



An den Oberbürgermeister  
als Vorsitzender des Stadtrates von Speyer

67346 Speyer

6. September 2009

**Antrag der Fraktion der Bürgergemeinschaft Speyer auf  
Unterstützung der Bürger von Speyer-Nord im Kampf für eine Verbesserung des  
Lärmschutzes an der Bundesautobahn A 61 und der Bundesstraße B 9  
durch die Durchführung von Klagen für 12 Bürger**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,

I. sechs Sachverhalte sind offensichtlich:

1. Die Bundesautobahn A 61 und der Bundesstraße B 9 verlärmern weite Teile des Stadtteils Speyer-Nord mit seinen insgesamt 10.000 Einwohnern. Betroffen sind besonders der gesamte Stadtteil nördlich der Autobahn, das Vogelnamenviertel westlich der Spaldinger Straße, der nördliche Teil des alten Kerngebietes einschließlich der Grund- und Hauptschule, das nördliche Blumenviertel und der Spitzrheinhof. Viele hunderte Bürger werden Tag und Nacht von Lärm gequält, der nicht nur die Lebensqualität mindert, sondern die Gesundheit der betroffenen Menschen schädigt.

2. Die Lärmwerte übersteigen die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete bei weitem, auch in Gebieten, die lange vor der Autobahn bebaut wurden, insbesondere z.B. Staßen wie Am Sandhügel, Birkenweg, Schlehdornweg und Sanddornweg.

3. Mit eiserner Konsequenz verfolgt der Landesbetrieb Mobilität, eine Behörde des Landes Rheinland-Pfalz im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland ein Planfeststellungsverfahren, dessen Ziel der Ausbau der A 61 auf sechs Spuren ist. Die in der bisherigen Planung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sparen Teile von Speyer-Nord wie etwa den Holzweg und den Rinkenberger Hof, den Spitzrheinhof und das Binsfeld ganz oder fast völlig aus. Im Kern von Speyer-Nord sollen die Schutzmaßnahmen an der Quelle, also der störenden Autobahn, so schwach ausgelegt werden, dass gesundheitsschädliche Folgen nur zu vermeiden sind, wenn in eine Vielzahl von Häusern Lärmschutzfenster eingebaut werden. Dies stellte eine Art Dauerhausarrest für die Bürger dar, die ohne schädliche Folgen für die Gesundheit nicht mehr ihre Balkone, Terrassen oder Gärten nutzen können und ganzjährig bei geschlossenen Fenstern schlafen müßten. Die Lärmwerte, die diesen Planungen zugrunde gelegt werden, berücksichtigen nur den berechneten Wert der A 61. Sie sparen die massive Lärmbelastung durch die Bundesstraße B 9 und den Wechselverkehr des Autobahnkreuzes Speyer aus. Da aber Gesundheitsschäden nicht durch berechneten Lärm einer fiktiven Straße A 61 entstehen, sondern durch die reale Straßenverkehrslärmgesamtbelastung vor Ort, sind Lärmschutzmaßnahmen, die gewissermaßen nur einen von zwei starken Lautsprechern

berücksichtigen, also nur die A 61 statt die A 61 und die B 9 offensichtlich unzureichend, selbst nach bisherigen Grenzwerten.

Hier müsste korrekt prognostiziert werden, wie sich der Verkehr bis 2020 und später an B 9 und Autobahnkreuz A 61/B 9 entwickeln wird, wobei der Ausbau B 9 Bienwald besonders zu berücksichtigen wäre. Dann müsste die Gesamtbelastung errechnet und berücksichtigt werden und notwendige Schutzmaßnahmen danach dimensioniert werden.

4. Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie mussten bis zum 30. Juni 2007 für besonders stark von Lärm belastete Verkehrswege und Ballungsräume Lärmkarten erstellt werden und bis zum 18. Juli 2008 Aktionspläne, in denen insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen aufgeführt werden. Anders als die EU-Luftreinhaltungsrichtlinie sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie aber keine echten Grenzwerte vor, die zur Aufstellung eines Aktionsplans verpflichten. Bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht hat es die Bundesregierung zudem versäumt, den EU-rechtlichen Spielraum zur Vorgabe bundesweit einheitlicher Auslösewerte für eine Sanierungspflicht zu nutzen.

Das Fehlen echter gesetzlicher Vorgaben zur Lärmsanierung führt unter anderem dazu, dass Kommunen, die im Zuge der Lärmaktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrswegen durchführen wollen, keine eigenen Handlungsmöglichkeiten haben, wenn der Verkehrsweg nicht in ihrer Baulast liegt. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) legen zwar Grenzwerte für die Lärmsanierung fest, die Maßnahmen werden aber als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Beabsichtigt eine Kommune, den Lärm an einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes zu reduzieren, bleibt ihr nur die Möglichkeit, an den Bund als Baulastträger zu appellieren, freiwillig Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Die Bundesregierung kann aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nicht verpflichtet werden, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Dies beeinträchtigt die Wirksamkeit der Lärmreduzierungsplanung erheblich.

5. Bundesverkehrsminister **Wolfgang Tiefensee** hat nun am 27. August 2009 in Berlin das zweite Nationale Verkehrslärmschutzpaket vorgestellt. An diesem Tag erklärte er: "Verkehrslärm ist für viele Menschen ein drängendes Problem. Wir nehmen diese Sorgen sehr ernst. Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität, verhindert Konzentration und Kommunikation, erhöht den Stress und stört den Schlaf. Das Verkehrslärmschutzpaket zielt auf eine Entlastung der Lärmbrennpunkte in ganz Deutschland. ... Für unsere Straßen und die Binnenschifffahrt setzen wir uns das Ziel, an den Lärmbrennpunkten eine Minderung von rund 30 Prozent, beim Flugverkehr um 20 Prozent zu erreichen. Das zweite Nationale Verkehrslärmschutzpaket weist dafür den Weg."

6. In diesem amtlichen Nationalen Verkehrslärmschutzpaket heißt es unter anderem auch: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung strebt zudem eine Berücksichtigung der Lärmkumulation bei Lärmsanierungsmaßnahmen in Bündelungslagen von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes an. Lärmsanierungsmaßnahmen sollen dort künftig so dimensioniert und geplant werden, dass der Lärm beider Verkehrsträger berücksichtigt wird. Bürgerinnen und Bürger, die dem Verkehrslärm in solchen Bündelungslagen ausgesetzt sind, erhalten damit einen besseren Lärmschutz und die Akzeptanz der Lärmschutzmaßnahmen wird verbessert.“ Während also die örtliche Doppelbelastung durch Straße und Schiene, die bisher nicht berücksichtigt wurde, künftig berücksichtigt werden soll, möchte der Landesbetrieb Mobilität bisher die Dreifachbelastung durch zwei Bundesstraßen und die des Kreuzungsverkehrs zwischen beiden auf dem Autobahnkreuz bei der Dimensionierung ihrer Lärmschutzmaßnahmen unter den Tisch fallen lassen. Bei dieser Lage ist eine Lärmreduzierung wie geplant um lediglich 5,9 Dezibel sachwidrig. Die Beschränkung der Berechnung auf lediglich 6 Meter hohe Wände ist ebenso sachwidrig. Wenn es in der Schweiz möglich ist, Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle zu bauen, die 15 Dezibel Lärm wegnehmen, dann ist dies auch in Deutschland möglich und ist hier in Speyer auch nötig. Notfalls müssen sogar Einhausungen geplant und gebaut werden.

II. Die Umsetzung der vom LBM vorgelegten Planung, die zwangsläufig zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung hunderter Bürgerinnen und Bürger in Speyer-Nord führen würde und dauerhaft die Lebensqualität tausender Bürger mindern würde, darf die Stadt Speyer als Gemeinschaft ihrer Bürger nicht hinhinnehmen. Nun haben nach Auskunft des Landesbetriebes Mobilität gut fünfhundert Bürger in Speyer-Nord Einwendungen gegen die vorgelegten unzureichenden Ausbaupläne vorgelegt. Dies ermöglicht potentiell 500 Klagemöglichkeiten gegen diese unzureichenden Lärmschutzpläne. Allerdings übersteigt es die Möglichkeiten einzelner einfacher Bürger eine Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss vor dem Obergerverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz oder gar dem Bundesverwaltungsgericht durchzuführen.

**Vielmehr erscheint es sinnvoll mittels der Stadt Speyer den Widerstand zu bündeln wie seit jeher, wenn äußere Mächte eine Vielzahl von Bürgern von Speyer in ihren Gütern und Rechten bedrohen, hier die Gesundheit durch den Starklärm und an Vermögen durch Wertverlust von Häusern.**

**Wir beantragen daher:**

**zwölf klagewillige Bürger auszuwählen, je zwei aus den Bereichen 1. Holzweg/Rinkenberger Hof; 2. Schlehdornweg / Sanddornweg, 3. Binsfeld; 4. westlich Spaldinger Straße; 5. Hopfenweg, Am Sandhügel; 6. Lange Gewann / Spitzrheinhof und mittels des städtischen Rechtsamtes für diese gegen einen Planfeststellungsbeschluss Ausbau A 61 zu klagen, soweit nicht folgende Forderungen berücksichtigt sind:**

**1. Die Berechnungen über die Lärmbelastung haben die Gesamtbelastung der Bürger durch beide Bundesstraßen und das Autobahnkreuz zu berücksichtigen und die zu erwartende Verkehrssteigerung auf beiden Straßen, wobei der Ausbau der B 9 im Bereich Bienwald mit Anschluss ans französische Autobahn/Fernstraßennetz einzuplanen ist.**

**2. In allen oben aufgeführten Wohnquartieren müssen durch den geplanten Lärmschutz die Vorsorgeschutzwerte für den Wohngebietstyp „allgemeines Wohngebiet“ erreicht werden.**

**Soweit das städtische Rechtsamt fachlich an seine Grenzen gerät, sollen Gutachter und Fachanwälte beratend zugezogen werden. Entsprechende Mittel sind in den Haushalt 2010 prioritär einzustellen.**

Mit freundlichen Grüßen

Claus Ableiter  
Fraktionsvorsitzender der BGS  
Binsfeld 94  
67346 Speyer