

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 1

**Gegenstand: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung
Straße 2013
Vorlage: 1187/2013**

Herr Scheid erläutert, dass es sich hier um die 2. Stufe des Lärmaktionsplans handelt, bei der Straßen mit einem Verkehrsaufkommen ab 3 Millionen Kfz pro Jahr zu betrachten waren. Der AUV soll darüber entscheiden, ob der Entwurf des Lärmaktionsplans so für die Öffentlichkeitsbeteiligung freigegeben werden kann.

Frau Prof. Dr. Giering weist zu Beginn ihres Vortrags darauf hin, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans noch nicht die endgültige Fassung ist, es wird noch daran gearbeitet.

In der 2. Stufe des LAP sollten alle Straßen ab einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio Fahrzeugen im Jahr, das heißt 8100 am Tag, betrachtet werden. Die Stadt Speyer hat sich im Kontext mit der aktuell laufenden Verkehrsentwicklungsplanung entschlossen, eine deutlich detailliertere Lärmkartierung und Aktionsplanung zu erstellen. Entsprechend wurde in der Stadt ein ca. 56 km langes Straßennetz betrachtet mit einer Verkehrsstärke ab 2100 Fahrzeugen pro Tag, eine innerstädtische Strecke von 37 km und der Außenring (A 61, B9, B39) mit 19 km.

Erstmals wurden der Lärmaktionsplan und der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Speyer miteinander verzahnt. Die im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen und verschiedenen planerischen Varianten wurden schalltechnisch geprüft und bewertet.

Ursprünglich wäre auch ein „Lärmaktionsplan Schiene“ von der Stadt Speyer aufzustellen gewesen. Hier hat sich allerdings die Zuständigkeit aufgrund der Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 47) geändert, so dass ab dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt für die Erstellung eines bundesweiten Aktionsplans zuständig ist.

Frau Prof. Dr. Giering stellt nun den Entwurf des Lärmaktionsplans mit seinen Ergebnissen und dem daraus resultierenden Maßnahmenkatalog vor. Der Vortrag ist der Teilniederschrift beigelegt.

Bzgl. der betrachteten Lärminderungsmaßnahmen wie dem Einbau von lärmminderndem Asphalt bzw. der Temporeduzierung auf 30 km/h weist Frau Prof. Dr. Giering darauf hin, dass eine Kombination von beiden Maßnahmen nicht zielführend ist. Ein lärmmindernder Asphalt entfaltet seine volle Wirkung erst dann, wenn das Rollgeräusch dominiert. Dies fängt erst bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h langsam an. Lärmmindernder Asphalt macht daher erst Sinn auf Strecken, auf denen mindestens 50 km/h gefahren wird, ansonsten ist die Minderungswirkung nicht so groß.

Herr Scheid ergänzt im Anschluss an den Vortrag von Frau Prof. Dr. Giering, dass die Lärmschutzwand an der A 61 im Zuge des Ausbaus von 6 m auf 8 m erhöht werden soll. In dem Planfeststellungsverfahren wird nach Wohneinheiten gerechnet. In Speyer Nord sind 864 Wohneinheiten mit über 64 dB(A)/d betroffen. Nach der Erhöhung sind nur noch 221 Wohneinheiten betroffen, für die dann passive Maßnahmen nötig wären.

Bzgl. der 3 Planungsfälle, die auch im VEP betrachtet wurden, erläutert Herr Scheid, dass die Planungsfälle Gilgenstraße, Mühlturnstraße nicht weiter verfolgt werden, da man davon ausgeht, dass die Nachteile hier überwiegen. Der Planungsfall Große Himmelsgasse/Johannesstraße wird im Entwurf des LAP sowie im VEP als durchaus betrachtenswert benannt. Allerdings ist damit noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Ob er tatsächlich umgesetzt wird, wird im Arbeitskreis VEP zu entscheiden sein. Im LAP wurde der Fall nun lediglich lärmtechnisch betrachtet.

Hinsichtlich der Situation auf der B9 erklärt Herr Scheid, dass es zur Zeit der Verabschiedung der 1. Stufe des LAP noch keine Maut auf der B9 gab. Die Maut wurde seit dem 01.08.2012 erhoben. Bei den Verkehrszählungen ergab sich daher ein Rückgang des LKW-Aufkommens. Von August 2011 bis Juli 2012 wurden 3000 LKW am Tag registriert, von August 2012 bis Juli 2013 nur noch 2200 LKW am Tag. Allerdings ist seit Mai 2013 wieder eine leichte Zunahme zu verzeichnen.

Frau Spoden ergänzt, dass die lärmbelasteten Anwohner der B9 im LAP-Entwurf fast nicht vorkommen. Lediglich auf Seite 17 des Entwurfs wird die Lärmschutzwand an der B9 genannt. Allerdings bleibt dabei unerwähnt, dass die Lärmschutzwand an der B9 unzureichend ist sowie ein Teilbereich gar nicht mit einer Lärmschutzwand ausgestattet ist. Diesbezüglich müsste der Entwurf überarbeitet werden.

Herr Scheid weist darauf hin, dass es sich um einen Entwurf handelt, in den durchaus noch Anregungen mit aufgenommen werden können. Bei der anschließenden öffentlichen Auslegung wird dann u.a. auch die für die Maßnahmen zuständige Behörde gehört. Hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen liegt die Schwierigkeit i.d.R. in der Zustimmung der zuständigen Behörde.

Herr Rottmann regt an, die Erfolge, die man durch die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen erzielt, tabellarisch darzustellen, um eine Wertung zu erhalten, an welcher Stelle die jeweils gleiche Maßnahme effektiver ist, zumal man bei der Umsetzung des Aktionsplans schauen muss, wie man mit den geringstmöglichen Mitteln den größtmöglichen Nutzen erreichen kann. Diesbezüglich wäre es auch wünschenswert, dass auch die passiven Maßnahmen bewertet werden. Evtl. wäre es eine gleichwertige Variante Schallschutzfenster zu installieren, statt in einigen Straßen den kostenintensiven Flüsterasphalt aufzubringen. Weiterhin wäre es wünschenswert, wenn im Entwurf deutlich dargelegt wird, dass eine Zusammenaddierung der Maßnahmen Flüsterasphalt und Tempo 30 km/h kontraproduktiv wäre. Diesbezüglich weist Herr Rottmann darauf hin, dass auf Seite 36 beim Hotspot 2 keine getrennte Darstellung der beiden Maßnahmen vorgenommen wurde.

Hinsichtlich des Verfahrens fragt Herr Rottmann nach, warum zum jetzigen Zeitpunkt eine Entscheidung über den Entwurf gefasst werden soll, wenn der Plan noch gar nicht fertiggestellt ist.

Frau Giering wird den Vorschlag von Herrn Rottmann aufgreifen und eine entsprechende Tabelle mit einer Zusammenfassung der Maßnahmen im Hinblick auf die Änderung der Kennziffer in den Entwurf einarbeiten.

Zum Hotspot 2 führt sie aus, dass dieser als Maßnahmenpaket geplant wurde. Der gesamte Bereich wurde betrachtet, dabei ein Teilbereich mit Flüsterasphalt und Tempo 50 (Schützenstraße) und ein Teilbereich mit Tempo 30 (Bahnhofstraße, Gilgenstraße, Obere Langgasse).

Frau Giering erläutert, dass grundsätzlich alle Maßnahmen aufgenommen werden können, die gewünscht werden. Es stellt sich allerdings die Frage, ob dies Sinn macht. Daher hat man sich in Speyer darauf geeinigt, nur Maßnahmen aufzuführen, die finanziell und rechtlich umsetzbar sind. Aus diesem Grund wurden die passiven Maßnahmen nur bei den Straßen aufgenommen, wo die Grenzwerte überschritten wurden. Hier stellt sich dann noch die Frage, ob die Stadt Speyer ein Schallschutzfensterprogramm auflegen kann. Was Einsatz von passiven Lärminderungsmaßnahmen grundsätzlich angeht, ist sie der Auffassung, dass dies nicht das Mittel der Wahl sein sollte. Sie schützen nur den Innenbereich einer Wohnung, nicht aber den Balkon, Garten, Straßenbereich. Zudem verstärken sich die Innengeräusche (Wasserleitungen, Nachbarn etc.) viel mehr, wenn man keine Geräusche von außen mehr wahrnimmt. Zudem müssen die Lärmschutzfenster immer geschlossen sein, was eine erhebliche Einschränkung bedeutet.

Bzgl. der Frage von Frau Spoden, warum die Lärmschutzwand an der B9 nicht explizit im Aktionsplan erwähnt ist, erklärt Frau Giering, dass man den Schwerpunkt auf Bereiche gesetzt hat, wo Betroffene Lärm von über 70 dB(A) ausgesetzt sind. Diese Belastung ist an der B9/B39 nicht gegeben. Es ist jedoch unbestritten, dass dort eine Lärmbelastung vorliegt,

aber für diesen Aktionsplan nicht hoch genug. Man könnte anregen, dass man den LBM ersucht, konkret die Pegel zu berechnen, wie sie bei dieser Lärmschutzwand vorliegen. Frau Giering geht davon aus, dass diese Pegel über den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen, da es eine deutliche Verkehrszunahme gab. Es gibt jedoch keinen Anspruch, dass man diese Wand erhöht, da es sich um keinen Neubau handelt. Außer man könnte nachweisen, dass die Prognose, die damals angesetzt worden war, fehlgelaufen ist, was sehr schwer sein dürfte.

Zum Verfahren hinsichtlich des Lärmaktionsplans führt Frau Kruska aus, dass der Entwurf in der heutigen Sitzung nicht verabschiedet, sondern lediglich vorgestellt werden sollte. Es besteht die Möglichkeit Anregungen einzubringen, die dann eingearbeitet werden. Im nächsten Schritt wird dann die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange hergestellt. Dies erfordert dann eine erneute Überarbeitung des Entwurfs. Mit diesem Entwurf würde sich dann im 1. Quartal 2014 der AUV wieder befassen. Erst dann würde eine Empfehlung an den Stadtrat anstehen.

Frau Kruska weist darauf hin, dass der Aktionsplan Möglichkeiten der Lärminderung darstellt. Er ist als Information z.B. an Fachabteilungen der Stadt zu sehen, die bei der mittelfristigen Durchführung von Maßnahmen z.B. den Einsatz von Flüsterasphalt berücksichtigen sollten.

Herr Scheid informiert darüber, dass sich eine Maßnahme aus dem Maßnahmenkatalog mit dem Vorschlag des Sachverständigenrates für Umweltfragen an die Bundesregierung deckt, die Straßenverkehrsordnung dahingehend zu ändern, dass die Grundgeschwindigkeit innerorts 30 km/h beträgt und nur in Ausnahmefällen mit Beschilderung 50 km/h ausgewiesen werden kann. Dahingehend zeichnet sich ein Trend ab.

Herr Czerny fragt, ob die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen, wie z.B. Einsatz von lärmminderndem Asphalt, den betroffenen Anwohnern der Hotspots wirkliche Besserungen bringen. Seines Wissens ist gerade der lärmmindernde Asphalt sehr kostspielig, bringt jedoch keine wirkliche Verbesserung. Tempo-30-Zonen sind zu befürworten, jedoch mangelt es an den Kontrollen, damit diese tatsächlich eingehalten werden. Dies wird in den Berechnungen nicht berücksichtigt.

An der B39 Einmündung B9 Richtung Ludwigshafen wurde der Randstreifen ausgebaut, so dass er durchgängig bis zur Ausfahrt Speyer West Richtung Dudenhofen verläuft. Dadurch wurde aus der vierspurigen Straße eine fünfspurige Straße. Frau Spoden möchte diesbezüglich wissen, ob dies eine Auswirkung auf die Rechtslage hat, da dies ihres Erachtens eine erhebliche Veränderung darstellt.

Herr Scheid geht davon aus, dass dies keine maßgebliche Veränderung darstellt, durch die sich die Forderung nach einer Ertüchtigung der Lärmschutzwand rechtfertigen würde. Eine entsprechende Anfrage beim LBM wäre jedoch denkbar.

Frau Prof. Dr. Giering ergänzt, dass bei den Berechnungen immer davon ausgegangen wird, dass die Fahrzeuge auf der rechten Seite fahren, also dichter an der Wohnbebauung als in der Realität. Zudem gibt es in der Rechentechnik eine Emissionslinie. Man könnte diese Linie ca. 2 m an die Lärmschutzwand heranrücken. Das würde rechnerisch eine Pegeländerung von 0,2 dB(A) ergeben, was rechnerisch keine Auswirkung hat. Auf den Einwand von Frau Spoden, dass dort keine Lärmschutzwand existiert, erklärt Frau Prof. Dr. Giering, dass auch in diesem Fall das Heranrücken des Verkehrs von ca. 2 m an die Wohnbebauung rechnerisch kaum ins Gewicht fällt.

Bzgl. der Ausführungen von Herrn Czerny zu lärmminderndem Asphalt stellt Frau Prof. Dr. Giering klar, dass sie damit nicht die sog. offenporigen Asphalte meint, deren Einbau teurer ist, die zudem instandgehalten werden müssen und eine durchschnittliche akustische Lebensdauer von 7 Jahren haben. Vielmehr sind neue Asphalte gemeint, wie z.B. der LOA 5 D, der in Düsseldorf entwickelt wurde. Diese Asphalte sind nur unwesentlich teurer, wenn man davon ausgeht, dass sie im Rahmen einer sowieso anstehenden Straßensanierung aufgebracht werden. Diese Maßnahme ist keine theoretische Maßnahme im Lärmaktionsplan, sondern wird bereits in anderen Bundesländern sehr intensiv umgesetzt.

Frau Prof. Dr. Giering bestätigt, dass eine Kontrolle der Tempo-30-Zonen nötig ist. In anderen Bundesländern stehen in solchen Bereichen sogar Blitzgeräte.

Herr Scheid sagt zu, die Anregungen aus dem Gremium in den Entwurf des LAP aufzunehmen und ggf. die zuständigen Behörden anzufragen. Er bittet diesbezüglich, die Anregungen nochmals schriftlich der Verwaltung zukommen zu lassen.

Herr Rottmann hält es für unabdingbar, dass der Ausschuss vor der Offenlegung den vollständigen Lärmaktionsplan vorgelegt bekommt. Auf Seite 49 werden u.a. als sonstige Maßnahmen die Überfahrungen erwähnt. Die Erfahrung zeigt, dass solche Überfahrungen zu wesentlich mehr Lärm führen. Daher ist dies ein Punkt, den die CDU-Fraktion nicht mittragen kann. Weiterer Punkt, mit dem sich die Fraktion nicht einverstanden erklärt, bezieht sich auf das Fazit auf Seite 33, in dem die Einbahnstraßenregelung in der Großen Himmelsgasse befürwortet wird. Diese Regelung wird von Seiten der CDU abgelehnt. Herr Rottmann schlägt vor, dass bereits in der Offenlegung des LAP klar zum Ausdruck gebracht wird, dass der politische Wille für die Umsetzung der Einbahnstraßenregelung nicht gegeben ist. Die Kosten-Nutzen-Analyse im LAP hält Herr Rottmann für Speyer für nicht ganz zutreffend. S.E. gibt es keine Verluste bei Mieteinnahmen aufgrund einer erhöhten Lärmbelastung. Die erwähnten 4,2 Mio Euro Lärmkosten für den Bereich Speyer sind für Herrn Rottmann nicht nachvollziehbar.

Herr Scheid sagt zu, dass er bei der Beschlussfassung zunächst darüber abstimmen lässt, ob die Maßnahme „Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse“ im LAP belassen oder rausgenommen werden soll.

Herr Czerny ist der Auffassung, dass im Bereich der stark befahrenen Straßen wie z.B. Johannesstraße oder Bahnhofstraße Maßnahmen ergriffen werden müssen. Der Verwaltung werden die Vorschläge hierzu schriftlich vorgelegt.

Zum Einsatz des lärmoptimierten Asphalts hat Herr Czerny Bedenken bzgl. der fachgerechten Aufbringung. Das Material muss in einem Stück aufgebracht werden, es gibt auch Probleme, wenn Gully-Deckel in dem Bereich eingelassen sind.

Herr Wierig führt aus, dass die im LAP empfohlenen Maßnahmen sich immer an den Baulastträger richten. Es wäre hilfreich, wenn man im LAP darstellen könnte, welche Straßen in der Zuständigkeit der Stadt Speyer liegen und wo bereits empfohlene Maßnahmen umgesetzt sind. Interessant wäre dann, auch im Hinblick auf die Kosten, welche Straßen noch übrig blieben.

In den übrigen Punkten schließt sich Herr Wierig den Ausführungen von Herrn Rottmann an, insbesondere bzgl. der Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse. Die Wertung im LAP ist mehr als eindeutig, nämlich dass die Wirksamkeit dieser Maßnahme nur geringfügig ist. Daher kann diese Maßnahme nicht als Empfehlung ausgesprochen werden.

Herr Wierig hält es für sinnvoll, die endgültige Beschlussfassung zu vertagen, bis der vollständige LAP vorliegt.

Herr Scheid schlägt vor, dass der LAP mit den Anregungen, die die Fraktionen nochmals schriftlich einreichen sollten, überarbeitet wird. In der nächsten Sitzung im März 2014 wird er dann nochmals überarbeitet zur Beschlussfassung vorgelegt und im Anschluss offengelegt.

Herr Scheid bittet nun um Abstimmung, ob die Mehrheit dafür ist, dass das Fazit S. 33 des LAP bzgl. der Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse geändert werden soll. Die Textpassage würde dann dahingehend geändert, dass für den Planfall „Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse“ keine Weiterverfolgung empfohlen wird.

Frau Prof. Dr. Giering stellt klar, das ihr Fazit nicht so zu verstehen ist, dass die Einbahnstraßenregelung nichts bringt. Vielmehr bringt sie eine spürbare Entlastung in der Johannesstraße, Armbruststraße, Große Himmelsgasse. Sie bedarf jedoch flankierender Maßnahmen in der Hafensstraße und am Eselsdamm durch Temporeduktion. Unter diesen Bedingungen ist es eine sinnvolle Maßnahme.

Es wird mehrheitlich dafür gestimmt, dass im LAP das Fazit für den Planfall „Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse“ dahingehend geändert wird, dass eine Weiterverfolgung nicht empfohlen wird.

Frau Prof. Dr. Giering führt abschließend aus, dass die Erfahrungen mit dem lärmindernden Asphalt gezeigt haben, dass die Aufbringung keine Probleme mit sich bringt, hinsichtlich evtl. klappernder Gully-Deckel gibt es inzwischen technische Lösungen.

Bzgl. der Kosten-Nutzen-Analyse erläutert sie, dass die Umgebungslärmrichtlinie vorsieht, dass eine solche Analyse zu machen ist, sofern finanzielle Informationen dazu vorhanden sind, z.B. auch eine Bewertung von Straßensanierungen aufgrund des LAP mit lärminderndem Asphalt im Vergleich zu den Lärmkosten. Diesbezüglich liegen Frau Prof. Dr. Giering jedoch keine Informationen für Speyer vor.

Herr Scheid ergänzt, dass der Haushalt der Stadt Speyer eine Planung enthält, bei welcher Straßen in den nächsten Jahren Maßnahmen geplant werden. Diese Daten können mit den Hot Spots des LAP abgeglichen werden. Dazu wäre noch eine Information der Abt. 540 nötig, welche Mehrkosten nötig werden, wenn ggf. lärmindernder Asphalt verwendet werden würde.

Frau Prof. Dr. Giering wird diese Daten mit aufnehmen. Bzgl. der Ausführungen in der Analyse zum Nutzenfaktor weist sie darauf hin, dass dies eine Pauschalisierung ist. Es gibt von Seiten der EU im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie Empfehlungen, die für die Immobilienpreis- und Mietpreisverluste anzuwenden sind. Dies ist eine Aussage, die auf europäischen sowie außereuropäischen Studien beruht, die für Speyer im Detail nicht unbedingt richtig sein muss. Wenn man dies genauer bewerten wolle, müsste man sich die Immobilienpreisentwicklung an den einzelnen Straßen anschauen und analysieren, welche geringeren Immobilienwerte dem Lärm zuzuschreiben wären. Letztendlich wäre dies eine sehr aufwendige Untersuchung. So jedoch ist es eine pauschalisierende Angabe, die verdeutlichen soll, dass die Lärmkosten relativ hoch liegen und der Allgemeinheit zugeschlagen werden. Mehr ist hier nicht gewollt. Ggf. könnte man diese Analyse auch weglassen mit der Begründung, dass keine detaillierten Informationen vorliegen.

Herr Scheid schließt den TOP ab und bittet die Fraktionen nochmals, die Anregungen schriftlich vorzulegen, damit der LAP bis März 2014 überarbeitet werden kann.

Die Beschlussfassung zgl. der Auslegung des LAP-Entwurfs und die Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange wird vertagt.

Der AUV stimmt mehrheitlich dafür, dass im LAP das Fazit für den Planfall „Einbahnstraßenregelung Große Himmelsgasse“ dahingehend geändert wird, dass eine Weiterverfolgung nicht empfohlen wird.

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 2

Gegenstand: Klimawandel - Speyer Folgen; Integriertes Konzept und innovative Strategie zur Anpassung
Vorlage: 1181/2013

Herr Scheid kündigt den Vortrag von Herrn Ritter und Herrn Dr. Schobel sowie die Präsentation der Facharbeit der Schülerin Hannah Kempel zum Thema Klimawandel in Speyer an.

Herr Ritter erläutert, dass in der Zwischenbilanzkonferenz am heutigen Tag die Ergebnisse der vergangenen 10 Workshops präsentiert wurden. In der kommenden Zeit sollen kleinere Projekte umgesetzt werden und darüber hinaus ein Konzept mit Handlungsanweisungen für Speyer in den verschiedenen Bereichen erarbeitet werden.

Die Ergebnisse der Konferenz stellt Herr Ritter im Anschluss an die Präsentation von Herrn Dr. Schobel über das Projekt vor. Es wird noch 5 Workshops im kommenden Jahr geben mit den Themen Gesundheit/berufliche Gesundheit, Stadtplanung, Tourismus, Hochwasser/Druckwasser. In der Zwischenbilanzkonferenz wurden Aspekte gesammelt, die der Kernarbeitsgruppe als Anregungen zu den verschiedenen Themen dienen sollen.

Frau Kemper hat für ihre Facharbeit zum Thema „Mikroklimatische Untersuchung der Wärmeinsel Speyer“ im Rahmen des Wettbewerbs „Fertig, Uni, Los“ der Dr. Hans-Riegel-Stiftung und des „NaTLab“ der Johannes Gutenberg-Universität Mainz den ersten Preis erhalten. Da ihre Facharbeit eine gute Ergänzung zum Thema des TOP Klimawandel-Speyer Folgen darstellt, hat Herr Scheid sie eingeladen, ihre Arbeit in der Sitzung des AUV vorzustellen.

Herr Scheid bedankt sich für den Vortrag von Frau Kemper und lobt ihr Engagement, sich als Schülerin so intensiv mit den Belangen der Heimatstadt auseinander zu setzen. Die gewonnenen Erkenntnisse sind wichtig für die Bauleitplanung und sollten z.B. auch in der künftigen Planung des Geländes am Russenweiher Berücksichtigung finden.

Herr Wierig weist darauf hin, dass in den neunziger Jahren ein Entsiegelungskonzept erstellt wurde. Er bittet, dieses Konzept wieder hervorzuholen, da beiden Vorträgen zum Klimawandel zu entnehmen ist, dass eine der Sofortmaßnahmen die Entsiegelung von Flächen ist. In dem damaligen Konzept wurde eine ganze Reihe von kurzfristig möglichen Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet aufgezeigt. Diese gewinnen unter dem Klimaaspekt nun wieder an Aktualität.

Herr Ritter erläutert, dass im Rahmen des Stadumbauprozesses „Kernstadt Nord“ gerade eine Modernisierungsrichtlinie und eine Entsiegelungsrichtlinie erarbeitet werden. Das Projekt Kernstadt Nord steht unter dem Aspekt „klimaneutrale Innenstadt“. Die Entsiegelungsrichtlinie wird die Begrünung und Entsiegelung fördern. Die Richtlinien werden zurzeit mit der ADD abgestimmt. In einer der nächsten Bauausschusssitzungen wird dies Thema sein.

Die Präsentationen von Herrn Dr. Schobel sowie von Frau Kemper sind der Teilniederschrift beigefügt.

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 3

**Gegenstand: Geplante Maßnahmen an geschützten Bäumen sowie an
Straßenbäumen
Vorlage: 1186/2013**

Herr Scheid weist darauf hin, dass die Verkehrssicherungspflicht der Stadt Speyer die Fällmaßnahmen erfordert. Die Fällliste wurde bereits im Bereit für Naturschutz vorgestellt, dort gab es keine fachlichen Bedenken.

Herr Czerny bittet, die Fällliste dahingehend zu ergänzen, inwieweit Ersatzpflanzungen an den verschiedenen Standorten vorgenommen wurden bzw. werden.

Die Pflanzliste befindet sich im Anhang zur Teilniederschrift.

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 4

**Gegenstand: Feldesentwicklung Römerberg-Speyer, bergrechtliches
Planfeststellungsverfahren des Landesamtes für Geologie und
Bergbau, Scopingtermin**

Herr Scheid erläutert, dass der Scoping-Termin von der für das Verfahren zuständigen Behörde im Vorfeld der Umweltverträglichkeitsprüfung anberaumt wird, um mit allen zu beteiligenden Behörden und Verbänden im Gespräch zu ermitteln, welche Untersuchungsfaktoren im Verfahren näher zu berücksichtigen sind.

Das Vorhaben „Feldesentwicklung Römerberg-Speyer“ teilt sich in 4 Einzelmaßnahmen auf: Die Erdölgewinnung selbst, die Feldleitung (Verlauf vom Clusterplatz Nähe Müllberg Nonnenwühl, entlang der B9/B39 in Richtung Pleiad-Gelände), die Errichtung der zentralen Aufbereitungsanlage in der Nähe des Pleiad-Geländes und die Errichtung des Blockheizkraftwerkes an der zentralen Aufbereitungsanlage.

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung wurden im Rahmen des Scopingtermins von der Stadt Speyer u.a. Fragen hinsichtlich des Lagerstättenwassers, zur Zusammensetzung der Spülflüssigkeiten und deren Entsorgung sowie zum Erdbebenrisiko eingebracht. Bzgl. der Feldleitung wurde angeregt, dass für die Trinkwassergewinnungsgebiete, die sich in unmittelbarer Nähe befinden, eine worstcase-Betrachtung vorgenommen wird.

Die Anmerkungen der Stadt Speyer wurden im Rahmen des Termins seitens der zuständigen Behörde aufgenommen

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 5

**Gegenstand: Errichtung und Betrieb des 8. Abschnitts der Deponie Flotzgrün,
abfallrechtliches Planfeststellungsverfahren der SGD Süd,
Scopingtermin**

Ein weiterer Scoping-Termin befasste sich mit der Errichtung und dem Betrieb des 8. Abschnittes der Deponie Flotzgrün. Der Vorschlag des Betreibers zur Umweltverträglichkeitsprüfung begrenzte sich stark auf die Betrachtung dieses neuen Abschnittes, der technisch alle Risiken abdeckt. In der Tischvorlage zum Scoping-Termin wurden die alten Abschnitte 1-5, die keine Basisabdichtung nach dem Stand der Technik haben, nicht mitbetrachtet. Die genauere Betrachtung der Altabschnitte hinsichtlich der Basisabdichtungen wurde seitens der Stadt Speyer angeregt. Nur am Rande wurde die Möglichkeit der Umschichtung bzw. des Rückbaus und der Errichtung der Deponie an anderer Stelle erwähnt, was eine größere Umweltbelastung darstellen würde, als das Belassen an Ort und Stelle. Diesbezüglich wurde von Seiten der Stadt angeregt, dass die Möglichkeit der Verlagerung der Deponie vertieft betrachtet werden sollte. Die zuständige Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd hat die Anregungen der Stadt Speyer aufgenommen.

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 6

Gegenstand: Verschiedenes

Herr Wierig bat in der Sitzung vom 25.09.2013 die Verwaltung um Prüfung, ob die vorhandenen flachen und daher oft trockenen Gräben in Höhe des DHL-Geländes aufgeweitet oder vertieft werden können, um die Amphibienpopulation zu stärken.

Frau Kruska führt hierzu nun aus, dass das Mulden- und Grabensystem im Bereich Postfrachtzentrum inzwischen keine Funktion mehr hat. Das Regenversickerungsbecken im Bereich DHL war eine vorübergehende Einrichtung, inzwischen entwässert DHL in den straßenbegleitenden Entwässerungsgraben. Aus Sicht der Verwaltung macht es keinen Sinn, im Bereich DHL Amphibienbiotope zu verbessern und zu optimieren. Die Bebauung des Pleiad-Geländes schreitet in absehbarer Zeit fort bzw. wird bald abgeschlossen sein. Es steht eine Erweiterung des Postfrachtzentrums an, u.a. auch in den Bereich der Mulden hinein. Weiterhin steht ein Projekt der Fa. Prologis in Nähe Rheindamm an.

Im Rahmen des letzten Bebauungsplanverfahrens wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung beauftragt. In diesem Zusammenhang wurden Maßnahmen entwickelt, wie z.B. die straßenbegleitende Entwässerungsmulde. Diese ist so ausgestaltet, dass Amphibien dort leben, aber nicht auf die Straße gelangen können. Es gibt Untertunnelungen und Biotop-Querverbünde (Ost-Westrichtung in Richtung Auwald). Entlang des Deiches wurde ein weiterer Biotopverbundstreifen geplant und auch hergestellt, der auch für Amphibien optimiert werden soll. Ziel ist es, Amphibien nicht weiter ins Pleiad-Gelände hineinzuziehen, sondern sie in den Randbereichen Richtung Auwald zu halten.

24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Speyer am
20.11.2013



24. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr 20.11.2013 **Frank Scheid**

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