

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Boris Weirauch SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Lärm- und Immissionsschutz im Mannheimer Stadtteil Neuostheim**

#### **Kleine Anfrage**

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Seckenheimer Landstraße im Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?
2. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation (Frage 1) im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?
3. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Dürerstraße im Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?
4. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation (Frage 3) im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?
5. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Bundesautobahn 656 und deren Zubringern B 37 und B 38 a und deren Auswirkungen auf den Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?
6. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?
7. Wie beurteilt die Landesregierung die Lärm- und Immissionsbelastung der Bürgerinnen und Bürger in Mannheim-Neuostheim im Allgemeinen, insbesondere bedingt durch innerörtlichen Verkehr, einschließlich des ÖPNV?

8. Wäre aus Sicht der Landesregierung eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den in den Fragen 1 und 3 genannten Straßen auf 30 km/h geeignet, um die Lärm- bzw. Immissionsbelastungen auf diesen Straßen zu reduzieren, unter Darstellung, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssten, um eine solche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erwirken zu können?

7.3.2022

Dr. Weirauch SPD

#### Begründung

Die Kleine Anfrage hat zum Zweck herauszufinden, ob die Verkehrssituation auf den genannten Straßen im Mannheimer Stadtteil Neuostheim den gesetzlichen Vorschriften zu Lärmschutz und Immissionsschutz entspricht sowie mögliche Entlastungsmaßnahmen abzu prüfen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 28. April 2022 Nr. VM2-0141.3-12/38/6 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Seckenheimer Landstraße im Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?*
- 2. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation (Frage 1) im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?*
- 3. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Dürerstraße im Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?*
- 4. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation (Frage 3) im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?*

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Mannheimer Stadtteil Neuostheim ist von einer Vielzahl an hochbelasteten Straßen geprägt. Die Baulast dieser Straßen liegt, mit Ausnahme der Bundesautobahn A 656, bei der Stadt Mannheim. Diese ist auch für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Mannheim zuständig. Für die Beantwortung der Fragen 1 bis 4 ist daher zwingend die Stellungnahme der zuständigen Stadtverwaltung erforderlich. Da diese aber aufgrund zahlreicher krankheitsbedingter Personalausfälle keine fristgerechte Rückmeldung geben konnte und einem weiteren Fristverlängerungsersuchen nicht zugestimmt wurde, können die

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

hier gestellten Fragen im Folgenden lediglich auf Grundlage der allgemein zugänglichen Informationen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Stadt Mannheim beantwortet werden.

Die genannten Straßen sind Hauptverkehrsstraßen, die vom Ballungsraum Mannheim im Rahmen der Umgebungslärmkartierung 2017 (<https://www.gismannheim.de/mannheim/index.php?service=laermkartierung>) berücksichtigt wurden. Im Bereich der Dürerstraße rührt die Verkehrslärmbelastung neben dem Straßenverkehr auch vom Straßenbahnverkehr her. Der Lärmaktionsplan des Ballungsraums Mannheim weist die betreffenden Bereiche nicht als Lärmschwerpunkte aus.

Eine umfassende Neubewertung der Lärmsituation wird der Ballungsraum Mannheim im Zuge der vierten Runde der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung vornehmen. Die Aktualisierung der Lärmkartierung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt beim hierfür zuständigen Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung der Stadt Mannheim in Bearbeitung und wird voraussichtlich im Sommer 2022 vorliegen. Die darauf aufbauende Überarbeitung des Lärmaktionsplans hat gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie bis 18. Juli 2024 zu erfolgen.

*5. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssituation auf der Bundesautobahn 656 und deren Zubringern B 37 und B 38 a und deren Auswirkungen auf den Mannheimer Stadtteil Neuostheim, insbesondere mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner?*

Wie die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) mitgeteilt hat, ist die Bundesautobahn A 656, die im Abschnitt von der Anschlussstelle Mannheim-Neckarau bis zum Autobahnkreuz Mannheim südlich/südöstlich an den Stadtteil Mannheim-Neuostheim angrenzt, aufgrund der Entfernung für die Lärmbelastung in Neuostheim von nachrangiger Bedeutung.

Um die von der Autobahn ausgehende Lärmbelastung zu ermitteln, hat die AdB nachfolgende Überprüfung angestellt und übermittelt:

Gemäß der Fortschreibung der Straßenverkehrszählung 2015 im Jahr 2019 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im betreffenden Abschnitt der BAB A 656 61.464 Kfz/24h, 2015 lag diese noch bei 73 375 Kfz/24h.

Als Orientierung hat die AdB zunächst die Lärmkartierung des Stadtgebiets Mannheim, die nach den Berechnungsvorschriften der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) im Jahr 2017 letztmalig erstellt wurde, geprüft. Als Ergebnis der Prüfung wird nunmehr festgehalten, dass sich für den Nacht-Zeitraum maximale Beurteilungspegel von unter 50 dB(A) im Bereich der schutzbedürftigen Wohnbebauung im Einflussbereich der BAB A 656 hiernach ergeben, sodass auch bei einer Neuberechnung gemäß der für die Beurteilung von Straßenlärm maßgeblichen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) nicht davon auszugehen ist, dass es zu Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung für den Nacht-Zeitraum von 54 dB(A) kommt. Nur in diesem Fall wäre grundsätzlich die Möglichkeit gegeben, Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung zu prüfen bzw. zu ermöglichen.

*6. Steht nach Auffassung der Landesregierung die dortige Situation im Einklang mit geltenden Lärmschutzbestimmungen und Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen?*

*7. Wie beurteilt die Landesregierung die Lärm- und Immissionsbelastung der Bürgerinnen und Bürger in Mannheim-Neuostheim im Allgemeinen, insbesondere bedingt durch innerörtlichen Verkehr, einschließlich des ÖPNV?*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Lärmbetroffene Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten und die gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm zu reduzieren, sind wichtige Ziele der Landes-

regierung. Ziel ist, die bestehenden Handlungsmöglichkeiten zur Minderung des Verkehrslärms auszuschöpfen.

Gemäß der Lärmkartierung der Stadt Mannheim sind die Anwohnerinnen und Anwohner der Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil Neuostheim von einer erhöhten Lärmbelastung betroffen. Die maßgeblichen Lärmemittelen stellen hier die Dürerstraße und die Seckenheimer Landstraße dar. Dabei tragen sowohl der Straßenverkehrslärm als auch der Straßenbahnverkehr zur Lärmbelastung bei.

Aufgrund ihrer Größe hat die Stadt Mannheim die Baulast der Bundes- und Landesstraßen auf ihrer Gemarkung inne. Entsprechend liegt auch die Verantwortung für Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Mannheim-Neuostheim bei der Stadt Mannheim. Hierfür gibt es auch im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) vielfältige Fördermöglichkeiten, um den Lärmschutz zu verbessern.

Eine weitere Verkehrslärmquelle in Neuostheim stellt der Betrieb des Verkehrslandeplatzes Mannheim (City-Airport) dar. Hier ist seit 2010 per Verordnung der Landesregierung zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ein Lärmschutzbereich festgesetzt. Es ergaben sich daraus keine Ansprüche auf Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen wie bspw. Schallschutzfenster.

*8. Wäre aus Sicht der Landesregierung eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den in den Fragen 1 und 3 genannten Straßen auf 30 km/h geeignet, um die Lärm- bzw. Immissionsbelastungen auf diesen Straßen zu reduzieren, unter Darstellung, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssten, um eine solche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erwirken zu können?*

Ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht kommen, ist immer eine Einzelfallentscheidung, bei der zahlreiche Belange berücksichtigt werden müssen. Im konkreten Fall hat nur die Stadt Mannheim Kenntnis über alle in diesem Zusammenhang relevanten Aspekte, weswegen das Ministerium für Verkehr an dieser Stelle lediglich eine allgemeine Aussage zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen treffen kann.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können ein geeignetes Mittel sein, um die Lärmbelastung entlang von Straßen zu senken. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann im Vergleich zu Tempo 50 eine Pegelminderung von etwa 2 bis 3 dB(A) erreicht werden, was vom menschlichen Ohr in etwa wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen wird.

Verkehrsbeschränkungen mit dem Ziel der Lärminderung setzen voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen, d. h. dass eine „Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Nach den für die Straßenverkehrsbehörden ermessenslenkenden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ kommen Verkehrsbeschränkungen insbesondere ab Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die Gemeinden nicht an die Lärmschutz-Richtlinien-StV gebunden und können im Rahmen des Fachrechts ihr eigenes Ermessen bei der Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen anlegen. Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums empfiehlt, dabei besonders zu berücksichtigen, dass Lärmbelastungen ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts in einem gesundheitskritischen Bereich liegen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor