

Stadt Speyer

Lärmaktionsplanung 2008

Erläuterungsbericht zum Aktionsplan

Auftraggeber: Stadt Speyer

Auftrag vom: 21.02.2008

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der gemäß der EU-Umgebungsärmrichtlinie zu betrachtenden Straßen in der Stadt Speyer

Bearbeitung: Prof. Dr. Kerstin Giering
GSB GbR Giering & Lehnertz
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06782 / 171107
Fax: 06782 / 171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

Dieser Bericht besteht aus 28 Seiten und dem Anhang.
Bericht-Nr. 07_113_AP_01

Bosen, 16.03.2009



Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Aufgabenstellungen: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	1
2 Aktualisierung der Strategischen Lärmkartierung	1
3 Lärmaktionspläne	2
3.1 Aktionsplanbereich	2
3.2 Zuständige Behörde	2
3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	2
3.4 Mindestanforderungen an die Aktionspläne.....	3
4 Lärmaktionsplan Stadt Speyer	4
4.1 Vorbemerkungen	4
4.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	4
4.3 Zuständige Behörde	6
4.4 Rechtlicher Hintergrund	6
4.5 Geltende Grenzwerte	6
4.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
4.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	7
4.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung.....	7
4.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	8
4.7.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen	12
4.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung	13
4.9 Maßnahmenkatalog zur Lärminderung	15
4.9.1 Kurzfristige Maßnahmen.....	16
4.9.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen	22
4.9.3 Innerstädtischer Bereich	22
4.9.4 L 454	22
4.9.5 K 4	23

4.10	Sonstige Maßnahmen	26
4.11	Synergieeffekte.....	27
4.12	Kosten-Nutzen-Analyse	27
4.13	Strategische Umweltprüfung.....	28

Seite

Abbildungen

Abbildung 1	Gesamtlärmbelastung Stadt Speyer Lärmindikator L_{DEN}	9
Abbildung 2	Gesamtlärmbelastung Stadt Speyer Lärmindikator L_{Night}	10
Abbildung 3	Lage der Lärmschutzwände	14

Tabellen

Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen	4
Tabelle 2	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A).....	7
Tabelle 3	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A).....	11
Tabelle 4	Betroffenheitsanalyse	12
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A).....	12
Tabelle 6	L 454 gesamt: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung ...	17
Tabelle 7	L 454 Gilgenstraße, Bahnhofstraße und Wormser Landstraße bis Auestraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	17
Tabelle 8	K 4 gesamt: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	19
Tabelle 9	K 4 Schützenstraße bis Holzstraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	19
Tabelle 10	B 39: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion.....	21
Tabelle 11	B 9: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	21
Tabelle 12	L 454 Gilgenstraße, Bahnhofstraße und Wormser Landstraße bis Auestraße: Veränderung der Betroffenheit durch Fahrbahnbelag.....	23
Tabelle 13	L 454 Gilgenstraße und Bahnhofstraße bis Untere Langgasse: Veränderung der Betroffenheit durch Fahrbahnbelag.....	23
Tabelle 14	K 4 Schützenstraße bis Holzstraße: Veränderung der Betroffenheit durch Fahrbahnbelag	24
Tabelle 15	Mietbezogene Steuerverluste	28

1 Aufgabenstellungen: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') verabschiedet¹. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

In einer ersten Stufe waren bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupt Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen (das sind Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen - Starts oder Landungen - pro Jahr, wobei ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen sind²) zu erstellen. Bis zum 18. Juli 2008 müssen, von diesen Karten ausgehend, Aktionspläne ausgearbeitet werden.

In einer zweiten Stufe sind bis zum 30. Juni 2012 und danach alle 5 Jahre Strategische Lärmkarten zu erstellen für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100.000, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupt Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen. Bis zum 18. Juli 2013 und danach alle 5 Jahre müssen Aktionspläne für diese Gebiete ausgearbeitet werden.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte für die Stadt Speyer 2007 im Rahmen der landesweit einheitlichen Kartierung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Standort Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier.

2 Aktualisierung der Strategischen Lärmkartierung

Im Zuge der Aktionsplanung wurde die Strategische Lärmkartierung für die in der Stadt Speyer betroffenen Straßen mit den Werten der BVZ 2005, in der Hochrechnung auf 2008 aktualisiert. Dabei wurden die Verkehrsstärken und Lkw-Anteile entsprechend der drei Tagesbereiche 'day', 'evening' und 'night' berücksichtigt. Ferner wurden, nach einer Ortsbegehung / Ortsbefahrung die

1 Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

2 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; § 47b

Lage, Höhe und Eigenschaften der Lärmschutzwände, Straßenoberflächen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten und typische Gebäudehöhen erfasst und in den Datenbestand eingearbeitet.

3 Lärmaktionspläne

3.1 Aktionsplanbereich

Entsprechend des Artikels 8 der Richtlinie 2002/49/EG sind, ausgehend von den Strategischen Lärmkarten, bis zum 18. Juli 2008 Aktionspläne auszuarbeiten für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, sowie Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr. Mit ihnen sollen 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden'³.

'Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.'⁴ Der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes erwähnt bei der Priorisierung auch die 'Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen'.⁵

3.2 Zuständige Behörde

Gemäß §47e BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden).

3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der § 47d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor: 'Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.'⁶

3 2002/49/EG/, Artikel 8, (1)

4 Ebenda

5 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 1, Satz 3

6 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 3

3.4 Mindestanforderungen an die Aktionspläne

Die Mindestanforderungen an die Aktionspläne sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert; Aktionspläne müssen zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde
- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung

Gemäß Anhang VI, 2.8 ist der Kommission eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln.

4 Lärmaktionsplan Stadt Speyer

4.1 Vorbemerkungen

Im Zuge der Aktionsplanung wurde die Strategische Lärmkartierung für die in der Stadt Speyer betroffenen Straßen mit den Werten der BVZ 2005⁷, in der Hochrechnung auf 2008 aktualisiert.

Im Zuge der Überarbeitung wurden neue Isophonenkarten berechnet und die Betroffenheiten bestimmt.

4.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Stadt Speyer sind:

- A 61: 6.450 m
- B 9: 8.350 m
- B 39: 4.450 m
- L 454: 2.850 m
- K 4: 1.400 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten nach Netzknoten Lage	DTV⁸	Lkw-Anteil⁹ [%]	Geschwindigkeit Pkw [km / h]	Geschwindigkeit Lkw [km / h]
A 61	6616092 6616009 Stadtgrenze Ost bis Ausfahrt Speyer	52.455	19,3	100 / 130	80
	6616093 6616092 Ausfahrt Speyer bis Stadtgrenze West	44.784	28,6	130	80
B 9	6616095 6616099 Stadtgrenze Nord bis Abzweig K 23	36.442	16,0	120	80

⁷ BVZ: Bundesverkehrszählung

⁸ DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Diese, wie auch der Lkw-Anteil, werden durch regelmäßige Verkehrszählungen bestimmt (Bundesverkehrszählung – BVZ -, im 5-Jahresturnus).

Für die Berechnungen wurden sowohl für die DTV als auch für den Lkw-Anteil die mit der BVZ 2005 ermittelten Werte für die Zeitbereiche day, evening und night zugrunde gelegt.

⁹ GV-Anteil (Güterverkehrsanteil)

Straße	Von Netzknoten nach Netzknoten Lage	DTV¹⁰	Lkw-Anteil [%]	Geschwindigkeit Pkw [km / h]	Geschwindigkeit Lkw [km / h]
	6616099 6616092 K 23 bis A 61	39.029	14,3	100	80
	6616092 6616087 A 61 bis Abzweig Schifferstadt	43.466	17,3	100	80
	6616087 6616086 Abzweig Schifferstadt bis Iggelheimer Straße (L 528)	45.763	10,7	100	80
	6616086 6616062 Iggelheimer Straße bis Dudenhofer Straße (K 4)	41.468	13,3	100	80
	6616062 6616063 Dudenhofer Straße bis B 39	50.417	13,7	100	80
	6616063 6616085 B 39 bis Stadtgrenze Süd	28.460	16,9	130	80
B 39	6616063 6616064 B 9 bis Landauer Straße (L 454)	21.467	7,2	70	70
	6616064 6616124 Landauer Straße bis AS Vogelgesang (Kreisel Closweg)	26.227	13,8	70	70
	6616124 6616066 Kreisel bis Winterzheimer Straße	26.227	13,8	70 / 100	70 / 80
	6616066 6616001 Winterzheimer Straße bis Stadtgrenze Ost	26.567	14,3	100	80
L 454	6616059 6616069 Gilgenstraße und Bahnhofstraße	17.581	2,0	30 / 50	30 / 50
	6616055 6616059 Wormser Landstraße	21.456	4,7	50	50
K 4	6616091 6616069 Dudenhofer Straße und Schützenstraße	16.547	3,1	50	50

¹⁰ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Diese, wie auch der Lkw-Anteil, werden durch regelmäßige Verkehrszählungen bestimmt (Bundesverkehrszählung – BVZ -, im 5-Jahresturnus).

4.3 Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut. Zuständig für den Aufgabenvollzug in der Stadt Speyer ist:

Fachbereich für Öffentliche Sicherheit, Ordnung, Umwelt und Bürgerdienste
Abteilung Umwelt und Forsten
Maximilianstraße 12
67346 Speyer
Telefon: 06232/142 785
Fax: 06232/142 784
Gemeindeschlüssel: 01 07 318

4.4 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie'), Abl. L 189/12 vom 18.7.2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47a-f des BImSchG)

Grundlage: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden; Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG

4.5 Geltende Grenzwerte

Für die Aktionsplanung auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte.

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes
Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.
- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

4.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Gesamtbelastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Speyer für die Lärmindikatoren L_{DEN}^{11} bzw. L_{Night}^{12} wider. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenenzahlen für jede Straße separat und die Gesamtstadt (Straßen überlagert) ersichtlich¹³. Die betroffene Fläche beträgt für $L_{DEN} > 55$ dB(A) 13,69 km², für $L_{DEN} > 65$ dB(A) 3,91 km² und für $L_{DEN} > 75$ dB(A) 0,81 km².

4.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

4.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Die Stadt Speyer orientiert sich bei der Festlegung kurzfristiger Maßnahmen an den Lärmsanierungsgrenzwerten der VLärmSchR 97¹⁴. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen, besteht kurzfristig (2009 / 2010) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 60 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 60$ dB(A)
A 61	1	5
B 9	2	3
B 39	0	0
L 454	192	217
K 4	73	107

¹¹ L_{DEN} : Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

¹² L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

¹³ Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.

¹⁴ Eine unmittelbare Anwendbarkeit dieser Grenzwerte für die Aktionsplanung ist aufgrund der Nichtfestlegung von Grenzwerten von Seiten der EU und / oder bei der nationalen Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nicht gegeben.

Im Bereich der A 61, der B 9 und der B 39 leitet sich aus diesen Zahlen ein kurzfristiger Handlungsbedarf nicht ab. Diese Feststellung ist aber unverzüglich zu korrigieren, wenn sich die zugrunde gelegten Zahlen als unzutreffend erweisen sollten.¹⁵

Im Verlauf der L 454 besteht insbesondere im Bereich der Gilgenstraße / Bahnhofstraße und im Verlauf der K 4 im Bereich der Schützenstraße kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine große Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden.

4.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

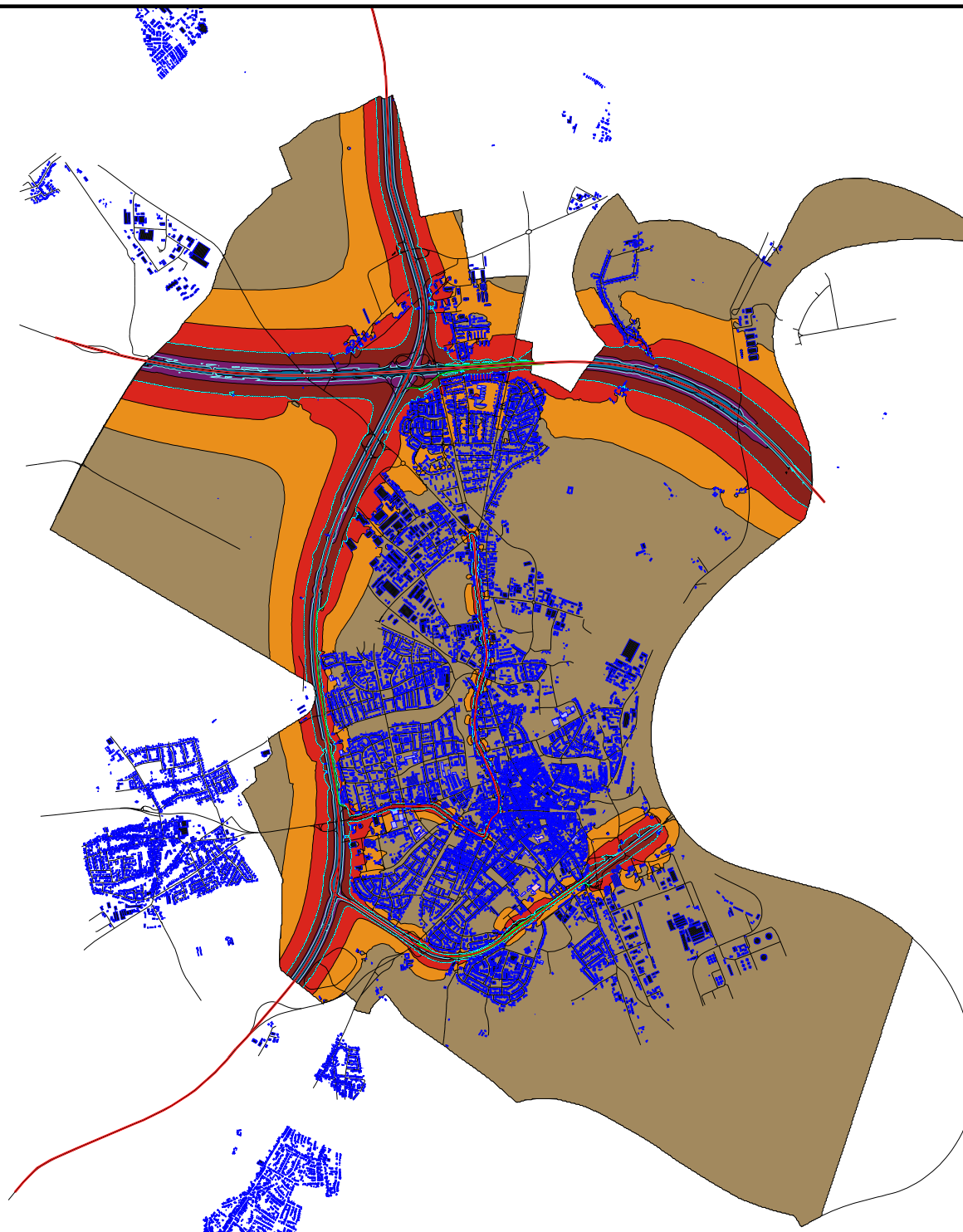
Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 4 dargestellt.

¹⁵ Dieser Absatz ersetzt den nachfolgend aufgeführten. Die Änderung geht auf einen Stadtratsbeschluss vom 12.03.2009 zurück und berücksichtigt den Vorschlagstext der CDU-Fraktion vom 10.03.2009.

Anmerkung der Verfasserin: Die Zahlen können sich nicht als 'unzutreffend erweisen', da sie der amtlichen Bundesverkehrszählung 2005 entstammen. Neuere Verkehrszahlen sind nur aufgrund einer umfassenden, qualifizierten Verkehrszählung zu erlangen. In diesem Falle wäre auch nach § 47d(5) BImSchG der Lärmaktionsplan zu überprüfen. Die nächste Bundesverkehrszählung findet 2010 statt.

Ursprünglicher Absatz: 'Im Bereich der A 61, der B 9 und der B 39 wird kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen; die Anzahl von Personen, die einer Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (Fußnote: Die Lärmsanierungsgrenzwerte gelten primär für Straßen in der Baulast des Bundes, finden aber in Rheinland-Pfalz auch für Landesstraßen uneingeschränkt Anwendung.) ausgesetzt sind, ist gering bzw. es sind keine derartig Betroffenen zu verzeichnen. Bei Anwendung der EU-Rundung (Fußnote: Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht für die Angabe der vom Lärm einer zu betrachtenden Hauptverkehrsstraße Betroffenenzahlen eine Rundung auf die nächste Hunderterstelle vor. Das führt, insbesondere bei kurzen Straßenabschnitten und / oder geringen Besiedlungsdichten, zu einer Unterschätzung der Lärmbelastung besonders in den oberen Pegelklassen.) sind in diesen Pegelbereichen für alle Bereiche keine Betroffenen zu verzeichnen. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich eingeführt werden.'



Stadt Speyer
Aktionsplanung

Aktualisierung der Lärmkartierung
Gesamtes Stadtgebiet
Tagesgänge nach BVZ 2005
Lärmindikator LDEN

Stand 26.01.2008

(dsm05a.sgs)

Pegelwerte LDEN in dB(A)

	≤55
55 <	≤60
60 <	≤65
65 <	≤70
70 <	≤75
75 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Wand
- 7 dB(A)-Linie
- 65 dB(A)-Linie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

Maßstab 1:40000

0 0.2 0.4 0.8 1.2 km



GSB GbR, Giering & Lehnertz
Kastanienweg 24
66625 Bosen