



Rheinland-Pfalz

LANDESAMT FÜR UMWELT

LÄRMAKTIONSPLAN

Landesweiter Lärmaktionsplan
für Rheinland-Pfalz

Maßnahmen in der
Stadt Trier



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
1.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	13
1.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	14
2	Schutz Ruhiger Gebiete – Stadt Trier –	15

1 MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Zur Verbesserung des Lärmschutzes der Anwohnerinnen und Anwohner wurde in der Paulinstraße, der Saar- und Matthiasstraße sowie der Zuckerbergstraße, Metzelstraße und An der alten Synagoge ganztags Tempo 30 angeordnet. Darüber hinaus wurde auf eine Anwohnerinitiative hin in der Avelsbacher Straße aus Lärmschutzgründen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.

Austausch Fahrbahnbelag

In der Luxemburger Straße wurde das Kopfsteinpflaster gegen Asphalt ausgetauscht. Zudem wurden Radschutzstreifen auf die Fahrbahn aufgebracht.

Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen

Bereits bestehende aktive (Schallschutzwände und -wälle) der Stadt Trier sind in der nachfolgenden Aufstellung aufgeführt.

- An der Bahnlinie in Ehrang-Quint nördlich der Schlossstraße
- In Ehrang-Quint entlang der B_53 auf Höhe der Schlossstraße
- In Ehrang-Quint entlang der B_53 zwischen der Einmündung B_53 / L_47 und der Kyll
- Beidseitig auf Höhe des Bahnhofes Ehrang Ort entlang der Bahnstrecke
- Entlang der A_64 auf Höhe der Ehranger Straße in Fahrtrichtung Moselbrücke Ehrang
- In Ruwer an der A_602 zwischen der Hausnummer Rheinstraße 76 und der Ruwerer Str. 30
- In Pfalzel entlang der B_53 zwischen den Unterführungen der Bahntrasse und Lärmschutzwände auf Wällen auf Höhe Am Bahndamm
- Auf Höhe Aachener Str. 59 an der B_51 (Aachener Straße)
- Entlang der B_53 in Fahrtrichtung Trier West zwischen auf Höhe Sportplatz Trier-Biewer und der Einmündung Biewerer Straße/ B_53
- Beidseitig entlang der Ascoli-Piceno-Straße (B_49) zwischen An der Jugendherberge und Lindenstraße
- Entlang der B_49 (Krahnenufer)
- Auf Höhe der Einmündung B_49 (Johaniterufer) / Dampfschiffstraße
- Auf Höhe der Kaiserthermen (L_145 / L_143)
- Entlang der Weimarer Allee (L_145) zwischen Rheinischen Landesmuseum und Mustorstraße
- Entlang der L_145 (An der Schellenmauer)
- Entlang der L_145 (In der Reichsabtei) auf Höhe Schöndorfer Straße 20
- Entlang der L_145 (Schöndorfer Straße) und der Balthasar-Neumann-Straße im Bereich des Friedhofs

- Entlang der Kürenzer Straße
- Im Bereich der Ecke Hermesstraße / Ostallee
- Auf Höhe des Kreisverkehrs L_144 (Kohlenstraße) / Robert-Schumann-Allee
- Entlang der L_144 (Kohlenstraße) parallel zur Straße An der Pferdsweide / An der Mäswiese und gegenüberliegend der Gerd-Schaeidt-Straße
- Entlang der L_143 auf Höhe Am Gottbach / Zwergfelderstraße
- Entlang der L_143 (Riesling Weinstraße) zwischen St.-Anna-Straße und Brettenbach und an der Ecke L_143 (Riesling Weinstraße) / Hunsrückstraße
- Entlang der Hunsrückstraße zwischen Zur Mühle und Sportplatz
- Entlang der Straße Spitzmühle gegenüber Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums (Sportplatz)
- Entlang der Straße Im Hopfengarten Im Bereich der Integrativen Kita Am Bach
- Südlich des Bahnhofes Trier-Süd entlang der Bahntrasse auf Höhe Hawstraße
- Entlang der Aulstraße zwischen Ludolfstraße und Mathiasstraße
- In Feyen entlang der B_268 (Pellinger Straße) beidseitig zwischen der Einmündung B_268 (Pellinger Straße) / Pellinger Straße und Zum Römersprudel
- In Feyen entlang der B_268 (Pellinger Straße) in Fahrtrichtung Pellingen zwischen Zum Römersprudel und Peter-Scholzen-Straße
- Entlang der B_268 (Pellinger Straße) im Bereich des Neubaugebietes Am Matheiser Wald

Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen

Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen sind an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Lärmschutzsatzungen erlassen worden. Diese gelten für unterschiedliche Zeiträume in unterschiedlichen Bereichen. Darüber hinaus wurde passiver Schallschutz im Rahmen der Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken oder im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren gewährt.

Lärmschutzsatzungen:

In **Feyen-Castelnau** wurde eine Lärmschutzsatzung für den Zeitraum vom 02.10.2019 - 31.12.2030 nachfolgende Flurstücke betreffend erlassen:

Gemarkung St. Matthias

Flur 12 –

502/10, 534/2, 1463/479

Flur 13 –

Flurstücke 23/24, 23/57, 23/62, 23/63, 135, 761/134

Flur 14 –

Flurstücke 5/78, 295/7, 298/7, 300/7, 335/7, 731/7

Flur 23 –

Flurstücke 343, 344

In der **Hornstraße** wurde eine Lärmschutzsatzung ab der Umsetzung Hornstraße nachfolgende Flurstücke betreffend erlassen:

Gemarkung Trier

Flur 2 –

Flurstücke 88/23, 88/155

Flur 3 –

Flurstück 248/6, 292/2018

Flur 4 –

Flurstücke 15/34, 24/2 Flur 5 Flurstücke 217/20, 216/7

In der **Schönbornstraße, Schöndorfer Straße und der Balthasar-Neumann-Straße** wurde die Lärmsanierungssatzung für den Zeitraum 01.01.2023 - 31.12.2025 in den folgenden Gemarkungen erlassen:

Gemarkung Trier

Flur 32 –

Flurstücke 462/57, 465/57, 57/1

Gemarkung Kürenz

Flur 14 –

Flurstück 714/10

Im **Aveler Tal** wurde eine Lärmschutzsatzung für den Zeitraum 15.07.2003 – 31.12.2005 in nachfolgende Flurstücke betreffend erlassen:

Gemarkung Kürenz

Flur 8 –

Flurstücke 160/28, 164/3 104/2003 - Anlage 4

Flur 10 –

Flurstücke 81/13, 81/19, 165/23, 166/50, 183/13, 187/6, 188/6

Flur 11 –

Flurstücke 1/2, 3, 4/1, 13, 16/1, 17/1, 20/1, 23, 24/1, 24/4, 25, 26/1, 26/4, 28/1, 30/1, 30/2, 35/3, 36/1, 36/2, 36/4, 36/5, 39, 40/1, 40/3, 40/4, 41, 42/1, 42/3, 42/4, 42/17, 42/19, 284/14, 417/42, 418/42, 420/42, 422/42, 431/21, 442/42, 444/37, 445/36, 446/37

Flur 14 –

Flurstücke 63/2, 64/1, 64/2, 64/3, 64/4, 1934/64, 1935/64, 1940/64, 1941/64, 1942/64, 1943/64, 1963/64, 1969/64, 1971/64, 2023/64, 2024/64, 2304/64, 2306/64, 2334/63, 2338/64, 2339/64, 2342/64, 2343/64, 2346/64, 2359/63, 2360/63

Im **Olewiger Tal** wurde eine Lärmschutzsatzung für den Zeitraum 23.08.2005 – 30.04.2007 in den folgenden Gemarkungen erlassen:

Gemarkung Trier

Flur 17 –

Flurstücke 87/20; 87/22; 87/24; 87/26; 87/28; 87/30; 87/32; 87/35; 89/3; 90/2

Flur 18 –

Flurstücke 141/1; 141/2; 141/5; 155/12; 1553/141; 1556/152; 1557/152; 155/8; 1647/191; 1648/191; 1649/191; 1650/191; 1651/191; 1652/191; 1654/191; 1655/191; 1656/191; 1657/191; 1659/191; 1660/191; 1661/191; 1663/191; 1756/210; 1812/191; 1828/191; 1829/191; 1830/191; 1831/191; 191/20; 191/2; 191/3; 191/8; 212/3

Gemarkung Olewig

Flur 4 –

Flurstücke 20/4; 3/18; 3/20; 3/21; 4/4; 5/2

Flur 6 –

Flurstücke 1/14; 1/16; 1/18; 1/3; 13/2; 14/3; 15/4; 207/14; 2/4; 2/6; 3/5; 76/4; 76/5

Flur 9 –

Flurstücke 18/9; 20/5; 21/11; 323/20

Flur 12 –

Flurstücke 11; 7/2

Flur 14 –

Flurstücke 58/1; 59/3; 59/4; 60/1; 61/1; 62/2; 62/3; 67/4; 68/5; 68/9; 82/4; 63; 64; 65; 66/1

Flur 18 –

Flurstücke 103/2; 104; 105; 95

In **Alt-Kürenz** wurde eine Lärmschutzsatzung für den Zeitraum 07.12.2004 – 31.12.2006 nachfolgende Flurstücke betreffend erlassen:

Gemarkung Kürenz

Flur 3 –

Flurstücke 6/2, 6/3, 37/3, 41/3, 42/2, 42/4, 43/2, 44/2, 46/2, 46/4, 46/6, 46/8, 46/10, 46/12, 46/14, 46/16, 57/2, 290/46, 569/55, 570/53, 571/49, 599/7, 600/7, 602/7, 605/7, 609/7, 619/32, 629/6, 643/30, 653/7, 654/7

Flur 14 –

Flurstücke 2/5, 3/14, 4/19, 4/20, 5/1, 10/5, 10/6, 10/7, 10/13, 10/16, 11/4, 11/5, 11/6, 12/4, 20/2, 20/6, 20/8, 23/5, 23/6, 26/2, 123/15, 123/16, 131/3, 150/5, 152/4, 273/1, 279/4, 316/1, 316/2, 317/1, 318/2, 320/1, 322/3, 323/2, 324/1, 327/2, 328/2, 333/1, 336, 340, 341, 354/4, 355/3, 367/1, 369/2, 369/4, 526/2, 528/2, 531, 532, 535/1, 536/3, 539/3, 540/4, 556/5, 556/7, 556/25, 558/6, 566/2, 582/3, 603/2, 606/3, 614/2, 615/1, 616/1, 616/2, 619/2, 620/1, 622/1, 622/2, 1063/529, 1083/337, 1341/13, 1653/277, 1700/12, 1703/11, 1704/12, 1705/12, 1709/19, 1765/12, 1766/4, 1883/329, 1885/332, 1923/539, 1948/372, 1950/372, 1957/355, 1980/26, 2066/132, 2067/137, 2068/137, 2069/138, 2070/141, 2071/141, 2072/144, 2073/146, 2196/14, 2224/3, 2226/4, 2227/4, 2228/4, 2229/4, 2230/4, 2237/608, 2320/146, 2322/148, 2325/148

Bauleitplanung

Die Flächennutzungsplanung steuert die räumliche Entwicklung der Stadt Trier.

Der Flächennutzungsplan Trier 2030 verfolgt Strategien einer lärmarmen Stadtentwicklung wie:

- Groß- und kleinräumige Nutzungsmischung durch entsprechende Flächenausweisungen zur Vermeidung eines Anstiegs der Gesamtverkehrsleistung
- Innenentwicklung, insbesondere an durch den Umweltverbund gut erschlossenen Standorten zur Vermeidung eines Zuwachses im Kfz-Verkehr
- Nutzungszuordnung und Standortwahl verkehrserzeugender Nutzungen unter Berücksichtigung der bestehenden und durch die Nutzungen neu ausgelösten verkehrlichen Belastungen und Umweltbelastungen

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zu beachten. Um diese Werte einzuhalten, wurden in zahlreichen Bebauungsplänen Festsetzungen zum Schallschutz (zumeist passive Schallschutzmaßnahmen) getroffen. Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Stadt Trier sind im Internet unter www.trier.de einsehbar.

Mobilitätskonzept Trier 2025

Nach einem umfangreichen Erarbeitungsprozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 5. Februar 2013 das Mobilitätskonzept Trier 2025 („Moko“) als verkehrsträgerübergreifender Verkehrsentwicklungsplan beschlossen.

Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt sind im Moko Trier 2025 die Teilbereiche

- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr und
- Straßennetz und Kraftfahrzeugverkehr

in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Zentrale Oberziele innerhalb des Leitbildes zur Mobilitätsentwicklung in Trier sind dabei die Verkehrsverlagerung durch Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, die verträgliche Gestaltung des verbleibenden Autoverkehrs sowie ergänzend Maßnahmen des Verkehrsmanagements und Mobilitätsmanagements.

Diese allgemeinen Oberziele decken sich mit den in Kapitel 1.2 genannten Zielen der Lärmaktionsplanung, da sie explizit die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch die Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV zum Ziel haben.

Die verträgliche Gestaltung des verbleibenden (Auto-)Verkehrs beinhaltet u. a. auch unvermeidliche Neubaumaßnahmen im Straßennetz, wobei dort der Aspekt der Lärmvermeidung zentrales Element (z. B. Bündelung der Verkehre auf Hauptverkehrsstraßen zur Entlastung sensibler Innenstadtbereiche, Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes gem. Stand der Technik bei Straßen- Neubaumaßnahmen, Straßenausbau oder wesentlicher Nutzungsänderung) bzw. sogar mitunter ein Anlass der Planung ist (z. B. Ortsumfahrungen Zewen, Kürrenz).

Untersucht wurden die Wechselbeziehungen zwischen der städtebaulichen Struktur und der Verkehrsentwicklung sowie den daraus resultierenden Umweltauswirkungen.

Darüber hinaus wird auch die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen (Stichworte: Mobilitätsmanagement, Telematik, usw.) als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung thematisiert. Ein weiterer Teilbereich befasst sich mit Konzepten und Maßnahmen für die zukunftsweisende Abwicklung des Güterverkehrs im Stadtgebiet.

Auf Basis von Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger, umfangreichen Bestandserhebungen für sämtliche Verkehrsträger, Zählungen des Kfz- und Busverkehrs sowie weiterer Analysen und Befragungen (Haushalts-, Passanten- und Betriebsbefragung) wurde die voraussichtliche verkehrliche Entwicklung in Trier (noch ohne die Wirkung von Maßnahmen aus dem Moko) für das Zieljahr 2025 prognostiziert.

Mit den Bausteinen Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Straßennetz und Kfz-Verkehr, Verkehrsbeeinflussung, Immissionsschutzplanung, Wirtschaftsverkehr, räumliche Gesamtplanung und Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement wurde ein integriertes Handlungskonzept erarbeitet. Das Moko dient damit dauerhaft als Leitlinie von Politik und Verwaltung bei allen künftigen Entscheidungen mit Einfluss auf das Verkehrsgeschehen.

Straßenunterhaltung Deckenprogramm

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe der Verkehrslärmemissionen aus.

Das Tiefbauamt hat ein Straßenzustandskataster von der „Gesellschaft für Straßenanalyse“ erstellen lassen, welches den Zustand der Trierer Straßen und den optimalen Einsatz von Unterhaltungsmitteln darstellt. Dieses wird regelmäßig aktualisiert und umfasst ca. 80 % aller Straßen, Wege und Plätze in Trier. Auf Grundlage dieses Katasters wird jährlich das städtische Deckenprogramm fortgeschrieben, welches die abschnittsweise Erneuerung des Straßenbelages im Stadtgebiet vorsieht.

Laufende und geplante Baumaßnahmen für das Haushaltsjahr 2024 zur Erneuerung von Fahrbahndeckschichten sind in folgenden lärmbelasteten Straßenabschnitten vorgesehen:

- Eisenbahnstraße
- Teilweise Hornstraße
- Teilweise Eurenener Straße
- Gerberstraße
- Gartenstraße
- Teilweise Olewiger Straße
- Teilweise Quinter Straße
- Teilweise Bergstraße

Deckenmaßnahmen, die für die folgenden Haushaltsjahre anstehen, werden zu gegebener Zeit entsprechend dem Straßenzustandskataster ermittelt.

Öffentlicher Personennahverkehr (Stadtbusse der SWT)

Im öffentlichen Personennahverkehr werden seit dem Beschaffungsjahr 2007 von der SWT Verkehrs GmbH nur noch Busse mit Abgasstufe Euro V und Partikelfilter zur Minimierung des Feinstaubs und einem verbesserten Verfahren zur Abgasreinigung, welches der EEV-Norm entspricht, dem gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse, angeschafft und eingesetzt. Dieser Standard wird stets weiter erhöht. Fast 80 % der Fahrzeuge entsprechen der EURO-VI-Norm und bilden derzeit neben den Elektrobussen das Rückgrat der Fahrzeugflotte. Diese modernen Fahrzeuge erfüllen auch stets die neuesten Normen im Bereich der Geräuschemissionen. Sie belegen auch die längsten Umläufe und sind somit sowohl in der Anzahl als auch in der täglichen Einsatzdauer am weitesten im Linienverkehr verbreitet. Lediglich 20 % der eigenen Fahrzeuge entsprechen aktuell nur der Euro-V-Norm. Da es sich hierbei um die ältesten Fahrzeuge handelt, sind diese entsprechend seltener im Einsatz und dienen oftmals als Reserve.

Zudem werden zunehmend Elektrobusse eingesetzt; sie verkehren auf den Buslinien 5 und 7. Seit 2023 kommen drei Mercedes-Benz eCitaro-Elektrobusse im Liniennetz zum Einsatz. Im Rahmen der Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben durch das BMDV werden in den Jahren 2023 und 2024 jeweils 18 weitere Elektrobusse beschafft. Somit steigt der Anteil von batterieelektrischen Bussen im Einsatz durch die SWT bis zum Jahresende 2024 auf ca. 40 % der Gesamtflotte.

Schienenverkehr

Die kartierten Schienenabschnitte im Stadtgebiet Trier sind Teil der Moselstrecke.

Im Rahmen der vierten Runde (2024) der Lärmaktionsplanung werden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Sanierungsgebiete Trier-Ehrang, Trier-Pfalzel und Trier Süd aufgeführt. Des Weiteren wird ein Bedarf zur Lärmsanierung in weiteren Streckenabschnitten der Linie 3010 von km 102,1 bis 116,2 sowie in der Strecke 3132 von 1058,6 bis 109,9 sowie auf der Strecke 3142 von km 105,7 – 107,7 ermittelt.

Hierbei sind in weiten Teilen Sanierungsbereiche betroffen, die bereits mit passiven und / oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB(a) lärmsaniert wurden und sich erneut in der Aktionsplanung einreihen. Gemäß Priorisierung und aktueller Förderrichtlinie sind sie auf den aktu-

ellen Auslösewert 54 dB(A) nachzusaniieren. Die betroffenen Sanierungsbereiche der Strecken 3010, 3132, 3141, 3142, 3145 und 3146 weisen aktuell eine Priorität von 28,665 auf. Wohingegen der Streckenabschnitt 2631 eine Priorität von 53,231 aufweist.

Zur Zeit wird die Weststrecke durch das Stadtgebiet reaktiviert und neue Bahnhaltepunkte errichtet. Durch dieses erweiterte und verbesserte ÖPNV-Angebot wird sich der Individualverkehr vermutlich reduzieren. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für Dezember 2024 geplant. Im Bereich der neuen Überleitungskurve von der Ost- auf die Weststrecke werden entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss realisiert.

Fahrradverleihsystem

Mit einem Verleihen von Fahrrädern innerhalb eines Fahrradverleihsystems ist Radverkehr auch ohne Verfügbarkeit des eigenen Fahrrads möglich und flexibler.

Beispielsweise sind Wegeketten im kombinierten Verkehr – d. h. ein Teil wird mit dem ÖPNV zurückgelegt, ein weiterer Teil mit dem Fahrrad – unkomplizierter als die Nutzung des eigenen Fahrrads, da das Leihrad nach Gebrauch an der nächstgelegenen Station abgegeben werden kann. Der Nutzer ist nicht genötigt – wie bei der Nutzung des eigenen Rads – dieses am Abstellort wieder abzuholen und es in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren. Auch die spontane Nutzung von Fahrrädern nach persönlicher Präferenz oder Wetterabhängigkeit wird damit gefördert. Zudem bietet die Fahrradnutzung Vorteile wie flexiblere Wege, Vorbeifahrt an Staus, usw. Das Fahrradverleihsystem soll den Anteil des Radverkehrs vor allem für Binnenwege z. B. von Einpendlern und Touristen erhöhen und damit den Anteil am motorisierten Kraftfahrzeugverkehr senken. Dies ist auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu begrüßen. Jede Kraftfahrzeugfahrt, die durch eine Fahrradfahrt ersetzt wird, bedeutet eine Verringerung der Geräuschemissionen.

Fahrräder können in Trier bisher an der Bürgerservice-Radstation am Hauptbahnhof ausgeliehen werden. Dort befindet sich auch zugleich eine Fahrradgarage, in der das Fahrrad sicher und überdacht abgestellt werden kann.

Darüber wird – wie bereits im Mobilitätskonzept der Stadt Trier beschrieben – das Ziel verfolgt, analog zur Stadt Luxemburg stadtweit ein dezentrales stationsgebundenes Fahrradverleihsystem einzuführen. Im Rahmen eines Modellprojekts wurde eine Machbarkeitsstudie für ein stadtweites Fahrradverleihsystem erstellt. Aktuelle technische Entwicklungen im Radverkehr wurden dabei berücksichtigt. So ist aufgrund der Topographie der Einsatz von 100 % Elektrofahrrädern vorgesehen. Interessenten an der Implementierung eines Fahrradverleihsystems werden fachlich durch die Stadtverwaltung beraten und unterstützt.

Diese Machbarkeitsstudie ist auch teilweise auf die Nutzung von E-Scootern übertragbar.

Wie stark solche Systeme in Trier die Nutzung von motorisierten Kraftfahrzeugen und damit die Geräuschemissionen von Straßen verringern können, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Stadtteilrahmenplanung

Die auf Grundlage der Bürgergutachten im Rahmen des Stadtmarketing-Prozesses erarbeiteten Stadtteilrahmenpläne enthalten ebenfalls Ziele und konkrete Maßnahmenvorschläge zur verkehrlichen Entwicklung in den 19 Stadtteilen. Diese Ziele und konkreten Maßnahmenvorschläge zur verkehrlichen Entwicklung in den Stadtteilen sind in das Mobilitätskonzept 2025 eingeflossen.

Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung

Die Emissionen von Straßen hängen neben der Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung und dem Fahrbahnbelag auch maßgeblich von der Fahrgeschwindigkeit ab.

So ist beispielsweise durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bei üblicher Verkehrszusammensetzung eine Reduzierung der Emissionspegel einer Straße bei gleichem Lkw-Anteil um rund 2,4 dB(A) zu erreichen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten führen zu höheren Emissionen.

Geringere Geschwindigkeiten bzw. die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen neben den positiven Auswirkungen auf die Lärminderung auch zu einer Reduktion der Abgasemissionen und des Staubs durch Abrieb und Aufwirbelung und damit zu geringeren Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen und -belastungen.

Temporeduktionen wirken sich besonders positiv aus, wenn der Verkehr dadurch fließender verläuft, da bei weniger Beschleunigungs- und Bremsmanövern sowohl Verbrauch und Emissionen als auch Abrieb und Aufwirbelung vermindert werden. Somit können Geschwindigkeitsbeschränkungen neben der Lärminderung auch einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten.

Um zu hohe Fahrgeschwindigkeiten zu verringern und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu kontrollieren, sind Geschwindigkeitsüberwachungen sinnvoll.

Der integrierte Gesamtverkehrsentwicklungsplan der Stadt Trier (Mobilitätskonzept Trier 2025) sieht in der Übernahme der Überwachung des fließenden Verkehrs eine Schlüsselmaßnahme mit sehr hoher Priorität. Daher hat der Stadtrat die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung beschlossen (Vorlage 469/2014) und die Stadt übernimmt seit 2016 die Aufgabe der Überwachung des fließenden Verkehrs auf den innerörtlichen Straßen im Trierer Stadtgebiet. Die Mitarbeiter der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung (kurz: KGÜ) sind im Ordnungsamt angesiedelt und setzen bei ihren Kontrollen neben drei stationären auch zwei mobile Geschwindigkeitsmessanlagen ein. Im Fokus stehen Unfallhäufungs- und andere potenzielle Gefahrenstellen wie Kindergärten oder Schulen, aber auch generell Tempo-30-Zonen. Daneben berücksichtigen die Messungen Aspekte wie Lärmschutz oder andere Umwelteinflüsse.

Seit 2021 überwacht das städtische Ordnungsamt auch den Verkehr an ausgewählten Kreuzungsbereichen, bei welchen es sich um sogenannte Unfallhäufungsstellen handelt. Es findet eine kombinierte Überwachung von Rotlicht- und Geschwindigkeitsverstößen statt. Dazu werden in den stationären Messsäulen aktuell drei Messanlagen eingesetzt.

Die Messanlagen befinden sich im Wechsel an den folgenden Standorten:

- Wasserweg / Schöndorfer Straße
- Martinsufer / Ausoniusstraße
- Pacelliufer / Pellinger Straße
- Pacelliufer / Hohenzollernstraße
- Luxemburger Straße / Niederkircher Straße
- Kaiserstraße / Gerty-Spies-Straße

Sonstiges

In der nachfolgenden Aufzählung sind Straßen dargestellt, in deren Bereich die Aktualisierung der Lärmkartierung abschnittsweise noch nicht abgeschlossen ist und daher im weiteren Prozess der Lärmaktionsplanung differenziert betrachtet werden.

Dabei handelt es sich um Korrekturen zu Geschwindigkeits- und / oder Durchfahrtsbeschränkungen, die die Straßen B_51, B_53, B_422, L_44, L_46, L_47, L_143, L_144, L_145, K 211_1, K 211_2, K 211_3, K 211_4, K 211_5, K 211_7, K 211_8, K 211_10, K 211_12, K 211_15, Am Mariahof, An der alten Synagoge, Arnulfstraße, Auf dem Petrisberg, Auf der Redoute, Aulstraße, Avelsbacher Straße, Domänenstraße, Gartenfeldstraße, Koblenzer Straße, Matthiasstraße, Metternichstraße, Metzelstraße, Moselstraße, Mustorstraße, Oberstraße, Paulinstraße, Robert-Schuman-Allee, Saarstraße, Sickingenstraße, Straßburger Allee, Stresemannstraße, Walramsneustraße, Zeughausstraße, Zuckerbergstraße, Zum Domherrenwald, Zum Hellberg, Zum Pfahlweiler, betreffen.

In der Rheinstraße wurde die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Zwischenzeit teilweise wieder aufgehoben.

1.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Rahmen der Lärmkartierung wurden in weiten Teilen des Stadtgebietes hohe Schallleistungspegel ermittelt. Hierbei variieren die Zahlen der Bürger, die von dieser hohen Lärmbelastung am Tag und in der Nacht betroffen sind.

Zur Reduzierung dieser gesundheitlichen Belastung soll in weiteren Teilen des Stadtgebietes eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm nach den geltenden Regelwerken (Straßenverkehrsordnung, Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr) insgesamt immer auch angemessen sind. Die erzielbare Lärmentlastungswirkung für die betroffenen Anwohner auf der einen Seite sowie die Beschränkungen für die Verkehrsteilnehmer auf der anderen Seite müssen gegeneinander abgewogen werden. Eine geeignete straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahme erweist sich dann als angemessen und verhältnismäßig, wenn unter Berücksichtigung und Gewichtung aller relevanten Faktoren die Belange des Lärmschutzes überwiegen. Von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden ist zu prüfen, ob die Maßnahmen nicht zu unverhältnismäßigen Beschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer führen. Für Anordnungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung muss deshalb im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung immer auch geprüft werden, ob es zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kommen wird.

In diesem Zusammenhang wurden auch mögliche Verdrängungseffekte durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lasten anderer Anwohner von Verkehrsstraßen im Rahmen der bisherigen kommunalen Lärmaktionsplanung geprüft.

Vor diesem Hintergrund werden in die vorliegende Lärmaktionsplanung grundsätzlich nur solche Straßenabschnitte in das Programm für Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgenommen, in denen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung neben den Lärmproblemen und zu erwartenden hohen Entlastungseffekten auch funktionale und städtebauliche Gesichtspunkte sprechen sowie Verdrängungseffekte in andere hoch belastete Bereiche nicht zu erwarten sind. Eine Einführung von Tempo 30 für leistungsfähig ausgebaute vierstreifige Hauptverkehrsstraßen (z. B. B_49 am Moselufer, Alleenring) wird auch im Hinblick auf die Akzeptanz durch Kfz-Nutzer derzeit nicht für vertretbar gehalten.

Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird vor diesem Hintergrund für folgende innerörtliche Straßenabschnitte die Einführung von ganztägig Tempo 30 festgelegt.

Bei den betroffenen Gebieten ist davon auszugehen, dass es sich auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse und der sehr hohen Lärmbelastung um eine Gefahrenlage im Sinne von § 49 Abs. 2 Satz 2 StVO handelt.

- Das Untersuchungsgebiet 1 umfasst die Hindenburgstraße, Stresemannstraße und Metzelstraße mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 83/80/75 dB(A).
- Das Untersuchungsgebiet 2 umfasst die Güterstraße mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 82/80/74 dB(A).
- Das Untersuchungsgebiet 3 umfasst die Ruwerer Straße und die Rheinstraße mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 81/78/73 dB(A).
- Das Untersuchungsgebiet 4 umfasst die Mustorstraße und die Weberbach mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 82/80/73 dB(A).
- Das Untersuchungsgebiet 5 umfasst die B_49 b (Zewener Straße / Wasserbilliger Straße) mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 82/80/74 dB(A).
- Das Untersuchungsgebiet 6 umfasst die L_145 c (Schöndorfer Straße / In der Reichsabtei) mit einem mittleren Schallleistungspegel im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum von 83/81/75 dB(A).

1.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Hohe Lärmbelastungen sind auf den 4-spurigen Straßen festzustellen, daher ist die Lärm-minderung in diesen Bereichen weiterhin langfristiges Ziel der Lärmaktionsplanung.

Für den Fall der Herzogenbuscherstraße sind große Verdrängungseffekte zu erwarten, die im Rahmen der Lärm-minderungsplanung berücksichtigt werden sollen.

Bereits im Rahmen der zurückliegenden Lärmkartierungen sowie kommunalen Lärmaktionsplanung wurde die Errichtung verschiedener Lärmschutzwälle diskutiert und dargestellt. Deren Realisierung wird weiterhin als langfristige Strategie fortgeschrieben.

2 SCHUTZ RUHIGER GEBIETE – STADT TRIER –

Die Stadt Trier verfügt über zahlreiche Gebiete, die im Flächennutzungsplan als Gebiete zur Erholung ausgewiesen sind und den Einwohnern unter anderem zur Naherholung dienen.

- Weißhauswald
- Mattheiser_Weiher
- Tiergarten
- Altbachtal
- Moselufer
- Brettenbachtal
- Hauptfriedhof
- Nells_Ländchen
- Palastgarten
- Amphitheater

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