

Stadt Münster

# Lärmaktionsplan der 2. Stufe für die Stadt Münster

Anlage 5: Materialien zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Oktober 2016

**LK Argus Kassel GmbH**

in Zusammenarbeit mit

**konsalt GmbH**

**Stadt Münster**

# Lärmaktionsplan der 2. Stufe für die Stadt Münster

Anlage 5: Materialien zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Auftraggeber

**Stadt Münster**

Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Auftragnehmer

**LK Argus Kassel GmbH**

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

und

**konsalt GmbH**

Altonaer Poststraße 13

D-22767 Hamburg

Tel. 040.35 75 27 0

Fax 040.37 75 27 13

info@konsalt.de

www.konsalt.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Dipl.-Ing. Christine Krauskopf

Dipl.-Geogr. Holger Heering

**Bearbeitung**

Dipl.-Soz. Margit Bonacker

Kassel, Oktober 2016

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Materialien zur Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>1</b>	Stadt Münster <b>Lärmaktionsplan der 2. Stufe</b>
1.1	Ergebnisse der Internetbefragung	1	<b>Materialien zur Öffentlichkeits- beteiligung</b>
1.1.1	Inhalte der Befragung und Befragungsteilnahme	1	Oktober 2016
1.1.2	Ergebnisse der Maßnahmenbewertung	2	
1.1.3	Auswertung ruhige Gebiete	24	
1.2	Protokolle der Lärmforen und der Lärmspaziergänge	27	
1.3	Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans	57	
	Tabellenverzeichnis	95	
	Abbildungsverzeichnis	95	



## **1 Materialien zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

### **1.1 Ergebnisse der Internetbefragung**

#### **1.1.1 Inhalte der Befragung und Befragungsteilnahme**

Die Befragung umfasst eine Bewertung der Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen sowie der Vorschläge für ruhige Gebiete.

Die Bewertung der Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen ist dabei in drei Ebenen gegliedert:

- eine grundsätzliche Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans
- eine differenzierte Bewertung des Geschwindigkeitskonzeptes Innenstadt nach Lage der empfohlenen Abschnitte im Straßennetz und
- eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge für 41 Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans

Die Bewertung der Vorschläge zu ruhigen Gebieten gliedert sich in die vorgeschlagenen

- Erholungsflächen in überwiegend ruhigen Bereichen und
- Stadtteilparks in ruhiger Umgebung

Die Bewertung erfolgt in den Kategorien sehr wichtig / wichtig / weniger wichtig / unwichtig. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Maßnahmen bzw. die ruhigen Gebiete zu kommentieren sowie eigene Vorschläge zu Maßnahmen und ruhigen Gebieten zu unterbreiten.

Insgesamt haben sich 113 Bürgerinnen und Bürger an der Internetbefragung beteiligt. 107 haben eine grundsätzliche Bewertung der Maßnahmenvorschläge vorgenommen. 38 Bürgerinnen und Bürger haben das Geschwindigkeitskonzept Innenstadt differenziert bewertet, 81 Bürgerinnen und Bürger haben sich zu Maßnahmen in Maßnahmenbereichen geäußert und 66 zu ruhigen Gebieten.

## 1.1.2 Ergebnisse der Maßnahmenbewertung

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**

Oktober 2016

### Grundsätzliche Bewertung der Maßnahmenvorschläge

Bei der grundsätzlichen Bewertung der Maßnahmenvorschläge überwiegt die Zustimmung zu den Maßnahmen. Die positiven Bewertungen (sehr wichtig / wichtig) liegen bei allen Maßnahmenvorschlägen zwischen 65% und 84%.

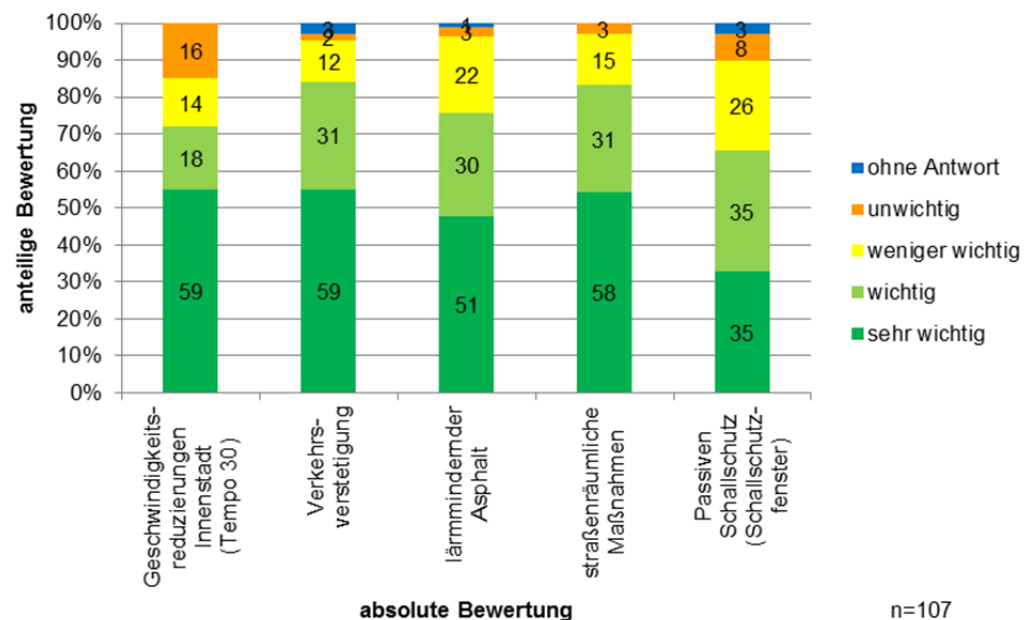
Als sehr wichtig eingestuft werden mit jeweils 59 Nennungen am häufigsten Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrsverstetigung, gefolgt von straßenräumlichen Maßnahmen mit 58 Nennungen.

Das Thema Geschwindigkeitsreduzierung wird mit 16 Nennungen aber auch am häufigsten als unwichtig bewertet. Dies weist auf eine kontroverse Diskussion dieses Themas hin.

Die positiven Bewertungen (sehr wichtig / wichtig) zusammengenommen erreichen die Maßnahmen Verkehrsverstetigung, straßenräumliche Maßnahmen und lärmindernder Asphalt die meisten Nennungen.

Die Maßnahme passiver Schallschutz wird von den wenigsten Teilnehmern als sehr wichtig oder wichtig bewertet.

- **Abbildung 1:** grundsätzliche Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Entwurfs zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe Münster (absolute und anteilige Bewertung)



## **Bewertung des Geschwindigkeitskonzeptes Innenstadt**

Das Geschwindigkeitskonzept Innenstadt umfasst die Bereiche

- innerhalb des „1. Tangentenringes“
- auf dem „1. Tangentenring Nord“
- auf dem „1. Tangentenring Süd“
- auf den Straßen im Bahnhofsbereich und
- auf angrenzenden Radialen.

Diese werden unterschiedlich bewertet.

Am häufigsten als sehr wichtig bzw. wichtig bewertet werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf den angrenzenden Radialen Hammer Straße im Abschnitt Geiststraße bis Ludgeriplatz (71%) und Wolbecker Straße zwischen Hohenzollerling und Bahnhofstraße (68%) sowie innerhalb des „1. Tangentenringes“ (68%) bewertet.

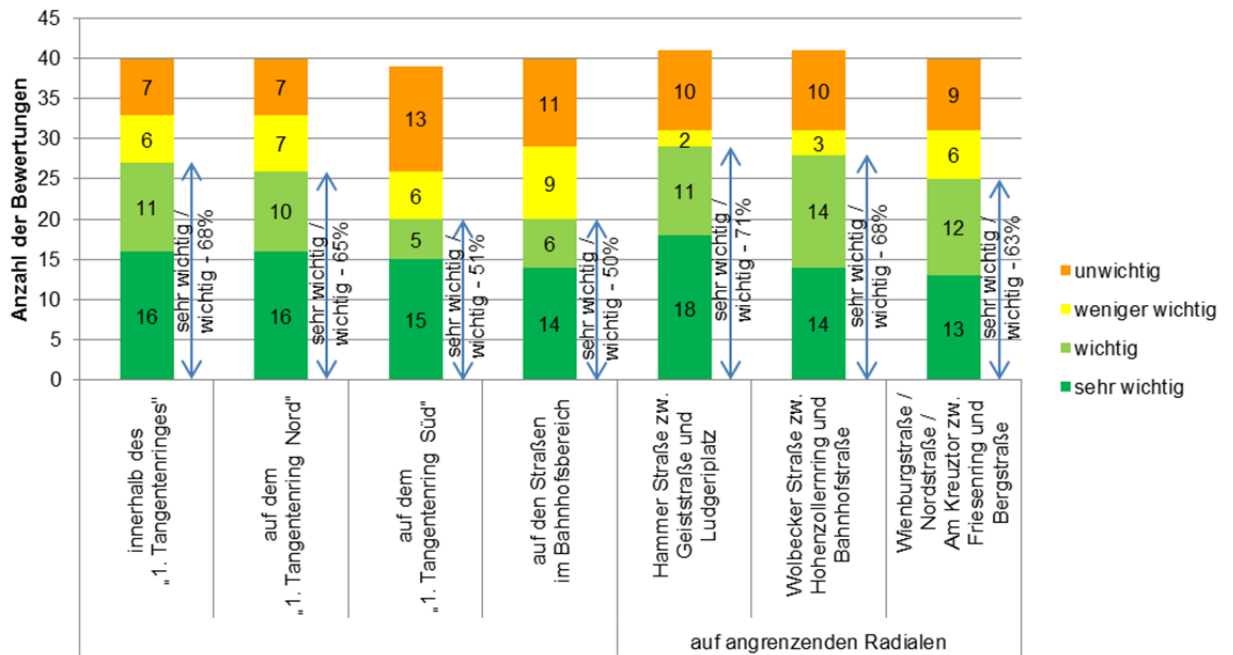
65% der Antwortenden halten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem „1. Tangentenring Nord“ für sehr wichtig oder wichtig.

Auf der Radiale Wienburgstraße / Nordstraße / Am Kreuztor zwischen Friesenring und Bergstraße liegt die Zustimmung (sehr wichtig oder wichtig) bei 63%.

Der „1. Tangentenring Süd“ sowie die Straßen des Bahnhofsbereichs werden mit 51% bzw. 50% Zustimmung (sehr wichtig oder wichtig) weniger deutlich befürwortet.

● **Abbildung 2:** Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplanentwurfs zu Tempo 30 nach Lage im Straßennetz

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**  
Oktober 2016



### Bewertung der Maßnahmenvorschläge für einzelne Maßnahmenbereiche

Zu insgesamt 41 Maßnahmenbereichen konnte eine Bewertung der im Lärmaktionsplan konkret vorgeschlagenen Maßnahmen abgegeben werden.

Auf den folgenden Seiten erfolgt die Darstellung der Bewertungsergebnisse zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen nach den Maßnahmenbereichen. Aus den in Grafiken aufbereiteten Ergebnissen wird deutlich, für welche Maßnahmenbereiche die Maßnahme wie intensiv diskutiert wird und wo sie als besonders wichtig bewertet wird.

Darauf folgend werden für Maßnahmenbereiche, für die mehr als eine Maßnahme im Lärmaktionsplan empfohlen wird, die Bewertungen dieser Maßnahmen jeweils im Vergleich je Maßnahmenbereich dargestellt.

Geschwindigkeitskonzept Innenstadt (Tempo 30)

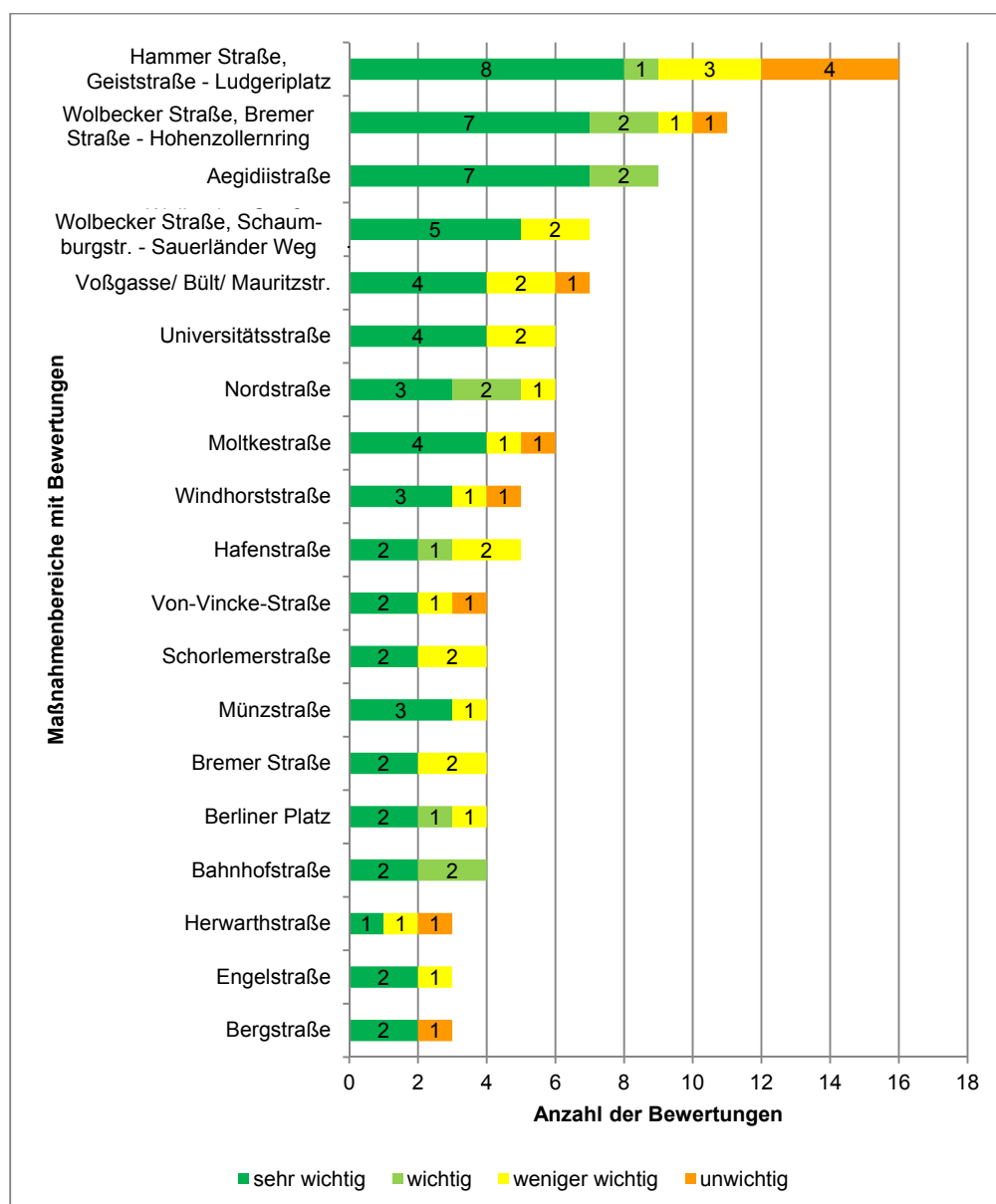
Für 19 Maßnahmenbereiche wurde eine Einbindung in das Geschwindigkeitskonzept empfohlen. Dieser Maßnahmenvorschlag wird mit bis zu 14 Bewertungen häufig kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**  
**Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung**

Oktober 2016

● **Abbildung 3:** Bewertung der Maßnahme Geschwindigkeitskonzept Innenstadt (Tempo 30) in den Maßnahmenbereichen

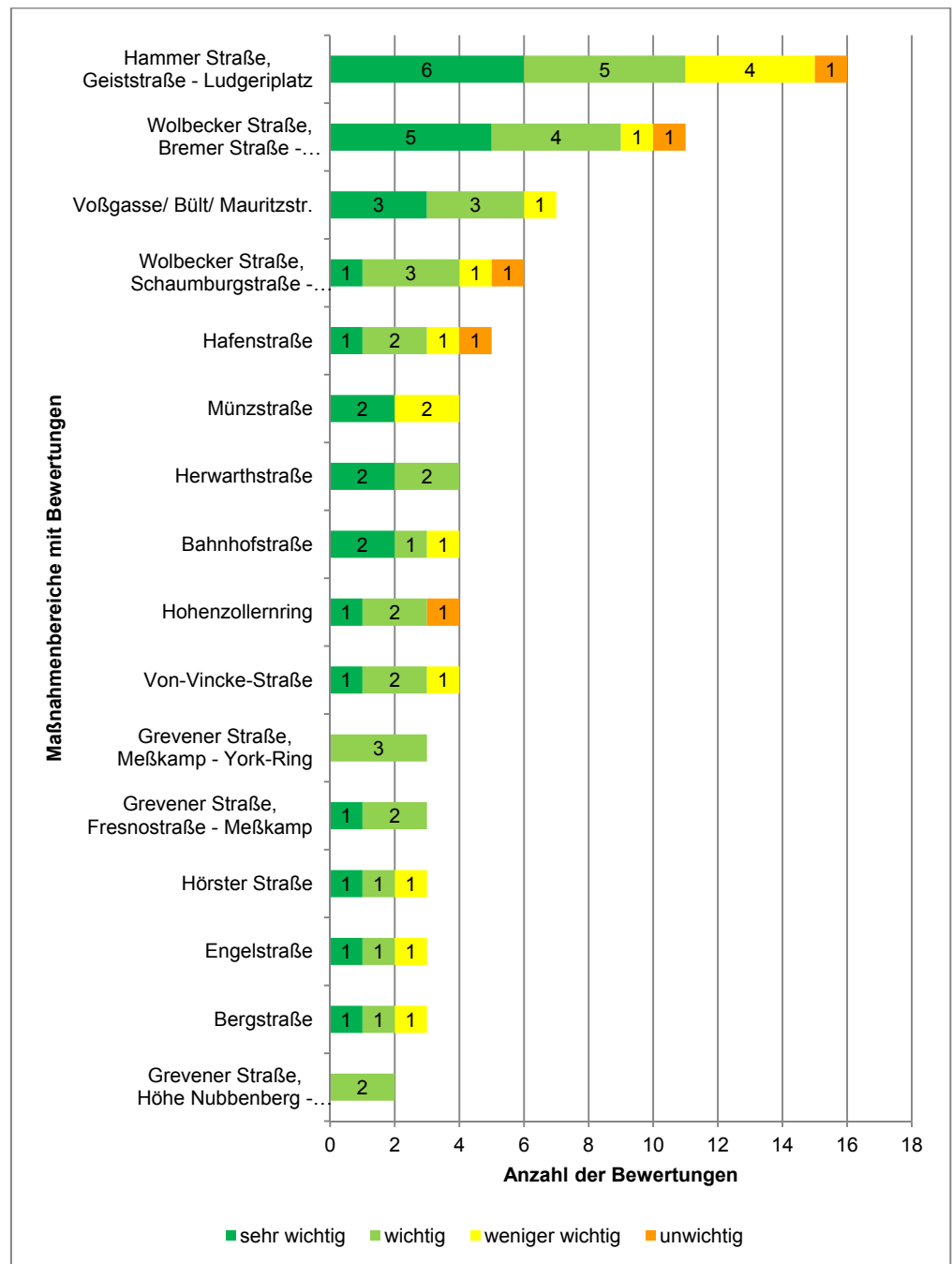


Verkehrsverstetigung durch Optimierung der Lichtsignalanlagen

Für 16 Maßnahmenbereiche wurde eine Verkehrsverstetigung durch Optimierung der Lichtsignalanlagen empfohlen. Dieser Maßnahmenvorschlag wird mit bis zu 16 Bewertungen am häufigsten kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

● **Abbildung 4:** Bewertung der Maßnahme zur Verkehrsverstetigung in den Maßnahmenbereichen

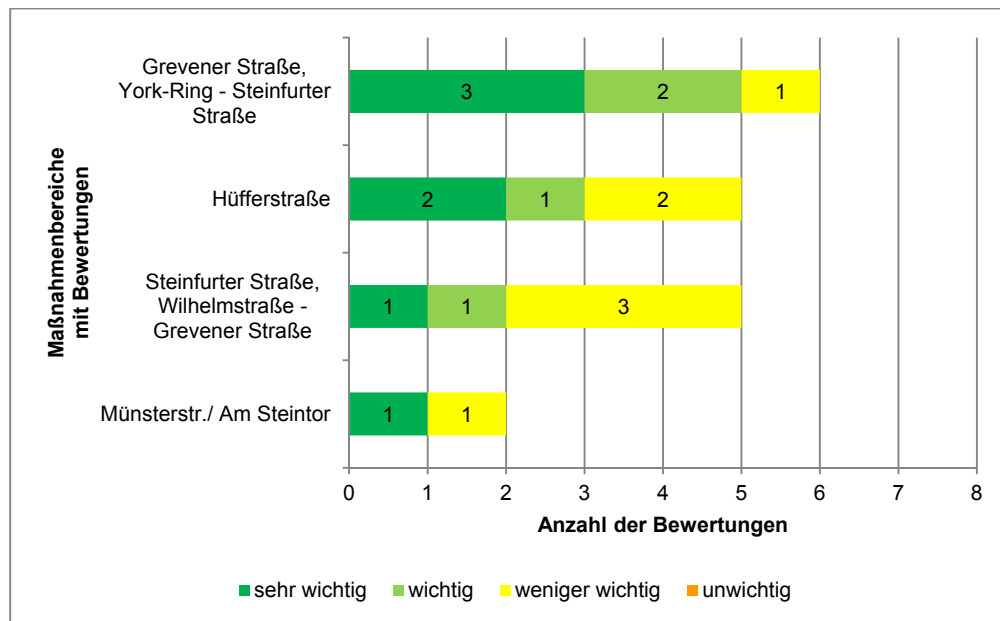


Straßenräumliche Maßnahmen

Für 4 Maßnahmenbereiche enthält der Lärmaktionsplan eine Empfehlung für straßenräumliche Maßnahmen. Dieser Maßnahmenvorschlag wird mit bis zu 6 Bewertungen kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit dieser Maßnahme für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

- **Abbildung 5:** Bewertung straßenräumlicher Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen

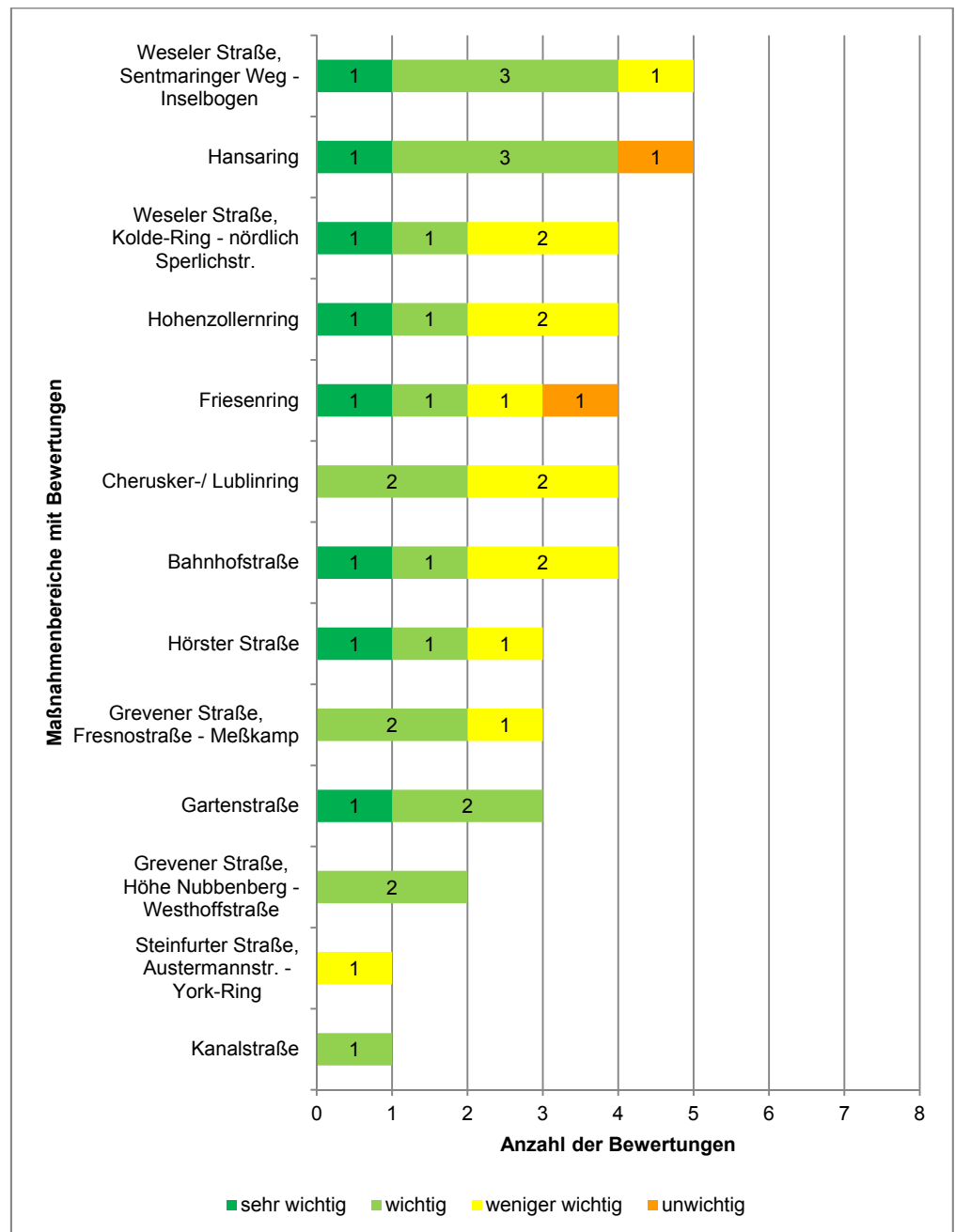


Instandsetzung der Fahrbahn

Für 13 Maßnahmenbereiche enthält der Lärmaktionsplan eine Empfehlung für Fahrbahnsanierungen. Dieser Maßnahmenvorschlag wird mit bis zu 5 Bewertungen kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit dieser Maßnahme für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

● **Abbildung 6:** Bewertung der Maßnahme Fahrbahninstandsetzung in den Maßnahmenbereichen

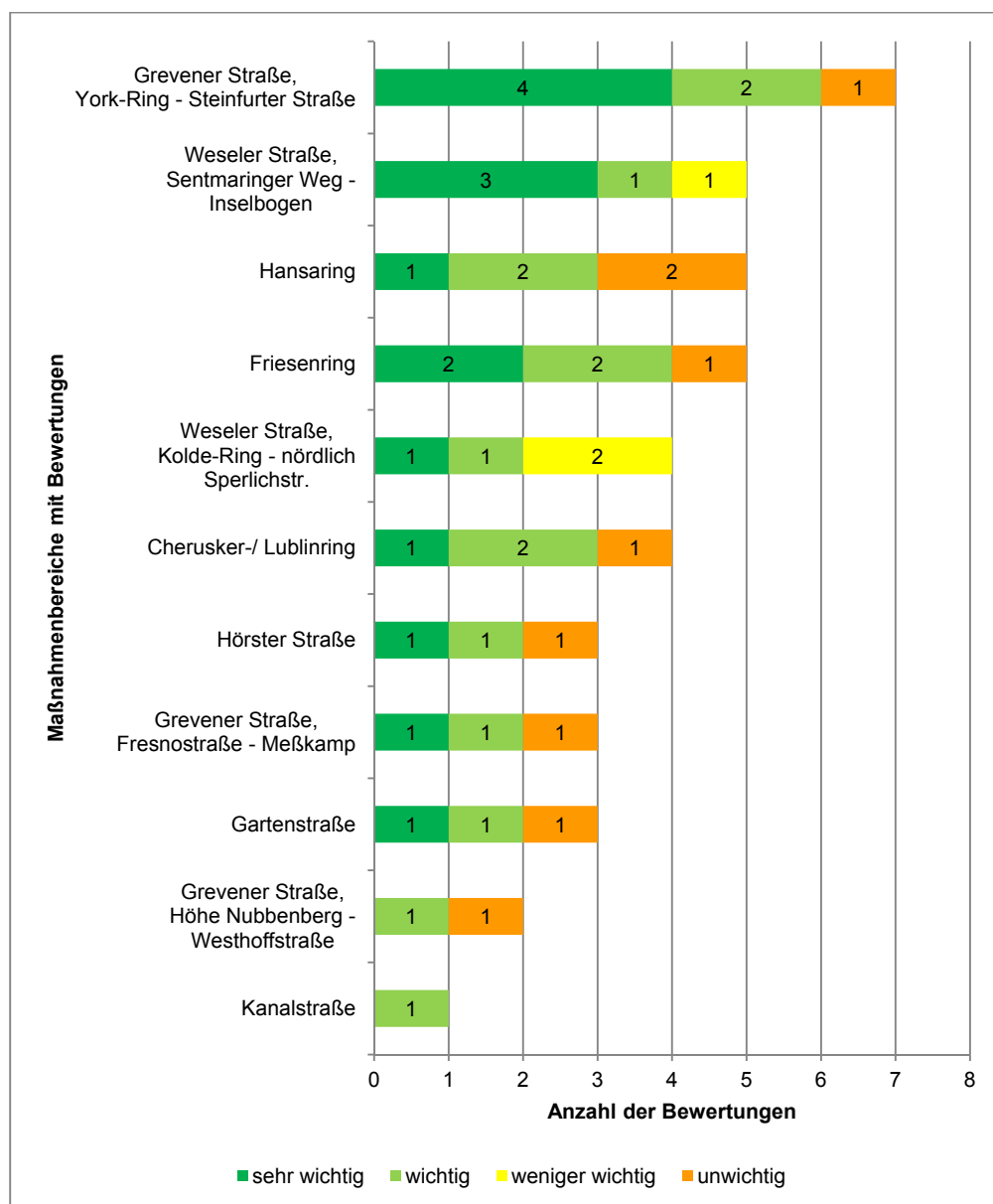


Lärmindernder Asphalt

Ergänzend zur Fahrbahnsanierung enthält der Lärmaktionsplan Empfehlungen zum Einsatz von Fahrbahnbelägen mit lärmindernden Eigenschaften in 11 Maßnahmenbereichen. Diese Empfehlungen werden mit bis zu 7 Bewertungen kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit dieser Maßnahme für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

- **Abbildung 7:** Bewertung der Maßnahme Einsatz lärmindernder Asphalt in den Maßnahmenbereichen

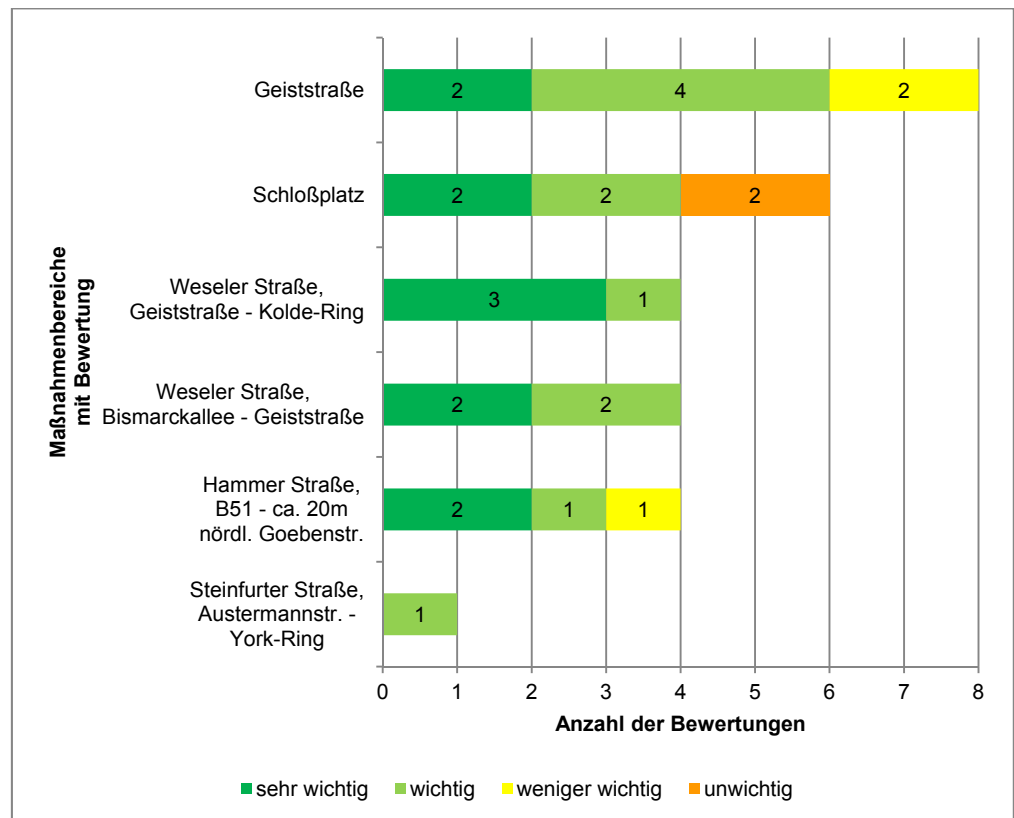


Passiver Schallschutz

Für 5 Maßnahmenbereiche der 1. Priorität, für die keine aktiven Maßnahmen zur Lärminderung möglich sind, enthält der Lärmaktionsplan eine Empfehlung zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen. Dieser Maßnahmenvorschlag wird mit bis zu 8 Bewertungen kommentiert.

Die Bewertung der Wichtigkeit dieser Maßnahme für die einzelnen Maßnahmenbereiche ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

● **Abbildung 8:** Bewertung der Maßnahme passiver Schallschutz in den Maßnahmenbereichen

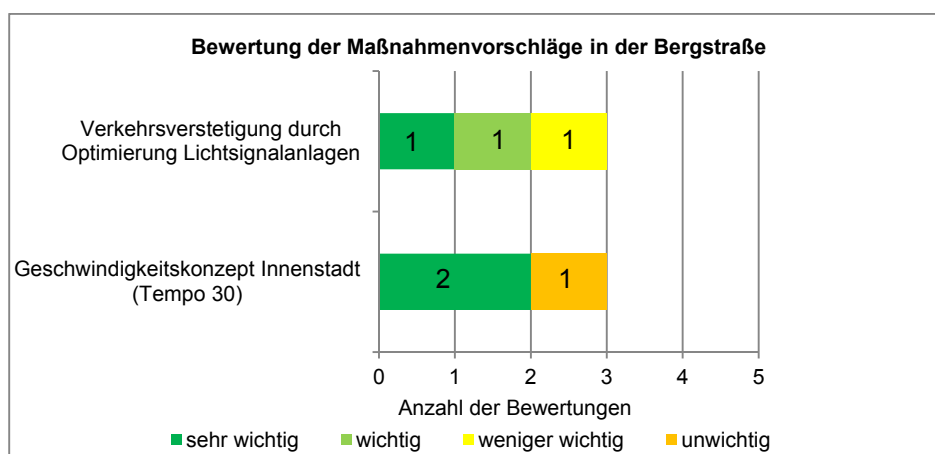
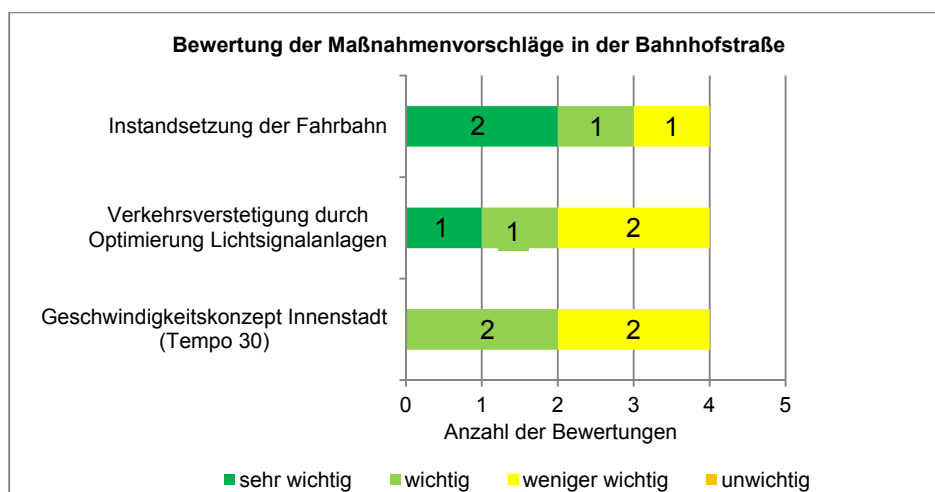


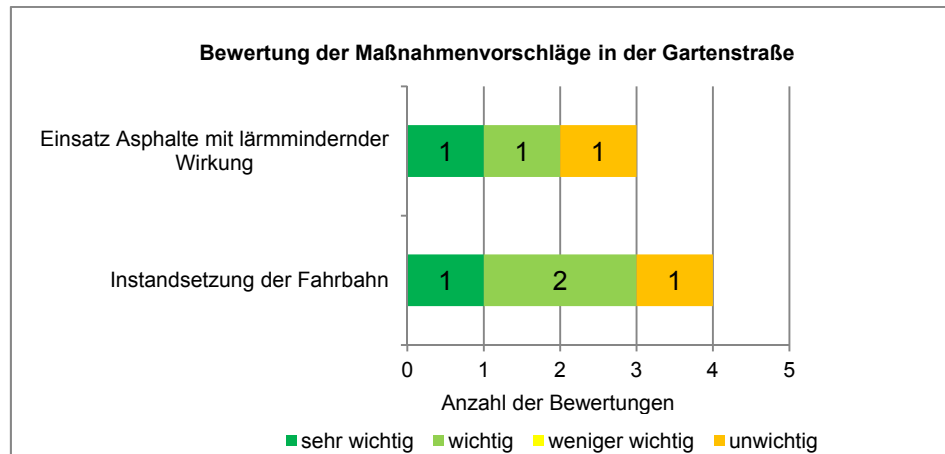
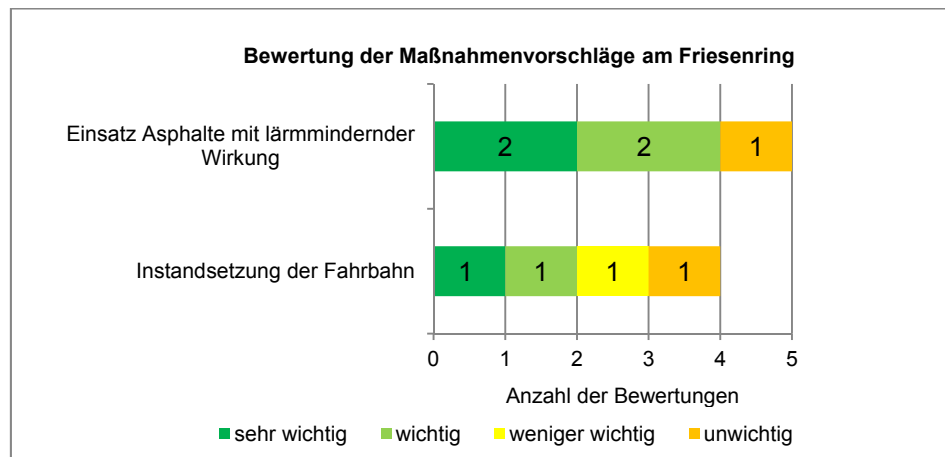
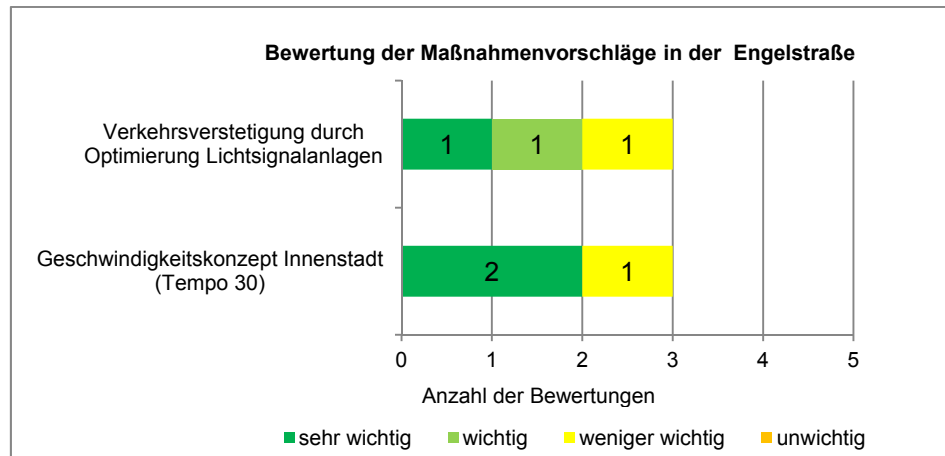
## Bewertung der Maßnahmenvorschläge nach Maßnahmenbereichen

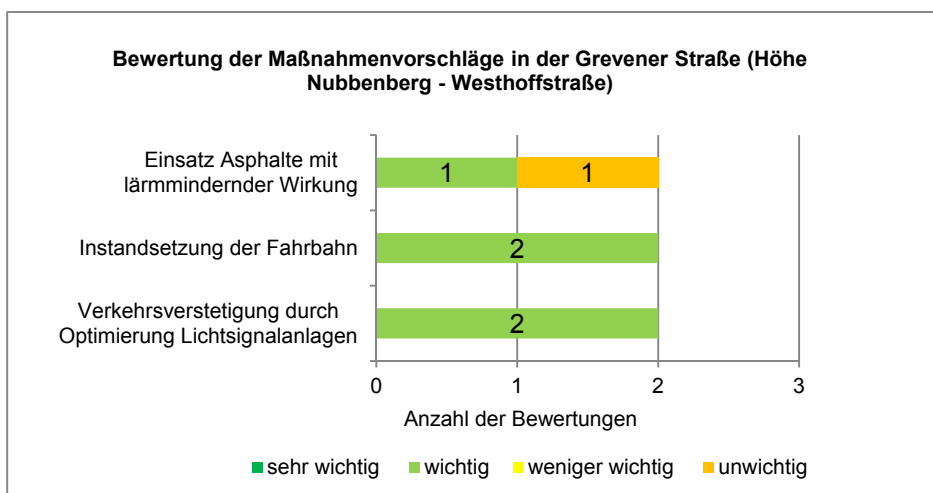
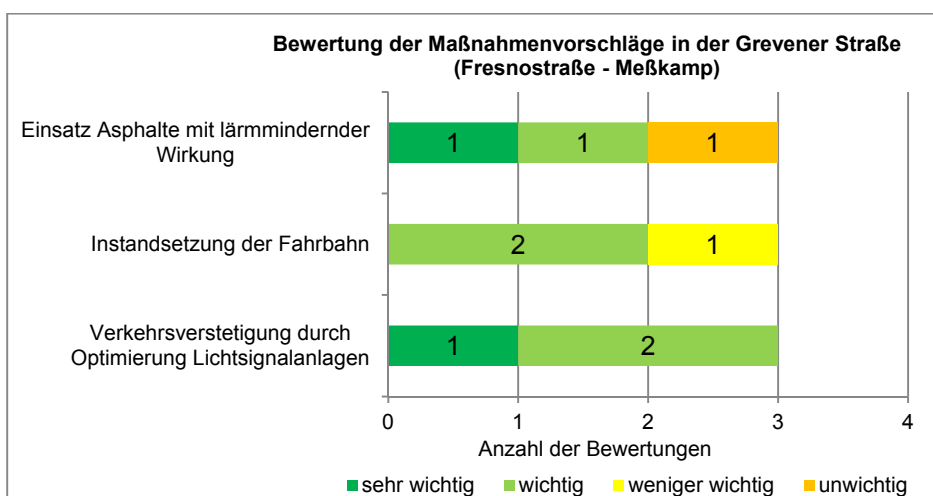
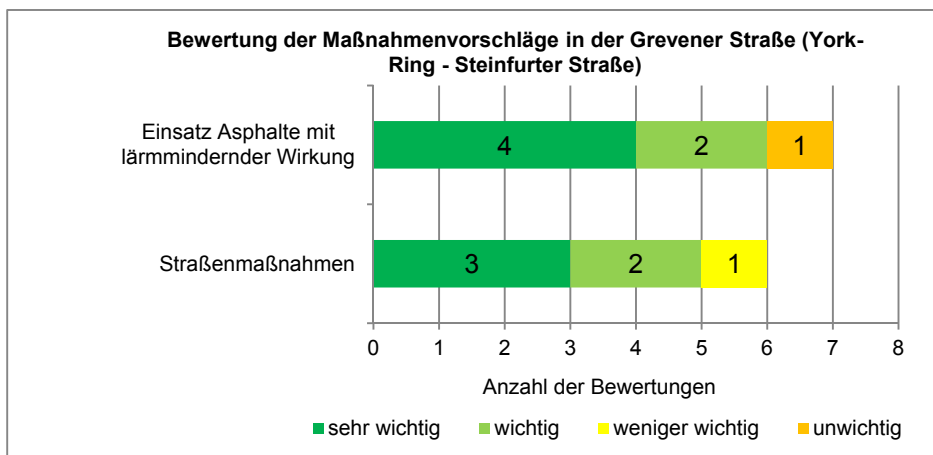
In 24 Maßnahmenbereichen liegt mehr als ein Maßnahmenvorschlag vor. In den nachfolgenden Grafiken in Abbildung 9 sind für diese Maßnahmenbereiche die Bewertungen der einzelnen Maßnahmenvorschläge vergleichend gegenübergestellt.

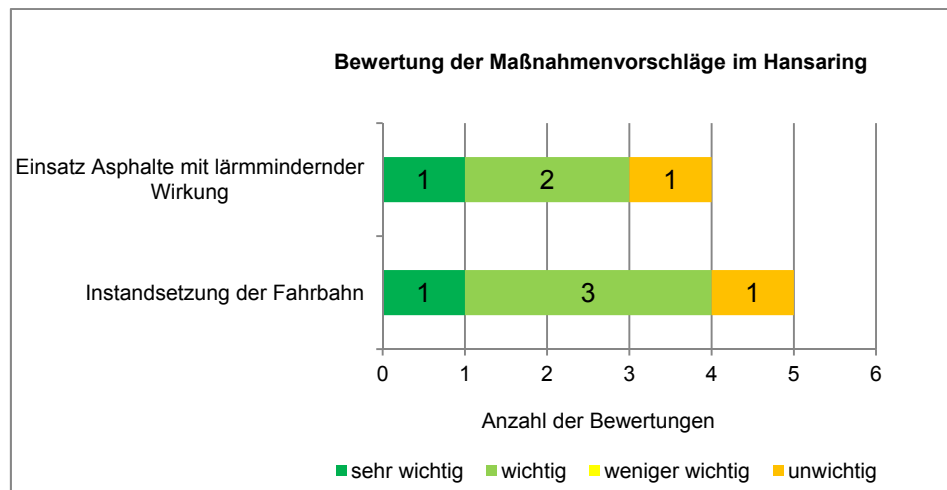
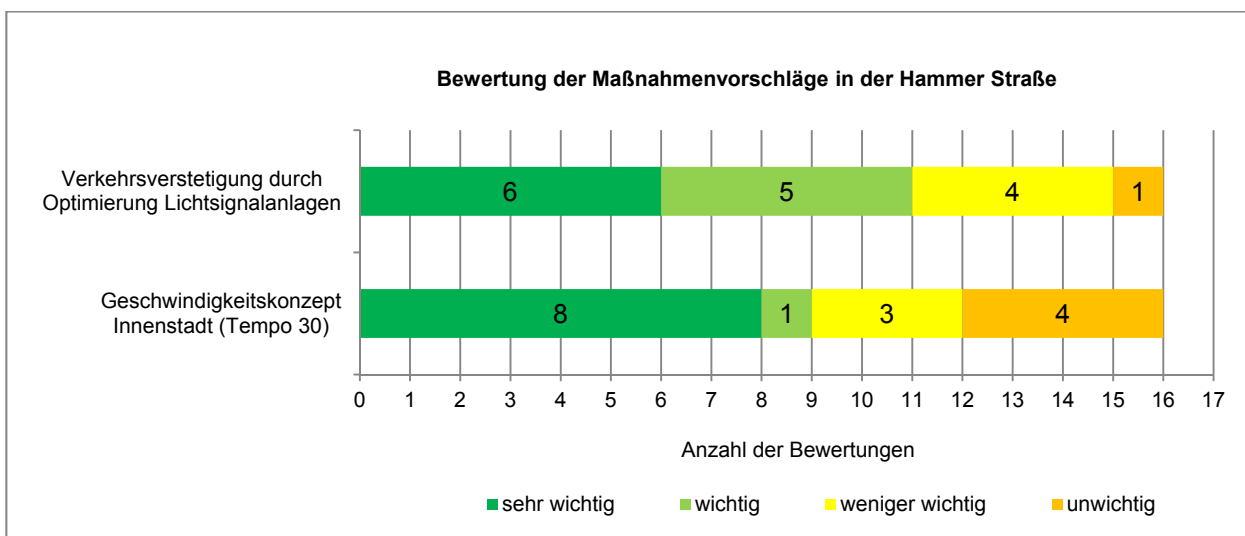
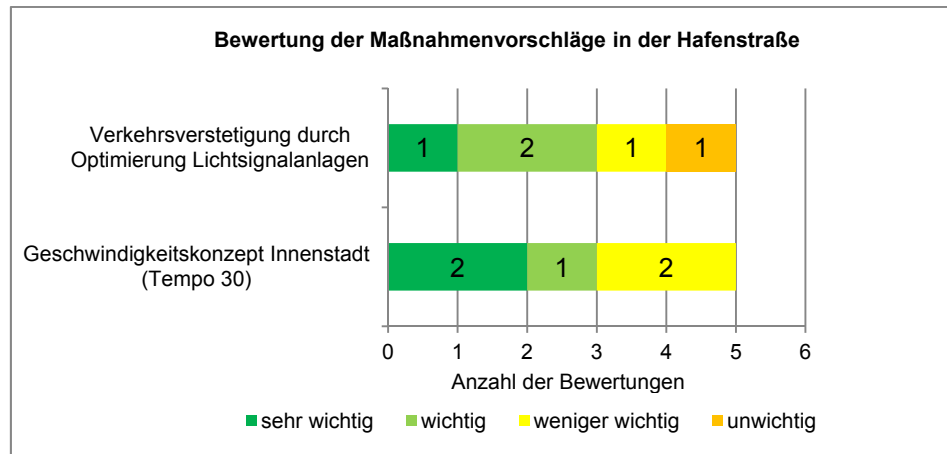
Der Maßnahmenbereich mit den meisten Bewertungen ist dabei die Hammer Straße zwischen Ludgeriplatz und Geiststraße (32 Nennungen), gefolgt von der Wolbecker Straße zwischen Bremer Straße und Hohenzollernring (22 Nennungen).

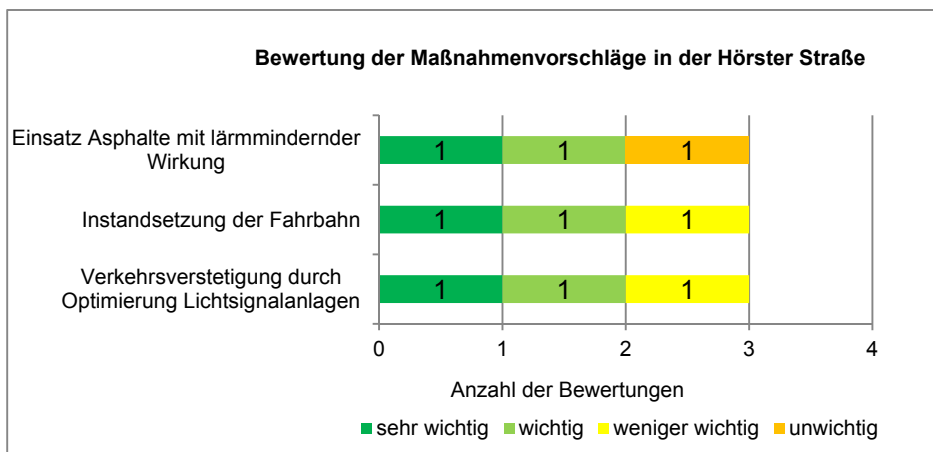
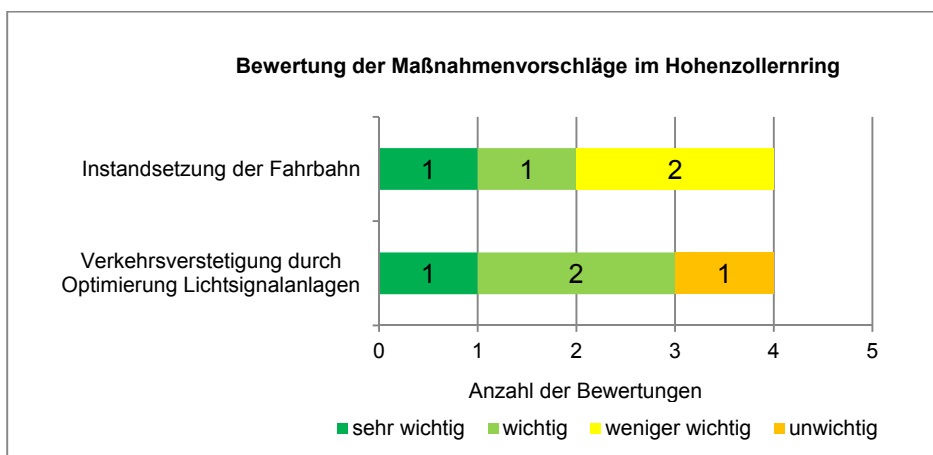
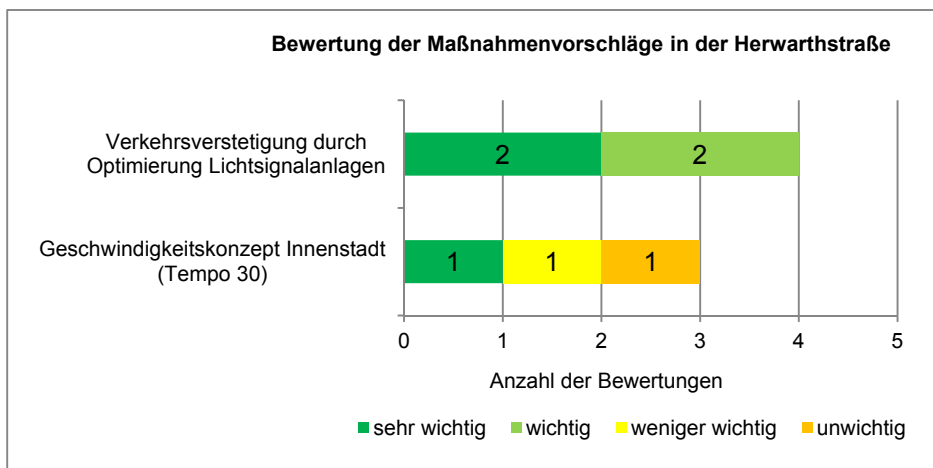
- **Abbildung 9:** Bewertung der Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Maßnahmenbereiche

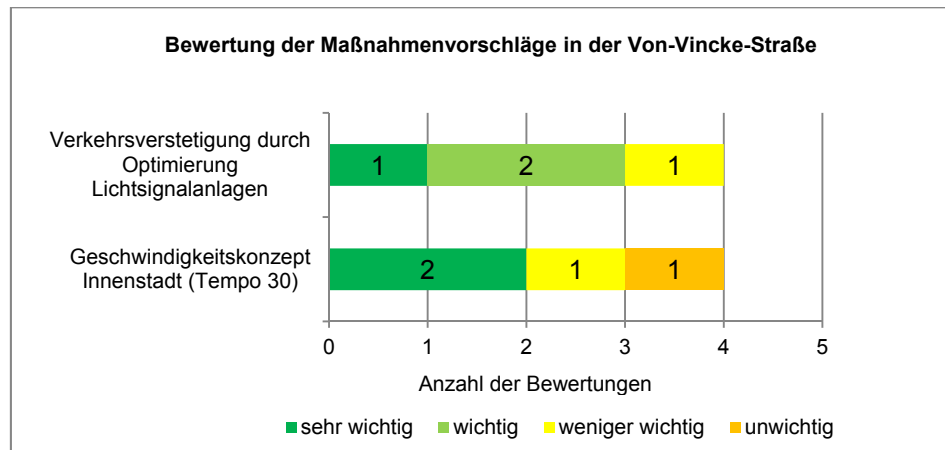
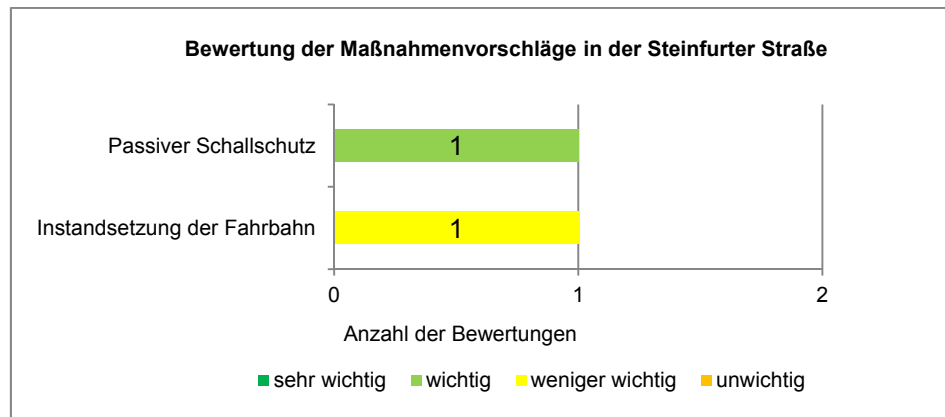
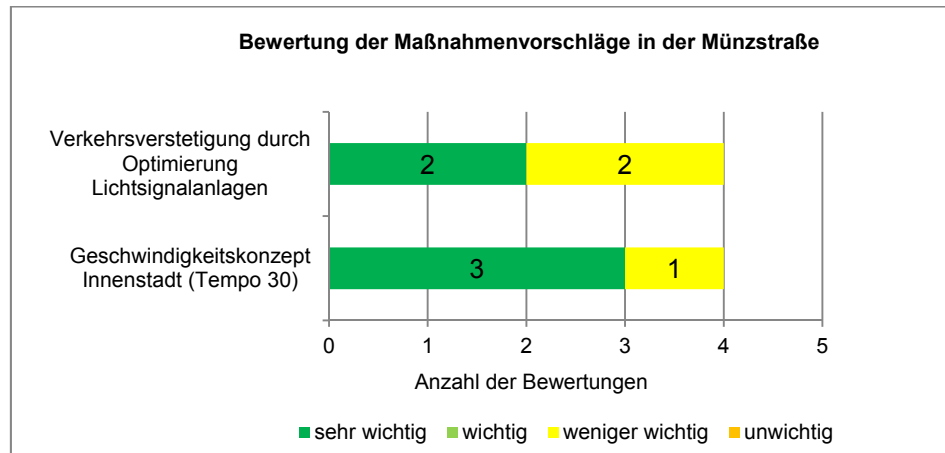
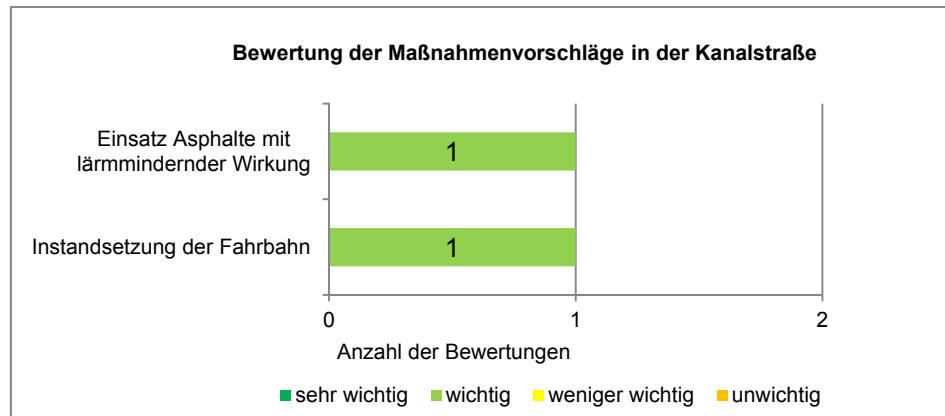


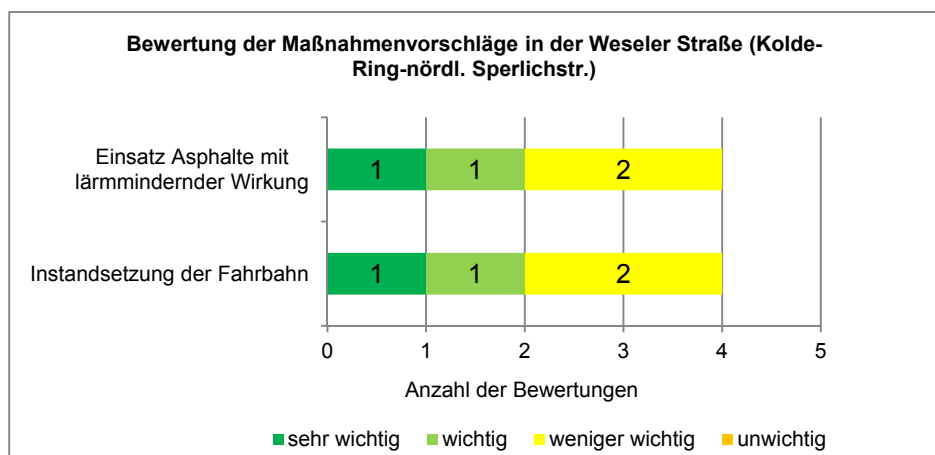
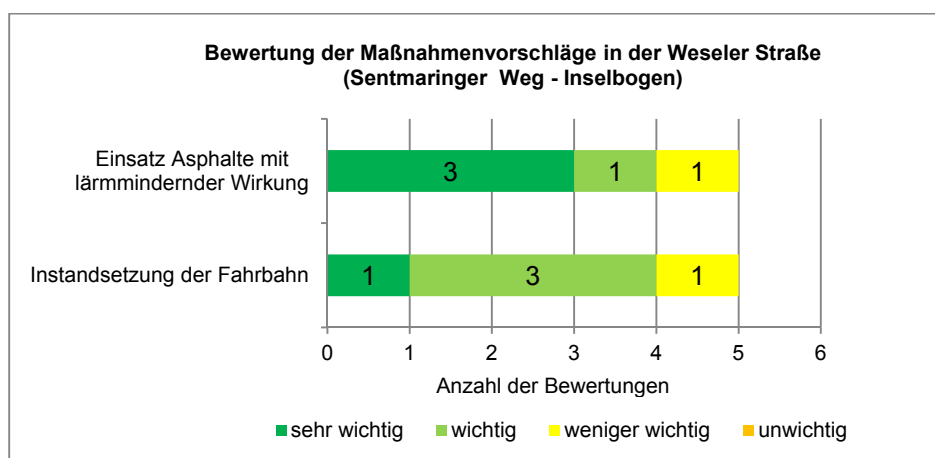
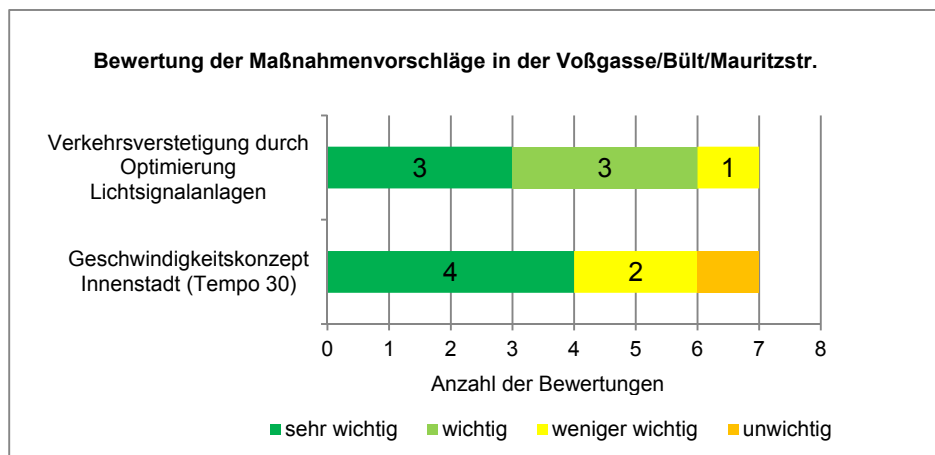


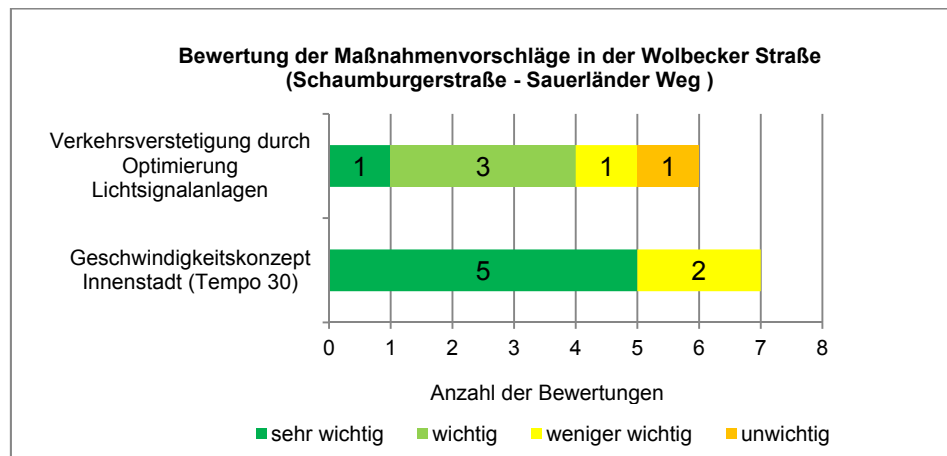
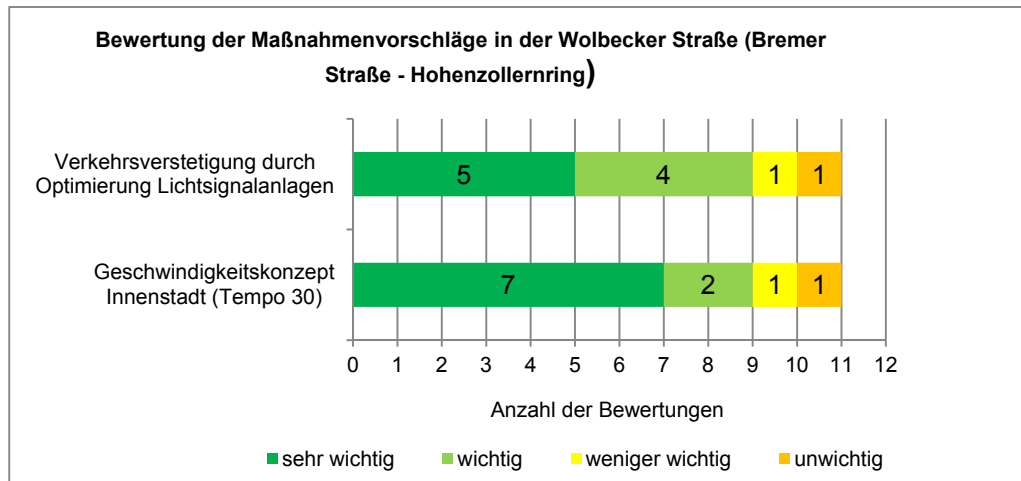












## Ergänzende Vorschläge aus der Bevölkerung

Nach Abgabe der Bewertungen zu den Maßnahmenvorschlägen des Entwurfs des Lärmaktionsplans der 2. Stufe der Stadt Münster konnten weitere Lärmorte und Vorschläge durch die Teilnehmer benannt werden.

Es wurden 47 ergänzende Beiträge verfasst. Die Beiträge enthielten nicht in jedem Fall einen Lärmort oder eine Maßnahme. Durch die Möglichkeit zu einem Lärmort mehrere Maßnahmen vorzuschlagen, ist die Gesamtzahl der Maßnahmenvorschläge jedoch höher als die Anzahl der Beiträge.

### Ergänzend genannte Lärmorte

Die genannten Orte wurden, soweit möglich, zusammengefasst und sind in Tabelle 1 nach Anzahl ihrer Nennungen sortiert dargestellt. Insgesamt wurden 35 Lärmorte benannt.

- **Tabelle 1:** ergänzend genannte Lärmorte im Rahmen der Online-Beteiligung

<b>Genannte Lärmorte</b>	<b>Anzahl Nennungen</b>
Stadt Münster allgemein	6
Geiststraße	3
Roxeler Straße (Gievenbeck)	3
Schlossplatz	2
A 1 Mecklenbeck	2
A 1 Sprakel, Am Max-Klemens-Kanal	2
A 1 Stadtgebiet Münster	2
Alle Ringstraßen	2
B 51 Mecklenbeck	1
Sentmaringer Weg	1
B 51 Umgehungsstraße	1
Davertstraße-Emmerweg	1
Geiststraße/Hammer Straße	1
Havixbecker Straße (Roxel)	1
Kappenberger Damm(Duesbergweg-stadtauswärts)	1
Warendorfer Straße	1
Wolbecker Straße	1
A 1 Albachten	1
A 1 Nienberge	1
Aegidiistraße	1
Bereich St-Franziskus-Hospital, Berufskolleg	1

<b>Genannte Lärmorte</b>	<b>Anzahl Nennungen</b>
Coesfelder Kreuz/Orleans-Ring/Rishon-Le-Zion-Ring	1
Düesbergweg	1
Gremmendorfer Weg	1
Hafenstraße	1
Hammer Straße, Ludgerikreisel bis Schützenhof	1
Handorferstraße	1
Hansaring	1
Hülsebrockstraße	1
Marktallee	1
Nordstraße	1
Roxel	1
Roxeler Straße (Roxel)	1
Grevener Straße	1
Weseler Straße	1

#### Ergänzende Maßnahmenvorschläge

Die geäußerten Maßnahmenvorschläge wurden in Maßnahmenkategorien übertragen, um auch hier gleiche Maßnahmenvorschläge zusammenzufassen und die häufigsten Vorschläge zu ermitteln. Die durch die Teilnehmer der Online-Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Tabelle 2 nach der Anzahl ihrer Nennungen sortiert dargestellt. Insgesamt wurden 71 Maßnahmenvorschläge gemacht, die in 20 Maßnahmenarten zusammengefasst wurden.

- **Tabelle 2:** ergänzende Maßnahmenvorschläge aus der Online-Beteiligung

<b>Maßnahmenart</b>	<b>Anzahl Nennungen</b>
Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	20
baulicher Lärmschutz (Schallschutzwand)	8
Maßnahme Fahrbahn (lärmmindernder Asphalt)	7
Anpassung LSA-Schaltung	5
Geschwindigkeitsreduzierung allg.	3
E-Mobilität OPNV, Lieferverkehr	3
Anpassung Knotenpunkt (z.B. Anzahl der Spuren)	3
Verkehrsbeschränkungen (z.B. Lkw- Fahrverbot)	3
straßenräumliche Maßnahmen (z.B. Parktaschen, Radfahrstreifen)	3
Verkehrsorganisation (P&R-System)	2
Maßnahme Straßenbau (z.B. Dehnungsfugen an Brücken)	2
Netzergänzung	2
Geschwindigkeitsreduzierung < 100 km/h	2
Geschwindigkeitskontrollen	2
Lärmaktionsplanung (berücksichtigen der A 1 im LAP)	1
Geschwindigkeitsreduzierung auf 120 km/h	1
Einrichtung Kreisverkehr	1
Bepflanzung	1
Einhaltung gesetzlicher Regelungen	1
Geschwindigkeitsreduzierung < 30 km/h	1

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**

**Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung**

Oktober 2016

Unter den Maßnahmenvorschlägen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf unter 50 km/h mit Abstand am häufigsten genannt. Die Nennungen beziehen sich im Allgemeinen auf Stadtstraßen, ohne das eine konkrete Straße vermehrt genannt wird.

Die 8 Maßnahmenvorschläge zum baulichen Lärmschutz beziehen sich auf verschiedene Abschnitte der Autobahn A 1 und der B 51 sowie auf Schienenstrecken.

7 Vorschläge gehen zu lärminderndem Asphalt (Maßnahme Fahrbahn) ein. Den räumlichen Bezug bilden die Autobahn A 1 in verschiedenen Abschnitten, die B 51, alle Ringstraßen (als ein Lärmort) und der Schlossplatz.

Die Vorschläge zur Anpassung der LSA-Schaltung beziehen sich in erster Linie auf die Veränderung der Freigabezeiten zur Erhöhung des Verkehrs-(ab)-flusses. Ein Vorschlag sieht den Ersatz einer Ampelanlage gegen eine Bedarfsampel vor.

Generell kann festgestellt werden, dass die Maßnahmenvorschläge sich nicht auf einzelne Straßen konzentrieren, sondern unterschiedliche Straßen des Netzes ansprechen.

In Tabelle 3 werden die Lärmorte mit mehr als 2 Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Jeweils 4 Vorschläge werden zu den konkreten Lärmorten Roxeler Straße in Gievenbeck, dem Schlossplatz und der Geiststraße abgegeben.

● **Tabelle 3:** ergänzende Lärmorte und Maßnahmen

<b>Lärmort</b>	<b>Maßnahmenart (systematisch)</b>	<b>Anzahl Nennungen Maßnahmenart (&gt;2)</b>
Stadt Münster allgemein	E-Mobilität ÖPNV, Lieferverkehr	3
	Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	1
	straßenräumliche Maßnahmen	1
	Verkehrsbeschränkungen	1
	Verkehrsorganisation	1
	Einhaltung gesetzlicher Regelungen	1
Roxeler Straße (Gievenbeck)	Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	2
	Maßnahme Straßenbau	1
	Einrichtung Kreisverkehr (A.-Schweitzer-Str.)	1
Schlossplatz	Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	2
	Maßnahme Fahrbahn	2
Geiststraße	Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	2
	Straßenräumliche Maßnahme	1
	Anpassung LSA-Schaltung	1
Sentmaringer Weg	Verkehrsbeschränkung	2
	Geschwindigkeitsreduzierung < 50 km/h	1
A 1 Mecklenbeck	baulicher Lärmschutz	1
	Geschwindigkeitsreduzierung < 100 km/h	1
	Maßnahme Fahrbahn	1
A 1 Sprakel	baulicher Lärmschutz	1
	Geschwindigkeitsreduzierung auf 120 km/h	1
	Maßnahme Fahrbahn	1
A 1 Stadtgebiet Münster	Geschwindigkeitsreduzierung allgemein	1
	Maßnahme Fahrbahn	1
	Lärmaktionsplan (berücksichtigen der A 1 im LAP)	1
Alle Ringstraßen (als 1 Lärmort)	Maßnahme Fahrbahn	1
	Geschwindigkeitskontrollen	1
	Anpassung LSA-Schaltung	1
B 51 Mecklenbeck	baulicher Lärmschutz	1
	Geschwindigkeitsreduzierung <100 km/h	1
	Maßnahme Fahrbahn	1

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**

**Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung**

Oktober 2016

### 1.1.3 Auswertung ruhige Gebiete

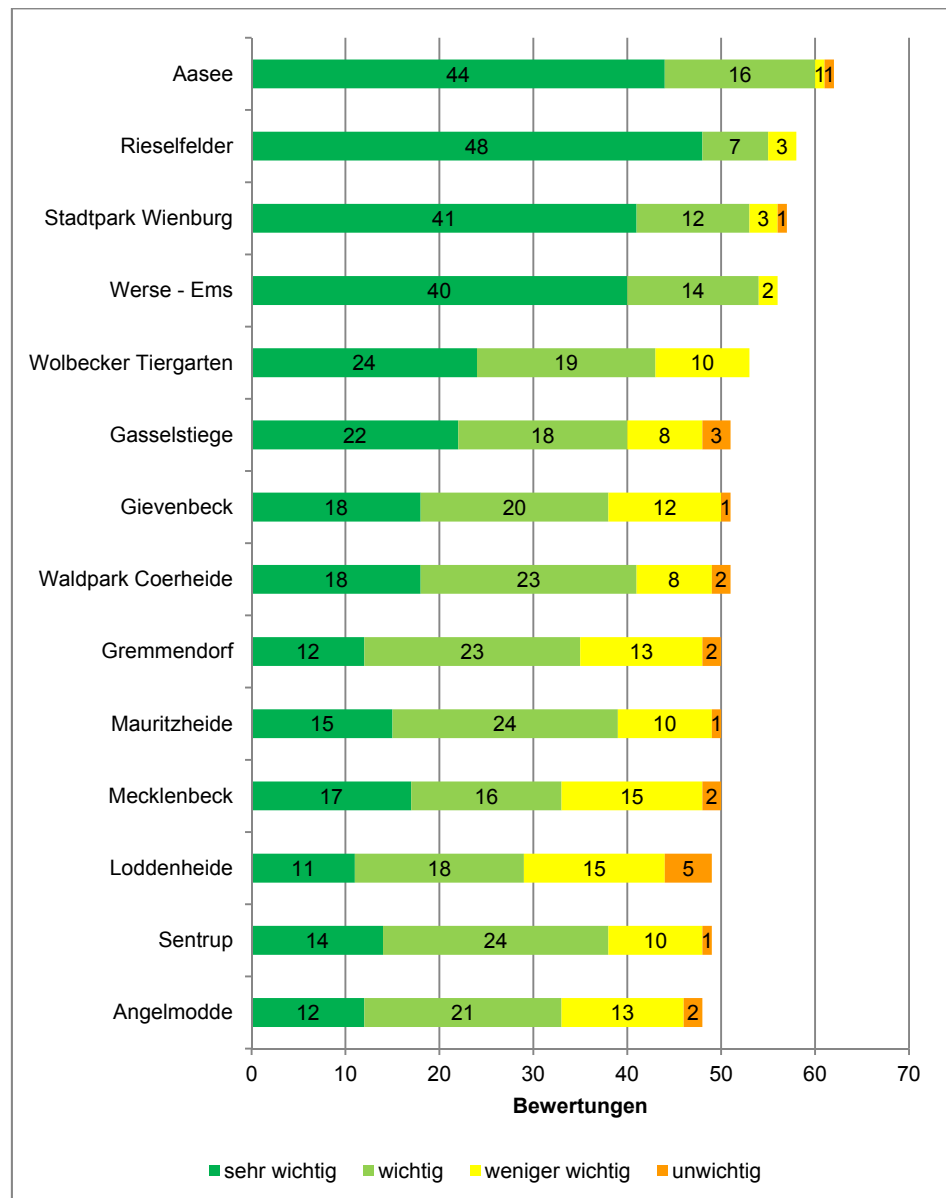
Stadt Münster  
Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe

Oktober 2016

#### Erholungsflächen in überwiegend ruhigen Bereichen

66 Personen nehmen Eintragungen zu ruhigen Gebieten vor, 3 davon nutzen lediglich die Kommentarfunktion zu ergänzenden Vorschlägen.

- **Abbildung 10:** Bewertung der Erholungsflächen in überwiegend ruhigen Bereichen, sortiert nach Anzahl der Bewertungen



Die 4 Gebiete Aasee, Rieselfelder, Stadtpark Wienburg und Werse - Ems nehmen mit je mehr als 50 positiven Bewertungen (sehr wichtig und wichtig) und mindestens 40 Bewertungen „sehr wichtig“ den höchsten Stellenwert bei den Befragungsteilnehmern ein.

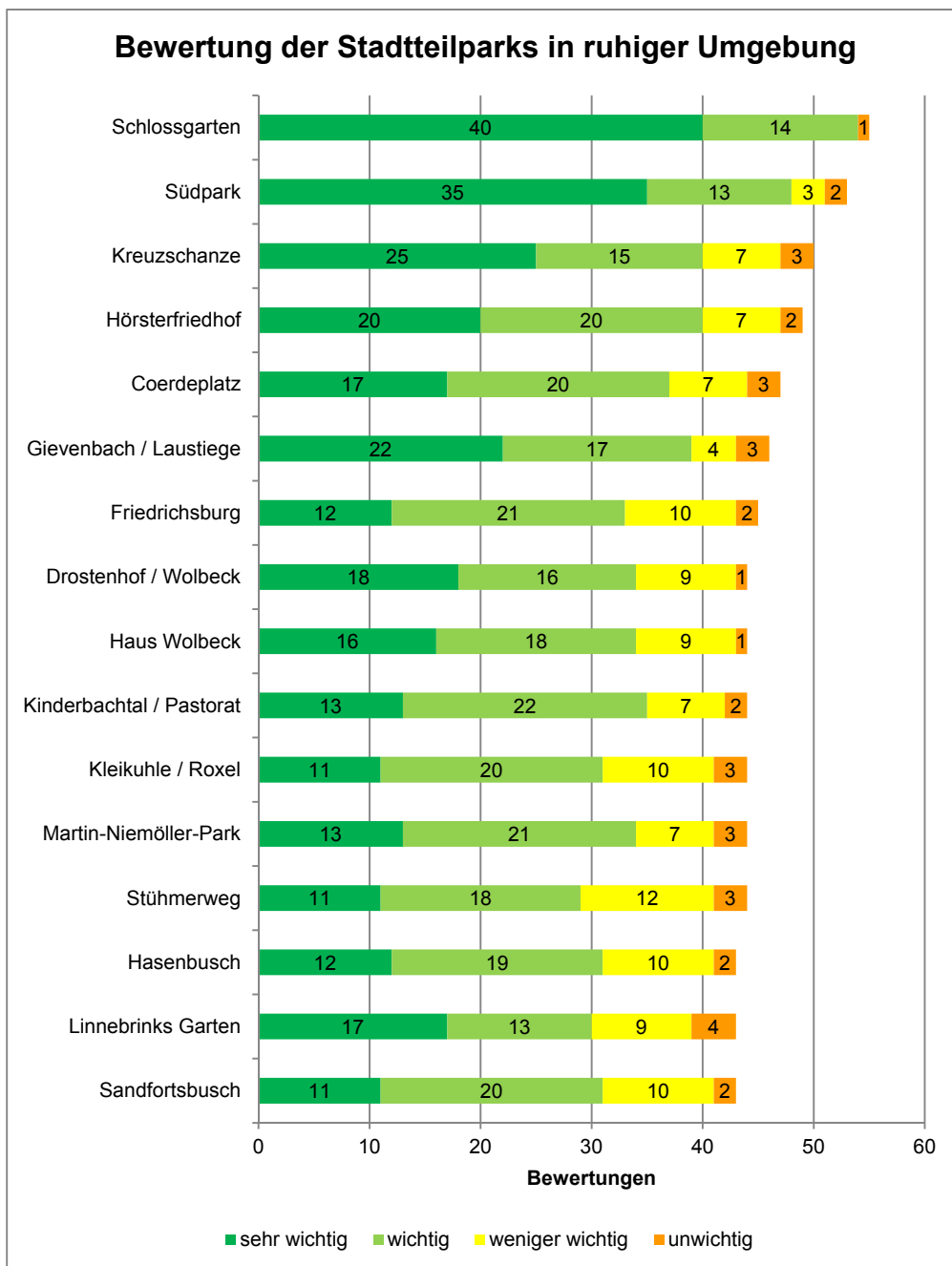
## Stadtteilparks in ruhiger Umgebung

- **Abbildung 11:** Bewertung der Stadtteilparks in ruhiger Umgebung, sortiert nach Anzahl der Bewertungen

Stadt Münster  
Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe

Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung

Oktober 2016



Unter den Stadtteilparks wird der Schlossgarten insgesamt am häufigsten (55 Nennungen) und am positivsten bewertet (54 Nennungen sehr wichtig und wichtig).

## Vorschläge und Kommentare

Die Teilnehmer der Online-Bewertung gaben zusätzlich zu ihren Bewertungen der vorgeschlagenen ruhigen Gebiete und Stadtteilparks weitere Vorschläge ab. Weiterhin wurden die Kommentare genutzt, um zu vorgeschlagenen ruhigen Gebieten Hinweise und Anregungen zu geben.

Folgende Gebiete wurden ergänzend angeregt:

- **Tabelle 4:** ergänzende Vorschläge zu ruhigen Gebieten (je eine Nennung)

Name / Bezeichnung des Gebietes
Gebiet um Haus Lütkenbeck (Honebach, östlich Lindenberghweg)
Waldgebiet in Roxel, Am Rohrbusch
Naherholungsgebiet Maikottenweg
Düesbergpark
WLE-Bahnstrecke zwischen alter Lock und Gaswerk
Grün- und Freiflächen An der alten Kirche (Hiltrup)
Vorbergs Hügel
Freiwiesen rund um den Stadtsportplatz, sowie am Kanal
Vögedingplatz - Nienberge
Wiesen unterhalb Schmeddingstraße bis Sentruper Straße (entlang Gievenbach)
Haskenau mit anschließendem Truppenübungsplatz
Hohe Ward, Hiltrup
Hafenviertel (Bebauung stoppen, Fläche zur Erholung und Entspannung schaffen)
Grünfläche Metzger Str. vor der Geistkirche (Parkgestaltung der Grünfläche)
Nordplatz, an der Nordstraße (bietet gestalterisch viel Potenzial)
Grünfläche Hammer Straße / ehemals Sebastian Kirche (Gestaltung einer Parklandschaft auf übrigen Flächen)

Zum ruhigen Gebiet Aasee wird der Hinweis gegeben, die Grillfreigabe auf die 3 Bereiche zu begrenzen, in denen Aschesammler installiert wurden, weiter entfernt von der Bebauung.

## 1.2 Protokolle der Lärmforen und der Lärmspaziergänge

- Lärmforum am 21.11.2012
- Lärmspaziergang am 27.04.2016
- Lärmspaziergang am 31.05.2016
- Informationsgespräch Verbände am 18.05.2016
- Lärmforum am 23.05.2016

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**

**Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung**

Oktober 2016



## **Protokoll Lärmforum Münster am 21.11.2012**

### **Tagesordnung**

- 17.30 Uhr            **Einlass & Info-Forum**
- 18.00 Uhr            **Begrüßung**  
*Heinrich Bruns, Amt für Grünflächen und Umweltschutz, Stadt Münster*
- Vorstellung des Ablaufs und Zielsetzung der heutigen Veranstaltung**  
*Margit Bonacker, konsalt GmbH*
- Akustische Grundlagen**  
**Ergebnisse der Lärmkartierung in Münster und Stellschrauben der Lärminderung**  
*Christian Popp, LÄRMKONTOR GmbH*
- Grundlagen und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung**  
*Antje Janßen, LK Argus Kassel GmbH*
- 19.30 Uhr            **Diskussion in Themengruppen**  
  1. *Themengruppe Straßenlärm*
  2. *Themengruppe Gewerbelärm und weitere Lärmquellen sowie Ruhige Gebiete*

*(Anmerkung: nicht erfolgt, da die Diskussion auf Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Plenum stattgefunden hat)*
- 20.30 Uhr            **Vorstellung der Ergebnisse aus den Themengruppen**  
*Margit Bonacker und Bettina Bachmeier, konsalt GmbH*
- Zusammenfassung und Ausblick**  
*Heinrich Bruns, Amt für Grünflächen und Umweltschutz, Stadt Münster*
- ca. 20.45 Uhr        **Ende der Veranstaltung**

Moderation: Margit Bonacker, Bettina Bachmeier / konsalt GmbH

## 1 Info-Forum

Bereits eine halbe Stunde vor dem offiziellen Veranstaltungsbeginn konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Info-Forums auf einem Stadtplan besonders laute Stadtbereiche und Lärmprobleme aufzeigen. Auch Hinweise auf sogenannte Ruhige Gebiete, die vor Lärm geschützt werden sollen, konnten gegeben werden. Des Weiteren wurden die aktuellen Lärmkarten Münsters präsentiert.

**>>Anlage 1: Bepunktung Lärmkonfliktkarten**

## 2 Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs

**Herr Bruns**, Stadt Münster begrüßt die ca. 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Lärmforums Münster. Herr Bruns weist auf die Bedeutung und Schwierigkeit des Themas hin. Jeder kennt Lärm, jeder fühlt sich unterschiedlich durch ihn belästigt und viele sind zugleich selbst Verursacher von Lärm.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt einen Rahmen vor, wie mit dem Thema Lärm umgegangen werden soll. Dabei ist auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Das Lärmforum Münster soll heute über den Stand der Lärmaktionsplanung informieren und eine Möglichkeit des Austausches und der Diskussion bieten. Unterstützung erhält die Stadt von den Gutachterbüros LÄRMKONTOR GmbH (Lärmkartierung) und LK Argus Kassel GmbH (Lärmaktionsplanung) sowie für die Konzeption und Moderation des Lärmforums durch die konsalt GmbH.

**Frau Bonacker**, konsalt GmbH, stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Wesentlich sind bei der Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie die rechtzeitige Information, eine öffentliche Zugänglichkeit der Ergebnisse der Lärmkartierung sowie eine mögliche Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne. In Münster werden zwei öffentliche Lärmforen stattfinden, das zweite Forum ist für März 2013 vorgesehen.

**>>Anlage 2: Präsentation Margit Bonacker**

## 3 Akustische Grundlagen, Ergebnisse der Lärmkartierung in Münster und Stellschrauben der Lärminderung

**Christian Popp**, LÄRMKONTOR GmbH, erklärt Grundlagen der Akustik, die für die Erstellung und Interpretation der Lärmkarten von Bedeutung sind. Zwei ähnliche Geräusche können bei gleichem Schallpegel sehr unterschiedlich empfunden werden. Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man von „Lärm“. Das Dezibel zur Angabe der Lärmintensität ist eine logarithmische Größe, daher lassen sich Dezibel nicht einfach addieren. So führt z.B. die Halbierung der Anzahl der Fahrzeuge auf einer Straße zu einer Reduzierung um ca. 3 dB(A). Eine Halbierung der Lautstärke entspricht 10 dB(A). Lärm hat erheblichen Einfluss auf unser Wohlbefinden. Lärm stört den Schlaf, die Kommunikation und die Konzentration. Zwar habe die Lautstärke z.B. eines einzelnen Flugzeuges in den vergangenen Jahren aufgrund technischer Entwicklungen abgenommen, gleichzeitig habe sich die Zahl der Flüge deutlich erhöht. Auch die Menge vieler unterschiedlicher Lärmquellen nehme generell zu, so dass sich die Menschen heute deutlich stärker von Lärm belästigt fühlten als noch vor einigen Jahren.

Anschließend stellt Herr Popp die Ergebnisse der Lärmkartierung in Münster vor. Lärm von Industrie und Gewerbe bereite in Münster kaum Probleme. Hauptlärmquelle ist der Straßenverkehr. Rund 5 Prozent der Bevölkerung sind tags und nachts durch das

Gesamtstraßennetz einer Geräuschbelastung ausgesetzt, bei der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist. Das sei im Vergleich zu anderen Städten allerdings relativ wenig.

**>>Anlage 3: Präsentation Christian Popp**

#### **4 Grundlagen und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung**

**Frau Janßen**, LK Argus Kassel GmbH, gibt einen Überblick über den gesetzlichen Hintergrund der EG-Umgebungsärmrichtlinie und erläutert deren Grundlagen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird zunächst geprüft, wo die Belastungsschwerpunkte liegen und wo Maßnahmen am dringlichsten sind. Darauf aufbauend werden Vorschläge und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Lärm erarbeitet. Grundsätzlich ist eine Vermeidung des Lärms, vor Verlagerung und vor Verminderung bestehender Lärmbelastungen, anzustreben. Dabei ist es wichtig, dass Maßnahmen zur Lärmvermeidung in allen relevanten städtischen Planungen berücksichtigt werden. Frau Janßen stellt beispielhaft einige Maßnahmen zur Lärmreduzierung vor. Ein weiterer wichtiger Punkt der Lärmaktionsplanung ist der Schutz Ruhiger Gebiete. Das können nicht nur leise Orte in den Randbereichen der Stadt sein, sondern z.B. auch innerstädtische Orte wie Grünanlagen und Parks, die der Erholung dienen.

**>>Anlage 4: Präsentation Antje Janßen**

#### **5 Nachfragen / Diskussion**

In der Diskussion werden folgende Sachverhalte angesprochen:

- Die Haltbarkeit von offenporigem Asphalt ist mit ca. acht Jahren angegeben. Normaler Asphalt hält ca. 12 Jahre. Herr Popp erwidert, dass innerorts kein offenporiger Asphalt zur Lärminderung genutzt wird. Die hier verwendeten Asphalte halten genauso lange wie normaler Asphalt. Allerdings sind sie schwieriger einzubauen.
- Der Auslösewert von 65 dB(A) tagsüber wird vom UBA empfohlen. Ab diesem Wert ist ein signifikanter Anstieg der Gesundheitsgefährdung erkennbar.
- Bei der A1, Höhe Roxel, wurden Lärmschutzwände errichtet. Jetzt ist es dort aber lauter als vorher. Teilweise sind auch Löcher in der Lärmschutzwand, zum Beispiel in Höhe der Autobahnraststätte. Das wirke wie ein Trichter. Herr Popp erläutert, dass sich möglicherweise die Geräuschstruktur verändert hat. Während man vorher ein Dauerrauschen gehört hat, höre man jetzt eher die Lärmspitzen.
- Lkw mit Aufbauten sind sehr laut. Herr Popp erklärt, dass die Lkw in den letzten Jahren deutlich leiser geworden sind. Zugenommen hat jedoch die Menge der Lkw und die Straßen sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand.
- Herr Popp erläutert, warum Lärm berechnet und nicht gemessen wird: Für die Berechnung des Lärms gibt es einheitlich vorgegebene Methoden. Im Gegensatz zu Messungen unterliegen Berechnungen keinen Witterungseinflüssen und Schwankungen der Verkehrsbelastung. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen von Berechnungen liegen. Es wird also grundsätzlich zu Gunsten der Lärmbetroffenen gerechnet.
- Es ist schwierig, Münster ohne Halt zu durchfahren. Die „Grüne Welle“ solle verbessert werden. Frau Janßen erläutert, dass „Grüne Wellen“ nur funktionieren, solange keine

gleichrangigen konkurrierenden Verkehrsströme bestehen. Hier müssen immer im Detail die verschiedenen Ansprüche abgewogen werden.

- Es wird angemerkt, dass Einkaufswege in Münster häufig lang sind; man bekommt nicht mehr alles vor Ort. Kleinere Lebensmittelläden in den Wohnquartieren sollten zur Vermeidung von Kfz-Verkehren gefördert werden („Stadt der kurzen Wege“).
- Es wird befürchtet, dass sich Straßen bzw. gebiete, in denen ausschließlich passiver Lärmschutz eingesetzt wird, zu „Ghettos“ entwickeln. Aktiver Lärmschutz zur Verbesserung der Lebensbedingungen sollte immer Vorrang haben!
- „Grüne Wellen“ sind in der Regel immer auf Autofahrer angelegt. Es wird vorgeschlagen, bei Grünen Wellen auch an Radfahrerinnen und Radfahrer zu denken.
- In den Außenstadtteilen kann man aufgrund der Entfernungen nicht immer mit dem Rad unterwegs sein, auch wenn man das gerne möchte. Es wird vorgeschlagen, die Einrichtung von Ringbussen zu prüfen, damit man nicht immer zuerst ins Zentrum fahren muss.
- Stadtteil Nienberge: Die Planfeststellung zum Ausbau der A 1 ist aus dem Jahr 1990, der Bau erfolgt erst jetzt. Die Planung sei völlig veraltet! Herr Popp erläutert, dass anders die Durchführung großer (und langfristiger) Verkehrsprojekte nicht möglich sei. Ansprüche sind ausgeschlossen, wenn nach der Herstellung des dem Planfeststellungsverfahrens entsprechenden Zustandes 30 Jahre vergangen sind. Bei einer fehlgeschlagenen Prognose müsse aber nachgebessert werden.
- Bei der Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie sind Windkraftanlagen nicht berücksichtigt. Diese werden nach TA Lärm beurteilt. Es wird die Befürchtung ausgesprochen, dass durch die Windkraftstandorte eine neue Lärmquelle entsteht, die zusätzlich die bereits stark durch die Autobahn belasteten Stadtteile verlärmte, so dass es keine ruhigen Orte mehr gibt.
- Bei der Prioritätensetzung für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden Mehrfachbelastungen berücksichtigt, für die Kartierungen vorliegen (Bahn z.T. und Gewerbe).
- Der besondere Lärm von Autobahnen wird hervorgehoben. Auf diesen sind auch nachts hohe Lkw-Mengen unterwegs. Dies bedeutet eine deutliche Belastung über 24 Stunden.
- Im Stadtteil Roxel ist die Belastung durch Lkw-Verkehr sehr hoch. Hier wird das Fehlen einer Nordumgehung kritisiert.
- Es wird seitens der Teilnehmenden der Wunsch geäußert, sich auch über das Internet über beteiligen zu können. Herr Bruns begrüßt diese Anregung und wird diesbezügliche Möglichkeiten seitens der Stadt Münster prüfen lassen.

## 6 Ergebnisse des Info-Forums

Die Nummerierung in der Tabelle entspricht den nummerierten Punkten auf den jeweiligen „Lärmkonfliktkarten“. Diese markierten Karten sind als Anlage beigefügt. Nicht nummerierte Lärmkonflikte und/oder Lösungsvorschläge beziehen sich auf allgemeine Wortmeldungen/Notizen.

### 6.1 Straßenlärm

Tabelle 1: Straßenlärm

Nr.	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschlag
1	Nienberge	Fehlender aktiver Lärmschutz A1	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Übergang B54, Autobahnkreuz (Nienberge)		Aktiver Lärmschutz
3	B51		km/h Reduzierung von 70 auf 50 km/h, abgedeckte Tieflage
4	Kreuzung Steinfurter Straße und A1	Lärmschutz=0, an den Brücken fehlt aktiver Lärmschutz, nachts problematisch	Von 70 auf 50 km/h
5	Altenroxel	Fehlender Lärmschutz BAB Seite West (Roxel)	Lärmschutzwand bauen (Roxel)
6	Weselerstraße	Verkehrslärm	
7	A1 / Gievenbeck	Tempo 100kmh vom Rat mehrheitlich vorgeschlagen, von der Bezirksregierung abgeschmettert	
8	Am Rohrbusch westlich der A1	Fehlender Lärmschutz. Lkw-Parkplätze zusätzlicher Lärm	
9	Am Rohrbusch westlich der A1	Autobahnlärm trotz Wall und Mauer (besonders nachts)	
10	Hammer - Ecke Geiststraße	Über 50 km/h Raserei und Hupen	
11	Stellmacherweg	An schönen Sommerabenden stört beim Grillabend der Lärm der sechsspurigen A1	Rastplatz Roxel nicht ausbauen, ZWOPA nicht noch zusätzlich WEA am Stadtbrockweg (Potenzierung des Lärms)
12	Hansaring, Albersloher Weg, Wolbecker Straße	Zunehmender Verkehr durch geplantes Einkaufscenter Maut-Flüchtlinge	
13	Westfalenstraße südlich Meesenstiege	Zunahme Verkehr durch künftigen BAB-Anschluss in Amelsbüren	
14	Kreuzung Meesenstiege und Amelsbürener Straße	Zunahme Verkehr durch künftigen BAB-Anschluss in Amelsbüren	
15	Osttor westlich vom Dortmund-Ems-Kanal	Zunahme Verkehr durch künftigen BAB-Anschluss in Amelsbüren	
16	Am Rohrbusch westlich der A1	Unberechtigte Zufahrt zur A1 in Roxel legalisiert durch den Stadtpiloten	
17	Am Rohrbusch westlich der A1	Aufwertung der Straßen, Am Rohrbusch und Nottulner Landweg als angeblich „unverzichtbare“	

		Verbindungsstraße	
18	Havixbecker Straße	Verzögerung des Baus Nordumgehung	
19	Kreuzung Mecklenbecker Straße und Meckmannweg	Dreifachbelastung von Mecklenbeck durch Schiene, Autobahn und Flugverkehr (Greven)	

## 6.2 Gewerbelärm

Tabelle 2: Gewerbelärm

Nr.	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschlag
1	Hiltruper See	Steinbrech- und Klassieranlage auf Gewerbegebiet an der Nobelstraße (90 m vom Wohngebiet entfernt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anordnung Lärmschutzwall als Sofortmaßnahme</li> <li>- Umsiedlung in Hansa-Business-Park (Vorschlag der Bezirksvertretung Hiltrup)</li> </ul>
2	Kreuzung Sentmaringer Weg und Hammer Straße	In Siedlungs- und Wohngebieten regelmäßig Laubsauger, Müllabfuhr-Fahrzeuge usw.	

## 6.3 Schienenlärm

Tabelle 3: Ergebnisse Schienenlärm

Nr.	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschlag
1	Pleistemühlenweg östlich von Bahnschiene		Lärmschutzmaßnahme auf der Westseite
106-108	Rund um Berg Fidel	<i>Ohne Erläuterung</i>	

## 6.4 Ruhige Gebiete

Tabelle 4: Ruhige Gebiete

Nr.	Straßenname / Ortsangabe
1	Sentruper Höhe als ruhiges Gebiet zu schützen Fluglärm im Sommer von sog. Sportfliegern und Hubschrauber zu den Uni-Kliniken
2	In der Umgebung der Kliniken ist es teilweise ruhig, aber die Noteinsatzwagen von Arzt, Feuerwehr und Martinshorn sind zeitweise sehr (unnötig) laut

## **7 Weiteres Vorgehen**

Herr Bruns bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement. Die Diskussion hat gezeigt, dass das Thema Lärm eine schwierige und langwierige Aufgabe ist. Die genannten Vorschläge werden mit den geplanten Maßnahmen der Stadt zusammengelegt, systematisiert und hinsichtlich ihres Nutzen und Umsetzbarkeit überprüft. Dabei handelt es sich zunächst um eine fachliche, keine politische Bewertung. Die bewerteten Ideen gehen in den Entwurf des Lärmaktionsplans ein. Der Rat der Stadt Münster entscheidet unter Abwägung aller Aspekte, was letztendlich umgesetzt wird. Frau Bonacker schließt die Veranstaltung um 20.30 Uhr.

## **8 Anlagen**

Anlage 1: Bepunktung Lärmkonfliktkarten

Anlage 2: Präsentation Margit Bonacker

Anlage 3: Präsentation Christian Popp

Anlage 4: Präsentation Antje Janßen

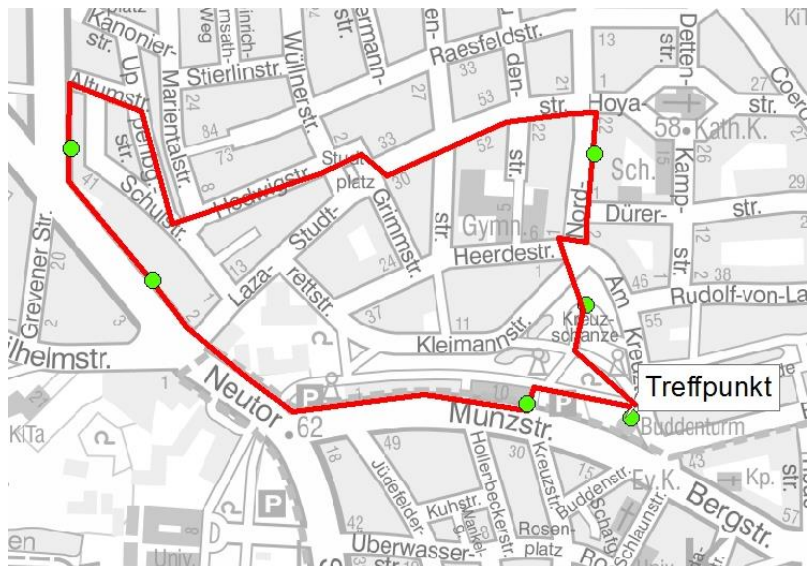
# Protokoll

## Lärmaktionsplanung Stadt Münster

### 1. Lärmspaziergang

Mittwoch, 27.04.2016

Buddenturm, Münzstraße



## 1. Begrüßung

**Heiner Bruns**, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stadt Münster, begrüßt die Anwesenden.

Heute ist der Internationale Tag gegen Lärm, an dem werden seit 1998 international Aktionen rund um das Thema Lärm durchgeführt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Münster bildet der heutige 1. Lärmspaziergang 2015 die Fortführung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Entwurf des Lärmaktionsplans ist nun fertig gestellt und soll in den kommenden Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt und mit ihr diskutiert werden.

Der Lärmspaziergang als informelle Form der Bürgerbeteiligung bietet die Möglichkeit, sich Lärmbrennpunkte und mögliche Maßnahmen aus Sicht der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Gutachter anzusehen und anzuhören.

Herr Bruns stellt die anwesenden Vertreter/innen der Verwaltung vor. Frau Sander ist für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Herr Besler ist Immissionsschutzbeauftragter beim Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit. Frau Bachmeier vom Büro konsalt moderiert den heutigen Spaziergang und die folgenden öffentlichen Veranstaltungen zum Lärmaktionsplan.

## 2. Ablauf und Ziele Lärmspaziergang

**Frau Bachmeier**, konsalt GmbH informiert über den heutigen Ablauf. Inhaltlich konzentriert sich der 1. Lärmspaziergang auf den Straßenlärm. Des Weiteren wird ein sogenanntes ruhiges Gebiet besucht.

Frau Bachmeier stellt jeweils bei den einzelnen Stationen zunächst die bisher bekannten Problemlage anhand der Lärmkartierung, bereits durchgeführte Maßnahmen und weitere Lösungsvorschläge seitens der Fachgutachter vor. Diese Erläuterungen werden durch Herrn Besler ergänzt. Herr Besler wird an den Orten jeweils beispielhafte Schallpegelmessungen durchführen.

### 3. Lärmspaziergang

#### Standort 1: Münzstraße

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 65,5 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
ca. 30 m östlich Schlossplatz bis Budenstraße	Tempo 30 (Geschwindigkeitskonzept Innenstadt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrbahnverengung</li> <li>▪ Stellplätze entfernen</li> <li>▪ Einbahnsystem einführen</li> </ul>	

#### Standort 2: Steinfurther Straße

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 75 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
Grevener Straße bis Wilhelmstraße	Straßenraumähnliche Maßnahme: Busspur auf Rechtsabbiegespur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überwachen des Einhaltens der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im fließenden Verkehr wird Tempo 50 tagsüber meistens eingehalten. Problematisch sind die Nachtstunden und Lärmspitzen wie z.B. Motorräder</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einführen von Tempo 30 in der Nacht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Reglementierung der Nachtgeschwindigkeit auf Tempo 30 gestaltet sich oft schwierig, da es oft verschiedenste Vorbehalte seitens der Verkehrsbehörden gibt.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hat das Einführen einer Busspur auf dem Rechtsabbiegespur nicht eher</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzelne Maßnahmen können Auswirkungen auf andere Straßenzüge und -kreuzungen</li> </ul>

		nachteilige Wirkungen? Kommt es dadurch nicht zum Rückstau?	haben. Um negative Folgen für andere Bereiche auszuschließen, müssen im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle Maßnahmen akustisch und verkehrlich geprüft werden
--	--	---	---

**Standort 3: Grevener Straße**

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
York-Ring bis Steinfurter Straße	Einsatz lärmindernder Asphalt bei Umbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärmbeschwerde aufgrund von Busvorbeifahrten (wegen unzureichende Fahrbahnbeschaffenheit)</li> <li>▪ Hörbare Verbesserung durch Fahrbahnerneuerung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist kurzfristig geplant. Langfristig soll ein Radfahrweg gebaut werden.</li> </ul>

**Standort 3a: Altumstraße**

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 55 dB (A)
- Die Altumstraße ist ein gutes Beispiel, dass auch innerstädtische Quartiere relativ ruhig sein können. Sobald die Hauptverkehrsstraßen verlassen werden, schirmen die Wohngebäude den Lärm ab.

**Standort 3b: Studtplatz**

- Versenkbare Glascontainer, die gerade gefüllt wurden: Die Schallpegelmessung ergab 85 dB (A). Der relativ hohe Wert ergab sich wahrscheinlich daher, dass der Container gerade sehr leer war.

**Standort 4: Nordstraße**

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 63 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
Coerdestraße bis Am Kreuztor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tempo 30 (Geschwindigkeitskonzept Innenstadt)</li> <li>▪ Prüfung Abmarkierung von Schutzstraßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sollte überall lärmmindernder Asphalt aufgetragen werden. Die Kosten-Nutzen-Abwägung überwiegt in jedem Fall.</li> <li>▪ Innerstädtisch wird viel getan, um den Lärm zu mindern. Das Umland darf nicht vergessen werden! Viele Familien ziehen dorthin, weil es in der Innenstadt zu teuer ist. Im Umland ist der Lärm durch die Autobahn immens.</li> <li>▪ Außenbezirke sollten attraktiver beplant werden, damit nicht alle in die Innenstadt fahren müssen („Stadt der kurzen Wege“).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Autobahnen sind für die Stadt problematisch, da für diese der Bund zuständig ist und die Stadt kaum Handlungsmöglichkeiten hat.</li> </ul>

### **Standort 5: Park Kreuzschanze**

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 48 dB
- Der Kreuzpark ist ein eher ruhiger Bereich. Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz "ruhiger Gebiete" als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel soll es sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb ruhiger Gebiete in Zukunft vermieden werden muss.
- Die Stadt Münster hat sich hier als Grenze einen Wert von 55 dB (A) gesetzt und betrachtet dabei große, öffentliche Grünflächen.
- Bei Grünflächen und deren Gestaltung ist zu beachten, dass das Lärmempfinden auch immer subjektiv ist. Wenn die Lärmquelle z.B. durch Büsche und Bäume nicht zu sehen ist, wird der Lärm i.d.R. als geringer eingestuft. Gerade bei öffentlichen Grünflächen ist hier die Abwägung zwischen Sichtschutz zur Lärmquelle und der sozialen Kontrolle durch Sichtbeziehungen zu treffen.
- Per se sollten nur bereits bebaute Flächen beplant und überbaut werden und alles Grün erhalten bleiben.

#### **4. Abschluss**

Frau Bachmeier bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme am Lärmspaziergang. Teilweise waren bekannte Sachlagen dabei, aber es wurden auch neue Anregungen gegeben. Auch Herr Bruns bedankt sich ebenfalls für die Teilnahme und verweist auf den zweiten Spaziergang am 31.05.2016, Treffpunkt St. Josefs-Kirche.

Der Lärmspaziergang endet um 19.00 Uhr.

*Protokoll: Bettina Bachmeier, konsalt GmbH*

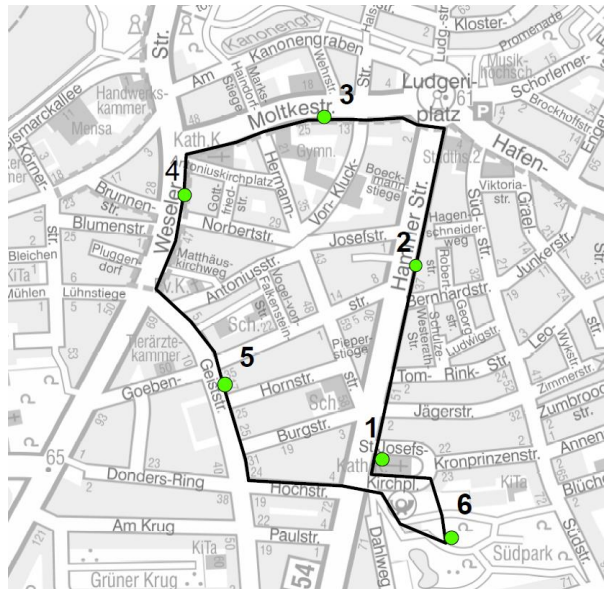
# Protokoll

## Lärmaktionsplanung Stadt Münster

### 2. Lärmspaziergang

Dienstag, 31.05.2016

#### St. Josefs-Kirche



## 1. Begrüßung

**Veit Muddemann**, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stadt Münster, begrüßt die Anwesenden.

Der Lärmspaziergang als informelle Form der Bürgerbeteiligung bietet die Möglichkeit, sich Lärmbrennpunkte und mögliche Maßnahmen aus Sicht der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Gutachter anzusehen und anzuhören.

Neben Herrn Muddemann ist als weiterer Vertreter Herr Besler anwesend, der als Immissionsschutzbeauftragter beim Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit tätig ist. Frau Bachmeier vom Büro konsalt moderiert den heutigen Spaziergang.

## 2. Ablauf und Ziele Lärmspaziergang

**Frau Bachmeier**, konsalt GmbH informiert über den heutigen Ablauf. Inhaltlich konzentriert sich der 2. Lärmspaziergang auf den Straßenlärm. Des Weiteren wird ein sogenanntes ruhiges Gebiet besucht.

Frau Bachmeier stellt jeweils bei den einzelnen Stationen zunächst die bisher bekannten Problemlage anhand der Lärmkartierung, bereits durchgeführte Maßnahmen und weitere Lösungsvorschläge seitens der Fachgutachter vor. Diese Erläuterungen werden durch Herrn Besler und Herrn Muddemann ergänzt. Herr Besler wird an den Orten jeweils beispielhafte Schallpegelmessungen durchführen.

## 3. Lärmspaziergang

### Allgemeine Hinweise:

- Der Schallpegel im Rahmen der LAP wird berechnet und nicht gemessen: Für die Berechnung des Lärms gibt es einheitlich vorgegebene Methoden. Im Gegensatz zu Messungen unterliegen Berechnungen keinen Witterungseinflüssen und Schwankungen der Verkehrsbelastung. Einzelne Geräuschspitzen werden vom Mittelungspegel in besonderem Maße berücksichtigt und gehen durch das Mittelungsverfahren nicht unter.
- In Steinfurter Straße wird eine Busspur als „Abstandshalter“ zur bestehenden Bebauung genutzt. Ist das nicht ein Trugschluss, da Busse lauter als Pkw sind? Herr Muddemann erläutert, dass das abhängig von der Frequentierung der Busspur ist. Eine große Anzahl von Bussen ist in der Bewertung ungünstiger, als eine geringere.
- Die Stadt kann von Bürgerinnen und Bürgern nicht auf die Durchführung bestimmter Maßnahmen verklagt werden. Aber wenn der Lärmaktionsplan durch die Politik beschlossen ist, muss dieser auch von der Verwaltung berücksichtigt und umgesetzt werden.
- Es tritt die Frage auf, ob die Busse der Stadtwerke mit leiseren Reifen fahren können. Herr Muddemann wird sich erkundigen, inwieweit die Möglichkeiten dort ausgeschöpft sind.
- Die Belastungen der Anwohner an den Autobahnen werden angesprochen. Hier sind es nicht unbedingt die Lärmspitzen das Problem, sondern das der Lärm permanent von allen Seiten auftritt.

### Standort 1: Treffpunkt

- keine weiteren Anmerkungen / Messungen

### Standort 2: Hammerstraße

- Hier ca. 10.000 Fahrzeuge pro Tag, davon 3 % Lkw. „Lkw“ bedeuten in der Hammer Straße in der Regel Busse.
- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 68 dB (A)

Abschnitt von-bis	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang
Ludgeriplatz - Geiststraße	Tempo 30 (Geschwindigkeitskonzept Innenstadt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tagsüber ist durch Liefer- /Halteverkehre hier die durchschnittliche Geschwindigkeit eh relativ niedrig. Tempo 30 nachts ist eine gute Idee!</li> </ul>

### Standort 3: Moltkestraße

- 17.000 Kfz/Tag, 5 % Lkw
- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 71 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang
Weseler Straße- Ludgeriplatz	Tempo 30 (Geschwindigkeitskonzept Innenstadt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zügige Durchfahrt auf Kreisverkehr Ludgeriplatz ermöglichen</li> <li>Den Verkehrsfluss über den Ludgeriplatz durch Trennung der Autos von Radfahrern und Fußgängern verbessern. Beispiel Rad und Fußverkehr auf eine eigene Ebene bringen, wie in den Niederlanden schon praktiziert.</li> </ul>

### Standort 4: Weseler Straße

- 33.000 Kfz/Tag
- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 72,5 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
Bismarckallee-Geiststraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung passiver Schallschutz</li> <li>Prüfung Lärminderungspotenziale durch Städtebauliche Integration,</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier hohe Fluktuation im Mieterbestand: niedrige Mieten, viele Studenten</li> <li>Wohnungen zur Straße sehr stark belastet, nach hinten raus relativ ruhig</li> </ul>

	lärmmindernder Asphalt		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einbau Lärmschutzfenster: Vermieter können sich an Stadt wenden</li> </ul>
--	------------------------	--	---

#### Standort 5: Geiststraße

- 12.000 Kfz/Tag
- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 65 dB (A)

Abschnitt	Empfehlung Lärmaktionsplan	Vorschläge Lärmspaziergang	Sonstiges / Anmerkungen
Weseler Straße ca. 70 m nördlich Goebenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung passiver Schallschutz</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf Anregung von der Feuerwehr soll diese Straße aus dem Tempo 30-Konzept herausgenommen werden. Die Feuerwehr hat Bedenken, dass ein Durchkommen zur Rush-Hour sonst bedenklich ist.</li> </ul>

#### Standort 5a: Geistraße / Hornstraße

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 52 dB (A)
- Keine weiteren Anmerkungen

#### Standort 6: Südpark

- Beispielhafte Schallpegelmessung (30 Sekunden): 54 dB
- Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz "ruhiger Gebiete" als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel soll es sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb ruhiger Gebiete in Zukunft vermieden werden muss.
- Die Stadt Münster hat sich hier als Grenze einen Wert von 55 dB (A) gesetzt und betrachtet dabei große, öffentliche Grünflächen.
- Subjektives Empfinden spielt hier eine große Rolle. Im Sommer ist am Wochenende der Schallpegel wahrscheinlich durch die Gäste des Südparks deutlich höher als 55 dB(A), trotzdem wird es als Ort der Erholung aufgesucht.

### 3. Fazit und Dank

Herr Muddemann bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern und verweist auf weitere Informationsmöglichkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

Der Lärmspaziergang endet um 19.00 Uhr.

Protokoll: Bettina Bachmeier, konsalt GmbH

## **PROTOKOLL**

### **Informationsgespräch Verbände**

#### **Tagesordnung**

**Moderation:** Margit Bonacker, konsalt GmbH

**17.15 Uhr Einlass**

**17.30 Uhr Begrüßung**

*Matthias Peck, Beigeordneter für Wohnungsversorgung, Immobilien und Nachhaltigkeit, Stadt Münster*

**17.45 Uhr Der Entwurf des Lärmaktionsplans Münster**

*Antje Janßen, LK Argus*

**Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen**

*Dr. Eckhart Heinrichs, LK Argus*

**18.45 Uhr Diskussionsforum**

**19.40 Uhr Zusammenfassung und Ausblick**

*Matthias Peck, Beigeordneter für Wohnungsversorgung, Immobilien und Nachhaltigkeit, Stadt Münster*

**19.45 Uhr Ende der Veranstaltung**

## 1 Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs

**Herr Peck**, Stadt Münster begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er weist auf die Bedeutung und die Relevanz des Themas Lärmschutz für die Stadtgesellschaft in Münster hin. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt einen Rahmen vor, wie mit dem Thema Lärm umgegangen werden soll. Dabei ist auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die heutige Veranstaltung für Institutionen und Verbände soll über den Stand der Lärmaktionsplanung informieren und die Möglichkeit eröffnen, über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren und Stellung zu beziehen. Das Bürgerforum wird am 23.05.2016 stattfinden.

## 2 Der Entwurf des Lärmaktionsplans Münster

**Frau Janßen**, LK Argus Kassel GmbH, gibt einen Überblick über die Grundlagen der Lärmaktionsplanung und die Inhalte des vorliegenden Entwurfs.

Im Rahmen der Analysen zum Lärmaktionsplan wird zunächst geprüft, wo die Belastungsschwerpunkte liegen und wo Maßnahmen am dringlichsten sind. Darauf aufbauend werden Vorschläge und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Lärm erarbeitet. Die Lärmbelastung stellt vor allem dort ein Problem dar, wo viele Menschen in ihrer Wohnumgebung betroffen sind. Nach Höhe der Lärmbelastung und Anzahl der Lärmbetroffenen werden in Münster drei Prioritäten von Maßnahmenbereichen unterschieden. Insgesamt sind 73 Bereiche in diesen drei Prioritäten enthalten. Maßnahmenbereiche der 1. Priorität umfassen 24 Bereiche mit einer Gesamtlänge von 10 km, überwiegend in der Innenstadt und an den radialen Ausfallstraßen.

Grundsätzlich ist eine Vermeidung des Lärms, vor Verlagerung und vor Verminderung bestehender Lärmbelastungen, anzustreben. Dabei ist es wichtig, dass Maßnahmen zur Lärmvermeidung in allen relevanten städtischen Planungen berücksichtigt werden.

Für die Maßnahmenbereiche werden in Konzepten zur Geschwindigkeit, zur Fahrbahnsanierung und zur Straßenraumgestaltung die geeigneten Lärminderungsmaßnahmen geprüft. Im Ergebnis wird ein integriertes Maßnahmenprogramm mit den Kurzfristmaßnahmen Tempo 30, Fahrbahnsanierung mit Einsatz von lärmindernden Asphalten und einer Straßenraummaßnahme empfohlen. Für höchstbelastete Bereiche ohne mögliche aktive Maßnahmen wird ein Schallschutzfensterprogramm vorgeschlagen.

Ein weiterer wichtiger Punkt der Lärmaktionsplanung ist der Schutz Ruhiger Gebiete. Geeignete Nutzungen für Ruhige Gebiete sind in der Praxis vorwiegend unbebaute Bereiche, z.B. Grünanlagen und Parks, die der Erholung dienen.

**>>Anlage 1: Präsentation Antje Janßen**

## 3 Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

Im Maßnahmenkonzept für Münster wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für ausgewählte Straßenabschnitte im Innenstadtbereich zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm empfohlen. **Dr. Heinrichs**, LK Argus GmbH, beschreibt in seinem Vortrag verschiedene Untersuchungen und Erfahrungen zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und zeigt Beispiele aus unterschiedlichen Städten auf. Er hebt hervor, dass die bislang gemessenen Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen unterschiedlich sind. In der

überwiegenden Mehrheit der untersuchten Straßen treten signifikante - also statistisch nicht zufällige - Rückgänge der Geschwindigkeiten auf. Bei einigen Straßen ist der Effekt aber auch gering oder gar nicht feststellbar. Die Gründe dafür sind aufgrund der wenigen Untersuchungsfälle noch nicht eindeutig zu ermitteln. Des Weiteren stellt er fest, dass bei Einführung von Tempo 30 die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges nicht beeinträchtigt wird. Es gibt zwar für den Einzelnen geringe Reisezeitverluste, die Kapazität der Straße (Kfz/Stunde) ist aber bei Tempo 50 und Tempo 30 weitgehend identisch.

**>>Anlage 2: Präsentation Dr. Eckhart Heinrichs**

#### **4 Nachfragen / Diskussion**

Eine Nachfrage zum Lärmaktionsplan bezieht sich auf die unterschiedlichen Angaben zu den Betroffenenzahlen im Informationsflyer und Vortrag. Die Unterschiede resultieren aus unterschiedlichen betrachteten Lärmklassen: im Flyer sind die Betroffenen ab einem  $L_{DEN}$  über 55 dB(A) dargestellt, im Lärmaktionsplan werden die Bereiche mit Lärmbelastungen im gesundheitsschädlichen Bereich ab einem  $L_{DEN}$  von 65 dB(A) vertieft betrachtet.

Eine zweite Nachfrage bezieht sich auf die Zielrichtung bei der Festlegung ruhiger Gebiete. Erläutert wird, dass es dabei um den Schutz heute bereits ruhiger Gebiete geht, nämlich um vorhandene oder von der Stadt Münster geplante Freizeit- und Erholungsgebiete, die entsprechende akustische Kriterien erfüllen.

In der Diskussion werden folgende Sachverhalte zu den vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen angesprochen:

##### **Allgemeines / Strategien**

- Die Verkehrsvermeidung sollte an erster Stelle stehen. Viele Pendler kommen mit dem Pkw in die Stadt. Der Pendlerverkehr macht ca. die Hälfte der Kfz-Fahrten in der Stadt Münster aus. Für eine nachhaltige Lärminderung wäre es wichtig, den Stadt-Umland-Verkehr zu reduzieren.
- Der Verkehr in der Stadt muss im einheitlichen, gesamtstädtischen Blick betrachtet werden. Ändert man an einer Stelle etwas, hat es Auswirkungen auf andere Bereiche.

##### **Maßnahmenvorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung**

- Auf Nachfrage zu Betroffenheiten an bestimmten Streckenabschnitten mit Tempo 30 - Vorschlägen verweist Frau Janßen auf die Anlage 3 des Lärmaktionsplans.
- Eingewendet wird, dass viele Kfz-Typen bei Tempo 30 mehr Schadstoffe ausstoßen würden als bei Tempo 50. Dr. Heinrichs erwidert, dass diese Sorge so pauschal nicht gerechtfertigt sei. Messungen des  $NO_2$ -Mittelwertes an Berliner Tempo-30-Straßen zeigen deutlich positive Wirkungen. Im Hinblick auf die Luftschadstoffe sei immer auch die Qualität des Verkehrsflusses zu beachten.
- Von der Unteren Straßenverkehrsbehörde werden die vorgeschlagenen Tempo 30 - Abschnitte auch hinsichtlich der Verstetigung bewertet. Bei einer auftretenden „Flickenteppichlösung“ besteht noch Optimierungsbedarf.
- Angemerkt wird weiterhin, dass die Koordinierung der Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 zu prüfen und anzupassen ist. Diese Maßnahme ist im Lärmaktionsplan benannt und bereits mit zu erwartenden (pauschalen) Kosten hinterlegt.

### **Vereinbarkeit von Tempo 30 und ÖPNV**

- Grundsätzlich unterstützt der ÖPNV Tempo 30 aus Nachhaltigkeitsgründen, die vermutlich geringen Zeitverluste sind dann hinzunehmen. Für einen besseren Verkehrsfluss im ÖPNV hilfreich wäre eine grundsätzliche Verkehrsreduzierung.
- Die Verstetigung des individuellen Kfz-Verkehrs durch „grüne Welle“ kann dazu führen, dass Busse ausgebremst werden. Busse sollten priorisiert werden. Hier herrscht ein Interessenskonflikt, ob der Pkw oder der Bus vorrangig behandelt wird. Es ist auch immer eine Einzelfallprüfung, ob eine „grüne Welle“ funktioniert.
- Busse können hinsichtlich ihres Getriebes auf Tempo 30 optimiert werden.

### **Vereinbarkeit von Tempo 30 mit Rettungseinsätzen**

- Empirische Studien zur Auswirkung von Tempo 30 auf Rettungseinsätze sind nicht bekannt.
- Die Feuerwehr erwartet negative Effekte für das Durchkommen der Rettungsfahrzeuge bei Tempo 30, empirische Untersuchungen hierzu liegen allerdings auch für Münster nicht vor. Von den geplanten Tempo 30-Regelungen sind viele Feuerwehr-Vorbehaltsstraßen betroffen. Bei einigen dieser Straßen kann die Feuerwehr Tempo 30 nicht befürworten. Des Weiteren besteht ein Haftungsproblem bei einem Unfall im Rettungseinsatz, wenn die Fahrer die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschreiten. Die juristische Bewertung ist dann vermutlich kritischer, wenn man bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h statt 50 km/h mit Tempo 60 unterwegs ist.
- Die Lautstärke des Martinshorns wird häufig kritisiert. Hierzu ist festzuhalten, dass das Signal für das Wegerecht des Einsatzfahrzeuges erforderlich ist. Trotz des lauten Horns wird es oft von Pkw-Fahrern nicht gehört. Die Feuerwehrfahrer hingegen beklagen die Auswirkungen auf ihr Gehör.
- Für die Polizei stellt Tempo 30 kein Problem bei Einsatzfahrten dar. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wird Tempo 30 von Seiten der Polizei begrüßt. Es passieren deutlich weniger und weniger schwere Unfälle. Positive Erfahrungen liegen aus den bereits erfolgten Geschwindigkeitsreduzierungen von 70/ 60 km/h auf 50 km/h auf einigen Straßen in Münster vor.

### **Maßnahmenvorschläge zur Straßenraumgestaltung**

- Von Seiten des Tiefbauamtes wird darauf hingewiesen, dass bei straßenräumlichen Veränderungen die Umsetzung im Vorfeld genau untersucht werden sollte. Bei Verkleinerung von Oberflächen und –breiten würde die Belastung durch Pkw/Lkw auf einer kleineren Fläche verteilt, was möglicherweise schneller Schäden verursacht.

## **5 Weiteres Vorgehen**

Herr Peck bedankt sich bei Frau Janßen und Dr. Heinrichs sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement. Es wurden neue Erkenntnisse und Themen in die Diskussion gebracht. Es wurde deutlich, dass zwar ein Denken in längeren Zeiträumen nötig ist, die Stadt Münster aber nicht am Anfang steht und schon eine Menge geschafft hat. Es gibt keine Patentlösung für eine ruhige Stadt, aber man kann von guten Beispielen aus anderen Städten lernen.

Der Lärmaktionsplan soll im 4. Quartal abschließend politisch beraten und beschlossen werden.

Frau Bonacker schließt die Veranstaltung gegen 19.30 Uhr.

## 6 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Bachmeier	Bettina	konsalt GmbH
Besler	Herr	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit
Bonacker	Margit	konsalt GmbH
Bruns	Heiner	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit
Fritzen	Herr	Feuerwehr
Heinrichs	Dr. Eckhart	LK Argus
Janning	Herr	Industrie- und Handelskammer Münster
Janßen	Antje	LK Argus
König	Herr	Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung
Korluß	Herr	Stadt Münster, Tiefbauamt
Muddemann	Herr	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit
Oestreich	Thomas	Handwerkskammer Münster
Peck	Matthias	Beigeordneter für Wohnungsversorgung, Immobilien und Nachhaltigkeit
Schläfke	Herr	Stadtwerke Münster – Verkehr
Sander	Uschi	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit
Schmalz	Herr	BUND Kreisgruppe Münster
Vechtel	Herr	Ordnungsamt Untere Straßenverkehrsbehörde
Weiß	Andre	Polizei Münster

## 7 Anlagen

Anlage 1: Präsentation Antje Janßen

Anlage 2: Präsentation Dr. Eckhart Heinrichs

## **PROTOKOLL**

### **Lärmforum am 23.05.2016**

#### **Tagesordnung**

**17.15 Uhr Einlass**

**17.30 Uhr Begrüßung**

*Heiner Bruns, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stadt Münster*

**Vorstellung des Ablaufs und Zielsetzung der heutigen Veranstaltung**

*Margit Bonacker, konsalt GmbH*

**17.45 Uhr Der Entwurf des Lärmaktionsplans Münster**

*Antje Janßen, LK Argus*

**Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen**

*Dr. Eckhart Heinrichs, LK Argus*

**18.45 Uhr Diskussionsforum**

**19.40 Uhr Zusammenfassung und Ausblick**

*Heiner Bruns, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stadt Münster*

**19.45 Uhr Ende der Veranstaltung**

## 1 Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs

**Herr Bruns**, Stadt Münster begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Lärmforums Münster. Herr Bruns weist auf die Bedeutung und Schwierigkeit des Themas hin. Jeder kennt Lärm, jeder fühlt sich unterschiedlich durch ihn belästigt und viele sind zugleich selbst Verursacher von Lärm.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt einen Rahmen vor, wie mit dem Thema Lärm umgegangen werden soll. Dabei ist auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Das Lärmforum Münster soll heute über den Stand der Lärmaktionsplanung informieren. Es ist die Fortführung der Öffentlichkeitsbeteiligung aus dem Jahr 2012, als mit den Arbeiten zum Lärmaktionsplan begonnen wurde.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans ist nun fertig gestellt und soll in den kommenden Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt und mit ihr diskutiert werden.

**Frau Bonacker**, konsalt GmbH, stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Wesentlich sind bei der Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie die rechtzeitige Information, eine öffentliche Zugänglichkeit der Ergebnisse der Lärmkartierung sowie eine mögliche Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne. In Münster sind verschiedenen Beteiligungsmodule vorgesehen, u.a. zwei Lärmspaziergänge und eine Online-Befragung unter [www.stadt-muenster.de/umwelt](http://www.stadt-muenster.de/umwelt).

**>>Anlage 1: Präsentation Margit Bonacker**

## 2 Der Entwurf des Lärmaktionsplans Münster

**Frau Janßen**, LK Argus Kassel GmbH, gibt einen Überblick über die Grundlagen der Lärmaktionsplanung und die Inhalte des vorliegenden Entwurfs.

Im Rahmen der Analysen zum Lärmaktionsplan wird zunächst geprüft, wo die Belastungsschwerpunkte liegen und wo Maßnahmen am dringlichsten sind. Darauf aufbauend werden Vorschläge und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Lärm erarbeitet. Die Lärmbelastung stellt vor allem dort ein Problem dar, wo viele Menschen in ihrer Wohnumgebung betroffen sind. Nach Höhe der Lärmbelastung und Anzahl der Lärmbetroffenen werden in Münster drei Prioritäten von Maßnahmenbereichen unterschieden. Insgesamt sind 73 Bereiche in diesen drei Prioritäten enthalten. Maßnahmenbereiche der 1. Priorität umfassen 24 Bereiche mit einer Gesamtlänge von 10 km, überwiegend in der Innenstadt und an den radialen Ausfallstraßen.

Grundsätzlich ist eine Vermeidung des Lärms, vor Verlagerung und vor Verminderung bestehender Lärmbelastungen, anzustreben. Dabei ist es wichtig, dass Maßnahmen zur Lärmvermeidung in allen relevanten städtischen Planungen berücksichtigt werden.

Für die Maßnahmenbereiche werden in Konzepten zur Geschwindigkeit, zur Fahrbahnsanierung und zur Straßenraumgestaltung die geeigneten Lärminderungsmaßnahmen geprüft. Im Ergebnis wird ein integriertes Maßnahmenprogramm mit den Kurzfristmaßnahmen Tempo 30, Fahrbahnsanierung mit Einsatz von lärmindernden Asphalten und einer Straßenraummaßnahme empfohlen. Für höchstbelastete Bereiche ohne mögliche aktive Maßnahmen wird ein Schallschutzfensterprogramm vorgeschlagen.

Ein weiterer wichtiger Punkt der Lärmaktionsplanung ist der Schutz Ruhiger Gebiete. Geeignete Nutzungen für Ruhige Gebiete sind in der Praxis vorwiegend unbebaute Bereiche, z.B. Grünanlagen und Parks, die der Erholung dienen.

**>>Anlage 2: Präsentation Antje Janßen**

### **3 Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen**

Im Maßnahmenkonzept für Münster wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für ausgewählte Straßenabschnitte im Innenstadtbereich zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm empfohlen. Dr. Heinrichs, LK Argus GmbH, beschreibt in seinem Vortrag verschiedene Untersuchungen und Erfahrungen zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und zeigt Beispiele aus unterschiedlichen Städten auf. Er hebt hervor, dass die bislang gemessenen Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen unterschiedlich sind. In der überwiegenden Mehrheit der untersuchten Straßen treten signifikante - also statistisch nicht zufällige - Rückgänge der Geschwindigkeiten auf. Bei einigen Straßen ist der Effekt aber auch gering oder gar nicht feststellbar. Die Gründe dafür sind aufgrund der wenigen Untersuchungsfälle noch nicht eindeutig zu ermitteln. Des Weiteren stellt er fest, dass bei Einführung von Tempo 30 die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges nicht beeinträchtigt wird. Es gibt zwar für den Einzelnen geringe Reisezeitverluste, die Kapazität der Straße (Kfz/Stunde) ist aber bei Tempo 50 und Tempo 30 weitgehend identisch.

**>>Anlage 3: Präsentation Dr. Eckhart Heinrichs**

### **4 Nachfragen / Diskussion**

In der Diskussion werden folgende Sachverhalte angesprochen:

- Die Lärmkarten von 2012 und die jetzt gezeigte Lärmkarte auf dem Informationsflyer sehen unterschiedlich aus. Frau Janßen erläutert, dass es sich dabei um zwei verschiedene Darstellungen handelt. Die Lärmkarten stellen die Lärmbelastungen flächenhaft dar, auf dem Titelblatt des Flyers sind die lärmbelasteten Gebäude nach den Schwellen der Lärmaktionsplanung dargestellt. Die Datengrundlage ist dieselbe.
- Der besondere Lärm von Autobahnen wird hervorgehoben. Die Zuständigkeiten für die Autobahn liegen allerdings beim Bund und nicht bei der Stadt. Ähnliche Sachlagen finden sich beim Schienenlärm (Zuständigkeit Deutsche Bahn). Die Stadt Münster sollte sich dem Bund bzw. Bahn gegenüber stark machen und für ihre Bürger eintreten.
- Wasserstraßen sind im Lärmaktionsplan aufgrund der geringen Verkehrszahlen nicht berücksichtigt. Vom Dortmund-Ems-Kanal gehen sehr starke Belastungen aus und der Schiffsverkehr soll sich noch weiter erhöhen. Die Relevanz wird im nächsten Lärmaktionsplan überprüft.
- Im Lärmaktionsplan wird in der Wolbecker Straße aus der Innenstadt kommend Tempo 30 bis zum Hansaring empfohlen, anschließend nicht mehr. Die Bebauung in der Wolbecker Straße ist ähnlich dicht wie im Hansaring, hier könnte auch Tempo 30 eingeführt werden? Der beschriebene Abschnitt wird durch den Maßnahmenbereich 41 mit einer geringeren Priorität im Lärmaktionsplan bewertet. Im aktuellen Lärmaktionsplan werden zunächst die Maßnahmenbereiche der ersten Priorität behandelt.
- Kleinere Grünbereiche/Mittelstreifenbepflanzungen haben keine Auswirkungen auf den Schallpegel. Allerdings tragen sie subjektiv zu einer geringeren Lärmbelastung bei. Wenn es sich anbietet, sollte man Bepflanzungen gezielt einsetzen, um die Lärmquelle optisch abzuschirmen.

- Die Anregungen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung an die Stadt herangetragen werden, werden wie im Bebauungsplanverfahren üblich, geprüft und beantwortet.
- Gievenbeck ist als ruhiges Gebiet bezeichnet. Dem kann so nicht zugestimmt werden. Auf dem Horstmarer Landweg sei es ab 5 Uhr morgens sehr laut. Frau Janßen und Herr Muddemann erläutern, dass eine Festlegung von ruhigen Gebieten auf ausgewählten Flächen des Zielkonzeptes Freizeit und Erholung der Grünordnung der Stadt Münster erfolgt, die entsprechende akustische Qualitäten aufweisen.

## 5 Ergebnisse des Diskussionsforums

Nach der Diskussion im Plenum haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, weitere Vorschläge auf vorbereiteten Moderationswänden zu hinterlassen und in Einzelgesprächen mit den Gutachtern und Mitarbeitern der Stadt ihre Frage zu besprechen.

### Vorschläge Maßnahmen

- Displays in allen Tempo 30km/h Straßen
- Straßen so bauen, dass nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann
- Parkhäuser am 2. Tangentenring mit Radstation und Bus im 10 min Takt in die Stadt
- Wolbecker Str. zwischen IDF und Kanal: Böschung bepflanzen
- Tempo 30 km/h nachts Wolbecker Str.
- B51 „Umgehungsstraße“ Temporeduzierung von 70 km/h runter auf 50 km/h = 1 bis 3 dB(A) bzw. 50% weniger
- Ringbus
- Stadtteilauto / Car-Sharing für Nienberge
- Radwegebenutzungspflicht bei Tempo 30 km/h aufheben = Tempobremse für den Kfz-Verkehr
- Gelder für Schallschutzmaßnahmen Wolbecker Str. bis Verfürthweg
- Tempo 30 km/h Horstmarer Landweg
- Tempo 30 km/h Ausfallstr. nachts im Stadtgebiet
- Außenbezirke besser mit Läden bestücken (Stadt der kurzen Wege) / Verknüpfung mit Einzelhandelskonzept?
- Lärmschutz/Feste: SEND, Hafenfest, Oktoberfest
- Umgebungsbahn (DB) Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Westen

### Ruhige Gebiete

- Ruhige Gebiete nicht mit Erschließung/Ausfallstraßen beschneiden (Horstmarer Landweg)

### Sonstige Hinweise

- Stadt: Straßenverkehr bringt nicht nur Lärm, sondern auch CO<sub>2</sub> - Feinstaub – Feinstaubprobleme! Warum wird nur ein Thema bearbeitet?
- Weiterleitung von Lärm über das Wasser des Dortmund-Ems-Kanal über die ganze Stadt hörbar
- Flugzeuge Münster – Ost
- Lichtverschmutzung durch Verkehr
- Die Taktung der Busse ist nachts z.B. für Jugendliche ungünstig
- 80% der Einpendler nach Münster fahren Auto

- Die Stadt muss auch gegen den Lärm der Bundes- und Autobahnen etwas tun. Wer soll es denn sonst?
- Maßnahmen gesamt beachten, nicht Zuständigkeiten hin- und herschieben

## 6 Weiteres Vorgehen

Herr Bruns bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement. Die Diskussion hat gezeigt, dass das Thema Lärm eine schwierige Aufgabe ist und nicht immer alle gleicher Meinung sind. Die heute genannten Vorschläge werden nach Bewertung ggf. noch in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen. Der Rat der Stadt Münster entscheidet unter Abwägung aller Aspekte, was letztendlich umgesetzt wird.

Frau Bonacker schließt die Veranstaltung gegen 19.45 Uhr.

## 7 Anlagen

Anlage 1: Präsentation Margit Bonacker

Anlage 2: Präsentation Antje Janßen

Anlage 3: Präsentation Dr. Eckhart Heinrichs

### 1.3 **Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans**

- Stellungnahmen zum Entwurf Lärmaktionsplan Münster -  
allgemeine Öffentlichkeit
- Stellungnahmen zum Entwurf Lärmaktionsplan Münster -  
Träger öffentlicher Belange

Stadt Münster  
**Lärmaktionsplan  
der 2. Stufe**

**Materialien zur  
Öffentlichkeits-  
beteiligung**

Oktober 2016

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
1 04.05.16	<p>Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal für den sehr informativen „Lärmspaziergang“ am vergangenen Mittwoch bedanken. Nur leider werden „unsere Belange“ im Lärmplan der Stadt nur mit geringer Priorität berücksichtigt.</p> <p>Wir, mein Mann und ich, wohnen am Beginn der Kapuzinerstraße im 3. und 4. Stock, also in Sicht- und Hörweite der Steinfurter Straße. Es ist an dieser Stelle nicht leiser als an der Grevener- oder Münzstraße. Die Steinfurter Straße ist als faktischer Autobahnzubringer garantiert verkehrsbelasteter als die beiden genannten Straßen. Auch der Verkehr in der Nacht macht uns zu schaffen: an- und abfahrende städtische Nachtbusse, Fernbusse, Schwerlasten, rasende PKW (besonders Taxen) und Motorräder. Wie viele LKW und PKW befahren pro Tag die Steinfurter Straße zwischen Ring und Neutor?</p> <p>Uns ist daran gelegen, dass die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung regelmäßig, noch besser durch einen stationären „Starenkasten“ kontrolliert wird. Das würde auch nachts helfen.</p> <p>Dann sollte bei der nächsten Fahrbahnerneuerung unbedingt ein schallschluckender Straßenbelag verwendet werden.</p> <p>Wir hoffen sehr, dass die Stadtwerke von der Politik in die Lage versetzt werden, schnell und in größerem Umfang E-Busse einzusetzen, vor allen Dingen in der Nacht.</p>	Straßenverkehr Steinfurter Straße	<p>Stationäre Radar- kontrolle</p> <p>lärmmindernder Asphalt</p> <p>Verwendung von E- Bussen</p>	<p>Zur Unterstützung bestehender und im Lärmaktionsplan vorgesehener Geschwindigkeitsbeschränkungen kann die Maßnahme vermehrter Geschwindigkeitsüberwachungen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen wird mit der Polizei abgestimmt.</p> <p>Für die Steinfurter Straße in Höhe Kapuzinerstraße enthält der Lärmaktionsplan die Empfehlung zur Fahrbahnsanierung mit Belägen mit lärmmindernder Wirkung.</p> <p>Der 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster führt hierzu aus: Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Immissionsgrenzwerte der EU kommt den Emissionen der im Stadtbussystem und im Stadt-/Umlandverkehr eingesetzten Fahrzeuge eine besondere Bedeutung zu. Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen daher vorzugsweise</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Außerdem wüssten wir gerne, wie hoch die Feinstaubbelastung an der Steinfurter Straße ist und warum die Umweltzone erst am Neutor beginnt? Es wäre doch sinnvoll, den gesamten Stadtbereich innerhalb des 2. Tangentenringes zur Umweltzone zu erklären.</p>		<p>Ausweitung der Umweltzone auf den 2. Tangentenring</p>	<p>Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken und lärmreduzierten Motoren ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechniken, wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb, wünschenswert.</p> <p>Seit 2009 werden keine Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub mehr im Straßenraum ermittelt. Aktuell wird die Feinstaubbelastung im Straßenraum nur an dem besonders hoch belasteten Straßenabschnitt in der Weseler Straße (Nähe Antoniuskirche) gemessen. Die Grenzwerte werden dort aktuell deutlich unterschritten. Für die Steinfurter Straße liegen Messwerte für Stickstoffdioxid vor. Aus Sicht der Luftqualität handelt es sich derzeit um den kritischen Luftschadstoff. Seit 2012 werden bei diesem Schadstoff keine Grenzwertüberschreitungen an der Steinfurter Straße gemessen. Die Dimensionierung der Umweltzone erfolgte im Luftreinhalteplan 2009 unter Berücksichtigung der verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Belange, eine Ausdehnung der Umweltzone wurde durch die Bezirksregierung Münster auch in der Novellierung des Planes 2014 nicht für erforderlich gehalten. In Hinblick auf die positive Entwicklung bei der Schadstoffbelastung bestand auch nicht die Erfordernis.</p>
2	<p>Sehr geehrter Herr , wie soeben besprochen geht es mir als Anwohner um den Teil des</p>	<p>Straßenverkehr Friesenring</p>	<p>Kurzfristige Fahr- bahnsanierung</p>	<p>Im Zuge der Erneuerungsplanung ist die Sanierung der Fahrbahn auf dem Friesen-</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
18.05.2016	Friesenrings zwischen Freiligrathstr. und Kreuzung Wienburgstraße. Hier ist bedingt durch verschiedene Bauarbeiten im Umfeld noch keine Lärmschutzdecke aufgebracht worden. Im Lärmschutz Aktionsplan scheint dieser Bereich vorgesehen zu sein, aber bis 2020. Da der Lärm erheblich ist und die Fahrbahndecke entsprechend veraltet und marode (abgesenkte Kanaldeckel), meine Frage: wann kann kurzfristig hier eine Verbesserung durchgeführt werden?			ring zwischen Jahnstraße und Ferdinand-Freiligrath-Straße ab 2016 vorgesehen. Die Fahrbahn des daran angrenzenden Bereiches bis zur Wienburgstraße wird ab 2017 erneuert. Bei allen zukünftigen Fahrbahnerneuerungen wird Asphalt mit lärmmindernder Wirkung eingesetzt.
3 24.05.2016	Hoher Lärm an der Ampel Petersheide/Hiltruper Straße durch Motorräder und Autos. Sind dort Reduktionsmaßnahmen geplant? Vorschlag: Geschwindigkeitsüberwachung	Straßenverkehr Hiltruper Straße	Geschwindigkeitsüberwachung	Zur Unterstützung bestehender und im Lärmaktionsplan vorgesehener Geschwindigkeitsbeschränkungen kann die Maßnahme vermehrter Geschwindigkeitsüberwachungen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen wird mit der Polizei abgestimmt. Eine konkrete Maßnahme für die Hiltruper Straße ist nicht vorgesehen, da diese kein Maßnahmenbereich ist.
4 24.06.2016	Sehr geehrte Damen und Herren, aufmerksam habe ich die Diskussion um den Lärmaktionsplan in Münster in den letzten Wochen verfolgt. Für den besonders stark mit Lärm, Feinstaub und mit weiteren Autoabgasen belasteten Hansaring fordere ich hiermit ein Tempolimit auf diesem Teilabschnitt des Ringes auf maximal 30 km/h. Nur so können weitere Gesundheitsschäden reduziert werden.	Straßenverkehr Hansaring	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Das aktuell vorgesehene Geschwindigkeitskonzept beschränkt sich bewusst auf Straßen innerhalb des 2. Tangentenringes, an denen gehäuft sehr hohe Lärmbelastungen auftreten. Der Hansaring ist als Bestandteil des 2. Tangentenringes nicht in diese Überlegungen einbezogen.  Mit der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung strebt die Stadt Münster an, auch Bereiche, die aktuell nicht prioritär behandelt werden, in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen und für diese Maßnahmen zu entwickeln.
5	Sehr geehrte Damen und Herren, da Motorräder in der Regel einen größeren Lärm produzieren als	Straßenverkehr	Berücksichtigung von Motorrädern in	Einzelne Motorräder sind lauter als Pkw, ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ist



Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Fa. Urbanista, Hamburg (www.urbanista.de) mit dem Titel „Im Kern gesund“, in der 10 Maßnahmen für eine gesündere Mobilität in Deutschlands Stadtzentren vorgestellt werden, dass jährlich über 47.000 Menschen infolge hoher Schadstoffkonzentrationen in Deutschland sterben, davon gehen 40 % auf das Konto des Straßenverkehrs.</p> <p>Diese Sachlage erzwingt u.E. ein sofortiges Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde für sämtliche von Ihnen als gesundheitsgefährdend eingestufte Straßenabschnitte. Einen Ermessensspielraum sehen wir unter den gegebenen gesundheitsschädlichen Umständen nicht.</p> <p>Für die Anwohner zahlreicher Straßenabschnitte, die von Ihnen allein wegen der Lärmbelastung als gesundheitsgefährdend und unter Berücksichtigung der Schadstoffbelastungen durch den Kfz-Verkehr nach unserer Überzeugung als gesundheitsschädlich einzustufen sind, kann es in dieser Gesundheits- und sogar lebenswichtigen Frage nicht maßgebend sein, ob z.B. 500 oder 1000 Personen betroffen sind.</p> <p>Wir bitten Sie deshalb, unserem Antrag stattzugeben und sehen Ihrer Antwort mit Interesse entgegen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			<p>tungssituation im Straßenraum weist insbesondere für innerstädtische Straßenabschnitte mit beidseitig durchgehender Straßenrandbebauung und hoher Kfz-Frequentierung, wie dem Bült, Weseler Straße oder Steinfurter Straße Schadstoffbelastungen im Bereich der Immissionsgrenzwerte auf. Gesamtstädtisch führt die Modernisierung der Kfz-Flotte durch den EURO-5- und EURO-6-Abgasstandard zu einer Verbesserung der Luftbelastung im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz. Diese Belastungen sind erfreulicherweise seit Jahren rückläufig.</p>
<p>7 27.06.2016</p>	<p>Die Bürgerinitiative begleitet seit 1984 konstruktiv-kritisch die Planungen und den Ausbau der B51 „Umgehungsstraße“ im Osten von Münster. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf dem 3. BA durch ein Naherholungsgebiet.</p> <p>Wir selber wohnen in unmittelbarer Nähe zur Bahnlinie Warendorfer Str. und zur Umgehungsstraße. Der Lärm der B51 hat in den letzten Jahren so massiv zugenommen, dass es kaum mehr möglich ist, den Garten und die Terrasse zu nutzen. Das Fenster bleibt geschlossen, um eine einigermaßen ruhige Nacht zu verbringen. Wir liegen in dem Naherholungsgebiet der Stadt Münster, umgeben von Wald, Feld und Wiesen. Bei uns halten sich (noch) etliche Singvögel auf, es gibt seltene Gänse an den unter Bodendenkmal stehenden Gewässern (Gräften). Rehe stehen in unmittelbarer Nähe, die schon jetzt kaum noch Chancen haben, die Flächen jenseits der Umgehungsstraße zu erreichen. Hasen, Kaninchen, Grünspechte, Füchse</p>	<p>Straßenverkehr B 51 Umgehungsstraße</p>		<p>Zum Ausbau der B 51 liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 30.9.2011 vor.</p> <p>Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.</p> <p>Nach Beschlussfassung wurden der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen im Dezember 2011 öffentlich ausgelegt. Anfang 2012 wurden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingereicht.</p> <p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die vorhandenen Planungen in der Stadt Müns-</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>etc. halten sich hier auf und viele erholungssuchende Münsteraner und Auswärtige spazieren am Maikottenweg entlang. Durch den Waldanteil und alten Baumbestand nisten hier Stein- und Waldkauz! Ebenso konnte man bis vor einigen Jahren Waldschnepfen beobachten und fliegen sehen. Auch Amphibien, wie z.B. der Kamolch oder auch die Hohltauben finden hier ihren Lebensraum. Teilweise stehen diese Tiere sogar auf der „Roten Liste“!! Was aber ist ein Naherholungsgebiet durch das eine 4-spurige autobahnähnliche Straße führen soll? Was ist ein Erholungsgebiet, wenn es durch massiven Lärm, Feinstaub und Stickoxydbelastungen gestört wird, wo man keinen Vogel mehr singen hört, wo Wald gerodet, Land der Natur genommen wird und wo die letzten Rehe, Hasen etc. durch den Straßenverkehr ums Leben kommen? ... und wir, Anlieger und Bewohner an einer „Umgehungsstraße“ mit einer enormen Geräuschkulisse, mit Abgasen und Feinstaub, - was ist mit unserer Gesundheit und Lebensqualität?! Einer Lebensqualität, die unter Einhaltung europ. Umweltnormen für Lärmschutz sowie Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Feinstaub- und Stickoxydbelastungen geschützt werden sollte.</p> <p>Viele Städte, und noch nicht einmal wie Münster „Klimastädte“, vertreten Ihre Bürger vorrausschauend und haben „Deckelungen“ vorgesehen. Das ist teuer-ohne Frage- aber vorrausschauender für uns und nachfolgende Generationen, für Mensch, Tier und Natur. Die „Deckelung“ würde auch einer sogenannten Zersiedelung entgegen wirken, Stadtteile würden nicht mehr auseinandergerissen. Eine Tieferlegung und Deckelung, wie es heutzutage dem Stand der Technik entspricht wird ja bereits an vielen anderen Stellen in der Republik ähnlich umgesetzt.</p> <p>Mit den Forderungen der BI zu einer bereits im Jahre 1993 vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) spricht am Schluss die Empfehlung aus, die Straße in eine bis zu 6 Metern Tiefe „Troglage“ abzusenken um sie dann mit einer „Abdeckung“ zu versehen bzw. zu begrünen</p>		<p>Tieferlegung und Überdachung (begrünt) der B 51 Umgehungsstraße (BA. 3)</p>	<p>ter - dies bezieht auch den Planfeststellungsbeschluss zur B 51 ein. Die Planungen beinhalten aktive Schallschutzmaßnahmen, die gegenüber der Bestandssituation eine Verbesserung der Lärmbelastungssituation herbeiführen sowie passive Maßnahmen und Entschädigungen für Bereiche, in denen der aktive Lärmschutz nicht ausreicht.</p> <p>Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B51 thematisiert und durch Straßen NRW festgelegt.</p> <p>Die Diskussion zu der Ausgestaltung der Schallschutzmaßnahmen wurde im Rahmen des Verfahrens geführt.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Im Stadtkern Münster gibt es die Diskussion der 30 km/h, auf der Umgehungsstraße darf 70 km/h gefahren werden. Die Geschwindigkeit (Warendorfer Str. bis Wolbecker Str.) auf 50 km/h zu begrenzen wäre ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung..</p>		<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h</p>	<p>Diese Anregung wurde bereits überprüft und auch der BI St. Mauritz beantwortet. Im Ergebnis gab es kein Erfordernis, die bereits auf 70 km/h reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit noch weiter herab zu setzen.</p>
<p>8 27.06.2016</p>	<p>In ihrem Bemühen, die Umgebungslärm-Richtlinie der EU umzusetzen, bemüht sich die Verwaltung der Stadt Münster seit Jahren mit bislang zweifelhaftem Erfolg um eine adäquate Reduktion der Verkehrslärm- Belastung auf dem Gebiet der Stadt Münster. Anhand von sog. Lärmkarten wird dem Bürger gezeigt, wo nach Auffassung der Verwaltung die Lärmbelastung besonders hoch ist. So gibt es Schwerpunkte der Lärmbelastung unstrittig im Kernbereich der Stadt, aber auch in durch die Autobahnen BAB 1 und BAB 43 hervorgerufenen Problemzonen von Albachten, Mecklenbeck, Nienberge und insbesondere Roxel. Letztere finden in den Vorschlägen der Stadtverwaltung zur Verringerung der Lärmbelastung auf dem Gebiet der Stadt Münster leider keinerlei Berücksichtigung - so als würden in diesen Gebieten keine Bürger der Stadt Münster leben. Mit diesem Brief möchte ich Ihnen in Erinnerung bringen, dass Sie vor und nach Ihrer Wahl zum Oberbürgermeister angekündigt haben, den Interessen aller Bürger von Münster Rechnung tragen zu wollen. Als Anwohner des, Nottulner Landwegs habe ich in diesem Kontext eine Bitte an Sie - und ich spreche nicht für mich allein: Setzen Sie sich in Ihrer Eigenschaft als Chef der Verwaltung und zugleich als Bürgermeister aller Bürger (d.h .als Oberbürgermeister der Stadt Münster) dafür ein, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Nottulner Landweg östlich der Welsingheide sowie auf der Straße Am Rohrbusch auf 30 km gesenkt wird und zugleich ein Zebrastreifen an der Einengung des Nottulner Landwegs als Querungshilfe eingerichtet wird. Mit beiden Maßnahmen zusammen würde zugleich ein wirksamer und kostengünstiger Schritt zur Lärmreduktion und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr in Münster realisiert.</p>	<p>Straßenverkehr Nottulner Landweg (Roxel)</p>	<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nottulner Landweg östl. der Welsingheide und auf der Straße Am Rohrbusch  Zebrastreifen an den Einengungen der Nottulner Landwegs</p>	<p>Grundsätzlich strebt die Stadt Münster mit dem Lärmaktionsplan an, in allen Bereichen mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts Reduzierungen der Lärmbelastungen herbeizuführen. Dies kann aber kurzfristig nicht in allen Bereichen erfolgen. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Priorisierung der Maßnahmenbereiche nach Höhe der Lärmbelastung und Anzahl der betroffenen Einwohner. Der Nottulner Landweg ist nach dieser Priorisierung kein Bereich, in dem kurzfristig Maßnahmen vorgesehen werden können.</p> <p>Diese Anregungen liegen der Straßenverkehrsbehörde bereits als Einzelanträge vor und sind derzeit in Bearbeitung. Dabei sind insbesondere Aspekte der objektiven Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.</p>



Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>(„Umgehungsstraße“) aus dem Lärmplan herausfielen (grün gezeichnet waren) mit der Begründung: da wohnen wenige Menschen direkt an den Straßen und außerdem ist die Stadt nicht zuständig.</p> <p>3. Die B51 aus dem Plan herauszunehmen, ist schon ein Schildbürgerstreich, denn gerade dort wohnen in Abständen von zum Teil weniger als 50m sehr viele Einwohner Münsters, deren Lebenssituation durch den vierspurigen Ausbau der B51 lärmtechnisch extrem verschlechtert wird. Im oben genannten Gutachten des Dr. Popp ist diese Straße noch rot eingezeichnet.</p> <p>4. Zudem kommen die gesundheitlichen Risiken (Herz-Kreislaufkrankungen wie Herzinfarkt etc.), die u.a. bei den ca. 14.000 Bewohnern an der B51 in den nächsten Jahren extrem zunehmen werden. Hier entstehen Belastungen durch ständigen Lärm und durch Autoabgase über täglich 24 Stunden.</p> <p>5. Es ist enttäuschend, dass sich die Stadt Münster dieser verheerenden Situation nicht adäquat annimmt. Über die B51 fahren heute täglich gut 15.000 Autos. Die Prognose für 2020 beläuft sich auf 47.000 Autos jeden Tag. Mit dem Ausbau des Hafencenters und der dann bestehenden Autobahn-Umleitungsmöglichkeit zwischen Münster-Süd und Greven wird die Zahl der LKWs und Autos wahrscheinlich noch stärker zunehmen. In der Wissenschaft beginnt man erst seit einigen Jahren, die Gefährlichkeit des Lärms und die gesundheitsschädigenden Auswirkungen der Abgase, insbesondere der Dieselabgase, zu erkennen und zu quantifizieren. Ich füge zwei Arbeiten aus dem letzten Ärzteblatt zur Info bei. Es gibt mittlerweile dutzende internationaler guter Arbeiten zu diesem Thema.</p> <p>Es ist nach meiner Meinung unverantwortlich, den geplanten Ausbau der B 51 in der vorgesehenen Art und Weise durchzuführen und die Bevölkerung (mehr als 14.000 Anwohner!) nicht durch heute schon mögliche Maßnahmen zu schützen. Mit der vorgesehenen Lärmschutzplanung der Stadt Münster wird die Gesundheit der Menschen an der A1 und der B51 („Umgehungsstraße“) fahrlässig gefährdet und eine insuffiziente Zukunftsplanung durchgeführt. Offensichtlich ist das von maßgeblicher politischer Seite so gewollt.</p>			<p>lungsbeschluss vom 30.9.2011 vor.</p> <p>Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.</p> <p>Nach Beschlussfassung wurden der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen im Dezember 2011 öffentlich ausgelegt. Anfang 2012 wurden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingereicht.</p> <p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die vorhandenen Planungen in der Stadt Münster - dies bezieht auch den Planfeststellungsbeschluss zur B 51 ein. Die Planungen beinhalten aktive Schallschutzmaßnahmen, die gegenüber der Bestandssituation eine Verbesserung der Lärmbelastungssituation herbeiführen sowie passive Maßnahmen und Entschädigungen für Bereiche, in denen der aktive Lärmschutz nicht ausreicht.</p> <p>Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B51 thematisiert und durch Straßen NRW festgelegt.</p> <p>Die Diskussion zu der Ausgestaltung der Schallschutzmaßnahmen wurde im Rahmen des Verfahrens geführt.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
11 27.06.2016	<p>Ende Mai gab es diverse Möglichkeiten den Lärmaktionsplan zu betrachten und zu verstehen. Dabei ist uns aufgefallen, dass sich die Überlegungen und entwickelten Maßnahmen in Ihrem Plan primär an Zuständigkeiten Ihres Amtes orientieren und nicht an den Bedürfnissen aller Bürger dieser Stadt.</p> <p>Die Bürgerinnen und Bürger der Waldwegsiedlung in Mecklenbeck sind von mehreren Lärmquellen gleichzeitig belastet. Von den Autobahnen A43 und A1 und der Deutschen Bahn. Je nach Windrichtung ist der Lärm im Wohngebiet dröhnend, rauschend und tosend. Insbesondere ist die durchgängige Belastung durch die A 43 für die Gesundheit der Anwohner mehr als schädlich. Der bescheidende Lärmschutzwall, der nicht einmal in Richtung Stadt zu Ende geführt wurde, fängt den täglichen Lärm nicht mehr auf und schützt die Menschen im Wohngebiet nicht mehr vor den vielfältigen nachteiligen Auswirkungen dieser unerträglichen Lärmquelle.</p> <p>Von daher regen wir an und fordern zugleich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Übernahme des Wohngebietes in den Lärmaktionsplan der Stadt Münster</li> <li>2. Tempolimit von 100 km/h zwischen Autobahnkreuz Münster-Süd und Weseler-Straße. Dies ist kostenneutral.</li> <li>3. Verbesserung der Straßendecke der A43 mit „Flüsterbelag“ bis zum Autobahnkreuz Münster-Süd.</li> <li>4. Erweiterung des Lärmschutzwalls in Richtung Stadt und ebenfalls in Richtung Überführung Heroldstraße -A43, da auch bei Ostwind die Lärmbelastung für die Anwohner krankmachend ist.</li> </ol>	<p>Straßen- und Schienenverkehr A 43 und DB-Strecke 2200 Mecklenbeck Waldwegsiedlung</p>	<p>Aufnahme Mecklenbeck in LAP als Maßnahmenort</p> <p>Tempo 100 zwischen AK MS-Süd und Weseler Straße</p> <p>Lärmmindernder Asphalt A 43 bis AK MS-Süd</p> <p>Erweiterung Schallschutzwand A 43 in Richtung</p>	<p>Grundsätzlich strebt die Stadt Münster mit dem Lärmaktionsplan an, in allen Bereichen mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts Reduzierungen der Lärmbelastungen herbeizuführen. Dies kann aber kurzfristig nicht in allen Bereichen erfolgen. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Priorisierung der Maßnahmenbereiche nach Höhe der Lärmbelastung und Anzahl der betroffenen Einwohner. Die Waldwegsiedlung in Mecklenbeck ist nach dieser Priorisierung kein Bereich, in dem kurzfristig Maßnahmen vorgesehen werden können.</p> <p>Mit der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung strebt die Stadt Münster an, auch Bereiche, die aktuell nicht prioritär behandelt werden, in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen und für diese Maßnahmen zu entwickeln.</p> <p>Dieser Streckenabschnitt liegt in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster. Die Anregung wird an diese zur Beantwortung weitergeleitet.</p> <p>Die Anregungen 3. und 4. werden an den zuständigen Straßenbausträger zur Beantwortung weitergeleitet.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>5. Verlängerung der Lärmschutzwand der Deutschen Bahn in Richtung Stadt.</p> <p>Wir hoffen, dass Sie unsere Besorgnisse in Ihre Überlegungen und Planungen aufnehmen. Zudem werden wir dieses Schreiben dem Oberbürgermeister unserer Stadt, den Vorsitzenden der Ratsfraktionen im Stadtrat Münster und unseren Bundestagsabgeordneten/ Landtagsabgeordneten zusenden.</p> <p>Anmerkung: Dem Schreiben angehängt war eine Unterschriftenliste mit 16 Unterschriften.</p>		<p>Stadt und Unterführung Heroldstraße</p> <p>Verlängerung der Lärmschutzwand der Deutschen Bahn in Richtung Stadt.</p>	<p>Die bestehende Lärmschutzwand ist im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramms im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ errichtet worden. Die Länge und Höhe der Lärmschutzwand ist u.a. nach Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskriterien bestimmt worden. Eine freiwillige Weiterführung / Ergänzung von Lärmschutzwänden / -wällen mit städtischen Mitteln hat der zuständige Fachausschuss grundsätzlich ausgeschlossen.</p>
12 28.06.2016	<p>Sehr geehrte Herren,</p> <p>seit Jahren gibt es Aktionen, Leserbriefe und bekannte Klagen gegen die Form und die Art des Ausbaus der B51. Unbestritten braucht Münster diese Verkehrsachse zur Entlastung der Stadtstraßen. Die Umgangsweise mit Zahlenmaterial ( Umweltverträglichkeitsstudie ) und die Vorgehensweise beim Oberverwaltungsgericht mit den Klagen ist schon sehr fragwürdig. Nun wird gebaut, der erste Teil offen, ebenerdig ohne Lärmschutz, dann wird tiefer gelegt mit Lärmschutz.</p> <p>Warum während der gesamten Zeit unter der Situation, dass das heutige Verkehrsaufkommen die Planungen bei weitem übertrifft 24h lang der Verkehr weiter mit 70 km/h (gefahren wird häufig auch noch schneller und geblitzt so gut wie nie auch nicht beim Blitzmarathon!) wird, wie in allen anderen Fragen mit der fehlenden Zuständigkeit begründet. Die Straße führt durch ein sehr dicht bewohntes Wohnquartier, die LKW-Zahl ist immens und dennoch gibt es weder nachts noch aktuell im Lärmaktionsplan eine Tempoabsenkung obwohl bekannt ist, dass 50 km/h schon fast zu einer Halbierung der Dezibel-Werte führen würde.</p>	Straßen- und Schienenverkehr B 51, St. Mauritius Ost	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h	<p>Die 2012 erstellten Analysen zur Lärmbelastungssituation sind seitdem unverändert. Die B 51 ist mit den Maßnahmenbereichen 52 und 73 (siehe Karte 5) enthalten. Die grünen Signaturen in den Karten 1 und 2 an der B 51 sowie der A 1 kennzeichnen bestehende Schallschutzanlagen.</p> <p>Zum Ausbau der B 51 liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 30.9.2011 vor.</p> <p>Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.</p> <p>Nach Beschlussfassung wurden der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen im Dezember 2011 öffentlich ausgelegt. Anfang 2012 wurden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingereicht.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Es kann nicht sein, dass sich keiner der seit Jahren in MS führenden Politiker hier positioniert, - nicht zuständig - ! Selbst neu ausgewiesene Baugebiete (Maikottenweg mit demnächst Ersatzbushaltestelle für den Kanalausbau) werden ohne Lärmschutz geplant anstatt zukunftsfähig direkt die Tieferlegung und den Lärmschutz zu verlängern, das wird nachher auf die Häuslebauer umgelegt! Die verschiedenen Zuständigkeiten (Wasser und Schifffahrtsamt, Straßen NRW, und die Stadt - Münster) scheinen hier nicht überwindbar. Wir als Anwohner fordern eine realistische, ehrliche Offenlegung! Der Flyer der Stadt Münster nimmt die Umgehungsstraße (dunkelrot !) raus. So kann die EU - Umgebungslärmrichtlinie 47 a erfüllt werden. Das ist Augenwischerei und die 30-er Zonen in der Stadt lachhafter Aktivismus. Nachhaltige Verkehrswegeplanung sieht anders aus.</p> <p>Unser Traum vom Tunnel mit begrünter begehbare Deckung...war einmal.</p> <p>P.S. ca. 500 m weiter östlich quert bzw. beendet die Güterverkehrsstrasse der Bahn die Wohnbebauung. Die Züge beschallen je nach Windrichtung- besonders nachts - das gesamte Viertel. Ich bin der Meinung, dass da noch Nacharbeitungspotential ist und gebe die Hoffnung nicht auf.</p>		<p>Offenlegung der Zuständigkeiten</p>	<p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die vorhandenen Planungen in der Stadt Münster - dies bezieht auch den Planfeststellungsbeschluss zur B 51 ein. Die Planungen beinhalten aktive Schallschutzmaßnahmen, die gegenüber der Bestandssituation eine Verbesserung der Lärmbelastungssituation herbeiführen sowie passive Maßnahmen und Entschädigungen für Bereiche, in denen der aktive Lärmschutz nicht ausreicht.</p> <p>Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B51 thematisiert und durch Straßen NRW festgelegt.</p> <p>Die Diskussion zu der Ausgestaltung der Schallschutzmaßnahmen wurde im Rahmen des Verfahrens geführt.</p>
<p>13 16.06.2016</p>	<p>Zum Lärmaktionsplan der Stadt Münster möchte ich folgende Hinweise geben, die über Ihre Online-Umfrage nicht abgebildet werden können.</p> <p>Grundsätzlich gehört zu einer Stadt, die wächst und wirtschaftlich aktiv ist, auch Verkehr hinzu. Das müssen die Einwohner akzeptieren. Leider wächst die Infrastruktur nicht in dem Maße mit, wie sich die Bevölkerungszahlen und Arbeitsplätze positiv! entwickeln. Das gilt insbesondere für die Straßenverkehrsinfrastruktur.</p> <p>Statt einer Verkehrsverhinderungstaktik (Tempo 30 etc.) wären Maßnahmen wünschenswert, die versuchen, den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Insbesondere ein verbesserter Verkehrsfluss kann m.E. dazu beitragen, Lärmwerte zu</p>	<p>Straßen und Schienenverkehr</p>	<p>Verbesserung des Verkehrsflusses</p>	<p>Die Stadt Münster strebt mit der Erneuerung der Verkehrsrechner eine stadt- und umweltverträglichen Verkehrsbewältigung an. Die Verkehrsverstetigung des Kfz-Verkehrs soll ausgewogen und nicht zu Lasten der leisen Umweltverbundverkehrsmittel umgesetzt werden. Aufgrund der Komplexität der heutigen Anforderungen an Lichtsignalsteuerungen wird in jedem Einzelfall ein abgewogener Kompromiss unter Berücksichtigung der verkehrsfunktionalen und umweltbedingten Anforderungen gesucht.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>verringern. Den Ausbau von Straßen (Umgehungsstraße) bewerte ich positiv.</p> <p>Außerdem vermisse ich in dem Lärmaktionsplan den Bezug zum Schienenverkehr. Hier entsteht partiell noch größerer Lärm. Selbst betroffen bin ich als Anlieger an einer alten Eisenbahnbrücke (Kanalüberführung im Bereich An den Loddenbüschen/ Trauttmansdorffstraße). Hier hat es die Stadt versäumt, durch Lärmschutzmaßnahmen die Anlieger zu schützen. Ich bin überzeugt, dass hier höhere Lärmwerte als in weiten Teilen der aufgeführten Straßenbereiche festgestellt werden können.</p>	<p>Eisenbahnbrücke Lechtenbergweg (Kanalüberführung)</p>	<p>Lärmschutzmaßnahmen an der Kanalüberführung im Bereich Lechtenbergweg</p>	<p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wird derzeit die schalltechnische Untersuchung der Umgebungsbahn inklusive der genannten Eisenbahnbrücke Lechtenbergweg (Kanalüberführung) durch die DB Netz AG vorbereitet. Auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung werden im zweiten Schritt mögliche Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt.</p>
<p>14 18.06.2016</p>	<p>Folgende Dinge gehören ebenfalls in den Lärmaktionsplan:</p> <p>Seit Jahren nimmt der Lärm auf der B51 stetig zu. Bei Ostwind müssen, obwohl ich mindestens 200 Meter von der B 51 entfernt wohne, nachts die Fenster geschlossen bleiben, sonst wäre an Schlaf häufig nicht zu denken. In Zukunft wird der Lärm sicherlich weiter zu nehmen.</p> <p>Die sogenannte Umgebungsbahn der DB im Osten liegt etwa 6 m über dem Niveau der Häuser und beschallt ebenfalls besonders nachts extrem störend das ganze Mauritzviertel.</p>	<p>Straßen- und Schienenverkehr B 51, St. Mauritz Ost</p>	<p>Mehr Engagement von der Stadt Münster zu Belangen außerhalb ihrer Zuständigkeit</p>	<p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die vorhandenen Planungen in der Stadt Münster - dies bezieht auch den Planfeststellungsbeschluss zur B 51 ein. Die Planungen beinhalten aktive Schallschutzmaßnahmen, die gegenüber der Bestandssituation eine Verbesserung der Lärmbelastungssituation herbeiführen sowie passive Maßnahmen und Entschädigungen für Bereiche, in denen der aktive Lärmschutz nicht ausreicht.</p> <p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wird derzeit die schalltechnische Untersuchung der Umgebungsbahn durch die DB Netz AG vorbereitet. Auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung werden im zweiten Schritt mögliche Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Die Bahnstrecke MS- WAF stört ab 5 Uhr morgens mit schrillum Signal, alle halbe Stunde das ganze Mauritzviertel. Das Argument, dafür ist die Stadt nicht zuständig ist falsch. Es gibt sicherlich eine Fürsorgepflicht der Stadt für ihre Bürger. Andere Städte beweisen, dass man sich auch als Stadt einmischen kann.</p>			<p>Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen einer Bürgerinformation und im zuständigen Fachausschuss der Stadt Münster vorgestellt und diskutiert.</p> <p>Die Stadt Münster plant mit der DB AG die Aufhebung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge auf der Strecke Münster – Warendorf (Wegfall des Pfeifsignals).</p>
15 24.06.2016	<p>In dem Lärmaktionsplan vermissen ich, um nur einige Stadtteile zu nennen, die Lärmprobleme in den Stadtteilen Amelsbüren/Mecklenbeck, Nienberge und Roxel.</p> <p>Der Stadtteil Mecklenbeck z.B. und hier insbesondere Mecklenbeck-Süd, ist durch den Verkehrslärm von 2 Autobahnen (A1, A 43), der Hauptschienenverbindung ins nördliche Ruhrgebiet, einer Bundesstraße, mehreren Kreisstraßen und der Anflugschneise zum Flughafen Münster - Osnabrück, sowie der Rettungshubschrauberverbindung zur Uni-Klinik Münster besonderer Lärmbelastung ausgesetzt. Große Straßen wie die A1, die durch die Stadt in den Stadtteilen Amelsbüren/Mecklenbeck, Nienberge und Roxel führen, kommen in dem Plan nicht vor. Die B 51 (Umgehungsstraße) findet keine Erwähnung. Der Mecklenbecker Teil der Weseler Straße kommt in dem Lärmaktionsplan auch nicht vor.</p> <p>Nach den Europäischen Lärmschutzrichtlinien des § 47a müssen auch andere belastende Lärmquellen in die Berechnungen der Straßenplaner mit einfließen. Für die Stadt Münster müssen also alle stark befahrenen Straßen herangezogen werden, um die Richtlinien des § 47a zu erfüllen. Der Flyer der Stadt nimmt die wirklich lauten Straßen aber nicht mit. Ein abgespeckter Aktionsplan, der den Lärm großer Straßen und belastende Lärmquellen anderer Verkehrsträger ausklammert und die Lärmproblematik auf wenige Straßen der Innenstadt begrenzt, reicht nicht aus, die Richtlinien des § 47a zu erfüllen.</p>	Straßen- und Schienenverkehr Mecklenbeck, Amelsbüren, Nienberge, Roxel, A 1 und A 43	Berücksichtigen weiterer Lärmquellen (alle stark befahrenen Straßen) in der Lärmberechnung	In die Analysen der Lärmbelastungssituation sind alle Straßen ab einer bestimmten Verkehrsbelastung, auch die Autobahnen und Bundesstraßen einbezogen (siehe auch die Abbildungen 1 und 2 auf den Seiten 8 und 9 des Lärmaktionsplans).

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Der von der Bahn ausgehende Lärm (Abstand der Bahnlinie zur Bebauung ca. 35 m) beträgt 75 dB(A) und mehr. Insbesondere der nächtliche Güterzugverkehr bringt Lärmwerte, die die Schwelle überschreiten, die zum Aufwachen der Anwohner führt. Schlafen bei offenem Fenster oder auf Kipp gestellten Fenster ist nicht möglich.</p>			<p>Die Schienenstrecke 2200 Essen - Hamburg ist im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ untersucht worden. Als Maßnahme wurde die Lärmschutzwand errichtet. Die Länge und Höhe der Lärmschutzwand ist u.a. nach Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskriterien bestimmt worden. Ergänzend wurde in den Sanierungsbereichen der Einbau von Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter angeboten.</p>
16 27.06.2016	<p>Haben Sie herzlichen Dank für das freundliche Gespräch am 14.06.2016 in Ihrem Hause, als ich Ihnen zwei Lärmquellen in Meckenbeck und Albachten benennen durfte, die alle Anwohner in diesem Bereich als äußerst störend empfinden. Der guten Ordnung halber hier noch einmal in aller Kürze fürs Protokoll die beiden Lärmquellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bahntrasse Essen – HH (Strecke 2200) im Bereich von A1 bis Zubringer B51</li> <li>2. die Autobahnen A1/A43 (Lärmquelle Bereich AK MS-Süd), hier insb. die A43 bzw. deren Zubringer B51 (Abschnitt MS – AK MS-Süd)</li> </ol> <p>Zu 1.: der Schall rollt an der Wand entlang und verstärkt sich. Vor allem der Güterzugverkehr verursacht in diesem Bereich erheblichen kurzzeitigen Lärm. Hier ist folgendes Phänomen zu beobachten: Jedes Mal, wenn ein Güterzug den Abschnitt vor bzw. hinter der Autobahnunterführung passiert, rollt der vom Zug produzierte Lärm quasi an der Schallschutzwand der Autobahn entlang – der Schall wird durch diesen Effekt hörbar verstärkt und ist – vor allem und fast ausschließlich bei Güterzügen - noch bis zum Waldweg zu hören, wie Nachbarn auf der anderen Seite der Heroldstrasse berichten. Es</p>	Straßen- und Schienenverkehr DB Strecke 2200 von A 1 bis B 51 (Zubringer)		<p>Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt, Effekte an Schallschutzanlagen der Straßen werden dabei nicht berücksichtigt.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>scheint offenbar doch sehr viele Bewohner bis ins Waldviertel hinein zu betreffen – neben den Anwohnern direkt an der Trasse in Mecklenbeck-Süd (Getterbach, Heroldstrasse) und Albachten–Ost.</p> <p>Zu 2.:Zur Lärmquelle Bereich AK MS-Süd möchten wir gerne zwei Punkte vorbringen: a. Lärmschutzwand Das zugrunde liegende Kartenmaterial rund um das AK MS-Süd entspricht nicht der Realität. Konkret ist hier eine Lärmschutzwand (entlang der Tangentialzufahrt von der A43 aus MS kommend auf die A1 RI Bremen) eingezeichnet, die in Wirklichkeit in dieser Länge gar nicht existiert. Diese Lärmschutzwand war zwar ursprünglich einmal so (wie auf dem Papier ersichtlich) in dieser Länge bis zur A43 geplant worden, ist aber damals von Straßen NRW im Zuge der Straßenbauarbeiten zum „Überflieger“ nur bis zur Hälfte gebaut worden. Insofern fußen die vorliegenden Lärmkarten rund um das AK MS-Süd auf einer falschen Grundlage. Hier scheint uns eine dringende Überprüfung und Korrektur Ihrer Lärmkarten geboten.</p> <p>Darüber hinaus wäre es geboten, einmal bei Straßen NRW nachzufragen, warum die ursprüngliche Planung nicht realisiert worden ist. Hier besteht unserer Meinung dringender Handlungsbedarf. Die ursprüngliche Planung der Schallschutzwand sollte umgehend offen gelegt, überprüft, aufgegriffen und realisiert werden.</p> <p>b. zusätzliche Lärmquelle Im Zuge einer Änderung der Fahrspuren und damit neuer Fahrbahn-Markierungen vor vier Jahren ist eine zusätzliche Lärmquelle am AK-MS Süd entstanden. Anstatt wie ursprünglich vorhanden wieder eine ‚normale‘ Fahrbahnmarkierung aufzutragen, wurden so genannte ‚stochastische‘ Fahrbahnmarkierungen (singende Markierungen) realisiert. Jetzt singt es hinter der o.g. Lärmschutzwand, die ja eigentlich vor Lärm schützen soll, und übertönt so manchen singenden Vogel auf der anderen Seite der Wand... Diesen „Schildbürgerstreich“ – so wie Sie es benannt haben - übermittele ich Ihnen wie angekündigt in einer zweiten Email. Auch hier mit der freundlichen Bitte, diesen Vorgang zu prüfen und eine Korrektur zum Wohle der</p>	<p>AK MS-Süd, A 1, A 43, B 51 Mecklenbeck und Albachten</p>	<p>Überprüfung der Eingangsdaten der Lärmkartierung (LSW in der Realität kürzer)</p> <p>Umsetzung der ursprünglichen Planung zur Lärm- schutzwand (bis zur A 43)</p> <p>Änderung der Fahrbahnmarkie- rung</p>	<p>Die Eingangsdaten werden mit der 2017 erneut durchzuführenden Lärmkartierung überprüft.</p> <p>Der Umsetzungsstand wird bei Straßen.NRW nachgefragt.</p> <p>Straßen.NRW hat dazu folgendes mitgeteilt: 1. Die bei der Ummarkierung der Tangente aufgebrauchte Randmarkierung ist eine auf Autobahnen übliche Typ II-Markierung für verbesserte Sichtbarkeit bei Nacht und bei Nässe. Um diesen Effekt zu erzielen muss sie mit ihren groben Perlen mindestens 2 mm dick sein. Erreicht wird dies durch über die Strichbreite verteilte Agglomerate („Markierungskleckse“). Die geringste Lärmbelastung ergibt sich bei stochastisch (unregelmäßig) verteilten Agglomeraten. Von einer</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Anwohner erwirken zu können.</p> <p>Alle Anwohner rund um das AK-MS-Süd sind sich einig: Grundsätzlich sollte für die Autobahnen um das Stadtgebiet von Münster gelten: Tempolimit 100. Das wäre wünschenswert. Darüber hinaus wäre unser Vorschlag, in unmittelbarer Nähe von größeren Wohngebieten noch einmal zusätzlich Schilder aufzustellen für die Nacht, und zwar: Tempolimit 80 – Lärmschutz zw. 22.00 - 6:00 Uhr. Was im Ruhrgebiet geht, kann auch in Münster umgesetzt werden.</p> <p>Die Anlieger und Anwohner am Rande der Autobahnen A1/A43 und der Bahntrasse in Mecklenbeck und Albachten würden es begrüßen, wenn sich die Stadt Münster auch und gerade gegenüber den Lan-</p>		<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf allen BAB um das Stadtgebiet</p> <p>Mehr Engagement von der Stadt Münster zu Belan-</p>	<p>„profilierter Markierung mit zusätzlicher akustischer Warnwirkung“ kann überhaupt keine Rede sein. Zum einen besteht eine profilierte Markierung aus regelmäßigen Querrippen (Dicke bis 7mm), zum anderen besteht keine Notwendigkeit für eine akustische Warnwirkung auf der rechten Seite der Tangente, da durch die leichte Rechtskurve Fahrzeuge eher nach links abdriften.</p> <p>2. Die weggefrästen Markierungsstriche (Leitmarkierung) wurden so weit entfernt, dass einerseits möglichst wenige Rückstände des bisherigen Markierungsverlaufs verbleiben, andererseits keine Gefahr durch Vertiefungen für Zweiradfahrer entsteht.</p> <p>Fazit: Entsprechend den Vorgaben für die Markierung auf Autobahnen ist eine zugelassene Agglomeratmarkierung aufgebracht worden. Die höheren Anforderungen an die Sichtbarkeit vor allem bei Nacht und bei Nässe bedingen eine Geräuschabweichung beim Überfahren. Ebenso ergeben sich beim Überfahren von Frässtellen Geräuschabweichungen.</p> <p>Dieser Streckenabschnitt liegt in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster. Die Notwendigkeit eines Tempolimits von 100 km/h wurde bereits mehrfach geprüft und für nicht notwendig / unzulässig erachtet.</p> <p>Eine Unterstützung bei dem Bürgeranliegen kann zugesagt werden. Die Einflussnahmemöglichkeit der Kommune auf die Bun-</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>des- und Bundesbehörden für einen verbesserten Lärmschutz einsetzt.</p> <p>Bezogen auf die oben genannten beiden Lärmquellen „AK MS-Süd und Bahntrasse“ möchten wir nunmehr gerne folgendes anregen: Lärmmessung bei einem Vor-Ort-Termin, Ursachenforschung, Lärmreduktion durch geeignete Maßnahmen von Land und Bund.</p> <p>Wir hoffen, unsere Vorschläge und Anregungen finden Ihr Gehör und bitten um eine kurze Eingangsbestätigung unserer Emails. Unsere Anregungen und dieses Schreiben werden mit einer entsprechenden Unterschriftenliste noch komplettiert, diese reichen wir Ihnen gerne im weiteren Verlauf des Verfahrens nach. Im Namen der Initiative Lärmschutz Mecklenbeck &amp; Albachten</p>		<p>gen außerhalb ihrer Zuständigkeit (bei Bund und Land)</p> <p>Lärmmessungen vor Ort mit anschließender Ursachenforschung und Maßnahmenentwicklung</p>	<p>desbehörden ist beschränkt.</p> <p>Eine orientierende Messung kann zugesichert werden, sie steht noch in Hinblick auf Lärmmessungen an der BAB 1 aus. Eine rechtliche Verbindlichkeit erwächst allerdings nicht aus den Lärmmessungen.</p>
<p>17 18.05.2016</p>	<p>Hoffe sehr, dass die Eisenbahnbrücke am Lechtenbergweg (Kanalüberquerung) mit berücksichtigt wurde. Es ist eine der lautesten (wenn nicht die lauteste Lärmquelle) Münsters. Als unmittelbarer Anwohner sind wir von der Geräuschquelle genervt, da durch das zunehmende Alter der Brücke es immer lauter wird. Die Güterzüge fahren besonders häufig an Dienstag und Donnerstag Abenden. Sie können gerne mal zum "Probehören" vorbeikommen. Auch unverständlich, dass es kein Sonntag und Feiertagfahrverbot für Güterzüge gibt. Überquerende Personenzüge sind fast flüsterleise. Meiner Meinung nach, besteht hier dringender und zeitnaher Handlungsbedarf. !!!!!!! Diese Aktion der Stadt Münster finde ich „Superklasse“ !!!!!!!</p>	<p>Schieneverkehr Eisenbahnbrücke Lechtenbergweg (Kanalüberführung)</p>		<p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wird derzeit die schalltechnische Untersuchung der Umgebungsbahn inklusive der genannten Eisenbahnbrücke Lechtenbergweg (Kanalüberführung) durch die DB Netz AG vorbereitet. Auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung werden im zweiten Schritt mögliche Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt.</p> <p>Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen einer Bürgerinformation und im zuständigen Fachausschuss der Stadt Münster vorgestellt und diskutiert.</p>
<p>18 27.05.2016</p>	<p>Ich habe von der Erstellung eines Lärmaktionsplanes gelesen. Hiermit möchte ich Sie auf die Lärmbelastigung von Anwohnern der Bahngleise im Rumphorstviertel aufmerksam machen. In Höhe 1. Brücke Mecklenburgerstraße und 2. Brücke quer über die Kärtner</p>	<p>Schieneverkehr Rumphorst-</p>	<p>Lärmschutzwand an der Bahnstrecke entlang Schleswi-</p>	<p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Straße fährt die Bahn praktisch durch die Gärten direkt an den Häusern entlang. Die Anwohner Schleswiger Straße/ Niedersachsenring sind doppelt betroffen: von der Bahn und dem Autolärm. Mit dem Fahrlärm der Lokomotiven bzw. Wagons kann man als direkter Anwohner noch leben, aber die Bremsgeräusche, die in Höhe Brücke Mecklenburgerstraße einsetzen, sind so schrill, dass man fast im Garten vom Stuhl fällt. Wir fragen uns schon lange, warum die Bahn bis heute keine Lärmschutzwand aufbaut, während auf der zweiten Bahnstrecke Höhe Hoppengarten entlang an einem freien Feld Lärmschutzwände stehen.</p>	<p>viertel</p>	<p>ger Straße</p>	<p>des Bundes“ wird derzeit die schalltechnische Untersuchung der Umgebungsbahn durch die DB Netz AG vorbereitet. Auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung werden im zweiten Schritt mögliche Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt. Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen einer Bürgerinformation und im zuständigen Fachausschuss der Stadt Münster vorgestellt und diskutiert.</p>
<p>19 01.06.2016</p>	<p>Nach dem Spaziergang durch das Südviertel gestern habe ich mich einmal auf der Online-Plattform versucht: ich finde, dass die unterschiedlichen Ebenen in der Hierarchie nicht wirklich übersichtlich gegliedert sind (gelungenes Gegenbeispiel: die Plattform des Bürgerhaushaltes). So wollte ich etwa zu den ruhigen Gebieten nicht nur einen Eintrag machen, sondern wenigstens zwei. Nach Abschicken des ersten Eintrages wurde meine Teilnahme an der Online-Befragung aber komplett beendet. Auch bin ich mir nicht sicher, ob meine Kreuzchen bei der ersten Ebene der Lärmschutzmaßnahmen (-&gt; wie steht man grundsätzlich zu Schallschutz, Tempo 30, Busspuren etc.) gespeichert wurden: als ich danach zu einzelnen Straßen meine Bewertung abgeben habe, kam ich ja zwangsläufig immer wieder über diese Seite, die aber leer war: wurde mein Ersteintrag nun gespeichert oder gelöscht ? Da es außerdem keine Option für "Sonstiges" gibt, möchte ich auf diesem Weg noch eine Meta-Anregung geben: Ich deute die Seiten der ruhigen Gebiete auch so, dass bei diesen Beispielen auch indirekt abgefragt wird, welche Grünflächen zur Not verzichtbar wären. Stattdessen möchte ich anregen, dass wegen Boden- und Artenschutz, als Versickerungsflächen bei Starkregen und zur Regulierung des Mikroklimas natürlich keine einzige entbehrlich ist. Auch müsste die unmittelbaren AnwohnerInnen im Viertel zunächst informiert und dann befragt werden, ob sie die Grünfläche verzichtbar finden: ansonsten entscheiden nicht betroffene TeilnehmerInnen der Online-Befragung wie ich, wie es an anderer Stelle im Stadtgebiet künftig um die Lebensqualität bestellt sein soll. Könnte Sie dies nicht Herrn Dr. Hauff</p>	<p>Ruhige Gebiete und sonstiges</p>	<p>Nicht aufgeführte Frei- und Grünflächen sollen auch erhalten bleiben (nicht nur ruhige Gebiete) Schaffung oder mindestens Erhalt (neuer) Grünflächen in der Innenstadt</p>	<p>Die gutachterliche Auswahl der ruhigen Gebiete erfolgte unter Berücksichtigung von akustischen Kriterien und dem Zielkonzept Freizeit und Erholung des Grünordnungssystems Münster. Es geht an keiner Stelle darum, ob Grünflächen verzichtbar sind. Entsprechende Aussagen wären auch nicht Bestandteil eines Lärmaktionsplans. Die Definition der ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan soll dazu beitragen, dass auf heute ruhigen Erholungsflächen auch zukünftig keine Lärmzunahmen erfolgen sollen.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>und Herrn Schemmick für die nächste Bürgerumfrage mit in Auftrag geben? Ich fände es bedenklich, wenn die aufgeführten ruhigen Grünflächen noch die einzigen zu erhaltenden (Lärm-Senken) wären und die Flächen, die hier nicht mehr auftauchen, schon jetzt ohne jegliche Bürgerbeteiligung anderen Nutzungen zugeführt werden sollen (aktuelles Bsp. Vögedingplatz in Nienberge?). In den Außenbezirken, wo die Bebauung lockerer ist und auch die Privatgärten größer dimensioniert sind, sind öffentliche Grünflächen sicher entbehrlicher als in der hochverdichteten Innenstadt. Gerade in der Innenstadt fehlen aber für Kinder Spielwiesen (das ist nicht nur sicherer, sondern macht auch weniger Lärm, als wenn die Kinder auf Asphalt Fußball spielen), so dass hier eher noch neue entstehen müssten. Außerdem bieten Grünflächen Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Raum ohne jeden Konsumzwang.</p> <p>Was natürlich noch gar nicht zur Sprache kam, da es ja nur um verkehrsinduzierten Lärm ging: die Selbstverpflichtung des Grünflächenamtes, Laubbläser aufgrund des Lärms (78 dezibel) "so selten wie möglich" einzusetzen, funktioniert eher überhaupt nicht, weil die beauftragten Fremd- Firmen offenbar nicht darüber informiert werden und die Laubbläser manchmal sogar vor 8 Uhr oder zwischen 13 und 15 Uhr eingesetzt werden (das habe ich bei mir auf dem Dahlweg und in der Vergangenheit auch auf dem Sebastian-Kirchweg beobachtet).</p>	<p>Sonstiges</p>	<p>Minimierung des Einsatzes von Laubbläsern und -saugern im Stadtgebiet</p>	<p>Der Einsatz von Laubbläsern und -saugern ist in der Geräte- und Maschinenschutzverordnung - 32. BImSchV geregelt. Nach dieser dürfen entsprechende Geräte nur von 9 bis 13 Uhr und von 15 bis 17 Uhr betrieben werden .</p> <p>Im Vergleich zu den alternativen Arbeitsgeräten sind Laubbläser deutlich effizienter. Daher setzt die Stadt bei der professionellen Grünpflege ebenfalls diese Geräte ein. Schon allein in Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeiter wird überprüft, wie der Einsatz reduziert werden kann. Beauftragte Fremdfirmen werden in Hinblick auf die gesetzlichen Regelungen belehrt.</p> <p>Ausnahmegenehmigungen sind nach § 7 Abs. 2 der 32. BImSchV möglich, z. B. um mit den zur Verfügung stehenden Kräften der der Stadt Münster obliegenden Verkehrssicherungspflicht nachzukommen (z.B. hoher Anfall von Herbstlaub).</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
20 20.05.2016	Es wird angeregt im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch alle Laubbläser und Laubsauger im Stadtgebiet zu verbieten	Sonstige	Verbot von Laubbläsern und -saugern im Stadtgebiet	<p>Der Einsatz von Laubbläsern und -saugern ist in der Geräte- und Maschinenschutzverordnung - 32. BImSchV geregelt. Nach dieser dürfen entsprechende Geräte nur von 9 bis 13 Uhr und von 15 bis 17 Uhr betrieben werden.</p> <p>Im Vergleich zu den alternativen Arbeitsgeräten sind Laubbläser deutlich effizienter. Daher setzt die Stadt bei der professionellen Grünpflege ebenfalls diese Geräte ein. Schon allein in Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeiter wird überprüft, wie der Einsatz reduziert werden kann. Beauftragte Fremdfirmen werden in Hinblick auf die gesetzlichen Regelungen belehrt.</p> <p>Ausnahmegenehmigungen sind nach § 7 Abs. 2 der 32. BImSchV möglich, z. B. um mit den zur Verfügung stehenden Kräften der der Stadt Münster obliegenden Verkehrssicherungspflicht nachzukommen (z. B. hoher Anfall von Herbstlaub).</p> <p>Ein generelles Verbot von Laubbläsern und Laubsaugern würde sowohl bei öffentlichen Stellen als auch bei privaten Akteuren die Herstellung der Verkehrssicherheit von Flächen deutlich erschweren oder aber bei erhöhtem Arbeitsanfall (z. B. durch Herbstlaub) sogar unmöglich machen.</p>
21 16.06.2016	Mit Interesse verfolge ich in der örtlichen Presse die Diskussionen über den Lärmaktionsplan der Stadt Münster. Der Lärmaktionsplan greift meiner Ansicht zu kurz, wenn er nur dazu dient, den Lärm von motorisiertem Verkehr und Industriebetrieben zu vermindern. Im Bereich des Hafenviertels verursachen nachts oftmals betrunkenen Fußgänger oder Radfahrer unerträglichen Lärm, der die Nachtru-	Sonstige Hafenviertel	Maßnahmen gegen betrunkenen Fußgänger und Radfahrer	Rechtsgrundlage der Lärmaktionsplanung ist die Umgebungslärmrichtlinie bzw. der § 47 a-f BImSchG. Diese gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen,

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>he in einem Maße stört, dass an Schlaf nicht zu denken ist. Dies gilt insbesondere für die Wochenenden bei wärmerem Wetter und dauert oft bis ca. 6 oder 7 Uhr morgens. In meinem Haus am Hansaring 12 sind alle Mieter, die zur Straße hin schlafen, über diese Situation unzufrieden. Dieser Lärm ist weitaus störender als der Verkehrslärm von LKWs. Deshalb sollten auch geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um diese Art von Lärmbelästigung zu beseitigen</p>			<p>Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.</p> <p>Der Lärm, der von betrunkenen Fußgängern und Radfahrern ausgeht, kann nicht mit der Lärmaktionsplanung reduziert werden.</p> <p>Der Service- und Ordnungsdienstes greift anlassbezogen und im Einzelfall ein. Präsenzdienst kann nur im Rahmen der personellen Möglichkeiten geleistet werden.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan kann in diesem Fall nicht zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen, da im Rahmen der personellen Kapazitäten eine Ausweitung des Streif- und Präsenzdienstes auf den Bereich Hafenviertel nicht möglich ist.</p>
<p>22 23.06.2016</p>	<p>Die Bürgerinitiative Landschaftsschutz Roxel e.V. (BI) hat sich mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Münster vom 16.März ausführlich befasst. Die BI nimmt im Folgenden zu diesem Entwurf Stellung.</p> <p>In einem ersten Schritt sollen jedoch zum Vorgehen der Stadt in Hinsicht einer aktiven Mitwirkung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen aus der Sicht der BI einige Aspekte vorgetragen werden.</p> <p>Teil 1: Erstens: Die an sich sinnvolle Überlegung die Lärmaktionsplanung der Stadt Münster gemäß Vorlage V/0555/2013 vom 14.09.2012, Seite 4 mit einem „Lärmforum“ zu beginnen, begriff allerdings von Anfang an die Bürger und Bürgerinnen in einschränkender Weise nur als Beteiligte aber nicht als „Mitwirkende“, entgegen der Vorgabe der „Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“, (Richtlinie 2003/49EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002, (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften 18,7.2002, Artikel 8, Absatz 7). Insofern ist bereits</p>	<p>Sonstiges</p>	<p>adäquate <u>Mitwirkung</u> der Bevölkerung und transparentere Verarbeitung der Vorschläge</p>	<p>Auf der Grundlage der europäischen Umgebungslärmrichtlinie wurden für verschiedene Lärmarten wie Straßenverkehr und Gewerbe sogenannte „strategische Lärmkarten“ erarbeitet. Die Karten zeigen auf, wo im Stadtgebiet Schwerpunkte der Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger bestehen. Diese Aufgabe hat die Verwaltung bereits im Jahr 2008 umgesetzt und 2012 aktualisierte Karten ins Internet gestellt. Die Auswertung zur Lärmbelastungssituation und zu den Belastungsschwerpunkten in der Stadt wurde im Rahmen eines Forums den Bürgern und Bürgerinnen vorgestellt, diskutiert und ebenfalls veröffentlicht. Das mit der Politik abgestimmte Vorgehen zur Findung und Priorisierung der Maßnahmenbereiche</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>die Überschrift des Abschnittes 5 der Vorlage falsch: Nicht „Beteiligung“ sondern „Mitwirkung“ hätte die Formulierung lauten müssen.</p> <p>Zweitens: Schon der Ablauf des Lärmforums am 21.11.2012 bewies, dass die keinesfalls zahlreich erschienenen, anwesenden Bürger und Bürgerinnen nicht ernst genommen wurden. Nach einer Präsentation durch drei Fachbüros, konnten die Bürger und Bürgerinnen im Rahmen von Nachfragen auch Vorschläge äußern. Diese wurden am Ende der Veranstaltung bereits unter „Weiteres Vorgehen“ wie folgt kanalisiert: „Die genannten Vorschläge werden mit den geplanten Maßnahmen der Stadt zusammengelegt, systematisiert und hinsichtlich ihres Nutzen und Umsetzbarkeit überprüft.“ Im November 2012 war keineswegs deutlich, welche Maßnahmen die Stadt planen wollte, Außerdem: Wer legt wie Maßnahmen und Vorschläge zusammen, wer systematisiert nach welchen Kriterien. Schließlich: Was sind die Parameter der Überprüfung? Selbst eine ungefähre zeitliche Terminierung wurde nicht angegeben.</p>			<p>wurde in diesem Zusammenhang dargelegt. Die Maßnahmenbereiche mit der höchsten Priorität befinden sich innerhalb des zweiten Tangentenrings. Identifizierte Maßnahmenbereiche an übergeordneten Straßen wie beispielsweise den Autobahnen oder der Umgehungsstraße sind erst in der dritten Priorität beschrieben. Insbesondere die niedrigeren Betroffenheiten gegenüber zahlreichen innerstädtischen Situationen haben zu dieser Einschätzung geführt.</p> <p>In einem zweiten Schritt Ende 2012 wurde unter Beteiligung einer Gruppe von Experten der Stadtverwaltung die Bearbeitung des Lärmaktionsplans begonnen. Die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe hat in Zusammenarbeit mit einem Gutachterbüro im April 2013 einen ersten Entwurf erarbeitet. Für die Maßnahmenbereiche der ersten Priorität wurden Maßnahmen entwickelt. Die Inhalte des Lärmaktionsplans waren verwaltungsintern insgesamt Konsens, mit der Ausnahme des Themas Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen. Dazu empfahl der Verwaltungsvorstand im Juni 2013 die Entwicklung eines ganzheitlichen Konzeptes für den Innenstadtbereich, das neben den lärmtechnischen Themen insbesondere verkehrliche wie städtebauliche Aspekte integriert. Im September 2013 wurde die Politik über den Sachstand des ersten Entwurfes im Rahmen einer Informationsveranstaltung in Kenntnis gesetzt.</p> <p>In der Zwischenzeit ist im Juni 2015 auf der Basis der bisherigen Ergebnisse ein zweiter Entwurf, der das ganzheitliche Konzept</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Teil 2 Erstens: Bei der Durchsicht des Entwurfes des Lärmaktionsplans (LAP) fällt auf, dass die westlich gelegenen, äußeren Stadtbezirke, was die Lärmbelastungen anbelangt, völlig unberücksichtigt bleiben. Dies ist vor allem deshalb nicht nachvollziehbar, weil in der Vergangenheit die starken Lärmbelastungen mehrmals in der Bezirksvertretung MS-West auf Initiative betroffener Bürger und Bürgerinnen thematisiert wurde; der Stadt MS eigentlich bekannt ist, dass die Grenzwerte gemäß BImSchG für allgemeine Wohngebiete in Roxel nachts trotz Wall und um 22 Prozent geringerer DTV im Vergleich mit der vor dem Ausbau der A1 vorgelegten Prognose nicht eingehalten werden; Entsprechende Messungen, die die Überschreitung des Grenzwertes belegen, liegen der Stadt vor. Der zulässige Grenzwert von 49 dB(A) wurde mit 51,2 dB(A) nachts erheblich überschritten. Diese Lärmbelastung wurde im Juni 2012 an einem Infostand in der Mitte Roxels seitens der BI Landschaftsschutz Roxel dargestellt und in Anwesenheit von Mandatsträgern von Bund, Land und Stadt erläutert. Die politischen Mandatsträger sprachen sich für eine Verbesserung der Situation aus und sagten ihre Unterstützung für entsprechende Maßnahmen zu. Nicht eine Lärm mindernde Maßnahme wurde in den vergangenen fünf Jahren angestoßen oder gar umgesetzt! Bekanntlich sind mehrere Bürgerinitiativen im Stadtbezirk West seit Jahren aktiv, um eine Verbesserung der die Gesundheit belastenden Lärmsituation zu erreichen.</p> <p>Zweitens: Entgegen der Aussage Vorlage V /0156/2016 Seite 1ff. ist im Entwurf des LAP nicht erkennbar, welche Anregungen und Hin-</p>	<p>Roxel, Nienberge, Mecklenbeck</p>	<p>Protokoll des Lärmforums 2012 als</p>	<p>umsetzt, erarbeitet worden. Im Rahmen der verwaltungsinternen Abstimmung wurde das Konzept bzw. wurden die Vorschläge zur Umsetzung besonders intensiv diskutiert und hinsichtlich ihrer verkehrlichen, städtebaulichen sowie rechtlichen Aspekte beurteilt. Die politische und öffentliche Beteiligung wurde im April und Mai 2016 durchgeführt.</p> <p>Im Kapitel 2 des Lärmaktionsplans wird die Lärmbelastungssituation im gesamten Stadtgebiet analysiert. Zur Bewertung der Lärm- und Konfliktsituationen werden die Lärmbelastungen an Gebäuden (Karten 1 und 2) mit den betroffenen Einwohnern in den Gebäuden in Relation gesetzt. Die daraus resultierende Lärmbetroffenheit, die mittels der LärmKennZiffer LKZ dargestellt ist (Karten 3 und 4) ist Grundlage für die Herausarbeitung von prioritären Maßnahmenbereichen (Karte 5). Bewertungsmaßstab ist hierbei der gesundheitliche Schwellenwert <math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math> / <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math>.</p> <p>Bei der Beantwortung des Fragenkatalogs der BI Landschaftsschutz Roxel e. V. vom 07.03.12 durch die Verwaltung wurden u. a. die Ergebnisse der Messungen interpretiert. Eine abweichende rechtliche Beurteilung der Lärmsituation ergibt sich daraus nicht.</p> <p>Das Protokoll zum ersten Lärmforum 2012 ist vereinbarungsgemäß seit 2013 auf der</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>weise des Lärmforums im November 2012 konkret im LAP ihren Niederschlag fanden. In diesem Zusammenhang wäre es hilfreich gewesen, das Protokoll des Lärmforums als Anhang des LAP zu veröffentlichen.</p> <p>Drittens: Einerseits führt der Entwurf im Abschnitt 2.1.1 Strategische Lärmkarten aus: (Die) „maßgeblichen Isophonenbänder verdeutlichen die erhebliche Lärmbelastung im Nahbereich übergeordneter Straßen.“ (LAP, Seite 7) Die Karten Lärmimmissionsplan Tag (L<sub>DEN</sub>) und Nacht (L<sub>Night</sub>) zeigen überzeugend auf, wie weit die Lärmbelastung in Richtung Roxel von der A1 reicht: Tagsüber fast bis zur Dorf-feldstraße, nachts weit über die Schelmenstiege hinaus. Dazu kommen im Westen der BAB A1 noch die Roxelerstraße, die Pienersallee und der Straßenzug Nottulner Landweg/Am Rohrbusch, Im Osten wird die Lärmbelastung im Viereck BAB A1, Am Rohrbusch, Dingbänger Weg und Roxeler Straße klar deutlich. Tausende von Menschen - eine genaue Anzahl wird an keiner Stelle des LAP genannt - sind dieser Lärmbelastung Tag und Nacht ausgesetzt. Deshalb ist es völlig unverständlich, dass die für Roxel ausgewiesenen beiden Maßnahmen Nr. 59 (Roxel Mitte) und Nr. 70 (A1 Bereich) nur die Prioritätsstufe 3 zugeordnet wurde. Insbesondere für Nr. 70 spielt der nächtliche Schwerverkehr eine wesentliche Rolle, weil die Richtgeschwindigkeit von 80 km/h ständig überschritten wird, da Geschwindigkeiten von 89/90 km/h von den Behörden offensichtlich toleriert werden.</p> <p>Viertens: Unberücksichtigt im LAP bleibt auch der Umleitungsverkehr zu den Autobahnen durch Roxel. Dieser Umleitungsverkehr bedingt zugleich ein zahlenmäßig erhebliches Ausweichen über andere Straßenzüge in Roxel: Beispiele Am Rohrbusch/Nottulner Landweg, Roxeler Straße/Pienersallee .. (Dieser Verkehr hat mit dem Ziel- und Quellverkehr der beiden Gewerbegebiete in Roxel kaum etwas zu tun.) Dazu kommt, dass in stark ansteigendem Maße</p>		<p>Anhang im LAP veröffentlichen</p>	<p>Homepage des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit veröffentlicht worden. Die Veröffentlichung des Protokolls zum zweiten Lärmforum wird zur Zeit vorbereitet. Welche Anregungen und Hinweise im LAP berücksichtigt wurden, geht aus dem Kapitel Öffentlichkeitsbeteiligung im Lärmaktionsplan hervor.</p> <p>siehe hierzu auch die Ausführungen zu Teil 2, erstens - ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die in den strategischen Lärmkarten dargestellten Lärmbelastungen in Iso- phonenbändern die Schallausbreitung in der Fläche darstellen - diese ist in wenig bzw. un bebauten Bereichen größer, da der Schall nicht durch Bebauung abgeschirmt wird; die Anzahl der Betroffenen im ganzen Stadtgebiet ist in Tabelle 4 dargestellt; die Betroffenheiten (LKZ) in den Maßnah- menbereichen ist in der Anlage 1 darge- stellt, diese kann durch die Betroffenenzah- len (Einwohner) ergänzt werden.</p> <p>Eine Unfallhäufungsstelle besteht im ange- sprochenen Bereich nicht. Die Zufahrtsmög- lichkeit zur BAB A1 ist für die Allgemeinheit nicht zugelassen. Lediglich der Betriebs- und Versorgungsdienst der Autobahn ist freigegeben. Bei der letzten Auswertung der Verkehrsunfalllage (September 2014) wurde</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>die nur für Polizei, Rettungsfahrzeuge und Zulieferer zur A1 im Bereich der TR-Anlage Münsterland-West zugelassene Zufahrt als „heimliche“ Auf- und Abfahrt genutzt wird In Folge dessen kommt es täglich und regelmäßig zu gefährlichen Situationen im Bereich des Knicks der Straße Am Rohrbusch bzw. an der Kreuzung Am Rohrbusch/Nottulner Landweg, die beide Bereiche oftmals für lange Zeit blockieren. Insbesondere, wenn es sich um LKW handelt, die in beiden Bereichen oftmals minutenlang hin und her manövrieren müssen bzw. dann im Straßengraben landen. Es sei wiederholend an dieser Stelle angemerkt, dass die Zufahrt für einen Begegnungsverkehr nicht geeignet ist.</p> <p>Fünftens: Wenn im LAP auf Seite 5 auf „die Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichem Ablauf von Sanierungsmaßnahmen“ gesprochen wird, ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass ein pflichtgemäßes Ermessen in Hinblick auf die äußeren Vororte, hier im Westen der Stadt, nicht erkennbar wird. Auch deshalb nicht, weil auch die so genannte Prioritätensetzung nur eine mögliche Empfehlung darstellt: „In der Regel“ bedeutet nicht, sich nur auf Maßnahmen innerhalb des zweiten Tangentialringes zu beschränken und stark belastete äußere Stadtbezirke damit auszuschließen. Sollen die westlichen Stadtteile weitere fünf Jahre auf die Ausübung des „pflichtgemäßen Ermessens“ warten?</p> <p>In einem dritten Teil stellt die BI folgende Forderungen an eine Überarbeitung des LAP einschließlich der Umsetzung einer Liste vorgeschlagener Maßnahmen. Damit würde zumindest teilweise die in der Umgebungslärmrichtlinie der EU vorgesehene aktive Mitwirkung in effektiver Weise umgesetzt. 160 Zeichen, die den teilnehmenden Bürgern und Bürgerinnen, wie in der Online Befragung der Stadt vorgesehen, für eigene Vorschläge zugestanden werden, konterkarieren die EU Richtlinie in unerträglicher Weise: 160 Zeichen entsprechen in etwa zwei Zeilen dieses Textes! Ein solcher Vorschlag zeigt, dass eine Mitwirkung der betroffenen Öffentlichkeit nicht ernst genommen wird.</p> <p>Teil 3:</p>		<p>Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen auch in den genannten Stadtteilen</p>	<p>festgestellt, dass sich von 2011 -2013 kein Verkehrsunfall und im Jahr 2014 ein leichter Verkehrsunfall im Bereich der Einfahrt zur Raststätte ereignet hat. Auch Verkehrszählungen haben ergeben, dass selbst im Vergleich zu Wohnstraßen die Verkehrsmenge im Bereich der Zufahrt sehr gering ist. Eine Veränderung der Verkehrsregelung ist deshalb nicht notwendig.</p> <p>Die Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen ist oben dargestellt. Ergebnis sind die definierten Maßnahmenbereiche in 3 Prioritätsstufen.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Vorschläge und Forderungen:</p> <p>a) Bewertung der Maßnahmen Nr. 59 und Nr. 70 als Bereich mit höherem Maßnahmenbedarf, also Eingruppierung in die Priorität 1</p> <p>b) Umgehender Bau der Umgehungsstraße Roxel Nord</p> <p>c) Tempolimit für Roxel im gesamten Bereich des Vierecks Pienersallee (W) und Dingbänger Weg (O), Roxeler Straße (N) und Nottulner Landweg/Am Rohrbusch (S)</p> <p>d) Erneuter Antrag an die Straßenverkehrsbehörden für ein Tempolimit auf der Autobahn BAB 1 im gesamten Stadtgebiet von 100 km/h</p>		<p>Heraufstufen der MB 59 und 70 in die 1. Priorität</p> <p>Umgehender Bau der Umgehungsstraße Roxel Nord</p> <p>Tempolimit für Roxel im gesamten Bereich des Vierecks Pienersallee (W) und Dingbänger Weg (O), Roxeler Straße (N) und Nottulner Landweg/Am Rohrbusch (S)</p> <p>Tempolimit BAB A1 im Stadtgebiet von</p>	<p>Die Priorisierung der Maßnahmenbereiche erfolgt nach dem in Kapitel 2.2 dargestellten Verfahren, dessen Basis die Lärmberechnungen sowie die Einwohnerdichte in den betroffenen Straßenzügen ist.</p> <p>Eine Heraufstufung einzelner Maßnahmenbereiche würde das Verfahren insgesamt in Frage stellen.</p> <p>Die Stadt hat durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 485 das Planungsrecht für eine Ortsumgehung Roxel geschaffen. Seitens der Stadt war eine Aufnahme der Maßnahme in den Landstraßenbedarfsplan angestrebt, was allerdings wegen mehrfacher Überzeichnung des Planes gescheitert ist. Eine Entscheidung darüber, welchen Verfahrensweg die Stadt Münster zur Realisierung dieses bedeutsamen Straßenbauprojektes einschlägt, ist noch offen.</p> <p>Flächendeckende Tempolimits sind nach den aktuellen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nur in den Wohngebieten außerhalb der Vorfahrtstraßen zulässig.</p> <p>Dieser Streckenabschnitt liegt in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster.</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>für Pkw und 70 km/h für LKW</p> <p>e) hilfsweise für die Nachtzeiten 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Durch eine entsprechende Beschilderung sollte auf die Lärminderung - wie an anderen Autobahnen auch - hingewiesen werden.</p> <p>f) Versetzung des Verkehrszeichens 230 Durchfahrt verboten (StVO) von der Rampe zur TR Anlage Münsterland-West an die Kurve im Rohrbusch anstelle des jetzt vorhandenen Richtzeichens 357 „Sackgasse“</p> <p>g) Ausweisung von ruhigen Gebieten auch in den Stadtteilen Mecklenbeck, Nienberge und Roxel, zum Beispiel der gesamte südliche Teil Roxels zwischen Greiwenkampsbusch und Schoppenbergsbusch bis hin zum Meckelbach. Es fällt in diesem Zusammenhang auf, dass auch hier der äußere Bereich des Stadtbezirks West bei den Planungen der Stadt ausgespart bleibt. Aus einer anderen Perspektive betrachtet kann das doch im Vergleich zu anderen Stadtteilen nur bedeuten, dass es in Roxel und Nienberge im Sinne des LAP „zu laut“ für eine Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ ist.</p> <p>Schließlich:</p> <p>h) Die Ermöglichung einer sofortigen Mitwirkung der Bürger und Bürgerinnen, insbesondere auch der anerkannten Umweltvereinigungen, bei der weiteren Entwicklung des LAP und seiner Überprüfung gemäß der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie der EU. Eine solche Mitwirkung muss weit über das Kleben von Punkten auf eine Stadtkarte, Lärmspaziergänge und 160 Zeichen Beiträge hinausgehen.</p> <p>Die BI bittet Sie hiermit, dieses Schreiben weiter zu leiten an die mit</p>		<p>100 km/h für Pkw und 70 km/h für Lkw; ggf. für die Nacht und Hinweisschilder Lärmschutz</p> <p>Versetzen des Zeichens 230 an die TR-Anlage Münsterland West (Kurve im Rohrbusch)</p> <p>Ausweisung ruhiger Gebiete auch in Roxel, Mecklenbeck, Nienberge</p> <p>Ermöglichung der Mitwirkung der Bürger und Umweltvereinigungen bei der weiteren Entwicklung des LAP</p>	<p>Die Notwendigkeit eines Tempolimits von 100 km/h wurde bereits mehrfach geprüft und für nicht notwendig / unzulässig erachtet.</p> <p>Diese Anregung wurde bereits mehrfach zusammen mit der Bezirksregierung Münster geprüft. Ein straßenverkehrsrechtliches Erfordernis wurde nicht gesehen. Auch müssen die Anlieger/anliegenden Grundstücke erreichbar bleiben.</p> <p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete erfolgt nach den in Kapitel 7 des Lärmaktionsplans dargestellten Kriterien. Die Planung spart dabei keine Stadtteile aus. Durch die Autobahn und Konzentrationszonen für Windenergie werden aber die im Zielkonzept Freizeit und Erholung des Grünordnungssystems Münster, Fortschreibung 2012, dargestellten Erholungslandschaften im Westen Münsters so durchschnitten, dass diese nicht das Prädikat „ruhige Erholungsflächen“ erhalten können</p> <p>Im Vorfeld und während der Offenlegung des LAP sind die verschiedenen Möglichkeiten zur Beteiligung / Mitwirkung am Lärmaktionsplan öffentlich gemacht worden. Die Umweltverbände haben sich bereits 2012 intensiv informieren lassen, 2016 an der Informationsveranstaltung für Institutionen teilgenommen sowie im Rahmen der Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>der Lärmaktionsplanung befassten Ämter der Stadt; an alle Fraktionsvorsitzenden der im Rat der Stadt vertretenen Parteien; an den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Münster West.</p> <p>Wir bitten höflich um zeitnahe Stellungnahme zu diesem Schreiben</p>			<p>Anregungen und Hinweise gegeben.</p> <p>Für die nächste Stufe der Lärmaktionsplanung in 2018 wird die Beteiligung / Mitwirkung der Öffentlichkeit wieder mit den politischen Gremien abgestimmt.</p>
<p>Nr. 23 07.09.2016</p> <p>(24.06.2016)</p>	<p>Wir fordern die folgenden Lärmquellen in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen und die Inhalte zügig umzusetzen:</p> <p>1: Hier in Mauritz befindet sich auf einer hochliegenden Trasse die sogen. Umgehungsbahn der Deutschen Bundesbahn, die überwiegend in der Nacht mit langen und sehr geräuschvollen Güterzügen befahren wird und bei dieser Gelegenheit das gesamte Viertel derartig beschallt, dass die Leute in der Nacht aus dem Schlaf gerissen werden. Schallmessungen ergaben häufig Werte von 75 dBa und mehr.</p> <p>2: Regionalbahn Münster – Warendorf macht sich alle 20 – 30 Minuten bemerkbar mit schrillen Warnsignalen, was im Zusammenhang mit der sowieso schon stark autobefahrenen Warendorfer Strasse zu einer 2. Lärmquelle führt, d.h. also zwei Lärmquellen aus der gleichen Richtung.</p> <p>3: Die B 51 in ihrem jetzigen Zustand muss sofort auf 50 kmh Geschwindigkeit reduziert werden, da hiermit eine Halbierung der Lautstärke erreicht werden kann. Da hilft auch kein Verweis auf später möglicherweise in Teilabschnitten zu errichtende Lärmschutzwände,</p>	<p>Schienenverkehr Mauritz</p> <p>Bahnlinie parallel zur Warendorfer Straße</p> <p>B 51</p>	<p>Berücksichtigung der Umgehungsbahn im Lärmaktionsplan</p> <p>Berücksichtigung der zweiten Lärmquelle</p> <p>Temporeduzierung auf 50 km/h</p>	<p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramm im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wird derzeit die schalltechnische Untersuchung der Umgehungsbahn durch die DB Netz AG vorbereitet. Auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung werden im zweiten Schritt mögliche Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt. Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen einer Bürgerinformation und im zuständigen Fachausschuss der Stadt Münster vorgestellt und diskutiert.</p> <p>Die Stadt Münster plant mit der DB AG die Aufhebung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge auf der Strecke Münster – Warendorf (Wegfall des Pfeifsignals).</p> <p>Diese Anregung wurde bereits überprüft und auch der BI St. Mauritz beantwortet. Im Ergebnis gab es kein Erfordernis, die bereits auf 70 km/h reduzierte zulässige Höchstge-</p>

Nr./ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Lärmquelle/ Lärmort	Anregungen	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>die eben nicht überall stehen werden. Es wird für die Zukunft zum wiederholten Male auf die UVP verwiesen, die schon vor über 20 Jahre, die zur Abhilfe der Lärmquellen eine abgedeckte Tieflage beim Neubau empfiehlt.</p> <p>4: Die Mondstraße ist die viel befahrene „Umgehungsstrasse“ zur „Umgehungsstrasse/B51“ – auch dort muss es zu Geschwindigkeitsreduzierungen kommen.</p> <p>In fast allen o.g. aufgezählten Fällen bringen Geschwindigkeitsreduzierungen beim Feinstaub und sonstigen Abgasen, was in diesen reinen Wohn- und Erholungsgebieten hohe Priorität haben muss.</p> <p>Die Stadt Münster hat all diese Lärmquellen für den Umgebungslärm mit in ihre Planungen aufzunehmen gem. der entsprechenden Ihnen bekannten EU-Umgebungslärmrichtlinie.</p> <p>Ein Zurückziehen auf die Position „nicht zuständig“ lassen wir im Interesse der hier lebenden Münsteraner Bürger nicht gelten.</p> <p>Mauritz befindet sich schon heute in einer besonders prekären Lage.</p> <p>Nach dem Grundgesetz haben Staat und Kommunen für alle Bürger nach dem Gleichheitsgrundsatz für gleiche Lebensbedingungen Sorge zu tragen. Es gibt nach dem Grundgesetz auch Recht auf körperliche Unversehrtheit. Das ist bei den hier aufgeführten Problemfällen bisher nicht der Fall.</p>	Mondstrasse	Geschwindigkeitsreduzierung	<p>schwindigkeit noch weiter herab zu setzen.</p> <p>Grundsätzlich strebt die Stadt Münster mit dem Lärmaktionsplan an, in allen Bereichen mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts Reduzierungen der Lärmbelastungen herbeizuführen. Dies kann aber kurzfristig nicht in allen Bereichen erfolgen. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Priorisierung der Maßnahmenbereiche nach Höhe der Lärmbelastung und Anzahl der betroffenen Einwohner. Die Mondstraße ist nach dieser Priorisierung kein Bereich, in dem kurzfristig Maßnahmen vorgesehen werden können.</p> <p>Mit der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung strebt die Stadt Münster an, auch Bereiche, die aktuell nicht prioritär behandelt werden, in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen und für diese Maßnahmen zu entwickeln.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
<p>VCD Münsterland 27.06.16</p>	<p>Der VCD begrüßt die Bemühungen der Stadt Münster zur Entlastung der Bevölkerung von den gesundheitsschädlichen Folgen des Lärms, der in Münster insbesondere vom Autoverkehr ausgeht.</p> <p>Er betont, dass das Lärmproblem nicht nur gesondert betrachtet werden darf, sondern im Zusammenhang mit den Zielen der Unfallvermeidung, der Reduzierung von Luftschadstoffen und der Reduzierung der CO2-Emissionen (Klimaschutz). Nur aus dieser ganzheitlichen Sicht kann eine menschen- und umweltverträgliche Urbanität entstehen und nachhaltig gesichert werden.</p> <p>Zum Geschwindigkeitskonzept: Der VCD begrüßt ausdrücklich die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf wichtigen Innenstadtstraßen. Sie dient gleichzeitig der Verkehrssicherheit, insbesondere von Radfahrern in der Fahrradstadt Münster. Sie dient auch, bei angepasster Fahrweise (die kann man inzwischen in vielen Wohngebieten mit T30-Zonen beobachten) der Schadstoff- und CO2-Reduzierung. Zeitverluste im Innenstadtbereich sind, wenn überhaupt nachweisbar (bei Fahrten innerhalb des 2. Tangentenringes wenige Sekunden bei störungsfreier Durchfahrt, wie Fahrversuche des VCD in den vergangenen Wochen erwiesen haben), minimal und gegenüber der gewonnenen Lebens- und Umweltqualität zu vernachlässigen. Zeitverluste für Rettungsfahrten dürften kaum auftreten, zumal diese bei freier Strecke nicht an Begrenzungen gebunden sind. Aus all diesen Gründen fordert der VCD seit längerem eine Regelgeschwindigkeit von 30kmh im bebauten städtischen Bereich.</p> <p>Wir fordern die Stadt auf, über ihre Mitgliedschaften in übergeordneten Städteverbänden (Deutscher Städtetag, ICLEI) sich für mehr Regelungskompetenz für die Kommunen durch z.B. eine solche niedrigere Regelgeschwindigkeit einzusetzen.</p> <p>Vergleichbares gilt für eine verbesserte Möglichkeit von Kommunen, ihre Bürger vor den Lärmbelastungen durch Bundesfernstraßen und Bahnen durch angemessene Geschwindigkeitsbegrenzungen zu schützen. Die Forderungen der Betroffenen an Autobahn, Zubringer, Umgehungsstraße und Bahnstrecken und ihre wiederholte Zurückweisung durch die übergeordneten Behörden unterstreichen die Notwendigkeit, dass die Kommunen sich gemeinsam für Gesetzesänderungen einsetzen.</p> <p>Das Geschwindigkeitskonzept Innenstadt (Abb.1 grün) wird von uns als Schritt in die richtige Richtung begrüßt. Es ist aber nicht einzusehen, dass andere Straßen innerhalb des 2.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan verfolgt einen integrierten Ansatz. Planungen aus den genannten Bereichen sind in die Maßnahmenentwicklung einbezogen worden.</p> <p>Im Deutschen Städtetag ist die Stadt Münster u.a. im Umweltausschuss tätig. Auch die Lärmaktionsplanung wird in diesem Gremium intensiv diskutiert und die verschiedenen möglichen Maßnahmen, insbesondere die Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen in innerstädtischen Bereichen sowie an überregionalen Verkehrsachsen sind Gegenstand der Beratungen.</p> <p>Das aktuell vorgesehene Geschwindigkeitskonzept beschränkt sich im Rahmen dieses ersten Lärmaktionsplans</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Tangentenringes mit dichter Wohnbebauung (z.B. Kanalstraße, Bohlweg, Gartenstraße, Warendorfer Str.), der gesamte Hansaring und auch die ursprünglich eingeplante Geiststraße ausgelassen werden.</p> <p>Ein besonderer Fall ist die Grevener Str. zwischen Steinfurter Str. und Ring. Hier ist auf Grund der ohnehin geplanten baulichen Erneuerung die einmalige Chance gegeben, durch ein fortschrittliches straßenräumliches Konzept (vgl. Anlage 1 S.4 u.6) Lärm nachhaltig zu reduzieren und in Verbindung mit Begrünung einen für die Anwohner lebenswerten Stadtraum zu gewinnen. Die bisherige Planung trägt dem in keiner Weise Rechnung: Die Straße ist mit mehreren Fahr- und Abbiegespuren überdimensioniert und verführt zu schnellem Fahren, das dann durch zwei Ampelanlagen auf 500 m abrupt ausgebremst wird (zum Vergleich: die doppelt so lange Hammer Str. im Innenbereich mit etwa gleicher Verkehrsbelastung hat durchgängig 2 Fahrspuren, keine Abbiegespuren und lediglich 3 Fußgängerampeln.) Wenn für die Steinfurter Str. 2 Fahrspuren ausreichen (S.6), muss dies für die nur wenig mehr belastete Grevener auch gelten. Die im Planungsausschuss beschlossene Sparvariante hat zudem die geplante Baumreihe auf der Ostseite ersatzlos gestrichen und damit den Bewohnern dieser Seite jeden möglichen Immissionsschutz genommen: Sparen am falschen Ende, ein veritabler Schildbürgerstreich.</p> <p>Der VCD fordert daher für die Grevener Str. zwischen Steinfurter Str. und Ring kurzfristig einen Wettbewerb und/oder eine Planungswerkstatt unter Beteiligung der betroffenen BürgerInnen.</p> <p>Für den hoch belasteten Schlossplatz schlägt der VCD vor, die Fahrspuren im Zuge einer möglichen Umgestaltung des Platzes nach Westen zu verschieben und die Bebauung der Ostseite durch eine Baumallee zu schützen.</p> <p>Mittel- und langfristig ist die Strategie einer Vermeidung und Verminderung von Lärmemissionen durch Stadtentwicklung/Bauleitplanung notwendig (Anlage 1 S.4). Dazu muss bei allen Planungen neben angemessener Dichte die Anlage autofreier bzw. autoarmer Gebiete vorgesehen werden. Als Anreiz müssen Bauherren und Mieter von den Einsparungen durch weniger Flächenverbrauch auch monetäre Vorteile haben. Leider sind bei bisherigen</p>	<p>bewusst auf Straßen innerhalb des 2. Tangentenringes, an denen gehäuft sehr hohe Lärmbelastungen auftreten. Der Hansaring ist als Bestandteil des 2. Tangentenringes nicht in diese ersten Überlegungen einbezogen. Auf den weiteren genannten Straßen besteht z.T. bereits Tempo 30, z.T. sind sie aufgrund der im Vergleich geringeren Lärmbelastungssituation kein Maßnahmenbereich der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Dem beschlossenen Vorentwurf (Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen 11.06.2015) liegt der B-Plan 379 zugrunde.</p> <p>In den strategischen Ansätzen zur Lärminderung wird das Thema Vermeidung von Lärmemissionen durch Stadtentwicklungs- und Regionalplanung angesprochen. Die Umsetzung der dort formulierten „Anforderungen aus Sicht der Lärmaktionsplanung“ muss im Zuge der laufenden</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Planungen solche Gebiete von BürgerInnen zwar angeregt, aber bislang nicht berücksichtigt worden. Auch umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für größere Verkehrserzeuger sind zwar immer wieder gefordert worden, werden aber in Münster kaum realisiert z.B. wegen des umfangreichen Angebots kostenfreier Parkmöglichkeiten in außenliegenden Gewerbegebieten. Einzige Ausnahme: Das Semesterticket für alle Studierenden.</p> <p>Nicht nur aus Lärmschutzgründen (s.o.) hält der VCD eine erhebliche Verminderung des MIV, insbesondere im Pendlerverkehr, für unverzichtbar. Dazu sind neben sog. Pull-Maßnahmen (entschiedene Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs) auch restriktive Push-Maßnahmen notwendig (vgl. dazu schon Beirat für Klima und Energie der Stadt Münster, Handlungsempfehlungen 1995, Empfehlung V2 S. 53 ff.). Dazu könnte z.B. auch eine City-Maut gehören.</p> <p>Eine Verminderung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch Elektromobilität ist vorerst vor allem möglich und sinnvoll bei Fahrzeugflotten, die vorwiegend im dicht bebauten Innenbereich unterwegs sind. Dies gilt zuerst für die Busse des Linienverkehrs, der aus allgemeinen Umweltgesichtspunkten ausgeweitet werden muss. Die Umstellung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke hat begonnen und sollte konsequent fortgesetzt werden. Für andere städtische Fahrzeuge sollte dies ebenfalls geprüft werden, andere Unternehmen sollten über IHK und Handwerkskammer gewonnen werden. Der VCD geht davon aus, dass Lärmschutz eine permanente Aufgabe der Kommune zum Schutz ihrer BürgerInnen bleibt. Er wird sich auch weiterhin konstruktiv und kritisch an diesem Prozess beteiligen</p>	<p>Entwicklungsplanungen und städtebaulichen Planungen erfolgen.</p> <p>Auch die Vermeidung von Lärmemissionen durch Verkehrsentwicklungsplanung ist ein wichtiger strategischer Ansatzpunkt des Lärmaktionsplans. Die Anforderungen aus Sicht der Lärmaktionsplanung hierzu enthalten als ersten Punkt eine Gesamtkonzeption für das Münsterland zur Reduzierung des Stadt-Umland-Verkehrs.</p> <p>Das Thema Elektromobilität ist im Lärmaktionsplan angesprochen. Der 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster führt dazu aus: Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Immissionsgrenzwerte der EU kommt den Emissionen der im Stadtbussystem und im Stadt-/Umlandverkehr eingesetzten Fahrzeuge eine besondere Bedeutung zu. Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen daher vorzugsweise Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken und lärmreduzierten Motoren ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt-und ressourcenschonenden Antriebstechniken, wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb, wünschenswert.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist eine fortlaufende Aufgabe, deren Fortschritte alle 5 Jahre mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans dokumentiert werden.</p>
<p>IHK Nord Westfalen 29.06.2016</p>	<p>Sehr geehrter Herr Bruns, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Münster. Die IHK ist als Trägerin öffentlicher Belange aufgerufen, die Inhalte des Planentwurfs mit Blick auf zu erwartende Auswirkungen auf die ihr angeschlossenen Mitgliedsunternehmen kritisch zu würdigen. Aspekte der Gesundheitsvorsorge und des Gesundheitsschutzes für</p>	

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>die Bürgerinnen und Bürger liegen grundsätzlich auch im Interesse der Unternehmen. Daher unterstützt die IHK grundsätzlich die Ziele des Lärmaktionsplans zur Lärmminde- rung. Andererseits sind eine gute Erreichbarkeit und kurze Reisezeiten wettbewerbsrele- vante Standortfaktoren. Dies gilt sowohl für die Ver- und Entsorgungsverkehre (Wirt- schaftsverkehr) als auch für die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher. Ausdrücklich begrüßt die IHK daher die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, die zu einer Verkehrslärminderung bei Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes führen, wie die Optimierung oder Erneuerung vorhandener Lichtsignalanlagen- Steuerungen oder den Einbau von Asphalt mit lärmmindernder Wirkung bei anstehenden Fahrbahnsanierungen.</p> <p>Gegen einzelne Bestandteile der aktuellen Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans, die sich unmittelbar negativ auf die Erreichbarkeit und die Kosten und somit auf die Wettbewerbs- fähigkeit der Unternehmen auswirken, erhebt die IHK jedoch Bedenken. Insbesondere die Verhältnismäßigkeit und die Rechtmäßigkeit/Zulässigkeit einer flächenhaften Tempo 30 Zone in der Innenstadt ist aus Sicht der IHK fraglich.</p> <p>Zu Kapitel 5.1 Geschwindigkeitskonzept Die Anordnung einer nahezu flächendeckenden Tempo 30-Zone in der Innenstadt (gemäß zeichnerischer Darstellung) sieht die IHK kritisch. So ist im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht hinreichend nachgewiesen, dass vor allem im Bahnhofsbereich (zwischen Hafenstra- ße, Bremer Straße, Wolbecker Straße und 1. Tangentenring oder Von-Vincke-Straße/ Schorlemerstraße) die Anzahl der zu schützenden Personen/Wohngebäude so groß ist, dass dies eine Anordnung von Tempo 30 rechtfertigen würde.</p> <p>Zudem dürfte es auch aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen problematisch sein, die Geschwindigkeitsreduzierung durchzusetzen. Geschwindigkeitsreduzierungen dürfen nur strecken- und anlassbezogen - z. B. aufgrund akuter Unfallgefährdung oder aber akuter Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe oder Lärm - angeordnet werden. Auch die kürzlich vom Bundeskabinett beschlossene Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die auch an mehrspurigen Straßen eine erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten oder Altenheimen vorsieht, reicht u. E. als Rechts- grundlage für die im Entwurf des Lärmaktionsplans ausgewiesenen Tempo 30-Zonen nicht aus. Beiden Aspekten, Rechtmäßigkeit/Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnah- men, wird aus unserer Sicht im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend Rechnung getra-</p>	<p>Das Geschwindigkeitskonzept des LAP sieht die strecken- bezogene Anordnung von Tempo 30 an lärmbelasteten Straßen im Innenstadt- und Bahnhofsbereich vor. Es han- delt sich nicht um eine flächenhafte Tempo 30 - Zone.</p> <p>Im Bahnhofsbereich liegen Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung 1. - 3. Ordnung (siehe Karte 5 des Lärmaktionsplans). Diese Maßnahmenbereiche sind auf- grund hoher Lärmbelastungen und -Betroffenheiten aus- gewählt. An den auf S. 100 des Lärmaktionsplanentwurfs genannten Straßen des Bahnhofsbereichs sind knapp 1.400 Einwohner von gesundheitsgefährdenden Lärmbe- lastungen betroffen.</p> <p>In Kapitel 5.3.1 des Lärmaktionsplans erfolgte die Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen entspre- chend § 45 StVO. Für die auf S. 100 dargestellten Straßen kamen die Prüfungen und Abwägungen zum Ergebnis, dass Tempo 30 zur Reduzierung der Lärmbelastungssitua- tion erforderlich, geeignet und angemessen ist.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>gen.</p> <p>Das Argument, dass nur ein zusammenhängendes und nachvollziehbares Netz von Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Reduzierung der Lärmbelastungen und zu einer Transparenz für den Verkehrsteilnehmer führe, ist aus Sicht der IHK nicht nachvollziehbar. Das städtische Verkehrsnetz ist klassifiziert in Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen und Nebenstraßen. Neben der Nord-Süd-Achse im Westen der Altstadt (Weseler Straße und Am Stadtgraben) verläuft östlich der Altstadt - im Bahnhofsbereich - die zweite Nord-Süd-Hauptverkehrsachse über die Friedrich-Ebert-Straße / Von- Steuben- Straße/ Bahnhofstraße/ Eisenbahnstraße/ Fürstenbergstraße/ Gartenstraße in Richtung Münster Zentrum Nord.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit dieser Achse sollte daher wenn irgend möglich erhalten bleiben. Die mit einer Tempo 30-Ausweisung zwischen der Von-Steuben- und der Eisenbahnstraße einhergehende Reduzierung des Verkehrsdurchsatzes in diesem Bereich könnte in den nördlich und südlich angrenzenden Abschnitten zu vermehrter Staubildung - und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses - nicht nur für die Wirtschaft - führen. Vermehrter Kraftstoffverbrauch, erhöhte Stickoxyd- und CO2-Emissionen, unnötige Lärmemissionen durch wiederholtes Anfahren und Bremsen, Zeitverluste und hieraus resultierende erhöhte Kosten für die Wirtschaft wären die Folge.</p> <p>Kritisch hinterfragen möchten wir zudem die Grundlage der Auslösewerte, die für die Lärmaktionsplanung der Stadt Münster verwendet wurden. Im Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) NRW liegt ein konkreter Handlungsbedarf vor, wenn „an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L<sub>DEN</sub> von 70 dB(A) oder ein L<sub>Night</sub> von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Münster sieht hiervon abweichende Schwellenwerte - 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts - vor, die auf Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung basieren und einer Empfehlung des Umweltbundesamtes entsprechen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan befasst sich im Wesentlichen mit Hauptverkehrsstraßen. Die unterschiedlichen Netzbestandteile, für die aufgrund der hohen Lärmbelastungen Geschwindigkeitsreduzierungen geprüft wurden, sind differenziert benannt. Innerhalb dieser (z.B. 1. Tangentenring) sollen für eine transparente Verkehrsregelung und einen gleichmäßigen Verkehrsfluss abschnittsweise unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen vermieden werden.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit von Verkehrsnetzen wird im Wesentlichen durch die Knotenpunkte und nicht durch die Streckengeschwindigkeit zwischen den Knotenpunkten bestimmt. Die Leistungsfähigkeit des betroffenen Verkehrsnetzes wird durch Tempo 30 nicht beeinträchtigt.</p> <p>Ab dauerhaften Lärmbelastungen von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts sind gesundheitsschädliche Wirkungen nachgewiesen. Der Lärmaktionsplan geht zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung ab diesen Werten von einer Maßnahmenforderung aus. Nach derzeitiger Rechtsauffassung gewährt die Regelung des § 45 Abs. 1 StVO zudem nicht erst bei Überschreiten eines bestimmten Schallpegels Schutz vor Lärm, sondern dann, wenn „der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.“ Grundsätzlich kann dies nach verschiedenen Gerichtsurteilen bereits ab den Werten der 16. BImSchV angenommen werden.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahme Stadt Münster
	<p>Eine repräsentative Umfrage des IFAK Instituts für Markt- und Sozialforschung mit dem Titel „Lebensqualität in deutschen Städten“ aus 2015 bei den Bürgern der Stadt zeigt, dass die Zufriedenheit mit dem Lärmpegel unter den 21 untersuchten Städten in Münster am größten ist! 81 % der Befragten (1.002 Personen) waren mit dem Lärmpegel in der Stadt eher bzw. sehr zufrieden (siehe Anlage). Zumindest der subjektiv empfundene Problemdruck ist offenkundig in weiten Teilen der Münsteraner Bevölkerung eher gering und auch im deutschlandweiten Städtevergleich spielt das Thema „Lärm“ bei der Münsteraner Bevölkerung eine nur untergeordnete Rolle.</p> <p>Die IHK spricht sich nicht generell gegen eine Ausweitung von Tempo 30-Abschnitten aus. Dort, wo erhöhte Unfallgefahren bestehen, wo auch heute verantwortungsbewusst kaum schneller als Tempo 30 gefahren werden kann, vor besonders schutzbedürftigen Einrichtungen oder zur Lärmreduzierung an dicht besiedelten Straßenzügen kann die Einrichtung von Tempo 30 durchaus zielführend sein. Gleichwohl sollte auch in diesen Fällen mit Augenmaß vorgegangen werden und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Zuge der Abwägung der verschiedenen Belange und Anforderungen beachtet werden.</p> <p>In jedem Fall ist sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss für alle Verkehrsträger grundsätzlich sichergestellt ist und insbesondere die Hauptverkehrsachsen soweit irgend möglich in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten bleiben. Letztendlich dient dies auch dazu, Schleichverkehre durch städtebaulich sensible Wohngebiete unattraktiv zu machen und somit auch hier den Zielsetzungen des Lärmaktionsplanes Rechnung zu tragen.</p>	<p>Entsprechend Lärmkartierung sind knapp 14.000 Einwohner in Münster von Lärmpegeln betroffenen, bei denen von gesundheitsschädlichen Wirkungen auszugehen ist. Dies sind knapp 5% der Münsteraner Einwohner. Der Lärmaktionsplan sieht Maßnahmen in prioritären Maßnahmenbereichen vor, in denen die Lärmbetroffenheit hoch ist, d.h. besonders viel Menschen von diesen Belastungen betroffen sind.</p> <p>Die genannte Studie des IFAK Instituts für Markt- und Sozialforschung macht deutlich, dass auch Lärmpegel unterhalb der Schwellenwerte bereits als störend empfunden werden, da 19% der Münsteraner Bevölkerung eher bzw. gar nicht mit den Lärmpegeln in der Stadt Münster zufrieden sind.</p> <p>§ 45 StVO sieht straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausdrücklich zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen vor. Dies ist die Rechtsgrundlage für die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion im Lärmaktionsplan.</p> <p>Die Abwägung der verschiedenen Belange und die Prüfung der Verhältnismäßigkeit ist im Lärmaktionsplan erfolgt.</p> <p>Zur Gewährleistung eines stetigen Verkehrsflusses bei Tempo 30 ist die Anpassung der LSA-Schaltungen im Lärmaktionsplan vorgesehen und auch mit den hierfür erforderlichen Kosten hinterlegt.</p>



## Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: ergänzend genannte Lärmorte im Rahmen der Online-Beteiligung	19	Stadt Münster
• Tabelle 2: ergänzende Maßnahmenvorschläge aus der Online-Beteiligung	21	<b>Lärmaktionsplan der 2. Stufe</b>
• Tabelle 3: ergänzende Lärmorte und Maßnahmen	23	<b>Materialien zur Öffentlichkeits- beteiligung</b>
• Tabelle 4: ergänzende Vorschläge zu ruhigen Gebieten (je eine Nennung)	26	Oktober 2016

## Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: grundsätzliche Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Entwurfs zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe Münster (absolute und anteilige Bewertung)	2
• Abbildung 2: Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplanentwurfs zu Tempo 30 nach Lage im Straßennetz	4
• Abbildung 3: Bewertung der Maßnahme Geschwindigkeitskonzept Innenstadt (Tempo 30) in den Maßnahmenbereichen	5
• Abbildung 4: Bewertung der Maßnahme zur Verkehrsverstetigung in den Maßnahmenbereichen	6
• Abbildung 5: Bewertung straßenräumlicher Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen	7
• Abbildung 6: Bewertung der Maßnahme Fahrbahninstandsetzung in den Maßnahmenbereichen	8
• Abbildung 7: Bewertung der Maßnahme Einsatz lärmindernder Asphalt in den Maßnahmenbereichen	9
• Abbildung 8: Bewertung der Maßnahme passiver Schallschutz in den Maßnahmenbereichen	10
• Abbildung 9: Bewertung der Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Maßnahmenbereiche	11
• Abbildung 10: Bewertung der Erholungsflächen in überwiegend ruhigen Bereichen, sortiert nach Anzahl der Bewertungen	24
• Abbildung 11: Bewertung der Stadtteilparks in ruhiger Umgebung, sortiert nach Anzahl der Bewertungen	25

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de

**Berlin**

Schicklerstraße 5-7  
D-10179 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg-Altona  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de