



LÄRMAKTIONSPLAN

Landesweiter Lärmaktionsplan
für Rheinland-Pfalz

Maßnahmen in der
Stadt Grünstadt

Impressum

Herausgeber

Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz
Kaiser-Friedrich-Straße 7 • 55116 Mainz
Telefon: 06131/6033-0

www.lfu.rlp.de

Bearbeitung: Referat 26, Holger Dickob

Layout: Stabsstelle Planung und Information

1. Auflage Januar 2024

© Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz 2024

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

INHALTSVERZEICHNIS

1	Maßnahmen zur Lärminderung	4
1.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	4
1.1.1	Maßnahmen, die sich über mehrere Stadtteile erstrecken	4
1.1.2	Weitere Maßnahmen in Stadtteilen mit Hauptverkehrsstraßen (kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung LK-2022)	4
1.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	5
1.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	5
2	Schutz Ruhiger Gebiete Stadt Grünstadt	7

1 MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

1.1.1 Maßnahmen, die sich über mehrere Stadtteile erstrecken

In der Stadt Grünstadt gibt es vereinzelt auch flankierende Maßnahmen (Parkbuchten, Verengungen der Fahrbahn etc.), die sich auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit reduzierend auswirken.

Im Siedlungsbereich Grünstadt / Sausenheim wurden flankierend zur A_6 Lärmschutzwände errichtet.

Auf der A_6 gilt in Fahrtrichtung Kaiserslautern vor der Brücke (über die L_453) zunächst eine reduzierte Geschwindigkeit von 80 km/h und folgend 100 km/h. An der Siedlung Sausenheim (auf Höhe Kalkerde / Weinbietstraße) wurde in Abschirmrichtung zur L_453 und A_6 ein Lärmschutzwall errichtet.

Westlich der Brücke (über die L_453) wurde in Fahrtrichtung Kaiserslautern ein etwa 20 Meter langes Fahrbahnstück mit Lärmarmen Gussasphalt saniert.

1.1.2 Weitere Maßnahmen in Stadtteilen mit Hauptverkehrsstraßen (kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung LK-2022)

Asselheim

Vor der nördlichen Ortseinfahrt gilt auf der Weingartenstraße (L_516) eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h. Auf der Wormser Straße (L_395) gilt in Fahrtrichtung Albsheim eine reduzierte Geschwindigkeit von 50 km/h.

Vor der westlichen Ortseinfahrt gilt auf der L_395 beidseitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h.

Grünstadt

Vor der östlichen Ortseinfahrt gilt auf der L_453 beidseitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h. Auf Höhe der Ein- / Ausfahrt L_453/ B_271 gilt auf der B_271 eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h.

Vor der südlichen Ortseinfahrt gilt auf der L_453 einseitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h.

Auf Höhe Transformatorenhaus gilt beidseitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h.

Sausenheim

Vor der nördlichen Ortseinfahrt gilt auf der L_453 beidseitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h.

1.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Seit 2009 befindet sich eine Nordumfahrung im Zuge der L_395 (von der Asselheimer Straße bis B_271) in Planung, ein RE-Entwurf liegt vor. Dazu durchgeführte Verkehrsuntersuchungen haben zum Ergebnis, dass die Nordumfahrung die Möglichkeit bietet, die Innenstadt von Verkehr deutlich zu entlasten. Die zu erwartende Entlastung liegt bei einigen tausend Kfz/24 h. Mit der Nordumfahrung werden nicht nur die Durchgangsverkehrsströme aus der Innenstadt herausgenommen. Sie ermöglicht auch eine weitere Verkehrsentslastung der Innenstadt durch eine bessere Führung von Ziel- und Quellverkehrsströmen. Damit stellt die Nordumfahrung für die Stadt Grünstadt eine Maßnahme dar, eine Entlastung der innerstädtischen und dicht bebauten Abschnitte zu erreichen. Im Jahr 2019 wurde bekannt, dass die Planung im Zeitraum bis 2025 fortgeführt werden sollen. Im Zuge eines entsprechenden Neubaus wird die Ortsdurchfahrt entlastet, entlang der neuen Straße erfolgt eine Überprüfung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung. Im Zuge der Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans der dritten Runde teilte der Landesbetrieb für Mobilität Rheinland-Pfalz mit, dass die Planung zur Nordumfahrung im Zuge der L_395 noch nicht wieder aufgegriffen worden sei.

Im Zuge der L_516 (Nord) und der L_453 wird die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h überprüft. Die Stadt Grünstadt hat bereits mit dem Landesbetrieb Mobilität als zuständige Straßenverkehrsbehörde Gespräche aufgenommen und beabsichtigt, auf den innerstädtischen Abschnitten der Landesstraßen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu beantragen. Im Vorfeld der Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung wird der zuständige Straßenbaulastträger eigene Berechnungen entsprechend den Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) durchführen und die Bereiche, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet wird, festlegen.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung erstreckt sich im Zuge der L_453 in der Stadt Grünstadt (Obersülzer Straße, Vorstadt, Sausenheimer Straße, Leininger Straße) von L_516 (Nord) (Bitzenstraße) bis ca. 50 m über Tiefenthaler Straße hinaus und im Stadtteil Sausenheim von Am Finkenbach bis ca. 50 m über Bärenbrunnenstraße hinaus.

Im Jahr 2019 durchgeführte schalltechnische Untersuchungen zur Lärmsanierung entlang der Ortsdurchfahrt von Grünstadt (L_453 und L_516) hatten zum Ergebnis, dass passive Schallschutzmaßnahmen hätten durchgeführt werden können. Nach Auskunft des LBM Rheinland-Pfalz ruhe dieses Vorhaben zurzeit aufgrund eines Antrages der Stadt Grünstadt. Der Antrag bezieht sich auf die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung in Hinblick auf die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen. Eine mögliche Geschwindigkeitsreduktion im entsprechenden Bereich könne sich auf noch nicht durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen auswirken.

1.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

In Grünstadt wird auf der L_516 (Nord) (Asselheimer Straße, Bitzenstraße, Kirchheimerstraße) und im Zuge der L_453 (Obersülzer Straße, Vorstadt, Sausenheimer Straße, Leininger Straße) die Auswirkung des Einsatzes lärmindernder Beläge überprüft. Die Lage der Straßenabschnitte mit lärmarmen Straßenoberfläche ist im Zuge der L_453 von L_516 (Nord) (Bitzenstraße) bis ca. 50 m über die Tiefenthaler Straße hinaus und von

Am Finkenbach bis ca. 50 m über Bärenbrunnenstraße hinaus. Auf der L 516 (Nord) (Asselheimer Straße, Bitzenstraße, Kirchheimer Straße) erstreckt sich der berücksichtigte Straßenabschnitt von der Kreuzung Jahnstraße bis St.-Kilian-Straße.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund der hohen Kosten erst bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung realisierbar.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen setzt sich die Stadt Grünstadt dafür ein, dass auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Hauptverkehrsstraße gemäß Umgebungslärmrichtlinie sind, der Einbau lärmmindernder Beläge erfolgt, zumindest aber geprüft wird.

Häufig sind die Fahrbahnen jedoch schadhaft und verursachen aus diesem Grund erhöhte Emissionen. Der Ausgleich von Unebenheiten bei Schachtdeckeln wie auch die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche führt häufig zu einer spürbaren Verbesserung der schalltechnischen Situation.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Die Stadt Grünstadt wirbt bei den zuständigen Trägern der Straßenbaulast für eine Umsetzung derselben. Das Klappern von Schachtabdeckungen („Kanaldeckel“) kann durch den Einsatz von „Flüsterabdeckungen“ deutlich gemindert werden.

Die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Zur Förderung der E-Mobilität wurde durch die städtischen Werke ein Netzanschlusskonzept für E-Ladesäulen erarbeitet. Da eine Erhöhung des Anteils E-betriebener Fahrzeuge auch mit einer Reduzierung der Geräuschemissionen verbunden ist, sind hinsichtlich der Lärmbelastung positive Effekte zu erwarten.

Die Stadt Grünstadt arbeitet darauf hin, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden bspw. mit kleinen Shuttlebussen, die bei Bedarf angefordert werden können, gemacht.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte ausgeweitet werden, um auch innergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Dazu wird derzeit sowohl auf Ebene des Landkreises als auch auf städtischer Ebene ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Nicht-akustische Faktoren spielen bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle, daher sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch „kleine“ Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u. v. a. m.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bring- und Holfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können.

Bei der Ausweisung von Baugebieten wird durch die Anwendung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ vom Juli 2002 gewährleistet, dass in lärmbelasteten Bereichen keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen werden für schutzwürdige Nutzungen im Einwirkungsbereich von Straßenverkehrslärm auf die Planung bezogene, am Einzelfall orientierte Schallschutzkonzepte entwickelt und im Bebauungsplan umgesetzt. Dabei werden auch aktive Schallschutzmaßnahmen realisiert.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet.

Die Bürgerinnen und Bürger werden via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (beispielsweise lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, „Eco-Drive“, Vermeiden unnötiger Fahrten).

Im Bedarfsfalle wird der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt.

2 SCHUTZ RUHIGER GEBIETE STADT GRÜNSTADT

Die Stadt Grünstadt liegt in der Pfalz; sie gilt als touristisch besonders reizvoll insbesondere hinsichtlich Rad- und Wandertourismus. Innerhalb der Stadt befinden sich Grünflächen (Stadtpark und Peterspark), die der Bevölkerung als (Nah)erholungsgebiet dienen können. In unmittelbarer Umgebung des Stadtparks befindet sich das Naturschutzgebiet „Haardtrand – Im hohen Rech“.

Grünstadt

Innerstädtisch wird der Peterspark als Erholungsfläche genutzt.

Zurzeit wird geprüft, ob in den zuvor genannten Gebieten und gegebenenfalls auch darüber hinaus in weiteren Bereichen Ruhige Gebiete festgelegt werden können.