

Tischvorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0356/2007

Abteilung: Stadtplanung

Bearbeiter/in: Frau Herrmann, Talke

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei Hhst.

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	04.07.2007	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 61 zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze von Bau-km 364+800 bis Bau-km 382+074 in den Gemarkungen Mutterstadt, Dannstadt, Schifferstadt, Böhl, Dudenhofen, Otterstadt und Speyer

Beschlussempfehlung:

Die Stadt Speyer stimmt dem zur Planfeststellung beantragten Ausbau der A 61 zu, sofern die angeführten Forderungen und Hinweise berücksichtigt werden.

Zentrale Forderungen sind dabei:

1. Verwendung aktueller Verkehrszählraten als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren
2. Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen als weitere Lärmreduktionsmaßnahme
4. Beachtung des Entwurfs der Gesamtfortschreibung des FNP 2020 der Stadt Speyer
5. Schadensersatzleistungen für die Bereiche Verkehrssicherung, Waldwertminderung und Ausgleich für Waldflächenverluste

Begründung:

Ziel

Gemäß Erläuterungsbericht soll durch den geplanten Ausbau der A 61 auf sechs Fahrstreifen die Verkehrsqualität infolge der Kapazitätserweiterung deutlich verbessert werden. Im Einzelnen werden vom Straßenbaulasträger folgende Wirkungen hinsichtlich der straßenbaulichen Infrastruktur erwartet:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Rückgang der Unfälle im Längsverkehr
- Einsparung von Zeit und Betriebskosten

Mit der Erweiterung der Rastanlagen Dannstadt-Ost, und Dannstadt-West sowie der Rastplätze Binshof und Spitzenrheinhof soll zudem noch eine spürbare Entlastung der angespannten Parkraumsituation erfolgen. Die zuvor genannte Erweiterung wird, unabhängig vom 6-streifigen Ausbau der A 61, vom Autobahnamt Montabaur geplant.

Verfahren

Die Stellungnahmen der Stadt Speyer sowie der Bürger haben bis zum 31.07.2007 zu erfolgen. Die Bürger der Stadt Speyer haben Gelegenheit bis zum 17.07.2007 Einsicht zu nehmen. Bislang sind 8 Stellungnahmen eingegangen (eine Stellungnahme mit ca. 50 Unterschriften).

Am 11.06.2007 fand von 19.00 - 21.45 Uhr eine Stadtteilbürgerversammlung zum Thema statt. Es wurden in diesem Rahmen mündlich durch 25 Personen Anregungen eingebracht.

Die Verkehrskommission hat am 27.06.2007 das Thema diskutiert und vorberaten.

Träger des Verfahrens ist der Landesbetrieb Mobilität in Koblenz.

Unterlagen

Folgende Unterlagen wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erarbeitet und den Bürgern und der Stadt zur Verfügung gestellt.

- Erläuterungsbericht
- Übersichtslageplan, Übersichtshöhenplan
- Regelquerschnitt
- Lagepläne, Höhenpläne
- Verzeichnis der Wege und Gewässer
- Schalltechnische Untersuchung
- Fachbeitrag Naturschutz, Avifaunistisches Gutachten
- FFH-Verträglichkeitsprüfungen, VSG-Verträglichkeitsprüfungen, Artenschutzgutachten
- Wassertechnische Untersuchung
- Grunderwerbspläne, Grunderwerbsverzeichnis
- Charakteristische Querprofile, Leitungspläne

Vorbemerkung:

Der Schutz sensibler Bereiche vor Straßenlärm ist ein wichtiger Aspekt bereits bei der Planung von Verkehrswegen. Durch eine entsprechende Trassenführung soll erreicht werden, dass Belästigungen für schutzwürdige Gebiete erst gar nicht entstehen. Soweit Grenzüberschreitungen dadurch nicht (vollständig) vermieden werden können, ist Abhilfe durch bauliche Schutzmaßnahmen zu schaffen. Ist aktiver Lärmschutz an Straßen nicht bzw. nicht mehr möglich oder nicht ausreichend, so sind die Aufwendungen für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu erstatten (passiver Lärmschutz). Verkehrsbeschränkungen (wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) sind im Rahmen einer Planung (bei der Berechnung des „voraussichtlich“ entstehenden Lärms) nur zu beachten, soweit sie aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig werden. Für die Lärmsanierung (Lärmschutz an be-

stehenden Straßen) können dagegen auch verkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen.

Bei dem Ausbau der A 61 von 4-spurig auf 6-spurig, spricht man nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße, weshalb hier sicherzustellen ist, dass durch Verkehrsgerausche die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden.

Im Erläuterungsbericht stellt der LBM selbst dar, dass im Bereich der Gemarkung Speyer die **größten Immissionskonflikte und Grenzwertüberschreitungen** zu erwarten sind, welche teilweise nur durch Zusammenspiel von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können.

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren (Vorschlag der Verwaltung):

Dem Ausbau der A 61 kann nur unter Beachtung der folgenden Forderungen und Hinweise zugestimmt werden:

1. Daten-Grundlagen

Die Stadt Speyer fordert das LBM auf, aktuelle Verkehrszählzeiten der A 61 für den Ausbau und die damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen in das Verfahren einzubringen. Messungen aus dem Jahr 2002 - und damit 5 Jahre alt - können nicht Grundlage sein für eine korrekte Prognose und Projektierung der Verkehrs- und Lärmentwicklung auf der A 61 bis ins Jahr 2020.

Wir bitten diese Verkehrsdaten der Stadt Speyer zur eigenen Verwendung zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzlich soll ein Abgleich der Daten des Planfeststellungsverfahrens mit der Lärmkartierung RLP 2007 des Umweltcampus Birkenfeld, die im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellt wurde, erfolgen. Darauf basierend wäre bis zum vorgegebenen Stichtag 31.08.2008 eine Aktionsplanung durchzuführen. Deshalb wären die weiteren Maßnahmen und Planungsschritte mit den Beteiligten abzustimmen.

2. Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Gemarkung Speyer werden für nicht ausreichend erachtet.

2.1 Lärmschutz im Außenbereich

In einzelnen Gebieten der Gemarkung Speyer soll aus Kostengründen und aus Gründen des Landschaftsbildes auf aktiven Lärmschutz verzichtet und nur auf passive Lärmschutzmaßnahmen zurückgegriffen werden. Dies gilt für die Gebiete Rinkenberger Hof, Rinkenberger Forsthaus, Spitzenrheinhof und das Wochenendhausgebiet Binsfeld.

Dabei wird bei den Berechnungen von der Einstufung der Gebiete als Mischgebiet ausgegangen. Es wird in Frage gestellt, ob dies zielführend ist.

Zudem ist das Schutzobjekt der zitierten BImSchVerordnungen die „Nachbarschaft“, also der Personenkreis, der sich regelmäßig im Einwirkungsbereich des Verkehrsweges aufhält. Soweit keine Nachbarschaft besteht, ist danach kein Lärmschutz erforderlich.

Die Umgebungslärmrichtlinie der EG zielt hingegen auch auf den Umgebungslärm, dem Menschen im Freien ausgesetzt sind. Das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie zur Bekämpfung von Umgebungslärm sieht bis Juli 2008 die Ausarbeitung von Aktionsplänen vor, die die Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen vor Verkehrslärm sowie ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms schützen sollen. Diese Richtlinie wird jedoch im Planfeststellungsverfahren nicht angewendet.

Im Zusammenhang mit der Einstufung als Mischgebiet und dem Inkrafttreten der Umgebungslärmrichtlinie sei auf die Bedeutung der o.g. Gebiete als wichtiger Erholungsraum hingewiesen.

Im Bereich des **Rinkenberger Hofs** befinden sich Waldflächen und Offenland, die nördlich der Autobahn als Landschaftsschutzgebiet und südlich der Autobahn sowohl als Landschaftsschutzgebiet als auch als Vogelschutzgebiet geschützt sind. Insbesondere die Waldflächen werden, nicht nur von Speyerer Bürgern, zur stillen Naherholung und Freizeitgestaltung intensiv besucht.

Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes "Rehbach-Speyerbach"¹ ist gemäß § 3 der Rechtsverordnung unter b) "die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart und der Schönheit des noch überwiegend bewaldeten Gebietes zwischen Rehbach und Speyer wegen seiner besonderen Bedeutung für die Erholung".

Im Areal des **Binsfeldes** findet insbesondere in den Sommermonaten im Bereich der Seen eine intensive Naherholung mit Badenutzung statt. Dieses Gebiet hat überregionale Bedeutung. Weiterhin handelt es sich hier sowohl um ein Landschaftsschutz- als auch um ein Vogelschutzgebiet.

Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes "Pfälzische Rheinauen"² gemäß § 3 der Rechtsverordnung ist unter 3. "die Sicherung dieser naturnahen Rheinauenlandschaft für die Erholung".

¹ Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Rehbach-Speyerbach" vom 30.11.1981, geändert 14.07.1987 (Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz Nr. 3, S. 51 vom 25.01.1982).

² Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Pfälzische Rheinauen" Landkreise Ludwigshafen und Germersheim Kreisfreie Städte Frankenthal, Ludwigshafen und Speyer vom 17.11.1989; aufgrund des §18 des LPfIG i.d.F. vom 5.02.1979 (GVBl. S.36), zuletzt geändert durch das Erste Landesgesetz zur Änderung des Landespflegegesetzes vom 27.03.1987 (GVBl. S. 70), BS 791-1.

Der Bereich, in dem sich der **Spitzenrheinhof** befindet, stellt zwar kein geschütztes Gebiet dar; es handelt sich jedoch um Bereiche der Niederterrasse im Verbund mit den Altauen, die in ihrer Wertigkeit hoch einzuschätzen sind und gemeinsam mit den Seen Steinhäuser Wühl und Wammsee ein weiteres wichtiges Naherholungsgebiet für die Speyerer Bürger darstellt.

In diesen Gebieten muss auch in Zukunft diese für die Stadt Speyer wichtige Naherholungsnutzung weitgehend störungsfrei möglich sein, sowie dem Schutzzweck der vorgenannten Schutzgebiete Rechnung getragen werden. Somit sollten die Naherholungsgebiete der Stadt Speyer unter Lärmschutzaspekten betrachtet werden. Insgesamt wird die alleinige Beurteilung für den Lärmschutz von bebauten Gebieten, insbesondere vor dem Hintergrund der Umgebungslärmrichtlinie der EU, in Frage gestellt.

Daher werden für die Bereiche Rinkenberger Hof, Rinkenberger Forsthaus, Binsfeld und Spitzenrheinhof ebenfalls Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz gefordert. Diese sollen vorrangig zum Einsatz kommen. Auch unter Berücksichtigung der Ziele der Umgebungslärmrichtlinie sollten Maßnahmen ergriffen werden, damit die Menschen, die die Naherholungsgebiete aufsuchen, vor dem Verkehrslärm geschützt werden. Dies ist unseres Erachtens nur durch aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich.

Die Erklärung im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (S. 11, S. 17), dass auf aktive Lärmschutzmaßnahmen auch verzichtet wird, da eine Lärmschutzwand als sehr störend für das Landschaftsbild empfunden werden würde, kann nicht nach vollzogen werden. Eine Störung des Landschaftsbildes wird bereits durch die Trasse der A 61 selbst verursacht und würde durch eine Lärmschutzwand nicht entscheidend verstärkt. Die Lärmreduktion durch den Bau einer Lärmschutzwand würde hingegen einen entscheidenden positiven Effekt auf die weitere ungestörte Nutzung der Landschaftsschutzgebiete haben und so die stille Naherholung in den vorgenannten Gebieten weiterhin ermöglichen. Eine gewisse visuelle Beeinträchtigung kann vor dem Hintergrund eines effektiven Lärmschutzes in Kauf genommen werden.

2.2 Lärmschutz am Kleeblatt "Autobahnkreuz Speyer"

Wie bereits schon in der Stadtteilbürgerversammlung SP-Nord zum Thema Ausbau A 61 vom 11.06.2007 mehrfach angesprochen, sollten die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) am Kleeblatt der B 9 / A 61 auch an den Auffahrtsbereichen zur A 61 ausreichend dimensioniert sein. Hier sei insbesondere auf folgende Punkte verwiesen:

- Kein kontinuierlicher Anstieg der Lärmschutzwände im Bereich des Kleeblatts sondern gleich bleibende Höhe von 4-5 m,
- Im Bereich der Überführung der A 61 über die B 9 sollte die Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme durchgängig weiter geführt werden.
- Im Bereich der Abfahrt A 61 auf die B 9 Richtung Ludwigshafen sollte ebenfalls aktiver Lärmschutz auf der westlichen Seite erfolgen, um Schalleintrag in den Bereich der Spaldinger Straße (Unterführung) zu verhindern.

2.3 Dimensionierung der Lärmschutzwände

Bezüglich der anderen Anmerkungen (Stadtteilbürgerversammlung) hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände verweisen wir auf die eingegangenen Stellungnahmen der Bürger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Diese sind insbesondere aufgrund der vorhandenen Detailkenntnisse zu berücksichtigen (vgl. hierzu Anlage Protokoll der Stadtteilversammlung).

2.4 Lärmschutz durch Geschwindigkeitsreduktion

Parallel zu den oben genannten Veränderungen der aktiven Lärmschutzmaßnahmen fordert die Stadt Speyer innerhalb der Gemarkungsgrenzen, auf Grund der größten Immissionskonflikte und zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen im gesamten Bauabschnitt B, dass die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t. einschließlich Ihrer Anhänger und Zugmaschinen auf 60 km/h, bzw. max. 70 km/h reduziert wird (Zeichen 274 StVO + ZZ. 1048-12), ausgenommen hiervon sind sodann nur Pkw, Motorräder und Kraftomnibusse. Bei diesen Fahrzeugarten wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für ausreichend erachtet. Des Weiteren sollte ebenfalls hierzu ein Überholverbot für diese Fahrzeuggruppe (Schwerlastverkehr) eingerichtet werden (Zeichen 277 StVO).

Spezielle Rechtsgrundlage für Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen ist § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Nach dieser Vorschrift können die Behörden verkehrsrechtliche Anordnungen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen treffen.

Im Gegensatz zum Anwendungsbereich der 16. BImSchV geht es bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO um straßenverkehrsrechtlich veranlasste Lärmschutzmaßnahmen für bereits bestehende Straßen. In der Praxis wird diese Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO meist im Zusammenhang mit konkreten Beschwerden oder Klagen von Anwohnern, die sich durch den Verkehr belästigt fühlen, relevant. Diese Vorschrift ist somit auch als Schutznorm anerkannt.

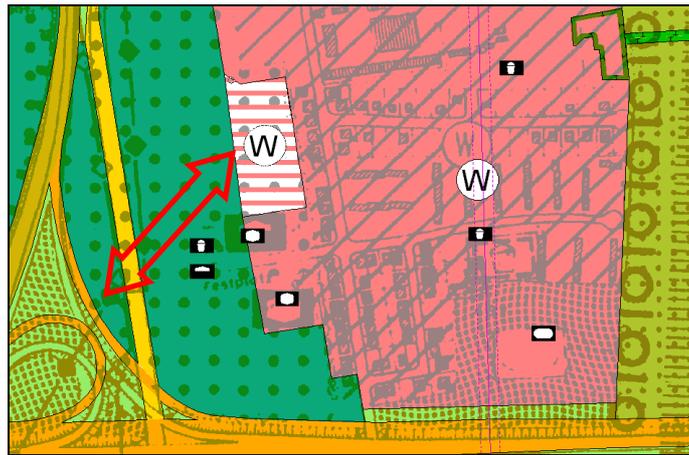
3. Fortschreibung des FNP 2020

Es ist darauf hinzuweisen, dass Gebietsnutzungen im Planfeststellungsverfahren auf dem Flächennutzungsplan von 1985 basieren. Zurzeit wird jedoch der Flächennutzungsplan fortgeschrieben (FNP 2020) und steht kurz vor der Offenlage. Die Rechtskraft wird Ende 2007 erwartet. Es sollte also der Entwurf des FNP 2020 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herangezogen werden.

3.1 Geplante Wohnbaufläche im FNP 2020 in Speyer-Nord

Entgegen der Aussage auf S.8 des Erläuterungsberichts, es seien keine neuen Wohnbauflächen geplant, stellt der Entwurf des Flächennutzungsplans 2020 eine neue Wohnbaufläche (ca. 10.000m²) am westlichen Siedlungsrand der Wohnbebauung in Speyer-Nord dar.

Die Fläche befindet sich in der Nähe zum Autobahnkreuz Speyer.



Nicht nur für die bestehende sondern auch für die geplante Bebauung wird von der Stadt ein effektiver Lärmschutz insbesondere im Bereich des Autobahnkreuzes gefordert. Diese Ausweisung ist daher bei der Planung und der Lärmberechnung zu berücksichtigen und ggf. sind Vorkehrungen für den Lärmschutz zu treffen.

3.2 Splittersiedlungen

In der Gesamtfortschreibung wird der Rinkenberger Hof sowie der Spitzenrheinhof als Splittersiedlung dargestellt. Dies bedeutet, dass die vorhandene Bebauung Bestandsschutz genießt und die vorhandene Nutzung (Landwirtschaftliche Betriebe und Wohnnutzungen) erhalten und auch weiterhin möglich sein soll. Durch die Ausweisung als Splittersiedlung soll die Bedeutung der Außenbereiche gestärkt werden. Dies ist im Zusammenhang mit dem Punkt "Lärmschutz im Außenbereich" zu beachten.

4. Naturschutzfachliche Hinweise

Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken zum vorliegenden Planentwurf. Die Eingriffe in Natur und Landschaft in der Gemarkung Speyer können gemäß dem Fachbeitrag Naturschutz mit Ausnahme der Neuversiegelungen, vor Ort ausgeglichen werden. Für die Neuversiegelung ist eine zusammenhängende Ersatzmaßnahme östlich von Limburgerhof in der Viertelbachniederung geplant.

Zur Wiederherstellung des baubedingt beeinträchtigten Grabens am Rastplatz Spitzenrheinhof (A 7) verweisen wir auf den Pflege – und Entwicklungsplan (PEP) „Gewässerentwicklung Grabensystem Stadt Speyer, nördliches Stadtgebiet“. Es handelt sich um einen Abschnitt des Franzosengrabens, für den der o. g. PEP Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen vorsieht, die bei der Wiederherstellung beachtet werden sollen (siehe auch K 26).

Im Fachbeitrag Naturschutz ist bei den Schutzgebieten das Landschaftsschutzgebiet „Im Kirchengrün“ zu ergänzen. Es beginnt südlich der A 61 ungefähr bei Bau-km 381+000 an der K 2 in Speyer und erstreckt sich bis zum Rhein (siehe auch K 27). In diesem Bereich vorhandene Einzelbäume sind teilweise als Ausgleichsmaßnahmen für andere Projekte gepflanzt worden. Wir empfehlen eine frühzeitige Abstimmung der Baustelleneinrichtung und der

Baustraße mit der Stadt Speyer zum Schutz der Baumbestände.

Sowohl die FFH- als auch die VSG- Verträglichkeitsprüfung kommen zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (DE 6616-304) „Rheinniederung Speyer-Ludwigshafen“ oder des Vogelschutzgebiets (DE 6616-402) „Speyerer Wald, Nonnenwald und Bachauen zwischen Geinsheim und Hanhofen“ zur Folge hat.

Nach dem Artenschutzgutachten über besonders und streng geschützte Arten sind die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 62 BNatSchG erfüllt.

5. Forstwirtschaftliche Forderungen

Auf einer Autobahnlänge von ca. 3000 m wird Speyerer Stadtwald, meist beidseitig, durch den Ausbau beeinträchtigt.

Folgende Punkte werden aus Sicht des Forstamts Pfälzer Rheinauen gefordert:

1.) Verkehrssicherung

Auf einer Länge von nahezu 6000 lfm werden vorhandene stabile Waldränder aufgerissen. Gestufte und sichere Waldränder müssen auf einer Tiefe von einer Baumlänge (ca. 30 m) neu aufgebaut werden.

Es wird ca. 30 Jahre dauern bis wieder stabile Waldränder aufgebaut sind. So lange werden für die Stadt auch erhöhte Kosten für Verkehrssicherungsmaßnahmen (Waldumbau, erhöhter Sicherungsaufwand, etc.) anfallen.

2.) Waldwertminderung

Auf einer Fläche von ca. 6000 x 30 m = ca. 180.000 m² (18 ha) ist mit einer mindestens 60 %-igen Produktivitätseinbuße zu rechnen.

3.) Ausgleich für Waldflächenverlust

Wegfallende Waldflächen sollten mit ca. 2 €/m² in Rechnung gestellt werden.

Zusammenstellung der Forderungen für den Stadtwald

Mehrkosten für Verkehrssicherung:

Mehraufwand je Jahr und Hektar = ca. 300 € x 18 ha x 30 Jahre = 162.000 €

Waldwertminderung:

Ø Vorrat 200 fm/ha x erntekostenfreier Erlös von 40 €/ha=

8000 €/ha x 18 ha x 60 % = 86.000 €

Flächenverlust:

Ca. 6000 lfm x ca. 6 m Breite = 36.000 m² x 2 €/m² = 72.000 €

Summe 320.000 €

Sollte der Träger der Straßenbaulast die Verkehrssicherung komplett selbst übernehmen, könnte die Stadt Speyer auf die o. a. Mehrkosten für die Verkehrssicherung in Höhe von 162.000 € verzichten.

Sämtliche Schadensersatzleistungen sind im Forsthaushalt zu vereinnahmen.

6. Hinweise der Stadtwerke Speyer GmbH

Die Stadtwerke Speyer GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Maßnahme die Trinkwassergewinnung im Wassergewinnungsgebiet Nord nicht negativ beeinflusst. Die Wasserschutzgebietsverordnungen sind jedoch zwingend einzuhalten. Grundsätzlich sind vorgesehene Erkundungs-/Aufschluss-/Baugrundbohrungen entlang der Autobahntrasse so zu verfüllen, dass keine hydraulischen Kurzschlüsse auftreten können. Dies gilt insbesondere für die ordnungsgemäße Wiederherstellung der Trennwirkung des in wenigen Metern Tiefe unter Gelände anstehenden bindigen Zwischenhorizontes ZH1.

7. Hinweise der Liegenschaft

Nach Durchsicht der Planunterlagen hat die Liegenschaft Unstimmigkeiten mit dem tatsächlichen Bestand an Grundstücken festgestellt, da die vorhandene Liste nicht korrekt hinsichtlich der aktuellen Flurnummern ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass teilweise Flächen verpachtet sind - die Pachtverträge laufen bis 11/2007 und werden grundsätzlich um 5 Jahre verlängert. Sollten die Flurstücke vorher in Anspruch genommen werden, bitten wir um rechtzeitige Mitteilung. Es besteht die Möglichkeit, bei öffentlichem Interesse vorzeitig zu kündigen.

8. Tiefbautechnische Hinweise

Die ungehinderte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Feldwege (von der Spaldinger Straße bis zum Binsfeld und bis zur K 2; Zufahrt zum Binsfeld von der Stadt aus) sollten sowohl während des Baues und auch nach dem Bau weiterhin gegeben sein.

9. Gestaltung der Lärmschutzwand

Die Stadt Speyer möchte bei der Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwände beteiligt werden und möchte dazu das LBM auffordern, beispielsweise durch einen Workshop, die Anwohner ebenfalls in die Umsetzung einzubinden. Dadurch kann eine erheblich höhere Akzeptanz der Bürger erreicht und damit die Zufriedenheit gesteigert werden.

Anlage

- **Protokoll der Stadtteilversammlung vom 11.06.2007**