vehement gegen Ihren Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024 frist- und frustgerecht Einspruch einlegen! Seit fast 13 Jahren wohne ich hier. Schon damals hieß es im Vorfeld, „wie, Ihr zieht in den von der Stadt vergessenen Vorort“?! Dieses Gefühl habe ich wirklich, wenn man den neuen Lärmaktionsplan 2024 liest.</p> <p>Sogar noch schlimmer... man ignoriert die Bedürfnisse der Bewohner und man will noch mehr Autoverkehr auf die Autobahn lenken, um die Innenstadtbereiche von Mainz zu entlasten. Was sollen wir als Marienborner noch alles ertragen? Eingepfercht zwischen 2 Autobahnen, der Zugstrecke und der Mainzelbahn-Linie. Und wenn es nach den zukünftigen Plänen geht, wird uns noch Fläche weggenommen, um die A 60 zu erweitern auf 6 Spuren, Und mit diesem Käfig nicht genug, soll es noch eine 9 Meter Gefängniswand geben, die Niemandem hilft.</p> <p>Genauso wenig ist ein Ausbau nötig. Und ich wohne direkt an der A 63. Kann meinen traumhaft schönen großen Garten eigentlich nicht nutzen, weil der Lärm immer unerträglicher wird. Meine Mutter, mit der wir hier zusammenwohnten, liebte diesen Garten, aber nur mit Kopfhörern. Leider nun vor 3 Jahren mit einer schweren Autoimmun-Krankheit mit Lungenbeteiligung verstorben! Vor vielen Jahren haben wir im gesamten Haus Schallschutz-Fenster einbauen lassen. Komplett auf eigene Kosten, ohne irgendwelche Zuschüsse! Mit geschlossenen Fenstern ist Ruhe, aber soll und muss ich mein Haus auch als Lärm-Gefängnis ansehen?</p> <p>Alle, die solch einen Plan erstellen, keine Verbesserung für die Marienborner einrichten möchten, sollten sich mal dieser ständigen Lärm- und Verkehrssituation aussetzen. 24/7 365 Tage im Jahr! Besuch, der kommt, will</p>	Straßenverkehr	Marienborn, A 60, A 63	Kein Ausbau von A 60; Geschwindigkeitsbegrenzung an der A 63 auf 80 km/h	<p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn steht wörtlich im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Mit den Darstellungen im Lärmaktionsplan ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>die Geräuschkulisse schönreden und sagt: "wie eine Meeresbrandung 24/7 365 Tage im Jahr. Und wenn ein Motorrad vorbei braust, ist es ein Jetski!" Jedes vorbeifahrende Fahrzeug bewegt mit dem Fahrtwind unsere Bäume, je schneller das Tempo, desto lauter und umso mehr bewegen sich die Bäume. Das muss doch nicht sein. Warum kann man nicht mit winzig kleinen Schritten, die keinen Cent kosten, eine Erleichterung sofort einbringen? Warum wird das Tempo nicht auf „80“ runtergesetzt.? Findet hier eine Machtdemonstration statt? Ein paar Sekunden früher oder später am Ziel sein?</p> <p>Wem nützt dies! Hier wird die Gesundheit und das Nervenkostüm tausender Marienborner immer weiter malträtirt.</p> <p>Ohne Rücksicht auf Verluste, muss man da schon sagen. Autofahrern, denen es zu langsam voran geht, benutzen Marienborn eh als Schleichweg, zu Dutzenden und Aberdutzenden! Was wiederum innerörtlich massiv stört! Gerne lade ich alle Bürokraten, die diese Pläne ausarbeiten und festlegen, ein, sich der Lärmsituation vor Ort bewusst zu werden.</p> <p>Noch einmal, ich lehne den Lärmaktionsplan 2024 in der jetzigen Ausführung ab und lege fristgerecht Einspruch ein.</p>				<p>Zur Frage „Warum wird das Tempo nicht auf 80 km/h heruntergesetzt“:</p> <p>Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest: "Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeit-</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
						<p>keitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
31	06.07.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Ziffer 3.2.2 gibt nur sehr unvollständig die Belastung der Bürger*innen durch Fluglärm wieder. Der beschreibende Text im Aktionsplan ist durch Aufnahme der nachfolgenden Sachverhalte zu erweitern:</p> <p>1. Die Bürger*innen der Stadt Mainz, die unter den An- und Abflugrouten des Frankfurter Flughafens liegen sind erheblich durch Fluglärm betroffen. Das trifft für alle südlichen Mainzer Stadtbezirke (Mainz-Laubenheim, Mainz-Weisenau, Mainz-Hechtsheim, Mainz-Bretzenheim, Mainz-Marienborn und Mainz-Lerchenberg) und die Oberstadt zu und nicht nur für die Ortsteile Weisenau, Hechtsheim und Oberstadt. Die Jahresmittelung des äquivalenten Dauerschallpegels führt wegen des -je nach Windrichtung- unterschiedlichen Flugbetriebs zu einer erheblichen Unterbewertung der Fluglärmbelastung in Mainz.</p> <p>Begründung: Die Anwendung der Bewertungsvorgabe aus der Umgebungslärmrichtlinie und die Bildung eines Jahresmittelwertes zur Berechnung der Lärmindizes führt - über das Jahr gesehen - zu einer erheblichen Fehlbewertung der tatsächlichen Fluglärm-Belastung der Mainzer Bürger*innen. Der Grund ist die sehr unterschiedliche Lärmimmission je nach Betriebsrichtung des Frankfurter Flughafens. Bei Ostwind (Ostbetrieb) überfliegen die Flugzeuge beim Anflug auf die Landebahn Nordwest und die Parallelbahnen Mainz. Bei Westwind (Westbetrieb) findet kein Landeanflug über Mainz statt.</p> <p>Die Windsituation im Rhein-Main Gebiet mit etwa 70 % Westwind und 30 % Ostwind führt beispielsweise in Mainz-Laubenheim bei einem Lden (Ostbetrieb) von 52 db(A) und bei einem Lden(Westbetrieb) von 44 db(A) zu einem jahresgemittelten Lden von 46,4 db(A). Obwohl an mehr als 100 Tagen im Jahr mehr als 52 db(A) Lden registriert werden, liegt der über das Jahr gemittelte Lärmindex etwa 6 db(A) darunter. Die Folge dieser Mittelung ist, dass es rechnerisch und amtlich keinen Fluglärm in Mainz-Laubenheim gibt. Das trifft ebenso für weitere Vororte zu.</p> <p>2. Die für den Gesundheitsschutz und die Kindesentwicklung erforderliche Nachtruhezeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (gesetzliche Nacht) der Mainzer Bürger*innen ist durch die Betriebsregelung des Frankfurter Flughafens um 3 Stunden verkürzt. Die Nachtflugregelung für den Flughafen Frankfurt erlaubt planmäßige Flüge bis 23 Uhr und ab 5 Uhr. Zudem werden verspätete Starts zwischen 23 Uhr und 24 Uhr von der örtlichen Luftaufsichtsstelle genehmigt, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereichs des jeweiligen Luftverkehrsunternehmens liegen. Im Jahr 2023 waren es 1400 Starts- und Landungen nach 23:00 Uhr.</p> <p>3. Bei Westbetrieb tangieren der Direktabflug nach Westen die Mainzer Innenstadt sowie die Neustadt und der Nordast der Südumfliegung Mainz-Laubenheim. Da Mainz-Laubenheim ebenfalls seitlich unter der Standardfluglinie auf die südliche Parallelbahn liegt, sind die Laubenheimer Bürger*innen sowohl bei Westwind als auch bei Ostwind von Fluglärm betroffen, also tagtäglich.</p> <p>Bei Westwind kommt hinzu, dass die aus Kostengründen von den Airlines empfohlenen Flachstartverfahren zu einer erhöhten Lärmimmission führen. Im südöstlichen Teil von Mainz- Laubenheim werden Einzelschallpegel über 73 db(A) gemessen.</p> <p>5. Durch das unnötig frühzeitige Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen über Mainz werden die Bürger*innen von Mainz in ganz erheblichem Maße durch Fluglärm geschädigt. Nach dem Abschlussbericht des DLR-Projekts „Leiser Flugverkehr II“ aus dem Jahr 2007 führt das Umströmen von ausgefahrenen Fahrwerken und Landeklappen zu einem deutlichen Schallpegelanstieg. Vor diesem Hintergrund wundert es auch, dass sich bislang keine Lärmschutzhinweise im Luftfahrthandbuch für den Frankfurter Flughafen finden (während dies für Köln/Bonn und Düsseldorf der Fall ist). Für den Frankfurter Flughafen ist daher im Luftfahrthandbuch der Hinweis für die Piloten aufzunehmen, dass sie die Fahrwerke und Landeklappen frühestens in einer Höhe von etwa 670 Metern über dem Aufsetzpunkt ausfahren sollen, sofern diesem nicht dringende flugtechnische Gründen entgegenstehen .</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	Flugverkehr	Mainz-Laubenheim, -Weisenau, -Hechtsheim, -Bretzenheim, -Marienborn, -Lerchenberg, Oberstadt	Berücksichtigung der Windrichtung bei der Lärmkartierung; Betriebsregelung des Frankfurter Flughafens; Späteres Ausfahren des Fahrwerks;	<p>Punkt 3.2.2 des LAP Mainz wird wie folgt geändert: „Belastungen durch den Frankfurter Flughafen treten im gesamten Stadtgebiet auf. Unter Berücksichtigung aller Betriebsrichtungen sind oberhalb der Kartierungsschwelle für die Lärminderungsplanung von 55 dB(A) folgende Ortsteile belastet...“</p> <p>Die Fluglärmbelastung in Mainz wurde im Rahmen der Lärmkartierung durch die zuständige Stelle nach der einschlägigen Berechnungsmethode ermittelt.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungs-präsidium Darmstadt zuständig. Die eingereichte Stellungnahme wurde zuständigkeithalber an das Regierungspräsidium Darmstadt weitergeleitet.</p> <p>Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p>
32	07.07.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit mehr als 46 Jahren wird unser Chausseehaus in Mainz-Marienborn an der A 63 mit mehr als 71dB(A) tagsüber und nachts mit 63 dB(A) beschallt. Dazu füge ich das Protokoll einer „Verkehrsräuschemessung“ aus dem Jahr 1978 bei. Ein Wohnen mit offenen Fenstern ist somit seit fast 50 Jahren nicht möglich. Obwohl das Bundeslärmschutzgesetz schon seit 1974 besteht, hat erst die EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu geführt, durch Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung entscheidende Verbesserungen zu ermöglichen.</p> <p>Im Amtsblatt 24/2024 wird der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans gemäß § 47 d Abs. 3 BIm-</p>	Straßenverkehr; Flugverkehr	Marienborn; A 60, A 63 u. A 643	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h an den Autobahnen; Verzicht auf die Verkehrsverlagerung auf die Autobahnen; Verbesserung aktiver Lärmschutz an der A 63	Zu den Ausführungen zu Maßnahmen: zu Punkt „a.“: Ein Auftrag an die Stadt Mainz ist dem in Bezug genommenen Verwaltungsgerichtsurteil, bei dem die Stadt nicht Beteiligte war, nicht zu entnehmen. zu Punkt „c“ und „d“: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>SchG zur Beteiligung der Öffentlichkeit bekannt gemacht.</p> <p>Als Anwohner der A 63 sind wir extrem vom Lärm der A 63 und A 60 betroffen. Daher möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen, unsere Einwände gegen die Pläne des LAP's vorzutragen. Da meinen Sohn Fritz mit seiner Familie der gleiche Lärm betrifft, sind unsere Argumente und Einwände die gleichen.;</p> <p>Wie die Anwohner an der A 63 durch Lärm belastet werden, ist im LAP 2024 dokumentiert.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Lärmbelastung an der A 63 im Bereich der Chausseehausbrücke liegt tags bei &gt; 70 dB(A) [Karte 1] und nachts bei &gt; 60 dB(A) [Karte 2].</li> <li>Das dokumentiert sich auch in der Karte 8 (nachts) zur Lärmbetroffenheit. Auf dieser Karte ist in unserem Wohnbereich die Lärmkennziffer (LKZ) auf dem höchstmöglichen Stand, d.h. &gt; 400. Die Karte 7 (ganztags) unterstreicht das mit dem gleichen Wert.</li> <li>Dies ist sicher auch in dem Schwerverkehrsanteil (Karte 13) der A 63 begründet, der nachts bei &gt; 20 – 30 % liegt. Dass Durchschnittswerte aber leider die nächtliche lärmende Realität nicht wiedergeben, zeigen unsere eigenen Auswertungen der BAST-Zahlen aus dem Jahr 2017 am Beispiel für die Nächste Montag und Dienstag an der A 63. Die Anzahl von über 150 LKW pro Stunde bedeutet, dass in den Stunden 3 und 4 Uhr mehr als 2 LKW in der Minute die Ruhe der Anwohner stören. (Siehe Anlage 2017 Zählstelle Marienborn).</li> </ol> <p>Wie dringend daher Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind, zeigt eine Maßnahmenliste der Stadt Mainz zum LAP. In der Priorität 1 hat die A 63 die Nummer 4.</p> <p>Endlich erkennt die Stadt Mainz die Lärmbetroffenheit der Autobahn – Anwohner (im Gegensatz zum letzten Lärmaktionsplan)</p> <p>Folgende Maßnahme ist für die A 63 geplant:</p> <p>Seite 78: Geschwindigkeitsreduzierungen an Autobahnen</p> <p>„Der Lärmaktionsplan empfiehlt die Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h auf der A 60, der A 63 und der A 643 im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung“. (Zitat)</p> <p>Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Mainz „empfiehlt“ nicht nur, sie muss einfordern. Die Stadt Mainz ist in diesem Bereich der Autobahn A 63 für ihre Bürger verantwortlich. Das belegt auch ein Verwaltungsgerichtsurteil aus dem Jahr 2021 gegen uns Anlieger, das der Stadt Mainz die Geschwindigkeitsvorgabe in dem genannten Bereich aufträgt.</li> <li>Zitat auf Seite 78: Der Lärmaktionsplan setzt fest: Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden. Die Autobahn GmbH darf die Geschwindigkeit nicht einfach erhöhen. Die Stadt Mainz legt fest und die Autobahn-GmbH setzt um, es sei denn rechtliche Gründe verhindern die vorgegebene Maßnahme.</li> <li>Trotz höchster Lärmwerte verzichtet die Stadt Mainz auf die Forderung, in diesem lärmbelasteten Bereich die Geschwindigkeit ganztags auf 80 km/h zu senken. Die Stadt Mainz versteckt sich hinter dem Argument 80 km/h würde nur geringe weitere Lärmreduzierung bewirken. Der LAP zitiert auf Seite 70 das Mdl – RLP wie folgt: Soweit die Richtwerte der Verkehrslärm-Richtlinien-StV 2007 überschritten werden, verkleinert sich allerdings der Ermessensspielraum der Behörden zugunsten der Lärmbetroffenen. Je deutlicher und intensiver die zugrundeliegenden Lärmwerte überschritten werden, desto mehr fordert die verfassungsrechtliche Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) ein behördliches Tätigwerden.<sup>79</sup> <sup>79</sup>Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen; Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Handreichung Februar 2016 Dies zitiert der LAP leider nur, veranlasst aber kein wirksames Handeln.</li> <li>Durch Verlagerung der Verkehrsströme auf die Autobahnen möchte die Stadt Mainz den Lärm redu-</li> </ol>				<p>der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsanteile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzei-</p>



Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>zieren. Damit würde sich der Lärm auf den Autobahnen erhöhen, die Geschwindigkeiten blieben jedoch unverändert und würden nicht zur Lärmmentlastung auf 80 km/h gesenkt werden. Das ist nur eine Verlagerung des Lärms zu Lasten bereits über den Grenzwerten Belasteter. Folgende Lärmquellen an der A 63 werden im LAP gar nicht berücksichtigt, sind für die Anwohner aber dennoch nervig:</p> <p>e. Der Lärm in diesem Bereich an der A 63 ist noch wesentlich höher, da der Lärm der A 60 aus dem Kreuz – Süd kommend gar nicht ergänzend im LAP 2024 berücksichtigt wurde. (Gesamtlärmbetrachtung) Aber der Lärm der A 63 reicht ja auch alleine schon, alle Grenzwerte zu überschreiten.</p> <p>f. Fluglärm: pünktlich 4:55 Uhr überfliegt bei Ostwind die erste Maschine die A 63 zum Flughafen Frankfurt. Gottseidank? haben wir nicht so häufig diese Wetterlage, denn dann wäre der Lärm noch unerträglicher und dann müsste im LAP wegen der Häufigkeit der Fluglärm auch erfasst werden. Dass er dennoch an mehr als 50 Tagen stört, wird leider nicht erfasst. (Eigenmessung Fluglärm pro Maschine ca. 80 dB(A))</p> <p>g. Pendlerstaulärm: gegen 6:00 bilden sich die ersten Staus auf der A 63 in Richtung Frankfurt-Darmstadt. Dies ist regelmäßig durch sonores LKW-Hupen untermalt, wenn sich PKW in die Abbiegespur zwängen. Das ist erst seit der Seitenstreifenfreigabe und wird sich mit der Fertigstellung des illegalen Brückenbauwerkes im Kreuz Mainz Süd leider auch nicht ändern.</p> <p>h. Zunahme Verkehr: Der Verkehr auf der A 63 nimmt jährlich bedingt durch Zuzug in den Mainzer Speckgürtel und dem steigenden internationalen Gütertransport mit LKW's um ca. 700 Fahrzeuge zu. Dieser Aspekt wird leider nicht vorausschauend gewürdigt. Eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen könnte auf der Nordseite der A 63 nur durch eine neue Lärmschutzwand erreicht werden. Leider zeigt sich die Stadt Mainz für eine Lärmschutzwand mit PV-Ausstattung beratungsresistent. Bei der Autobahn GmbH denkt man da kreativer, Deckelung mit 3spurigem Ausbau vor dem Chausseehaus und Erneuerung der Lärmschutzwand im Norden. Wann kommen von der Stadt Mainz solche kreativen Gedanken, die nachhaltig sind? Darüber hinaus ergeben sich folgende weitere Fragen:</p> <p>i. Warum hat die Stadt Mainz vom Pariser Tor bis zur Abfahrt Bretzenheim auf der B 40 die Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt? Dabei wohnen die Anwohner in Marienborn an der weiterführenden A 63 näher an der Fahrbahn. Mutet die Stadt Mainz den Marienborner Anwohnern an der A 63 mehr Lärm zu als den Bretzenheimern an der B 40?</p> <p>j. Warum nimmt sich Mainz nicht die Autobahnen in München zum Vorbild? Dort ist auf fast allen innerstädtischen Autobahnen 80/h vorgeschrieben. LKW dürfen nachts nur 60 km/h fahren. Gelten in Bayern andere Gesetze als in RLP? Auch in anderen deutschen Städten ist nächstens die Geschwindigkeit auf Autobahnen, die in Stadtbereichen Grenzwerte überschreiten, 80 km/h vorgegeben.</p> <p>Als Anwohner an der A 63 fordern wir Sie auf, im Lärmaktionsplan 2024 die Geschwindigkeit in dem betreffenden Bereich ganztags auf 80 km/h festzulegen und durch entsprechende Kontrollen die Einhaltung zu überwachen.</p>				<p>felbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p> <p>Zu den Ausführungen zur Verlagerung von Verkehr auf die Autobahnen: Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn steht wörtlich im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Mit den Darstellungen im Lärmaktionsplan ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p> <p>Zur Punkt „e.“: Der Lärmaktionsplan berücksichtigt bei den dargestellten Lärmbelastungen an den Wohngebäuden (siehe Karten 1 und 2) alle Schallquellen / Straßen des Kfz-Verkehrs und die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten. D.h., dass an den Maßnahmenbereichen 2 und 4 auch die Lärmeinträge des Autobahnkreuzes Mainz-Süd sowie die angrenzenden Autobahnabschnitte berücksichtigt sind.</p> <p>Zur Punkt „f.“: Für den Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Die Stadt Mainz hatte noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit bekommen, im Sinne der Mainzer Fluglärm-betroffenheit unterstützend Stellung zu nehmen. (siehe auch Lärmaktionsplan Entwurf Kap. 6.6)</p> <p>Zu den Punkten „i.“ und „j.“ siehe oben</p>
33	o. A.	<p>Mit großem Entsetzen denke ich an das Frühjahr 2012, als die Geschwindigkeit der A63 auf 130 direkt hinter unserem Garten erhöht wurde, davor betrug sie 80 Km/h auf der Außenspur. Die Seitenstreifenfreigabe ist de facto eine Erweiterung der A63 auf 6 Spuren ohne großes Planfeststellungsverfahren; bereits zu Lasten von Marienborn und 1500 Einwohnern nur an der A63 gewesen. Während der Bauarbeiten der Mammutbrücke am Kreuz haben wir Tempo 100, was furchtbar zu spüren ist, auch die Schwingung, die jedes einzelne Fahrzeug an unseren Häusern bewirkt, auch die Huperei, sodass wir selbst in den heißen Sommernächten zu freiwilliger Käfighaltung neigen und bei geschlossenem Fenster nur unruhig schlafen können. Warum wir Marienborner immer die Opfer sind, ist ein Rätsel, warum wird die Fürsorgepflicht der Politik für uns Marienborner nicht ausgeübt? Im Gegenteil, der aktuelle Lärmaktionsplan trifft uns Marienborner erneut am „Kreuz-Süd“ und ermöglicht die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 130 Km/h und langfristig sollen wir sogar mit dem 6-spurigen Ausbau der A60 zur Entlastung der Stadt rechnen. Eine Option für unsere Entlastung sehen wir als Vorbild ein paar Meter weiter, den Hechtsheimer Tunnel. Auch eine Tieferlegung der A63 wäre eine Option.</p>	Straßenverkehr	A 60, A 63	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, evtl. nachts auf 60 km/h für LKW; Autobahnen bei Grundsanierung tiefergelegt und überdacht ausführen</p>	<p>Zur dargestellten Lärmbelastungssituation im Lärmaktionsplan: Der Lärmaktionsplan berücksichtigt bei den dargestellten Lärmbelastungen an den Wohngebäuden (siehe Karten 1 und 2) alle Schallquellen / Straßen des Kfz-Verkehrs und die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten. D.h., dass an dem Maßnahmenbereich an der A63 auch die Lärmeinträge des Autobahnkreuzes Mainz-Süd sowie die angrenzenden Autobahnabschnitte berücksichtigt sind.</p> <p>Zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung			
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
		<p>Der Karte_08_LKZ_STR_LN entnehme ich, dass die A60 von der Auffahrt Lerchenberg bis zum Beginn des AK Mainz Süd berücksichtigt wurde, ebenso die A63 von der Eisenbahnbrücke der Strecke MZ-AZ bis zum Beginn des AK Mainz Süd. Nicht berücksichtigt wird der Lärm, der im Kreuz selbst entsteht, vor allem auf der neu ohne Baugenehmigung sechsspurig gebauten Brücke, an der keinerlei Lärmschutz vorgesehen ist. Insofern ist der Lärm in den Bereichen MB2 und MB4 massiv unterschätzt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan ordnet die Bereiche MB2 (A60) und MB4 (A63) in die höchste Prioritätsstufe ein, dass ist angemessen. Daher verpflichtet das Bundesimmissionsschutzgesetz die Stadt, hier konkrete Maßnahmen zur Lärminderung festzulegen. Dafür sind zwei Festlegungen notwendig:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bis zum Erreichen eines aktiven Lärmschutzes nach den Vorgaben der Lärmvorsorge ist die einzige wirkungsvolle Maßnahme eine Senkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h für PKW, eventuell nachts zusätzlich für LKW auf 60 km/h. Die Behauptung, die Richtlinien für den Lärmschutz an Fernstraßen stünden dem entgegen, ist sachlich unzutreffend. Erstens sind diese Richtlinien für Lärmaktionspläne irrelevant, und zweitens senkt auch die Absenkung von 130 auf 80 km/h den Lärmpegel genügend, vor allem, wenn nachts auch die LKWs abgebremst werden.</li> <li>2. Für alle Ausbaupläne muss gelten, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge durch aktiven Lärmschutz verwirklicht werden, nicht durch Käfighaltung durch passiven Lärmschutz der Anwohner und besonders der in höheren Stockwerken. Deshalb ist es erforderlich, dass der Lärmaktionsplan planerisch festlegt, dass alle Grundsanierungen von A60 und A63 tiefergelegt und überdacht ausgeführt werden.</li> </ol> <p>Ich fordere Sie auf, diese beiden Punkte in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, zu denen Sie aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes verpflichtet sind.</p>				<p>Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI- Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54822 Kfz/24h reduziert.</p> <p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Anregungen	Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort		
34	o. A.	<p>Auf Seite und 64 empfiehlt die Stadt Mainz die Verlagerung von Lärmemission aus der Kernstadt auf den Autobahnring und übernimmt dabei zustimmend die Pläne der Autobahn GmbH zum 6-spurigen Ausbaus der A 60 und A 643. Der Fernverkehr, dem Autobahnen vorrangig dienen sollen, macht diesen Ausbau nicht notwendig.</p> <p>Ganz davon abgesehen, dass durch die empfohlenen, bewusst gesteuerten Umwege noch mehr CO<sup>2</sup> ausgestoßen wird, wird auch durch den Flächenmehrverbrauch der 3. Autobahnspur noch mehr wertvolles Ackerland wie auch Freizeitflächen vernichtet.</p> <p>Der Verkehr auf der A 60 zwischen Dreieck und Kreuz staut nie, es sei denn bei Unfällen oder Sperrung des Hechtsheimer Tunnels. Außerdem wird ein sechsspuriger Ausbau nicht gebraucht, da die Verkehrszahlen entgegen den Prognosen der Autobahn GmbH seit vielen Jahren abnehmen beziehungsweise stagnieren und der Abschnitt zwischen dem Dreieck Finthen und dem Kreuz Mainz-Süd keine überregionale Bedeutung hat. Daher würde ein verkehrssicherer 4-spuriger Ausbau genügen.</p> <p>Der geplante Ausbau ist mit einer 9 m hohen Lärmschutzwand am Sonnigen Hang verbunden. Dabei wird die Veränderung des Kleinklimas in diesem Bereich gar nicht berücksichtigt. 9 m hohe Lärmschutzwände werden auch die Frischluftzufuhr in die Stadt reduzieren. Dabei wirkt, auch wegen der Breite der geplanten Autobahn, selbst eine so hohe Mauer nur für die unteren Stockwerke in der Nähe lärmindernd. Der Vorschlag des 6-spurigen Ausbaus der A 60 widerspricht allen heutigen Erkenntnissen, die Baumaßnahme nachhaltig und ökologisch zu gestalten, z.B. die Autobahn zu überdecken und so Baufläche zu gewinnen.</p> <p>Auf Seite 78 empfiehlt die Stadt Mainz eine Geschwindigkeit auf den Autobahnen vor Marienborn, der A 60 und A 63, von 100 km/h und verweigert eine Festlegung. Aktuell sind auf der A 60 vor dem Sonnigen Hang 80 km/h erlaubt und das seit vielen Jahren. Auf der A 63 sind statt 130 km/h nur 80 bzw. 100 km/h erlaubt. Bei einer Oberbürgermeisterkandidatenbefragung im Jahr 2023 haben alle Kandidaten, der heutige OB Haase, Herr Viering (Grüne), Frau v. Jungenfeld (SPD) und Frau Matz (CDU) zugesagt, auf den Autobahnen im Marienborner Bereich 80 km/h dauerhaft zu installieren.</p> <p>Das Argument im LAP, die Reduzierung auf 80 km/h würde zu wenig Lärmreduzierung bringen, ist in einem Lärmaktionsplan fehl am Platz. Nach einem Verwaltungsgerichtsurteil muss die Stadt Mainz im LAP die Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen und die Autobahn GmbH dies umsetzen.</p> <p>Ich fordere die Stadt Mainz auf, im Lärmaktionsplan alles für die Marienborner Bürger zu unternehmen, dass nach Jahrzehnten des Lärms endlich kurzfristig Lärmschutz vorgenommen wird durch Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A60 und der A63 in den ausgewiesenen Maßnahmenbereichen, und dass keine Festlegung auf einen 6-spurigen Ausbau unnötige Kosten verursacht und Flächen in Marienborn verbraucht.</p>	Straßenverkehr	A 60, A 63, A 643	<p>Verzicht auf Ausbau der Autobahn,</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h</p>	<p>werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung, für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p> <p>Zur Maßnahme aktiver Schallschutz bei allen Ausbauplänen: Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“.</p> <p>Zur Verlagerung von Innenstadtverkehren auf die Autobahn: wörtlich steht im Lärmaktionsplan (Entwurf) S. 64: „Der Neubau von Straßen bzw. die Erweiterung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr ist nicht Ziel des Lärmaktionsplans. Sind aber neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen geplant, so muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel sein, die Entlastungspotentiale dieser Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.“</p> <p>Damit ist keine Zustimmung zu den Ausbauplänen der BAB verbunden.</p> <p>Bei Neu- oder Ausbau von Straßen besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, die – anders als die Lärmsanierung – in der 16. BImSchV gesetzlich vorgeschrieben ist. Um dies zu verdeutlichen, wird im Lärmaktionsplan hinter „neue bzw. leistungsfähige Straßenverbindungen“ ergänzt: „mit ertüchtigtem Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge“</p> <p>Zur Geschwindigkeitsbegrenzung: Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs auf der A63 wurde mit 130 km/h berechnet, obgleich derzeit baustellenbedingt Geschwindigkeiten von 100 und stellenweise 80 km/h angeordnet sind. Die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung wurde mit 130 km/h berechnet, um bei der Ermittlung der Konfliktbereiche den früher geltenden, nicht baustellenbedingten Zustand zu berücksichtigen. Daher wurde der Bereich der A63 zu einem Maßnahmenbereich. Insofern war dies für die Anwohner:innen keinesfalls nachteilig.</p> <p>Des Weiteren wurden die Berechnungen der Lärmkartierung mit den LKW-Anteilen aus den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz durchgeführt. Die dort genannten Schwerverkehrsan-teile wurden stadtweit im Kartierungsmodell berücksichtigt. Diese Anteile stellen in Bezug auf die Autobahn A63 für das Jahr 2021 allerdings eine Überschätzung dar. Die Lärmkartierung wurde weiterhin mit einer Verkehrsmenge von ca. 65.000 Kfz/24h für einen ungestörten Verkehrsablauf durchgeführt. Aufgrund des derzeitigen Baustellenbetriebes ist aber auch die tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der A63 auf 54.822 Kfz/24h reduziert.</p>

Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung			Auswertung		Stellungnahme Stadt Mainz
Nr.	Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle	Lärmort	
					<p>Aufgrund der Einwendungen an den Autobahnen wird Kapitel 6.3.2 des LAP Mainz wie folgt geändert: „Der Lärmaktionsplan empfiehlt in den Maßnahmenbereichen der Autobahnen A60, A 63 und A 643 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zur Reduzierung der sehr hohen Lärmbelastungen.“ (vorletzter Absatz des Kapitels)</p> <p>Bei der konkreten Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber nur der tatsächliche Zustand berücksichtigt werden, da das eingeräumte Ermessen andernfalls fehlerhaft ausgeübt und die Anordnung rechtsfehlerhaft wären.</p> <p>Einer geschwindigkeitsmindernden Anordnung vom derzeitigen Zustand auf Tempo 80 misst die Stadt Mainz wegen aktuell geminderter Eingangsgrößen (zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge, LKW-Anteil s.o.) und nur geringem Minderungspotential von ca. 1 dB(A) nur eine eingeschränkte Durchsetzbarkeit gegenüber der Autobahn GmbH bei. Der Stadt Mainz ist jedoch an einer hohen Durchsetzungskraft einer Festsetzung gelegen. Daher wurde diese Festsetzung im Moment nicht verfolgt, sondern für den Zeitpunkt mit höherer Umsetzungswahrscheinlichkeit vorgemerkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beabsichtigt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der A63 zurück auf Tempo 130 zu verhindern. Auf Seite 78, Absatz 5 setzt der Lärmaktionsplan daher fest:</p> <p>"Im Falle, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen A 643, A 60 oder der A 63 im Stadtgebiet von Mainz im Bereich der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung der 4. Runde auf Werte von mehr als 100 km/h erhöht wird, soll die Lärmsituation im entsprechenden Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs.5 BImSchG erneut geprüft und bewertet werden und der Lärmaktionsplan für den betreffenden Bereich erforderlichenfalls überarbeitet werden."</p> <p>Aufgrund dieser Festsetzung ist eine umgehende Veranlassung zur erneuten Prüfung der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung gegeben, sobald die Geschwindigkeit auf mehr als 100km/h, z.B. 130 km/ erhöht wird. Dabei soll dann insbesondere auch die Prüfung auf Tempo 80 durchgeführt werden, da die Reduktion von 130 auf 80 eine nicht anzweifelbar wahrnehmbare Minderung ergibt. Entgegen dem Vorbringen, wonach die Stadt Mainz durch den Lärmaktionsplan nicht auf eine Verbesserung für die von Lärm Betroffenen hinwirken würde, zeigen die Festsetzungen im aktuell ausliegenden Entwurf Gegenteiliges. Die Festsetzung lärmreduzierender Maßnahmen ist eines der Hauptziele der Lärmaktionsplanung. Diese Festsetzungen müssen jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und ermessensfehlerfrei entstanden sein.</p>

## Anregungen zum Planentwurf LAP Mainz - Träger öffentlicher Belange

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Mainz
Landesbetrieb Mobilität, LBM 10.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Landeshauptstadt Mainz (März 2024) nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Hinweis zu 6.3.2 Geschwindigkeitsreduzierungen (Seite 68 ff):</p> <p>Für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Grundlage des § 45 (1) der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist anzumerken, dass gemäß Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30. September 2014, für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen im Zuge von inner- und außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie anderer nicht klassifizierter Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, weiterhin nach StVO/VwV-StVO ein Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz besteht.</p> <p>Der Zustimmungsvorbehalt entfällt, sofern sich diese Maßnahmen auf Strecken/Bereiche kommunaler Straßen (Stadt-/Gemeindestraßen) beziehen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag Matthias Klodewig</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan spricht Empfehlungen aus, in welchen Maßnahmenbereichen Tempo 30 angeordnet werden soll. Zum Teil sind die Empfehlungen noch mit Prüfaufträgen verbunden.</p> <p>Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wird die Straßenverkehrsbehörde die erforderlichen Schritte für die Anordnung von Tempo 30 an den im Lärmaktionsplan empfohlenen Strecken unter Berücksichtigung der StVO/VwV-StVO und es Landeserlasses durchführen.</p>
Verbandsgemeinde Nieder-Olm 28.06.2024	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Verbandsgemeinde Nieder-Olm grenzt östlich an den Verkehrslande-Flugplatz Mainz-Finthen (EDFZ) an. Vor allem die Orte Klein-Winternheim, Essenheim, Ober-Olm und Stackeden-Elsheim werden immer wieder, insbesondere an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen von an- und abfliegenden Flugzeugen in niedriger Höhe überflogen, vorzugsweise bei schönem Wetter.</p> <p>Größere Geschäftsreisejets und -turboprops überfliegen häufig die Verbandsgemeinde Nieder-Olm bei An- und Abflügen außerhalb der veröffentlichten Platzrunde und deren An- und Abflugrouten.</p> <p>Die Zahl von 23.500 genehmigten Flugbewegungen im Jahr wird regelmäßig überschritten, nach Medieninformationen um 2.000 Starts bez. Landungen in 2023. Die Zahl der Starts und Landungen in Mainz-Finthen muss erheblich gesenkt werden, damit die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner nicht auch noch von Fluglärm durch Sportflieger und Geschäftsreisejets belästigt werden. Der Fluglärm durch den Frankfurter Flughafen ist schon belastend genug.</p> <p>Folgenden Maßnahmen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Umwandlung des Flugplatzes Mainz-Finthen von einem Verkehrslandeplatz in einen Sonderlandeplatz oder Segelfluggelände,</li><li>• Begrenzung der Betriebszeiten auf 08:00 bis 20:00, Streichung der Ausnahmeregelungen bei den Betriebszeiten (PPR-Zeiten) und Verbot von Nachtflügen, mit Ausnahme für den Rettungshubschrauber,</li><li>• Begrenzung auf ein zulässiges Gesamtgewicht der Flugzeuge auf 2.000 kg, mit Ausnahme des Rettungshubschraubers,</li><li>• Einschränkung der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes auf Flugzeuge mit Lärmschutzzeugnis und erhöhtem Schallschutz,</li><li>• Verbot von weiteren Neubauten von Flugzeug-Hangars,</li><li>• Verbot von kommerziellen Flugschulen,</li></ul> <p>Einführung einer verbindlichen Mittagsruhe von 13:00 bis 14:00 Uhr</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag Daniela Haas</p>	<p>Von dem lokalen Flughafen Mainz-Finthen gehen gemäß den rechtlich vorgegebenen Berechnungsmethoden keine Belastungen für Menschen und Wohnungen über den zur Anwendung kommenden Schwellenwerten aus. Deswegen wurde keine Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgenommen.</p> <p>Um dennoch Lärmkonflikte durch den Landeplatz Finthen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus mindern zu können, hat die Stadt Mainz 2008 in einer Vereinbarung zusammen mit dem Luftfahrtverein Mainz e.V., dem Zweckverband Layenhof/Münchwald, und der (damaligen) Ortsgemeinde Wackernheim die Anzahl der Starts auf dem Landeplatz Finthen auf 23.500 Starts pro Jahr kontingiert und der Mainzer Stadtrat am 29.04.2009 die Einrichtung eines Lärmschutzbeirates Layenhof beschlossen. Dieser hat die Aufgabe, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm zu diskutieren, bewerten und entwickeln. In diesem Zusammenhang hat der Luftfahrtverein ein Beschwerdetelefon unter der Telefonnummer: 06131/55450-59 für die Bürger eingerichtet. Der Lärmschutzbeirat Layenhof tagt öffentlich etwa 2 mal pro Jahr.</p>
Eisenbahn- Bundesamt 21.06.2024	<p>vielen Dank, für die Information über die Beteiligung der Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan der Stadt Mainz.</p> <p>Ergänzend zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Mainz, mit Stand März 2024, kann ich Ihnen die folgenden Informationen zur Verfügung stellen:</p> <p>Ergebnisse der Lärmkartierung</p> <p>Die Lärm- und Betroffenheitskarten des Eisenbahn-Bundesamtes für die Ballungsräume stehen hier zum Herunterladen bereit:</p> <p><a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeum_e/rp/rp_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeum_e/rp/rp_node.html</a></p> <p>Für den Ballungsraum Mainz gibt es eine Darstellung der Lärmsituation für die Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr) und eine Darstellung für Haupteisenbahnstrecken, sonstige Strecken und weitere eisenbahnbezogene Schallquellen gemäß BUB. Die Betroffenheitskarten werden für Haupteisenbahnstrecken und für Haupteisenbahnstrecken und sonstige Strecken dargestellt.</p> <p>Bitte beachten Sie weiterhin bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten.</p> <p>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1)</p> <p>An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes, die vom 13. März bis 24. April 2023 stattfand, haben 14 Personen aus dem Ballungsraum Mainz teilgenommen. Die Ergebnisse dazu finden Sie auf der Seite 220 des Anhang II zum Entwurf des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes</p> <p><a href="https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf">https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf</a>.</p> <p>Identifizierung von Lärmschwerpunkten</p> <p>Zusätzlich stelle ich Ihnen eine Raster-Lärmkennzifferkarte für den Nacht-Lärmindex <math>L_{Night}</math> zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2023) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrach-</p>	<p>Die Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind in den Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Mainz eingeflossen.</p> <p>Bezüglich der Maßnahmen an Schienenstrecken bezieht sich der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Mainz ebenfalls auf die Ergebnisse des aktuellen Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung des Bundes.</p>

<b>TÖB</b>	<b>Anregung/ Bedenken</b>	<b>Stellungnahme Stadt Mainz</b>
------------	---------------------------	----------------------------------

ten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.  
Dem beschriebenen Verfahren folgend, konnten fünf Lärmschwerpunkte in Mainz identifiziert werden. Die Karte hierzu finden Sie auf der Seite 218 des Anhang II zum Entwurf des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes [https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan\\_Entwurf\\_Anhang\\_2.pdf](https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf).  
Maßnahmen zum Lärmschutz  
Im Ballungsraum Mainz sind nach den aktuell vorliegenden Unterlagen die folgenden Lärmsanierungsmaßnahmen bereits umgesetzt (Anlage 1 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung).

**In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche**

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3510	Mainz	28,90	30,30	1,40	0	-	-	1	1213	1
3510	Mainz-Mombach	26,70	27,30	0,60	448	2	-	1	27	1
3522	Mainz-Laubenheim	6,00	7,90	1,90	2.684	2	-	1	48	1
3522	Mainz-Weisenau	3,00	4,60	1,60	0	-	-	1	67	1
3522	Mainz Süd	1,70	3,00	1,30	0	-	-	1	0	1

**StrNr** | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,  
**aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,  
**SSD** | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**<sup>1</sup> | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme  
**passive Schallschutzmaßnahmen: WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**<sup>2</sup> | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohnen  
<sup>1,2</sup> \*Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,  
(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Der Ballungsraum Mainz ist darüber hinaus in Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen (Stand: Dezember 2022).

**Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche**

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
RP_02_01	3510	Mainz	3525	70022	28	28,1	0,1	78,328	-
RP_02_01	3510	Mainz	3521, 3523, 3525, 3527	70022	28,1	28,9	0,8	78,328	-
RP_02_02	3510	Mainz	3521, 3522, 3523, 3526, 3527	70022	28,9	29,999	1,099	78,328	X65
RP_02_03	3510	Mainz	3521, 3522, 3523, 3526, 3527	70022	29,999	30,3	0,301	78,328	X65
RP_02_05	3522	Mainz	3520	70022	1,7	3	1,3	78,328	X65
-	3510	Mainz	3525	70022	26,1	26,7	0,6	78,328	X65
-	3510	Mainz	3525	70022	26,7	27,3	0,6	78,328	X65
-	3510	Mainz	3525	70022	27,3	28	0,7	78,328	X65
-	3522	Mainz	3520, 3523, 3526	70022	0	0,5	0,5	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	0,5	0,532	0,032	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	0,97	1,6	0,63	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	1,6	1,7	0,1	78,328	X65
-	3525	Mainz	3521, 3527	70022	1,5	1,577	0,077	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,577	1,6	0,023	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,6	1,68	0,08	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,68	1,714	0,034	78,328	-
-	3527	Mainz	3521, 3525	70034	2,495	2,596	0,101	0,667	-
-	3527	Mainz	3521, 3525	70034	2,685	2,786	0,101	0,667	-

Die Autobahn GmbH,  
25.06.2024

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 15. Mai 2024, in dem Sie uns um eine Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Landeshauptstadt Mainz bitten.  
In den o.g. Lärmaktionsplan ist nachrichtlich der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehene 6-streifige Ausbau der A 60 sowie der A 643 aufgenommen.  
Der 6-streifige Ausbau der A 60 zwischen AD Mainz (hier fehlt im LAP auf Seite 63 das „z“) und AK Mainz Süd befindet sich derzeit noch im Planungsstadium.  
Dazu nimmt die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West wie folgt Stellung: Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel im Zusammenhang mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90“. Auf diese wird in Ziffer 2 -Grundsätze- der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV 07“ verwiesen, welche die Beurteilungsgrundlage für verkehrsbehördliche Anordnungen darstellt. Diese Berechnungsvorschrift liefert für Autobahnen in der Regel niedrigere Beurteilungspegel als die für die Lärmkartierung angewendete Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB). Ob in den im LAP auf Seite 78 genannten Maßnahmenbereichen auch nach RLS-90 die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden, können wir ohne vorherige Berechnung nicht beurteilen.  
Im Maßnahmenkatalog ab Seite 93 sind keine Maßnahmen aufgeführt, die sich auf den Verkehrslärm von Autobahnen beziehen. Daher ist die Autobahn GmbH des Bundes nicht betroffen.  
In der Legende zum Maßnahmenkatalog stimmt die Nummerierung nicht. Es muss heißen „Erläuterungen zu den Tabellen 17 -19“.

Zur Kenntnis genommen.  
Die Hinweise zu fehlenden Buchstaben und fehlerhafter Nummerierung werden aufgenommen.

Amt für Stadtforschung und nachhaltige Stadtentwicklung, Landeshauptstadt Mainz,  
01.07.2024

hiermit meldet das Amt 12 in o.g. Angelegenheit "Fehlanzeige".

Zur Kenntnis genommen

Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH,  
08.07.2024

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt Mainz vom Marz 2024 Stellung zu nehmen.  
Für die proaktive Konsultation der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) durch die Fachverwaltung des Grün- und Umweltamtes und der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Erstellung des Planes mochten wir uns nochmals herzlich bedanken.  
Wir freuen uns, dass im Lärmaktionsplan die Maßnahmen der MVG zur aktiven Lärmreduktion Anerkennung finden. Mit finanzieller Unterstützung der Landeshauptstadt Mainz konnten wir mit der Beschaffung von 23 Elektrobussen und 6 Wasserstoffbussen einen relevanten Schritt in Richtung einer lärmreduzierten und emissionsarmen Busflotte gehen. In der Infrastruktur war es uns durch zusätzliche städtische Mittel möglich Schottergleise in lärmreduzierende Rasengleise umzugestalten. Diesen Weg wollen wir als MVG konsequent weiterverfolgen, er

Zur Kenntnis genommen

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Mainz
	<p>ist aber von einer gesicherten und anhaltenden zusätzlichen Finanzierung durch die öffentliche Hand abhängig.</p> <p>Neben der Emissionsreduktion in der Fahrzeugflotte und der Infrastruktur halt der Entwurf des Lärmaktionsplanes an einer Vielzahl von Absätzen fest, dass ein gut funktionierender und attraktiver ÖPNV für die Verlagerung des MIV auf der Umweltverbund erforderlich ist. Die Fortschreibung des Masterplans 100% Klimaschutz 2022 definiert das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen auf 80% zu erhöhen. Das heißt neben dem Rad und Fußverkehr ist ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV der Schlüssel für die Verlagerung weg vom MIV.</p> <p>Schon heute begleitet die MVG jeden Werktag rund 185.000 Fahrgäste auf ihrem Weg zur Arbeit, in die Schule, für Erledigungen und Freizeit und nach Hause, Im Jahr werden so 56 Millionen Wege mit der MVG zurückgelegt. Um ein überproportionales Wachstum im ÖPNV generieren zu können ist ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot.</p> <p>Die Akzeptanz des ÖPNV hängt dabei neben Zuverlässigkeit und einem hohem Qualitätsstandard in Service, Fahrzeugen und Infrastruktur im Wesentlichen von attraktiven, das heißt zum MIV konkurrenzfähigen Reisezeiten ab. Hierauf zahlen im Wesentlichen folgende Faktoren ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ein engmaschiges Haltestellennetz mit kurzen Zu- und Angangszeiten</li> <li>• attraktiven Verknüpfungen zur alternativen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Fahrrad (letzte Meile) und Carsharing</li> <li>• Weitergehende kontinuierliche Prüfung ich von möglichen P+R Anlagen als multimodale Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV</li> <li>• Ein hoher Anteil an Direktfahrbeziehung und geringe Wechselzeiten bei Umsteigebeziehungen</li> <li>• attraktive Fahrzeiten auf der Fahrt mit Bussen und Bahnen</li> </ul> <p>Auch wenn sich in Bezug auf das Ziel der Reduktion von Lärmemissionen eine zunehmend fachdeckende Ausweitung von Tempo 30 positiv auswirkt, so ist in Bezug auf attraktive Fahr- und Reisezeiten eine kontinuierlich abnehmende durchschnittliche Geschwindigkeit für die Attraktivität des ÖPNV nachteilig</p> <p>Den im Rahmen der vorausgegangenen Konsultation identifizierten und im vorliegenden Entwurf entsprechend dargestellten Maßnahmenbereichen zur Reduktion der Lärmemissionen durch Tempo 30 können wir zustimmen. Sollten im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit weitere Maßnahmenbereiche aufgenommen werden, bitten wir um erneute Abstimmung.</p> <p>Im Rahmen der geführten Gespräche wurde seitens der Fachverwaltung zugesagt zu prüfen, ob bzw. wie auf Busspuren, abweichend von Tempo 30 für den übrigen Verkehr, Tempo 50 rechtlich zulässig ist und angeordnet werden kann. Dies könnte einen erheblichen Beitrag zum Vorteil des ÖPNV gegenüber des MIV leisten. Dies würde umso relevanter, wenn noch mehr Busspuren im Stadtgebiet realisiert werden könnten.</p> <p>Nutzt der Busverkehr den Verkehrsraum der Straßenbahn mit (Kombispur) und ist dieser im Sinne des §16 BOStrab als besonderer Bahnkörper klassifiziert, gilt dort die festgelegte Geschwindigkeit des Schienenweges (§50 BOStrab), so zum Beispiel in der Hattenbergstraße oder in weiten Teilen der sogenannten Kaiserringe, Für die Klassifizierung als besonderer Bahnkörper ist nach BOStrab als auch der VwV-StVO das Absetzen des Verkehrsraums zum Beispiel durch Bordsteine oder ortsfeste Hindernisse, Hecken, etc. erforderlich. Dies gilt entsprechend, wenn der besondere Bahnkörper der Straßenbahn nicht vom Bus mit befahren wird</p> <p>Die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Netz der MVG liegt aktuell bei 50 km/h. Wir weisen daher an dieser Stelle darauf hin, dass daher im Bereich von besonderen Bahnkörpern mit und ohne Busmitbenutzung grundsätzlich Tempo 50 in den Berechnungen zum Verkehrslärm und den Maßnahmen zu berücksichtigen ist.</p> <p>Gerne stehen wir weiterführenden Austausch und Rückfragen zur Verfügung.</p>	
<p>Stadtplanungsamt, 18.07.2024</p>	<p>Zum aktuell ausliegenden Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Landeshauptstadt Mainz mit Stand März 2024 haben wir seitens des Stadtplanungsamtes, Abteilung Stadtplanung, folgende Anmerkungen:</p> <p><b>S.46 - 47</b></p> <p><u>Zu 5.6</u></p> <p>Der Aspekt Lärmschutz wurde bereits bei älteren Bebauungsplänen (vor 2016) berücksichtigt. Daher ist die Aussage "...wird bei neuen Bebauungsplänen der Lärmschutz berücksichtigt..." abzuschwächen.</p> <p>Ebenfalls regen wir an darzustellen, dass die genannten Bebauungspläne beispielhaft sind und nicht alle Bebauungspläne umfassen, die Schallschutzfestsetzungen treffen.</p> <p><u>Zu 5.7, 2. Absatz:</u></p> <p>Im Zusammenhang mit dem Umbau der Mombacher Straße im Bereich des Bebauungsplanes "H 95" (Abbiegespur ins Quartier) wurden ebenfalls an betroffenen Wohnungsbestand Schallschutzmaßnahmen angeboten und durchgeführt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Amt 67.</p> <p><b>S. 48</b></p> <p><u>Zu 5.8., Innenstadtverkehrskonzept</u></p> <p>Das Integrierte Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK) wird demnächst fortgeschrieben. Es wird angeregt dies der Vollständigkeit halber aufzuführen.</p> <p><b>S. 55</b></p> <p><u>Zu 6.1.1.:</u></p> <p>Bei der Aufzählung der städtebaulichen Entwicklungsvorhaben regen wir an, auch die vorbereitende Untersuchung im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Mainz-Hechtsheim und Mainz-Ebersheim aufzuzählen. In diesem Zusammenhang wurde bereits im Rahmen des Außenpotenzialgutachten, aus welchem sich die potenziellen Entwicklungsflächen ergeben, der SÖPNV berücksichtigt.</p> <p><b>S. 84</b></p> <p><u>Zu 6.4.1:</u></p> <p>Zu „A 262“: Die Aussage „Schallschutz gegen Straßenverkehrslärm durch schallabschirmende Anordnung der Gebäude“ ist nicht zutreffend. Mit Ausnahme der Pavillons wurde lediglich die Bestandsstruktur festgesetzt. Eine schallabschirmende Stellung wurde im Zuge der Planung nicht verfolgt bzw. war aufgrund der Innenstadtlage nicht möglich.</p> <p><b>S.85</b></p> <p><u>Zu 6.4.1</u></p> <p>Der erste Satz des letzten Absatzes impliziert, dass die Verwaltung den Lärmschutz bisher nicht berücksichtigt hat. Auch hier regen wir an das Wort "weiterhin" zur Abschwächung der Aussage einzupflegen.</p> <p><u>Zu 6.4.1</u></p> <p>Die Auflistung der derzeit in Planung befindlichen städtebaulichen Planungen mit auftretenden Lärmkonflikten ist nicht vollständig. Folgende Bebauungspläne befinden sich ebenfalls aktuell im Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Südlich der Jakob-Leischner-Straße (B 165)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm)</li> <li>• "Vor der Frecht (B 168)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm)</li> <li>• "Layenhof (Lay 1)" (Schutz vor Gewerbelärm, Fluglärm, Freizeitlärm)</li> </ul>	<p>Wird entsprechend angepasst.</p> <p>H 95 ist bereits enthalten.</p> <p>Wird aufgenommen.</p> <p>Wird aufgenommen.</p> <p>Wird entsprechend angepasst.</p> <p>Wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die aufgeführten Bebauungspläne werden entsprechend unter 6.4.1 ergänzt.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Mainz
	<ul style="list-style-type: none"><li>• "Zwanzig-Morgen-Weg (G 158)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm)</li><li>• "Am Sägewerk (G 159)" (Schutz der Gewerbenutzung vor heranrückender empfindlicher Nutzungen)</li><li>• "Geschäftsstelle Mainz 05 - VEP (H 96)" (Schutz vor Sport und Freizeitlärm)</li><li>• "Ludwigsburger Straße (H 101)" (Schutz vor Verkehrslärm)</li><li>• "Neues Stadtquartier ehem. GFZ-Kaserne (O 53)" (Schallschutzthemen: Schutz vor Verkehrslärm [aktiv und passiv] sowie Nutzungsstaffelung)</li><li>• "Ebersheimer Weg (O 66)" (Schutz vor Sportanlagenlärm, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen)</li></ul>	
	<p>Die Planung zum "Quartierszentrum Am Sonnigen Hang (Ma 34)" hingegen ist bereits abgeschlossen, die Umsetzung durch den privaten Bauherrn steht noch aus.</p>	<p>Planung wird unter 6.4.1 gestrichen.</p>