

Prüfvermerk zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt Mainz

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
1.	5.10.2018			
		Tempo 30 nachts in der Geschwister-Scholl-Straße	<p>Das Thema der Lärminderung durch Geschwindigkeitsreduzierung wird im Lärmaktionsplan 2016 (LAP) auf den Seiten 81 bis 92 erläutert. Im LAP wurde die Einführung von Tempo 30 in der Geschwister-Scholl-Straße geprüft. Dabei wurden folgende Kriterien einbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhe der Lärmimmissionen - Betroffenendichte - Funktion der Straße für den Individual- und den Wirtschaftsverkehr - Funktion der Straße für den öffentlichen Verkehr - Straßenraumrandnutzung - Straßenräumliche Rahmenbedingungen 	<p>Der Lärmaktionsplan empfiehlt für die Geschwister-Scholl Straße aufgrund der Gesamtbetrachtung der genannten Kriterien nicht die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30.</p> <p>Da die akustischen Rahmenbedingungen konstant geblieben sind wird am Ergebnis des LAP 2016 festgehalten.</p>

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
		Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere durch feste Blitzer-Säulen	Die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist im Kontext der Lärminderung grundsätzlich eine sinnvolle Maßnahme.	Die Anregung wird an die Verkehrsüberwachung der Stadt Mainz weitergeleitet.
		Behörden übergreifende Maßnahmen gegen laute Abgasanlagen an Kfz	Die Kontrolle lauter Abgasanlagen liegt in der Zuständigkeit der Polizei.	Die Anregung wird an die Polizei weitergeleitet.
		Lärm reduzierende Maßnahmen am Gleiskörper der Straßenbahn in der Geschwister-Scholl-Straße	Die Auswertungen des Lärmaktionsplans haben keinen Handlungsbedarf an der Straßenbahn im Bereich der Geschwister-Scholl Straße ergeben.	Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.
		Tempo 30 nachts auch für die Straßenbahn in der Geschwister-Scholl-Straße	Die Auswertungen des Lärmaktionsplans haben keinen Handlungsbedarf an der Straßenbahn im Bereich der Geschwister-Scholl Straße ergeben.	Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.
2.	01.10.2018			
		Lärm von neuen Tennisplätze auf derzeitigem Parkplatz der Bezirkssportanlage Mainz-Finthen berücksichtigen	Sportanlagenlärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Für Sportanlagenlärm gilt die Sportanlagenlärmschutzverordnung. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wurde in	Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			einem Lärmgutachten im Baugenehmigungsverfahren geprüft.	
		Lärmerhöhung wegen Fahrplanänderung der Linie 51 nachts	Neue Kartierung wird durchgeführt. Dies ist im Rahmen der Überprüfung der Lärmkartierung (Bericht zur Überprüfung der Fortschreibung Lärmaktionsplanung, Seite 3) bereits festgelegt worden.	Neue Kartierung wird durchgeführt.
		Keine Berücksichtigung der Quietschgeräusche in der Wendeschleife der Endhaltestelle Römerquelle durch eine nicht ausreichende oder defekte Schmieranlage und eine nur unregelmäßige diesbezügliche technische Wartung. Auch zu schnelles Fahren in der Wendeschleife wird aufgeführt.	Quietschgeräusche werden in neuer Kartierung berücksichtigt.	Die Mainzer Mobilität wird um Prüfung der Gleisschmieranlagen und regelmäßige Wartung gebeten. Die Themen Gleisschmieranlagen und Geschwindigkeit werden mit der Mainzer Mobilität diskutiert.
		Keine Berücksichtigung der Klimaanlage, diese erhöhen die Lärmimmission	Vorgaben der Kartierungsrichtlinien müssen beachtet werden. Klimaanlage sind bei der Berechnung nach den gültigen „Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) nicht zu berücksichtigen.	Eine Berechnung der Geräusche der Klimaanlage ist bisher nicht Gegenstand der Lärmkartierung. Die Thematik wird an die Mainzer Mobilität herangetragen.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
		Lärmimmission im Sertoriusring über dem Grenzwert von 50 dB(A) nachts für reine Wohngebiete	Die Lärmimmission liegt nach der Kartierung 2014 bei ca. 46 dB(A). Die neue Kartierung der Straßenbahn (Prüfvermerk Seite 3) wird auf die Lärmeinwirkung im Sertoriusring geprüft.	Die neue Kartierung wird auf die Lärmeinwirkung im Sertoriusring geprüft.
		Notwendigkeit des Nachtbetriebes der Linie 51 prüfen.	Die Mainzer Mobilität wird um eine Stellungnahme gebeten.	Das Thema Notwendigkeit des Nachtbetriebs der Linie 51 wird mit der Mainzer Mobilität diskutiert.
3.	25.09.2018			
		Priorisierung in der Rheinstraße prüfen. Im Bereich von der Dagobertstraße bis zur Mailandsgasse soll durchgehend die Priorität 1 gelten.	Der Verkehrslärm in der Rheinstraße ist auf konstant hohem Niveau. Die Ermittlung und die Priorisierung der Maßnahmenbereiche wurden nach einer einheitlichen Methodik vorgenommen. Die Einführung von Tempo 30 nachts wurde in dem genannten Bereich von Mailandsgasse bis zur Dagobertstraße durchgeführt.	Eine Änderung der Priorisierung in der Rheinstraße ist weder fachlich geboten, noch ergäbe sich eine Änderung der durchgeführten Maßnahme Tempo 30 nachts, da der gesamte in Bezug genommene Bereich einbezogen wurde.
		Priorisierung in der Rheinallee prüfen	Der Verkehrslärm in der Rheinallee ist auf konstant hohem Niveau. Die Ermittlung und die Priorisierung der Maßnahmenbereiche wurde nach einer einheitlichen Methodik	Eine Änderung der Priorisierung in der Rheinallee ist fachlich nicht geboten.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			<p>vorgenommen. Der Maßnahmenbereich in der Rheinallee weist durchgehend die Priorität 1 auf. Teilbereiche der Rheinallee sind im Zuge der Entwicklung des Gebietes Zoll- und Binnenhafen bereits mit neuen lärmindernden Fahrbahnbelägen saniert worden. In der Rheinallee wurde im Zuge der Entwicklung des Gebietes Zoll- und Binnenhafen ein Programm zum passiven Schallschutz durchgeführt.</p>	
		<p>In der Rheinallee und in der Rheinstraße eine durchgehende geräuschhemmende Fahrbahndecke auftragen</p>	<p>Die Stadt Mainz muss wirtschaftlich mit den Finanzmitteln umgehen. Aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Mainz sind eine Fahrbahnerneuerungen allein aufgrund der Lärmbelastung nicht möglich, jedoch gibt es den Grundsatzbeschluss des Lärmaktionsplans 2016, dass bei anstehenden Straßenerneuerungen vom Fachamt der Einsatz lärmindernder Beläge geprüft</p>	<p>Die Maßnahme wird im genannten Umfang weiter verfolgt.</p>

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			und soweit möglich durchgeführt wird.	
		LKW Durchgangsverkehr noch in 2018 auf Autobahnring umleiten	LKW Durchfahrtsverbot für die Rheinschiene ist in Vorbereitung durch die Verkehrsverwaltung.	Die Maßnahme wird weiter verfolgt.
		Auch tagsüber Tempo 30 in Rheinstraße und Rheinallee	Bei der Abwägung der Maßnahme wurde festgestellt, dass tagsüber die Verkehrsfunktion der Landesstraße überwiegt, die zum Hauptverkehrsnetz in der Stadt Mainz zählt.	Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.
		Parkgebühren für offene Parkplätze auch abends und nachts	Hierzu wird da 61-Stadtplanungsamt um Stellungnahme gebeten.	Hierzu wird da 61-Stadtplanungsamt um Stellungnahme gebeten.
		Innerstädtische Grünanlage als ruhige Gebiete ausweisen	Innerstädtische Grünanlagen erfüllen eine Vielzahl von Funktionen. Hierzu zählen auch Veranstaltungen. Eine Ausweisung als ruhige Gebiete stünde dieser Funktion entgegen.	Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.
		Grillverbote für innerstädtische Grünanlagen und Uferpromenade beschließen	Nach der „Satzung über die Benutzung der Grünanlagen der Stadt Mainz (Grünanlagensatzung)“ ist es bereits heute verboten in Grünanlagen -außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen (Grillplätze)- offenes Feuer zu	Eine weitere Regelung ist nicht erforderlich.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			entzünden oder zu unterhalten oder Grill- oder sonstige Kochgeräte zu benutzen.	
		Musizieren und die Nutzung von Tonwiedergabegeräten in Grünanlagen untersagen	Die Benutzung von Musikwiedergabegeräten ist in öffentlichen Anlagen bereits aufgrund des Landesimmissionsschutzgesetzes (LImSchG) verboten, soweit diese zu erheblichen Belästigungen führen können.	Eine weitere Regelung ist nicht erforderlich.
4.	24.09.2018			
		Flugzeuge über Gonsbachtal wurden bei Ausweisung des ruhigen Gebietes übersehen.	Der Fluglärm wurde bei der Ausweisung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan 2016 beachtet (LAP 2016, Seite 36 bis 44)	Der Anregung wurde im genannten Umfang gefolgt.
		Tennisplätze im Gonsbachtal wurden nicht betrachtet.	Der Sportanlagenlärm unterliegt nicht der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Daher wird dieser im Rahmen der Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmkartierung nicht erfasst. Tennisplätze wurden durch die Verwaltung nach Sportanlagenlärmschutzverordnung geprüft.	Die Anregung wurde von der Verwaltung nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung geprüft. Eine Prüfung von Sportanlagen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nicht vorgesehen.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
5.	31.08.2018			
		Das Arbeiten mit Geräten wie Freischneidern, Grastrimmern, Rasenmähern, Graskantenschneidern, Laubbläsern ist oftmals eine Zumutung. Anregung: leisere Geräte anschaffen. Verbotszeiten beachten	Die genannten Geräte unterliegen nicht der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Es gibt eigenständige Rechtinstrumente: Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), (32. BImSchV), sowie LImSchG Rheinland-Pfalz	Es bestehen eigenständige Rechtsvorschriften. Die Anregung wird an die zuständigen städtischen Stellen weitergeleitet.
		Straßenreinigungsmaschine ist zu laut. Anregung: leisere Fahrzeuge anschaffen.	Die mit dem Einsatz von Straßenreinigungsmaschinen verbundenen Geräusche werden nicht durch die Vorschriften der EU- Umgebungslärmrichtlinie erfasst.	Die Anregung wird an die für die Straßenreinigung zuständige Stelle weitergeleitet.
6.	28.08.2018			
		Fluglärm hat in erschreckendem Maße zugenommen und beeinträchtigt erheblich nachts den Schlaf sowie tagsüber die Benutzung des Außenwohnbereiches.	Lärmkartierung und Lärmaktionsplan für den Flughafen Frankfurt liegen im Zuständigkeitsbereich Hessischer Landesbehörden. Der Fluglärm wurde im Lärmaktionsplan der Stadt Mainz aufgeführt und berücksichtigt. Maßnahmen zur Minderung können jedoch im städtischen LAP nicht festgelegt	Die Stadt Mainz wird sich weiterhin mit allen ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Mitteln zur Bekämpfung des Fluglärms einsetzen.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			werden. Die Stadt Mainz setzt seit mehr als 20 Jahren alle ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Mittel zur Bekämpfung des Fluglärms ein.	
7.	20.08.2018			
		Stickstoffoxidemissionen sind bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50. Auf die Maßnahme Tempo 30 sollte daher verzichtet werden.	Bei der Anordnung bestehender Tempo 30 Streckengebote wurde der jeweils verfügbare Kenntnisstand herangezogen. Die in der Anregung aufgeführten Messungen stammen aus dem Jahr 2014. Die aufgeführten Messungen zeigen kein einheitliches Bild. Teilweise sind die Emissionen bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50.	Die Lufthygienischen Auswirkungen sollen bei der Abwägung zukünftiger Anordnungen von Tempo 30 nach dem jeweiligen Kenntnisstand beachtet werden.
8.	26.09.2018			
		Die Lärmkartierung 2013 ist veraltet und muss neu berechnet werden.	Die Lärmkartierung 2013 wurde geprüft und ist auf einem aktuellen Stand. Die Belastung der A63 hat zwischen den Bezugsjahren der Lärmkartierung 2011 und 2016 um 0,14 dB(A) zugenommen. Diese Pegeländerung ist unter fachlichen Gesichtspunkten zu	Die Lärmkartierung ist auf einem aktuellen Stand und muss nicht aktualisiert werden.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			gering, als dass sie einen Anlass für eine erneute Lärmkartierung darstellen würde.	
		Die Stadt Mainz wird aufgefordert, anstelle der Auslöseschwelle von 60 dB(A) den Grenzwert der Lärmsanierung von 59 dB(A) nachts für den dringenden Handlungsbedarf heranzuziehen.	Es existieren keine verbindlich vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte der Lärmaktionsplanung. In der Stadt Mainz kommen im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Werte LDEN =70 dB(A) und Ln = 60 dB(A) für den vordringlichen Handlungsbedarf und LDEN =65 dB(A) und Ln = 55 dB(A) für den erweiterten Handlungsbedarf zur Anwendung. Die Werte des erweiterten Handlungsbedarfs sind als gesundheitliche Schwellenwerte anerkannt. Das Vorgehen ermöglicht eine differenzierte Bewertung hinsichtlich des Handlungsbedarfs (siehe S.17 LAP 2016)	Eine Änderung der Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung ist nicht geboten.
		Die Schalltechnische Untersuchung des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz aus Koblenz aus dem Jahr 2017 soll berücksichtigt werden.	Die aufgeführte Untersuchung wurde nicht nach der in der für die Lärmkartierung einschlägigen 34. BImSchV vorgegebenen Methodik erstellt.	Die Schalltechnische Untersuchung des Landesbetriebes Mobilität ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu berücksichtigen.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
		Es wird kritisiert, dass die verwendete Berechnungshöhe von 4 m die Belastungssituation der Hochhäuser nicht richtig berücksichtigt.	Die Berechnungshöhe von 4 m ist rechtverbindlich in der EU-Umgebungslärmrichtlinie normiert.	Es wird die vorgeschriebene Berechnungshöhe verwendet.
		Die der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen sind veraltet.	Vom Jahr 2011 zum Jahr 2016 steigerte sich der DTV der A63 nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen von DTV = 63.894 auf DTV = 66.026 Diese Verkehrsmengensteigerung entspricht einer Geräuschpegelzunahme von $L = +10 \cdot \log(66.026/63.894) = +0,14$ dB(A) und ist nur geringfügig.	Die Lärmkartierung ist auf einem aktuellen Stand und muss nicht aktualisiert werden.
		Die Karte 7 spiegelt nicht korrekt die Lärmbetroffenheit entlang der A63 in Marienborn.	Die Lärmimmission ist nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in 4 m Höhe zu ermitteln. In dieser Höhe ist die Lärmschutzwand entlang der A63 noch wirksam. Die vorgeschriebene Art der Ermittlung führt zu den angegebenen Werten der Lärmbetroffenheit. Eine nach der Höhe des Immissionsortes differenzierte Ermittlung der Lärmbelastung wurde vom Normgeber nicht vorgegeben.	Der Normgeber hat die Berechnungshöhe von 4 m vorgegeben. Hiervon kann nicht abgewichen werden.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
		Die Lärmbetroffenheit soll auch für die Nacht angegeben werden.	Die Lärmbetroffenheit wird über das Maß des LDEN ermittelt. Dieses Maß beinhaltet die Lärmbelastung der Zeitabschnitte: D = Day/Tag E = Evening/Abend mit einer Gewichtung von + 5 dB(A) N = Night/Nacht mit einer Gewichtung von + 10 dB(A)	Die Nacht ist bei der Angabe der Lärmbetroffenheit berücksichtigt.
		Der LBM geht von einem Schwerverkehrsanteil von 7,9 % aus, die Stadt von einem Anteil von über 10 % nachts. Dies ist widersprüchlich.	Die Angabe des LBM bezieht auf 24 Stunden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Verhältnis zum PKW – Aufkommen nachts mehr LKW auf den Autobahnen unterwegs sind. Das bedeutet, dass der LKW Anteil nachts höher ist als der für 24 h angegebene Wert des LBM. Es besteht kein Widerspruch.	Der angeführte Widerspruch besteht nicht.
		Die Geschwindigkeiten der Karte 12 seien verwirrend und nicht korrekt.	Rote Linien in der Legende der Karte 12 bedeuten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von 60 bis 80 km/h. Blaue Linien bedeuten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h oder mehr. Unterbrochene Linien geben die zulässige Höchstgeschwindigkeit	Die Geschwindigkeiten der Karte 12 sind korrekt.

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			<p>von LKW an, wenn diese von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der PKW abweicht. Eine Geschwindigkeit von 130 km/h wird daher mit einer blauen Linie dargestellt. Da LKW aber nicht 130 km/h fahren dürfen ist eine rote unterbrochene Linie ergänzt. Dies führt auf der A63 bei Marienborn zu einer blauen Linie, die durch eine rote unterbrochene Linie überlagert ist.</p>	
		<p>Die Karte 13 zur Gesamtlärmbetrachtung habe nur wenig Aussagekraft. Die Lärmsituation für Marienborn wird verharmlost. Das BImSchG schreibt eine Gesamtlärmbetrachtung vor.</p>	<p>Die Gesamtlärmbetrachtung des Lärmaktionsplans dient der Ermittlung ruhiger Gebiete. Die Vorgehensweise ist im Kapitel 4.3 des Lärmaktionsplans erläutert. Das Einwirken mehrerer Lärmquellen wird auch bei der Priorisierung von Maßnahmenbereichen berücksichtigt. Eine Gesamtlärmbetrachtung in Form einer Addition der getrennt zu ermittelnden Lärmarten ist nicht vorgeschrieben noch werden hierfür in der</p>	<p>Der Lärmaktionsplan 2016 beinhaltet zur Identifizierung ruhiger Gebiete eine Gesamtlärmbetrachtung in Form der Überlagerung der einzelnen Lärmarten. Die Methodik ist für die Aufgabenstellung zielführend.</p>

Schreiben mit Anregungen	Eingang	Anregung	Diskussion	Ergebnis
			Kartierungsverordnung geeignete Berechnungsvorgaben gemacht.	

Wertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Einige Anregungen wurden im Lärmaktionsplan 2016 bereits geprüft, jedoch nach der Gesamtbetrachtung der zu prüfenden Kriterien nicht als Maßnahme festgelegt.

Die Anregungen, die die Methodik der Lärmanalysen betreffen wurden geprüft. Die jeweilige Methodik entspricht den fachlich und rechtlich vorgegebenen Anforderungen.

Anregungen, die Lärm betreffen, der nicht in den Regelungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie fällt, werden eigenständig nach dem einschlägigen Regelwerk geprüft (z.B. Sportanlagenlärm) oder an die jeweilige Fachverwaltung (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung und Überprüfung von Abgasanlagen) zur Prüfung weitergeleitet.

Nach Würdigung der Anregungen ergibt sich kein Erfordernis zur Überarbeitung des Lärmaktionsplans 2016 der Stadt Mainz.