

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 1

---

**Gegenstand: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie - Vorstellung der Strategischen Lärmkartierung 2012 durch Frau Prof. Dr. K. Giering  
Vorlage: 0871/2012**

Herr Scheid erläutert, dass die Lärmkartierung bis zum 30.06.2012 zu erstellen war. Darauf aufbauend ist dann der Lärmaktionsplan der Stufe 2 bis zum 18.07.2013 zu erarbeiten. In die Kartierung sind alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr aufzunehmen. Die Stadt Speyer hat für ihre Kartierung alle Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von einer 1 Mio Kfz aufnehmen lassen. Die Kartierung der relevanten Bahnstrecken, für Speyer die Strecke „Wörth-Schifferstadt“, wird vom Eisenbahnbundesamt zentral erstellt, diese Daten liegen zurzeit noch nicht vor.

Zum Verkehrsentwicklungsplan, der zurzeit erarbeitet wird, gibt es enge Verknüpfungspunkte. Daher ist es sehr wichtig, dass die Erstellung beider Pläne parallel läuft. In einer ersten Sitzung zum VEP hat der Verkehrsplaner darauf hingewiesen, dass es Hot Spots gibt, auf die mit verkehrslenkenden Maßnahmen eingewirkt werden könnte.

Frau Prof. Dr. Giering stellt die Lärmkartierung der Stadt Speyer vor.

Herr Scheid erklärt, dass es aufgrund von Problembereichen in Speyer wichtig war, die Kartierung frühzeitig zu erstellen, um so die Erkenntnisse in den VEP mit einbinden zu können. Es soll eine enge Verzahnung des Lärmaktionsplans und des Verkehrsentwicklungsplans stattfinden. Der Verkehrsplaner wird für den ein oder anderen Lärm- Hotspot ein neues Verkehrsmodell aufstellen. Frau Giering wird berechnen, ob sich hierdurch die Lärmsituation verbessert und inwieweit es zu einer Verlagerung der Problematik an anderer Stelle kommt.

Hinsichtlich des von Frau Giering vorgestellten HotSpots in Speyer-Nord über 60 dB(A) entlang der A 61 und B9 wird mit dem 6streifigen Ausbau der A 61 eine Verbesserung erwartet, da im Zuge dessen auch der Lärmschutz massiv verbessert werden soll. Der Start der Baumaßnahme erfolgt in den nächsten 2 Jahren, so der LBM. Herr Scheid gibt zu bedenken, dass ohne den Ausbau auch keine Ertüchtigung des Lärmschutzes erfolgen würde.

Für die Isophonenkarten wurden die Berechnungen mit einer Höhe von 4 m über Grund erstellt. Herr Czerny möchte wissen, ob es auch eine Möglichkeit gibt, auf 2 m oder in der Höhe eines Menschen Berechnungen zu erstellen. Frau Giering erläutert dazu, dass die Höhe von 4 m in der Umgebungslärmrichtlinie und in der 34. BImSchVO festgeschrieben ist, die Lärmkarten müssen den gesetzlichen Standards entsprechen. Es ist aber grundsätzlich möglich ruhige Gebiete zu definieren, dies sieht die EU- Richtlinie vor, ist jedoch nicht verbindlich in deutsches Recht umgesetzt worden. Dies können Gebiete sein, die momentan schon relativ geringen Lärmbelastungen ausgesetzt sind und auch in der weiteren städtebaulichen Planung diesen Schutzanspruch, ruhig zu sein, behalten sollen. Hier empfiehlt es sich, um diese Gebiete festzulegen, mit 1,5 m Berechnungshöhe zu arbeiten. Punktuell wäre dies mit relativ wenig Aufwand möglich. Es bedarf lediglich einer Abstimmung mit der Stadt Speyer als Auftraggeber, in welchen Bereichen es sinnvoll wäre.

Auf Nachfrage von Herrn Wierig sagt Herr Scheid zu, dass die Stellungnahme der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB 61 herausgesucht und mit den Sitzungsunterlagen der nächsten Sitzung versandt wird.

Herr Wierig fragt nach, ob es in der 2. Stufe des Lärmaktionsplans vorgesehen ist, die Schwellenwerte für Flughäfen im Verhältnis zur ersten Stufe abzustufen und ob es evtl. möglich wäre, dass die Flugbewegungen des Flugplatzes von Speyer ebenfalls Berücksichtigung finden. Frau Giering erklärt, dass es keine Abstufung gibt, es bleibt bei den ursprünglichen 50.000 Flugbewegungen.

Herr Wierig weist darauf hin, dass die SPD-Fraktion die Verzahnung von VEP und LAP ausdrücklich begrüßt.

Weiterhin möchte er wissen, ob die linienhafte Lärmausbreitung dort, wo sich bedeutende Verkehrswege kreuzen, berücksichtigt wird, z.B. an den Überschneidungspunkten von B9, B39, A61. Frau Giering bestätigt, dass die Überlagerungen und damit die Mehrfachbelastungen an den Kreuzungsbereichen Berücksichtigung finden.

Die abschirmende Wirkung von geschlossenem Straßenbegleitgrün findet dagegen keine Berücksichtigung, so Frau Giering.

Herr Hofmann weist auf die möglichen Veränderungen der Verkehrszahlen seit der BVZ 2010 aufgrund der nun erfolgten Bemaßung der B 9 hin.

Herr Scheid informiert, dass von der Bundesanstalt für Straßenwesen zurzeit untersucht wird, ob es durch die Bemaßung der B 9 zu einer Verlagerung von LKW auf untergeordnete Straßennetze, also auch auf die Speyerer Straßen kommt. Ergebnisse liegen momentan noch nicht vor. Sollten sie noch rechtzeitig vorliegen, können sie evtl. noch mitberücksichtigt werden. Es gäbe Vergleichszählungen im Landesstraßennetz, auf der L 534 (Straße nach Waldsee), L 554 (Straße nach Schifferstadt), L 528 nach Böhl-Iggelheim, die vor der Einführung der Maut erfolgten. Nun werden in der 43. und 45. KW nachfolgende Zählungen durchgeführt. So könnte die Stadt Speyer für diese Strecken, die zum Teil auch durch innerstädtisches Gebiet führen, andere Zahlen bekommen. Dies wird evtl. nochmal Veränderungen mit sich bringen, die eingearbeitet werden können, soweit die Daten rechtzeitig vorliegen. Herr Scheid gibt zu bedenken, dass es sich um eine stichtagsbezogene Betrachtung handelt, in der nicht alle Veränderungen, die sich in der Zeit der Bearbeitung ergeben, Berücksichtigung finden können.

Frau Giering erklärt auf Anfrage von Herrn Czerny, dass man davon ausgeht, dass Lärmänderungen um 1 – 1,5 dB(A) durchaus wahrnehmbar sind. Das subjektive Empfinden, dass ein Geräusch doppelt so laut ist, beginnt erst bei einer Erhöhung um ca. 10 dB(A), dies entspricht einer Verzehnfachung der Verkehrsmenge.

Hinsichtlich des Einflusses der Benzinpreise auf die Verkehrszahlen gibt es verschiedene Hochrechnungsmethoden, die angewendet werden können. Man geht davon aus, wenn der Benzinpreis überproportional zur Inflationsrate steigt, dann sinkt die Fahrleistung, da sich die Menschen das Benzin nicht mehr leisten können. Entwickelt sich der Benzinpreis proportional zur Inflationsrate, dann ist die Fahrleistung weitestgehend unabhängig vom Benzinpreis. Zudem wird generell ein Sättigungswert erreicht, die Verkehre werden bis ca. 2020-2025 noch ansteigen, danach werden sie auch aufgrund der Demographie wieder absinken.

Herr Scheid merkt an, dass für die Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrsentwicklungsplan die Lärmkartierung auch ein Thema sein wird. Der Verkehrsplaner wird in der nächsten Sitzung seine Berechnungen vorstellen. Diese Daten wird Herr Scheid an Frau Giering weitergeben. Diese wird dann untersuchen, wie sich die verkehrsplanerischen Varianten ggf. auf den einen oder anderen Hot Spot auswirken werden. Die Verkehrsplanung soll dann darlegen, welche verkehrslenkenden Maßnahmen es zumindest für die 5 innerstädtischen Hot Spots geben könnte, um die Lärmsituation zu verbessern. Es wird nicht für alle Bereiche sinnvolle Lösungen geben, da es sehr schnell auch zur Verlagerung der Probleme kommt.

Herr Zehfuß möchte Auskünfte über den zeitlichen Rahmen des LAP, über einen eventuellen gesetzlichen Zwang zur Umsetzung der Maßnahmen und darüber, wer dafür verantwortlich wäre. Weiterhin möchte er wissen, ab welchem Grenzwert es einen klagbaren Anspruch des Bürgers gibt.

Frau Giering erklärt dazu, dass die Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung vorgibt. Die Grenzwerte, die in der Lärmkartierung zugrunde gelegt sind, sind Grenzwerte bei Lärmsanierungen an Straßen in der Baulast des Bundes. In Rheinland-Pfalz wurden diese Werte auch für die Landesstraßen übernommen. Diese Immissionswerte stehen unter dem Vorbehalt des Haushaltes, wenn Mittel vorhanden sind, können die Maßnahmen umgesetzt werden. Es läuft zurzeit von der Europäischen Union ein Beteiligungsverfahren im Internet, wo Bürger, Ingenieurbüros, Experten, die sich mit Lärmaktionsplanung beschäftigt haben, ihr Feedback abgeben können, wie aus ihrer Sicht die Umsetzung der Lärmkartierung und des LAP gelaufen ist. Ein wesentlicher Punkt ist hier auch, dass es sinnvoll wäre Grenzwerte einzuführen.

Auf Europäischer Ebene soll an einer Überarbeitung der Richtlinien gearbeitet werden, dabei sollen dann auch Grenzwerte eingeführt werden. Auf nationaler Ebene gibt es Diskussionen, eine Vereinheitlichung des Lärmschutzrechtes zu erzielen dahingehend, dass es einheitliche Grenzwerte für Lärmsanierungen und Lärmvorsorge geben wird. Frau Giering ist daher optimistisch, dass es bis zur nächsten Stufe des LAP Grenzwerte geben wird.

Zur rechtlichen Situation führt Herr Scheid aus, dass der VEP eine freiwillige Leistung der Stadt Speyer ist, zur Aufstellung der Lärmkartierung und des LAP ist sie jedoch verpflichtet. Dies ergibt sich aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz. Ob der einzelne Bürger daraus Rechte für sich ableiten kann, ist offenbar umstritten. Genaue Informationen liegen hierzu nicht vor.

Die Lärmaktionsplanung ist rechtsverbindlich vorgegeben. Die in der 1. Stufe festgeschriebenen Maßnahmen wurden bereits partiell umgesetzt. Maßnahmen, denen jedoch andere Rechtsvorschriften, z.B. StVo, entgegenstehen, können letztlich nicht umgesetzt werden. Die Stadt selbst kann sich in die Pflicht nehmen, soweit es Maßnahmen in ihrer Zuständigkeit betrifft, der LAP kann jedoch nicht das Land oder den Bund zur Umsetzung von Maßnahmen verpflichten, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen.

- II. In Abdruck an FBL 2 - zur Kenntnis und weiteren Veranlassung**
- III. In Abdruck an FB 2, 220 Herrn Rudingsdorfer zur Kenntnis**
- IV. In Abdruck an FB 5, 520 Frau Trojan zur Kenntnis**  
**520 Herr Reimer zur Kenntnis**
- V. In Abdruck an BS Ingenieure, Herrn Schäfer zur Kenntnisnahme**
- VI. In Abdruck an Frau Giering zur Kenntnisnahme**
- VII. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012**  
**Stadtverwaltung**

**Frank Scheid**  
**Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 2

---

**Gegenstand: Forstwirtschaftspläne 2013**  
**Vorlage: 0872/2012**

Herr Fehr stellt die geplanten Eingriffe im Stadtwald und Bürgerhospitalwald im Rahmen des Forstwirtschaftsplans 2013 vor. Das Kartenmaterial liegt dem Protokoll bei. Die Arbeiten beginnen ab Mitte November 2012.

Stadtwald Waldabteil III 2<sup>2</sup>: Ein Bestand von 60- bis 100jährigen Kiefern, mit eingesprengter Buche, Eiche, Robine. Ziel der Maßnahme ist die Begünstigung der Eiche. Zudem ist die Verkehrssicherungspflicht entlang der L 454 und A 61 zu berücksichtigen. Der auf der Karte weiß gehaltene Teil ist der Bereich, der 1999 beim großen Waldbrand abgebrannt ist, dieser Jungwuchs auf ca. 5 Hektar wird nicht geerntet.

Waldabteil III 6d/1: Kiefer, Buche, Laubholzmischbestand im Alter von 50- 80 Jahren. Die Laubhölzer werden begünstigt, es besteht ein Unterstand von jüngeren Bäumen von ca. 5 - 10 Jahren, auch diese werden gefördert. Zudem ist auch hier entlang der Bahnlinie die Verkehrssicherung zu gewährleisten.

Waldabteil III 7b<sup>2</sup>, bestehend aus 4 Teilen: ein Bestand aus ca. 27-54jährigen Bäumen, alle Baumarten, die es in Speyer gibt, sind hier vertreten. Es wird ausgewählt, welche Baumarten als Zukunftsbäume gefördert werden sollen, so z.B. Eichen.

Waldabteil III 7e/1: 150jährige Kiefern, ca. 70jährige Buchen, die Buchen werden befreit, damit die Kronen Entwicklungsmöglichkeiten haben und so Buchen, aber auch Kiefern und weitere Bäume von alleine nachkommen.

Bürgerhospitalwald Waldabteil Bü I 1/1: hier wäre eigentlich ein ca. 100jähriger Kiefernbestand, durch „Wiebke“ 1990 ist der Kiefernbestand jedoch weitestgehend ausgefallen. Bereits damals waren versuchsweise Eichen untergepflanzt worden. Die gebrochenen und später absterbenden Kiefern wurden vorsichtig entnommen, so dass nun die unterständigen Eichen als Bestand vorhanden sind. Dazwischen sind Robinen aufgekommen, die den Eichen in die Krone steigen, diese müssen nun entfernt werden. Entlang der B9 wird die Verkehrssicherung gewährleistet.

Waldabteil Bü I 4<sup>2</sup>: ehemaliges Bundeswehrmunitionslager, dort sollen die zahlreich vorhandenen Roteichen verstärkt zurückgedrängt werden, damit die anderen Baumarten, Kiefern, Eichen, mehr Entwicklungsmöglichkeiten haben.

Waldabteil BÜ 4 2b/1: 64jährige Buchen, 103 jährige Kiefern, 100jährige Eichen, diese werden freigestellt, die Buchen ebenfalls wegen des Samenfalls. Entlang der L 528 wird die Verkehrssicherung betrieben.  
Diese vorgestellten Maßnahmen sind rein rechnerisch im Haushalt 2012 enthalten.

Hinsichtlich des Forstwirtschaftsplans 2013 weist Herr Fehr darauf hin, dass für die Erstellung des Plans ein neues EDV-Programm verwendet wurde, das durch Landesforsten entwickelt und für alle Waldbesitzer verbindlich eingeführt wurde.

Im Folgenden gibt Herr Fehr einige Erläuterungen zu den einzelnen Positionen der Forstwirtschaftspläne Stadtwald und Bürgerhospitalwald.

Herr Scheid weist darauf hin, dass sich das im Forstwirtschaftsplan ausgewiesene Defizit innerhalb des Rahmens bewegt, der 2005 im Forsteinrichtungswerk festgelegt wurde.

Herr Zehfuß wünscht sich eine bessere Vergleichbarkeit der Zahlen. Es sollten die Ist-Zahlen des Vorjahres, die Planzahlen des aktuellen Jahres und die des künftigen Jahres dargelegt werden.

Weiterhin regt die CDU-Fraktion an, dass künftig auf die Gewährung von Skonto verzichtet wird.

Im Hinblick auf den Kommunalen Entschuldungsfonds schlägt die CDU-Fraktion vor, dass der AUV für das Ergebnis des sonstigen Forstbetriebes beim Stadtwald eine Zielvorgabe für eine unter 6stellige Zahl machen sollte.

Nach eingehender Diskussion fasst der Unterausschuss einstimmig folgenden Beschluss:

„Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Stadtrat nach eingehender Beratung, die Forstwirtschaftspläne für den Stadtwald und den Bürgerhospitalwald für das Forstwirtschaftsjahr 2013 zu verabschieden, mit der Zielvorstellung, dass der Kostenblock im Stadtwald bei den Betriebskosten auf 140.000 Euro gedeckelt wird.“

Für die nächste Sitzung des AUV am 04.12.2012 wird Herr Fehr eine detaillierte Aufstellung der Kostenpositionen für den Stadtwald erstellen. Weiterhin wird er mögliche Einsparmöglichkeiten und deren Konsequenzen aufzeigen.

Auf Wunsch von Herrn Zehfuß wird Herr Fehr ebenfalls in der nächsten Sitzung die Flächenverteilung Stadtwald und Bürgerhospitalwald anhand von Kartenmaterial aufzeigen.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Stadtrat nach eingehender Beratung, die Forstwirtschaftspläne für den Stadtwald und den Bürgerhospitalwald für das Forstwirtschaftsjahr 2013 zu verabschieden, mit der Zielvorstellung, dass der Kostenblock im Stadtwald bei den Betriebskosten auf 140.000 Euro gedeckelt wird.

- II. In Abdruck an FB 1, - 131 Herrn Pfadt zur Kenntnis und weiteren Veranlassung**
- III. In Abdruck an FB 2 -255 Herrn Fehr zur Kenntnis und weiteren Veranlassung**
- IV. In Abdruck an FB 2 -255 Frau Münzing/ Claus zur Kenntnis**
- V. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012**  
**Stadtverwaltung**

**Frank Scheid**  
**Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 3

---

**Gegenstand: Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 20.07.2012 zum  
Thema "Lärm durch Flugzeuge in Speyer Nord"  
Vorlage: 0873/2012**

Herr Scheid weist darauf hin, dass die Stadt Speyer zu diesen Fragestellungen keine Zuständigkeit hat.

Aufgrund der Nachfragen von Herrn Czerny fordert Herr Scheid ihn auf, seine Fragestellungen zu konkretisieren und der Verwaltung als Anfrage schriftlich zuzuleiten. Die Beantwortung wird dann als TOP in die nächste Ausschusssitzung aufgenommen.

Herr Scheid bietet an, ggf. zur Beantwortung von Detailfragen Herrn Kern oder einen Vertreter des LBM zur nächsten Sitzung einzuladen.

Herr Wierig möchte wissen, ob es richtig ist, dass Düsenflieger keine Platzrunde einhalten können, sondern in gerader Linie anfliegen müssen. Herr Scheid sagt zu, Herrn Wierig die Beantwortung zukommen zu lassen.

**II. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012  
Stadtverwaltung**

**Frank Scheid  
Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 4

---

**Gegenstand: Auskunft über amtliche Daten mit Spitzen- und Halbstundenwerten  
beim Brennstäbwechsel im AKW Philippsburg; Antrag der  
Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 03.12.2011  
Vorlage: 0874/2012**

Herr Scheid erklärt, dass über die neu geschaffene Informationskommission beim Kernkraftwerk Philippsburg versucht werden könne, die gewünschten Daten doch noch zu bekommen. Dazu müsse der Oberbürgermeister bei der Kommission einen Antrag stellen, dass die Daten präsentiert werden. Allerdings ist es unwahrscheinlich, dass die Stadt dann ein umfassendes Zahlenwerk in die Hand bekommt.

Herr Czerny spricht sich für die Beantragung durch den Oberbürgermeister aus.

Herr Wierig unterstützt diese Vorgehensweise, die Daten sollten vom Landesamt für Strahlenschutz interpretiert werden.

Herr Scheid wird die Anregung an den Oberbürgermeister weitergeben. Die Bearbeitung des Antrags der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen ist damit abgeschlossen.

**II. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012  
Stadtverwaltung**

**Frank Scheid  
Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 5

---

**Gegenstand: Vegetationsarbeiten entlang von Bahnstrecken**  
**Vorlage: 0877/2012**

Herr Scheid berichtet von einem Ortstermin mit Vertretern der Dt. Bahn bzgl. der geplanten Rückschnittmaßnahmen entlang der Bahnstrecke im Bereich Speyer. Es konnte der Eindruck gewonnen werden, dass die Bahn sensibel an die Sache herangeht. Es werde genau geprüft, welche Äste, Bäume etc. weggenommen werden müssen.

Von Herrn Zehfuß und Herrn Hofmann werden die Maßnahmen der Bahn sehr kritisch hinterfragt.

Herr Scheid versichert, dass er im Rahmen des Ortstermins versucht hat, die zuständigen Mitarbeiter der Bahn zu sensibilisieren, damit sich die DB, wo immer es möglich ist, mit Rückschnittmaßnahmen zurückhält.

Die Bahn beauftragt eine Firma mit der Durchführung und spricht alle Maßnahmen vorab mit den Mitarbeitern durch.

Herr Zehfuß schlägt vor, sich als Umweltausschuss mit einem Appell an die DB zu wenden und deutlich zu machen, dass auch von politischer Seite die Rückschnittmaßnahmen an der Bahnstrecke kritisch betrachtet werden.

Herr Scheid stimmt dem Vorschlag zu, der DB wird eine Information darüber zugeleitet, dass die Rückschnittmaßnahmen Thema der AUV-Sitzung waren und dass große Bedenken bestehen, dass mehr zurückgeschnitten werden könnte als unbedingt erforderlich ist.

Herr Wierig spricht sich ebenfalls für den formulierten Appell aus, da es ansonsten keine Einflussmöglichkeit innerhalb des 6 m Streifens, in dem die DB zuständig ist, gibt. Außerhalb dieses Bereichs wäre jedoch eine Abstimmungsmöglichkeit gegeben. Daher möchte er wissen, ob dort eine Begehung mit dem Forst gemacht wird oder ob in diesem Bereich auch von der Bahn die Entscheidungen gefällt werden, ohne vorherige Abstimmung.

Herr Scheid erklärt, dass für die Bereiche vorab eine Begehung mit dem Forst stattfindet, um Gefahrenpotentiale außerhalb der 6m zu besprechen und ggf. Maßnahmen festzulegen.

**II. In Abdruck an FB 2 - 252 - zur Kenntnis und weiteren Veranlassung**

**III. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012**  
**Stadtverwaltung**

**Frank Scheid**  
**Beigeordneter**



18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 6

---

**Gegenstand: Kontrolle der Mautpflicht auf der Bundesstraße 9 - Information**

Herr Scheid berichtet von der Mautkontrolle mit einem Fahrzeug des Bundesamtes für Güterverkehr an der B9, an der er selbst teilgenommen hat. Die Daten werden im Vorbeifahren ausgelesen, ggf. wird das Fahrzeug herausgewinkt und die Maut muss nachentrichtet werden. Für den Streckenabschnitt B9 Worms – Wörth werden 3 Fahrzeuge eingesetzt. Eine weitere Möglichkeit der Kontrolle ist ein portables Kontrollgerät, das an geeigneten Brücken installiert werden kann. In 2,3 km Entfernung nach der Brücke steht dann das sog. Verfolgerfahrzeug. Wenn ein LKW die Mautbrücke passiert und hat weder eine On-Bord-Unit bzw. ist nicht im Internet eingeloggt, bekommt das Verfolgerfahrzeug ein Signal und setzt sich hinter den LKW. Dieser wird auf den nächstgelegenen Parkplatz rausgewinkt. An Speyerer Brücken sind diese Mautkontrollgeräte weniger zu sehen, die Kontrolldichte leidet dadurch jedoch nicht.

Für das Jahr 2010 wurden Kontrollzahlen der Autobahnkontrollbrücken genannt, danach wurden 19 Mio. LKW kontrolliert, davon hatten 122 000 Fahrzeuge nicht oder falsch bezahlt. Dies ist eine Beanstandungsquote von 0,6%. Das hat sich über die Jahre, seit es die Maut gibt, seit 2005, so über das gesamte Bundesgebiet verfestigt. Die ersten Erkenntnisse des Bundesamtes für Güterverkehr 2 Monate nach Einführung der Maut durch Kontrollen mit den portablen Mautstellen auf der B 9 haben dieses Ergebnis bestätigt. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich der Wert auf der B9 signifikant erhöht.

Ob sich der LKW-Verkehr seit der Einführung der Maut verändert hat, kann momentan noch nicht gesagt werden. Es gibt die automatischen Zählstellen, die quartalsweise ausgewertet werden, die nächste Auswertung ist somit Ende Oktober zu erwarten. Diese Zahlen gehen an das Bundesamt für Straßenwesen. Frühestens Ende des Jahres könnte man belastbare Zahlen bekommen, ob bzw. inwieweit eine Entlastung durch die Maut erreicht wird.

Bisher hat man die Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn auf die B9 betrachtet. Nun sollte man auch die weitere Verlagerung auf das untergeordnete Straßennetz, das städtische wie auch das Landesstraßennetz, im Blick haben. Hierzu gibt es auch Untersuchungen des Bundesamtes für Straßenwesen, wie bereits bei TOP 1 erwähnt wurde. Auch diese Zahlen werden angefordert und im Ausschuss diskutiert.

Herr Wierig gibt zu bedenken, dass man den Zahlen bzgl. der Verlagerung des Verkehrs in den innerstädtischen Bereich zurzeit aufgrund der besonderen Situation auf der A 61 recht skeptisch begegnen sollte. Herr Czerny stimmt dieser Auffassung zu. Es sollten nach Beendigung der Baustelle auf der A 61 weitere Untersuchungen durchgeführt werden.

Herr Scheid weist abschließend zum Thema darauf hin, das durch die Einführung der Maut auch ein neues Steuerungsinstrument für den Lärmschutz entstanden ist. Man könnte z.B. festlegen, dass der Kilometerbetrag bei einer Benutzung der B9 nach 22.00 Uhr höher angesetzt wird als tagsüber. Zurzeit ist eine solche Regelung vom Bundesamt noch nicht angedacht, wäre aber durchaus vorstellbar.

**II. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012**  
**Stadtverwaltung**

**Frank Scheid**  
**Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 7

---

**Gegenstand: Verschiedenes**

Herr Wierig hat eine Anfrage der SPD-Fraktion zum vermehrten Einsatz von Lebendfallen zur Marderbekämpfung im südlichen Stadtbereich und zu den damit verbundenen gesetzlichen Regelungen. Die Anfrage erfolgt noch schriftlich. Er bittet um Beantwortung in der nächsten Sitzung.

Herr Scheid berichtet über den Sachstand bzgl. der CKW-Fahne im Nordosten von Speyer, ausgehend vom ehem. Siemensgelände, unter dem Friedhof, Austraße Richtung Rhein. Bisher hatte man auf die natürlichen Schadstoffminderungsprozesse als anerkanntes Sanierungsverfahren gesetzt. Ohne menschliches Eingreifen verringern sich die Schadstoffe, dies wurde durch ein enges Monitoring überwacht, zweimal im Jahr wurden Proben gezogen. Diese ergaben, dass die Abbauprozesse zu langsam fortschreiten, es gibt keine deutliche Besserung. Daher wurden im Frühjahr 2012 Gespräche mit dem Verursacher geführt, dass eine aktive Sanierungsmaßnahme als notwendig erachtet wird. Der Verursacher erklärte sich in einem weiteren Gespräch im September bereit, eine solche Maßnahme durchzuführen. Als Sanierungsmethode wurde festgelegt, dass Sauerstoff eingebracht wird, dies regt Mikroorganismen an, so dass der Abbau beschleunigt wird. Umgesetzt wurde diese Maßnahme noch nicht.

Sobald die besprochene vorgezogene Sofortmaßnahme sowie das Gesamtkonzept der Sanierung feststeht, wird in einer der nächsten Sitzungen des AUV detailliert berichtet werden.

Herr Wierig hat eine Anfrage zum ruhenden Verkehr im Bereich Lochacker, Schraudolphstraße. Dort wurden im Rahmen des Neubaus der Straße nach dem Einbau der Fernwärmeleitungen Parkplätze durch Findlinge blockiert. Herr Wierig möchte wissen, wie diese Maßnahme begründet wird.

Herr Scheid führt aus, dass diese Frage vermutlich bereits im Bau- und Planungsausschuss, auf jeden Fall aber bei der Bürgerinformationsveranstaltung im März 2012 beantwortet worden ist. Herr Schwendy hat damals erläutert, dass durch die starke Bodenverdichtung das Wurzelwerk der Bäume geschädigt wird. In der AUV-Sitzung am 04.12.2012 wird Herr Schwendy die Fällmaßnahmen für 2013 vorstellen. In diesem Zusammenhang kann er dann auch die Anfrage von Herrn Wierig beantworten.

Herr Wierig wird die Anfrage nochmals schriftlich einreichen.

**II. In Abdruck an FB 5, Stadtentwicklung, Herrn Schwendy zur Kenntnis und weiteren Veranlassung**

**III. In Abdruck an FB 2- 252 - zur Kenntnis**

**IV. z.d.A.**

**Speyer, den 14.11.2012**  
**Stadtverwaltung**

**Frank Scheid**  
**Beigeordneter**

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am  
27.09.2012



18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr 27.09.2012 **Frank Scheid**

**Hinweis:** Diese Seite bitte nicht löschen! Enthält wichtige Seriendruck-Platzhalter für das Gesamtdokument!