



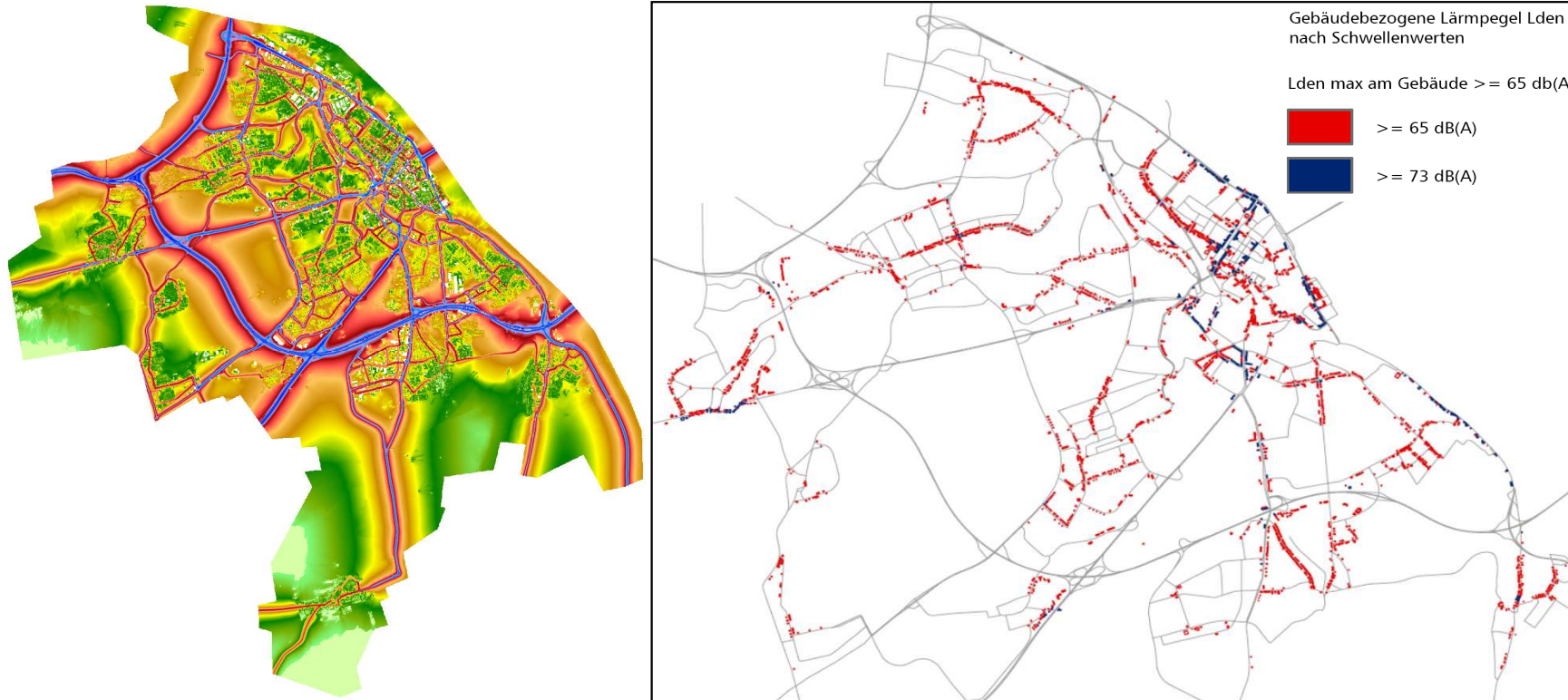
Landeshauptstadt Mainz: Lärmaktionsplan



Vorgehen

- Sichtung und Auswertung der Ergebnisse der Lärmkartierung
- Beteiligung der betroffenen Ämter, Fachdienststellen
- Zwischenbericht in den städtischen Ausschüssen
- Erarbeitung des Lärmaktionsplanes 1. Stufe in Abstimmung mit den Ämtern
- Öffentlichkeitsbeteiligung durch Offenlegung des Lärmaktionsplanes der ersten Stufe
- Erarbeitung des Lärmaktionsplanes 2. Stufe
- Beschluss des Lärmaktionsplanes durch den Stadtrat
- Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes
- Umsetzung der Maßnahmen

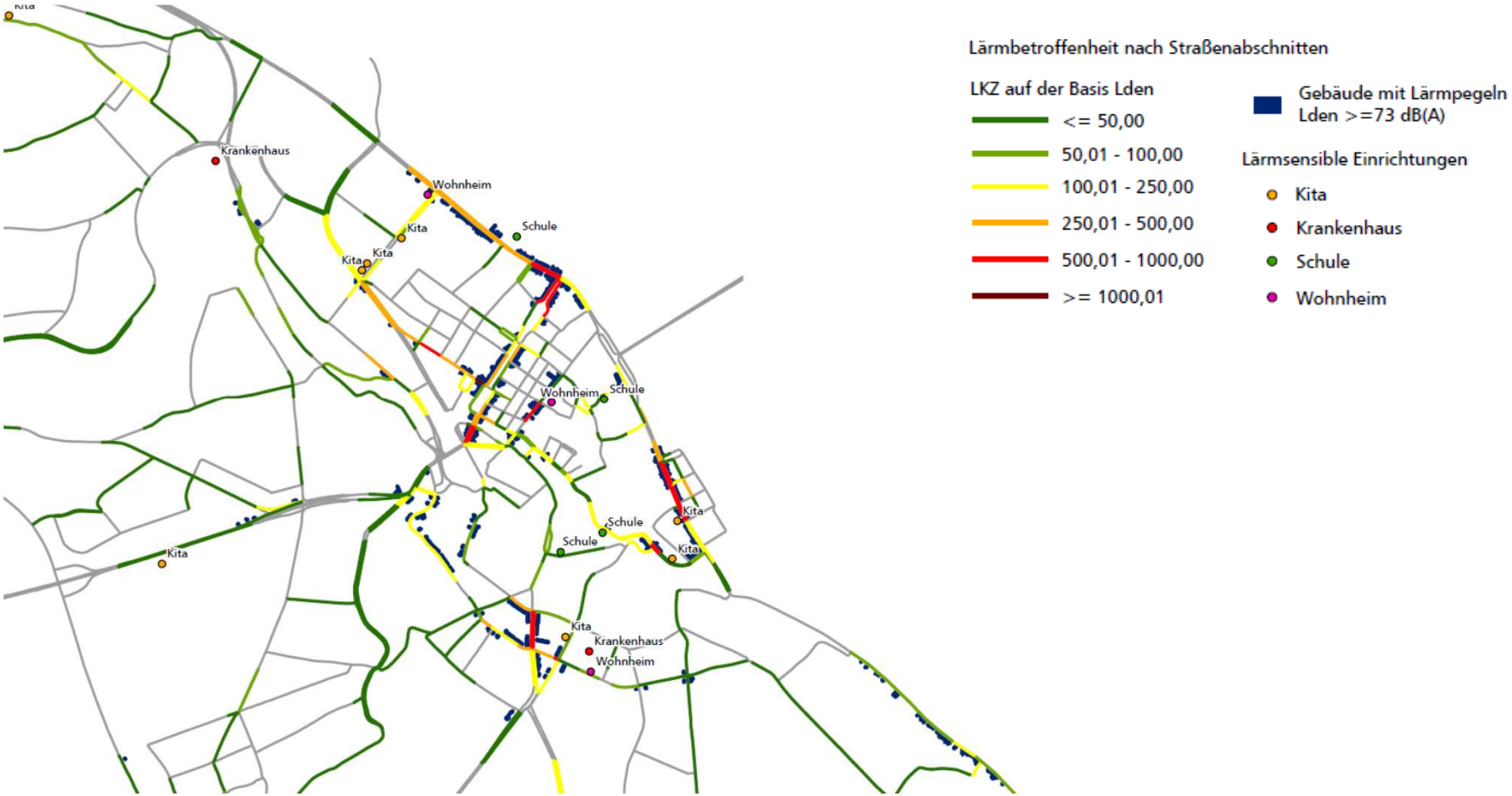
Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung – Grundlage Lärmkartierung



Quelle: Schallimmissionsplan Mainz – Straßenverkehr
deBAKOM GmbH im Auftrag der Stadt Mainz

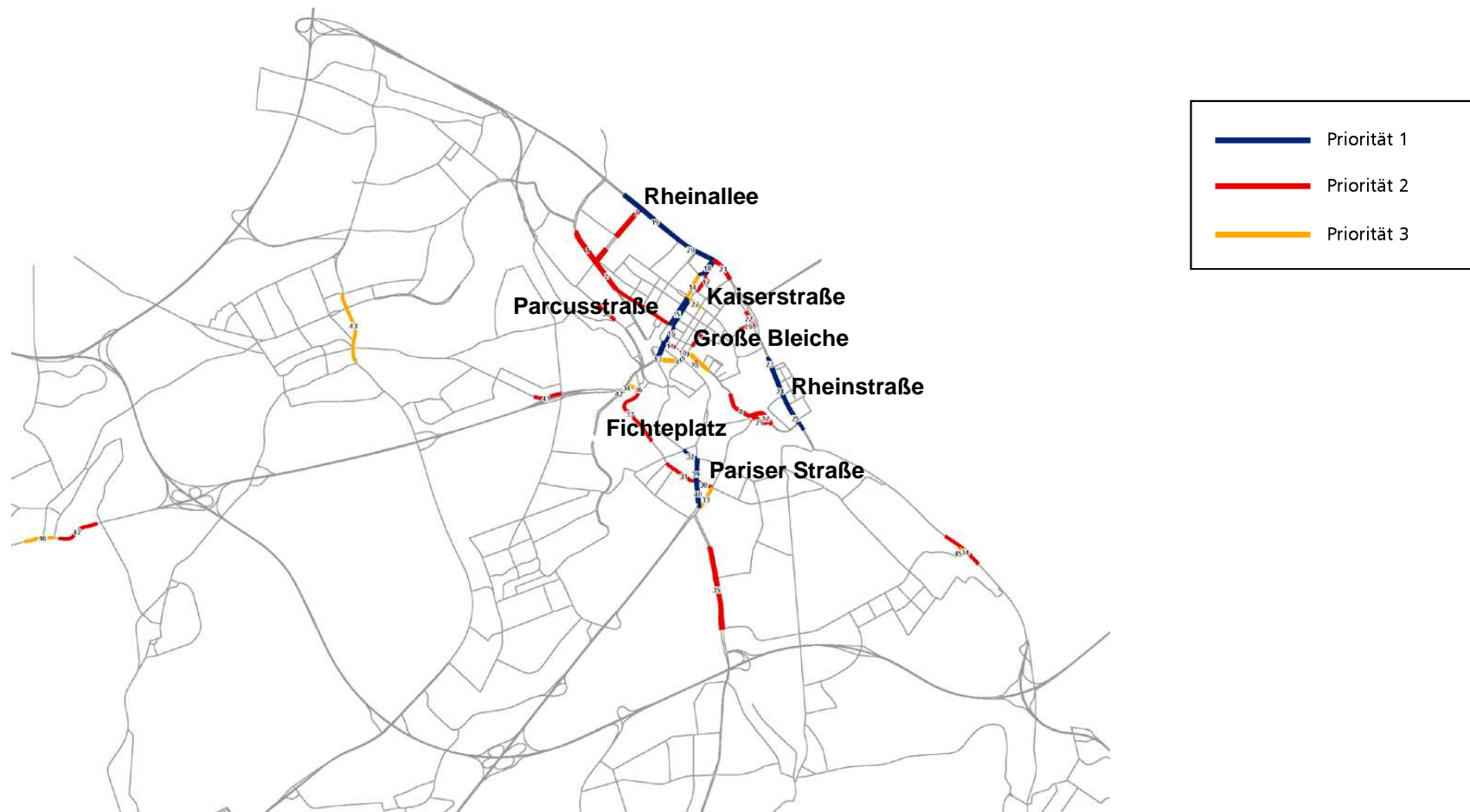


Lärmbetroffenheit nach Straßenabschnitten





Maßnahmenbereiche und Prioritätenbildung





Strategien und Maßnahmeansätze

Strategie	Mögliche Ansätze
Vermeidung von Lärmemissionen	Verkehrsentwicklung <ul style="list-style-type: none">▪ Integrierte Verkehrsplanung▪ Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) Stadtentwicklung und Stadtplanung <ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung▪ Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen
Verlagerung von Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none">▪ Räumliche Verlagerung auf neue / ausgebaute Netzteile▪ Räumliche Verlagerungen / Bündelung im Bestandsnetz
Verminderung von Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none">▪ Fahrbahnsanierung / lärmarme Fahrbahnbeläge▪ Geschwindigkeitskonzept▪ Verstetigung des Verkehrsflusses▪ Straßenraumgestaltung
Verminderung von Immissionen	<ul style="list-style-type: none">▪ Straßenraumgestaltung▪ Bauleitplanung / Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005▪ Aktiver Schallschutz / Passiver Schallschutz

Empfehlungen

Empfehlungen für mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung (**konzeptionelle Vorarbeiten**)

Entwicklung eines Lenkungskonzept zur Entlastung des Innenstadtbereiches von durchfahrenden Verkehren:

- Stufenkonzept im Zuge des Ausbaus der BAB 643
- Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements, z.B. Beschilderung, dynamische Hinweistafeln, Zuflussdosierung

Entwicklung eines Innenstadtverkehrskonzept mit den Zielen:

- Stärkung der umweltfreundlichen Erreichbarkeit der Innenstadt
- Entlastung von sensiblen Innenstadtstraßen durch Verlagerung auf die Hauptachsen

Empfehlungen für Lärminderungsmaßnahmen an Fahrbahndecken

Innerorts sinnvoller lärmarmen Fahrbahnbelag:

- Lärmtechnisch optimierter Asphalt, LOA D – bis 4 dB(A) Minderung

in den Maßnahmenbereichen

Empfehlungen zum Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

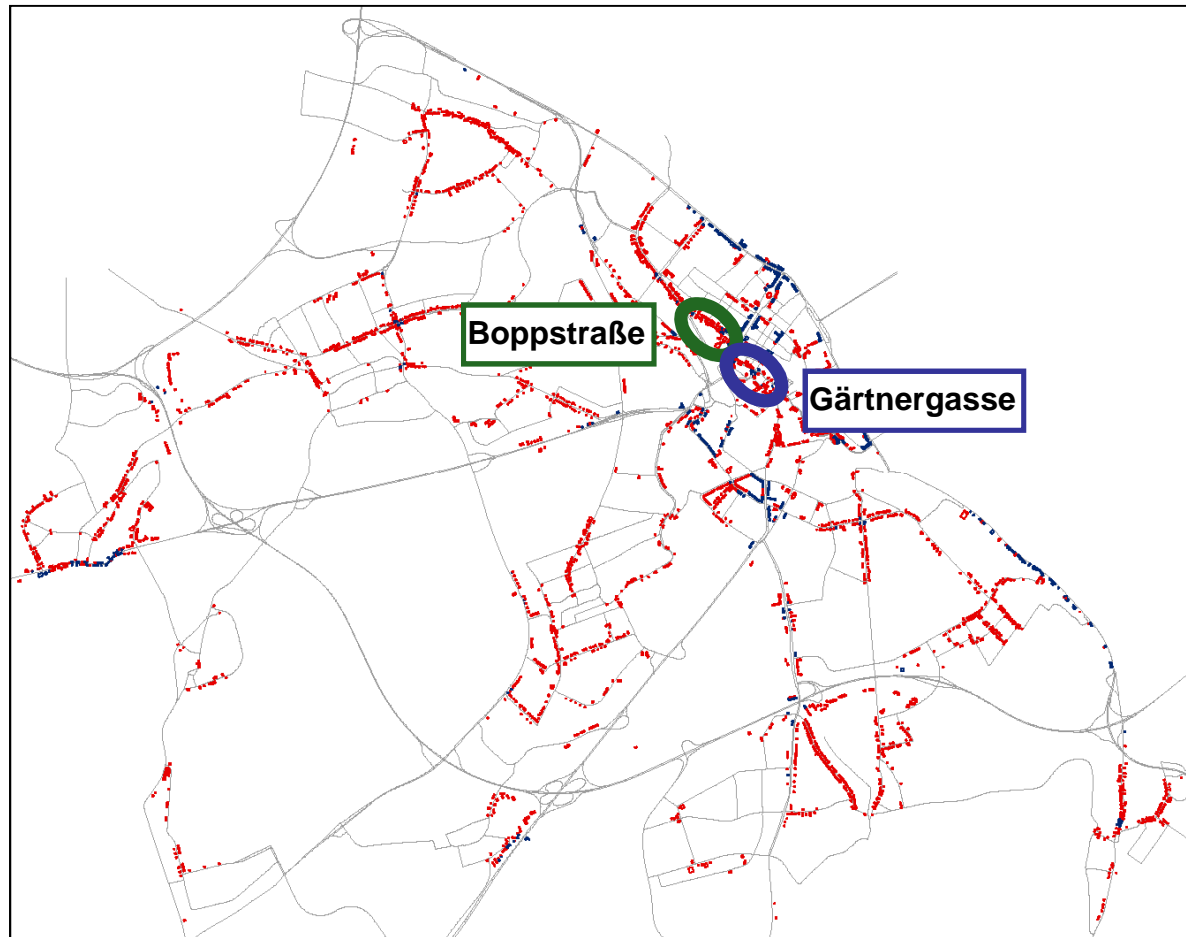
- Die Maßnahmenbereiche [An der Phillipschanze](#) und [Langenbeckstraße](#) standen für einen Komplettausbau an. Hier sollte die Möglichkeit des Einbaus eines lärmarmen Fahrbahnbelags geprüft werden.
- Für die Pariser Straße und den Fichteplatz ist der Einsatz von lärmindernden Asphalt mittel- bis langfristig zu prüfen; bei anderen Straßen ist der Einsatz z.T. wirtschaftlich nicht darstellbar
- Grundsätzlich soll bei anstehenden Straßensanierungsarbeiten der Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge in Straßen mit Lärmproblematik angestrebt werden

Lärmaktionsplan Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

Geschwindigkeitsreduzierung – Empfehlung für Tempo in Maßnahmenbereichen



Gebäude mit $L_{den,max}$

- ≥ 65 dB(A)
- ≥ 73 dB(A)

- Tempo 30 ganztags
- Tempo 30 nachts



Maßnahmenprogramm „Passiver Schallschutz“

Förderung bei

Schwellenwertüberschreitung von 60 dB(A) nachts (bzw. 70 dB(A) tags)

Schutz von Räumen, die ganz oder überwiegend zum Wohnen genutzt werden

Förderung von

Schallschutzfenstern **und** Schalldämmlüftern

Kosten:

gesamt je nach Art und Umfang der Förderung zwischen 0,5 und 2,4 Mio €

Umsetzungsstufen des Lärmsanierungsprogramms

z.B. in Abhängigkeit der Lärmbelastung oder nach definierten prioritären
Bereichen

Lärmaktionsplan Mainz



Empfehlungen für Maßnahmenbereiche 1. Priorität

Maßnahmenbereich	Verkehrsverlagerung	lärmärmerer Fahrbahnbelag	Tempo 30 ganztags	Tempo 30 nachts	Verbesserung Verkehrsfluss	Straßenräumliche Maßnahmen	Passiver Schallschutz
Große Bleiche	(ml)	--	(ml)	--	--	(ml)	k
Parcusstraße	--	(m)l	--	--	ml	--	k
Kaiserstraße	--	(m)l	--	--	ml	ml	k
Rheinallee ①	--	--	--	--	--	--	--
Rheinstraße	--	(m)l	--	--	ml	--	k
Fichteplatz	--	(ml)	--	--	ml	--	k
Pariser Straße	--	(ml)	--	--	ml	--	k



① Maßnahmenentwicklung im Zuge des B-Planverfahrens: erneute Prüfung in Abhängigkeit des Ergebnis des B-Planverfahrens

Lärmaktionsplan Mainz



Empfehlungen für weitere Maßnahmenbereiche (1. Stufe ULR u.a.)

Maßnahmenbereich	Verkehrs- verlagerung	lärmarmer Fahrbahnbelag	Tempo 30 ganztags	Tempo 30 nachts	Verbesserung Verkehrsfluss	Straßen- räumliche Maßnahmen	Passiver Schallschutz
Boppstraße	ml	--	k	--	--	--	--
Holzhofstraße	--	ml	--	--	--	--	k
Rheinallee	--	ml	--	--	--	--	k
Peter-Altmeier-Allee	--	ml	--	--	--	--	k
An der Philippschanze	--	(k)	--	--	--	(km)	(k)
Binger Straße	--	ml	--	--	--	--	k
Geschwister-Scholl-Str.	--	ml	k 50	--	--	--	(k)
Langenbeckstraße/ Am Linsenberg	--	(k)	--	--	--	(km)	(k)
Mombacher Straße	--	ml	--	--	--	--	k
Kurmainzstraße	--	--	--	--	--	--	k
Wormser Straße	--	ml	--	--	--	--	k
Binger Straße	--	ml	--	--	--	--	k
Gärtnergasse	--	--	--	k	--	--	k



Entlastungspotentiale der kurzfristigen Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmenbereich	kurzfristige Maßnahmenempfehlung	Reduzierung Lden / Ln in dB(A)	Rückgang des Anteils EW \geq 73 dB(A)	Rückgang der Lärmkennziffer LKZ
Boppstraße	Tempo 30	- 2,4 bis - 2,6 / - 2,3 bis - 2,5	von 21% auf 11%	von 552 auf 364 (- 34%)
An der Philippschanze	lärmoptimierter Asphalt	- 2 / - 2 ①	von 13% auf 2%	von 262 auf 178 (- 32%)
Geschwister-Scholl-Straße	Tempo 50	- 1,1 bis - 1,4 / - 1,1 bis - 1,2	von 7% auf 3%	von 156 auf 115 (- 26%)
Langenbeckstraße/ Am Linsenbergr	lärmoptimierter Asphalt	- 2 / - 2 ①	von 24% auf 4%	von 152 auf 105 (- 31%)
Gärtnergasse	Tempo 30 nachts	-- / - 2,2 bis - 2,4	von 30% auf 26% für den Nachtzeitraum (EW über 62 dB(A) Ln)	von 250 auf 181 (- 12%, Ø LKZ Nachtzeitraum)

① konservativ abgeschätztes Minderungspotential auf der Grundlage von ersten Wirkungsermittlungen für den lärmoptimierten Asphalt LOA D in der Stadt Düsseldorf



Kosten der Maßnahmen

- **Tempo 30:**
Kosten für die Beschilderung (etwa 200 € pro Schild)
- **Komplettsanierungen von Fahrbahnen:**
200 € / m² für die Sanierung – die Mehrkosten eines lärmoptimierten Asphalts sind nicht bekannt
- **Maßnahmenprogramm passiver Schallschutz:**
in den Maßnahmenbereichen der 1. Stufe
Umgebungslärmrichtlinie je nach Fördermodalitäten zwischen
250.000 € und 520.000 €



Hemmnisse:

- Lenkungskonzept BAB und Innenstadtverkehrskonzept langfristige Maßnahmen mit möglicherweise relativ geringem Minderungspotenzial

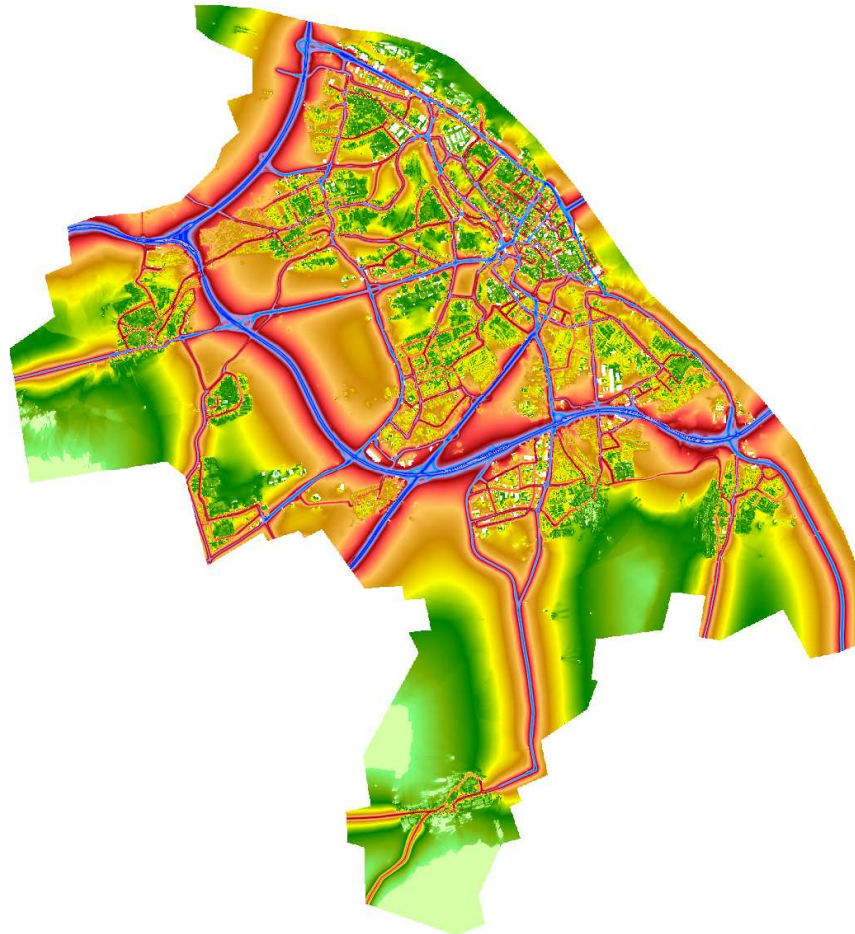
- Abwehrende Haltung der Landesverkehrsbehörde LBM – aufgrund enger Rahmenbedingungen ?:

Keine Teilnahme an dem Prozess Lärmaktionsplanung – Absage der Teilnahme,

Keine Akzeptanz lärmtechnisch optimierter Asphaltdeckschichten, da keine Regelbauweise, entsprechen nicht den aktuellen technischen Regelwerken, daher komme deren Einsatz im Zuge von Bundes- und Landesstraßen grundsätzlich nicht in Betracht, außerdem sind Deckschichten dieser Bauweise für kommunale Straßen nicht zuwendungsfähig.

Gemäß Weisung der Obersten Straßenverkehrsbehörde (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, ...) komme eine Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten im Verlauf von Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen nicht in Betracht. Widerstände zu Tempo 30 Strecken auch seitens ÖPNV (Busse, Straßenbahn bei gemeinsamer Straßennutzung)

- Keine Ausstattung der Kommunen mit Finanzmitteln für Schallschutzmaßnahmen



Vielen Dank für Ihr Interesse !