



LÄRMAKTIONSPLAN

Landesweiter Lärmaktionsplan
für Rheinland-Pfalz

Maßnahmen in der
Verbandsgemeinde Landstuhl

Impressum

Herausgeber

Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz
Kaiser-Friedrich-Straße 7 • 55116 Mainz
Telefon: 06131/6033-0

www.lfu.rlp.de

Bearbeitung: Referat 26, Holger Dickob

Layout: Stabsstelle Planung und Information

1. Auflage Januar 2024

© Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz 2024

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

INHALTSVERZEICHNIS

1	Maßnahmen zur Lärminderung	4
1.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	4
1.1.1	Maßnahmen für mehrere Gemeinden in der Verbandsgemeinde	4
1.1.2	Weitere Maßnahmen in Gemeinden mit Hauptverkehrsstraßen (kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung LK-2022)	4
1.1.3	Weitere Maßnahmen in Gemeinden ohne Hauptverkehrsstraßen	6
1.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	7
1.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	7
2	Schutz Ruhiger Gebiete – VG Landstuhl –	9

1 MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

1.1.1 Maßnahmen für mehrere Gemeinden in der Verbandsgemeinde

Auf der A_6 zwischen dem Autobahnkreuz mit der A_62 in Ramstein-Miesenbach und der Autobahnauffahrt von der L_358 in Bruchmühlbach-Miesau befinden sich zwei lärmmin-dernde Deckschichten auf den unterschiedlichen Fahrbahnrichtungen der A_6. In Fahrt-richtung Ramstein Miesenbach befindet sich die Deckschicht „Betone nach ZTV Beton-StB07 mit Waschbetonoberfläche“ und in Richtung Bruchmühlbach-Miesau befindet sich die Deckschicht „Lärmarmen Gussasphalt nach ZTV Asphalt – StB 07, Verfahren B“. Beide Deckschichten führen zu einer Lärminderung der A_6, was die Gemeinden Landstuhl und Hauptstuhl betrifft.

Entsprechend der Dringlichkeitsreihung des Lärmimmissionskatasters wurden in Landstuhl Sickingenstadt im Zuge der L_395 (Saarbrücker Straße, Kaiserstraße) sowie in der L_363 (Ludwigstraße, Hauptstraße und Weiherstraße) Ende der 90er Jahre und darüber hinaus in der Ortsdurchfahrt Kindsbach im Zuge der L_395 in den Jahren 2010 bis 2013 passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

1.1.2 Weitere Maßnahmen in Gemeinden mit Hauptverkehrsstraßen (kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung LK-2022)

Bann

In Bann auf der K 335_61 zwischen der südwestlichen Ortseinfahrt und der Kreuzung mit der L_363 befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Hauptstuhl

Zur Abschirmung des Verkehrslärms wurde im Bebauungsplanunterlagen „Am Kirchhof“ der Ortsgemeinde Hauptstuhl die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Kaiserstraße (L_395) festgelegt.

Vor der östlichen Ortseinfahrt nach Hauptstuhl auf der L_395 befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Kindsbach

–

Krickenbach

Vor der südwestlichen Ortseinfahrt nach Krickenbach befindet sich auf der K 335_59 eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h bis nach Linden. Ebenfalls auf der K 335_59 befindet sich in Krickenbach zwischen der Kreuzung mit der Ortsstraße „Haberfeldstraße“ und der Kreuzung mit der Ortsstraße „Turnstraße“ eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Weiterhin auf der K 335_59 befindet sich vor der nordöstlichen Ortseinfahrt nach Krickenbach eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h. Auf der K 335_59 befindet sich vor der Kreuzung mit der B_270 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.

Landstuhl

Im Verlauf der A_62 im Norden der Autobahnabfahrt auf die L_470 befindet sich eine Lärmschutzwand am westlichen Rand der A_62. Diese schützt die Reha-Klinik „Reha-Westpfalz“ vor Autobahnlärm.

Zur Abschirmung des Verkehrslärms wurde gemäß Bebauungsplanunterlagen "Am Rothenborn, 2. Teil, 1. Änderung" der Sickingenstadt Landstuhl eine Lärmschutzwand entlang der L_470 errichtet.

Weiterhin an dem südlichen Rand der L_470 in Landstuhl befindet sich zwischen der Kreuzung mit der Ortsstraße „Beethovenstraße“ und der Kreuzung mit der Ortsstraße „Langwiedener Straße“ ein Lärmschutzwand, der das südwestliche Siedlungsgebiet von Landstuhl vor dem Straßenlärm der L_470 schützt.

Auf der A_62 befindet sich im Bereich der Autobahnabfahrt auf die L_470 bis zum Ende des Tunnels eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h in eine Richtung und eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h in Gegenrichtung.

An der Kreuzung der Straßen L_470, L_363 und L_469 befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in die Fahrtrichtung L_470 und L_363. Diese Geschwindigkeitsreduzierung wird danach auf der L_363 zu einer einseitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h und auf der L_470 zu einer beidseitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Zwischen der Autobahnabfahrt auf die L_470 und der Kreuzung mit den Straßen L_470, L_363 und L_469 befindet sich auf der L_470 eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in der Nähe der Autobahnabfahrt und eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in der Nähe der Kreuzung.

Ebenfalls auf der L_470 zwischen der Autobahnauffahrt auf die A_62 und der Kreuzung mit der L_465 befindet sich an dem Siedlungsgebiet Rothenborn eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.

Vor der nordwestlichen Ortseinfahrt nach Landstuhl auf der L_395 befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, die nach dem Kreiselpunkt zu einer beidseitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h wird.

Mittelbrunn

Vor der nördlichen Ortseinfahrt nach Mittelbrunn befindet sich auf der L_469 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Im Süden des Ortes Mittelbrunn auf der L_469 befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in der Nähe der Mittelbrunnermühle.

Oberarnbach

Auf der A_62 zwischen der Autobahnauffahrt auf die K 335_60 und der Brücke der K 335_61 über die A_62 befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h.

Vor der südwestlichen Ortseinfahrt nach Oberarnbach befindet sich auf der K 335_63 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Auf der K 335_60 zwischen der Kreuzung mit der K 335_61 und der K 335_63 befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h. Ebenfalls auf der K 335_60 weiterführend von der Kreuzung mit der K 335_63 aus befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.

Queidersbach

Vor der nordöstlichen Ortseinfahrt nach Queidersbach befindet sich auf der L_472 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Stelzenberg

An der Kreuzung der L_500 mit der K 335_55 befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in beiden Fahrtrichtungen der L_500.

Es befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h auf der K 335_53 zwischen der Kreuzung mit der K 335_55 und der L_503.

Schopp

Auf der B_270 an der Kreuzung mit der K 335_77 im Süden von Schopp befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h. Weiterhin auf der B_270 ab der Kreuzung mit der K 335_77 im Norden von Schopp befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h bis zur Verbandsgemeindegrenze nach Kaiserslautern.

Ebenfalls am südöstlichen Rand der B_270 an der Überbrückung der Ortsstraße „Flurstraße“ befindet sich eine Lärmschutzwand. Diese Lärmschutzwand ist auf einen Lärmschutzwall errichtet. Diese Wall-Wandkombination schützt das südliche Wohngebiet von Schopp vor dem Straßenverkehrslärm der B_270.

1.1.3 Weitere Maßnahmen in Gemeinden ohne Hauptverkehrsstraßen

Linden

Vor der nordwestlichen Ortseinfahrt nach Linden befindet sich auf der L_363 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Trippstadt

Auf der L_500 zwischen der Kreuzung mit der K 335_50 und der Kreuzung mit der K 335_55 befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nähe des Wilensteinerhofs. In südlicher Richtung der 30er Zone befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h und in nördliche Richtung befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, die später zu einer beidseitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h wird.

Vor der nordöstlichen Ortseinfahrt nach Trippstadt befindet sich auf der K 335_50 eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h.

Am Kreiselpunkt mit den Straßen K 335_54 und K 335_53 befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in allen Fahrtrichtungen. Diese Geschwindigkeitsreduzierungen werden auf der K 335_53 zu beidseitigen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 70 km/h.

Auf der K 335_51 zwischen der Kreuzung mit der Ortsstraße „Landauer Weg“ in Neuhof und dem Camping-Freizeitzentrum „Sägmühle“ befindet sich eine beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Nach dieser 30er Zone befindet sich eine einseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, die später zu einer einseitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h wird.

1.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Zuge des Ausbaues der Kaiserstraße in der Sickingenstadt Landstuhl stadteinwärts bis zur Von-Richthofen-Straße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eingeführt. Der Ausbau ist für die Jahre 2024 bis 2025 geplant.

1.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in die Gemeinde sicherzustellen, sollten Maßnahmen, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen, in Betracht gezogen werden. Hierzu gehören beispielsweise Verengungen des Straßenquerschnitts sowie Überfahrungen. Diese könnten kombiniert werden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h vor dem Ortseingangsschild. Insbesondere bei Überfahrungen muss sichergestellt werden, dass es punktuell zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung kommt. Eine Hinweisbeschilderung bzw. geeignete Fahrbahnmarkierung ist vorzunehmen. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Da die Saarbrücker Straße häufig für den Zulieferverkehr zum Gewerbegebietes West genutzt wird, kommt es hier bei den Anwohnern vermehrt zu Beschwerden. Eine Verkehrslenkung über die A 62 (entsprechende Hinweisbeschilderung an der Autobahn ist vorzunehmen) kann bewirken, dass der Lkw-Anteil in der Saarbrücker Straße deutlich sinkt.

Zur Verringerung der Lärmbelastung für die Bevölkerung der Verbandsgemeinde Landstuhl werden folgende langfristigen und konsistenten Maßnahmen weiterhin berücksichtigt:

Die Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in die Gemeinde wird berücksichtigt.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen („Kanaldeckel“) kann durch den Einsatz von „Flüsterabdeckungen“ deutlich gemindert werden.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgeminderte Deckschichten zum Einsatz kommen können (beispielsweise OPA vor allem in Außerortsbereichen, semidichte Deckschichten in Innerortsbereichen).

Die Verbandsgemeinde Landstuhl sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden beispielsweise mit kleinen Shuttlebussen, die bei Bedarf angefordert werden können, gemacht.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte ausgeweitet werden, um insbesondere auch innergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung beispielsweise an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Im Rahmen der Gemeindeentwicklung sollte darauf hingewirkt werden, dass insbesondere Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs in allen Ortsteilen vorhanden sind. Erfahrungen in anderen Gemeinden zeigen, dass sich solche Geschäfte zu kleinen Dienstleistungseinrichtungen entwickeln lassen, die als örtlicher Treffpunkt der Bürger angenommen werden.

Deshalb ist besondere in deren Umfeld auf eine ansprechende, einladende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, (kleinen) Grünflächen, auf Spielmöglichkeiten für Kinder und auf eine verträgliche Gestaltung der notwendigen Stellplatzflächen Wert zu legen. Diese Geschäfte sollten problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.

Da insbesondere nicht-akustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch „kleine“ Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u. v. a. m.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bringfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können.

Bei der Ausweisung von Baugebieten ist durch die Anwendung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gewährleistet, dass in lärmbelasteten Bereichen keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

Bei der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet.

Die Bürger können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (beispielsweise lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, „Eco-Drive“, Vermeiden unsinniger Fahrten). Ferner kann hiermit auch auf die Vorteile für eine stärkere Nutzung nichtmotorisierter Mobilität hingewiesen werden.

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärmindernde Beläge einzubauen.

In Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsanspruch bzw. erhöhtem Gefährdungspotential (beispielsweise Schulen, Kindergarten, unübersichtlicher Streckenverlauf) sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h möglich ist.

2 SCHUTZ RUHIGER GEBIETE – VG LANDSTUHL –

Die Verbandsgemeinde Landstuhl legt als Ruhiges Gebiet die Waldfläche westlich der Ortsgemeinde Oberarnbach, südlich der A_62 bzw. westlich der L_469 (Mittelbrunner Straße) mit einer Größe von etwa 29 ha fest.

Übrige Ortsgemeinden

Im weiteren Prozess der Lärmaktionsplanung erfolgt eine fachliche Prüfung, inwieweit in den Ortsgemeinden Ruhige Gebiete festgelegt werden können.