



Amt für Grünflächen, Umwelt  
und Nachhaltigkeit

27.05.2024

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Besler

Telefon: 492-6798

Besler@stadt-muenster.de

## Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Lärmaktionsplan - 4. Runde

Beratungsfolge

05.06.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
11.06.2024	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
11.06.2024	Ausschuss für Personal, Digitalisierung, Organisation, Sicherheit und Ordnung	Vorberatung
13.06.2024	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
19.06.2024	Hauptausschuss	Vorberatung
19.06.2024	Rat	Entscheidung

## **Beschlussvorschlag:**

### I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beschließt den Lärmaktionsplan der 4. Runde zur strategischen Ausrichtung und Weiterentwicklung des Lärmschutzes in Münster in der Fassung vom April 2024 (Anlage V/6).
2. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die von den Bürgerinnen und Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange eingebrachten Anregungen und Bedenken zum Lärmaktionsplan geprüft wurden (Anlage V/1). Die Anregungen und Bedenken sind somit erledigt.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung der Tempo-30-Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe gemäß Anlage V/2.
4. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Kurzfristmaßnahmen des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe gemäß Anlage V/3 vorzubereiten. Hierzu hat die Verwaltung für die Prüfeempfehlungen zur Einführung von Tempo 30 auf weiteren Straßenabschnitten eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung durchzuführen.
5. Der Rat beauftragt die Verwaltung die Fortschreibung des Förderprogramms zum passiven Schallschutz für Maßnahmenbereiche der 1. Priorität, für die keine Kurzfristmaßnahmen vorgesehen sind, umzusetzen.

6. Der Rat beschließt die Fortschreibung der Ruhigen Gebiete und der lärmtechnischen Kriterien für Ruhige Gebiete gemäß Anlage V/4.
7. Der Rat nimmt die Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr zu Kenntnis

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1401	Übergreifender Umweltschutz, Klima, Immission, Boden, Abfall	2025		Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung
Zeile	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2025	10.000	Lärmberechnung für die straßenverkehrsrechtliche Prüfung

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2025 die Ermächtigungen bereitstellt.

Für die Fortführung des Förderprogramms für passive Schallschutzmaßnahmen sind weitere haushaltswirksame Mittel erforderlich (siehe 3.3.1), für die eine gesonderte Beschlussvorlage erstellt wird.

Hinweis: Die Maßnahmen verfolgen keinen lokalen sondern einen stadtweiten Ansatz. Die straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen werden auf Grundlage des §45(1) StVO angeordnet und die straßenbaulichen Maßnahmen werden aus vorhandenen Planungen einbezogen.

### **Begründung:**

#### **1. Die Lärmaktionsplanung – ein Überblick**

Die Lärmaktionsplanung zielt darauf ab, die Lärmbelastung in den Kommunen systematisch zu reduzieren. Die Aufstellung der Pläne ist in der Europäischen Union verpflichtend. Lärmkonflikte werden einheitlich ermittelt, der Öffentlichkeit kommuniziert und deren Stellungnahmen bei der Entscheidung über Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Damit wird ein hohes Maß an Transparenz erreicht und ein breiter Konsens für den Plan angestrebt.

Die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist in der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“) festgelegt. Im deutschen Recht ist die Lärmaktionsplanung im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in den §§ 47a bis 47f BImSchG geregelt. Das Verfahren zur Erfassung der Lärmbelastung ist vorgegeben, für die Ausgestaltung des Maßnahmenplans gibt es keine Vorschriften, sondern Richtlinien und Hinweise, die Handlungsempfehlungen enthalten. Die Lärmaktionspläne sind spätestens nach fünf Jahren fristgerecht fortzuschreiben. Die Pläne sind dem Land Nordrhein-Westfalen vorzulegen.

Die Lärmaktionspläne setzen Prioritäten bei der Minderung des Verkehrslärms und die Sicherung „ruhiger Gebieten“, d.h. wenig verlärmte Naherholungsgebiete und Parkanlagen. Die Festlegungen dieser Pläne sind bei Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen.

Die Kommunen sind in der Wahl der Maßnahmen im Rahmen ihrer Selbstverwaltung frei, solange sie den gesetzlichen Vorgaben und den Zielen der Lärmaktionsplanung entsprechen. Für Lärminderungsmaßnahmen an übergeordneten Verkehrswegen wie Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen sind in Münster die Autobahn AG, Straßen NRW oder das Eisenbahnbundesamt zuständig.

Die Lärmaktionsplanung hat keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern greift auf bestehende Rechtsgrundlagen (z.B. Straßenverkehrsordnung) zurück. Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr aus anderen strategischen Planungen oder Konzepten der Stadt werden systematisch erfasst und in die Aktionsplanung einbezogen. Der Lärmaktionsplan kann aber bei der Anordnung von Maßnahmen ein Ermessen hinsichtlich der Reihenfolge, des Umfangs und der zeitlichen Abfolge ausüben.

Der Lärmaktionsplan der 4. Runde (April 2024) mit sämtlichen Anhängen steht aufgrund seines Umfangs unter dem folgenden Link zum Download bereit (<https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/laermaktionsplan>). Den Fraktionen wird auf Anfrage ein Lärmaktionsplan mit den Anlagen in Papierform zur Verfügung gestellt.

## **2. Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplan der 4. Runde**

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt in einem zweistufigen Verfahren:

- Zunächst sind auf der Grundlage der 34. BImSchV „Verordnung über die Lärmkartierung“ Lärmkarten zu erstellen, eine Betroffenheitsanalyse für stark befahrene Verkehrswege und für IED-Industrieanlagen durchzuführen und darauf aufbauend Maßnahmenbereiche zu priorisieren. Hierzu ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.
- Im Lärmaktionsplan werden dann die kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen festgelegt. Dieser Plan wird in einem weiteren Beteiligungsverfahren öffentlich zur Diskussion gestellt. Der Maßnahmenplan ist Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeinden im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung.

Die vorliegende Fortschreibung ist der Lärmaktionsplan der - bundesweit - 4. Runde. Die Verfahren zur Planaufstellung laufen in den Kommunen zeitlich parallel. Die Fortschreibung der Lärmaktionspläne im Regierungsbezirk Münster soll der Bezirksregierung bis zum 18.07.2024 vorgelegt werden.

### **2.1 Ergebnisse der Lärmkartierung 2022**

Die Ermittlung der Lärmpegel ist europaweit harmonisiert und mit den nationalen Ermittlungsverfahren nicht ohne weiteres vergleichbar. Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind nicht vorgegeben. In der Stadt Münster gelten für diese Runde der Lärmaktionsplanung folgende Beurteilungspegel als Grundlage der Lärmanalyse:

- Auslösewert der Lärmaktionsplanung:  $L_{DEN}^1 = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night}^2 = 60 \text{ dB(A)}$
- Gesundheitlicher Schwellenwert<sup>3</sup>:  $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$
- Kurzfristige Umwelthandlungsziele<sup>4</sup>::  $L_{DEN} = 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits bei niedrigeren Pegeln gesundheitliche Auswirkungen auftreten können<sup>5</sup>, und das Umweltbundesamt empfiehlt daher mittelfristig die Pegel der Umwelthandlungsziele zu senken.

Die strategische Lärmkartierung der 4. Runde für die Stadt Münster für das Jahr 2022 umfasst die Kartierung des Straßenverkehrslärms, des Schienenverkehrslärms und des Gewerbe- und Industrielärms. Die Lärmkartierung für Straßenverkehrs- sowie Gewerbe- und Industrielärm wurde im Auftrag der Stadt Münster erstellt und für den Schienenverkehrslärm wurden die Kartierungen des Ei-

---

<sup>1</sup> gewichteten Ganztages-Lärmpegel **Day-Evening-Night**

<sup>2</sup> Lärmpegel für die Nacht von 22 bis 6 Uhr

<sup>3</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2022

<sup>4</sup> Umweltbundesamt 2022

<sup>5</sup> Leitlinie für Umgebungslärm, WHO 2018

senbahn-Bundesamtes übernommen. Der untersuchte gewerbliche Lärm führt zu keiner relevanten Lärmbelastung und wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiter betrachtet.

Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Ergebnissen der Lärmkartierung der 4. Runde, deren Bewertung in einer Analyse der Lärmbelastungssituation sowie zum Sachstand der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Runde erfolgte im Rahmen eines Lärmforums im November 2023. Die Ergebnisse der Kartierung sind im Lärmaktionsplan 4. Runde im Kapitel 2 „Analyse der Lärmbelastungssituation 2022“ dargestellt und eine gute Zusammenfassung zum Lärmforum befindet sich in Anlage 3 zum Lärmaktionsplan.

### 2.1.1 Auswirkungen der neuen Berechnungsmethoden

Der aktuellen Lärmkartierung liegen neue Verfahren zur Berechnung der Lärmpegel und der Anzahl der Betroffenen zugrunde, die zu deutlichen Veränderungen bei der Bewertung der Verkehrswege geführt haben.

Bei der Berechnung der Lärmpegel ergeben sich insbesondere an Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften je nach Verkehrszusammensetzung erheblich höhere Lärmpegel und fast eine Verdoppelung der Lärmbelastung in der Fläche. Im innerstädtischen Bereich ist die Änderung weniger eindeutig: Bei enger Bebauung kann es durch den Wegfall des Mehrfachreflexionszuschlages zu einer Reduzierung der Immissionen kommen, während an Kreuzungen und Kreisverkehren durch den neu eingeführten Kreuzungszuschlag auch höhere Immissionen auftreten können.

Eine weitere Änderung bei der Ermittlung der Betroffenenzahlen führt zu einer deutlichen Erhöhung der Anzahl der durch Verkehrslärm belasteten Menschen. Bei den Fassadenpegeln an Wohngebäuden wird die Einwohnerzahl nur noch auf die lärmbelastete Hälfte der Fassadenpegel am Wohngebäude verteilt und nicht wie bisher auf alle, auch die lärmabgewandten Fassaden.

Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm ist bei der Lärmkartierung an Schienenwegen ein deutlicher Rückgang der Lärmpegel und auch der Zahl der Betroffenen zu verzeichnen. Diese Änderung ist vor allem darauf zurück zu führen, dass seit 2021 Verbundstoffbremssohlen für alle Güterwaggons verpflichtend sind. Diese Bremssohlen reduzieren das Rollgeräusch um bis zu 10 dB(A), was zu einer spürbaren Entlastung der Wohnbevölkerung entlang der Schienenstrecken führt.

Aufgrund dieser Änderungen sind die Ergebnisse der aktuellen Kartierung nicht mit denen der 3. Runde vergleichbar. Über die Lärmkartierung wurde dem Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen in seiner Sitzung am 14. März 2023 berichtet<sup>6</sup>.

## **2.2 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen zur 4. Runde**

Die Maßnahmen im Lärmaktionsplan müssen nachvollziehbar und öffentlich zugänglich sein. Die Öffentlichkeit soll nicht nur informiert, sondern auch in den Prozess einbezogen werden.

Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes fand eine 2. Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich der Träger öffentlicher Belange statt. Der Entwurf wurde im Zeitraum vom 07. März bis 07. April 2024 ausgelegt (Online sowie nach Terminvereinbarung zur Einsichtnahme im Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit) und im Beteiligungsportal NRW veröffentlicht. Postalisch, per E-Mail oder mündlich konnte zu den umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde sowie die aktuellen Maßnahmenvorschläge des Entwurfs zur Fortschreibung bewerten und kommentiert werden.

Während der Auslegungsfrist gingen 11 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein, weitere 10 Personen nutzten die Online-Beteiligungsplattform. Aus den Online-Beiträgen ergaben sich 6 ergänzende Beiträge zu Lärmkonflikten und Maßnahmenvorschlägen. Es wurden 20 Träger öffentlicher Belange und 6 Ämter beteiligt, von denen 6 Stellungnahmen abgegeben haben. Alle Eingaben wurden ausgewertet und fließen in die Endfassung des Lärmaktionsplans ein. Die

---

<sup>6</sup> AUKB-Vorlage V/0026/2023 „Lärmkartierung im Ballungsraum Münster“; die Änderungen bei den Berechnungsverfahren wurde dort erörtert

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Aktionsplan sind ausführlicher in Kapitel 9 des Lärmaktionsplanes der 4. Runde dargestellt (Anlage V/1).

Das Angebot wurde wenig genutzt. Es konnten nur vereinzelt Lärmbetroffene erreicht werden. Aufgrund der geringen Beteiligung lassen sich aus den ausgewerteten Stellungnahmen und Hinweisen keine verallgemeinerbaren Aussagen ableiten.

### **3. Inhalte und Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der 4. Runde**

Der Lärmaktionsplan 2024 beinhaltet als Maßnahmenkonzept:

- 3.1 die straßenverkehrlichen Maßnahmen aus anderen Strategie- oder Erhaltungsplanungen,
- 3.2 die Fortschreibung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde,
- 3.3 das integrierte Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplan 2024 der 4. Runde,
- 3.4 die Fortschreibung der Ruhigen Gebiete und
- 3.5 Informationen zu den Sanierungsprogrammen der Baulastträger von übergeordneten Verkehrswegen

#### **3.1 Fortschreibung der strategischen Ansätze**

Die Lärmaktionsplanung weist Bezüge zu zahlreichen städtischen Strategie und Konzept-planungen auf. Maßnahmen dieser Planungen werden, soweit sie lärmindernd wirken, in die Lärmaktionsplanung integriert. Die wichtigsten Bezüge und Planungen werden im Folgenden dargestellt:

- Den Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung gibt die *Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030* vor. Für die Umsetzung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist als Ziel definiert: Bis 2030 soll niemand mehr durch Lärm gefährdet sein (nachts unter 55 dB(A)).
- Der *Masterplan 100% Klimaschutz* und die *Konzeptstudie Münster Klimaneutral 2030* betonen die Notwendigkeit von Verkehrsvermeidung zur Reduzierung von Treibhausgasen. Maßnahmen sind die Realisierung autofreier Zonen, der Ausbau des Rad- und ÖPNV, Sharing-Konzepte und die Umstellung auf Elektromobilität.
- Das *Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030* betont die Bedeutung umweltverträglicher Siedlungsstrukturen und des Umweltverbundes. Im *INSEK Münster-Innenstadt 2030* steht die Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs zugunsten des Fuß- und Radverkehrs im Vordergrund.
- Mit dem *Masterplan Mobilität Münster 2035+* wird ein stadtverträglicher Verkehr mit einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs und einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes angestrebt. Prognoseszenarien zeigen, dass dies nur durch eine deutliche Verlagerung der Verkehrsmittelwahl, unterstützt durch eine Veränderung des Antriebsmixes und durch ordnungspolitische Eingriffe in das Verkehrsgeschehen zu erreichen ist. Sektorale Mobilitätskonzepte wie das *Radverkehrskonzept Münster 2035*, das *Radverkehrsnetz 2.0* und das *Projekt S-Bahn Münsterland 2035* liefern hierzu Beiträge.

Die Aufzählung unterstreicht die strategische Bedeutung, die der Mobilitätswende für die Stadtentwicklung insgesamt zukommt.

Die verkehrlichen und baulichen Maßnahmen aus diesen strategischen Ansätze, die in die Maßnahmenkonzepte der Lärmaktionsplanungen eingebunden wurden, sind in den Tabellen zur Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplanes 3. Stufe (Anlage V/2) bzw. zum integrierten Gesamtkonzept des Lärmaktionsplanes 4. Stufe (Anlage V/3) aufgeführt.

#### **3.2 Fortschreibung Maßnahmenkonzepte des Lärmaktionsplans der 3. Runde**

Die aktuelle Umsetzungsbilanz der Lärmaktionsplanung 2021 für alle Maßnahmen des Konzeptes ist in Anlage V/2 tabellarisch dargestellt. Für die 63 Maßnahmenbereiche kommen die vier Maßnahmenarten Geschwindigkeitsreduzierung, Verbesserung des Verkehrsflusses, Umgestaltung

von Straßenräumen und Fahrbahnsanierung in Frage. Im Folgenden sollen einige Hinweise zu den Maßnahmentypen gegeben werden:

- Für 15 Maßnahmenbereiche, die für *Geschwindigkeitsreduzierungen* in Frage kommen, wurden im 4. Quartal 2021 bis 1. Quartal 2023 die erforderlichen Prüfungen und Abwägungen durchgeführt. Im Ergebnis soll in sechs der geprüften Abschnitte, in denen keine feuerwehrtechnischen Belange gegen Tempo 30 sprechen, eine Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt werden. In der Straße Am Steintor zwischen Hiltruper Straße und Hofstraße wurde Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit zwischenzeitlich umgesetzt. Für die übrigen 5 Maßnahmenbereichen soll die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterverfolgt und fortgeschrieben werden.

Die Lärmaktionsplanung löst keine eigenständigen baulichen Maßnahmen zum Straßenumbau oder zur Fahrbahnsanierung aus, sondern bezieht vorhandene Planungen ein. Diese Maßnahmentypen werden kurz erläutert:

- Eine *Verbesserung des Verkehrsflusses* wird durch die sukzessive Erneuerung des Verkehrsrechners zur Steuerung der Lichtsignalanlagen angestrebt.
- Die *Umgestaltung von Straßenräumen* ist Gegenstand verschiedener strategischer Planungen der Stadt Münster (siehe strategische Ansätze). Diese haben das Ziel die Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie die Umwelt- und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Die Maßnahmen und Planungen für die *Fahrbahnerneuerung* werden über die Straßendatenbank des Amtes für Tiefbau und Mobilität dokumentiert und gesteuert. Im Rahmen dieser Erhaltungsplanung wird standardmäßig lärmreduzierte Asphaltdeckschichten eingebaut.

Ergänzend zu den genannten Maßnahmentypen wird das *Förderprogramm Passiver Schallschutz* zur Verbesserung der Lärmsituation in Innenräumen in Maßnahmenbereichen der 1. Priorität<sup>7</sup> eingesetzt, für die kurzfristig<sup>8</sup> keine Umsetzung der vier genannten Maßnahmenarten in Frage kommt.

### 3.3 Integrierten Gesamtkonzeptes des Lärmaktionsplans der 4. Runde

Im Integrierten Gesamtkonzept sind die 55 Maßnahmenbereiche mit den Kurzfristmaßnahmen des Lärmaktionsplanes 4. Stufe sowohl kartographisch als auch tabellarisch aufgeführt (Anlage V/3). Die Kurzfristmaßnahmen umfassen Prüfempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen, straßenräumliche Maßnahmen und Fahrbahnerneuerungen mit einem voraussichtlichen Umsetzungshorizont bis 2029.

#### 3.3.1 Fortschreibung des Förderprogramms Passiver Schallschutz

Die Maßnahmenbereiche (MB) der 1. Priorität für die keine Kurzfristmaßnahmen in Betracht kommen sollen in das Förderprogramm zum passive Schallschutz aufgenommen werden. Das sind:

- die Weseler Straße, Bismarckallee - Lühnstiege (MB 1)
- der York-Ring, Grevener Straße - Steinfurter Straße (MB 3)
- die Weseler Straße, Geiststraße - Kolde-Ring (MB 4)
- die Hammer Straße, Düesbergweg – Werlandstraße (Teilbereich des MB 6)
- die Grevener Straße, Friesenring - Steinfurter Straße (MB 7)
- die Steinfurter Straße, Orléans-Ring - Höhe Johann-Krane-Weg (Haus Nr. 150) ohne Abschnitt zw. Haus Nr. 114 und Haus Nr. 132 (Teilbereich des MB 8)
- die Hammer Straße, Friedrich-Ebert-Str. - Umgehung B 51 (MB 9)
- die Grevener Straße, Fresnostraße – Friesenring ohne Abschnitt zw. Dorpatweg und Haus Nr. 105 und Haus Nr. 123 (Teilbereich des MB 10)
- die Rothenburg, Aegidiistraße – Königsstraße (MB 11)
- die Weseler Straße, Sentmaringer Weg – Weseler Straße 249 (MB 13)

<sup>7</sup> Die Maßnahmenbereiche werden in drei Stufen priorisiert. Erste Priorität → höchste Lärmkennziffern.

<sup>8</sup> Innerhalb des 5-jährigen Fortschreibungszyklus

Das Förderprogramm soll zum Haushaltsjahr 2025 fortgeschrieben werden. Das Förderprogramm hat bisher ein Fördervolumen von ca. 142.000 €/a. Die Kostenschätzung im aktuellen Lärmaktionsplan würde mehr als eine Verdoppelung des Finanzvolumens erfordern. Eine Evaluierung der Ansätze des Förderprogramms ist für die Fortschreibung des Programms vorgesehen (siehe Ratsvorlage V/0400/2021). Allerdings ist bereits jetzt festzustellen, dass nur wenige Förderanträge eingegangen sind. Es ist davon auszugehen, dass trotz einer deutlichen Ausweitung der förderfähigen Straßenabschnitte der jährliche Förderbedarf nicht wesentlich erhöht werden muss. Die Höhe der Fördermittel ab dem Haushaltsjahr 2025 ist Gegenstand eines gesonderten Ratsbeschlusses und steht unter dem Vorbehalt der Ermächtigung durch den Rat im Rahmen der Haushaltssatzungen.

### 3.3.2 Fortschreibung der Umsetzung und Prüfung von Tempo 30 Straßenabschnitten

Bei der Umwidmung von Hauptverkehrsstraßen zu Fahrradstraßen oder im Bereich von Kindertagesstätten und Schulen wird regelmäßig Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen angeordnet. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auch eine kostengünstige und wirksame Maßnahme zur Lärminderung. Es ist daher notwendig, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an hoch belasteten Straßen die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu nutzen. Inwieweit sich Tempo 30 Anordnungen auf die Hilfsfristen auswirken können, wurde bereits im Lärmaktionsplan der 3. Stufe diskutiert und bewertet<sup>9</sup>. Eine Vertiefung der Diskussion ist erforderlich.

Als Kriterium für den Ausschluss von Tempo 30 als Lärminderungsmaßnahme in den Maßnahmenbereichen werden die Ausschlussgründe für die bereits diskutierten Tempo 30-Empfehlungen herangezogen. Ausschlaggebend sind hier die Belange der Rettungsdienste im definierten Feuerwehrvorrangnetz, das weitgehend dem Kfz-Vorrangnetz entspricht. Ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Netz ausgeschlossen, ergeben sich in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung nur geringe Spielräume für die Anordnung von Tempo 30 zur Minderung der Lärmbelastung.

Die unten genannten Maßnahmenbereiche (MB) für Tempo-30 MB 19, MB 45 und MB 32 / MB 53 liegen im Vorbehaltsstraßennetz der Feuerwehr und werden von dieser mit Blick auf die Einhaltung der Schutzziele (siehe Brandschutzbedarfsplanung V/0050/2024) kritisch bewertet.

Sieht der politische Beschluss zum Lärmaktionsplan eine weitere Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Ermöglichung von Temporeduzierungen aus Lärmschutzgründen für die Maßnahmen MB 19, MB 45 und MB 32/ 53 nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 vor, ist die verkehrliche Beurteilung und Berücksichtigung alternativer Maßnahmen sowie eine zusammenfassende Bewertung unter Einbindung der Feuerwehr, der Straßenverkehrsbehörde und der Stadtwerke erforderlich.

Auch auf Straßenabschnitten mit Lichtsignalanlage sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nur eingeschränkt möglich. Da diese auf die neue zulässige Höchstgeschwindigkeit umgeschaltet werden müssen, ist dies mit erheblichem Aufwand verbunden, der kurzfristig nicht zu leisten ist.

Unter den oben genannten Prämissen und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der vorhandenen Planungen wird - ergänzend zu den bereits in den Vorgängerplänen empfohlenen Straßenabschnitten - Tempo 30 in folgenden Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung empfohlen:

- Bahnhofstraße zwischen Berliner Platz und Hafenstraße (MB 5)
- Bremer Straße zwischen Hamburger Straße und Hafenstraße mit (MB 19)
- Bremer Platz zw. Wolbecker Straße und Schillerstraße (MB 45):  
in der Bremer Straße ist seit mehreren Jahren baustellenbedingt mit Tempo 30 befahren; aus Lärmschutzgründen wird empfohlen, die Geschwindigkeitsreduzierung auch nach Abschluss der Baumaßnahme beizubehalten.
- Friedrich-Ebert-Straße zwischen Leostraße und Theißingstraße (MB 21)

---

<sup>9</sup>In der Rat-Vorlage V/0077/2021 „Lärmaktionsplan der 3. Stufe“ wird zum Beschlusspunkt 4 zur Evaluation von Tempo 30 berichtet.

- Hüfferstraße zwischen Paul-Wulf-Weg und Kardinal- von-Galen-Ring mit MB 53 Hüfferstraße zwischen Himmelsreichallee und Hittorfstraße (MB 32). Im gesamten Straßenzug Hüfferstraße/Gerichtsstraße ist geplant, eine Fahrradstraße einzurichten; damit verbunden ist es, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

In den Maßnahmenbereichen 5, 19, 21 und 45 sollen Lärmberechnungen nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007 als Grundlage für die weitere Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 durchgeführt werden.

### **3.4 Fortschreibung der „Ruhigen Gebiete“**

Die Lärmaktionsplanung sieht nicht nur Lärmschutzmaßnahmen vor, sondern verfolgt auch einen präventiven Ansatz zum Schutz von Naherholungsgebieten und Parkanlagen vor Lärm. Durch die Ausweisung als Ruhige Gebiete wird erreicht, dass bei Planungen der Lärmschutz für diese Gebiete in die Abwägung einzustellen ist.

Es gibt zwei Neuerungen, die Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete haben und in der Fortschreibung Berücksichtigung finden:

- Die neuen Berechnungsvorschriften führen beim Straßenverkehrslärm tendenziell zu einer höheren Lärmbelastung in der Fläche. Dies führt auch in vielen ruhigen Gebieten zu einer höheren Lärmvorbelastung.
- Die potentiellen Wohnbauflächen aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept beanspruchen teilweise Flächen in Ruhigen Gebieten.

Um nicht viele Flächen aufgrund der geänderten Berechnungsvorschrift ausschließen zu müssen, soll die Anforderung aus dem Jahr 2017 von 75% Flächenanteil mit  $L_{DEN} \leq 55$  dB(A) für ruhige Gebiete auf 50% reduziert werden. Auch unter Berücksichtigung des neuen Kriteriums entfällt die Erholungsfläche „Gasselstiege“ und die Erholungsfläche „Gievenbeck“ muss reduziert werden.

Bereiche der Erholungsgebiete „Sentrup“, „Loddenheide“ und „Gremmendorf/Angelmodde“ sind von den potentiellen Wohnbauflächen betroffen; deren Flächenzuschnitte wurden angepasst.

Dagegen können das Naherholungsgebiet „Vennheide-Jesuitenbrook“ und die Stadtteilparks „Großer Busch“, „Lerschweg-Park“ und „Waldpark“ durch die Reduzierung des Schienenverkehrslärms als ruhige Gebiete neu aufgenommen werden.

Die Aktualisierung der Ruhigen Gebiete ist der Karte in Anlage V/4 zu entnehmen.

### **3.5 Lärmsanierung an übergeordneten Verkehrswegen**

#### **3.5.1 Lärmsanierung an der A 1, A 43 und B 51**

Die Möglichkeiten eine Lärmsanierung an übergeordneten Straßen (A 1 und A 43 sowie der B 51) bei den Baulastträgern Autobahn AG oder Straßen NRW zu erreichen, war ein wichtiges Thema der vorangegangenen Lärmaktionspläne. Die Wohngebäude mit Überschreitungen der Auslösewerte entlang dieser Straßen auf Grundlage der neuen Berechnungen sind in Anlage V/5 kartographisch erfasst.

Die A1 wurde in den letzten 20 Jahren schrittweise ausgebaut und der Ausbau nördlich des Autobahnkreuzes Münster Nord ist für die nächsten Jahre vorgesehen. In den Ausbauverfahren sind aktive Schallschutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge umgesetzt worden, dass ergänzende aktive Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ergriffen werden ist nach derzeitiger rechtlichen Lage nicht zu erwarten.

An der A 43 und der autobahnähnlich ausgebauten B51 östlich des Autobahnkreuzes Süd sind keine Ausbaumaßnahmen geplant oder durchgeführt worden. An der Waldwegsiedlung wird in einem zusammenhängenden Siedlungsbereich die Auslösewerte überschritten. Auch eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte nach der VLärmSchR<sup>10</sup> sind dort möglich. Grundsätzlich werden Maßnahmen bzw. Kostenerstattungen zur Lärmsanierung auf Antrag der betroffenen Gebäudeeigentümer bewilligt.

---

<sup>10</sup> Verkehrslärmschutz-Richtlinie 1997 für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Aktive Schutzmaßnahmen werden eher ergriffen, wenn mehrere Eigentümer betroffen sind, so dass ein gemeinsamer Antrag auf Lärmsanierung sinnvoll sein kann.

### 3.5.2 Lärmsanierung an Schienenwegen

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Lärmaktions- und Lärmsanierungsplanung an Schienenwegen verantwortlich. Das Amt veröffentlicht alle 5 Jahre einen nationalen Lärmaktionsplan für Schienenwege. Der aktuelle Plan stammt aus dem Jahr 2018, die Fortschreibung der 4. Runde wird voraussichtlich 2024 veröffentlicht. Das Lärmsanierungskonzept für die Schienenwege ist in der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (2018) dargestellt. Dort sind – bundesweit - die Sanierungsabschnitte und die bereits sanierten Abschnitte aufgelistet.

Zwei Sanierungsabschnitte mit Strecken in Münster sind in der Anlage 3 zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm der Bahn aufgeführt: Münster-Senden-Billerbeck-Telgte (ca. 17 km Sanierungsstrecke) und Münster-Altenberge-Ochtrup-Gronau (ca. 0,4 km). Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Priorisierung der Sanierungsabschnitte vorgenommen. Der lange Abschnitt mit der Nr. 50006 hat eine vergleichsweise hohe Prioritätskennziffer (PKZ: 29,45), der kurze Abschnitt Nr. 50008 hat hingegen eine niedrige Priorität (PKZ: 0,02).

Ausgehend von der Analyse der Lärmbelastungssituation im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist in Anlage V/6 der Handlungsbedarf für die Lärmsanierung in Münster dargestellt. Überlagert sind die Sanierungsabschnitte aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm. Die überwiegenden Bereiche mit Gebäuden, die Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung aufweisen, sind im Programm des Eisenbahn-Bundesamtes als Sanierungsabschnitte ausgewiesen.

In Vertretung

Gez. Arno Minas  
Stadtrat

### **Anlagen:**

Anlage A  
Anlage V/1 Öffentlichkeitsbeteiligung (LAP 4. Runde Kapitel 9)  
Anlage V/2 Umsetzungsbilanz 3. Runde (Tabelle)  
Anlage V/3 Integriertes Gesamtkonzept 4. Runde (Karte, Tabelle)  
Anlage V/4 Ruhige Gebiete (Karte)  
Anlage V/5 Überschreitung Auslösewerte an übergeordneten Straßen (Karte)  
Anlage V/6 Lärmaktionsplan

er kann unter <https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/laermaktionsplan> eingesehen werden.