

Stellungnahmen der Stadt Münster zu den Anregungen aus der
Öffentlichkeitsbeteiligung:

- Stellungnahmen zum Entwurf Lärmaktionsplan Münster (3.Runde) –
allgemeine Öffentlichkeit

- Stellungnahmen zum Entwurf Lärmaktionsplan Münster (3. Runde) – Träger
öffentlicher Belange (TÖB)

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
1 03.06.2020	<p>Mein Vorschlag wäre den Hohen Heckenweg einspurig zu führen mit Tempo 30. Es ist abends nicht möglich, bei geschlossenem Fenster (3fach Verglasung) bei Zimmerlautstärke Fernsehen zu schauen. Es sind u.a. die vielen und lauten Motorräder die ihre Maschinen richtig ausfahren- teilweise schneller als die Polizei im Einsatz und auch die aufgemotzten Autos aus Coerde die genauso schnell sind. Bei der Zusammenführung beider Spuren kommt es immer wieder zu lautem Hupen.</p>	<p>Straßenverkehr Hoher Heckenweg</p>	<p>Tempo 30 und einspurige Verkehrsführung</p>	<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt über das gesamte Stadtgebiet. In die Lärmkartierung werden alle Straßen ab einer bestimmten Verkehrsbelastung, auch Autobahnen und Bundesstraßen einbezogen. Aus dieser ergeben sich die sogenannten Strategischen Lärmkarten (Siehe auch die Abbildungen 1 und 2 auf den Seiten 8 und 9 des Lärmaktionsplans).</p> <p>Auf Grundlage der Lärmkartierungen werden Lärm-schwerpunkte definiert, die sich aus der Lärm-betroffenheit und den Schallpegeln an belasteten Gebäuden ergeben. Aus diesen werden letztendlich Maßnahmen-bereiche festgelegt, die in 3 Stufen priorisiert werden und die Dringlichkeit der Maßnahmenentwicklung ableiten.</p> <p>Für den Hohen Heckenweg hat sich nach diesen Kriterien kein Maßnahmenbereich in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben, und wird daher in diesem auch nicht detailliert betrachtet.</p> <p>Der Hohe Heckenweg ist aber Schulweg. Deshalb besteht hier bereits eine Geschwindigkeitsmessstelle, die sowohl von der Polizei, als auch vom Ordnungsdienst im Rahmen der personellen Möglichkeiten angefahren wird.</p>
2 04.06.2020	<p>Nienberge grenzt mit ca. 80 Meter Entfernung an die BAB 1. Seit über 50 Jahren kämpft der Stadtteil für mehr Lebensqualität durch Lärmschutz. In beiden Planfeststellungsbeschlüssen nutzte man den in Eigeninitiative erbaute Wall dazu, um gesetzlich verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen, seitens des Bauherrn, nicht umzusetzen und umging die EU Richtlinien. Die Fakten sind sowohl der Stadt als auch ihrem Amt bekannt. Wir fordern von unserer Stadt auch unser Anliegen nach den neuen EU-Richtlinien mit in diesen Plan aufzunehmen. Da wir bereits geklagt haben, verfügen wir über ein Lärmgutachten.</p>	<p>Straßenverkehr BAB 1 im Bereich Nienberge</p>	<p>Aufnahme des Anliegens der belasteten Bevölkerung Nienberges in den Lärmaktionsplan</p>	<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert.</p> <p>Für das Stadtgebiet Nienberge haben sich nach diesen Kriterien bisher keine Maßnahmenbereiche in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
3 07.06.2020	<p>Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW</p> <p>Mit der Bitte um Aufnahme des Stadtteil Münster-Nienberge in den Lärminderungsplan der Stadt Münster</p> <p>Sehr geehrter Bezirksbürgermeister Brinktrine, sehr geehrte Mitglieder der Bezirksvertretung West, hiermit beantragen wir die Aufnahme unseres Stadtteils in die Lärminderungspläne der Stadt Münster.</p> <p>Die Lärmprobleme im Stadtteil Nienberge sind Ihnen allen bekannt. (A1 – Altenberger Straße – B54 und das deutlich höhere Verkehrsaufkommen durch das geplante neue Baugebiet.) Die Klage die wir Nienberger geführt haben war nicht erfolgreich. Im Prozess tauchten von Straßen NRW plötzlich neue Lärmbeurteilungszahlen auf, die bisher unbekannt waren. Einer der Gründe warum der für uns Klagende, -, seine Klage zurückgezogen hat.</p> <p>Diese Zahlen haben wir von Straßen NRW per Brief angefordert. Wir erhoffen uns eine Antwort. Keine Antwort würden wir als Eingeständnis einer Täuschung ansehen.</p> <p>Ungeachtet dessen, hat der Richter den Baulastträger mehrfach aufgefordert, doch dem Kläger entgegen zu kommen. Er hat auf EU Recht hingewiesen und auf die geringen Kosten die unsere Forderung beinhalten würde.</p> <p>Herr - von der Bezirksregierung Münster als Entscheidungsträger war hart, kompromisslos und unnachgiebig.</p> <p>Darum glauben wir, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist, unser Lärmproblem im Lärminderungsplan der Stadt Münster zu lösen.</p> <p>Einen entsprechenden Aufnahmeantrag haben wir gestellt. Wir hoffen auf erneute Unterstützung durch die BV West, dass unser Anliegen bei der Stadtverwaltung Gehör findet und umgesetzt wird.</p>	Straßenverkehr BAB 1 im Bereich Nienberge Altenberger Straße B 54	Straßenverkehr BAB 1 im Bereich Nienberge	<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert.</p> <p>Für das Stadtgebiet Nienberge haben sich nach diesen Kriterien bisher keine Maßnahmenbereiche in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
4 15.06.2020	<p>Wir wohnen am Werneweg 162 und sind direkt sowohl vom Autobahnlärm, als auch vom Schienenlärm betroffen.</p> <p>Da besonders Letzteres enorm zugenommen hat, möchte ich mich hier erkundigen, was aktuell für den Bereich geplant ist oder vorgeschlagen wird. Jedoch wäre auch von Interesse, ob eine Ausbesserung des Autobahn-Schallschutzes angedacht ist. Dieser scheint extrem in die Jahre gekommen und es ist (trotzdem) ziemlich laut.</p> <p>Wie auf den Karten, die jeweils von der Stadt selbst und vom Bundesministerium zur Verfügung gestellt werden wunderbar zu erkennen ist, befinden wir uns in einem gesundheitsschädlichen Lautstärkenbereich (>75dB). Es ist einfach unfassbar und unerträglich laut. Ich möchte jedoch zusätzlich anmerken, dass nicht nur die Lautstärke an sich das Problem ist, sondern ebenfalls Erschütterungen. Gerade nachts macht sich das Problem extrem bemerkbar, wenn um 1 Uhr plötzlich durch Erschütterungen Gegenstände aus den Regalen fallen. Auch hier ist ein ruhiger Schlaf unmöglich. Was gerade in letzter Zeit auffällt ist, dass die DB nicht mehr nur Güterzüge über die Strecke schiekt, sondern immer häufiger auch Personenzüge (IC/ICE). Das Haus steht vielleicht 50m von den Gleisen entfernt und es gibt keinerlei Sichtschutz und somit kein Schutz der Privatsphäre. Ist auch in dem Bereich irgendetwas geplant?</p> <p>Weiche Priorität hat der Werneweg? Man liest immer nur was von der Hammer Str., oder Weseler Str., dabei besteht auch hier extremer Handlungsbedarf.</p> <p>Da die Fenster noch aus den späten 60er Jahren sind, wüsste ich zudem gern, an wen ich mich bezüglich etwaiger Zuschüsse wenden darf.</p> <p>Ich hoffe diese E-Mail ist noch einigermaßen übersichtlich. Das Thema liegt mir sehr am Herzen, zumal unsere Straße v.a. bzgl. des Schienenwegs jahrelang ignoriert wurde und wir sind uns hier alle einig, dass es untragbar wird.</p> <p>Sollte es noch eine Möglichkeit geben, die Dringlichkeit noch</p>	Straßenverkehr B 51 Schienenverkehr Umgebungsbahn	Berücksichtigung der Lärmbelastungen und auch der Erschütterungen durch Straßen und Schienenverkehrs-lärm	<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert.</p> <p>Für den Werneweg bzw. die B 51 wurde nach diesen Kriterien kein Maßnahmenbereich im Lärmaktionsplan abgeleitet (Straßenverkehr) und wird daher in diesem auch nicht detailliert betrachtet.</p> <p>Der in der Stellungnahme genannte Lärmpegel von > 75 dB(A), der den Strategischen Lärmkarten entnommen werden kann, ist auf den Schienenverkehrs-lärm zurückzuführen. Der Straßenverkehrs-lärm im Bereich des Wernewegs ist durch einen Lärmpegelbereich von (Lden) von > 60 <= 65 dB (A) charakterisiert.</p> <p>Der zuständige Straßenbaulastträger (Straßen NRW) hat sich bezüglich des Autobahn-Schallschutzes folgendermaßen geäußert (Stand November 2020): <i>Der Landesbetrieb Straßenbau.NRW führt gemäß DIN 1076 Bauwerkprüfungen an allen Ingenieurbauten in seinem Verantwortungsbereich durch.</i></p> <p><i>Alle sechs Jahre wird eine umfassende Hauptprüfung durchgeführt. Hierbei wird jedes Bauteil des Bauwerkes „handnah“ geprüft. Die letzte Hauptprüfung der Lärmschutzwand an der B51 fand im Jahr 2015 statt.</i></p> <p><i>Drei Jahre nach der Hauptprüfung folgt die sogenannte Einfache Prüfung durch eine der Niederlassungen. Die Einfache Prüfung wird in der Regel als intensive, erweiterte Sichtprüfung durchgeführt. Die letzte wurde im Jahr 2019 durchgeführt.</i></p> <p><i>Weiterhin werden die Bauwerke zwischen den Prüfungen durch die Meistereien kontrolliert und bei besonderen Anlässen, z.B. einem schweren Verkehrsunfall, einer Sonderprüfung unterzogen.</i></p> <p><i>Die Lärmschutzwand entlang der B51 im Bereich</i></p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	deutlicher zu machen, lassen Sie es mich sehr gerne wissen.			<p><i>Wernweg 162 ist als Stahlbetonwand ausgeführt. Diese ist zwar mittlerweile 30 Jahre alt und weist leichte Schäden auf, diese beeinträchtigen jedoch die lärmtechnische Wirksamkeit nicht.</i></p> <p>Zur Bahnstrecke 2010 Mecklenbeck – Sudmühle, Sanierungsbereich Münster - Geist:</p> <p>In der Anlage 3 (Stand 30.09.2020; Seite 25-26) des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung an Bestandsstrecken der Eisenbahnen des Bundes werden die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche aufgelistet.</p> <p>Mehrere Sanierungsbereiche bilden einen Sanierungsabschnitt, welcher mit einer Priorisierung (PKZ) angegeben wird. Grundsätzlich gilt: Je höher die PKZ, desto eher wird saniert. Eine verlässliche Aussage zum Umsetzungszeitpunkt der jeweiligen Sanierungsbereiche ist nicht möglich. Es ist möglich, dass Sanierungsbereiche bei Baumaßnahmen vorgezogen werden.</p> <p>Die Priorität des entsprechenden Sanierungsabschnittes ist mit einer PKZ von 6,694 (maximale PKZ liegt bundesweit bei 151,127) als gering einzuordnen.</p> <p>Für den Sanierungsbereich Münster-Geist ist ein 0,1 km langer Abschnitt in der Liste der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche aufgenommen.</p> <p>In der Anlage 1 (Stand 30.09.2020; Seite 30) werden die in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche aufgelistet. Hier werden auf einem 1,0 km langen Abschnitt des Sanierungsbereichs „Münster-Geist“ Schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Der aktuelle Bearbeitungsstand der freiwilligen Lärmsanierung kann über die interaktive Karte der DB Netz unter https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/?state=NRW eingesehen werden.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
5 23.06.2020	<p>Mit diesem Schreiben möchten wir Sie gerne noch einmal auf die beiden Lärmquellen hinweisen, die wir bereits im Jahre 2016 für Mecklenbeck Süd, Albachten Ost und das Waldwegviertel benannt hatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Autobahnen A1 / A43 / die Umgebung AKreuz MS-SÜD - die Bahnstrecke 2200 entlang der Straße Am Getterbach <p>Leider hat sich in diesen beiden Bereichen in Sachen Lärm- schutz bislang noch nichts getan. Warum im Außenbereich einer Stadt weniger Lärmschutzmaßnahmen erfolgen als im Innen- stadtbereich (hier in MS z.B. Tempo 30 Zonen), entspricht m.E. nicht der EU-Richtlinie und den strengen EU-Lärmschutz- vorgaben. Hier gibt es keine differenzierten Vorgaben zwischen Stadt und Land, auch die Bevölkerungsdichte spielt beim Lärm- schutz keine Rolle. Allein der Gesundheitsschutz der Menschen steht laut Vorgabe stets im Vordergrund. Insofern ist die derzeiti- ge Umsetzung der europäischen Vorgaben durch die Stadt Münster zu hinterfragen und im Grunde der Ungleichbehandlung leider rechtlich nicht haltbar.</p> <p>Untenstehend und in der Anlage erhalten Sie mit der Bitte um Prüfung daher noch einmal unsere Anregungen und Vorschläge zum Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2016. Das Schreiben war datiert vom 27. Juni 2016.</p>	<p>Straßen- und Schienen- verkehr DB Strecke 2200 von A 1 bis B 51 (Zubringer)</p> <p>AK MS-Süd, A 1, A 43, B 51 Mecklen- beck und Albachten</p>	<p>Berücksich- tigung der Lärmquellen</p>	<p>Zur Umgebungslärmkartierung der Runde 4 findet eine weitere Herabsetzung des Auslösewertes für das Lärm- sanierungsprogramm des BMVI um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) statt. Dies bedeutet, dass eine erneute Über- prüfung bereits sanierter Abschnitte stattfinden wird. Mit der überarbeiteten Anlage 3 wird im Laufe des Jahres 2024 als Ergebnis der Lärmaktionsplanung der Runde 4 gerechnet.</p> <p>Informationen über verschiedene Fördermöglichkeiten können unter „Service und Beratung“ auf der Seite des Amtes für Umwelt, Grünflächen und Nachhaltigkeit ein- gesehen werden.</p> <p>Entsprechend der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung 2017 besteht „ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktions- planung [...] in der Ausübung des pflichtgemäßen Er- messens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ab- lauf von Sanierungsmaßnahmen. Ziel der Lärmaktions- planung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kom- men z. B. in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausmaß der Pegelüberschreitung, - Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Perso- nen, - Gesamt-Lärmbelastung (z. B. nach VDI 3722, Blatt 2 [15], - technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand. <p>Mit der Definition von Maßnahmenbereichen im Lärmak-</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Daneben bitten wir Sie heute auch noch einmal ausdrücklich darum, Ihre zugrunde liegende Lärmkarte für den Bereich am AK Kreuz MS-Süd zu überprüfen und zu korrigieren. Hier hatten wir Sie seinerzeit darauf hingewiesen und um folgendes gebeten:</p> <p>a. Lärmschutzwand</p> <p>Das zugrunde liegende Kartenmaterial rund um das AK MS-Süd entspricht nicht der Realität. Konkret: Hier ist 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 füßen die vorliegenden Lärmkarten rund um das AK MS-Süd auf einer falschen Grundlage.</p> <p>Hier scheint uns eine dringende Überprüfung und Korrektur Ihrer Lärmkarten geboten. 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>Wir bitten Sie um eine korrigierte Lärmkarte für diesen Bereich.</p> <p>Darüber hinaus bitten wir Sie auch noch einmal um Ihre Nachfrage bei Straßen NRW bezüglich der Schallschutzwand. Bitte fordern Sie Straßen NRW auf, konkret um Offenlegung der ursprünglichen Plangestaltung der Schallschutzwand und um eine Begründung, warum das Bauvorhaben „Schallschutzwand entlang der Tangentialzufahrt bis zur Heroldstraße“ damals nicht so realisiert worden ist wie auf den von Straßen NRW zur Verfügung gestellten Plänen eingezeichnet.</p> <p>Bitte lassen Sie uns Ihre Nachfrage an Straßen NRW und die Antwort von Straßen NRW (Offenlegung der Pläne und Begründung) zukommen.</p>			<p>ionsplan erfolgt die erforderliche Prioritätensetzung.</p> <p>Eine Überprüfung der Lärmkarten ist erfolgt und entsprechend korrigiert worden. Auf den Strategischen Lärmkarten, die die Lärmbelastungssituation darstellen, sind Schallschutzeinrichtungen in blau eingezeichnet. Ein Vergleich der Strategischen Lärmkarten von 2012 und 2017 zeigt (Abbildung 1 und 2 auf den Seiten 8 und 9 der Lärmaktionspläne), dass die eingezeichnete Lärmschutzwand (entlang der Tangentialzufahrt von der A43 aus MS kommend auf die A1 RI Bremen) am AK MS-Süd entsprechend korrigiert wurde.</p> <p>Die Frage, warum das ursprüngliche Bauvorhaben „Schallschutzwand entlang der Tangentialzufahrt bis zur Heroldstraße“ nicht umgesetzt wurde, ist an den Straßenbaustraßen NRW (Straßen NRW) zur Beantwortung weitergeleitet worden. Folgende Stellungnahme wurde dazu abgegeben (Stand August 2020):</p> <p><i>Die Lärmschutzwand in der Tangentialzufahrt von Münster (A43) nach Bremen (A1) wurde entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss vom 20.01.1999 mit einer Länge von 190 m und einer Höhe von 5 m errichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass der genehmigte Planfeststellungsbeschluss nicht eigenmächtig verändert wurde. Die Planunterlagen liegen der ANL Hamm derzeit nicht vor.</i></p> <p><i>Aufgrund der geringen Überschreitungen der Auslösewerte ist eine Erweiterung des vorhandenen Lärmschutzwalles, vorbehaltlich der Genehmigung der Rodung der vorhandenen Waldfläche, aktuell wirtschaftlich nicht begründbar. Es ist anzunehmen, dass mit Einführung der RLS-19 die errechneten Pegel steigen werden und sich die Situation anders darstellt.</i></p> <p>Der Planfeststellungsbeschluss von 1999 (zum sechsstreifigen Ausbau der A1 zwischen Bau-km 269,00 und Bau-km 278,830 einschließlich der Umgestaltung AK Müns-</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Vielen herzlichen Dank für Ihren Einsatz</p>			<p>ter-Süd) kann bei der Bezirksregierung eingesehen werden.</p> <p>Weiterhin kann ergänzend die Stellungnahme von Straßen NRW vom 05.01.2017 zum Lärmaktionsplan der 2. Runde herangezogen werden:</p> <p><i>Maßnahmen der Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen) werden allenfalls als freiwillige Leistung des Bundes gewährt, wenn die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden (Für Wohngebiete 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht). Eine rechnerische Überprüfung der Lärmsituation hat ergeben, dass der bestehende Lärmschutzwall seine Funktion vollständig erfüllt.</i></p> <p>Weiterhin gibt der Straßenbaulastträger (Stand August 2020) an:</p> <p><i>Das Wohngebäude „Am Gettersbach“ hatte laut dem PlaFe-Beschluss vom 20.01.1999, unter ausdrücklichem Vorbehalt der lärmtechnischen Nachberechnung, dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Neuberechnung wurde notwendig, da der lärmmindernde Fahrbahnbelag in den ersten Berechnungen nicht berücksichtigt wurde. Da das Wohngebäude in den mir vorliegenden Unterlagen zum passiven Lärmschutz nicht mehr aufgeführt ist, ist davon auszugehen, dass aufgrund der lärmmindernden Fahrbahndecke die Beurteilungspegel nicht mehr überschritten werden und damit kein Anspruch auf passiven Lärmschutz mehr gegeben ist.</i></p> <p><u>Zur Bahnstrecke 2200 Wanne-Eickel-Hamburg Sanierungsbereich Münster-Mecklenbeck:</u></p> <p>In der Anlage 3 (Stand 30.09.2020; Seite 25-26) des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung an Bestandsstrecken der Eisenbahnen des Bundes werden die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche aufgelistet.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
				<p>Mehrere Sanierungsbereiche bilden einen Sanierungsabschnitt, welcher mit einer Priorisierung (PKZ) angeben wird. Grundsätzlich gilt: Je höher die PKZ, desto eher wird saniert. Eine verlässliche Aussage zum Umsetzungszeitpunkt der jeweiligen Sanierungsbereiche ist nicht möglich. Es ist möglich, dass Sanierungsbereiche bei Baumaßnahmen vorgezogen werden.</p> <p>Es werden für Münster-Mecklenbeck zwei Abschnitte gekennzeichnet (X65), auf denen seit 31.12.2018 passive/aktive Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. Durch die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) zum 01.01.2016 und den Wegfall des Schienenbonus um 5 dB(A) zum 01.01.2015 ist eine erneute Prüfung des Lärmsanierungsbedarfs dieser sanierten Abschnitte erforderlich, sodass diese erneut in die Anlage 3 aufgenommen wurden.</p> <p>Weitere 3 Abschnitte sind für den Sanierungsbereich Münster-Mecklenbeck in der Liste der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche aufgenommen.</p> <p>Die Priorität des entsprechenden Sanierungsabschnittes ist mit einer PKZ von 6,694 (maximale PKZ liegt bundesweit bei 151,127) als gering einzuordnen.</p> <p>Der aktuelle Bearbeitungsstand der gelisteten Lärmsanierungsbereiche kann über die interaktive Karte der DB abgerufen werden. Die Lärmsanierungskarte zeigt die Lärmsanierungsabschnitte, die Untersuchungsgebiete sowie die bereits erstellten Schallschutzwände.</p> <p>https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/?state=NRW</p> <p>Zur Umgebungslärmkartierung der Runde 4 findet eine weitere Herabsetzung des Auslösewertes für das Lärmsanierungsprogramm des BMVI um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) statt. Dies bedeutet, dass eine erneute Überprüfung bereits sanierter Abschnitte stattfinden wird. Mit der überarbeiteten Anlage 3 wird im Laufe des Jahres</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
<p>Stellungnahme aus 2016 27.06.2016</p>	<p>Haben Sie herzlichen Dank für das freundliche Gespräch am 14.06.2016 in Ihrem Hause, als ich Ihnen zwei Lärmquellen in Mecklenbeck 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"> 1. Bahntrasse Essen – HH (Strecke 2200) im Bereich von A1 bis Zubringer B51 2. die Autobahnen A1/A43 (Lärmquelle Bereich AK MS-Süd), hier insb. die A43 bzw. deren Zubringer B51 (Abschnitt MS – AK MS-Süd) <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 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</p>	<p>Straßen- und Schienenverkehr DB Strecke 2200 von A 11 und B 51 (Zubringer)</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>2024 als Ergebnis der Lärmaktionsplanung der Runde 4 gerechnet.</p> <p>Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr erfolgt durch das Eisenbahn Bundesamt, Effekte an Schallschutzanlagen der Straßen werden dabei nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Eingangsdaten werden mit der 2017 erneut durchzuführenden Lärmkartierung überprüft.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>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 überläutet so manchen singenden Vogel auf der anderen Seite der Wand... Diesen „Schildbürgerstreich“ – so wie Sie es benannt haben - übermittle ich Ihnen wie angekündigt in einer zweiten Email. Auch hier mit der freundlichen Bitte, diesen Vorgang zu prüfen und eine Korrektur zum Wohle der Anwohner erwirken zu können.</p>		<p>Umsetzung der ursprünglichen Planung zur Lärmschutzwand (bis zur A 43)</p> <p>Änderung der Fahrbahnmarkierung</p>	<p>Erneute Anfrage an Straßen NRW ist erfolgt (07.08.2020). Stellungnahme liegt vor, siehe Stellungnahme Nr. 5</p> <p>Straßen.NRW hat dazu folgendes mitgeteilt: 1. Die bei der Ummarkierung der Tangente aufgebrachte 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 („Markierungsklecke“). Die geringste Lärmbelastung ergibt sich bei stochastisch (unregelmäßig) verteilten Agglomeraten. Von einer „profilierten Markierung mit zusätzlicher akustischer Wamwirkung“ 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 Wamwirkung auf der rechten Seite der Tangente, da durch die leichte Rechtskurve Fahrzeuge eher nach links abdriften.</p> <p>2. Die weggefrästen Markierungsstriche (Leitmarkierung)</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<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 Landes- 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</p>		<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf allen BAB um das Stadtgebiet</p> <p>Mehr Engagement von der Stadt Münster zu Belangen außerhalb ihrer Zuständigkeit (bei Bund und Land)</p> <p>Lärmmessungen vor Ort mit anschließender</p>	<p>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 Bundesbehörden 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>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>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 & Albachten</p>		<p>Ursachenforschung und Maßnahmenentwicklung</p>	<p>Im Juli 2017 sind Messungen im Bereich der Waldweg-siedlung erfolgt. (Heuenkamp und Waldweg 36)</p>
<p>6 25.06.2020</p>	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 3. Runde der Stadt Münster möchten wir die nachfolgenden Anregungen für den Ortsteil Münster-Nienberge geben und beantragen, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans wie in diesem Schreiben angegeben zu ergänzen.</p> <p>Grundsätzlich ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass der Ortsteil Nienberge im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung noch Erwähnung findet, obwohl der Ort verkehrstechnisch mehrfach belastet ist.</p> <p>Die Fokussierung des Lärmaktionsplans auf innerstädtische Maßnahmen lässt den Ortsteil Nienberge bzw. dessen Einwohner nicht als Bürger der Stadt Münster erscheinen.</p> <p>Bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen sind Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung zu berücksichtigen. Dies ist für den Stadtteil Nienberge gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastung des Ortes durch Verkehrslärm von einer sechsspurigen Autobahn (A1) - Belastung des Ortes durch Verkehrslärm von einer vierspurigen Bundesstrasse (B54) - Belastung des Ortes durch Verkehrslärm von zwei Landesstrassen (L510 und L529) - Belastung des Ortes durch Fluglärm des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) <p>Die nachfolgende Karte dokumentiert die eingebettete Lage des</p>	<p>BAB A 1, B 54, L510 und L529</p>		<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert. Für das Stadtgebiet Nienberge an der BAB 1 haben sich nach diesen Kriterien bisher keine Maßnahmenbereiche in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben.</p> <p>Auch die weiteren genannten Lärmquellen lösen entsprechend der Lärmkartierung nur an einzelnen Stellen Lärmbetroffenheiten oberhalb der gesundheitlichen Schwelle aus</p> <p>Im Vergleich mit anderen Lärmsituationen im Stadtgebiet weisen die beschriebenen Lärmbelastungssituationen keine hohe Priorität auf</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Ortsteils Nienberge in ein Straßennetz mit erheblichen verkehrstechnischen Belastungen (Anmerkung: die Karte ist im Original der Stellungnahme dargestellt.)</p> <p>Die Autobahn A1 mit ihren massiven Lärmimmissionen wurde gänzlich im aktuellen Lärmaktionsplan außer Acht gelassen, der Schienenverkehr dagegen sehr intensiv beleuchtet.</p> <p>Die A1 führt über das Gebiet der Stadt Münster und betrifft einige Ortsteile (z.B. Nienberge) und viele Streugehöfte, für die jedoch keinerlei Maßnahmen abgeleitet werden. Scheut man hier die Auseinandersetzung mit den zuständigen Planungsbehörden (Bezirksregierung MS und Straßen NRW) und fokussiert sich lieber auf Maßnahmen, die man selbstständig umsetzen kann?</p> <p>In der jetzigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurden anstehende Veränderungen bezogen auf den Ortsteil Nienberge bzw. der o.g. Straßen nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Punkte müssen jedoch grundsätzlich bei Aufstellung eines Lärmaktionsplans betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen) - Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen) <p>In den nächsten Jahren sind folgende konkrete Veränderungen, die Einfluss auf die Lärmsituation in Nienberge haben, zu erwarten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einwohnerzahl des Ortsteils Nienberge steigt um 34% (von 7.500 auf 10.000 Einwohner) durch Entwicklung neuer Baugebiete. Die straßenbauliche Erschließung der neuen Baugebiete und die sich daraus ergebende zusätzliche Belastung der oben genannten Straßen müssen Berücksichtigung finden 			<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert.</p> <p>Für das Stadtgebiet Nienberge haben sich nach diesen Kriterien bisher keine Maßnahmenbereiche in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>- Die Autobahn A1 wird von MS-Nord in Richtung Norden 6-streifig ausgebaut. Dadurch steigt die Anzahl der Fahrzeuge, die die A1 täglich nutzen</p> <p>Um die aktuelle Lärmsituation und den zu erwartenden Anstieg der Lärmbelastung für den Stadtteil Nienberge zu entschärfen, bitten wir im Sinne einer Gesamtbetrachtung für den Ortsteil Nienberge um Aufnahme folgender Maßnahmen in den Lärmaktionsplan:</p> <p>Maßnahme 1: Autobahn A1: Einbau offenporigen Asphalt mit -5 dB(A) auf einer Strecke von 1.800m im Bereich Nienberge</p>			<p>Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lärmsituation durch den 6-streifigen Ausbau wurden im Planfeststellungsverfahren betrachtet. Im Zuge dessen wurden Verkehrsprognosen aufgestellt. Die Verkehrsuntersuchung des aktuellen Planfeststellungsbeschlusses (28.06.2018) beziehen sich auf den Prognosehorizont 2030. Im Vergleich zu den ursprünglich der Planung zugrundeliegenden Verkehrswerten mit einem Prognosehorizont von 2025 sind sowohl ein Rückgang im DTW als auch im SV-Wert zu verzeichnen. Dennoch wurde die Lärmtechnik auf Grundlage der höheren Verkehrswerte im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt (Siehe Planfeststellungsbeschluss vom 28.06.2018)</p> <p>Die Diskussion zur Ausgestaltung der Maßnahmen wurde im Rahmen des Verfahrens geführt.</p> <p>Die <u>Maßnahme 1</u> wurde bereits im Planfeststellungsverfahren zum 6-streifigen Ausbau der BAB 1 betrachtet und bewertet. Die Stadt Münster hat diese Anregungen im Rahmen dessen hervorgebracht.</p> <p>Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt typischerweise gestaffelt, beginnend mit aktiven Maßnahmen wie Lärmschutzwällen- und -wänden, sowie einem lärmindernden Fahrbelag (DStro = -2 dB(A)). Diese Schutzmaßnahmen sind im genannten Bereich bereits vorhanden bzw. geplant. Der (zusätzliche) Einbau eines lärmindernden Fahrbelags mit einem höheren Korrekturwert (DStro = -5) wurde im Planfeststellungsverfahren hinsichtlich seiner Wirksamkeit geprüft und für unverhältnismäßig eingestuft (Siehe Planfeststellungsbeschluss 28.06.2018).</p> <p>Die Anregung wurde an den zuständigen Straßenbau-</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Maßnahme 2. Autobahn A1: Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW auf 100 km/h und für LKW auf 60 km/h im Bereich von Nienberge</p>			<p>lastträger (Straßen NRW) weitergeleitet (Stand August 2018). Zur Maßnahme 1 wurde folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p><i>Für den sechsstreifigen Ausbau der A1 wurde der Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 20.01.1999 erlassen. In diesem Beschluss wurde der Straßenbaulastträger verpflichtet, einen lärmindernden Straßenoberflächenbelag einzubauen. Daher wurde im o.g. Ausbaubereich der A1 ein Splittmastixasphalt mit einem Korrekturwert von DStrO = -2 dB(A) eingebaut.</i></p> <p><i>Hierbei handelt es sich allerdings nicht um einen offenen Asphalt (OPA, auch „Flüsterasphalt“ genannt). Ein weitergehender (aktiver) Lärmschutz in Form des von Ihnen angesprochenen OPA's ist nicht möglich, da für diese über das planfestgestellte Maß hinaus gehende Lärmschutzmaßnahme keine Rechtsgrundlage vorhanden ist und damit auch keine Finanzierungsmöglichkeit besteht.</i></p> <p><u>Zur Maßnahme 2:</u></p> <p>Die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn BAB1 zum Schutz der umliegenden Wohnbevölkerung war bereits in der Vergangenheit ein wichtiges Anliegen. Zuletzt wurde die Umsetzung einer Temporeduzierung mit Verweis auf die rechtlichen Rahmenbedingungen von den zuständigen Behörden verneint. Auf Grund der zugrundeliegenden Bewertungsmaßstäbe würde eine verkehrsrechtliche Anordnung laut der Bezirksregierung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten. Die Beurteilungspegel müssten durch die Umsetzung solcher Maßnahmen unter die jeweils geltenden Richtwerte, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirken.</p> <p>Zur weiteren Beantwortung wurde die Maßnahme 2 an den zuständigen Straßenbaulastträger (Straßen NRW) weitergeleitet. Es wurde folgende Stellungnahme abgegeben (Stand August 2020): <i>Eine Geschwindigkeitsbe-</i></p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Maßnahme 3: Altenberger Straße (L150): Rückbau der Altenberger Straße mit entsprechender Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</p> <p>Maßnahme 4: Lärmschutzwälle Nienberge: Ausweisung im Lärmaktionsplan als „ruhiges Gebiet“ und Ausweisung im Flächennutzungsplan</p> <p><i>Anmerkung: die detaillierte Maßnahmenbeschreibung ist im Original der Stellungnahme dargestellt. In dieser ist auch der Anhang zur Stellungnahme mit Angaben zur Lärmmission enthalten.</i></p> <p><u>Fazit:</u> Die Bürger von Nienberge versuchen eine Zunahme der Lärmbe-</p>			<p><i>grenzung aus Lärmschutzgründen kann auf Bundesfernstraßen nur von der Bezirksregierung und nur nachts angeordnet werden. Hierzu müssen jedoch im Vorfeld entsprechende Kriterien erfüllt sein.</i></p> <p>Weiterhin ergänzt der Straßenbaustraßenstraßenträger: <i>Die im Rahmen der Planfeststellung festgestellten Ansprüche auf passiven Lärmschutz gelten weiterhin, sofern sie noch nicht umgesetzt wurden oder seitens der Eigentümer darauf verzichtet wurde.</i></p> <p><u>Zur Maßnahme 3:</u> Die Altenberger Straße ist eine Landesstraße (L510), die den Auftrag hat, auch den überregionalen Verkehr aufzunehmen. Eine entsprechende Wegweisung ist ausgewiesen. Bei dieser Klassifizierung der Straße ist ein Rückbau nicht möglich.</p> <p>Hinsichtlich der Altenberger Straße wäre es denkbar, Gespräche mit der Verkehrsplanung zu suchen. In diesem Zusammenhang kann auf den „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ hingewiesen werden.</p> <p><u>Zur Maßnahme 4:</u> Die Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ verfolgt das Ziel, dass es zu keiner Verschlechterung dieser Gebiete kommt. Allerdings sind für eine Ausweisung bestimmte Pegel einzuhalten. Dies ist für einen Lärmschutzwall auf Grund der einzuhaltenden Werte schwierig einzuhalten. Für die Definitionen von ruhigen Gebieten werden die Schwellenwerte $L_{Day} = 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{Day} = 55 \text{ dB(A)}$ zugrunde gelegt.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>lastung in ihrem Stadtteil zu vermeiden und die Lebensqualität zu erhalten. So wurden in der Vergangenheit mehrere Lärmschutzwälle gebaut bzw. erweitert, um die Zunahme des Verkehrs und die damit verbundenen Einbußen der Lebensqualität zu neutralisieren. Dabei waren die Nienberger immer auf sich selbst gestellt, alle Maßnahmen wurden in Eigenregie durchgeführt.</p> <p>Eine Unterstützung der Stadt Münster und der Behörden und Ministerien des Landes NRW bei der Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen fehlt vollständig. Das Engagement lärmgeplagter Bürger wird dazu verwendet, eigene Kosten und Aufwände zu sparen.</p> <p>Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern ein Engagement der Stadt Münster und aller politischen Parteien. Die zuständigen Behörden des Landes NRW fokussieren sich ausschließlich auf die Gesetzeslage und die hier definierten Grenzwerte. Eine spezifische Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten sowie die Nutzung der eigenen Entscheidungsspielräume erfolgt nicht. Diese für die Bundes- und Landesstraßen zuständigen Behörden dahingehend zu bewegen, dass in Nienberge aktive Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden, ist die Herausforderung die sich aus diesen Maßnahmen ergibt.</p> <p>Hierzu suchen wir eine breite kommunale Unterstützung und die Bereitschaft, sich in dieser Sache zu engagieren und sich mit den Behörden und Ministerien des Landes NRW auseinanderzusetzen.</p>			
7 27.06.2020	<p>ich hab heute gesehen, dass auf der Wolbecker Straße und sogar auf der großen Bahnhofstraße Tempo 30 ist.</p> <p>Ich würd mich freuen, wenn man das auf der Warendorfer Straße auch machen könnte (wir wohnen mit den Kindern in Nummer 16).</p> <p>Und der Unterschied im Lärmpegel ist schon ein wichtiger Punkt für uns, weil neben an auch noch die Bahn lang geht.</p> <p>Könnte man das in einem Lärmaktionsplan mit berücksichtigen?</p>	Straßenverkehr/ Schienenverkehr Warendorfer Straße	Tempo 30 auf der Warendorfer Straße	<p>Die Analyse der Lärmbelastungssituation erfolgt wie in Stellungnahme Nr. 1 skizziert.</p> <p>Für die Warendorfer Straße zwischen den Bahngleisen und der Oststraße haben sich nach diesen Kriterien bisher keine Maßnahmenbereiche in der aktuellen Lärmaktionsplanung ergeben. Hier sind nur wenige Gebäude von Lärmpegeln oberhalb der gesundheitlichen Schwellen betroffen.</p> <p>Damit liegen keine ausreichenden Gründe für eine stra-</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
8 28.06.2020	<p>Das wäre super!</p> <p>Der Teilabschnitt der Dieckmannstraße in Gievenbeck zwischen Kreisverkehr Nünningweg und Einmündung Heekweg ist quasi anbaufrei, es gibt hier keine Grundstückszufahrten, keine zum Straßenverlauf parallele Bebauung mit Hauseingängen. Unsere anliegenden Häuser hier werden vom Heekweg bzw. Nienborgweg aus erschlossen.</p> <p>Der eigentlich zweispurige Straßenquerschnitt ist mit bis zu 8 m sehr breit, was dem Umstand geschuldet ist, dass hier Pausenplätze für mehrere Buslinien im Auftrag der Stadt bzw. der Stadtwerke Münster liegen, die vor allem wochentags tagsüber genutzt werden.</p> <p>Wir beobachten zunehmend, dass Kraftfahrzeuge, darunter wahrnehmbar nicht wenige Motorräder, in diesem Teilabschnitt des „Gievenbecker Rings“ gerade in Randzeiten abends und am Wochenende extrem beschleunigen und im Effekt sehr wahrscheinlich regelmäßig die zulässige Höchstgeschwindigkeit in-nerorts überschreiten.</p> <p>Die resultierende, teilweise als extrem empfundene Lärmbelastung wird beidseitig wenig vermindert in unser Wohnviertel eingetragen, da unsere Reihenhausbauung senkrecht zum Straßenverlauf ausgerichtet ist. Lediglich die Hecken der direkt angrenzenden Gärten unserer Nachbarn mindern hier etwas.</p> <p>Aus den städtebaulichen Gegebenheiten resultierend ist der genannte Straßenabschnitt wenig belebt und beobachtet, so dass die soziale Kontrolle des Verkehrsverhaltens fehlt.</p> <p>Hinzu kommt, dass Busfahrer/innen immer wieder im Stand die Motoren laufen lassen, um offenbar in der Wartezeit Heizung oder Klimaanlage weiter zu betreiben (hierzu gab es bereits Gespräche mit den Stadtwerken Münster).</p> <p>Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die überhöhten Ge-</p>	Straßenverkehr Dieckmannstraße		<p>ßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie Tempo 30 vor.</p> <p>Entsprechend der Lärmkartierung bestehen in dem genannten Abschnitt keine Lärmbelastungen oberhalb der gesundheitlichen Schwellenwerte.</p> <p>Die beschriebenen Beschleunigungsvorgänge sind dem Ordnungsamt bislang nicht gemeldet worden. Im Bereich der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h werden durch Polizei und Ordnungsamt zur Sicherung der Schulwege Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Soweit gewünscht, könnte durch Erhebungen mit dem Seitenradarmessgerät des Ordnungsamtes eine Messung über mehrere Tage – dies auch in den Abendstunden und am Wochenende erfolgen, um objektive Werte zu erhalten. Aus dieser Messung würde dann auch eine Information zu den Verkehrsmengen („soziale Kontrolle“) hervorgehen.</p> <p>Eine Verkehrsunfalllage ist hier unbekannt. Die Auswertungen des Seitenradarmessgerätes würden aber auch hierzu eine objektive Grundlage geben.</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>schwindigkeiten privater Fahrzeuge regelmäßig zu Gefährdungen von Radfahrenden führen, darunter nicht wenige Kinder, die von Nienborgweg bzw. Dieckmannstraße links in den Heekweg abbiegen möchten.</p> <p>Wir regen an, die Lärmbelastung im genannten Abschnitt der Dieckmannstraße in unserem Wohnviertel unter besonderer Berücksichtigung der Randzeiten objektiv neu zu ermitteln und in die Lärmaktionsplanung adäquat einzubeziehen.</p> <p>Wir schlagen vor, geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückbau/Abmarkierung der Fahrgassen auf einen geringeren Querschnitt, ggf. Ausbildung einer Mittelinsel (orientiert am weiten Profil der Straße im Auenviertel) - Abmarkierung/Aufpflasterung der Buspausenhaltestellen als Randstreifen - (tageszeitliche) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h - Querschnittsverengung/Querungshilfen für Fahrräder an der Einmündung Heekweg - Installation von Elektroanschlüssen an den Bushalteplätzen zum Betrieb der Klimatisierung oder Aufladen von Akkus sowie Toilettenhäuschen und Müllbehälter <p>Perspektivisch behalten wir uns vor, diese Maßnahmenvorschläge z. B. auf dem Wege einer Anregung nach § 24 der Gemeindeordnung NRW an die Bezirksvertretung Münster-West weiter zu verfolgen.</p> <p>Vielen Dank für die Bearbeitung.</p> <p><i>Anmerkung: die in der Stellungnahme enthaltenen Abbildungen sind im Original der Stellungnahme dargestellt.</i></p>		<p>Neuermittlung der Lärmbelastungssituation erfolgt in einem Rechenverfahren, in das die räumlichen Bedingungen wie z.B. die Bebauungsstruktur einfließen.</p> <p>Überhöhte Geschwindigkeiten sowie Lärmquellen wie die Pausenplätze der Busse fließen dagegen in die Berechnungen nicht ein.</p> <p>Eine Aussage über die Umsetzbarkeit der Anregungen kann nur mittels eines Entwurfs geprüft werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist dies nicht möglich. Bei zukünftigen Planungen werden die Anregungen im Entwurf berücksichtigt.</p> <p>In dem genannten Abschnitt der Dieckmannstraße befindet sich keine anliegende Schule/ Kindergarten oder keine sonstige soziale Einrichtung im Sinne des § 45 StVO. Insofern kann in diesem Abschnitt keine tageszeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung ähnlich der in den übrigen Abschnitten der Dieckmannstraße erfolgen.</p>	
929.06.202	Dieckmannstraße zwischen Nünningweg und Heekweg:	Straßenver-	Schaffung anderer	Entsprechend der Lärmkartierung bestehen in dem genannten Abschnitt keine Lärmbelastungen oberhalb der

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
0	<p>Die vor ca. 2 Jahren vorgenommene Einrichtung von Busparkplätzen bedeutet eine zusätzliche dauernde Lärm- und Abgasbelastung für die angrenzenden Häuser und Gärten (Nienborgweg, Heekweg).</p> <p>Im Sommer laufen die Motoren während der Pausen (bis zu 4 Busse) wegen der Klimaanlage, im Winter wegen der Heizung der Busse. Außerdem besteht durch die parkenden Busse eine Verkehrsfähigung durch die starke Sichteinschränkung (Einführung Heekweg, Überquerung Dieckmannstraße).</p> <p>Unser Vorschlag: Schaffung anderer Busparkplätze (war vorher wohl auch möglich), Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Bau von Verkehrsinseln oder ähnlicher Einbauten zur Verengung der recht breiten Fahrbahn.</p> <p>Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie unser Anliegen berücksichtigen könnten, seit unserem Zuzug vor 6 Jahren hat sich die Situation nämlich durch die Etablierung der Busparkplätze deutlich verschlechtert.</p>	<p>kehr: Busparkplätze an der Dieckmannstraße</p>	<p>Busparkplätze, 30 km/h, Verkehrsinseln oder andere Einbauten zur Verengung der Straße</p>	<p>gesundheitlichen Schwellenwerte</p> <p>Diese Betriebsaltestelle ist zwischen dem Ordnungsamtsamt und dem Amt für Mobilität und Tiefbau, sowie Verkehrsbetrieben der Stadtwerke abgestimmt. Soweit es zu Lärmbelastungen der Busse kommt, sollten die Verkehrsbetriebe informiert werden.</p> <p>Die eingerichteten Buswartplätze sind das Ergebnis eines Abstimmungsprozesses. Seitens der Stadtwerke werden die Busfahrer immer wieder darauf hingewiesen, dass die Motoren während der Pausenzeiten nicht laufen gelassen werden. Alternative Standorte für die Busse stehen nicht zur Verfügung. Ziel der Stadt Münster ist es aber, die Anzahl der wartenden Busse zu reduzieren. Dazu wurde Kontakt zu den Verkehrsunternehmen aufgenommen.</p>
10 20.08.2020	<p>Sehr geehrter Herr Muddermann, vor einem Jahr hatten wir einen Austausch wegen der von Anwohnern der Geiststraße gewünschten Einbeziehung in das Tempo-30-Konzept der Stadt Münster.</p> <p>Ich habe kürzlich einige der für die Kommunalwahlen kandidierenden Parteien nach ihren weiteren Vorstellungen gefragt und von Herrn Carsten Peters, eine Antwort bekommen.</p> <p>Er rät mir, bei Ihnen, Herr Muddermann, einen Antrag für die Einbeziehung der Geiststraße in das Tempo-30-Konzept zu stellen, was ich hiermit tun möchte. Nach der Tagung des Umweltausschusses am Dienstag, 18.08.2020 wurde ja laut MZ von heute nicht nur die Verlängerung der Tempo-30-Regelung beschlossen, sondern auch eine Prüfung der Einbeziehung weiterer Straßen in dieses Konzept. Die MZ vom 20.08. zitiert hiermit den</p>	<p>Geiststraße</p>	<p>Tempo 30</p>	<p>Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Geiststraße auf Grund der Tempo 30 Anordnung im Innenstadtdistrikt und nachts auf der Hammer Straße wurde in der „Evaluation zur Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen“ (Siehe Anhang Untersuchung Geiststraße, s. 67-68) untersucht. Es liegen Ergebnisse über die durchschnittliche Geschwindigkeit und Fahrzeit vor. Diese zeigen, dass es nur zu geringen Veränderungen der Fahrzeiten kommt, sodass eine Beeinflussung des Verkehrsflusses nicht angenommen werden kann. Auch eine signifikante Zunahme der Verkehrsmenge wird auf Grund der geringen Veränderungen der Fahrzeiten ausgeschlossen.</p> <p>Mit Beschluss des Rates vom 26.08.2020 (V/0372/2020) bleibt die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf den ausgewählten Hauptverkehrsstraßen, die mit Beschluss des Lärmaktionsplan der 2. Runde (2017)</p>

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Umweltdezernenten Matthias Peck.</p> <p>Das auf der homepage des Umweltamtes der Stadt veröffentlichte Gutachten spricht sich folgendermaßen aus:</p> <p>„Die Ergebnisse der verschiedenen Vorher-/Nachher-Untersuchungen zeigen, dass die befürchtete Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, negative Folgen für den öffentlichen Personennahverkehr und das Rettungswesen nicht eingetreten sind.“</p> <p>Und weiter wird zusätzlich zu einem lufthygienisch positiven Effekt konstatiert:</p> <p>„Der beabsichtigte Effekt einer ausreichend hohen Lärmreduzierung konnte sowohl messtechnisch als auch prognostisch nachgewiesen werden.“ (Spiekermann consulting engineers)</p> <p>Zum einen wünsche ich mir sehr, dass auch die vielen Anwohner der dichtbesiedelten Geiststraße von positiven Effekten auf Luft und Lärm durch eine ganztägige Temporeduzierung partizipieren (vor allem seit dem von mir gefühlten Anstieg der Belastung mit der Temporeduzierung auf der Hammer Straße). Zum anderen sind laut Gutachten des Unternehmens Spiekermann die von der Feuerwehr vorgebrachten Argumente gegen diese Einbeziehung wohl kaum haltbar.</p> <p>Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und grüße herzlich</p>			<p>festgelegt wurden, weiterhin bestehen.</p> <p>In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Runde (Lärmaktionsplan 3. Runde) ist die Geiststraße als Maßnahmenbereich (Nr. 27) in das Tempo-30 Konzept einbezogen. Dies bedeutet, dass die Anordnung von Tempo 30 auf diesem Streckenabschnitt zur Prüfung empfohlen wird. Es handelt sich um keine abschließende und vollständige Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen, sondern um eine Empfehlung unter einer ersten Abwägung der verkehrlichen Belange.</p>
<p>Anregung aus der Politik 08.07.2020</p>	<p>Aus der Politik hat es eine Anregung bezüglich des Lärmschutzes in Mecklenbeck gegeben. (Antrag Nr. A-W/0043/2020 in der Bezirksvertretung Münster-West).</p> <p><i>Anmerkung: Die Anregung im Wortlaut kann über das Ratsinformationssystem der Stadt Münster eingesehen werden. Im Folgenden ist die Anregung gekürzt wiedergegeben:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Überprüfung der Lärmbetroffenheit in 2008; Darstellung der aktuellen Lärmbetroffenheit in Mecklenbeck und 	<p>Straßenverkehr B 51 und Überflieger (AK-MS Süd)</p>		<p>Die Anregung aus der Politik wurde im Rahmen einer Stellungnahme an die Bezirksvertretung Münster-West beantwortet und wird im Ratsinformationssystem unter dem Punkt „Stellungnahmen zu eingebrachten Anregungen und Anträgen“ zur nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Münster-West in 2021 veröffentlicht. Im Folgenden ist die Stellungnahme gekürzt wiedergegeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> Für die Straßen im Ortsteil Mecklenbeck, hierzu

Nr./ Datum	Anregung/ Bedenken	Lärmquelle/ Lärmort	Inhalt	Stellungnahmen der Stadt Münster
	<p>Aufnahme besonders betroffener Mecklenbecker Gebiete in den nächsten Lärmaktionsplan</p> <p>2. Durchführung eines Lärmspaziergangs vor der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2022</p> <p>3. Mitteilung mit welcher Priorität die Sanierung der Bahnstrecke 2200 nach Essen im Bereich Mecklenbeck durchgeführt wird</p> <p>4. Mitteilung welche Wege es gibt, den Straßenbaulastträger der B 51 zu veranlassen, dass die verkehrlichen Lärmpegel gesenkt werden</p> <p>5. Mitteilung wie hoch der Anteil des Lärmpegels durch den „Überwurf“ im Autobahnkreuz Münster Süd in Mecklenbeck ist</p>	<p>Schieneverkehr DB Strecke 2200</p>		<p>gehört auch die B 51 entlang der Waldwegsiedlung, wurden wegen der geringen Lärmbetroffenheit keine Maßnahmenbereiche ermittelt. Einer formellen Aufnahme in den Lärmaktionsplan bedarf es nicht. Siehe auch Anregung Nr. 1</p> <p>2. Einem Lärmspaziergang im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann zugesagt werden</p> <p>3. Eine verlässliche Aussage hierzu ist nicht möglich. Zur Bahnstrecke 2200 siehe auch Anregung Nr. 5</p> <p>4. Bei der Lärmsanierung an bestehenden Straßen gelten nationale Beurteilungskriterien. Bei Straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen wie der Geschwindigkeitsreduzierung sind diese nochmals restriktiver. Eine Geschwindigkeitsreduzierung für die B 51 im Bereich der Waldwegsiedlung kann nicht in Aussicht gestellt werden. Zu den Beurteilungskriterien siehe auch Anregung Nr. 6</p> <p>5. Nach rechnerischer Einschätzung von Straßen NRW ist der Einfluss des Verkehrslärms durch den Überwurf auf Grund der großen Entfernung von über 700 m zum Rand der Waldwegsiedlung gering und entspricht ca. 0,5 dB(A) des Gesamtärmpegel der BAB 1</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
<p>Handwerkskammer Münster 25.06.2020</p>	<p>Sehr geehrter Herr Muddemann,</p> <p>herzlichen Dank für Ihr Anschreiben zur öffentlichen Auslegung der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans der Stadt Münster. Gerne nehmen wir als Trägerin öffentlicher Belange die Möglichkeit wahr, uns zum vorliegenden Entwurf zu äußern:</p> <p>Die Handwerkskammer Münster unterstützt umweltpolitische Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung und der Minimierung des Gesundheitsrisikos auch zu Attraktivitätssteigerung der Stadt beitragen, wenn dabei wirtschaftliche Belange ausreichend berücksichtigt werden.</p> <p>Bevor wir detailliert auf den Entwurf des Lärmaktionsplans eingehen, möchten wir generell folgenden Punkte ansprechen, die für uns die vielversprechendsten Möglichkeiten für eine effektive Lärmreduzierung darstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung des Verkehrsflusses <p>An erster Stelle muss immer eine umfangreiche Fahrbahnsanierung stehen, auch wenn oftmals finanzielle Hürden bestehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Infrastruktur <p>Der ÖPNV muss optimiert werden. Es müssen attraktive Angebote für Bus und Bahn mit Vernetzung für das gesamte Ruhrgebiet optimiert angeboten werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktives Park and Ride-Angebot <p>Dieses wird als wichtige Voraussetzung für den Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements gesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passiver Schallschutz <p>Hervorheben möchten wir den Ausbau des privaten Lärmschutzes an Wohngebäuden. Hier kann das Handwerk mit seinen Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag leisten. Positiv bewerten wir in diesem Zusammenhang den Verweis auf die Fördermöglichkeiten des</p>	<p><u>Zu Verstärkung des Verkehrsflusses</u></p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Münster verfolgt einen integrierten Ansatz, das sich im Gesamtkonzept widerspiegelt. So setzt die Stadt Münster im Zuge von Fahrbahnstandsetzungen (Sanierungsmaßnahmen und Umbaumaßnahmen) Asphalt mit lärmmindernder Wirkung ein. Im Maßnahmenkonzept werden ebenso straßenräumliche Maßnahmen verfolgt, die der Änderung der Verkehrsorganisation dienen. Die Qualität des Verkehrsflusses wird außerdem maßgeblich durch die Koordinierung der Lichtsignalanlagen (LSA) beeinflusst. Darüberhinaus führt die sukzessive Erneuerung des Verkehrsrechners zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses.</p> <p><u>Zu Ausbau der Infrastruktur und attraktives Park and Ride-Angebot</u></p> <p>Die Vermeidung von Lärmemissionen durch stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird im Lärmaktionsplan unter Kapitel 4.2.1 erläutert. Der angestrebte Masterplan Mobilität Münster 2035+ stellt eine Bündelung sektoraler verkehrlicher Fachpläne und Strategien für die aktive Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität dar. Erste Maßnahmen wie zum Beispiel die Einrichtung der stadtrégionalen Velorouten, die Reaktivierung der WLE und der Ausbau des ÖPNV Angebots werden hier skizziert. Auch die Erweiterung und Ergänzung der des P+R Konzeptes wird mit einer stärkeren Förderung des öffentlichen Verkehrs in Münster verfolgt. Im November 2019 wurde zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein Förderbescheid vom Land Nordrhein-Westfalen an die Stadt Münster übergeben. Die Fördersumme beläuft sich auf 208.000 Euro für die Jahre 2019-2022 (VM NRW; Pressemitteilung vom 05.11.2019).</p> <p><u>Zu Passiver Schallschutz</u></p> <p>Seit dem 01.07.2020 haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zur Förderung</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>Landes.</p> <ul style="list-style-type: none"> Lkw-Routenkonzept <p>Wir würden die Erstellung eines Lkw-Routenkonzeptes begrüßen, bei der die ansässigen Unternehmen einbezogen werden (hierzu bieten wir gerne unsere Unterstützung an).</p> <p>Die Funktionalität der Stadt muss sicher gestellt bleiben. Die Erreichbarkeit aller Betriebe muss Vorrang behalten. Fahrverbote können nur dann angedacht werden, wenn Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe ohne Einschränkungen gewährleistet bleiben.</p> <p>Nun konkret zum vorliegenden Entwurf: Auch Temporeduzierungen können sich negativ auf die Erreichbarkeit auswirken. Deshalb sollte vor deren Einführung dringend die Verhältnismäßigkeit geprüft werden. Dazu bedarf es einer guten Datengrundlage. Diese ist aus unserer Sicht - auch durch die Verschiebung der 2. Runde - nicht vollständig gewährleistet.</p> <p>Ebenfalls zweifeln wir die Verhältnismäßigkeit einzelner vorgesehener Maßnahmenbereiche an. Dies gilt zum einen für die Maßnahmen 5, 17, 28, 36 und 37, da hier keine entsprechenden Überschreitungen nachgewiesen sind. Bei den Maßnahmen 9, 24, 27, 30, 57 und 63 ist die Verhältnismäßigkeit aufgrund der sehr geringen Anzahl zu schützender Personen fraglich. Bei einer dritten Gruppe spricht die Funktion der Straße gegen eine Temporeduzierung. Hier sind die Maßnahmen 27 und 30 zu nennen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>von Passiven Schallschutzmaßnahmen in Maßnahmenbereichen der 1. Priorität für die keine aktiven Maßnahmen umgesetzt werden bzw. innerhalb der nächsten 5 Jahre keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung geplant sind.</p> <p>Die 1. Stufe des Programms ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Mit Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wird das Schallschutzfensterprogramm entsprechend überarbeitet. Weitere Informationen sind unter https://www.stadt-muenster.de/lumwelt/immissionsschutz/laerm/laermsschutz.html einsehbar.</p> <p><u>Zu Lkw-Routenkonzept</u></p> <p>Die Expertise „Vorzeitige Gestaltung des Zukunftsprozesses Masterplan Mobilität Münster 2035+“ (LK Argus, Juli 2018) skizziert die Notwendigkeit, Analysen zum Wirtschaftsverkehr (bzw. Lkw-Verkehr) durchzuführen, um eine stadtverträgliche Gestaltung zu realisieren.</p> <p><u>Zur Temporeduzierung</u></p> <p>Die Leistungsfähigkeit von Hauptverkehrsstraßen hängt weniger von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern von anderen Faktoren, wie den LSA geregelten Knotenpunkten ab. Zum 01. Februar 2019 wurde auf einer ersten Auswahl von Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich innerhalb des 2. Tangentenrings Tempo 30 aus Lärmschutzgründen eingeführt. Die Einführung von Tempo 30 wurde über einen Zeitraum von 13 Monaten, von September 2018 bis September 2019 evaluiert. Dabei orientierte sich das Untersuchungskonzept an den Bedenken die seitens der Politik eingebracht wurden. Eine Befürchtung war unter anderem die Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs. Im Ergebnis zeigt die Evaluation, dass es zu keiner signifikanten Beeinträchtigung kommt. Die Gutachten zur Evaluation sind einsehbar unter https://www.stadt-muenster.de/lumwelt/immissionsschutz/laerm/massnahme-tempo-30.html.</p> <p>Die politische Beratung zur Evaluation hat im August stattgefunden. Mit Beschluss des Rates vom 26.08.2020 hat die Tempo 30 Regelung weiterhin Bestand. (Beschlussvorlage V/0372/2020).</p> <p><u>Zur Fortführung der Tempo 30 Konzeption</u></p> <p>Die Fortschreibung des Geschwindigkeitskonzeptes im Lärmaktionsplan der 3. Runde ist als begründete Vorauswahl zu bewerten. Es handelt sich um keine abschließende und vollständige Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen, sondern um eine Empfehlung unter einer ersten Abwägung der verkehrlichen Belange.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
		<p>Zur Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen in den einzelnen Maßnahmenbereichen lässt sich folgendes festhalten:</p> <p>Zu Punkt 1, dass nicht entsprechende Überschreitungen vorliegen würden. In allen genannten Maßnahmenbereichen (MB 5,17,28,36,37) haben die Lärmkartierungen Lärmpegel mindestens im Bereich oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$) bis $\leq 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ bis $\leq 60 \text{ dB(A)}$ ergeben. Teilweise liegen sogar Lärmpegel oberhalb der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) vor. Die empfohlenen Maßnahmen sind somit gerechtfertigt. Bei MB 5 ist außerdem die hohe Anzahl der betroffenen Einwohner von 1359 maßgeblich für die Entscheidung zur Prüfempfehlung.</p> <p>Zu Punkt 2, dass nur eine geringe Anzahl der zu schützenden Personen vorliegen würde. Die Festlegung der Maßnahmenbereiche orientiert sich sowohl an der Höhe der Lärmbelastung als auch an der Betroffenheit. Die Anzahl der betroffenen Anwohner reichen in den 64 Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans der 3. Runde von 38 bis 1359. In MB 9 werden beispielweise 729 Einwohner von Pegeln überhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes beeinträchtigt (Siehe Anlage 1).</p> <p>Zu Punkt 3, dass die Funktion der Straße nicht verhältnismäßig gegenüber einer Temporeduzierung sei. Die Ergebnisse der Evaluation zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich Münsters haben gezeigt, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs kommt. Die Funktion einer Straße wird weniger durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit sondern vielmehr durch die Koordinierung der LSA beeinflusst. Weitere Informationen zu der Thematik sind im Papier vom Umweltbundesamt „Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ (2017) zusammengefasst.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
<p>IHK Nord Westfalen 26.06.2020</p>	<p>Anregung/ Bedenken</p> <p>Sehr geehrter Herr Muddemann, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Münster.</p> <p>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 die Bürgerinnen und Bürger liegen grundsätzlich auch im Interesse der Unternehmen. Daher unterstützt die IHK grundsätzlich die Ziele des Lärmaktionsplans zur Lärminderung. Andererseits sind eine gute Erreichbarkeit und kurze Reisezeiten wettbewerbsrelevante Standortfaktoren. Dies gilt sowohl für die Ver- und Entsorgungskette (Wirtschaftsverkehr) 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 der 3. Runde erhebt die IHK jedoch Bedenken. Neben der erneut veralteten datengrundlage (aufgrund der verzögerten Erstellung des Lärmaktionsplans 2. Runde) ist insbesondere die Verhältnismäßigkeit und die Rechtmäßigkeit/ Zulässigkeit einiger Prüfeempfehlungen für Tempo 30-Abschnitte aus Sicht der IHK fraglich.</p> <p><u>MB 5, 17, 28, 36 und 37</u></p> <p>Für die Maßnahmenbereiche 5, 17, 28, 36 und 37 ist im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht nachgewiesen bzw. für uns nicht nachvollziehbar, dass Überschreitungen der</p>	<p>Stellungnahmen Stadt Münster</p> <p><u>Zur Fortschreibung der Tempo 30 Konzeption:</u> Die Fortschreibung des Geschwindigkeitskonzeptes im Lärmaktionsplan der 3. Runde ist als begründete Voraussetzung zu bewerten. Es handelt sich um keine abschließende und vollständige Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen, sondern um eine Empfehlung unter einer ersten Abwägung der verkehrlichen Belange</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 auf einer ersten Auswahl von Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich wurde über einen Zeitraum von 13 Monaten, von September 2018 bis September 2019 evaluiert. Dabei orientierte sich das Untersuchungskonzept an den Bedenken die seitens der Politik eingebracht wurden. Eine Befürchtung war unter anderem die Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs. Im Ergebnis zeigt die Evaluation, dass es zu keiner signifikanten Beeinträchtigung kommt. Die Gutachten zur Evaluation sind einsehbar unter</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
<p>Richtwerte zu bestimmten Tageszeiten vorhanden sind. Laut Anlage 5 des Planentwurfs werden für die Hammer Straße (tagsüber), die Westfalenstraße (tagsüber), die Scharnhorststraße (ganztags), die Friedrich-Ebert-Straße (zw. Annenstraße und Alfred-Krupp-DStraße, ganztags), Marktallee (ganztags) oder die Hafenstraße (ganztags) keine Richtwertüberschreitungen angegeben. Für die Anordnung aus Lärmschutzgründen, die der Anlass für diesen Planentwurf sind, liegt aus Sicher der IHK daher keine Grundlage vor. Die IHK lehnt die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ab.</p> <p><u>MB 9, 24, 27, 30, 57 und 63</u></p> <p>Für die Maßnahmenbereiche 9, 24, 27, 30, 57 und 63 ist aus unserer Sicht im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht hinreichend nachgewiesen, dass dort die Anzahl der zu schützenden Personen/Wohngebäude so groß ist, dass dies eine Anordnung von Tempo 30 rechtfertigen würde. Die Verhältnismäßigkeit der Anordnung wird aus unserer Sicht daher nicht ausreichend Rechnung getragen.</p> <p>Dies betrifft insbesondere die Friedrich-Ebert-Straße (MB 30) tagsüber. Das städtische Verkehrsnetz ist klassifiziert in Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen und Nebenstraßen. Neben der Nord-Süd-Achse im Westen der Altstadt (Weseler Straße und Am Stadigraben) verläuft östlich der Altstadt - im Bahnhofsbereich - die zweite Nord-Süd-Hauptverkehrsachse u.a. über die Friedrich-Ebert-Straße, Eisenbahnstraße und Gartenstraße in Richtung Zentrum Nord. Die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-</p>	<p><u>https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/massnahme-tempo-30.html</u></p> <p>Die politische Beratung zur Evaluation hat im August stattgefunden. Mit Beschluss des Rates vom 26.08.2020 hat die Tempo 30 Regelung weiterhin Bestand. (Beschlussvorlage V/0372/2020).</p> <p>Im Kapitel 5.2.3 des Lärmaktionsplans erfolgte die Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen. Für die von Seite 50 bis 52 vorgestellten Straßenabschnitte kamen die Prüfungen und Abwägungen zum Ergebnis, dass Tempo 30 zur Reduzierung der Lärbelastungssituation erforderlich, geeignet und angemessen ist.</p> <p><u>Zu MB 5, 17, 28, 36, 37</u></p> <p>In allen genannten Maßnahmenbereichen (MB 5, 17, 28, 36, 37) haben die Lärmkartierungen Lärmpegel mindestens im Bereich oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bis $\leq 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ bis $\leq 60 \text{ dB(A)}$) ergeben. Teilweise liegen sogar Lärmpegel oberhalb der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) vor. Die empfohlenen Maßnahmen sind somit gerechtfertigt. Bei MB 5 ist außerdem die hohe Anzahl der betroffenen Einwohner von 1359 maßgeblich für die Entscheidung zur Prüfpflichtung.</p> <p><u>Zu MB 9, 24, 27, 30, 57 und 63</u></p> <p>Im MB 30 sind gemäß Anlage 1 des Lärmaktionsplan 653 Einwohner durch Lärmpegel oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes betroffen. Außerdem liegen Richtwertüberschreitungen an 6 Gebäuden tagsüber und an 13 Gebäuden nachts vor. Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird weniger durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr von anderen Faktoren, wie der Koordination der LSA bestimmt. Zum 01. Februar 2019 wurde auf einer ersten Auswahl von Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich Münsters Tempo 30 aus Lärmschutzgründen eingeführt. Die Einführung von Tempo 30 wurde über einen Zeitraum von 13 Monaten, von September 2018 bis September 2019 evaluiert. Dabei orientierte sich das Untersuchungskonzept an den Bedenken die seitens der Politik eingebracht wurden. Eine Befürchtung war unter anderem die Reduzierung der Leistungsfähigkeit. Im Ergebnis zeigt die Evaluation, dass es zu keiner signifikanten Beeinträchtigung kommt. Die Gutachten</p>	

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
<p>Straße sollte daher erhalten bleiben. Die IHK hinterfragt daher kritisch die Anordnung von Tempo 30.</p> <p>Vergleichbares gilt für die Geiststraße (MB 27) tagsüber. Die Geiststraße besitzt eine wichtige Verteilungsfunktion für die Verkehre aus Süden kommen über die Hammer Straße in Richtung Schlossplatz und weiter in Richtung Norden. Sie trägt dazu bei, den stark befahrenen Kreisverkehr am Luderplatz zu entlasten. Daher sollte auch dort auf eine Tempo 30-Anordnung (tagsüber) kritisch hinterfragt werden.</p> <p>Für den Maßnahmenbereich 9 (Hansaring) ist laut Anlage 6 bereits eine Fahrhandeckenerneuerung auf einem Abschnitt von 110 m geplant. Wir regen an zu prüfen, ob nicht auch die übrigen ca. 400 m des betroffenen Straßenzugs ebenfalls mit lärminderndem Asphalt ausgestattet werden können. Eine Tempo 30-Anordnung könnte somit ggfs. vermieden werden.</p> <p>Für den Maßnahmenbereich 24 (Gartenstraße) ist eine Instandsetzung der Fahrbahn mit lärminderndem Asphalt ab 2020 geplant. Die Wirkung der Maßnahme sollte zunächst abgewartet und evaluiert werden, bevor eine Tempo 30-Anordnung erfolgt.</p> <p>Die IHK betont, dass sie sich nicht generell gegen eine Ausweitung von Tempo 30-Abschnitten ausspricht. 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. In jedem Fall ist sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss für alle Verkehrsträger grundsätzlich sichergestellt ist und insbesondere die Hauptverkehrsachsen so-</p>	<p>zur Evaluation sind einsehbar unter https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/massnahme-tempo-30.html.</p> <p>Die politische Beratung zur Evaluation hat im August 2020 stattgefunden. Mit Beschluss des Rates vom 26.08.2020 hat die Tempo 30 Regelung weiterhin Bestand. (Beschlussvorlage V/0372/2020).</p> <p>Im MB 27 sind 963 Einwohner durch Pegel oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes betroffen. Gemäß Anlage 5 kommt es zu Richtwertüberschreitungen an 9 Gebäuden tagsüber und 26 Gebäuden nachts. (Richtwertüberschreitung meint Pegel im bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von 70dB(A)/60dB(A) tag/nacht).</p> <p>Im MB 9 sind gemäß Anlage 1 des Lärmaktionsplans 729 Einwohner durch Überschreitung des gesundheitlichen Schwellenwertes betroffen. Dies entspricht einer hohen Lärmbeeinträchtigung. Darüber hinaus kommt es zu Überschreitungen des Richtwertes tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an 6 Gebäuden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Münster folgt einem integrierten Ansatz. Der Einsatz von lärmindernden Asphalt wird im Zuge von Fahrbahninstandsetzungen (Sanierungsmaßnahmen und Umbaumaßnahmen) eingesetzt und stellen keine selbstständige Maßnahme dar.</p> <p>Im MB 24 sind 597 Einwohner durch Pegel oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes betroffen. Außerdem liegen Richtwertüberschreitung an 15 Gebäuden tagsüber und 16 Gebäuden nachts vor.</p> <p>Zur Wirkung von Tempo- 30 auf Hauptverkehrsstraßen kann neben der Evaluation der Stadt Münster auf das Papier vom Umweltbundesamt „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ (2017) verwiesen werden.</p>	

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
<p>TÖB</p>	<p>weit 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><u>MB 2</u></p> <p>Für den Maßnahmenbereich 2 (Steinfurter Straße zw. Neutorstraße und Grevener Straße) wird die Empfehlung für eine straßenräumliche Umgestaltung - in Form einer Umwandlung der Rechtsabbiegespur in die Grevener Straße - ausgesprochen. Inwiefern die Umwandlung der Abbiegespur in eine Busspur zu einer Lärminderung beiträgt, erschließt sich uns nicht. Lediglich der motorisierte Individualverkehr würde um drei bis vier Meter von der Wohnbebauung abrücken. Aus den DTV-Werten im Planentwurf lässt sich ableiten, dass viele Verkehrsteilnehmer von der Steinfurter auf die Grevener Straße einbiegen und dafür die Abbiegespur nutzen. Würde die Abbiegespur weggenommen oder verkürzt, könnte es aus unserer Sicht zu einer Gefahrensituation - Einfädelung der Busse (Fahrtrichtung B 54)/ Abbiegeverkehre und MIV Richtung B 54 - und zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Steinfurter Straße im benannten Abschnitt kommen. Zudem ist kritisch zu hinterfragen, welchen Nutzen und Mehrwert eine solitäre und nur ca. 200 m lange Busspur für den ÖPNV hat.</p>	<p>Durch die Nutzung des 3. Fahrstreifens als Busspur mit Ausbildung einer Kaphaltestelle anstelle der heutigen Busbuchung rückt ebenso der ÖPNV von der Wohnbebauung weg (Zusammenfassung LAP 3 s. 9).</p> <p>Eine 200 Meter lange Busspur, in die störungsfrei eingefahren werden kann, bedeutet, dass der Bus am Rückstau vor der LSA vobrefahren kann. Leistungsfähigkeitsprobleme werden bei den vorhandenen Verkehrsmengen nicht auftreten.</p> <p>Durch die zum 01.01.2020 erfolgte Umstufung der Straßen Steinfurter Straße (Abschnitt Neutor bis York-Ring) und Grevener Straße (Abschnitt Steinfurter Straße bis York-Ring) zu Kreisstraßen (vormals Bundesstraßen) besteht mittelfristig das Potenzial zur Verringerung des MIV im Maßnahmenbereich 2, welches gleichermaßen zu sinkenden Lärmemissionen führen wird.</p> <p>Im Kontext des Vorhabens der ÖPNV-Beschleunigung soll im weiteren Vorgehen eine ganzheitliche Betrachtung der benannten Strecke in beide Fahrtrichtungen erfolgen; Besonderfahrstreifen stellen hierbei eine Option dar.</p>
<p>VCD 27.06.2020</p>	<p>Wir nehmen Bezug auf unsere Stellungnahme und Anregungen vom 27.6.2016.</p> <p>Der VCD begrüßt die Fortschritte beim Schutz der Gesundheit der Bevölkerung durch die Implementierung der verschiedenen Maßnahmen der 2. Stufe des Lärmaktionsplans von 2017. Er fordert die beschleunigte Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen.</p>	

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>Insbesondere die Evaluation der Wirkung von Tempo 30 auf einem durchgehenden Straßenzug der Altstadt (1. Nordtangente Münzstraße bis Mauritztor) (V/0372/2020) hat gezeigt, dass Geschwindigkeitsreduzierung ein effizientes Mittel zur Lärmreduzierung ist, ohne die befürchteten negativen Auswirkungen auf Reisezeiten im ÖPNV, Einsatzzeiten von Rettungsdiensten oder Erhöhung des Schadstoffausstoßes..</p> <p>Wir fordern daher, dass die bisher angeordneten Tempo 30 Bereiche auf Dauer gestellt werden, und dass auch für weitere vergleichbare Bereiche in der Innenstadt und im Außenbereich (vgl. Anl.1 S. 50 ff) Tempo 30 unter Beteiligung der betroffenen Menschen beschleunigt realisiert wird.</p> <p>Der VCD fordert seit langem Tempo 30 als Regelschwindigkeit in verdichteten Stadträumen. Hauptzielsetzung ist dabei die Verkehrssicherheit, insbesondere bei hohen Fuß- und Radverkehrsanteilen wie in Münster. Lärmschutz wäre dann an vielen Stellen, z.B. auch bei Fahrradstraßen, ein willkommenes Nebenprodukt erhöhter Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Die Hammer Str. zwischen Ludgerplatz und Geiststr. z.B. erfordert während des Tages wegen des hohen Einzelhandelsbesatzes, der vielen Seitenstraßen und Parkvorgänge mit ein- und aussteigenden Menschen, querenden Fußgängern, Radfahrern und Autos ein so hohes Maß an Aufmerksamkeit von Fahrzeugführern, dass eine Geschwindigkeit über 30 km/h bei Einhaltung der Kriterien von § 1 StVO nicht vertretbar ist.</p> <p>Wenn die Feuerwehr außer bei den in Anl. 1 S.53 positiv beurteilten Maßnahmenbereichen bei „allen darüber hinaus vorgeschlagenen Streckenabschnitten ... erhebliche Bedenken ...“ sieht, so sollte in die Abwägung auch die Tatsache einbezogen werden, dass bei Tempo 30 das Unfallrisiko und die Schwere von Unfällen besonders</p>	<p>Die politische Beratung zur Evaluation hat im August 2020 stattgefunden. Mit Beschluss des Rates vom 26.08.2020 hat die Tempo 30 Regelung, die sich aus dem Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans der 2. Runde ergeben, weiterhin Bestand. (Beschlussvorlage V/0372/2020).</p> <p>Bezüglich der Forderung, dass die Tempo 30 Regelung auch auf der Hammer Straße während des Tages eingeführt werden soll, ist auf den Maßnahmenbereich Nr. 5 in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Runde (Lärmaktionsplan 3. Runde) hinzuweisen. Dies bedeutet, dass seitens des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit eine Prüfung des Streckenabschnitts zur Ausweitung der Tempo-30 Anordnung auf ganztags empfohlen wird. Dabei handelt es sich um eine Empfehlung unter einer ersten Abwägung der verkehrlichen Belange. Eine abschließende und vollständige Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt. Diese wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans der 3. Runde durch die Straßenverkehrsbehörde unter Einbeziehung sämtlicher relevanter Aspekte bspw. der Auswirkungen auf Rettungszeiten und Hilfsfristen vorgenommen.</p> <p>Bezüglich der Tempo-30 Anordnung aus Verkehrssicherheitsgründen wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde eine erste Stellungnahme abgegeben:</p> <p>Nach den Regelungen der StVO gilt innerorts abseits der Tempo-30-Zonen eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Lediglich bei Einrichtungen im Sinne von § 45 Abs. 9 Ziffer 6 StVO mit direktem Zugang zur Hauptverkehrsstraße soll 30 km/h für die Öffnungszeiten angeordnet werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur reduziert werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (§ 45) erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist bislang an der Hammer Straße nicht festzustellen.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>für Fußgänger und Radfahrer erheblich zurückgehen, und dass dies ja den Zielsetzungen der Rettungsdienste entspricht.</p> <p>Stadträumliche Konzepte/Maßnahmen</p> <p>halten wir für besonders bedeutsam im Sinne einer integrierten Betrachtung des Verkehrslärms und des Lebensraums der Anwohner von Straßen. Vorlage und Anlagen reduzieren die Begrifflichkeit auf straßenräumliche Maßnahmen bzw. Konzepte und übersehen damit die sozialen und ökologischen Aspekte. Die Ausführungen dazu sind äußerst dürftig (Vorlage: 1 Fahrradstr., Steinfurter Str. Umwidmung von Fahrspuren, Hofnung auf Umgehungsstr.; Tabelle 13 Anl. 1 S.44 4 Maßnahmen „in Planung“; Zusammenfassung S. 9 Hofnung auf Verlagerung B54). Ob sich bestimmte Hoffnungen erfüllen, ob nicht an anderer Stelle neue Störungen entstehen, wird nicht diskutiert. Tatsächlich vorhandene Möglichkeiten zur grundlegenden Neugestaltung bieten sich z.B. an der Grevenener Str. (Maßn. 18). Hier konterkariert aber die vom ASSVV am 11.5.2015 beschlossene Planung nicht nur alle Ziele des Lärmschutzes (wir haben in unserer o.a. Stellungnahme vom 27.6.2016 ausführlich darauf hingewiesen), sondern verpasst die Chance, einen Stadtraum mit hoher ökologischer und sozialer Qualität zu schaffen. Zugunsten einer stadträumlichen Planung hat sich inzwischen die Situation entschieden verändert: Da dieser Straßenschnitt seit Jahresbeginn nicht mehr Bundesstr. ist, hat die Stadt deutlich mehr Gestaltungsfreiheit, die sie auch nutzen muss:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die MIV-Belastung ist vergleichbar mit anderen zweispurigen Durchgangsstraßen (z.B. untersuchte 1. Nordtangente). Damit kann, mit 2 MIV-Spuren und ausreichend Raum für ÖPNV, Rad und Fuß der in den Klimaschutzbeschüs- 	<p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Münster verfolgt einen integrierten Ansatz. Planungen aus anderen Bereichen sind in die Maßnahmenentwicklung mit einbezogen worden. So sind im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans ebenso soziale und ökologische Aspekte enthalten. Die Begrifflichkeiten ergeben sich daraus, dass bei der Lärmaktionsplanung zunächst der Straßenverkehrsraum betrachtet wird und hier die Maßnahmen zur Lärminderung ansetzen. Es steht außer Frage, dass durch eine Lärminderung ebenso soziale und ökologische Aspekte betroffen sind.</p> <p>Die Grevenener Straße wird im Lärmaktionsplan der 3. Runde durch die Maßnahmenbereich MB 6 und MB 12 abgebildet. Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde die Grevenener Straße als MB 18 dargestellt. Für diese Maßnahmenbereiche der Grevenener Straße werden die gestalterische und funktionale Umgestaltung benannt, deren Umsetzung allerdings unklar ist. Im MB 12 wurden bereits Fahrbahnsanierungen mit lärmmindernden Asphalt in 2017/18 umgesetzt.</p> <p>Die Umstufung der Grevenener Straße von Bundesstraße (B 219) zur Kreisstraße (K 1 - Abschnitt Steinfurter Straße bis York-Ring) ist zum 01.01.2020 erfolgt. Dies bietet das Potenzial, die bereits mit dem Lärmaktionsplan 2017 angestrebte funktionale und gestalterische Umgestaltung mittelfristig zu initiieren. Für den Start der Umsetzung der Maßnahme wird der Zeitraum nach den ab ca. Q2/2021 startenden Kanalbauarbeiten angestrebt. Daher ist die Maßnahme nicht im kurzfristigen Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Welche Gestaltungsmöglichkeiten sich tatsächlich bieten, hängt nicht zuletzt auch davon ab, wie sich die Verkehrsmengen zukünftig verteilen. Das Konzept zur Verlegung der B54 ist noch nicht vollständig umgesetzt. Aktuell laufen die Vorbereitungen zur Anpassung der wegweisenden Beschilderung. Ziel der Stadt Münster ist es, die gewonnenen Freiheiten im ehemaligen Verlauf der B54 zu nutzen und zu deutlich mehr städtebaulicher Qualität zu kommen. Nicht zuletzt vom Masterplan Mobilität Münster 2035+ sind Hinweise zu Möglichkeiten zur Neuaufteilung der Verkehrsflächen zu erwarten.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>sen erklärten Zielsetzung der Stadt; den MIV zugunsten des Umweltverbundes zu reduzieren, Rechnung getragen werden.</p> <p>- Angesichts der sich verstärkenden Klimaerwärmung und im Rahmen des Klimaanpassungskonzepts der Stadt war der Beschluss der Reduktionsvariante (V0126/2015 Anlage 6) ohne die in Anlage 5 vorgesehenen Baumpflanzungen kontraproduktiv. Dies ist eine der wenigen Stellen in der Innenstadt, an der noch ausreichend Raum vorhanden ist, um mit einer „grünen Lunge“ ein angenehmes Kleinklima in einen dicht bebauten Bereich zurück zu holen. Auch der Platz zwischen Melchersstr. und Catharina-Müller-Str. muss in das Grünkonzept einbezogen werden. Dem unmittelbaren Immissionsschutz (vor Lärm und Schadstoffen) kann besonders die nach Anlage 5 auf der Ostseite vorgesehene Baumallee dienen.</p> <p>- Da eine Erneuerung der Straße ohnehin nötig ist (nach Kanalsanierung), fordern wir hier eine Neuplanung des gesamten Stadtraumes unter Beteiligung der Anwohner.</p> <p>Was hier am Beispiel der Grevener Str. angerissen wurde, gilt auch für die weitere Planung an anderen neuralgischen Punkten der Stadt, wie Wolbecker Str., Hansaring, oder den Ortsdurchfahrten der Außenstadtteile. Außer einer Temporeduzierung und evtl. Fahrbahnerneuerungen sollte jeweils eine Aufwertung des Stadtraumes unter Beteiligung der Betroffenen in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Integrative Planungskonzepte – Masterplan Mobilität 2035+</p> <p>Mittel- und langfristig geht es um einen Paradigmenwechsel: „Nachhaltige Mobilität braucht integrative Planungskonzepte“, fordert Münsters Klimabeirat in seiner Pressemitteilung vom 23.6.2020 (Anlage). Dem schließen wir uns an. Wir gehen davon aus, dass der „Masterplan Mobilität“</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 Entwicklungsplanungen und städtebaulichen Planungen erfolgen.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>ität Münster 2035+“ ein solches integrierendes Konzept darstellen soll im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsplans (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan nach EU-Kriterien), der die Planungen der verschiedenen Ebenen integriert betrachtet. Die Gutachter reißen diese Aspekte an (Anlage S. 4/5), wir vermissen aber integratives Denken und Planen bei vielen Verkehrsprojekten der Stadt in letzter Zeit (Flyover Ägiditor, Ausbau Koldering, Umgehung Roxel usw.) Wir fordern daher, dass auch die Fortschreibung des Lärmaktionsplans die weitere Mobilitätsplanung der Stadt mit bestimmt, um einerseits kontraproductive Effekte auszuschließen und andererseits Synergieeffekte optimal nutzen zu können.</p> <p>Lärmquellen von außen</p> <p>Der VCD begrüßt die Bemühungen der Stadt, in Zusammenarbeit mit der DB die Lärmbelastung an Schienenstrecken zu mindern.</p> <p>Hohe und von der Bevölkerung der Außenstadtteile besonders stark empfundene Belastungen kommen jedoch auch von Bundesfernstraßen, insbesondere vom Autobahnzubringer B 51 und der A 1. Menschen in Mecklenbeck und in Nienberge beklagen sich seit Jahren über wachsenden Lärm. Besonders intensiv ist die Lärmbelastung in Nienberge seit dem sechsspürigen Ausbau der A 1 und der Freigabe der Geschwindigkeit auf der Stadtstrecke. Viele Eingaben haben bisher nichts gefruchtet. Wir fordern insbesondere die Politiker*innen auf, sich weiterhin mit Nachdruck für eine effektive Geschwindigkeitsreduzierung auf den Stadtstrecken der Bundesfernstraßen einzusetzen.</p>	<p>Die Minderung der Lärmbelastung an Schienenwegen erfolgt im Rahmen des freiwilligen Lärmchutzprogramms im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Über die interaktive Lärmsanierungskarte der DB Netze können alle Maßnahmen zu Lärmsanierung und deren Umsetzungsstand abgerufen werden. https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/?state=NRW</p> <p>Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B51 thematisiert und durch Straßen NRW festgelegt. Die B51 ist mit dem Maßnahmenbereich MB 59 im Lärmaktionsplan der Stadt münster enthalten. Darüberhinaus sind im Bereich des Autobahnzubringers B51 keine Maßnahmenbereiche vorhanden. An den Bundesautobahnen liegt die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes bei der oberen Straßenverkehrsbehörde, also zurzeit bei der Bezirksregierung Münster. Es gibt keine kommunale Regelungskompetenz. Für die B51 Autobahnzubringer ist die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Münster die Zuständige Behörde.</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
Regionalverkehr Münsterland GmbH 29.06.2020	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit nehmen wir Stellung zum Lärmaktionsplan der 3. Runde der Stadt Münster. Wir beziehen uns auf die Maßnahme 20 „Am Steintor“, die verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Ortsdurchfahrt Wolbeck vorsieht.</p> <p>Die Straße Am Steintor wird von unseren RegioBus Linien R22/R32 befahren (als Linie 22 im Stadtgebiet Münster). Eine Verkehrsberuhigung in diesem Bereich hätte ggf. Auswirkungen auf die Fahrtzeit und damit auf den Fahrplan der Linien im gesamten Linienvorlauf in der Region aber auch innerhalb der Stadt Münster. Wir bitten Sie daher um eine frühzeitige Beteiligung und Information bzgl. der Planung und Umsetzung der Maßnahme 20.</p> <p>Bei Rückfragen oder Anmerkungen können Sie sich gerne an uns wenden.</p>	<p>Die Maßnahme ist in Anlage 5: „Tempo 30 im Zuge Umgestaltung nach vollständiger Anbindung Umgehung (siehe LAP 2. Stufe) als bereits geplant“ dargestellt. in Anlage 6 wird der Kontext dargestellt: „Verkehrliche und funktionale Umgestaltung der OD im Rahmen „Aktive Stadt- und Ortszeitentrennen Münster-Wolbeck; Tempo 30 oder Tempo 20 bei Umgestaltung.“</p> <p>In welcher Form die Verkehrsberuhigung stattfinden soll, ist noch nicht abschließend geklärt.</p> <p>Eine Beteiligung des Betreibers RVM der RegioBus Linien R22/R32 bei der Weiterentwicklung der Planungen wird zugesagt.</p>
BUND Kreisgruppe Münster 30.06.2020	<p>Sehr geehrter Herr Muddemann, die BUND-Kreisgruppe Münster dankt für die Beteiligung an der 3. Runde Lärmaktionsplan. Wir haben uns mit den Unterlagen befasst. Interessant fanden wir die Lärmkarten S. 8, 9. Wir haben die unter 5.1 und 5.2 aufgeführten, bereits umgesetzten Maßnahmen zur Kenntnis genommen, vor allem die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Wir begrüßen auch die neu geplanten Maßnahmen, 6.1 und 6.2.1. Zu Einzelheiten Stellung zu nehmen oder weitere Vorschläge zu unterbreiten, sehen wir uns allerdings nicht in der Lage, die Materie ist doch recht technisch und kompliziert. Wir unterstützen aber die Vorschläge des VCD in der Stellungnahme vom 27.6.</p>	<p>siehe Stellungnahme des VCD, die durch den BUND unterstützt wird</p>
Polizeipräsidium Münster 30.06.2020	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplan 3. Runde nehme ich wie folgt Stellung: Gegen den Entwurf bestehen aus polizeifachlicher Sicht keine Bedenken.</p>	<p>keine Stellungnahme erforderlich</p>

TÖB	Anregung/ Bedenken	Stellungnahmen Stadt Münster
	<p>Zeitlich unterschiedliche Regelungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen sind regelmäßig Gegenstand von Bürger-Eingaben.</p> <p>Gleichzeitig hat eine zeitliche Begrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkung keine negativen Effekte auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Grundsätzlich ist auch von einer Regelkonformität auszugehen.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere an Unfallbrennpunkten Unfallhäufungsstellen/ -linien, sind zielführend.</p>	