

Stadt Neustadt an der Weinstraße

Lärmaktionsplanung für die Stadt Neustadt an der Weinstraße

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung:

- der Öffentlichkeit vom 27. Oktober 2017 bis einschließlich 30. November 2017,
- der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) vom 27. Oktober 2017 bis 30. November 2017 und Nachfrist bis 21.12.2017.



	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Behandlungsvorschlag der Verwaltung	Beschlussvorschlag
A1	<p><u>Schreiben eines Anwohners (Hermann-Ehlers-Str. 3) vom 28.11.2017:</u></p> <p>„... ich beziehe mich (auch im Namen von Anwohnern der Hambacher Straße in Neustadt) auf die den von Modus Consult vorgelegten Zwischenbericht einer Lärmaktionsplanung für Neustadt an der Weinstraße (Stand Juni 2017) mit den dazugehörigen Anhängen.</p> <p>Mein Anliegen bezieht sich im Folgenden auf die Analysen und Handlungsempfehlungen zum Straßenabschnitt Hambacher Straße (Neustadt Süd) zwischen Erkenbrechtstraße und Kiesstraße und hierbei auf die Ausführungen zum „Tag“ (6 bis 22 Uhr).</p> <p>Ich bitte Sie zu prüfen, ob die Grundannahmen der Analyse, welche nach meiner Wahrnehmung in das Analysemodell eingeflossen sind, richtig sind. Ich bitte auch darum, zu prüfen, ob sich durch eine Korrektur der Grundannahmen die Empfehlungen (hier bisher: tagsüber weiter Tempo 50) ändern müssen.</p> <p>Kernpunkt der Berechnungen einer Lärmbelastung ist nach meinem Verständnis vor allem die Belastung durch den PKW-Verkehr, ergänzt oder korrigiert durch weitere Faktoren. Die folgenden Punkte scheinen mir nicht im vollen Umfang berücksichtigt zu sein:</p>		

<p>1. Die vorliegende Planung geht von einer durchschnittlichen täglichen PKW-Belastung des fraglichen Straßenabschnitts von 7.600 bis 8.600 Fahrzeugen (Plan 3, Modus Consult) aus. Die Messungen der Stadt durch die Tempomesstafeln auf Höhe der Stefanstraße zeigen im gleichen Straßenabschnitt für die Zeit zwischen 6 und 22 Uhr wochentags täglich</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 12.000 bis 14.000 Fahrzeuge (18.-25.7.2017, beide Richtungen, teilweise Sommerferien) b. 6.000 bis 9.000 Fahrzeuge (23.3. bis 4.4.2016, eine Richtung). Bei Annahme von vergleichbarer Nutzung beider Spuren sind dies mind. 12.000 Fahrzeuge c. 8.000 bis 9.000 Fahrzeuge (26.4. bis 31.5., eine Richtung). Bei Annahme von vergleichbarer Nutzung beider Spuren sind dies mind. 16.000 Fahrzeuge <p>Selbst bei Berücksichtigung ruhiger Wochenenden wäre damit die Zahl der KFZ für diese Straße deutlich höher als in der Planung angenommen. Ich bitte die Annahmen zu den Verkehrsströmen für diesen Straßenabschnitt zu prüfen.</p> <p>2. Die der Planung beigefügten Tabellen erwecken den Anschein, dass auch Ampeln (z.B. wegen der Lärmemission anfährender Fahrzeuge) in die Planung Eingang finden. Bei der vorliegenden Planung wurde die Bedarfsampel, welche v.a. morgens und mittags ständig aktiv ist, nicht berücksichtigt. Auch der an- und abfahrende Busverkehr (zwei Haltestellen im fraglichen Bereich) und das erhöhte Parkverkehr-</p>	<p>Die den Lärmberechnungen zu Grunde liegenden Verkehrsmengen im Innenstadtbereich entstammen der Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplan 2012 der Stadt Neustadt a.d. Weinstraße. Die auf Basis von Tempomesstafeln gewonnenen Erkenntnisse zum Verkehrsaufkommen decken sich dabei in keinster Weise mit den der Stadtverwaltung vorliegenden Verkehrsmengen. Es wird darauf hingewiesen, dass Verkehrsmessstafeln in der Regel nicht geeignet sind, Verkehrszählungen durchzuführen, da hier bereits Kfz mit Anhänger als 2 Fahrzeuge, vielfach sogar Motorradfahrer und auch Fahrradfahrer mitgezählt werden. Vorerst ist hier aufgrund der festgestellten Verkehrsmengen keine Änderung der Geschwindigkeit möglich.</p> <p>Der Lärmaktionsplan ist jedoch kein ´starres Gebilde´. Vielmehr ist seitens der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie / BImSchG eine Fortschreibung im 5-Jahresrhythmus vorgesehen. Dann werden selbstverständlich immer die aktuellen Verkehrszahlen zu Grunde gelegt werden., die u.U. dann zu anderen Ergebnissen führen.</p> <p>Die Berechnungsvorschriften sehen in der Tat nur eine Berücksichtigung von Signalanlagen vor, die ganztägig, d.h. tags und/oder nachts in Betrieb sind. Bedarfsampeln werden ebenso wie Parkverkehr vor Geschäften bzw. Bushaltespuren bei den Berechnungen nicht berücksichtigt.</p>	
---	---	--

<p>aufkommen durch Konzentration von vier Geschäften (Bank, Bäcker, Lebensmitteleinzelhandel, Apotheke) könnten berücksichtigt werden.</p> <p>3. Dem Laien nicht ganz verständlich ist die angenommene stärkere Lärmbelastung an der Pfalzgrafenstraße, insb. im westlichen Bereich. Diese Belastung scheint im Plan 4 höher zu sein als die Belastung der Hambacher Straße im angesprochenen Bereich. Die Topographie ist hier vergleichbar, der Abstand der Häuser zur Straße ähnlich und die Verkehrsbelastung sollte m.E. auch vergleichbar sein, da die Waldstraße nicht zu einer erheblichen Netto-Zunahme des Verkehrs auf der Pfalzgrafenstraße führen dürfte.</p> <p>Ich freue mich, wenn es vor diesem Hintergrund möglich ist, zur prüfen, ob nicht auch für den hier angesprochenen Abschnitt der Hambacher Straße Tempo 30 auch tagsüber sinnvoll und erforderlich wäre. ...“</p>	<p>Die augenscheinlich höhere Verkehrsbelastung in der Pfalzgrafenstraße entsteht durch die Überlagerung mit den „aus dem Tal“ kommenden Verkehrsgläuschen der Schillerstraße sowie im Weiteren auch der Landauer Straße (B 39).</p> <p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und/oder 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht derzeit im Rahmen des Lärmaktionsplans auf der Hambacher Straße keine rechtliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung nicht zu folgen, da die auf der Hambacher Straße mittels Tempomesstafeln ermittelten Verkehrsmengen nicht belastbar sind, Bedarfsampeln sowie Bushaltestellen und Parkverkehr auf öffentlichen Straßen nicht in die Berechnungen eingehen und somit keine Grundlage für eine Ausweitung des T30 auf den 24-Tag gegeben ist.</p>
--	---	---

<p>A2</p>	<p><u>Schreiben eines Anwohners (Alban-Haas-Str. 14) vom 23.11.2017</u> <u>Antrag auf zwei Radarstationen</u></p> <p>„... auf der Veranstaltung am 26.10.2017 im Rathaus, haben wir uns über die Lärmaktionsplanung sowie den Weg dorthin informieren können. Bei den vorgestellten Zwischenergebnissen zur Reduzierung von Verkehrslärm hat sich kurze Zeit Erleichterung bei uns breit gemacht, bis wir am Schluss beim Ergebnis der Planung ernüchtert wurden. Gegen die Lärmaktionsplanung bringen wir daher folgende Einwände vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wir bemängeln, dass aufgrund der langen Planungszeit für die aktuelle Planung von Schwellenwerten, eine Kartierung von 2012 verwendet wurde. Diese liegt bereits zum jetzigen Zeitpunkt fünf Jahre zurück und spiegelt die aktuelle Situation nicht mehr wider, wie an unserem Beispiel zu erkennen. Im Jahr 2012 hat in unserem Haus niemand gewohnt, z.Z. leben hier vier Personen, darunter zwei Kleinkinder mit einem erhöhten Bedarf an Lärmschutz. Es liegt also eine völlig andere Betroffenheit vor als durch die Kartierung der Schwellenwerte angenommen werden muss. Des Weiteren scheint in den Kartierungen unser Haus gar nicht berücksichtigt zu sein, da wir anzweifeln, dass unser direktes Nachbarhaus voll im Schwellenbereich liegt und unser Haus, welches nur wenige Meter von der Bundesstraße entfernt und ohne großartige Lärmabschottung liegt, nicht betroffen ist. Die Empfindung und das Gehör sagen etwas anderes. <p>Wir gehen davon aus, dass dies auch auf den zuvor bemängelten alten Kartierungsstand zurückzuführen ist. Wir fordern daher, dass die Karte über die Betroffenheit und die Schwellen-</p>	<p>Die Kartengrundlage entstammt dem Datensatz des LfU RLP sowie der Stadt Neustadt aus den Jahren 2010 – 2013.</p> <p>Die Verwendung der Verkehrsmengenangaben der Straßenverkehrszählung 2010 ff. im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ist festgeschrieben. Nur so kann bundes- und europaweit ein einheitliches Bild der vorherrschenden Belastungen gegeben werden.</p> <p>Das Gebäude Alban-Haas-Straße 14 ist im Plan 8 und 9 des Lärmaktionsplan gelb markiert, d.h. der Auslösewert der Lärmsanierung von 67 / 57 dB(A) tags / nachts wird tags und nachts überschritten.</p> <p>Aktuell hat das Land Rheinland-Pfalz im Januar 2018 die Lärmkarten der Runde 3 der Lärmkartierung veröffentlicht, deren Eingangsdaten die Stra-</p>	
------------------	---	---	--

	<p>werte aktualisiert und somit eine realistische Einschätzung über erforderliche Belastungen und Maßnahmen ermöglicht wird.</p> <p>2. Nach aktuellem Stand ist für den Innerstädtischen Bereich der Landauer Straße eine Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 geplant. Diese endet bzw. beginnt ungefähr (Karte recht undeutlich) an der Bahnunterführung. Im weiteren Verlauf der Landauer Straße (stadtauswärts) sind in der Karte über die Betroffenheit der Schwellenwerte noch einige Häuser lila, also mit maximaler Belastung, gefärbt. Unser Haus ist wie unter 1. bereits bemängelt nicht gefärbt. Dennoch ist in diesem gesamten Bereich die höchste Betroffenheit von Straßenlärm zu verzeichnen. Unser Haus steht als erstes Haus der Alban-Haas-Straße an der anderen Seite der Unterführung.</p> <p>Wir werden also bereits jetzt zu dem Grundlärm erheblich durch Beschleunigungen in und aus der Unterführung belästigt. Mit einem Geschwindigkeitswechsel von 30 auf 50 km/h ist zu erwarten, dass künftig noch mehr Beschleunigungen in und aus der Unterführung erfolgen werden, die zwar in einer Lärm-berechnung nicht berücksichtigt werden als ständige dB-Pieks jedoch zur extremen Belästigung führen. Gerade in den Ruhe- und Nachtzeiten. Wir fordern daher eine Verlängerung der</p>	<p>ßenverkehrszählung 2015 ff. bilden. Auf Basis dieser Daten wird die Runde 3 der Lärmaktionsplanung erstellt. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine zeitnahe Verabschiedung des vorgelegten LAP der 2. Stufe der Stadt Neustadt.</p> <p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht derzeit im Rahmen des Lärmaktionsplans auf der Landauer Straße keine rechtliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag.</p> <p>Einzellärmereignisse wie Motorradlärm, Autorennen oder Beschleunigungsorgien werden nach den geltenden Verwaltungsvorschriften nicht erfasst und somit nicht in der Lärmaktionsplanung untersucht.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die zusätzliche Aufnahme des T30-Abschnitts nicht zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p>
--	--	---	---

	<p>Tempo 30-Zone (stadtauswärts) bis hinter den Blumenladen "Blumen Fischer" an der Landauer Straße.</p> <p>Grundsätzlich stellen für uns die größte Belästigung die Fahrzeuge da, die mit überhöhter Geschwindigkeit oder übermäßiger Beschleunigung durch und aus der Unterführung fahren. Daher beantragen wir ergänzend zu unseren Einwänden eine stationäre Radarstation an beiden Seiten der Unterführung aufzustellen.</p> <p>...“</p>	<p>Der Hinweis zu den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Landauer Straße ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p>	<p>Außerdem wird empfohlen, den Standort für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>
<p>A3</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Amalienstraße 40) vom 30.11.2017:</u></p> <p>„... Auslegung der Lärmaktionsplanung folgende Anregungen und Ergänzungen: Die angedachten Tempo 30 Bereiche sollten nicht unterteilt werden in Tag/Nacht Gültigkeiten, mehrfach wechselnd in einer Straße. Dies macht keine Stadt o. Gemeinde.</p> <p>Beispiele: Böhl-Iggelheim, in Iggelheim durchgängig Tempo 30, durchgängig von der Shell Tankstelle bis Ortsausgang Richtung Haßloch.</p> <p>Ludwigshafen: von der Bruchwiesenstraße kommend, entlang des Güterbahnhofs, Richtung Rohrlachstraße, einseitige Bebauung, Tempo 30 ganztägig.</p> <p>Ortsmitte Haßloch, Tempo 30 ganztägig.</p> <p>Für den Bereich Amalienstraße ist angedacht ab der Arndtstraße Tempo 30 ganztägig.</p> <p>Sie sollten sich nochmal den westlichen Teil der Amalienstraße näher</p>	<p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht daher im Rahmen des Lärmaktionsplans keine rechtliche Grundlage für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag UND in der Nacht.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>betrachten, von der Talpost bis zur Arndtstraße: gefährliche unübersichtliche Einmündung der Gipserstraße in die Amalienstraße;</p> <p>Der Fußgängerüberweg Ecke Arndtstraße, Amalienstraße, Steingleis, liegt außerhalb der angedachte Tempo 30 Zone tagsüber. Dieser wird von Schulkindern, Kindergartenkindern auch tagsüber benutzt.</p> <p>Auch sollte diese Lärmaktionsminderung, stadtweit, schnellstens umgesetzt werden, ohne die üblichen Verzögerungen für Schilderbeschaffung, kein Personal für die Montage etc.</p> <p>Ganz wichtig ist auch die Kontrolle der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit, dies sollte durch eigenes Personal und Geräten der Stadt Neustadt erfolgen, so wie es die umliegenden Gemeinden und Städte auch machen, durch Blitzersäulen, Radaranhänger, mobile Geräte.</p> <p>...“</p>	<p>Das ist das Ziel der Stadtverwaltung!</p> <p>Der Hinweis ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die zusätzliche Aufnahme von T30-Abschnitten <i>nicht</i> zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die Aufforderung nach verstärkten Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>
<p>A4</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Maximilianstraße 32) vom 27.11.2017:</u></p> <p>„... da auch wir jeden Tag und jede Nacht unter der Lärmbelastung leiden, würden wir es sehr begrüßen, wenn die Maximilianstraße zur Tempo 30 Zone würde. Die Einhaltung dieses Tempolimits sollte mit festen Blitzern überprüft werden.</p> <p>Wir hoffen auf gutes Gelingen.</p> <p>...“</p>	<p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die zusätzliche Aufnahme des T30-Abschnitts in der Maximilianstraße <i>nicht</i> zu folgen, da die Voraussetzungen für die</p>

		<p>daher im Rahmen des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag UND in der Nacht in der gesamten Maximilianstraße.</p> <p>Der Hinweis zur Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p>	<p>Beantragung nach den Lärm-schutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, den Standort für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>
<p>A5</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Kohlplatz 31) vom 26.11.2017:</u></p> <p>„... im Rahmen des aktuell laufenden Beteiligungsverfahrens zur Lärmaktionsplanung möchte ich wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Für die tatsächliche Einhaltung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h ist es mangels ständiger Kontrollmöglichkeiten von besonderer Bedeutung, dass diese Akzeptanz bei den Kraftfahrern finden. Aus diesem Grunde halte ich es für unbedingt erforderlich, bei der Beschilderung auch auf den Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzungen hinzuweisen, nämlich Lärmschutz (Zusatzzeichen 1012-36 / 1040-35). Zur weiteren Förderung der Akzeptanz wäre es außerdem natürlich zweckdienlich, die Ampelschaltung so anzupassen, dass bei Beachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung eine „grüne Welle“ genutzt werden kann. Diese sollte dann auch nicht durch Bedarfsampeln unnötig torpediert werden.</p> <p>Die flickenhafte Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h wird ohne nähere Kenntnis der Hintergründe schwer nachvoll-</p>	<p>Die Hinweise werden dankend aufgenommen und mit der zuständigen Verkehrsbehörde erörtert.</p> <p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet</p>	

	<p>ziehbar sein. Das geht zulasten der Akzeptanz. Selbst Kraftfahrer, die die Geschwindigkeitsbegrenzung akzeptieren könnten, zudem durch häufige Wechsel zwischen 50 und 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit verwirrt werden und versehentlich zu schnell fahren. In dieser Hinsicht erscheint mir vor allem das Teilstück der Maximilianstraße von der Einmündung Haardter Straße in Richtung Einmündung Wiesenstraße, das nachts eine Unterbrechung zwischen zwei auf 30 km/h begrenzten Abschnitten bildet, als aus Verkehrsgesichtspunkten widersinnig. Gerade stadteinwärts, wo der Straßenteil auch noch ein Gefälle aufweist, muss man davon ausgehen, dass Autofahrer, die hinter der Haardter Straße beschleunigen, nicht wenige Meter weiter direkt wieder auf 30 km/h abbremsen, sondern zumindest ausrollen lassen. Hier wäre eine durchgehende Lösung (nachts) deutlich sinnvoller. Sollte dies verkehrsrechtlich nicht durchsetzbar sein, erscheint es mir aber zumindest geboten, dort nicht eine Auflösung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zu beschildern („durchgestrichene graue 30“), sondern ein Schild „zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h“, am besten verbunden mit einem Zusatzzeichen 1001-30, das die (geringe) Länge der höheren Geschwindigkeitsbegrenzung anzeigt, sodass der Fahrer sich darauf einstellen kann, dass er hier nur kurz schneller fahren kann (eine Geschwindigkeitsbegrenzung von mehr als 50 km/h ist innerorts nicht zu erwarten) und nicht fröhlich beschleunigt, nur um dann sofort frustriert wieder herunterbremsen zu müssen. ...“</p>	<p>werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die zusätzliche Aufnahme von T30-Abschnitten bzw. dem ganztägigen T30 nicht zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p>
<p>A6</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Weinstr. 299) vom 28.11.2017:</u> Wie persönlich mit Ihnen besprochen, bitten wir, in der Angelegenheit "Lärmaktionsplanung" die Weinstr. L 512 zwecks der Lärmbelästigung ab der Mittelhambacher Str bis. Ecke Dammstr. die Geschwindigkeit</p>	<p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für</p>	

	<p>auf Tempo 30 zu reduzieren. Weiterhin bitten wir Anwohner, diese Geschwindigkeitsbegrenzung auch zu überprüfen, evtl. durch Radarüberwachung oder Kontrollen. Es wäre wünschenswert, wenn diese Begrenzung bald möglichst eingeführt würde.</p>	<p>Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht daher im Rahmen des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag UND in der Nacht in der gesamten Mittelhambacher Straße bzw. Dammstraße.</p> <p>Der Hinweis zur Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die zusätzliche Aufnahme des T30-Abschnitts <i>nicht</i> zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, den Standort für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>
<p>A7</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Pfarrgasse 8) vom 20.05.2017:</u></p> <p>„... wir haben am 26.10.2017 die Info-Veranstaltung bzgl. Lärmaktionsplanung der Stadt Neustadt besucht.</p> <p>Herr Reichert von der Firma Modus Consult hat das Konzept gut und verständlich präsentiert und ist mit Herrn Blarr (Stadtverwaltung NW) sehr ausführlich auf die Fragen der Anwesenden Bürger eingegangen. Wir sind Bewohner eines EFH's in der Pfarrgasse/Ludwigstraße, unser Haus hat auf jeder Straßenseite eine Hauswand, steht zwischen diesen 2 Straßen. Aus unserer Sicht sind folgende Punkte für uns als Anwohner bzgl. Lärmaktionsplanung wichtig:</p>		

<p>Punkt 1: Tempo 30 auf B 38 und B 39 : TAG und NACHT = auf jeden Fall, aber NUR in Verbindung mit festen Kontrollen (Blitzer) wird das Tempo eingehalten.</p> <p>Punkt 2: Eine neue Asphaltdecke für die B 38 mit einem lärmabsorbierenden Belag ist sehr wichtig. Der aktuelle Straßenbelag ist durch die jahrelange Dauerbelastung, v.a. durch die zahlreichen LKW, stark geschädigt (Vertiefungen, Schlaglöcher). Die Baustelle in der Talstraße hat den Zustand nochmals deutlich verschlimmert. Dadurch führt die Durchfahrt von LKW's nicht nur zu einer hohen Lärmbelastung, sondern die Vertiefungen des Belags führen zu Schwingungen, die sich auf das Wohnhaus übertragen.</p>	<p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht daher im Rahmen des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag UND in der Nacht in der gesamten Ludwigstraße bzw. Maximilianstraße. Der Hinweis zur Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p> <p>Die Stadtverwaltung drängt beim LBM auf den Einsatz von lärm mindernden Fahrbahnbelägen innerorts. Seitens des LBM wird derzeit ein derartiger Einbau leider noch immer abgelehnt.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anordnung auf die uneingeschränkte Anordnung von T30 am Tag UND in der Nacht auf der B 38 / B 39 nicht zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind. Auch wird empfohlen, der</p>
---	--	--

<p>Punkt 3: Durchfahrtberechtigungen der LKW's (Schwerverkehr) durch feste Kontrollen überprüfen= EXTREM WICHTIG ! Mit festen Kontrollpunkten an den Ein-und Ausfahrbereichen der B 38 und B 39, NUR so kann dauerhaft dem illegal durchrollenden Schwerverkehr Einhalt geboten werden!</p> <p>Fazit: Alle 3 Punkte zusammen ergeben aus unserer Sicht die optimale Lösung für B 38 und B39! Es wäre sehr wünschenswert, diese Aspekte zu berücksichtigen! ...“</p>	<p>Eine derartige Kontrolle ist verfahrenstechnisch kaum umsetzbar und würde zu massiven Verkehrsbehinderungen führen. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass es sich bei den LKW trotzdem in den meisten Fällen um „Anliegerverkehr“ handeln wird.</p> <p>Durch die Einführung der LKW-Maut auf Bundesstraßen im Frühjahr 2018 bleibt abzuwarten, ob es zu einer Verdrängung von Durchfahrtsverkehr der LKW kommen wird</p>	<p>Anregung zur Einführung von festen Lkw-Kontrollstellen nicht nachzukommen, da diese weder verfahrenstechnisch durchführbar, noch zielführend sind.</p> <p>Es wird jedoch empfohlen, dass die Stadtverwaltung bei den geplanten Deckensanierungen im Rahmen der Abstimmungen mit dem LBM konsequent auf den Einbau von lärmarmen Asphalten drängt.</p>
<p>A8 <u>E-Mail eines Anwohners (Maximilianstraße 29) vom 24.11.2017:</u></p> <p>„... Ihnen und Herrn Reichert von der Firma Modus Consult herzlichen Dank für die sehr ausführliche und verständliche Darstellung der aktuellen Lärmaktionsplanung im Rahmen der Veranstaltung am 26. Oktober sowie die Veröffentlichung der Präsentation im Internet.</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Anhörung und als in der Kernstadt wohnender Neustadter Bürger erlaube ich mir folgende generelle Stellungnahme zu der vorgestellten Lärmaktionsplanung: Grundsätzlich begrüße ich die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgestellten Maßnahmen sehr. Sie sind längst überfällig. Von den politisch Verantwortlichen im Stadtrat wünsche ich mir, daß die Maßnahmen schnellstmöglichst beschlossen werden. Von der Stadtverwal-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

<p>tung erwarte ich dann eine zügige Umsetzung und konsequente Überwachung. Die Fortschreibung der Planung setze ich als selbstverständlich voraus und nicht erst, wenn die EU mahnt/klagt.</p> <p>Ich ziehe aktive Maßnahmen (= Lärmvermeidung) den passiven Maßnahmen (=Lärmschutz) vor und bitte diese Priorisierung auch in der Lärmaktionsplanung als Maxime festzuschreiben: Neustadt liegt in einem Talkessel sowie in einer klimatisch bevorzugten Gegend, in der es möglich ist, daß die Bewohner sich mehr als die Hälfte des Jahres im Freien aufhalten können, d.h. selbst mit den besten Lärmschutzmaßnahmen werden im Freien in der Stadt keine erträglichen und erst recht nicht komfortablen Lärmpegel erreichbar sein. Aber genau das sollte aus meiner Sicht langfristig das primäre Ziel der Stadt Neustadt als Wohnraum seiner Bürger sein.</p> <p>Ich befürworte die in der Aktionsplanung gemäß Planfall 2 vorgestellten Maßnahmen und lehne den mit der LBM abgestimmten Planfall 1 als unzureichend ab.</p> <p>Hier bitte ich sie, sich mit der LBM kurzfristig nochmals abzustimmen und dabei "hart" nachzuverhandeln.</p> <p>Warum sind in der derzeitigen Lärmaktionsplanung keinerlei Maßnahmen hinsichtlich Überwachung der Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen?</p> <p>"Ein Limit, daß nicht überwacht wird, ist kein Limit": hier bitte ich um Nachbesserung bei den kurzfristigen Maßnahmen. Siehe auch meine nachfolgenden Vorschläge für die B 38.</p> <p>Etwaige Einwände der LBM oder des Stadtrates gegen Überwachungsmaßnahmen bitte ich sie öffentlich zu machen.</p>	<p>Aktive Maßnahmen, also Maßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Lärmschutzwände) lassen sich innerstädtisch praktisch nicht umsetzen. Hier können nur lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Geschwindigkeitsreduzierungen Abhilfe schaffen.</p> <p>Der Planfall 1, der dem LBM vorgelegt wurde, führte im Abstimmungsergebnis zum Planfall 2. Es bleibt jedoch erklärter Wille der Stadtverwaltung, sich dem LBM unnachgiebig hinsichtlich der Umsetzung der T 30-Maßnahmen zu zeigen.</p> <p>Derartige Maßnahmen obliegen der Anordnung durch die zuständigen Verkehrsbehörden und sind daher nicht der Gegenstand von Lärmaktionsplänen nach EU-Recht.</p>	
---	---	--

<p>Warum ist die Möglichkeit eines Umgehungs-Tunnels für die B 38 (z.B. vom Kreisel Mußbacher Landstrasse bis Ortsausgang Talstrasse im Lambrechter Tal) überhaupt nicht erwähnt bzw. ist ein Tunnel als Umgehung von Neustadt als mögliche langfristige Maßnahme in den bisherigen Betrachtungen zur Lärmaktionsplanung überhaupt berücksichtigt worden und wenn nein, warum nicht?</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Anhörung und als direkt betroffener Anwohner der Maximilianstrasse (B 38) erlaube ich mir, Ihnen nachstehend meine Verbesserungswünsche zu einzelnen Maßnahmen ihrer Planung zu senden:</p> <p>1) Berücksichtigung der Internationalen- (Maximilianstraße 43) und der Waldorf Schule (Maximilianstr. 16) in der Lärmaktionsplanung. Beide Schulen wurden aus meiner Sicht der Dinge bisher in den Berechnungen nicht berücksichtigt.</p> <p>2) B38 von Villenstrasse bis Amalienstr.: - durchgängig (statt nur teilweise) tags- und nachts Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 kurzfristig.</p> <p>Die Tatsache, daß für den Teil der Maximilianstrasse zwischen Wiesenstraße und Mußbacher Landstr. in der Planung bisher keine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen ist, ist für mich unverständlich, da hier durch den Wohnblock Maximilianstr. 41 sehr viele Anwohner betroffen sind und nachts in diesem Teil der Maximilianstr. wegen des sehr guten Ausbaues der Strasse an dieser Stelle sowieso sehr schnell (oft auch mehr als 50 km/h) gefahren wird.</p>	<p>Der sogenannte 'Bergsteintunnel', der unterhalb von Haardt durchgeführt werden sollte, wurde aufgrund einer Wirtschaftlichkeitsberechnung bzw. Kosten-Nutzen-Analyse nicht weiterverfolgt. Zudem handelt es sich hierbei um keine kurz- oder mittelfristige, sondern vielmehr um eine langfristige Maßnahme, die die aktuellen Betroffenheiten und Lärmprobleme in Neustadt nicht löst.</p> <p>Die Schulen sind in den Berechnungen berücksichtigt, jedoch lassen sich dort im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen anordnen. Hier werden bei der Antragstellung zusätzliche T30-Maßnahmen nach § 45 StVO, Abs. 9 Ziff. 6, beantragt.</p> <p>Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Geschwindigkeitsreduzierung) kann nur angeordnet werden, wenn die maßgebenden Grenzwerte für Wohn-/Mischgebiete von 70/72 dB(A) am Tag und 60/62 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Jede Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (hier T 30 nachts) erfolgt in einer Einzelfallprüfung unter Beachtung des Fachrechts und der Verwaltungsvorschriften, sowie unter dem Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Verkehrsbehörde. Es besteht</p>	
--	--	--

<p>Durch Berücksichtigung der Interantionalen Schule wird diese Maßnahme wahrscheinlich sowieso zwingend oder?</p> <p>- Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch permanente, stationäre Geschwindigkeits-Messung + Anzeige in beiden Fahrtrichtungen an mindestens 4 Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Mußbacher Landstrasse in Höhe Panorama Hotel (Intern. Schule, 2 Fußgängerüberwege) -- Maximilianstrasse in Höhe Karl-Helfrich-Str. (Waldorf-Schule, Fußgängerüberweg) -- Ludwigstrasse in Höhe Rathaus-Str. (Casimirianum, Fußgängerüberweg) -- Talstrasse in Höhe Mandelgasse (Fußgängerüberweg, Zusammenführung mit B 39) . <p>- Ahndung von Geschwindigkeits-Verstößen durch permanente, stationäre Blitzer in beiden Fahrtrichtungen an 3 Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Maximilianstrasse in Höhe Haus Nr. 37-41 (International-, Schubert- u. Ost-Schule, Fußgängerüberweg) -- Strohmart (Käthe-Kollwitz Gymnasium, 2 Fußgängerüberwege) -- Ludwigstrasse in Höhe Ziegelgasse (Heinz-Sielmann Schule, Fußgängerüberweg). <p>Ich würde mich freuen, wenn Sie diese Wünsche bei ihrer zukünftigen Planung berücksichtigen würden.</p> <p>Erlauben Sie mir zum Schluß noch eine Anmerkung zu der "Bewertung der möglichen Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm", Präsentation S.</p>	<p>daher im Rahmen des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h am Tag UND/ODER in der Nacht in der gesamten Maximilianstraße.</p> <p>Der Hinweis zur Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten ergeht an die Verkehrsbehörde an die dort für Geschwindigkeitskontrollen zuständige Stelle.</p> <p>Ein Beispiel hierfür wäre die L 532 im Osten von Musbach.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf ganztägiges T30 nicht auf der B 38 / B 39 zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Es wird jedoch empfohlen, im Bereich von Schulen die Möglichkeit der Anordnung von T 30 nach § 45 Abs. 9, Ziff. 6 mit der zuständigen Verkehrsbehörde abzustimmen und zu beantragen.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die genannten Standorte für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>
---	---	--

	<p>54: Unter Punkt 13 "Bau von Umgehungsstrassen" ist ausgewiesen "Umgehungsstrasse vorhanden": welche Umgehungsstrasse ist hier gemeint?</p>		
<p>A9</p>	<p><u>E-Mail eines Anwohners (Maximilianstraße 26) vom 28.11.2017:</u></p> <p>Wir sind als Anwohner und auch als Eltern der Waldorfschule in doppelter Weise betroffen von der jetzigen Situation in der Maximilianstraße und schließen uns der Stellungnahme von [→ siehe A8] an.</p> <p>Als Besitzer des Anwesens Maximilianstraße 26 empfinden wir die Lärmbelastung als so hoch, dass wir uns bereits mit dem Gedanken tragen, das Anwesen zu veräußern. Das Angebot des Landesamtes für Mobilität, die akustische Fassadendämmung zu unterstützen halten wir für unser Anwesen aus Denkmalschutzgründen (es handelt sich um ein Einzeldenkmal) für nicht praktikabel. Dies dürfte auch noch für andere Anwesen in der Denkmalzone zutreffen. Eine Verkehrsberuhigung auf kompletter Länge wäre sicher der effektivere Weg, die Lärmbelastung zu reduzieren, zumal wir, wie auch [→ siehe A8] bereits ausführt, auch eine Reduzierung des Lärmpegels im Außenbereich für sehr wichtig erachten. Wie [→ siehe A8] interessieren auch wir uns für die Frage, weshalb das Thema eines Umgehungstunnels nicht mehr erörtert wird.</p>	<p>Die Schulen sind in den Berechnungen berücksichtigt, jedoch lassen sich dort im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen anordnen. Hier werden bei der Antragstellung zusätzliche T30-Maßnahmen nach § 45 StVO, Abs. 9 Ziff. 6, beantragt.</p> <p>Siehe Ausführungen unter A8</p>	<p>[→ wie A8]</p> <p>Es wird empfohlen, der Anregung auf ganztägiges T30 nicht auf der B 38 / B 39 zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Es wird jedoch empfohlen, im Bereich von Schulen die Möglichkeit der Anordnung von T 30 nach § 45 Abs. 9, Ziff. 6 mit der zuständigen Verkehrsbehörde abzustimmen und zu beantragen.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die genannten Standorte für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an die zuständige Stelle bei der Verkehrsbehörde weiterzuleiten.</p>

A10	<p><u>E-Mail einer Schule (Maximilianstraße 43) vom 20.05.2017:</u></p> <p>über einige Umwege hat uns eine Nachricht erreicht, dass Ingenieure der Stadtplanung Neustadt befürworten, die Maximilianstraße in voller Länge zur Tempo 30 Zone erklären zu lassen.</p> <p>Unser Direktor, ist sehr an diesem Vorhaben interessiert. Auch die Eltern unserer Schüler würden sich dafür aussprechen.</p> <p>Sollte es weitere Informationen geben, wären wir Ihnen dankbar wenn Sie uns in den Verteiler mit aufnehmen könnten.</p>	<p>Alle Informationen über den Fortlauf des Lärmaktionsplans sowie geplanten Maßnahmen werden ortsüblich bekannt gemacht. Über das Amtsblatt wird so z.B. über die weiteren Schritte berichtet.</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich.</p>
------------	---	---	--

	Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	Stellungnahmen der Verwaltung	Beschlussvorschlag
B1	<p>Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz <u>Stellungnahme vom 11.12. 2017</u></p> <p>„...Ihre Nachricht vom 23. Oktober 2017 an den Landesbetrieb Mobilität Speyer wurde an uns zur abschließenden Stellungnahme weitergeleitet. Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.</p> <p>Nach den §§ 41 -43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger lediglich bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) verpflichtet Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu tragen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Auf freiwilliger Basis gewährt der Bundes- und Landesstraßenbaulastträger allerdings auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten Lärmsanierung an vorhandenen Straßen. Eine gesetzliche Grundlage existiert hierfür nicht.</p> <p>Voraussetzungen für die Lärmsanierung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Straße ist vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 unter Verkehr gegangen, - die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan - die Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 werden erfüllt, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> o die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden (Pkt. 35) o die Auslösewerte nach Pkt. 37.1 werden überschritten. 	Kenntnisnahme	

<p>○ es erfolgt eine Antragstellung durch den Eigentümer (Pkt. 42). Vertretungen, z. B. Gemeinden, sind nicht antragsberechtigt. Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.</p> <p>Die Abarbeitung der Lärmsanierung in Ortsdurchfahrten in Rheinland-Pfalz erfolgt systematisch unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes anhand einer Prioritätenliste, dem Lärmimmissionskataster Rheinland-Pfalz. Die Umsetzung hängt von den in den jeweiligen geltenden Haushaltsgesetzen bzw. Wirtschaftsplänen festgesetzten verfügbaren Haushaltsmitteln und dem für die Umsetzung verfügbaren Personalbestand ab.</p> <p>Es ergibt sich folglich, dass auch die Lärmsanierung dem Grunde nach nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein kann.</p> <p>Zu dem uns vorgelegten Zwischenbericht des Lärmaktionsplanes nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p>Zu 2.2, Absatz 3 (Seite 9) Die angesprochene Bindungswirkung tritt allerdings nur ein, wenn die einschlägigen Vorschriften des Fachrechtes, beispielsweise des Straßenverkehrsrechtes, die Durchführung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen rechtlich zulassen.</p> <p>Zu 2.4.1, Absatz 1 (Seite 14) Anzumerken ist, dass die RLS-90 auch für die Beurteilung der Lärmsituation im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR97) heranzuziehen ist.</p>	<p>Wird im Bericht ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
---	--	--

<p>Zu 3.2, Erläuterungen zu Plan 3 (Seite 23 und 24)</p> <p>Die der Lärmkartierung zugrundeliegenden Verkehrsmengen sind insbesondere hinsichtlich des im Plan 3 ausgewiesenen hohen Schwerverkehrsanteil unsererseits nicht nachvollziehbar. Die im Bereich der Stadt Neustadt liegenden Zählstellen, an denen im Rahmen der allgemeinen Jahreszählungen Verkehrserhebungen durchgeführt werden, weisen deutlich niedriger Schwerverkehrsanteile aus. Dadurch ergeben sich deutliche Pegeldifferenzen z.B. zu den Ergebnissen der vom LBM Speyer beauftragten schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Lärmsanierung.</p>	<p>Die dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Verkehrsmengenangaben entstammen dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Neustadt und basieren auf Zähldaten.</p> <p>Im Rahmen der Grundlagenbeschaffung zum Lärmaktionsplan war es bis 2015 nicht möglich, seitens des LBM Verkehrsdaten für das Stadtgebiet von Neustadt zu erhalten. Die in der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmsanierung an der B 38/B39 aus dem Jahr 2015 vorliegenden Daten decken sich zwar mit den stadt eigenen Daten hinreichend genau in Bezug auf den DTV, nicht jedoch in Bezug auf den Lkw-Anteil, der seitens des LBM mit durchschnittlich nur 3-4 % tags/nachts angegeben wird, seitens des Gesamtverkehrsplans jedoch mit bis zu 10% ausgewiesen ist. Zur Wahrung einer Kongruenz wurden ausschließlich stadteigene Verkehrsdaten im LAP angesetzt.</p>	
<p>Zu 4.1.1, Abschnitt a (Seite 28)</p> <p>Hinsichtlich baulicher Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag) zur Lärmreduzierung ist aus der Sicht des Straßenbaulastträgers Folgendes auszuführen:</p> <p>Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen zu berücksichtigen. Die Berechnungsgrundsätze sind in Nr.4.4.1.1.3 "Straßenoberfläche" der RLS-90 festgelegt (Korrekturwert DStrO). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben</p>	<p>Die Regelungen der RLS-90 einschließlich der entsprechenden ARS sind der Stadtverwaltung bekannt.</p> <p>Bekannt sind jedoch auch die Bestrebungen des Bundes zur Einführung neuer DStrO-Werte für lärmarme Fahrbahnbeläge innerorts.</p> <p>Sowohl das Umwelt-Bundesamt (UBA), als auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) berichten laufend über aktuelle Erkennt-</p>	

<p>des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none">- Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche: – 2dB(A)- Asphaltbetone 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11: - 2dB(A)- Lärmarmer Gussasphalt: - 2 dB(A)- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11: -4 dB(A)- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8: -5 dB(A) <p>Die angegebenen Korrekturwerte gelten für Außerortsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit > 60 km/h. Die entsprechenden Vorgaben finden sich auch in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS“ (Punkt 3.5.3, Tabelle 3) wieder. Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) bzw. RLS-90 können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte DStrO berücksichtigt werden.</p> <p>Für alle in den letzten Jahren entwickelten lärmindernden Fahrbahndecken für Geschwindigkeitsbereiche innerorts (i. d. Regel 50 km/h) wurde eine dauerhafte Lärminderung noch nicht nachgewiesen. Dies trifft auch auf die auf Seite 28, Absatz 2 genannten Fahrbahnbeläge zu, so dass deren Einsatz als Lärmierungsmaßnahme nicht geeignet ist.</p> <p>Anzumerken ist, dass bei der grundhaften Erneuerung von Fahrbahndecken im Zuge von Streckenabschnitten (außerorts) mit Wohnbebauung im Nahbereich stets angestrebt wird, den lärmtechnisch günstigsten Belag, der unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbelastung zur Ausführung kommen kann, einzubauen.</p>	<p>nisse der Fahrbahnbeläge. Das Land-Baden-Württemberg hat bereits im Zuge der Lärmaktionsplanung derartige Fahrbahnbeläge auch innerorts bei der Maßnahmenfindung zugelassen.</p> <p>Ein striktes Beharren auf Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen – RLS-90 aus dem Jahre 1990 scheint hier seitens des LBM nicht mehr angebracht!</p>	
---	--	--

<p>Zu 4.1.2, Abschnitt a, Absatz 3 (Seite 30)</p> <p>Bereits Mitte der 90iger Jahre wurden in der Ortsdurchfahrt Neustadt an der Weinstraße im Zuge der B 39 und B 38 Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt, so dass bereits eine Vielzahl von Gebäuden schalltechnisch ertüchtigt worden sind (vorhandene Maßnahmen). Nach Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung im Jahr 2010 wurde der Lärmfall erneut aufgegriffen und nochmals schalltechnisch untersucht. Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, erfolgt derzeit die Abwicklung der passiven Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Durchführung des passiven Lärmschutzes in den Streckenabschnitten für die im Lärmaktionsplan die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen angedacht ist, zunächst zurückgestellt wird. Bei einer Realisierung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die schalltechnische Lärmsanierungsuntersuchung unter Zugrundelegung der dann zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu überarbeiten.</p> <p>Nach unserem Kenntnisstand, sind seitens der Bahn neben der Errichtung von Lärmschutzwänden ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen geplant. Hier wird ggfls. eine Abstimmung zwischen LBM und Bahn erforderlich.</p> <p>Zu 4.1.3, Abschnitt a (Seite 31)</p> <p>Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen entscheidet in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1 b) Nr. 5 die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von § 45, Abs. 9 StVO und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadtverwaltung wird den Landesbetrieb rechtzeitig auf die Beschlusslage hinweisen und um eine Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmsanierung bitten.</p> <p>Der Stadtverwaltung sind die Bedenken des LBM hinsichtlich einer Anordnung von T 30 bekannt. Auch die Einschränkungen der Verwaltungsvorschriften sind der Verwaltung geläufig. Fakt ist jedoch, dass auf den innerörtlichen Bundesstraßen erhebliche Verkehrslärmbelastungen vorliegen, die weder durch bauliche</p>	
--	---	--

	<p>23.11.2007. (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV Punkt 1.4, Abs. 3, letzter Satz).</p> <p>Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Überschreitung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV benannten Richtwerte an der anliegenden Wohnbebauung (z.B. für Wohngebiete 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht), ermittelt nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90. - eine Minderung der Immissionspegel durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme um mindestens 3 dB (A) (Rundungsregel findet Anwendung: 2, 1 dB(A) = 3 dB(A)). - Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h werden rechnerische Pegelminderungen von 2,2 - 2, 7 dB(A) (abhängig vom Lkw-Anteil) erzielt. Dies entspricht zwar der Forderung einer Pegelminderung um 3 dB(A), jedoch liegen sie unterhalb der Hörschwelle, so dass mit Vorwürfen der Betroffenen, wie „die Maßnahme bringt nichts“, zu rechnen ist. Hinzu kommt, dass innerorts die Stetigkeit des Verkehrs und Fahrbahneigenschaften wie Kanaldeckel, Schäden und Flickstellen einen höheren Einfluss auf die effektive Lärmentwicklung haben als die Geschwindigkeit. - Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion (innerhalb geschlossener Ortschaften verweisen wir insbesondere auf Punkt 3.3a, Absatz 2 und 3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) <i>„Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besonderen</i> 	<p>Maßnahmen, noch durch eine passive Sanierung von Gebäuden gemindert werden können.</p> <p>Im Lärmaktionsplan der aktuellen Stufe 2 geht es vorrangig um die KURZFRISTIGE Minderung der Betroffenen jenseits der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung. Und hier führt keine andere Maßnahme zu einer KURZFRISTIGEN Senkung der Verkehrslärmbelastung als die Anordnung von Tempo 30.</p>	
--	--	--	--

<p><i>Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) entgegen."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz durch technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen kann nicht erfolgen (siehe Punkt 1.4. der Lärmschutz-Richtlinien StV). - Vermeidung von schädlichen Immissionsverlagerungen auf bislang ruhige Gebiete. <p>Weitere Informationen sind der, mit dem MUEEF abgestimmten, Handreichung des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 3.02.2016, Az.:377-48, 03-17 als damals zuständigen Verkehrsministeriums, zum Vollzug der StVO bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen zu entnehmen.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass gemäß Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30. September 2014, zuletzt geändert mit Schreiben vom 22.10.2015, für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen im Zuge von inner- und außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie andere nicht klassifizierte Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin nach StVO / VwV-StVO ein Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz besteht. Da eine Geschwindigkeitsbeschränkung unmittelbare Auswirkungen auf noch nicht durchgeführte passive Lärmsanierungsmaßnahmen an den Gebäuden hat (ggfls. Wegfall der Förderfähigkeit, geringere Dimensionierung passiver Lärmschutzmaßnahmen), sollte im Lärmaktionsplan ein entsprechender Hinweis aufgenommen werden.</p> <p>...“</p>	<p>Der entsprechende Hinweis wird im Bericht aufgenommen.</p>	
--	---	--

<p>Zu Tabelle 5, (Seite 36) In Zeile 19: Schallschutzfenster, Spalte Anwendung muss es richtigerweise „Fördermaßnahmen des LBM“ heißen.</p> <p>Zu 4.2, Absatz 3 (Seite 37) Satz 1 bitten wir wie folgt abzuändern: ... in Ergänzung zu den Fördermaßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung der Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen durch den LBM</p> <p>Zu 4.2.4, (Seite 42 ff) Die durch die Fahrbahnsanierung zu erzielende Lärminderung durch die Verwendung der unter Punkt 4.1.1 angeführten Straßenbeläge ist durch das Berechnungsverfahren der VBUS nicht abgedeckt. Da die dauerhafte Lärminderung für Straßenbeläge innerorts bisher nicht nachgewiesen ist, kann bei den Berechnungen die Korrektur für die Straßenoberfläche nur mit einem $D_{Stro} = 0 \text{ dB(A)}$ in Ansatz gebracht werden. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Erneuerung einer schadhafte Fahrbahndecke auch durch die Verwendung einer herkömmlichen Asphaltbetondecke mit einer Verbesserung der Lärmsituation einhergeht. Rechnerische Nachweise über die Größenordnung der Pegelminderungen sind aber auch hier nicht möglich.</p> <p>Zu 5, (Seite 48 und 49) Weitere Ausführungen zu ruhigen Gebieten beinhalten die LAI-Hinweise 2012. Danach ist ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land (die Stadt Neustadt liegt in keinem Ballungsraum) zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten</p>	<p>Wird ergänzt</p> <p>Wird geändert</p> <p>Auf die Ausführungen oben wird verwiesen.</p> <p>Die Betrachtung von ´ruhigen Gebieten´ wird in der nächsten 3. Runde der Lärmaktionsplanung vertieft. Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgte eine Priorisierung der Maßnahmen für</p>	
---	---	--

<p>werden.</p> <p>Da ruhige Gebiete vor einer Zunahme vor Lärm zu schützen sind, sind diese Gebiete genauer zu definieren bzw. einzugrenzen. Die allgemein gehaltenen Angaben auf Seite 49 Absatz 2, letzter Satz sind für eine Festsetzung ruhiger Gebiete nicht ausreichend.</p> <p>Darüber hinaus müssen Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Angaben über die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms enthalten.</p> <p>Falls die Ausweisung ruhiger Gebiete angestrebt wird, sind die Gebiete unter Berücksichtigung der Lärmbelastung in ihrer Lage zunächst zu konkretisieren und die Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu benennen. Gemäß den LAI-Hinweisen kann unter Umständen auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden, was jedoch ebenfalls im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist.</p> <p>Die Festsetzung ruhiger Gebiete und vorgesehener Schutzmaßnahmen bzw. zugelassener Ausnahmeregelungen bitten wir mit uns abzustimmen.</p> <p>Zu 6.1, (Seite 49, Tabelle 9 und Seite 50, Tabelle 10) Hier verweisen wir auf die vorherigen Ausführungen.</p> <p>Zu 6.2, (Seite 51, Tabelle 11) Ergänzend zu den bisherigen Ausführungen ist festzustellen, dass Straßenunterhaltung und -instandsetzung grundsätzlich dem Straßenbaulastträger obliegen.</p> <p>Diesbezügliche Festlegungen für Bundes- und Landesstraßen im Lärmaktionsplan können wir daher nicht zustimmen.</p>	<p>höchstbelastete Gebäude jenseits der Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Stadtgebiet.</p> <p>Eine Verdrängung des Verkehrs in bislang ruhige Gebiete durch T 30 – Maßnahmen kann aufgrund fehlender Ausweichrouten im Stadtgebiet derzeit ausgeschlossen werden. Auch sind keine straßenbaulichen Maßnahmen im LAP vorgesehen, die Auswirkungen auf ruhige Gebiete haben könnten.</p> <p>Kennntnisnahme</p> <p>Kennntnisnahme</p>	<p>Es wird empfohlen, den Anregungen und Hinweisen des Landesbetriebs hinsichtlich der ablehnenden Haltung zu T30-Maßnahmen sowie den Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge nicht zu folgen.</p> <p>Für die Stadt Neustadt a.d. Weinstraße ist die Gesundheit Ihrer Bürger höchstes Schutzziel. Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden Gespräche mit dem LBM und dem Ministerium zu führen, um die vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vollständig und zeitnah umsetzen zu können.</p>
--	--	--

<p>B2</p>	<p>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Frankfurt <u>Stellungnahme vom 06.12.2017</u> DB-Strecke: 3280 Homburg - Ludwigshafen am Rhein</p> <p>die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen, nach den uns vorliegenden Unterlagen, hiermit folgende Stellungnahme zum o. a. Verfahren. Gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße erheben wir keine Einwände. Zu Ihrer Lärmaktionsplanung geben wir Ihnen gerne folgende Informationen: Durch Neustadt verlaufen die drei Bahnstrecken 3280 Homburg (Saar) Hbf - Ludwigshafen (Rhein) Hbf, 3433 Neustadt (Weinstraße) Hbf - Kapsweyer und 3436 Neustadt (Weinstraße) Hbf - Bad Dürkheim. Hierbei handelt es sich um planfestgestellte Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes und Bau von Lärmschutzwänden/ passiver Schallschutz in Neustadt: Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht -anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Begünstigt sind im Lärmsanierungsprogramm nur Gebäude, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionschutzgesetzes) errichtet wurden. Die Auslösewerte für die</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadt Neustadt begrüßt die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes und unterstützt die DB Netz AG bei der Umsetzung.</p>	
------------------	--	---	--

<p>Lärmsanierung werden im Bundeshaushaltsgesetz festgelegt. Die weiteren Vorgaben zur Lärmsanierung sind im Lärmsanierungskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verbindlich festgeschrieben. Die konkreten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus schalltechnischen Untersuchungen.</p> <p>Neustadt an der Weinstraße wurde in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Die schalltechnischen Untersuchungen ergaben für Neustadt die Planung von Lärmschutzwänden und die Förderfähigkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind derzeit in der Planfeststellung. Sobald der entsprechende Planfeststellungsbeschluss ca. im Jahr 2019 vorliegt, wird mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen.</p> <p>Flüsterbremse</p> <p>Durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen wird sich zudem der Schienenverkehrslärm in Neustadt weiter reduzieren.</p> <p>Güterwagen waren bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss- Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlauflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte "Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer gefühlten Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>Bereits seit 2001 beschafft DB Cargo neue Güterwagen serienmäßig mit leisen Bremssohlen. Zusätzlich ist die flächendeckende Umrüstung der Bestandsgüterwagen in vollem Gange. Ende 2016 waren insgesamt bereits rund 32.000 Güterwagen bei DB Cargo mit leisen Verbundstoffsohlen ausgestattet. Damit sind 50 % der in Deutschland eingesetzten Wagen der DB Car-go leise. Bis Ende 2020 werden alle relevan-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
--	----------------------	--

	<p>ten Wagen der DB Cargo mit "Flüsterbremsen" ausgestattet sein. Von dem Effekt der "Flüsterbremse" wird daher auch die Stadt Neustadt an der Weinstraße in den nächsten Jahren profitieren.</p>		<p>Kein Beschluss erforderlich.</p>
<p>B3</p>	<p>Eisenbahn-Bundesamt, Frankfurt/Main <u>Stellungnahme vom 21.11.2017</u></p> <p>„...Ihr Schreiben ist am 24.10.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadt ist mit der DB Netz AG im Rahmen des laufenden Lärmsanierungsprogramms in Neustadt in direktem Kontakt.</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich</p>
<p>B4</p>	<p>Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Sudwest, PTI 11, Kaiserslautern <u>Stellungnahme vom 14.11.2017</u></p> <p>„... Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Wir werden zu gegebener Zeit zu den noch aus der Lärmaktionsplanung zu entwickelnden Maßnahmen detaillierte Stellungnahmen abgeben. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen. ...“</p>		<p>Kein Beschluss erforderlich</p>
<p>B5</p>	<p>Deutsche Telekom Technik GmbH, Technische Planung und Rollout, Bedarfserkennung Wireless Access, Bayreuth</p> <p><u>Stellungnahme vom 27.10.2017</u></p> <p>„...vielen Dank für die Planungsbeteiligung. Im gekennzeichneten Bereich der Stadt Neustadt an der Weinstraße befinden sich einige unserer Richtfunkstrecken. Ich habe die Datei Trassenschutz_Report hinzugefügt, diese enthält wichtige Geodaten der Richtfunkstrecken.</p> <p>Bitte berücksichtigen sie alle der aufgeführten Richtfunkstrecken bei ihren Planungen und beachten sie, dass jede Richtfunkstrecke mit einem Mindestabstand von 25m von jeglicher Bebauung frei bleiben muss, da sonst ein ordnungsgemäßer Richtfunkbetrieb nicht mehr möglich ist.</p> <p>Bitte beachten sie außerdem, dass diese Stellungnahme nur für die Richtfunkverbindungen der Deutschen Telekom gilt. Wir mieten weitere Richtfunktrassen bei der Fa. Ericsson an. Über diese Funkstrecken können wir keine Auskünfte erteilen. Deshalb bitte ich Sie, falls nicht schon geschehen, Ericsson in Ihre Anfrage mit einzubeziehen.</p> <p>Bitte richten Sie diese Anfrage an: Ericsson Services GmbH</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf“ ...“		Kein Beschluss erforderlich
B6	Amprion GmbH, Betrieb / Projektierung Leitungen, Bestandssicherung, Dortmund <u>Stellungnahme vom 02.11.2017</u> „... Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben. ...“	Kenntnisnahme	Kein Beschluss erforderlich
B7	Deutscher Wetterdienst, Offenbach <u>Stellungnahme vom 13.1.2017</u> „... im Namen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) bedanke ich mich für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Stadt Neustadt an der Weinstraße. Ihre Planung wurde anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen durch unsere Fachbereiche geprüft. Der DWD hat keine Einwände gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich möchte Sie allerdings darauf hinweisen, dass aus Sicht des Deutschen Wetterdienstes die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima zu berücksichtigen sind. Das Vorhaben ist so zu gestalten, dass erhebliche ungünstige Auswirkungen auf das Klima und das Lokalklima vermieden werden. Zusätzlich ist bei dem Vorhaben im Sinne des Baugesetzbuches den Aspekten des Klimaschutzes und denen der Anpassung an den Klimawandel Rechnung zu tragen. ...“	Kenntnisnahme	Kein Beschluss erforderlich

<p>B8</p>	<p>Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Koblenz <u>Stellungnahme vom 02.11.2017</u></p> <p>„...wir haben das o.a. angeführte Vorhaben zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Direktion Landesarchäologie – Erdgeschichte - bestehen hiergegen keine Bedenken. Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Belange der Erdgeschichte. Gesonderte Stellungnahmen der Direktion Landesarchäologie/Außenstelle Speyer und der Direktion Landesdenkmalpflege bleiben vorbehalten und sind ggf. noch einzuholen. ...“</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich</p>
<p>B9</p>	<p>Generaldirektion Kulturelles Erbe, Rheinland-Pfalz, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz <u>Stellungnahme vom 20.11.2017</u></p> <p>„...wir danken Ihnen für die Unterlagen zum im Betreff genannten Vorhaben. In Bezug auf diese s Vorhaben sind aus der Sicht der Direktion Landesdenkmalpflege keine denkmalpflegerischen Belange betroffen. Die Direktion Landesarchäologie ist gesondert zu beteiligen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich</p>
<p>B10</p>	<p>Kreisverwaltung Bad Dürkheim, Abteilung: Gesundheitsamt, Neustadt/Weinstraße <u>Stellungnahme vom 25.10.2017</u></p> <p>„...nach Einsichtnahme in die hier vorgelegten Planungsunterlagen sowie die Durchsicht des Zwischenberichts der Lärmaktionsplanung bestehen unsererseits keine Bedenken. Den unter Punkt 4.2 folgenden Maßnahmen/Planfälle usw. die auf die Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierung sowie der Fahrbahnsanierung-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	gen zur Lärminderung angegeben werden stimmen wir zu.		Kein Beschluss erforderlich
B11	<p>Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz <u>Stellungnahme vom 20.11.2017</u></p> <p>„...aus Sicht des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz (LGB) werden zum oben genannten Planvorhaben folgende Anregungen, Hinweise und Bewertungen gegeben:</p> <p>Bergbau/ Altbergbau: Eine Aussage über erfolgten Altbergbau bzw. aktuellen unter Bergaufsicht stehenden Bergbau kann erst bei konkreten ausgewiesenen Bauvorhaben getroffen werden. Wir bitten dann, das Landessamt für Geologie und Bergbau erneut zu beteiligen.</p> <p>Boden und Baugrund -allgemein: Sofern Eingriffe in den Baugrund erfolgen sollen, empfehlen wir objektbezogene Baugrunduntersuchungen; die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) sind dann zu berücksichtigen. Bei allen Bodenarbeiten sind die Vorgaben der DIN 19731 und der DIN 18915 zu berücksichtigen.</p> <p>- mineralische Rohstoffe: Gegen geplante Vorhaben im Stadtgebiet von Mayen (????) bestehen aus rohstoffgeologischer Sicht keine Einwände; evtl. erforderliche landespflegerische Kompensationsmaßnahmen sollten außerhalb von Rohstoff-sicherungsflächen lt. gültigem RROP erfolgen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Kein Beschluss erforderlich</p>

<p>B12</p>	<p>Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Neustadt/Weinstraße <u>Stellungnahme vom 30.11.2017</u></p> <p>„... bezüglich der o.a. Lärmaktionsplanung und dem dazu erstellten Zwischenbericht nehmen wir von hier aus wie folgt Stellung:</p> <p>Grundsätzlich sollten vor der Anordnung von Tempo-30 auf Trassen mit Durchgangsverkehr zunächst alle Möglichkeiten einer Verstärkung des Verkehrsflusses geprüft/umgesetzt werden, da auch und gerade das Anfahren von LOF-Fahrzeugen/ Gespannen zu erhöhten Antriebsgeräuschen führt. Effiziente Maßnahmen wären hierzu insbesondere eine bessere Koordination von Ampelschaltungen, gesteuerte Abschaltung von Ampelanlagen in Schwachlastzeiten, nach Möglichkeit die Beseitigung von Hindernissen, die Einrichtung von Kreisverkehrsanlagen und soweit noch nicht vorhanden, die Implementierung von Abbiegespuren zu Nebenstraßen an rückstaubelasteten Knotenpunkten.</p> <p>Die Effizienz von das Rollgeräusch mindernden Fahrbahndeckenbelägen ist u.E. insbesondere an höher klassifizierten Straßen mit hohem Durchgangsverkehrsanteil und geringer Anzahl von Nebenstraßen-Einmündungen gegeben.</p> <p>Aus rein bautechnischer Sicht ist diesbezüglich wohl ein Austausch des noch mit Kopfsteinpflaster belegten Knotenpunktes Martin-Luther-Straße/Winzinger Straße/Friedrich-Ebert-Straße anzusprechen. Derartige bzw. vergleichbare Situationen sollten generell für den Untersuchungsraum erfasst werden.</p>	<p>Die Stadtverwaltung ist in engem Kontakt mit den zuständigen Verkehrsbehörden. Die Steuerung von Lichtsignalanlagen wird stetig geprüft, angepasst und ggf. modernisiert. Bedingt durch die allgemeine Verkehrszunahme ist dies ein stetig voranschreitender Prozess. Die Abschaltung von Signalanlagen während der Nacht ist jedoch aus Sicherheitsgründen nur in Ausnahmefällen möglich und wurde da bereits umgesetzt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Diese Knotenpunkte werden im Rahmen der Straßenunterhaltung sukzessive umgebaut werden.</p>	
-------------------	---	--	--

	<p>Hinterfragt werden müsste u.E. der Effekt von Tempo-30 in Trassenabschnitten, auf welchen tagsüber aufgrund hoher Verkehrsauslastung, zahlreichen Einmündungen oder wegen kurviger Linienführung ohnehin kaum höhere Geschwindigkeiten erreicht werden (können). ...“</p>	<p>Ziel der T30-Anordnungen ist ein möglichst zusammenhängendes Straßennetz ohne Unterbrechungen der reduzierten Geschwindigkeit. So lässt sich insgesamt ein reibungsloser Verkehrsfluss mit einer konstanten Geschwindigkeit erzielen.</p>	<p>Es wird empfohlen, der Anregung auf die uneingeschränkte Anordnung von T30 am Tag UND in der Nacht auf der B 38 / B 39 nicht zu folgen, da die Voraussetzungen für die Beantragung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht gegeben sind.</p> <p>Es wird empfohlen, der Anregung auf Prüfung einer Nachtabschaltung von Signalanlagen nachzukommen.</p>
--	--	--	---