

Anlage 3

Anregungen gem. § 24 GO

An die Mitglieder des Rates

Sehr geehrte Damen und Herren,.

wir wenden uns an Sie als Mitglieder der Anwohnerinitiative Staufenstrasse, die sich gegen die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Staufenstrasse/Brüderstrasse wendet.

Wir bitten Sie, vor der anstehenden Entscheidungen unsere Argumente zu prüfen und sich ebenso wie die große Mehrheit der direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner gegen die Errichtung der Lärmschutzwand auszusprechen.

Unsere Argumente:

1. **Die Lärmschutzwände verunstalten unsere Stadt und unsere Häuser**
2. **Die Wände auf dem hohen Bahndamm verschatten die Gärten**
3. **Den Lärm, vor dem die Wände schützen sollen, gibt es nicht. Er entsteht erst, wenn die Züge die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke erreicht haben, nicht aber in Bahnhofsnähe.**
4. **Es gibt Alternativen für passiven und aktiven Schallschutz**
5. **Das Votum der direkt Betroffenen Anwohner kann nicht unberücksichtigt bleiben**

Zu 1. Die Lärmschutzwände verunstalten unsere Stadt und unsere Häuser oder: Lärmschutz ja, aber so nicht

Auf den ersten Blick mag es seltsam erscheinen: Die Bahn will die von Bund für die Lärmsanierung bereit gestellten Mittel für Lärmschutzmaßnahmen einsetzen - und die Bürgerinnen und Bürger, denen das zu Gute kommen soll, sind dagegen. Wir sind natürlich nicht gegen Lärmschutzmaßnahmen - aber nicht in dieser Form. Das Angebot auf passiven Lärmschutz wollen viele der Eigentümer aufgreifen.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist eine Verunstaltung des Stadtbildes - aber auch der betroffenen Grundstücke

Sehen Sie sich die Fotomontagen an, die die Lärmschutzwände auf einer Brücke zeigen. Wir fänden es entsetzlich, wenn die heute sehr schlanken Brücken, die durch ein historisches Mauerwerk geprägt sind, mit einer Lärmschutzwand überbaut werden. Das Entre der Stadt, auf die bei der Stadtplanung ja sehr viel Wert gelegt wird, würde durch die Lärmschutzwände auf der Wareндorferstrasse, der Stolbergstrasse oder dem Ring zerstört. Im Bereich Staufenstrasse gibt es noch einige schöne Häuser im Jugendstil, die für das "alte Münster" stehen, dass im Krieg zerstört wurde. Münsters Bürger haben sich nach dem Krieg dafür eingesetzt, dieses "alte Münster" soweit wie möglich zu bewahren - und ihre Stadt nicht durch Schnellstraßen im Stadtzentrum zerschnitten. Die Lärmschutzwand auf den Brücken vermittelt dann aber genau diesen Eindruck einer zerschnittenen Stadt. Was auf einer Brücke hässlich ist, das wollen wir aber auch nicht hinter unserer Haustür. Der Sichtkontakt beim

Blick aus dem Fenster oder aus dem Garten würde durch die Lärmschutzwand zerstört. Die Mauer hat eine Höhe von 4-5 Metern, damit sie die angestrebte Höhe von 3 Metern über den Gleisen erreicht. Wie es künftig in den Gärten aussieht veranschaulichen die folgenden Bilder.



Zu 2. Die Lärmschutzwände verschatten die Gärten

Die Lärmschutzwände werden im Bereich Staufenstraße/Brüderstraße in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung errichtet. Hinter den Häusern befindet sich bereits ein vier Meter hoher Bahndamm. Für die Gärten entsteht eine Troglage mit einer erheblichen Verschattung.

Den Lärmschutzwände fallen Bäume zum Opfer!

Für die Errichtung der Lärmschutzwände müssen nicht nur die Bäume am Bahndamm gefällt werden. Auch viele Eigentümer werden angesichts der Verschattung nicht umhin kommen, Bäume in ihren Gärten zu beseitigen.

Zu 3. Den Lärm, vor dem die Wände schützen sollen, gibt es nicht. Er entsteht erst, wenn die Züge die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke erreicht haben, nicht aber in Bahnhofsnähe.

Die Lärmberechnungen zwar richtig, aber von zweifelhafter Aussagekraft

Die Berechnungen der Bahn zum Schienenlärm beruhen auf einem Berechnungsmodell, mit dem im Interesse der Anwohner die Lärmbelastung höher angesetzt wird, als sie tatsächlich ist. Damit "schützt" die Wand vor Lärm, den es nur in einem Rechenmodell gibt, nicht aber in der Realität. Eine fiktive Lärmberechnung kann aber die Belastung mit der Lärmschutzwand nicht rechtfertigen. Dafür kann es nur auf die tatsächlichen Auswirkungen der Wand ankommen.

Fiktiv ist die Lärmberechnung aus drei Gründen:

zum einen wird eine Fahrgeschwindigkeit in Höhe der auf der Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu Grunde gelegt. Diese liegt bei 120 km/h. Die Gleise an der Staufenstraße/Brüderstraße befinden sich aber wenige hundert Meter vom Bahnhof entfernt. Deshalb haben die ein- und ausfahrenden Personenzüge keineswegs eine Geschwindigkeit von 120 km/h, sondern sind deutlich langsamer und damit deutlich leiser.

Zum anderen wurde bei den Berechnungen eine künftige Veränderung der Bahnverkehrs dann unberücksichtigt gelassen, wenn der Lärm sinkt. Das ist zwar freundlich gedacht, liefert aber keinen Anhaltspunkt dafür, welchen Lärm die Wand künftig tatsächlich abhalten soll.

Schließlich bleiben bauliche Besonderheiten der Häuser unberücksichtigt. Den Berechnungen

liegt die Annahme zu Grunde, die Häuser hätten eine einheitliche Außenfassade. Das ist nicht der Fall, die Gebäudevorsprünge haben tatsächlich eine dämpfende Wirkung.

Ein Anwohner hat Messungen über den tatsächlichen Lärm auf seinem Balkon in der besonders sensiblen Nachtzeit durchgeführt, die belegen, dass der tatsächliche Lärm deutlich unter dem rechnerischen Lärm liegt.

Die fiktive Berechnung führt zu Zahlen mit einer Lärmbelastung tagsüber von 65 dbA bis über 70 dbA.. Ein Lärmpegel von 65 db/A entspricht dem Lärm an einer Straße mit einem Verkehrsaufkommen von 2000 PKW je Stunde in einer Entfernung von 25 Metern bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Das sind 48000 PKW pro Tag oder 17,5 Millionen PKW im Jahr. Eine Verdoppelung der Emissionen, also eine Verdoppelung des Verkehrs erhöht den Pegel um 3 dbA. Ein Wert von 68 dbA entspricht also einer Straße mit 4000 PKW/h oder fast 100 000 PKW am Tag. An welcher Straße in Münster gibt es diesen Lärm? Vielleicht an der Weseler Straße in Autobahnnähe, oder an der Steinfurter Straße. Ein Wert von 71 dbA, der sich nach den Berechnungen der Bahn teilweise auch ergeben soll ergibt, entspräche also einem Verkehrsaufkommen von 8000 PKW je Stunde. Das ist das Verkehrsaufkommen an einer Autobahn!

Gäbe es tatsächlich den von der Bahn errechneten Straßenverkehr hinter unseren Häusern, dann gäbe es sicher keine Anwohnerinitiative, die sich gegen Lärmschutzwände ausspricht. Wir würden vermutlich gar nicht in der Staufenstraße wohnen.

Wie kommen solche Ergebnisse zustande? Sie sind die Konsequenz einer Berechnungsweise, die davon ausgeht, dass die Züge mit Höchstgeschwindigkeit fahren. Der danach berechnete Lärm ist so hoch, dass sich auch unter Berücksichtigung der Ruhezeiten ein hoher Mittelungspegel ergibt. Da die tatsächlichen Geschwindigkeiten andere sind, ist es tatsächlich vermutlich bereits heute so ruhig, wie es nach den Berechnungen der Bahn erst mit dem Bau der Lärmschutzwänden wäre. Schließlich werden auch Lärmschutzwände nichts daran ändern, dass Ruhezeiten unterbrochen werden, weil auch die beste Lärmschutzwand die Züge nicht wegzaubern kann.

4. Es gibt Alternativen für passiven und aktiven Schallschutz

Für diese These haben wir einen sachverständigen "Verbündeten": die Stadt Münster! Die Stadt Münster hat mit der Ausweisung des Bebauungsgebietes 476 am Johanne Walhorn Weg eine Wohnbebauung geplant, die noch näher an den Gleisen ist, als jede Bebauung an der Staufenstraße. Natürlich hat die Stadt Münster so geplant, dass dort gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet sind. Deshalb wird dort auch keine Lärmschutzwand errichtet, sondern nur auf der Seite des Bahndamms an der Brüderstraße.

Am 5.11.2008 hat die Stadt Münster beschlossen, den Bebauungsplan 522 "Östlich Auf der Horst / Südlich Bohlweg" aufzustellen, um gleichfalls in unmittelbarer Nähe zur Bahn die Voraussetzungen für eine weitere Wohnbebauung zu schaffen. Auch dort wird die Bahn keine Lärmschutzwände errichten, wohl aber auf der Seite des Bahndamms zur Staufenstraße - was die künftigen Bewohner wohl ziemlich ärgern wird, weil sie nichts von der Lärmschutzwand haben, als den Blick auf sie und damit werden die Wände die Vermarktung dieser Grundstücke nicht erleichtern.

Diese Bebauungen sind möglich, weil Maßnahmen des passiven Schallschutzes ergriffen werden. Dazu sind auch die Anwohner an der Staufenstraße gern bereit! Wenn hier von Bund für den passiven Lärmschutz sogar Mittel bereit gestellt werden - umso besser!

Auch aktiver Schallschutz ist anders möglich. Im Rahmen des Konjunkturprogramms werden derzeit Mittel über den Test kleinerer etwa 1 Meter hoher Schallschutzwände bereit gestellt, die direkt neben den Gleisen errichtet werden und damit kaum optische Beeinträchtigungen hervorrufen. Münster sollte die Ergebnisse dieser Tests abwarten, oder sich sogar selbst für ein solches Projekt bewerben. Wo, wenn nicht in einer Situation wie an der Brüderstraße-Staufenstraße wäre der Ort für einen solchen Test?

Der Bau solcher "kleiner Mauern" wäre zudem ein sinnvoller Kompromiss.

Zu 5. Das Votum der direkt Betroffenen Anwohner kann nicht unberücksichtigt bleiben

Unmittelbar nach der Bürgerversammlung am 2. April bildete sich eine Anwohnerinitiative, die bei den direkt betroffenen Anwohnern der am Bahndamm gelegenen Häuser an der Brüderstraße und der Staufenstraße Unterschriften gesammelt hat. Das sind die ungeraden Hausnummern an der Staufenstraße und der Brüderstraße. Da in dieser Zeit die Osterferien lagen und einige Häuser eher von Studenten bewohnt sind, für die Semesterferien waren, konnten nicht alle Anwohner angesprochen werden. Dennoch können wir heute die Unterschriften einer großen Zahl der betroffenen Anwohner an der Staufenstraße vorlegen. Wir meinen, dass dieses Votum der Anwohner der Staufenstraße nicht unberücksichtigt bleiben darf. Wir legen ihnen also heute keine Unterschriftenliste der Kunden eines Geschäftsvor, die ihre Unterschrift aus Gefälligkeit gegeben haben, sondern die Unterschriften der direkt Betroffenen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.



Die Eisenbahnbrücke am Platz Stolbergstraße/Brüderstraße/Staufenstraße auf einem Bild aus dem Jahr 1900. Die Brücke ist heute noch so erhalten, wie sie vor 100 Jahren aussah. Noch!



Rückfragen und Antwort bitte an:



An die Mitglieder des Beirates für Stadtgestaltung und den Umweltdezernenten
über den Oberbürgermeister der Stadt Münster!

Betr.: Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes im Raum Münster

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund einer fehlerhaften Darstellung in der WN vom 04.04.09 zu den geplanten Lärmschutzwänden der Deutschen Bahn AG war die Mehrzahl der Anwohner und der Haus/Wohnungseigentümer der Brüderstraße der Meinung, dass ihre Häuser nicht betroffen seien. Bei der erbetenen Einsicht in die dem Umweltamt vorliegende Akte zur Lärmsanierungsmaßnahme Münster am 14.04.09 wurde klar, dass die Brüderstraßenbewohner ab dem Haus Nr. 19 direkt betroffen sind.

Die darauf hin gestartete umfassende Befragung bei den **direkt betroffenen Bürgern** (linke Straßenseite, Gartenseite zum Gleiskörper) brachte folgendes Ergebnis:

Direkt betroffene Bürger (Liste 1)

Von den **50 betroffenen Wohneinheiten** (WE) in der Brüderstraße konnten **45** Parteien befragt werden (**90 %**). Davon sprachen sich **38** deutlich mit ihrer Unterschrift gegen die geplante SSW 8 und 9 aus (**85 %**). **3** versprechen sich geringe Schallschutz-Vorteile durch die geplanten SSW (**6 %**). **4** äußerten sich neutral (**9 %**). **5** Parteien konnten nicht erreicht werden (Urlaub, Wohnungswechsel u.ä.). Insgesamt sprachen sich **54** von **62** befragten **direkt betroffenen Personen** mit ihrer Unterschrift (**87 %**) gegen die geplanten SSW 8 und 9 aus.

Diese Ergebnisse zeigen deutlich, dass im Erphoviertel nicht der „*offene Streit ausgebrochen*“ ist und es „*mächtig Zoff*“ gibt, wie ein Teil der Presse schreibt, sondern dass die weit überwiegende Mehrheit, die sich bisher nicht beschwert hat und auch nicht gefragt wurde, sich durch die geplanten Maßnahmen in ihrer Lebensqualität stark bedroht sieht.

Betroffene Haus- und Eigentumswohnungs-Besitzer (Liste 2)

Eine ebenso deutliche Absage gegen die geplanten Wände kommt aus der Reihe der **13** Haus- bzw. Wohnungseigentümer, von denen **11** befragt werden konnten. **2** Hausbesitzer und **4** Eigentumswohnungsinhaber nutzen hier selbst oder mit Familienmitgliedern die Wohnungen. **2** Eigentümer konnten nicht erreicht werden. Eine Wohneinheit wechselt z. Zt. den Besitzer. Die Befragten Eigentümer sprachen sich vehement gegen die SSW aus, da ein deutlicher Wertverlust der WE zu erwarten ist.

Der **Hauptgrund für die Ablehnung** durch die betroffenen Bewohner ist in einer unzumutbaren Sichtverbauung und Verdunkelung der Südwestseite zu sehen. Verschattung ist hier der falsche Begriff, da auch Bäume Schatten werfen, aber trotzdem ein angenehmer grüner Lichtanteil und selbst Sonnenstrahlen durchgelassen werden. Ich fordere sie auf, sich die Situation in betroffenen EG oder 1.OG-Wohnungen anzusehen. Die Leute „*lieben ihre Wohnung*“, sie halten sogar Mittagsschlaf auf dem Balkon, und sie wollen sich nicht die „*Schokoladenseite*“ ihrer Wohnung durch eine 7 Meter hohe Wand verbauen lassen.

Nach dem Laubfall im Herbst dürften dafür Graffiti-Schmierereien ihre „*Gartenwand*“ zieren. **5** WE wurden erst kürzlich an ihre neuen Besitzer verkauft, alle vorbildlich renoviert und mit Dreifachverglasung versehen. Die Bewohner haben sich bewusst für diese Wohnungen entschieden, aber nicht, um sich im Nachhinein die Sicht verbauen zu lassen.

Der reale Schallpegel entspricht bei weitem nicht den Berechnungswerten und stellt für die Bewohner keine Belastung dar, auch nachts nicht.

Städtebaulicher Aspekt (Liste 3)

Während der Aktion meldeten sich auch andere, nicht direkt betroffenen Anwohner oder Bürger, die täglich im Erphodreieck verkehren. Da sie sich unbedingt dazu äußern wollten, wurde für sie eine dritte Liste erstellt..

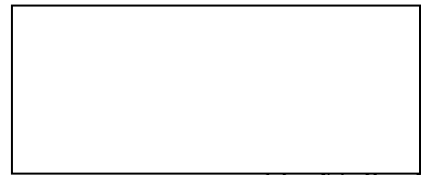
Für viele der übrigen Bewohner und Besucher ist das Erphoviertel in den letzten 25 Jahren zu einem sehr beliebten Lebensraum geworden (Kreuzviertel-Charakter im Kleinen). Für sie ist die linke Häuserreihe an der Brüderstraße/Staufenstraße die beste Lärmschutzwand. Sie befürchten, dass durch die SSW der Staufenplatz seine Anziehungskraft verliert, denn was für die Eisenbahnbrücke an der Wareндorfer Str. gilt (städtebaulicher Verlust der Stadtsilhouette), gilt erst recht für die historische Durchfahrt an der Stolbergstraße, die bisher noch von beiden Seiten einen sehr schönen Blick auf die Altbauten freigibt. Die Beliebtheit der Unterführung bei den Anwohnern wird durch die tägliche Nutzung und Abstimmung mit den Füßen/Fahrrädern belegt. Das Flair des ganztägig durch Anwohner und Gäste belebten Staufenplatzes würde stark beeinträchtigt.

Ich darf sie im Namen aller Unterzeichner der Brüderstraße bitten, die geplante SSW 8 und 9 nicht zu befürworten und einen unzumutbaren Verlust der Lebensqualität im liebenswerten Erphoviertel zu verhindern.

Münster, den 27.04.09



Der Oberbürgermeister
Münster
Eing: 06. MAI 2009



11.01.2009
M. 2) 0 III/61
M. 0 V/67
ZK

An den Oberbürgermeister der Stadt Münster

Münster, den 04.05.2009

Anregung an den Rat der Stadt Münster

Anregungen gem. § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Betr.: Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn, Streckenabschnitt Staufenstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind Eigentümer der Häuser Staufenstraße 27 bzw. 29 und bewohnen das jeweilige Erdgeschoss.

Da der Lärm, der durch die unzähligen Personen- und Güterzüge verursacht wird, uns im hohen Maße in unserer Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt, sind wir hochofret darüber, dass die Deutschen Bahn aktiv wird und eine Lärmschutzwand errichten will.

Tatsache ist, dass hinter unserem Haus fünf Gleise verlaufen. Egal woher er kommt oder wohin er will, jeder Personenzug und jeder Güterzug, der durch Münster fährt, muss über eines dieser Gleise fahren.

Dass dies einen ganz erheblichen Verkehrslärm verursacht wird niemand leugnen können.

Der größten Lärmbelastung sind wir dabei nachts ausgeliefert, wenn die Gleise hauptsächlich den Güterzügen zur Verfügung stehen. Diese rumpeln dann, manchmal mehrere gleichzeitig, ohne ihre Geschwindigkeit zu verlangsamen und so schnell wie es die Gleise erlauben, bei uns vorbei. Oder aber sie kommen mit schreienden Bremsen krachend vor den Signalen zum stehen, warten dann, mit laufenden Maschinen auf die Freigabe zur Weiterfahrt um sich dann mühsam und laut polternd wieder in Bewegung zu setzen.

Diese Tatsachen haben ja auch dazu geführt, dass die Untersuchungen der Deutschen Bahn zu dem Schluss geführt haben, dass dieser Streckenbereich zu den am stärksten belasteten in Deutschland gehört und daher vordringlich in das Programm zur Lärmsanierung an deutschen Schienenwegen aufgenommen wurde.

Der Widerstand einiger Anwohner gegen die geplante Lärmschutzwand ist für uns nur schwer nachvollziehbar:

Die Wand ist im Sommer so gut wie nicht zu sehen, da sie von den auf dem Bahndamm bereits vorhandenen Bäumen und Sträuchern gut verdeckt wird (siehe beigelegte Fotos). Die vorhandenen Bäume sind teilweise haushoch. Es gibt die Zusage der Bahn, dass die Vegetation erhalten bleibt.

Mit immergrünen Pflanzen wie Efeu könnte man die Wand leicht auch für die Winterzeit naturnaher gestalten. Vielleicht kann die Stadt dafür ja noch ein zusätzliches Begrünungsprogramm auflegen.

Der Bahndamm liegt nordwestlich der Häuser und die geplante Wand hat zu den Häusern einen durchschnittlichen Abstand von ca 25 Metern. Nur bei einigen wenigen Häusern am Anfang der Straße ist es etwas enger. Von einer zusätzlichen Verschattung, wie einige Anwohner befürchten, kann nicht die Rede sein.

Bleibt lediglich, dass die vorbeifahrenden Züge im Winter nicht mehr zu sehen sein

werden und die Fahrgäste der Bahn nicht mehr in unsere Wohnzimmer sehen können. Für uns wäre dieses kein großer Verlust.

Ein passiver Lärmschutz ist sicher hilfreich und wir haben in diesem Bereich an unseren Häusern auch schon einiges getan. Doch kann der passive Lärmschutz allein nicht ausreichend sein. Wir wollen in unseren Privatwohnungen nicht eingesperrt hinter verschlossenen Fenstern und Türen leben müssen und möchten auch unsere Terrassen und Gärten nutzen können. Nur der aktive Schutz einer Lärmschutzwand kann uns wirklich helfen.

Auch bei der Wohnungsvermietung haben wir festgestellt, dass immer weniger potenzielle neue Mieter bereit sind, den Bahnlärm zu tolerieren. Meistens ist eine Wohnungsbesichtigung spätestens wenn der erste Güterzug vorbeidonnert zu Ende. Lange Leerstände sind die Folge. Die Lärmschutzwand wird also auch zu einer Aufwertung der Immobilien führen.

Auch wir haben versucht, mit einer Unterschriftenliste zu belegen, dass wir nicht die einzigen lärmgeplagten Anwohner sind, die erkannt haben, wie wichtig der aktive Lärmschutz ist, den uns nur eine Schallschutzwand bieten kann. Die Listen wurden dem Umweltamt Münster über gegeben, Kopien dieser Listen sind diesem Schreiben beigelegt.

Bitte messen Sie aber der reinen Zahl der Unterschriften nicht so viel Gewicht bei, denn wir haben festgestellt, dass die meisten Bewohner der Staufenstraße entweder gar nicht oder falsch informiert sind. So glauben viele Anwohner, die Wand würde bis zu 5 Metern bis zu den Fahrdrähten hoch, die Vegetation würde vernichtet und die nackte Wand würde sicher mit Graffiti-Schmierereien verunstaltet. Richtig ist aber, dass die geplante Wand lediglich 3 Meter über den Gleisen messen soll, die Bahn zugesichert hat, dass die bestehende Vegetation erhalten bleibt und "Graffiti - Künstler" durch das dichte Gestrüpp keinen Zugang zur Wand haben werden und diese außerdem uninteressant sein dürfte, da Ihre "Kunstwerke" nicht gesehen werden können.

Wir mussten also sehr viel mühevolle, Zeit intensive Aufklärungsarbeit leisten und haben mit der beschränkten Zeit die wir der Sache opfern konnten, nur wenige Anwohner ansprechen können.

Die Gegner der Wand sind da sicher weit professioneller vorgegangen. So verteilten sie gedruckte Hochglanzfaltblätter mit stimmungsmachenden Vorher- Nachher - Bildern: Brücke ohne Wand in Farbe, Brücke mit Schallschutzwand schwarz- weiß.

Da können und wollen wir nicht mithalten.

Sicher, die Schutzwand auf den historischen Brücken ist bedenkenswert und sicher gibt es dafür, wie man überall in Deutschland (z.B. an der A2 Richtung Berlin) sehen kann, elegantere Lösungen. Aber gegen eine Lärmschutzwand hinter den Häusern gibt es keine schwerwiegenden Argumente.

In der letzten Woche war gerade der internationale Tag des Lärms. Da konnten wir überall erfahren, wie schädlich sowohl bewusst wie unbewusst wahrgenommener Lärm ist und wie unumgänglich wichtig es ist, dass alles Erdenkliche getan wird um den Lärm in den Städten zu mindern. Wie würde ausgerechnet die lebenswerteste Stadt Münster da stehen, wenn sie eine so einmalige Chance, wie sie uns von der Deutschen Bahn geboten wird, ungenutzt verstreichen lässt?

Die Lärmschutzwand wird für uns eine sehr große Verbesserung der Lebenssituation bedeuten und es uns ermöglichen, auf Dauer hier wohnen zu bleiben.

Wir sind sicher, dass auch die Mehrheit der Anwohner die Lärmschutzwand als einen großen Segen betrachten wird.

Wir bitten Sie daher, unterstützen Sie die Deutsche Bahn in ihrem Bauvorhaben.

Münster wird damit wieder ein Stück lebenswerter!

Mit freundlichen Grüßen

U

