



**LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG**  
Petitionsausschuss - Die Vorsitzende

Landtag von Baden-Württemberg Konrad-Adenauer-Straße 3 70173 Stuttgart

Bürgerinitiative Lebenswertes Feudenheim  
Frau Heike Reiser  
Herrn Wolfgang Reiser  
Hauptstraße 159  
68259 Mannheim

Stuttgart, 08.03.2021  
Telefon: 0711 2063 525  
Telefax: 0711 2063 540  
Aktenzeichen: Petition 16/03971  
E-Mail: petitionen@landtag-bw.de

**Petition 16/03971; Bürgerinitiative Lebenswertes Feudenheim, 68259 Mannheim  
Lärm- und Immissionsschutz in Mannheim-Feudenheim**

Sehr geehrte Frau Reiser,  
sehr geehrter Herr Reiser,

der 16. Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner 145. Sitzung am 05.03.2021 entsprechend der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses über die Petition 16/03971 entschieden. Die Entscheidung und Begründung wollen Sie bitte der beiliegenden Kopie aus der Landtagsdrucksache 16/9951 entnehmen.

Gemäß § 68 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtags benachrichtige ich Sie als Vorsitzende des Petitionsausschusses über diese Landtagsentscheidung.

Das Petitionsverfahren ist mit dieser Mitteilung abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Petra Krebs

**Anlage**



Für die Richtigkeit

*Susanne*

Angestellte



**10. Petition 16/3971 betr. Lärm- und Immissionschutz**

## I. Gegenstand der Petition

Die Petentinnen und Petenten wenden sich gegen die aus ihrer Sicht zunehmende Belastung des Stadtteils Mannheim-Feudenheim durch Lärm und Schadstoffe und beschweren sich über deren Auswirkungen.

## II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

## 1. Kurze Schilderung des Sachverhalts

Die Petentinnen und Petenten beklagen die gesundheitlichen Folgen der Lärm- und Schadstoffbelastung und machen geltend, dass der Lärmpegel weiter steigen würde. Hierfür führen sie folgende Ursachen auf:

- zunehmender Pkw- und Schwerlastverkehr;
- erwartete Zunahme der Verkehrsmenge um weitere 12.000 Fahrzeuge täglich durch die geplante Bundesgartenschau;
- geplanter Bau eines Betriebshofes auf dem Spinelgelände;
- Bau eines neuen Wohngebiets auf Spinelli;
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Ortslage von Feudenheim durch den Ausweichverkehr bei Rückstau auf der Straße „Am Aubuckel“;
- geplanter Erhalt der sog. U-Halle als Veranstaltungsort mit 1.000 Parkplätzen;
- Umbau der Kreuzung „Talstraße“/„Wingertsbuckel“ als Zufahrt für Spinelli;
- Fluglärm Neuostheim und Frankfurt Richtung Süden;
- quietschende Straßenbahnen;
- Zugverkehr auf der Riedbahnstrecke;
- Buslinie 58, die durch die Andreas-Hofer-Straße geführt wird.

Die Petentinnen und Petenten fordern:

- eine Minderung des Lärmpegels;
- Verminderung des Schadstoffausstoßes durch Reduzierung des Verkehrsaufkommens;
- Kontrolle mit fest installierten und variablen Geschwindigkeitsmessgeräten;
- Geschwindigkeitsanzeiger mit Smileymotiv;
- ganztägige Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h;
- Reduzierung der Straße „Am Aubuckel“ auf jeweils eine Fahrspur, die zweite Fahrspur wird Fahrradweg;
- Umleitung des Schwerlastverkehrs auf die Umgehungsstraßen/BAB;

- Durchfahrverbot für Lkw von 22:00 bis 6:00 Uhr;
- ausreichende Beschilderung über die bestehende Höchstgeschwindigkeit gegebenenfalls auch deutlich auf der Fahrbahn.

Im Einzelnen:

## a) Minderung des Lärmpegels

Die Stadt Mannheim erfasst mit der Lärmkartierung für den Ballungsraum regelmäßig die Lärmbelastung im Stadtgebiet. Aufbauend auf die Lärmkartierung analysiert der Lärmaktionsplan die Lärmbelastung. Auf dieser Grundlage prüft und plant die Stadt Mannheim bei der Überschreitung bestimmter Lärmwerte mögliche Lärmschutzmaßnahmen. Hierbei orientiert sich die Stadt Mannheim an den in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) genannten Werten. Die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne werden regelmäßig alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Der aktuelle Lärmaktionsplan stammt von 2016. Aufbauend auf der Lärmkartierung 2017 wurde der Lärmaktionsplan 2018 überprüft mit dem Ergebnis, dass eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans von 2016 nicht erforderlich ist.

Die zugrundeliegenden Lärmwerte des aktuellen Lärmaktionsplans der 3. Stufe betragen daher 70 dB(A) ganztags sowie 60 dB(A) nachts. Für die Hauptstraße Feudenheim war in Zusammenhang mit der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplans die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen begrenzt worden. Diese wurde im Jahr 2019 aufgrund der hohen Lärmbelastung auf ganztags ausgeweitet.

Entlang der Straße „Am Aubuckel“ werden die Schwellenwerte des aktuellen Lärmaktionsplans nicht erreicht. Daher sieht der Lärmaktionsplan hier derzeit keine Maßnahmen vor.

Die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan werden von der Stadt Mannheim als ein Instrument gesehen, welches langfristig die Lärmbelastung im Stadtgebiet vermindern soll. Die Schwellenwerte des Lärmaktionsplans der Stadt Mannheim, ab denen im Lärmaktionsplan Schallschutzmaßnahmen geprüft werden, sollen in den kommenden Lärmaktionsplänen mit Blick auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 im Rahmen der Ermessensausübung sukzessive weiter abgesenkt werden. Spätestens mit der Überarbeitung werden damit insbesondere die Lärmbelastung entlang der Straße „Am Aubuckel“ neu bewertet und Lärmschutzmaßnahmen wie etwa eine Geschwindigkeitsbeschränkung neu geprüft.

## b) Verminderung des Schadstoffausstoßes durch Reduzierung des Verkehrsaufkommens

## Neubaugebiet Spinelli:

Bei dem Neubaugebiet Spinelli handelt sich um ein allgemeines Wohngebiet mit kleinteiliger gewerbli-



cher Nutzung (Läden) rund um das Quartierszentrum und einem Nahversorger angrenzend zum bestehenden Stadtteil Käfertal-Süd in Mannheim. Dieses erzeugt rund 6.970 Kfz-Fahrten pro Tag. Auf den Schwerverkehr entfallen – bedingt durch die anzueselnde Nutzung – lediglich 60 Fahrten pro Tag; dies entspricht damit weniger als 1 Prozent der Verkehrserzeugung.

Die Querschnittsbelastung, d. h. die Summe der Verkehrsbelastung einer Straße in beide Fahrtrichtungen der Straße „Am Aubuckel“ steigt um 1.300 Kfz-Fahrten pro Tag von derzeit 21.400 Kfz-Fahrten pro Tag. Dies entspricht einem prozentualen Anstieg von 6 Prozent. Hierbei ist bereits die Verkehrsprognose für alle Mannheimer Konversionsflächen (Turley, Franklin, Taylor, Spinelli und Wingertsbuckel) sowie die verkehrliche Entwicklung für das Jahr 2030 laut Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt. Der Fokus der verkehrlichen Planungen für das neue Quartier liegt auf dem Fuß- und Radverkehr mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel für den motorisierten Individualverkehr und gleichzeitig einem sehr attraktiven Angebot für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer (z. B. Radschnellweg, breite Gehwege, verkehrsberuhigte Bereiche). Die Zunahme von 6 Prozent unter Berücksichtigung aller Entwicklungen in den nächsten zehn Jahren ist verhältnismäßig gering, ortsüblich und durchaus verträglich.

Das Neubaugebiet wird nicht über die Talstraße bzw. Feudenheimer Seite erschlossen, sondern über die Neustadter Straße und Mannheimer Straße mit Verteilung der Verkehre in die Wachenheimer Straße, Völklinger Straße, und Anna-Sammet-Straße im Stadtteil Käfertal-Süd.

#### Wingertsbuckel:

Das Areal „Wingertsbuckel“ bezeichnet die Fläche im Norden des Stadtteils Feudenheim bzw. der südlichen Spitze der Spinelli Barracks, eingespannt durch die Straßen „Am Aubuckel“, „Wingertsbuckel“ und „Talstraße“. Die Planungen für dieses Areal zielen auf eine gemischte Nutzung von Wohnen, einen neuen grünen Betriebshof und sonstige Nutzungen ab.

Zum jetzigen Zeitpunkt liegt ein Verkehrsgutachten vor, welches den städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Wingertsbuckel begleitet hat. In diesem Gutachten wurde überprüft, ob sich die neuerzeugten Verkehre aus den Nutzungen des städtebaulichen Wettbewerbs in das bestehende Straßennetz integrieren lassen und eine Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erhalten bleibt. Darin wurden auch die bestehenden Knotenpunkte „Am Aubuckel“/„Wingertsbuckel“ und „Wingertsbuckel“/„Talstraße“ untersucht.

Das Ergebnis ist, dass selbst mit Betriebshof und einem Konzept der U-Halle als Multifunktionshalle (s. u.) die verkehrstechnische Abwicklung bei beiden Knotenpunkten ausreichend ist und die heutige Qualitätsstufe in fast allen Verkehrsbeziehungen erhalten bleiben kann bzw. sich nur minimal verschlechtert.

Zum jetzigen Zeitpunkt liegt noch kein Bebauungsplan vor. Die Gutachten zu Schall und Schadstoffen werden dann im Zuge der Bauleitplanung durchgeführt. Dort werden alle umweltrelevanten Themen in fachlichen Gutachten geprüft. So wird sichergestellt, dass keine Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt durch das geplante Vorhaben entstehen.

#### U-Halle:

Aktuell erfolgt eine Auslobung in Form einer sogenannten Mehrfachbeauftragung. Diese soll die architektonische Struktur der Halle mit den angedachten zukunftsfähigen Nutzungskonzepten herausarbeiten. Zu den dort angedachten Nutzungsoptionen zählen u. a. Gastronomie, Foodfarming, landschaftsgeschichtliches Naturzeithaus, Stadtökologiezentrum sowie weitere kleinteiligere Nutzungen. Vor dem Hintergrund, dass die Fläche der vorhandenen U-Halle aufgrund der klimatischen Erfordernisse um ca. 40 Prozent reduziert wird, ist die Aussage der Petentinnen und Petenten nicht nachvollziehbar.

Die U-Halle als Veranstaltungsort mit 1.000 Stellplätzen mit dem Konzept einer klassischen Multifunktionshalle ist obsolet und entspricht dem Planungsstand von vor ca. drei Jahren. Die oben genannte Nutzung wird voraussichtlich weniger Stellplätze benötigen. Im verkehrlichen Gutachten zum Wingertsbuckel wird auch der Fall einer überwiegenden Freizeitnutzung der U-Halle untersucht. Dabei liegt der Stellplatzbedarf bei weniger als 200.

#### Bundesgartenschau 2023:

Von Seiten der Stadt Mannheim als auch von der BUGA-Gesellschaft wurde kommuniziert, dass für die Veranstaltung Bundesgartenschau 2023 ein eigenständiges Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet werden soll. Rahmenbedingung hierfür ist neben einem ÖPNV-orientierten Modalsplit die Vermeidung von zusätzlichen Verkehren in den innerstädtischen Bereichen. Demzufolge sollen die Besucherinnen und Besucher der BUGA bereits unmittelbar an den Autobahnen und Bundesstraßen auf die Großparkplätze in den Bereichen Maimarktgelände und SAP-Arena sowie auf gegebenenfalls erforderliche Überlaufparkplätze in Mannheim geleitet werden. Von den Parkplätzen aus werden die Besucherinnen und Besucher dann per (Elektro-)Busshuttles zum Ausstellungsgelände transportiert. Gleichzeitig sollen während des Veranstaltungszeitraums durch Bewirtschaftungs- und Überwachungsmaßnahmen die angrenzenden Wohngebiete und deren Anwohner geschützt werden.

Die von den Petentinnen und Petenten unterstellte Fahrzeugmenge widerspricht zudem jeglichen Erfahrungswerten von bereits abgehaltenen Bundesgartenschauen. So wird an Normaltagen lediglich mit einem Fahrzeugaufkommen von 3.000 bis 3.500 Fahrzeugen, an Spitzentagen von bis zu maximal 4.500 Fahrzeugen gerechnet.



## Luftschadstoffe in Feudenheim:

Im Januar 2019 hatte die LUBW im Stadtgebiet von Mannheim an verkehrsnahen Messpunkten im Rahmen eines Sondermessprogramms mit orientierenden Messungen für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid mit Passivsammlern begonnen. In Feudenheim wurde ein Passivsammler in der Hauptstraße installiert. Dort lag der  $\text{NO}_2$ -Mittelwert für das erste Quartal 2019 bei  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Aufgrund dieses niedrigen Wertes ist von einer sicheren Einhaltung des Grenzwertes für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auszugehen. Die Messung wurde daher nach drei Monaten abgebaut.

## c) Kontrolle mit fest installierten und variablen Geschwindigkeitsmessgeräten

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung der Stadt Mannheim hat aufgrund der auch beim Regierungspräsidium bekannten Beschwerden über Lärm durch Fahrzeuge in der Hauptstraße in Feudenheim und weiterer Beschwerden den Stadtteil betreffend im Jahr 2019 insgesamt 81 mobile Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt (Vergleich zu Mannheim-Sandhofen: 59 Messungen). Zusätzlich wurde eine der beiden bei der Stadt Mannheim im Einsatz befindlichen, semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen (Enforcement-Trailer) an insgesamt 66 Tagen im Jahr 2019 in Feudenheim aufgestellt.

Aufgrund der beim Fachbereich bereits im vergangenen Jahr eingegangenen Bürgerbeschwerden wurden unter anderem in den in der Petition genannten Straßen „Am Aubuckel“, „Wingertsbuckel“, „Talstraße“ und „Hauptstraße“ mobile Messungen durchgeführt. Hierbei ergab sich eine Verstoßquote „Am Aubuckel“ von 5,5 Prozent, in der Straße „Wingertsbuckel“ von 20,8 Prozent, in der „Talstraße“ von 11,3 Prozent und in der „Hauptstraße“ von 13,0 Prozent. Die Verstöße lagen allerdings weitestgehend im Bereich von 6 bis 10 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung wird auch künftig in den genannten Straßenzügen regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchführen, da die Werte, mit Ausnahme der Straße „Am Aubuckel“, über dem stadtweiten Schnitt liegen.

Nach Eingang der Petition beim Fachbereich Sicherheit und Ordnung wurden auch Messungen in der „Andreas-Hofer-Straße“ und in der Straße „Am Schelmenbuckel“ durchgeführt. In der „Andreas-Hofer-Straße“ lag die Verstoßquote bei vernachlässigbaren 1,8 Prozent. In der Straße „Am Schelmenbuckel“ lag die Verstoßquote bei der durchgeführten Kontrolle zwar bei 20 Prozent, hier ist allerdings anzumerken, dass in dem Überwachungszeitraum lediglich insgesamt fünf Fahrzeuge durchgefahren sind und eines mit einer überhöhten Geschwindigkeit von 41 km/h bei erlaubten 30 km/h.

Die Verstoßquote für den gesamten Stadtteil Feudenheim liegt im Bereich der mobilen Messungen für das Jahr 2019 bei 6,8% (der stadtweite Schnitt liegt für das Jahr 2019 bei 7,4 Prozent).

## d) Geschwindigkeitsanzeiger mit Smileymotiv (Displaytafeln)

Die Stadt Mannheim besitzt nur eine begrenzte Anzahl an Displaytafeln. Diese werden vor allem in schutzwürdigen Bereichen (Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, etc.), in Gefahrenbereichen und bei Unfallschwerpunkten im gesamten Stadtgebiet eingesetzt.

## e) Reduzierung der Straße „Am Aubuckel“ auf jeweils eine Fahrspur, die zweite Fahrspur wird Fahrradweg

Die Straße „Am Aubuckel“ ist Teil der Kreisstraße K 9753 und gehört damit zum klassifizierten Straßennetz der Stadt Mannheim. Sie besitzt die Funktion einer überörtlichen Verbindungsstraße und ist dazu bestimmt, den überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen aufzunehmen. Darüber hinaus dient die Straße „Am Aubuckel“ der Verlängerung über die B 38 a dem Anschluss an das Mannheimer Kreuz und damit dem Anschluss an überörtliche Verkehrswege.

Die überörtliche Verbindungsfunktion der Kreisstraße unterscheidet dabei nicht nach Pkw und Schwerverkehr. Aufgrund der Lage im Straßennetz und der Klassifizierung werden über den „Aubuckel“ insbesondere die Verkehrsbeziehungen, auch im Schwerverkehr, zwischen dem Mannheimer Kreuz im Süden und den nördlich davon gelegenen Stadtteilen und Gewerbegebieten in Feudenheim, Neckarstadt Ost, Käfertal sowie Luzenberg und Waldhof abgewickelt.

Eine Reduktion auf jeweils nur eine Fahrspur pro Fahrtrichtung hätte zur Folge, dass der Knotenpunkt „Feudenheimer Straße“/„Am Aubuckel“ nicht mehr leistungsfähig wäre und die Verkehre langsamer als heute abgewickelt werden würden. Daraus resultiert, dass es zu vermehrten Rückstaus in den Knotenpunktzufahrten v. a. in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden kommt. Durch so einen Rückstau müssen die Fahrzeuge mehrere Umläufe der Lichtsignalanlage abwarten, um abfließen zu können. Durch lange Standzeiten und dem Vorrücken in Richtung Knotenpunkt und durch häufiges Anfahren und wieder Abbremsen entstehen mehr Luftschadstoffe als bei einer zügigeren Abwicklung der Verkehre. Dies gilt vor allem für die Knotenpunktzufahrt der B 38 a (Rhein-Neckar-Schnellweg), welcher in einer Steigung liegt, was den Ausstoß von Luftschadstoffen weiter verstärkt.

Im Zuge der Diskussion zur Bundesgartenschau 2023 wurde eine Verlegung des nördlichen Abschnitts der Straße „Am Aubuckel“ zwischen „Neustadter Straße“ und „Wingertsbuckel“ an die Riedbahnstrecke angedacht. Dies wurde gutachtlich untersucht und konnte empfohlen werden. Jedoch hat das Vorhaben zum damaligen Zeitpunkt keine politische mehrheitliche Zustimmung erhalten. Unter der Voraussetzung einer Verlegung könnte man aber die Fahrspuren auf dem südlichen Abschnitt der Straße „Am Aubuckel“ reduzieren.

Baulich angelegte Fahrradwege befinden sich bereits heute auf beiden Straßenseiten, in Fahrtrichtung Nor-



den zwischen dem Gehweg und Parkständen und in Fahrtrichtung Süden hinter dem Grünstreifen mit Baumpflanzungen.

- f) Ausreichende Beschilderung über die bestehende Höchstgeschwindigkeit ggf. auch deutlich auf der Fahrbahn

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sieht eine Beschilderung der Tempo-30-Zone nur am Anfang und am Ende vor, innerhalb einer solchen Zone wird die Beschilderung in der Regel nicht wiederholt. Die bauliche Ausgestaltung der in Feudenheim hiervon tangierten Straßen entspricht auch der klassischer Straßen innerhalb einer Tempo-30-Zone; zudem sind sie vollkommen in eine Wohnbebauung eingebettet.

Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer müssen innerorts abseits von Vorfahrtsstraßen stets mit Tempo-30-Zonen rechnen, auch mit ausgedehnten 30er-Zonen. Dies gilt gerade in Ortsbereichen mit einer hohen Wohnbebauungsdichte.

Bodenmarkierungen, wie sie regelmäßig seitens der Bürgerschaft oder der örtlichen politischen Akteure gefordert werden, dienen lediglich als Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen, sie entfalten für sich genommen keinerlei Wirkung. Lediglich Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzungen, Richtungspfeile, Sperrflächen und Grenzmarkierungen sind eigenständige Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrs-Ordnung.

Die bisherigen Erfahrungen in Mannheim zeigen, dass Bodenmarkierungen aufgrund des Gewöhnungseffektes nach einer relativ kurzen Zeitspanne nicht mehr die erhoffte Beachtung durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer finden. Daher werden derartige Bodenmarkierungen im Stadtgebiet Mannheim nur an objektiven Gefahrenstellen und ausschließlich in schutzwürdigen Bereichen mit schutzbedürftigen Personen wie z. B. im näheren Umfeld von Schulen oder Kindergärten als Piktogramm „Kinder“ in unmittelbarer Verbindung mit dem aufgestellten Verkehrszeichen aufgebracht. Damit soll sichergestellt werden, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer tatsächlich ihre Aufmerksamkeit erhöhen, wenn sie eine Bodenmarkierung wahrnehmen. Die Verkehrssicherheit steht hier vor allem im Vordergrund. Überdies sollen Autofahrerinnen und Autofahrer prinzipiell nicht in der Auffassung bestärkt werden, dass sie die geltenden Verkehrsregeln nur zu befolgen haben, wenn neben der geltenden Beschilderung zusätzlich eine Bodenmarkierung aufgebracht ist.

## 2. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

### Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

- Ganztägige Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Durchfahrverbot für Lkw von 22:00 bis 6:00 Uhr

Die Nutzung einer Straße kann nur unter Vorliegen einer der in § 45 StVO aufgeführten Tatbestände einge-

schränkt werden. In Bezug auf die Straße „Am Aubuckel“ könnten demzufolge lediglich Verkehrsbeschränkungen, zu denen auch ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 3,5 t (VZ 253 StVO) und Geschwindigkeitsbeschränkungen zählen, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (§§ 45 Absatz 1 Nr. 3, 45 Absatz 1 b Nr. 5 StVO) oder infolge einer Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO) in Betracht kommen.

Aufgrund der erläuterten Netzfunktion und der Klassifizierung der Straße kann derzeit ein zeitweises oder generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr oder auch eine Geschwindigkeitsreduzierung nur aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes herbeigeführt werden. Die Voraussetzungen für eine Anordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit sind an der Straße „Am Aubuckel“ nicht gegeben. Es liegen keine auffälligen Unfallzahlen und keine besonders schützenswerten Einrichtungen wie Kitas oder Pflegeheime mit direktem Zugang an der Straße vor.

Im Rahmen der Diskussion rund um die Bundesgartenschau 2023 und um den Grünzug Nordost wurde in verschiedenen Gutachten die Möglichkeit untersucht, den nördlichen Abschnitt der Straße „Am Aubuckel“ zu sperren bzw. zu verlegen. Im Ergebnis konnte eine ersatzlose Sperrung gutachterlich nicht befürwortet werden, da damit nachweislich große Umwege und damit einhergehend hohe Mehrbelastungen auf anderen Straßen im Straßennetz von Mannheim, auch auf verkehrsempfindlicheren Strecken als der Straße „Am Aubuckel“, verbunden wären. Vor diesem Hintergrund kann ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr nicht befürwortet werden.

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind (vgl. Schreiben des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29. Oktober 2018, Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass Lärmaktionsplanung, S. 17).

Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und



damit den Anwohnerinnen und Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich (vgl. Schreiben des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29. Oktober 2018, Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, S. 18).

Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein.

Für die Straße „Am Aubuckel“ wurden Verkehrslärm-berechnungen nach den Anforderungen der RLS-90 durchgeführt. Basis waren die in der aktuellen Lärmkartierung (Stand 2017) berücksichtigten Verkehrsmengen. Im Ergebnis wurden entlang der Wohnbebauung östlich der Straße Verkehrslärmeinwirkungen tagsüber zwischen (gerundet) 67 dB(A) und 71 dB(A) und in der Nacht zwischen (gerundet) 55 dB(A) und 61 dB(A) berechnet. Die genannten Richtwerte für Wohngebiete von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden ausschließlich im Nahbereich Kreuzung „Am Aubuckel“, „Andreas-Hofer-Straße“ aufgrund der zu berücksichtigenden Zuschläge für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen nach RLS-90 überschritten. Die Lichtsignalanlage ist als Bedarfsampel für den Nord-Süd-Verkehr auf der Straße „Am Aubuckel“ auf Dauergrün geschaltet. Da die Lichtsignalanlage keinen regelmäßigen Signalumlauf hat, ist die Lärmbelastung an den kreuzungsnahen Wohngebäuden mit den berücksichtigten Zuschlägen überschätzt. Die Fußgängerbedarfsampeln sind nach den Regelungen der RLS-90 nicht zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der Straßenbahn würden die Verkehrslärmeinwirkungen nicht relevant erhöht werden. Die Richtwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden an der Mehrheit der Wohngebäude unterschritten und ausschließlich im Kreuzungsbereich „Andreas-Hofer-Straße“ überschritten.

Die Abweichung der Höhe der Lärmbelastung insbesondere im Kreuzungsbereich zu den Ergebnissen der Lärmkartierung liegt in den unterschiedlichen Berechnungsvorschriften begründet. Hier führen die nach RLS-90 zu berücksichtigenden Zuschläge für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen

und Einmündungen zu einer Überschreitung der genannten Richtwerte. Im Gegensatz dazu sind bei der Lärmkartierung diese Zuschläge nicht zu berücksichtigen.

Die Stadt Mannheim nimmt die Petition zum Anlass, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Am Aubuckel“ außerhalb des Lärmaktionsplans erneut zu prüfen und ggf. die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen bei der höheren Verkehrsbehörde zu beantragen.

#### Zu a) Minderung des Lärmpegels

Die Stadt Mannheim erfüllt mit der Erstellung von Lärmkarten und darauf aufbauend der Aufstellung des Lärmaktionsplans ihre rechtliche Pflicht nach §§ 47 a bis f BImSchG und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf. Die bei der Ermessensausübung angelegten Lärmwerte werden mit Blick auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 bei der künftigen Überprüfung des Lärmaktionsplans sukzessive weiter abgesenkt werden.

#### Zu b) Verminderung des Schadstoffausstoßes durch Reduzierung des Verkehrsaufkommens

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen sieht die Stadt Mannheim die vorhandenen Verkehrsmengen als ortsüblich an.

Bezogen auf die Straße „Am Aubuckel“ und „Wingertsbuckel“ sind Mehrverkehre durch die geplante Nutzung auf dem Areal nördlich des Wingertsbuckels zu erwarten. Das vorliegende Gutachten legt dar, dass die mit der städtebaulichen Entwicklung induzierten Mehrverkehre verträglich über die bestehenden Knoten abgewickelt werden können. Untersuchungen zu Lärm und Luftschadstoffen sind im Zuge des Bebauungsplanverfahrens durchzuführen.

Durch die BUGA entstehen auf der Straße „Am Aubuckel“ keine relevanten Mehrverkehre. Zudem ist die BUGA zeitlich begrenzt.

Die zu erwartende Verkehrssteigerung auf der Straße „Am Aubuckel“ durch die geplante Wohnbebauung auf dem Spinelli-Areal ist mit 6 Prozent verhältnismäßig gering und als verträglich einzustufen.

Bezogen auf die Luftschadstoffe haben Messungen auf der Hauptstraße in Feudenheim ergeben, dass der Grenzwert für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid von 40 µg/m<sup>3</sup> in Feudenheim eingehalten wird.

Vor diesem Hintergrund sieht die Stadt Mannheim keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

#### Zu c) Kontrolle mit fest installierten und variablen Geschwindigkeitsmessgeräten

Aufgrund der erhöhten Verstoßquote in Feudenheim wird der Fachbereich Sicherheit und Ordnung der Stadt Mannheim auch künftig in den Straßenzügen „Am Aubuckel“, „Wingertsbuckel“, „Talstraße“ und „Hauptstraße“ regelmäßig mobile Geschwindigkeitsmessungen durchführen.



Vor diesem Hintergrund sieht die Stadt Mannheim keinen weiteren Handlungsbedarf.

Zu d) Geschwindigkeitsanzeiger mit Smileymotiv (Displaytafeln)

Die Stadt Mannheim setzt diese bereits bedarfsorientiert und nach Dringlichkeit ein und sieht derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf.

Zu e) Reduzierung der Straße „Am Aubuckel“ auf jeweils eine Fahrspur, die zweite Fahrspur wird Fahrradweg

Eine Reduzierung auf jeweils eine Fahrspur liegt im Ermessen der Stadt Mannheim. Dabei ist zu beachten, dass die Straße „Am Aubuckel“ als Teil der Kreisstraße K 9753 eine überörtliche Verbindungsfunktion besitzt. Baulich angelegte Fahrradwege befinden sich bereits heute auf beide Straßenseiten. Eine Reduzierung der Fahrstreifen führt nach Aussage der Stadt Mannheim dazu, dass der Knotenpunkt „Feudenheimer Straße“/„Am Aubuckel“ „nicht mehr leistungsfähig“ ist.

Unter den gegebenen verkehrlichen Voraussetzungen sieht die Stadt Mannheim keine Möglichkeit, die Fahrspuren zu reduzieren. Es ist, auch aus Sicht des Ministeriums für Verkehr, bedauerlich, dass damit ein Umbau nicht ermöglicht wird. Die Entscheidung ist fachaufsichtlich aber nicht zu beanstanden.

Zu f) Ausreichende Beschilderung über die bestehende Höchstgeschwindigkeit ggf. auch deutlich auf der Fahrbahn

Die Stadtverwaltung sieht kein Handlungserfordernis, die Beschilderung über das vorhandene Maß auszuweiten.

### III. Beratung und Ergebnis

Die Eingabe wurde in der Sitzung des Petitionsausschusses am 28. Januar 2021 unter Beteiligung des Verkehrsministeriums behandelt.

Im Wesentlichen bleibt festzuhalten, dass die Stadt Mannheim die Petition zum Anlass genommen hat, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Am Aubuckel“ außerhalb des Lärmaktionsplans erneut zu prüfen und die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen bei der höheren Verkehrsbehörde zu beantragen.

Das Ministerium für Verkehr hat das Regierungspräsidium Karlsruhe gebeten, zu veranlassen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Am Aubuckel“ aus Lärmschutzgründen erneut geprüft und die gegebenenfalls erforderliche Zustimmung bei Vorliegen der Voraussetzungen erteilt wird. Der Petition kann insoweit abgeholfen werden.

Nach eingehender Beratung, bei der auch betont wurde, dass nach der Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auch zukünftig verstärkte Geschwindigkeitsmessungen notwendig seien, schlug der Be-

richterstatter vor, die Petition insoweit für erledigt zu erklären, als die Straße „Am Aubuckel“ aus der Lärmaktionsplanung herausgenommen und gesondert betrachtet wurde und für diese jetzt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr beantragt wurde. Im Übrigen könne der Petition nicht abgeholfen werden.

Dem schloss sich der Ausschuss einmütig an.

#### Beschlussempfehlung:

Die Petition wird im Hinblick auf die in Aussicht gestellte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Straße „Am Aubuckel“ auf 30 km/h in der Nacht (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) für erledigt erklärt. Im Übrigen kann der Petition nicht abgeholfen werden.