



LÄRMAKTIONSPLAN

Landesweiter Lärmaktionsplan
für Rheinland-Pfalz

Maßnahmen in der
Stadt Speyer

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 Juli 2024

© Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz 2024

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

INHALTSVERZEICHNIS

1	MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	4
1.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	4
1.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	5
1.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	6
2	SCHUTZ RUHIGER GEBIETE – STADT SPEYER –	9

1 MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Zum Schutz der Bürger der Stadt Speyer vor Straßenverkehrslärm gibt es im Bereich der A_61, der B_9, der B_39 sowie der Iggelheimer Straße (L_528) Lärmschutzwände.

Im Verlauf der A_61 in der Umgebung bebauter Gebiete gibt es beidseitig eine etwa 2,50 m hohe Lärmschutzwand.

Entlang der B_9 gibt es auf der zur Wohnbebauung liegenden Straßenseite im Bereich zwischen Iggelheimer Straße und Einmündung der K 318_4 (Dudenhofer Straße) eine Lärmschutzwand.

Zum Schutz der Wohnbebauung befindet sich in der Iggelheimer Straße L_528 im Bereich zwischen der Ortseinfahrt Speyer und auf der Höhe der Bushaltestelle „Speyer, Lyauteygelände“ eine weitere Lärmschutzwand.

An der B_9 direkt neben der AS (Anschlussstelle) Speyer Nord in Richtung Norden (an der Salzhalle) wurde ein 2 m hoher Lärmschutzwall mit darauf aufgesetzten 2 m hohen Gabionen errichtet. Dieser Wall schließt an den vorhandenen 4 m hohen Erdwall in Richtung Kreuz Speyer an.

Die beidseitige Wohnbebauung in der Umgebung der B_39 ist durch Lärmschutzwände bzw. Wälle geschützt. Hier ist ergänzend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h ausgewiesen, die primär der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient, dabei jedoch auch eine Verringerung der Lärmbelastung bewirkt.

Durch die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten konnte eine wirksame Verkehrsberuhigung mit entsprechender Verringerung der Lärmbelastung erreicht werden. In der Petschengassen, auf dem Eselsdamm, auf dem St.-Guido-Stiftsplatz, in der Armbruststraße und in der Johannesstraße ist ebenfalls Tempo 30 realisiert. Auf der Bahnhofsstraße und der Gilgenstraße gilt jeweils teilweise eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Dies betrifft den angrenzenden Abschnitt der beiden Straßen zwischen der Großen Gailergasse und der Mathäus-Hotz-Straße. Auf der Großen Himmels-gasse und dem Domplatz existiert ein verkehrsberuhigter Bereich.

In einem Pilotprojekt des Landes wurde die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Landauer Straße durch Messungen und Befragungen begleitet. Aufgrund der positiven Resonanz und der hohen erreichten Pegelminderungen wurde diese Maßnahme im September 2020 dauerhaft umgesetzt. In der Hafestraße, zwischen Hasenpfulstraße und Am Heringsee ist Tempo 30 in der Zeit von 22-6 Uhr wegen Lärmschutz beschildert.

Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen, die zum Lärmschutz beitragen, sind auf der A 61 im Bereich Speyer Nord realisiert. Hier gilt Tempo 100 in beiden Fahrtrichtungen. Auch die

Reduzierung auf Tempo 70 auf beiden Fahrspuren der L454 vor der Ortseinfahrt ist hier als Maßnahme zu benennen.

Im Streckenabschnitt Gilgenstraße, Bahnhofstraße und Wormser Landstraße der L 454 wurden durch den Landesbetrieb für Mobilität (LBM) passive Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Bei der „Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse“ kommt es in der Armbruststraße und der Johannesstraße zu einer deutlichen Entlastung, verbunden mit Zunahmen der Betroffenheit in der Hafestraße und am Eselsdamm. Am Eselsdamm ist komplett Tempo 30 ausgewiesen.

Im Bereich Postplatz wurde beschlossen einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einzuführen.

In der Bahnhofstraße Höhe Postgalerie und der Schützenstraße südlich des Bahnübergangs wurde Splittmastiks als lärmoptimierte Deckschicht eingebaut.

1.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Mit dem geplanten Ausbau der A_61 auf 6 Spuren (wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV) werden durch den Baulastträger Schallschutzmaßnahmen dergestalt konzipiert, dass an der betroffenen Wohnbebauung die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge eingehalten werden.

Für den Planfeststellungsabschnitt B vom Autobahnkreuz Mutterstadt bis zur Landesgrenze besteht seit März 2018 bestandskräftiges Baurecht. Im Frühjahr 2020 wurde die DEGES mit dem Start der vertiefenden Planung beauftragt. 2021-2023 fanden Untersuchungen vor Ort statt (Vermessungsarbeiten, Baugrunderkundung, Aufnahme der Bestandsbauwerke. Mit dem Ausbau begonnen wird in 2024 am AK Frankenthal.

Von den – im kommunalen Lärmaktionsplan (Stufe 2) genannten – Hot Spots wird aktuell die Einrichtung eines Tempo 30 Bereiches für die Schützenstraße zwischen Dudenhofer Straße und Landauer Straße, sowie die Obere Langgasse zwischen Dudenhofer Straße und Bahnhofstraße, als auch die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Burgstraße überprüft.

Innerhalb des Stadtgebietes ist die Stärkung des ÖPNV, der zukünftige Einsatz von E-Bussen, die Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs und die Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft Fuß- und Fahrradfreundliche Kommune (AGFK) geplant.

1.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die Stadt Speyer arbeitet weiter intensiv an der schrittweisen Umsetzung der im Aktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen; auch die „sonstigen Maßnahmen“ werden im Rahmen der Verkehrs- und Stadtplanung weiterhin berücksichtigt.

Zur Verringerung der Lärmbelastung verfolgt die Stadt Speyer u. a. die Umsetzung folgender sonstiger Maßnahmen:

Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wie beispielsweise:

- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, beispielsweise durch ansprechende und sicher Gestaltung des Straßenraums, Schaffung sicherer, witterungsgeschützter und komfortable Abstellanlagen
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, beispielsweise hinsichtlich Taktung, Sauberkeit und Sicherheit
- Direkte Bewerbung der gewünschten Zunahme des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs
- Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts
- Attraktive Stadtentwicklung, beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen vor Ort
- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Frühzeitige Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes bei Planungsvorhaben
- Information der Bürger zur Thematik Lärm und Mobilität
- Konzept und Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Steuerung des Parksuchverkehrs

Vorschläge zur Verringerung des Verkehrsaufkommens

Wie auch in anderen Städten und Gemeinden ist ein Großteil des Verkehrsaufkommens durch den innergemeindlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) bedingt. Eine wesentliche Möglichkeit zur Lärmreduktion ist deshalb in der Verringerung dieser innerörtlichen Verkehre zu sehen.

Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass Wege nicht mit dem MIV sondern mit dem ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) oder zu Fuß bzw. Fahrrad zurückgelegt werden. Dazu ist eine Ausweitung des bestehenden Fuß- und Radwegesystems erforderlich. Ein Schwerpunkt sollte dabei nicht auf die Erschließung touristisch, sondern alltäglich nutzbarer Radwege gelegt werden. Zum Abstellen der Fahrräder sind sichere, witterungsgeschützte und komfortable Abstellanlagen (beispielsweise mit Boxen zum Ablegen von Fahrradhelm und -kleidung) in ausreichender Anzahl erforderlich. Um einen Umstieg auf den weiterführenden ÖPNV oder auch auf Mitfahrgelegenheiten im MIV zu ermöglichen, sollten solche Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl – auf jeden Fall in der Nähe der Haltestellen des ÖPNV sowie in der Nähe von P+R-Parkplätzen – geschaffen werden.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzepts sollte darauf geachtet werden, dass in allen Stadtteilen Versorgungs- und Dienstleistungszentren zur Verfügung stehen,

die für die Bevölkerung auch die Bedeutung von Treff- und Kommunikationszentren erhalten sollten. Deshalb ist besondere in deren Umfeld auf eine ansprechende, einladende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, (kleinen) Grünflächen, 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 nicht mehr realisiert werden.

Um die Akzeptanz des Zu-Fuß-Gehens zu erhöhen, ist eine ansprechende Gestaltung der Straßenräume und Gebäudefassaden erforderlich. Öffentliche Gebäude können dabei eine Vorbildfunktion einnehmen (zum Beispiel Rabatten, Pflanzkästen). Die Attraktivität des öffentlichen Raumes kann beispielsweise auch durch Springbrunnen, Kunstobjekte, Bepflanzungen, Bänke usw. gesteigert werden. Ziel sollte es sein, dem Bürger das Bewegen zu Fuß und das Verweilen im öffentlichen Raum angenehm zu gestalten. Eine Veränderung des Straßenraums durch Verbreiterung der Gehwege, verbunden mit Verschmälerungen der Fahrbahn, kann eine Verringerung des fließenden Verkehrs begünstigen.

Um den Weg zur Schule (oder auch in den Kindergarten) zu Fuß oder Fahrrad absolvieren zu können, ist eine sichere Wegführung erforderlich. In den Schulen und Kindergärten sollten solche Aktionen, die die Kinder (und deren Eltern) ermutigen, zu Fuß bzw. Fahrrad in den Kindergarten bzw. in die Schule zu gelangen, durchgeführt werden.

Die gewünschte Zunahme des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sollte direkt beworben werden. Die Vorbildwirkung der Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltung, von Lehrern und ähnlichen in der Öffentlichkeit stehenden Personen, können zur verstärkten Akzeptanz beitragen.

Zur Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV sollte darauf geachtet werden, dass es zu keinerlei Einschränkung des Angebots kommt und die Abfahrts- und Umsteigezeiten der Busse und Züge gut aufeinander abgestimmt sind. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und die Verfügbarkeit von Sitzplätzen sind Voraussetzungen für die Akzeptanz des ÖPNV. Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch Job-Tickets kommen.

Ein ausreichendes Angebot an P+R-Parkplätzen in guter Qualität sollte sichergestellt werden (P+R-Parkplätze befinden sich momentan bereits an der Auffahrt zur B_61 und am Bahnhof). Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

Vor dem Hintergrund steigender Energiekosten, sich verknappender Energie- und Rohstoffressourcen, der Wahrscheinlichkeit eines anthropogen verursachten Klimawandels und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Reduktion von Klimagasen, insbesondere CO₂, aber auch des demografischen Wandels, ist es auch eine Aufgabe der Stadt Speyer, ein innovatives, zukunftsweisendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches es seinen Bürgern ermöglicht, mobil zu sein, ohne notwendig auf motorisierte individuelle Mobilität zu setzen.

Vorschläge zu Maßnahmen, die zur Lärmreduktion beitragen können

Durch den Baulastträger sollte geprüft werden, ob die Lärmbelastung der Wohnbebauung im südlichen Teil der B 9 zwischen Dudenhofer Straße und Einmündung der B 39, beispielsweise durch den Bau einer Lärmschutzwand, verringert werden kann und der Lärmschutz entlang der B 9 und B 39 ausreichend ist.

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in das Stadtgebiet 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.

Das innerörtliche Durchfahrtsverbot für LKW außer Anliegerverkehr ist durch verstärkte Kontrollen sicherzustellen.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen 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 lärmindernde Deckschichten zum Einsatz kommen können (beispielsweise offenporige Asphalte – OPA vor allem in Außerortsbereichen, lärmarme Deckschichten wie beispielsweise LOA 5D in Innerortsbereichen).

Bei zukünftigen Planungen sollten keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen werden. Bei einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des 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 lärmärmeren Fahrweise beizutragen (beispielsweise lärmindernde Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, „Eco-Drive“, Vermeiden unsinniger Fahrten).

Ferner kann in diesem Zusammenhang auch auf die Vorteile für eine stärkere Nutzung nichtmotorisierter Mobilität hingewiesen werden. Im ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und Reifen geachtet.

2 SCHUTZ RUHIGER GEBIETE – STADT SPEYER –

Durch die Stadt Speyer werden die nachfolgenden Gebiete benannt, die einerseits eine geringe Lärmbelastung, andererseits einen hohen (Nah)erholungswert aufweisen. Die Abbildung 16 zeigt diese Gebiete auf. Bei künftigen Planungen ist darauf zu achten, dass diese Gebiete keiner (weiteren) Lärmbelastung ausgesetzt werden. Als akustisches Auswahlkriterium wurde dabei herangezogen, dass der Lärmindikator L_{DEN} einen Wert von 50 dB(A) weitestgehend nicht übersteigt.

1. Naherholungsgebiet Steinhäuserwühlsee/Wammsee, öffentlicher Badestrand und Südufer beider Seen
2. Sportpark „Hinterm Esel“/südliches Umfeld des Geschützten Landschaftsbestandteils „Schlangenhühl“
3. Feuerbachpark
4. Kleingartengebiet „Kugelfang“

Die Gebiete 2 und 3 sind innerstädtische beziehungsweise siedlungsnahe Gebiete (Bürgeroasen); die Gebiete 1 und 4 sind Freizeit-/Erholungsgebiete im Außenbereich. Weiterhin lassen sich einzelne Bereiche der südlichen Altauenlandschaft und des südlichen Speyerer Auwaldes als Ruhige Gebiete identifizieren, soweit sie nicht von den Emissionen des Verkehrslandeplatzes sowie der Industriestraße betroffen sind.

Ruhige Achsen

Durchgehend „Ruhige Achsen“ von der Innenstadt in die umgebende Erholungslandschaft sind nicht vorhanden.

Mit Einschränkungen lassen sich folgende Hauptachsen benennen:

Nach Norden

Diese Achse verläuft vom Stadtkern durch das Gebiet Sportpark „Hinterm Esel“ entlang des Fuß- und Radwegs östlich des geschützten Landschaftsbestandteils „Schlangenhühl“, schneidet dann die „Lärmzone Auestraße“ und erstreckt sich weiter nach Norden entlang der Straße „Am Rübsamenwühl“ und weiter entlang des Ostufers Wammsee (nach Abschluss der Kiesausbeute kann eventuell ein Lückenschluss zwischen Steinhäuserwühl- und Wammsee durch eine Fußgängerbrücke erfolgen). Mit der Unterquerung des „Lärmkorridors BAB 61“ führt diese Achse durch das Naherholungsgebiet „Im Binsfeld“ und verlässt weiter nördlich das Stadtgebiet.

Nach Süden

Ausgehend vom südlichen Siedlungsrand (Wohngebiet „Vogelgesang“) verläuft diese Achse auf Wirtschafts-/Feldwegen in Richtung Süden und verlässt über den Bermenweg am Rheinhauptdeich in westlicher Richtung das Stadtgebiet.

Naherholungsgebiete und innerstädtische Grünflächen

Es ist festzustellen, dass große Teile der Speyerer Naherholungsgebiete durch Verkehrslärm belastet sind. Der an den westlichen Siedlungsrand angrenzende Stadtwald, der zum Landschaftsschutzgebiet „Rehbach-Speyerbach“ gehört (Schutzzweck u. a. auch landschaftsbezogene Erholung), ist nahezu flächendeckend von Verkehrslärmmissionen betroffen (BAB 61, B 9, L 454, L 528).

Ähnliches gilt für das Naherholungsgebiet „Im Binsfeld“ am nördlichen Stadtrand, das Bestandteil des Landschaftsschutzgebiets „Pfälzische Rheinauen“ ist (Schutzzweck u. a. auch landschaftsbezogene Erholung). Bis auf kleine Flächenanteile am nördlichen Gebietsrand ist dieses Naherholungsgebiet von Verkehrslärm der BAB 61 betroffen.

Der südliche Speyerer Auwald (Landschaftsschutzgebiet „Pfälzische Rheinauen“), der sich bandartig am Rhein als Gemarkungsgrenze entlangzieht, ist teilweise durch Fluglärm belastet.

Das Woogbachtal als wichtiges innerstädtisches Naherholungsgebiet und „Grüne Achse“ ist nahezu vollständig von Verkehrslärm betroffen. Ähnliches gilt für innerstädtische Grünflächen wie Domgarten, Adenauerpark und Schützengarten.

Zurzeit wird geprüft, ob in den oben genannten Ruhige Achsen, Naherholungsgebiete und innerstädtische Grünflächen und gegebenenfalls auch darüber hinaus in weiteren Bereichen Ruhige Gebiete festgelegt werden können.