

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">• Umwandlung des Flugplatzes Mainz-Finthen von einem Verkehrslandeplatz in einen Sonderlandeplatz oder Segelfluggelände,• 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,• Begrenzung auf ein zulässiges Gesamtgewicht der Flugzeuge auf 2.000 kg, mit Ausnahme des Rettungshubschraubers,• Einschränkung der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes auf Flugzeuge mit Lärmschutzzeugnis und erhöhtem Schallschutz,• Verbot von weiteren Neubauten von Flugzeug-Hangars,• Verbot von kommerziellen Flugschulen, <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>https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraum_e/rp/rp_node.html</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>https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf.</p> <p>Identifizierung von Lärmschwerpunkten</p> <p>Zusätzlich stelle ich Ihnen eine Raster-Lärmkennzifferkarte für den Nacht-Lärmindex L_{Night} 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>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Mainz
------------	---------------------------	----------------------------------

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.
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**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme
passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohnen
^{1,2} *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"> • ein engmaschiges Haltestellennetz mit kurzen Zu- und Angangszeiten • attraktiven Verknüpfungen zur alternativen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Fahrrad (letzte Meile) und Carsharing • Weitergehende kontinuierliche Prüfung von möglichen P+R Anlagen als multimodale Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV • Ein hoher Anteil an Direktfahrbeziehungen und geringe Wechselzeiten bei Umsteigebeziehungen • attraktive Fahrzeiten auf der Fahrt mit Bussen und Bahnen <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>S.46 - 47</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>S. 48</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>S. 55</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>S. 84</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>S.85</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"> • "Südlich der Jakob-Leischner-Straße (B 165)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm) • "Vor der Frecht (B 168)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm) • "Layenhof (Lay 1)" (Schutz vor Gewerbelärm, Fluglärm, Freizeitlärm) 	<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">• "Zwanzig-Morgen-Weg (G 158)" (Schutz vor Gewerbelärm und Verkehrslärm)• "Am Sägewerk (G 159)" (Schutz der Gewerbenutzung vor heranrückender empfindlicher Nutzungen)• "Geschäftsstelle Mainz 05 - VEP (H 96)" (Schutz vor Sport und Freizeitlärm)• "Ludwigsburger Straße (H 101)" (Schutz vor Verkehrslärm)• "Neues Stadtquartier ehem. GFZ-Kaserne (O 53)" (Schallschutzthemen: Schutz vor Verkehrslärm [aktiv und passiv] sowie Nutzungsstaffelung)• "Ebersheimer Weg (O 66)" (Schutz vor Sportanlagenlärm, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen)	
	<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>