

Amt 67
über Dez. I**Aktualisierte Stellungnahme der Feuerwehr**
zum Entwurf „Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Stadt Münster“ v. Dezember 2019**1. Allgemeines**

Der LAP 3. Stufe soll im kommenden Jahr den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt und im Februar durch den Rat der Stadt Münster beschlossen werden. Zum LAP Stufe 3 wurde mit Datum vom 31.07.2019 bereits eine Stellungnahme abgegeben, die im Folgenden kursiv dargestellt ist.

Grundsätzlich wird das Ziel des LAP, die betroffenen Menschen vor Lärm zu schützen, auch aus Sicht der Feuerwehr positiv bewertet. Bei der Auswahl der verschiedenen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung ist insbesondere die vorgeschlagen Herabsetzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ein bedeutsamer Aspekt, welcher unmittelbare Auswirkung auf das pflichtige Aufgabenfeld des Amtes 37 hat (s. hierzu Stellungnahme aus 07/2015). Für ausgewählte Streckenabschnitte wurde eine vorbehaltliche Zustimmung im Rahmen einer vereinbarten Erprobungs- und Evaluationsphase gegeben. In dieser Phase sollen sowohl die Wirksamkeit als auch die Auswirkungen der Tempoherabsetzung in einem Referenzzeitraum von März bis September 2019 erfasst und bewertet werden.

Ersten Auswertungen von Erreichungsgraden zur Einhaltung der Hilfsfristen gemäß Rettungsdienst- und Brandschutzbedarfsplanung für die Monate Februar und März 2019 weisen eine Verschlechterung durch sinkende Erreichungsgrade auf.

Zu den nun vorliegenden weiterführenden Planungen des LAP wird noch einmal darauf hingewiesen, dass eine abschließende Stellungnahme des Amtes 37 erst nach Abschluss und Bewertung der vorab genannten Erprobungs- und Evaluationsphase möglich ist. Zu den aktuell vorliegenden Unterlagen werden folgende Hinweise gegeben:

2. Einflüsse auf die Erreichungsgrade durch Eingriffe in das Feuerwehrvorbehaltsstraßennetz

Bei den zur Rede stehenden Streckenabschnitten handelt es sich fast ausnahmslos um Straßen des Feuerwehrvorbehaltsstraßennetzes. Zur Wahrung einer fristgerechten Erreichbarkeit der Einsatzorte hat der Rat der Stadt Münster mit der Vorlage V/0144/1997/1 ein Feuerwehrvorbehaltsstraßennetz beschlossen (in vielen Teilen deckungsgleich mit dem allgemeinen Vorbehaltsnetz). Dieser Beschluss hat nach wie vor Gültigkeit und ist elementarer Bestandteil der Bedarfsplanungen für die Bereiche Brandschutz und Rettungsdienst. In Punkt 3 dieser Vorlage heißt es: „Bei baulichen und/oder verkehrsregelnden Maßnahmen im Feuerwehrvorbehaltsstraßennetz sind die Auswirkungen auf die

Hilfsfristen der Feuerwehr in den Bereichen Brandschutz und Rettungsdienst zu Berücksichtigen. Bei politischen Beschlüssen in den zuständigen Gremien zu baulichen und/oder verkehrsregelnden Maßnahmen im Feuerwehrvorbehaltsstraßennetz sind die Anforderungen an Feuerwehrvorbehaltsstraßen zwingend zu beachten, um die Einhaltung der erforderlichen Hilfsfristen zu ermöglichen“. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Regelungen:

- I. Eine Straße gleichen Namens muss in einem Zuge von Anfang bis Ende zu befahren sein. Eine Unterteilung durch feste Sperrpfosten in zwei oder mehrere Abschnitte ist unzulässig.
- II. Hindernisse wie Bodenwellen, Freiburger Kegel sowie bauliche Einengungen sind zu vermeiden. Lastkraftwagen sowie in der Fahrbahn haltende Busse an Bushaltestellen müssen von Einsatzfahrzeugen überholt werden können.
- III. Ein LKW- Begegnungsverkehr muss bei unverminderter Geschwindigkeit möglich sein. Hierzu ist eine Fahrbahnbreite von mind. 6,35 m erforderlich.**
- IV. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von weniger als 50 km/h ist zu vermeiden.**
- V. Eine vorfahrtberechtigte Verkehrsregelung ist vorzusehen.**
- VI. Bei der Projektierung von Einmündungen bzw. Kreisverkehren müssen die Radien entsprechend der Schleppkurve eines dreiachsigen Müllfahrzeuges verwendet werden.

Das Schutzziel für den Bereich Brandschutz sieht vor, dass im Innenbereich des Stadtgebietes bei 90 % der Brandmeldungen die ersten 10 Einsatzkräfte innerhalb einer Hilfsfrist von maximal 8 Minuten an der Einsatzstelle eintreffen. Dieses Schutzziel entspricht damit bundeseinheitlichen Standards und wird in der Rechtsprechung als anerkannter Stand der Technik herangezogen. Die Hilfsfristen für den Rettungsdienst sehen die gleichen Zeiten vor. Entsprechend den Vorgaben des BHKG NRW sowie des RettG NRW wurden die Hilfsfristen in den jeweiligen Bedarfsplanungen für die Stadt Münster verankert und durch den Rat beschlossen (s. Vorlagen V/0948/2015 und V/1003/2016).

Um diese Ziele sicher einhalten zu können, ist der Betrieb verschiedener Feuer- und Rettungswachen im Stadtgebiet notwendig. In der Stadt Münster werden auf Grundlage der bisherigen Planungen drei Feuer- und Rettungswachen der Berufsfeuerwehr, zwei Rettungswachen der Berufsfeuerwehr sowie 20 Standorte der Freiwilligen Feuerwehr betrieben. Als Besonderheit nimmt die Stadt Münster unter den NRW-Großstädten eine (nachteilige) Ausnahmestellung ein, da die Ausrückebezirke der drei Feuerwachen der Berufsfeuerwehr Münster (mit durchschnittlich ca. 101 km²) etwa doppelt so groß sind, wie der Durchschnittswert von 54 km² in den anderen kreisfreien Städte in NRW. Hierdurch wird deutlich, dass zur Einhaltung der Ziele ein zügiges Fortkommen innerhalb des Stadtgebietes zwingend erforderlich machen.

3. Auswirkungen einer Entschleunigung auf Einsatzfahrten zum Notfallort

Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden sich verschiedene Effekte im Stadtgebiet ergeben. Zum einen sind Verlagerungseffekte zu erwarten, die dazu führen, dass Verkehrsströme sich anders verteilen. Hierdurch besteht die Gefahr, dass Strecken wie z.B. der zweite Tangentenring stärker belegt werden und die Staugefahr dadurch insgesamt zunimmt. Des Weiteren wird auf den Strecken, auf denen zukünftig mit einer 40 % geringeren Geschwindigkeit gefahren wird, ebenfalls die Staugefahr steigen. Es ist zu erwarten, dass bei einer gleichbleibenden oder ggf. noch steigenden Anzahl von Fahrzeugen und einer zeitgleich herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit automatisch eine höhere Verkehrsdichte entstehen wird.

Einsatzfahrten auf dicht belegten Straßen erfordern ein deutlich höheres Maß an Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer (da teilweise im Rangierbetrieb gefahren werden muss) und führen zu zeitlichen Verzögerungen bis zum Eintreffen am Notfallort. Gegensteuernd bzw. kompensierend wirkende Maßnahmen wie Ausweichflächen für den Individualverkehr oder exklusive Fahrspuren für den ÖPNV und die Feuerwehr sind weitestgehend nicht verfügbar.

4. Einzelprüfung der vorgelegten Straßenabschnitte

Im Folgenden sind die Streckabschnitte aus dem LAP Stufe 3 aufgeführt, auf denen durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 nur sehr geringe Auswirkungen auf die Erreichungsgrade zu erwarten sind. Dies ist darin begründet, dass es sich hauptsächlich nicht um Durchgangsstraßen handelt.

- 1. Kanalstraße zwischen Rjasanstraße und Coerdeplatz*
- 2. Am Steintor zwischen Hiltruper Straße und Hofstraße*
- 3. Windthorststraße zwischen Klosterstraße und Loerstraße*
- 4. Scharnhorststraße zwischen Körnerstraße und Richard-Schirmann-Weg*
- 5. Universitätsstraße zwischen Am Stadtgraben und Krummer Timpen*
- 6. Havixbecker Straße zwischen Alter Gemeindeplatz und Roxeler Straße*
- 7. Wilhelmstraße zwischen Steinfurter Straße und Einsteinstraße*
- 8. Scharnhorststraße zwischen Körnerstraße und Weseler-Straße*

Bei allen darüber hinaus vorgeschlagenen Streckenabschnitten werden erhebliche Bedenken Seitens der Feuerwehr gesehen und daher den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zugestimmt.

5. Fazit

Verkehrsbeeinflussende Maßnahmen (wie insbesondere die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten im Innenbereich auf Tempo 30) wirken sich in negativer Form auf die pflichtigen Erreichungsgrade des Amtes 37 aus.

Sofern die vorgelegten oder weitere Maßnahmen dieser Art zur Umsetzung kommen, sollten die politischen Gremien über die Auswirkungen auf das Gefahrenabwehrsystem der Stadt Münster sowie die sich daraus ergebenden strukturellen und wirtschaftlichen Konsequenzen im Rahmen der jeweiligen Konzepte und Vorlagen informiert werden.

Amt 37 wurde ursprünglich aufgefordert, zum aktuellen Stand des LAP und insbesondere zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung von Tempo 30 eine aktualisierte Stellungnahme abzugeben. Aufgrund der aktuellen Arbeitsbelastung bedingt durch die Pandemielage ist es kurzfristig nicht möglich, die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmenbereiche der 1. bis 3. Priorität einzeln zu bewerten.

Allgemein ist derzeit festzustellen, dass die Erreichungsgrade der Feuerwehr die gem. Brandschutzbedarfplan formulierten pflichtigen Ziele erheblich unterschreiten. Die Ursachen hierfür sind sicherlich vielschichtig. Unterschiedliche Aspekte haben einen unterschiedlich starken Einfluss auf die Erreichungsgrade. Im Zuge der Evaluation der ersten Umsetzungen von Tempo 30 ist als Ergebnis herausgekommen, dass die Erreichungsgrade hierdurch augenscheinlich nicht sehr stark beeinträchtigt werden. Zu dieser Evaluation ist zu sagen, dass pauschal Erreichungsgrade für verschiedene Zielgebiete des Rettungsdienstes über einen rel. kurzen Zeitraum vor und nach Einführung von Tempo 30 ausgewertet wurden. Technisch war es leider nicht möglich, die reinen Fahrzeiten auf den betreffenden Abschnitten über GPS-Daten auszuwerten. Im Zuge der Evaluation ist auch beschrieben, dass die real gefahrene Geschwindigkeit z.B. auf der Achse Neutor – Bült nur um wenige km/h reduziert wurde. Dieses Ergebnis ist somit Deckungsgleich zu den Ergebnissen der Erreichungsgrade. Bei den nun im Zuge der verschiedenen Prioritäten vorgesehenen Streckenabschnitten verhält es sich jedoch aus Sicht der Feuerwehr deutlich anders. Es sind vielfach Strecken, wo aktuell ein recht hohes Geschwindigkeitsniveau oberhalb von 30 km/h festzustellen ist. Das Geschwindigkeitsprofil wird sich nach Einführung der Temporeduzierung und automatischer folgender Verkehrsüberwachung prognostiziert deutlich senken. Hierdurch werden sich automatisch längere Fahrzeiten auf den Abschnitten und längere Rückstauungen vor Lichtsignalanlagen ergeben, die durch die langsamere Fahrweise automatisch weniger leistungsfähig sein werden. Prägnantes Beispiel hierfür ist der Abschnitt auf dem zweiten Tangentenring zwischen der Kreuzung Kanalstraße und Gartenstraße. Nach Einführung der Temporeduzierung auf dem Teilstück kommt ein Großteil des Verkehrs, welcher bei Grün an der Kanalstraße startet, bei Rot am Knotenpunkt Gartenstraße an. Vor Einführung des Tempolimits konnten fast alle Fahrzeuge den Bereich in einem Zuge durchfahren. Als Folge ist der Abschnitt häufiger und stärker zugestaut mit der Konsequenz, dass ein Durchfahren des Abschnittes mit Einsatzfahrzeugen deutlich erschert

ist. Rückmeldungen von den Kolleginnen und Kollegen aus dem Rettungsdienst bestätigen dieses. Da darüber hinaus über dieses Teilstück des Ringes eine Vielzahl von Einsatzfahrten durchgeführt werden, wirkt sich eine auch nur kleine Verlangsamung der Einsatzfahrten erheblich auf die Gesamtstatistik aus. Bei einem Teil der vorgeschlagen Streckenabschnitten aus den drei Prioritätsstufen des LAP verhält es sich ähnlich. Vor dem Hintergrund bleiben die erheblichen Bedenken der Feuerwehr wie in der Stellungnahme von 31.07.2019 formuliert weiterhin bestehen. Insbesondere das unter Punkt 5 formulierte Fazit muss aus Sicht der Feuerwehr zwingend weiterhin in dem LAP aufgenommen werden.

Kampert

Verteiler

37.32 z. K.
37.31 z. d. A.

Amt 67,
z.Hd. Frau Otten

Lärmaktionsplan der 3. Runde – Weiteres Vorgehen zum Abschluss des Lärmaktionsplanes sowie Tempo-30 Prüfabschnitte

Aktualisierte Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde

Zunächst wird auf die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde vom 30.10.2019 verwiesen. In der in der Zwischenzeit vorliegenden Evaluierung des Geschwindigkeitskonzepts des Innenstadtbereichs wurde bei den Dauermessungen der Schalldruckpegel eine Pegelrückgang von 2,1 dB sowohl in der Tages- als auch in der Nachtzeit ermittelt. Insofern wurde eine, wenn auch geringe, Wirksamkeit der Geschwindigkeitssenkung nachgewiesen.

Aus diesem Grund wird die Straßenverkehrsbehörde auch weiterhin entsprechend den im Jahr 2017 erarbeiteten Beurteilungskriterien prüfen, ob ein Einvernehmen bezüglich der unter Punkt 5.2.3 (Priorität 1 – 3) beschriebenen Maßnahmebereiche mit vorgeschlagener Tempo-30 Anordnung erklärt werden kann.

Es muss allerdings schon jetzt mitgeteilt werden, dass aufgrund der aktuellen Mehrbelastung des Ordnungsamtes durch die Corona-Pandemie die Bearbeitung der einzelnen Maßnahmevorschläge auch nach einem entsprechenden Ratsbeschluss zur 3. Runde des Lärmaktionsplanes keine Priorität innerhalb des Ordnungsamtes erhalten kann. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Prüfaufwand zur Erklärung des Einvernehmens und die mit der Umsetzung der Maßnahmen verbundenen Arbeitsvorgänge in der Straßenverkehrsbehörde mit einem erheblichen Personalaufwand verbunden sind und die Corona-bedingten Mehrbelastungen des Amtes 32 eine deutliche Aufgabenkritik erforderlich macht.

Ob sich dies im Laufe des nächsten Jahres ändert, kann aktuell nicht abgesehen werden.

gez.

Schulik
Fachstellenleiter

2. 32.0 über 32.1 zur Kenntnisnahme gez.