Lärmaktionsplanung 2. Stufe Stadt Speyer Umweltausschuss 15.09.2016

GSB GbR

Prof. Dr. Kerstin Giering



Inhaltsübersicht

Öffentlichkeitsbeteiligung / Beteiligung der TöB

Ergebnisse des Pilotversuchs Tempo 30 Landauer Straße



Öffentlichkeitsbeteiligung / Beteiligung der TöB



Ablauf

- Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans am 26.04.2016 in einer öffentlichen Bürgerversammlung
- Auslegung des Entwurfs vom 27.04. bis zum 31.05.2016
- Möglichkeit der Stellungnahme durch TöB



Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h

Schillerweg, Hafenstraße, Franz-Kirrmeier-Stra

			S Left Left Left Left Left Left Left Left	
T	vorgebrachte Stellungnahmen	St	tellungnah	
Ť	 Fehlen von Maßnahmen für HS-Bereich 4 	•	Geschwindi	ntet
	 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h tags und nachts 	•	Nochmalige GmbH&Co.KG GmbH&Co.KG	
	für Schillerweg, Hafenstraße und Franz-Kirrmeier-Straße			
	 Einbau lärmmindernden Asphalts in diesem Bereich 	•	Lärmminde *	sam,
	Observation Consideration of the Columnia in Description		Prüfung de Keine Eina	-4:
	 Überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Bereich 	' •	7	ation
	Schillerweg und Hafenstraße Besondere Gefährdungslage an den Gebäuden des		wird an Po	
	Schillerwegs 6	<u>'</u>	Schi Porto Vecchio	
t	 Tempo 30 entlang Schillerweg, Hafenstraße, Franz- 	Be	antwortung Schiffergass Schiffergass	
	Kirrmeier-Straße	•	Nochmalige # # # # # # # # # # # # # # # # # # #	
	 Nachtfahrverbot f ür Lkw in diesen Straßen (Hintergrund: 		Nochmalige	dere
	Bauhaus und DHL-Lkw)		Klärung de straße	
1	Frage nach Umweltzone	•	Nicht erforrerbach Sea Life Speyer	1
			peyerbach &	
			ver di	
			arg to	The state of the s
			Alter Hammer ®	
			Domgarten 20 Rhelingliee 39	

Ŋ

Anregungen durch die Bürger

• Lärmbelastung im Bereich Schützenstraße

	Obere Lu.
vorgebrachte Stellungnahmen	St Obere Langgasse
Lärmbelastung im Bereich der Schützenstraße durch:	Obele Unitere Langgasse
Ende des lärmmindernden Asphalts vor dem Bahnübergang	● Ir. Stadthalle Speyer ±
Überfahren von Abdeckungen und Schienen	• Mühlturmstraße
Stau/stockender Verkehr in beide Richtungen	Speyerbach
Motorgeräusche (insbes. Busse, Motorräder) beim Warten	• 16
vor der Schranke	• Hoizstraße eg
Rowdyhaftes Verkehrsverhalten	
Erhöhtes Verkehrsaufkommen seit Einführung von Tempo 30 in der Landauer Straße	Große Gallergasse
	Z [®]
Schienenverkehrslärm	
Stadthallenpark als Hubschrauberlandeplatz	Horseland &
Stadt faller park als habser if adder far facpiage	Gedächtniskirche
Rettungsfahrzeuge mit lautem Martinshorn	• TO THE REPORT OF THE PROPERTY OF THE PROPERT
	Gespräch mit Einsatzkräften suchen
Einsatz lauter Maschinen im Park	Prüfung der Notwendigkeit des Einsatzes von Maschinen
CVJM-Treffen	• Keine Eingriffsmöglichkeit im Rahmen des LAP, ist je nach
	Grad hinzunehmen oder als Ruhestörung anzeigbar
Verkehr durch Umleitungen	Keine Eingriffsmöglichkeit im Rahmen des LAP

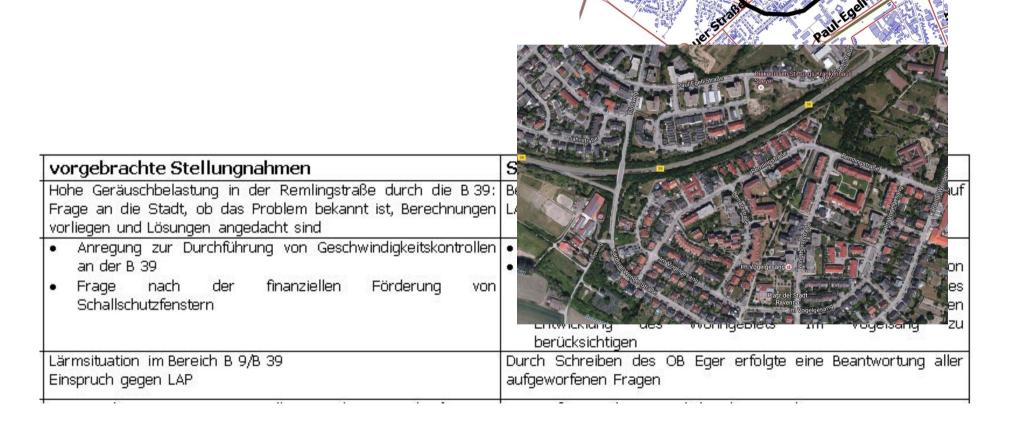


· Lärmbelastung im Bereich Binsfeld





Lärmbelastung im Bereich B39/B9





• Allgemeine Anregungen

Vo	rgebrachte Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung			
•	Einrichtung einer Grünen Welle mit Zieltempo 30 km/h	Prüfung in der AG Verkehrsplanung, Abstimmung mit LBM			
•	Vorschläge Gilgenstraße	•			
1.	Einbahnstraße Richtung Postplatz, Tempo-30 beibehalten, Fahrradverkehr in beide Richtungen	1. Prüfung in der AG Verkehrsplanung			
2.	Schwellen zur Verringerung der Geschwindigkeit	2. Nicht sinnvoll wegen Pegelspitzen			
3.	Tempo-30-Schilder wiederholt aufstellen, Dialogdisplay, Schallpegelmessungen	Aufstellung der Displays prüfen, Schallpegelmessungen nicht erforderlich, Berechnungen liegen vor			
4.	Häufigere Geschwindigkeitskontrollen	4. Prüfung der Möglichkeit von Kontrollen durch die Polizei			
5. 6.		5. Rücksprache mit dem Betreiber 6. Rücksprache mit dem Betreiber, Hinweise an Fahrer			



Bürger/TöB	vorgebrachte Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung			
Abteilung		Nochmalige Prüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf			
Stadtplanung,	wird kritisch gesehen	30 km/h			
	Aktualität der Daten	Kartierung zur LAP Stufe 2 bereits in 2011; Lärmkartierung Stufi			
16.06.2016		für 2017 vorgesehen			
Abteilung Tiefbau	Hinweis auf die erhöhten Anforderungen beim Einbau von	Beim Einbau von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen ist im			
	LOA 5D, LOA 5 D GM	Hinblick auf die Auswahl des Materials der jeweilige Einzelfall			
		näher zu prüfen.			
Polizeiinspektion,	Keine Einwendungen/Anregungen				
17.05.2016					



- Redaktionelle Änderungen
- Synergieeffekte C02
- Nichtwahrnehmbarkeit der Pegelminderungen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, Nichtakzeptanz: Fachlich veraltet
- Problembereich LOA: Dauerhaftigkeit, Regelbauweise
- Plädoyer für passive Maßnahmen: Fachlich veraltet
- Umsetzung Tempo 30: Rechtlich ungesichert
- Keine weiteren Maßnahmen an B9/B39: Rechtlich ungesichert
- Ausweisung ruhiger Gebiete: Kompetenzüberschreitung



vorgebrachte Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
Anmerkung zu Abschnitt 2.6.1 Lärmschutzwände an der A 61 wurden instandgesetzt Anmerkung zu Abschnitt 2.8.1	Aufgegriffen
Pegelminderungen durch Geschwindigkeitsbeschränkung liegen unter der Hörbarkeitsschwelle	Die Aussage des LBM ist nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen falsch: Die Pegelminderungen betragen zwischen 2,2 und 2,4 dB und sind gut wahrnehmbar. Es gibt mittlerweile eine Vielzahl von Untersuchungen, die aufzeigen, dass wesentlich geringere Pegeländerungen als 3 dB deutlich wahrnehmbar sind (s. bspw. die zusammenfassende Darstellung des UBA: 'TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen', UBA-Texte 33/2015 sowie 'Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Ein Überblick über den Stand
Keine dauerhafte Wirksamkeit der lärmmindernden Wirkung von LOA	der Technik', UBA-Texte 28/2009). LOA 5D wird seit 2007 verbaut; eine Abnahme der lärmmindernden Wirkung wurde nicht festgestellt. Aufgrund der Struktur des Asphalts (kein offenporiger Asphalt, sondern mit 5-7 % Hohlraumgehalt ein klassischer Splittmastixasphalt) ist keine zeitliche Abnahme der lärmmindernden Wirkung zu erwarten.
Plädoyer für passive Maßnahmen	Passive Maßnahmen sind immer nur das letzte Mittel der Wahl: Es erfolgt kein Schutz der Außenbereiche, die Wohn- und Schlafqualität sind vermindert, da keinerlei Fensteröffnung möglich ist und auf 'künstliche' Belüftung gesetzt werden muss. Studien (bspw. D. Schreckenberg: Akzeptanz und Nutzung passiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Belüftungsvorrichtungen) zeigen die geringe Akzeptanz von passiven Maßnahmen.



vorgebrachte Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
Umsetzung Tempo 30	Die moderne Rechtsprechung sieht die Rolle der Fachbehörde bei
	der Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen
	eingeschränkt (s. o. TUNE URL. Da bspw. in 7.3.1: 'Folge dieser
	Ansicht für die Lärmaktionsplanung ist, dass die Gemeinde die
	Straßenverkehrsbehörde zwar intensiv einbinden, ihr also
	Gelegenheit zur Stellungnahme geben und diese auch bei der
	Planung in ihre Abwägung einstellen muss, aber nicht des
	Einvernehmens der Straßenverkehrsbehörde bedarf. Diese
	wiederum ist nach Erlass eines LAP verpflichtet, die Maßnahme
	Tempobeschränkung umzusetzen, wenn die weiteren rechtlichen
	Voraussetzungen, insbesondere die tatbestandlichen
	Anforderungen für Verkehrsbeschränkungen gemäß der StVO,
	welche der Planungsträger (Gemeinde) bei der planerischen
All-by-less to a Town 20 being Bets-fferen	Abwägung zu prüfen und einzustellen hat, eingehalten sind.
(Nicht)akzeptanz von Tempo 30 bei den Betroffenen	Die überaus positive Reaktion der betroffenen Anwohner wird in
	TUNE URL dargestellt; eine Geschwindigkeitsbeschränkung wird von den Anwohnern als effektive Maßnahme betrachtet.
Anmerkung zu Abschnitt 2,10	s. o. TUNE URL S. 106: 'In der Rechtsprechung zur sog.
Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen an B9 und B39 z	
Lasten des Straßenbaulastträgers kommen derzeit nicht i	
Betracht,	Schallpeqels Schutz vor Verkehrslärm gewährt, sondern dann,
	wenn "der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits
	dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des
	Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit
	zugemutet werden muss". Ausschlaggebend für den
	Planungsträger und die Fachbehörde ist damit der Einzelfall, die
	konkrete örtliche Situation. Insbesondere hat das BVerwG eine
	direkte Nutzung der Grenzwerte aus der
	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht zugelassen,
	weil dort der straßenbaubezogene Lärmschutz, nicht der
	verkehrsbezogene geregelt sei. Die "Orientierung" an den
	Wertungen des 16. BImSchV ist aber zulässig.'



vorgebrachte Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung	
Anmerkung zu Abschnitt 2.11 Der Ausweisung der ruhigen Gebiete 1 und 5 wird nicht	Die Festlegung der Ruhigen Gebiete obliegt dem Planungsträger,	
Der Ausweisung der ruhigen Gebiete 1 und 5 wird nicht	ein Einvernehmen mit der Fachbehörde muss nicht hergestellt	
zugestimmt.	werden.	
Anmerkung zu Abschnitt 2.12	Formulierung wurde angepasst	



Pilotversuch Tempo 30 Landauer Straße



Rahmenbedingungen

- Messort: Landauer Straße 31
- Messzeiten Tempo 50:
 - 19./20.11.2014 19.00 bis 07.00 Uhr (nachts)
 - 26.11.2014 06.00 bis 14.00 Uhr (tags)
 - 27.11.2014 14.000 bis 22.00 Uhr (tags)
- Messzeiten Tempo 30:
 - 28.06.2014 06.00 bis 14.00 Uhr (tags)
 - 29.06.2016 14.000 bis 22.00 Uhr (tags)
 - 13.07.2016 00.30 bis 07.00 Uhr (nachts)
 - 14.07.2016 19.00 bis 00.30 Uhr (nachts)



Rahmenbedingungen





Rahmenbedingungen

- Schallpegelmessungen
- Geschwindigkeitsmessungen
- Zählungen
- Gemeinsame Beauftragung durch Stadt Speyer (Tagmessungen) und Landesamt für Umwelt (Nachtmessungen)
- Zusätzlich: Befragungen zur Akzeptanz



Ergebnisse, "Rohdaten"

Datum	LAeq	L _{Amax}	V85	Vd
-	[dB(A)]	[dB(A)]	[km/h]	[km/h]
26.11.14	66,4	93,9	45,0	36,7
06.00-14.00				
27.11.14	66,3	98,9	46,0	36,6
14.00-22.00				
19./20.11.14	62,9	91,7	53,0	43,5
19.00-07.00	22-6: 59,6			
13./14.07.16			44,0	34,6
00.30-07.00	57,9	82,3		
19.00-00.30	62,0	84,2		
	22-6: 57,2			
	19-7: 60,3			
28.06.16	64,2	89,5	39,0	31,5
06.00-14.00				
29.06.16	64,1	90,8	41,0	33,2
14.00-22.00				



Vergleich der Messwerte

Schalldruckpegelabnahme

Differenzen	19-07 Uhr	22-06 Uhr	06-14 Uhr	14-22 Uhr	06-22 Uhr
$L_{m,1}$ [dB]	2,6	2,4	2,2	2,2	2,2
$L_{m,2}$ (DIN 45642) [dB]	4,3	4,4	3,6	3,8	3,7
$L_{m,2}(v)$ [dB]	3,8	3,6	3,9	4,1	4,0
$L_{m,2}(M)[{ m dB}]$	3,1	3,2	1,9	1,9	1,9

Geschwindigkeitsabnahme

Differenzen	19-07 Uhr	06-14 Uhr	14-22 Uhr
<i>Lv</i> ₈₅ [km/h]	9,0	6,0	5,0
v _d [km/h]	8,9	5,2	3,4



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!