



Amt für Grünflächen, Umwelt
und Nachhaltigkeit

22.02.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Muddemann

Telefon: 492-6779

Muddemann@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Münster

Beratungsfolge

| | | |
|------------|---|--------------|
| 25.02.2021 | Ausschuss für Verkehr und Mobilität | Vorberatung |
| 02.03.2021 | Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen | Vorberatung |
| 02.03.2021 | Ausschuss für Personal, Digitalisierung, Organisation, Sicherheit und Ordnung | Vorberatung |
| 03.03.2021 | Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung | Vorberatung |
| 17.03.2021 | Hauptausschuss | Vorberatung |
| 17.03.2021 | Rat | Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beschließt den Lärmaktionsplan der 3. Runde zur strategischen Ausrichtung, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Lärmschutzes in Münster in der Fassung vom Dezember 2020.
2. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die von den Bürgerinnen und Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange eingebrachten Anregungen und Bedenken zum Lärmaktionsplan geprüft wurden. Die Verwaltung hat im Einzelnen dazu Stellung genommen (Anlage 1). Anregungen und Bedenken sind somit erledigt.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der Kurzfristmaßnahmen gemäß Abbildung 1 vorzubereiten.
4. Der Rat beauftragt die Verwaltung, für die Prüfeempfehlungen zur Einführung von Tempo 30 auf weiteren Straßenabschnitten eine konkrete straßenverkehrsrechtliche Prüfung durchzuführen.
5. Der Rat beschließt die Aufnahme weiterer Maßnahmenbereiche in das Förderprogramm zum passiven Schallschutz und beauftragt die Verwaltung, die Fortschreibung des Förderprogramms zum passiven Schallschutz vorzubereiten.

6. Der Rat beauftragt die Verwaltung, weiterhin auf Bund und Land einzuwirken, damit Maßnahmen zur Lärminderung an den übergeordneten Straßen (BAB und B51) ergriffen werden.
7. Der Rat nimmt die Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr zur Kenntnis.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

| Teilergebnisplan | | | | | |
|-------------------------|------------|--|-------------------------|-----------------------|--|
| | Nr. | Bezeichnung | Haush.- jahr | Betrag [€] | Bemerkungen |
| Produktgruppe | 1401 | Übergreifender Umweltschutz, Klima, Nachhaltigkeit, Immission, Boden, Abfall | | | Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung |
| Zeile | 16 | Sonstige ordentliche Aufwendungen | 2021 | 16.000 | Lärmberechnung für die straßenverkehrsrechtliche Prüfung |

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltplan-Entwurf 2021 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2021 die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

Lärm macht krank – Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Umweltgerechte und gesundheitsverträgliche Lebensbedingungen sind wichtige Voraussetzungen für Menschen. Gerade in Ballungsräumen, wie Münster, in denen ein hohes Verkehrsaufkommen und das oft dichte Nebeneinander von Infrastruktur und Wohnnutzungen historisch gewachsen ist, führt dazu, dass auch heute noch Wohngebiete von Emissionen insbesondere aus dem Verkehr beeinträchtigt werden. Diese Exposition gegenüber Luftschadstoffen, Lärm, Licht oder Erschütterungen kann negative Folgen für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger haben und ist eine große Herausforderung, hohe Umweltschutz- und damit auch Gesundheitsstandards sicherzustellen.

Rechtlicher Rahmen

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde europaweit ein rechtlicher Rahmen geschaffen, um das Thema Lärm stärker in die kommunalen Planungen einzubinden. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde durch die §§ 47a – 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt.

Die Umgebungslärmrichtlinie will mit Blick auf die Lärmprobleme eine Bestandserfassung, planerische Bewertung und politische Festlegung von Zielen organisieren, um einen Prozess zur Lärminderung anzustoßen. Innerhalb eines bestimmten Zeitraumes soll der Prozess zum Erfolg geführt werden.

den. In der Richtlinie werden keine verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte für Lärm festgelegt, sondern die Verfahrensschritte festgelegt. Zentrale Verfahrensschritte sind die Erstellung von Lärmkarten (§ 47c Abs. 1 BImSchG) und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit (§ 47d Abs. 1 u. 3 BImSchG).

Die Lärminderungsplanung für die Schienenwege des Bundes wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) durchgeführt (LAP Teil A und Teil B). Mit der Veröffentlichung des LAP Teil B am 18. Juli 2018 ist der bundesweite Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Schienenwege bereits abgeschlossen (vgl. Vorlage V/0670/2018). Die Ergebnisse werden im Lärmaktionsplan in der Fassung vom Dezember 2020 erläutert und in dieser Vorlage zusammengefasst (s. u. Zu 7).

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie sind die Lärmaktionspläne in einem Turnus von fünf Jahren zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Lärmkartierungen für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde im Jahr 2017 termingerecht durchgeführt. Der Lärmaktionsplan ist gemäß § 47 BImSchG nach einem Jahr vorzulegen. Beim aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Münster ist die Frist zur Vorlage überschritten. Die Überschreitung begründet sich einerseits aus der Verzögerung zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe (Beschluss Dezember 2017), dem Abschluss und der Berichterstattung zur Evaluation der Tempo 30 Abschnitte aus dem LAP 2 (Beschluss August 2020) sowie andererseits durch die Umstände der Covid-19-Pandemie, wodurch es zu einer Verschiebung der Öffentlichkeitsbeteiligung gekommen ist.

Da im Bundesgebiet noch weitere Kommunen in Verzug sind, hat die EU-Kommission (KOM) ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Ballungsräume und Kommunen per Erlass (Herbst 2020) aufgefordert, die Lärmaktionsplanung der 3. Runde kurzfristig abzuschließen.

Die Vorbereitungen der Lärmkartierung für das Jahr 2022 zur Lärmaktionsplanung der 4. Runde werden seitens der Verwaltung eingeleitet. Für die Lärmaktionsplanung der 4. Runde wurde der Bearbeitungszeitraum zwischen Lärmkartierung und Erstellung eines Lärmaktionsplans auf 2 Jahre angehoben (EU-Verordnung 2019/1010 zur Angleichung der Berichterstattungspflichten). Somit liegt die Frist zur Vorlage des nächsten Lärmaktionsplans im Juli 2024.

Lärmkartierung

Die Stadt Münster hat auf Grundlage der Lärmkartierung, die für das gesamte Stadtgebiet erfolgte, sogenannte „strategische Lärmkarten“ gemäß der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) erarbeitet. Die Karten zeigen, wo im Stadtgebiet Münster Schwerpunkte der Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger bestehen. Das Verfahren zur Ermittlung der Lärmschwerpunkte ist vorgegeben. Maßgeblich für die Gewichtung der Schwerpunkte ist, wie viele Betroffene in einem bestimmten Lärmniveau wohnen. Die Lärmkarten wurden 2017 veröffentlicht (<http://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissions-schutz/laerm.html>). Die Ergebnisse verdeutlichen, dass insbesondere die vom Straßenverkehrslärm in Münster ausgehenden Lärmbelastungen ein erhebliches gesundheitliches Problem darstellen. Der Lärm durch die kartierten Gewerbebetriebe führt nur zu einer geringen Lärmbetroffenheit. Die Analyse ergab 64 Maßnahmenbereiche, innerhalb derer eine Priorisierung nach Höhe der Belastung und dem Grad der Betroffenheit in drei Stufen erfolgte. Die Maßnahmenbereiche mit der höchsten Priorität, das sind insgesamt 26 Maßnahmenbereiche, befinden sich zu einem großen Anteil innerhalb des zweiten Tangentenrings.

Gegenüber dem Lärmaktionsplan aus 2017 sind 10 Maßnahmenbereiche hinzugekommen und 15 Maßnahmenbereiche entfallen. Diese Änderungen ergeben sich aus veränderten Einwohnerdaten sowie Anpassungen oder Verbesserungen des Lärmberechnungsmodells.

Lärmaktionsplan der 3. Runde

Mit der Vorlage V/0670/2018 – „Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne für Münster: Lärmaktionsplan der 3. Stufe“ wurde dem Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen über die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans der 3. Runde berichtet. Danach soll, aufbauend

auf den aktuellen Lärmkartierungsdaten, der bisherige Lärmaktionsplan für Münster fortgeschrieben werden. Neben der Analyse der Lärmbelastungssituation im Jahr 2017 beinhaltet die Fortschreibung eine Aktualisierung der Maßnahmenbereiche. Die Ergänzung der Tempo 30 – Konzeption sowie die Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans der 2. Stufe sind weitere Schwerpunkte des Lärmaktionsplans der 3. Runde. Auch der Schienenverkehrslärm wird in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung vom September 2017 wurden im Internet veröffentlicht und am 20. Februar 2019 im Rahmen eines Lärmforums der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf der Basis von Abstimmungsgesprächen und internen Zwischenberichten wurde ein Entwurf fertiggestellt. Mit der Vorlage V/0058/2020 „Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Münster – Öffentliche Auslegung des Entwurfes“ wurden die politischen Gremien über den Entwurf und die Ergebnisse der Lärmkartierung unterrichtet, sodass die vorgesehene Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden konnte. Nach Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und einer erneuten Ämterabstimmung ist der Entwurf zur Beschlussfassung angepasst worden.

Die Zusammenfassung des Lärmaktionsplanes der 3. Runde für der Stadt Münster ist als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt. Der Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Münster in der Fassung vom Dezember 2020 inklusive sämtlicher Karten und Anhänge steht aufgrund seines Umfangs unter dem folgenden Link zum Download bereit (<http://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionschutz/laerm.html>). Den Fraktionen wird in Papierform jeweils ein Lärmaktionsplan mit den Anlagen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus kann der Lärmaktionsplan - nach Absprache - im Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit eingesehen werden.

Im Lärmaktionsplan wurden vorrangig für die Maßnahmenbereiche der ersten Priorität Maßnahmen entwickelt. Durch die Umsetzung können kurzfristig 11.120 Menschen (s. u.) besser vor Lärm geschützt werden.

Zu 2. und zu 6. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit, dass sowohl strategische Lärmkarten als auch Aktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Die Information muss „deutlich, verständlich und zugänglich“ sein. Die Öffentlichkeit soll jedoch nicht nur informiert werden, sondern auch die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt werden und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden. Die Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsformate sind im Lärmaktionsplan in der Fassung vom Dezember 2020 ausführlich dokumentiert.

Eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen eines Lärmforums im Februar 2019. Inhalte der Veranstaltung waren die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Analyse der Lärmbelastungssituation des Straßenverkehrs und des Schienenverkehrs sowie die vorgesehenen Inhalte des Lärmaktionsplans der 3. Runde. Außerdem wurde der aktuelle Stand der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe diskutiert. Darüber hinaus konnten die Bürgerinnen und Bürger auf Lärmprobleme aus Sicht der Öffentlichkeit hinweisen. Die Anregungen wurden im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung geprüft, soweit diese auf die definierten Maßnahmenbereiche bezogen waren.

Zum Entwurf des Lärmaktionsplans erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich der Träger öffentlicher Belange im Zeitraum vom 29. Mai 2020 bis zum 28. Juni 2020. Aus der allgemeinen Öffentlichkeit inklusive Zusammenschlüssen von Bürgerinnen und Bürgern in Bürgerinitiativen gingen 10 Stellungnahmen ein. Von 6 Verbänden wurden schriftliche Stellungnahmen abgegeben. Darüber hinaus hat es eine Anregung aus der Politik im Rahmen eines Antrages in der Bezirksvertretung Münster-West zum Lärmschutz in Mecklenbeck gegeben. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und die Antworten der Stadt Münster können der Anlage 1 entnommen werden.

An der Internetbefragung haben insgesamt 240 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Sowohl die bereits umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe als auch die geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde konnten bewertet werden. Außerdem konnten ergän-

zende Vorschläge, beispielsweise weitere Maßnahmen oder auch weitere Maßnahmenbereiche formuliert werden. Die im Rahmen der Online-Befragung eingegangenen Anregungen zu ergänzenden Maßnahmen werden von der Verwaltung geprüft und ggf. an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Da die Definition und Priorisierung der Maßnahmenbereiche nach einem definierten und im Lärmaktionsplan dargestellten Verfahren erfolgt, werden die Vorschläge für die Ausweisung zusätzlicher Maßnahmenbereiche nicht aufgegriffen. Eine Abweichung der Systematik würde das Verfahren insgesamt in Frage stellen.

Folgende Schwerpunkte ergeben sich aus den verschiedenen Beteiligungsformaten der Öffentlichkeit:

- Lärmbelastungen an den übergeordneten Straßen: Weitere Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung (aktiver Schallschutz, Geschwindigkeitsreduzierungen) an den übergeordneten Straßen wie der BAB 1 und der B 51 werden gewünscht. Die Einwendungen wurden an die zuständigen Behörden und Straßenbauasträger zur Überprüfung weitergeleitet.

Die Autobahnen liegen in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster. Die Straßenverkehrsbehörde im Ordnungsamt der Stadt Münster ist zuständig für die B 51. Für die B 51 wird außerdem der zuständige Straßenbauasträger beteiligt. Die Notwendigkeit eines Tempolimits auf der BAB von 100 km/h wurde mehrfach geprüft und aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht für nicht notwendig erachtet.

Bei der Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden an die nationalen Berechnungsvorschriften und die vorgegebenen Bewertungskriterien (StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV) gebunden. Um Lärmschutz zu gewähren, welcher über die gesetzlichen Vorschriften hinausgeht, wäre eine Überarbeitung der zugrundeliegenden Berechnungs- und Bewertungskriterien erforderlich. Dies kann nur auf Bundes- bzw. Länderebene erwirkt werden. Die Stadt Münster strebt mit dem Beschluss des Lärmaktionsplans an, weiterhin auf Bund und Land einzuwirken, weitergehende Maßnahmen zur Lärminderung an den übergeordneten Straßen zu ergreifen.

- Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung: Weitere Anordnungen von Tempo 30 werden gewünscht. Die Internetbefragung ergab eine positive Resonanz sowohl zum Geschwindigkeitskonzept des Lärmaktionsplan 2017 als auch zu den Maßnahmen-vorschlägen zur Fortschreibung des Geschwindigkeitskonzeptes. Als sehr wichtig wurden hier die Maßnahmenbereiche auf der Geiststraße, auf der Hammer Straße sowie auf dem Hansaring genannt.
- Forderungen nach straßenbaulichen Maßnahmen sowie die Förderung des ÖPNV Angebots: Für eine nachhaltige Lärminderung ist eine integrierte Planung gemeinsam mit der Stadt- und Verkehrsplanung erforderlich. Aus diesem Grund sollte der in Bearbeitung befindliche Masterplan Mobilität Münster 2035+ die im Lärmaktionsplan aufgezeigten Handlungserfordernisse berücksichtigen.

Zu 3. Fortschreibung der Maßnahmenkonzepte - Kurzfristmaßnahmen

Die Fortschreibung der Maßnahmenkonzepte enthält die seit 2016 bereits umgesetzten Maßnahmen sowie aktuell geplante Maßnahmen. Dabei wurden Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie andere Umweltplanungen der Stadt Münster, die in Wechselwirkung mit der Lärmaktionsplanung stehen, berücksichtigt. Diese sind beispielsweise der 3. Nahverkehrsplan (2016), das Radverkehrskonzept, die Reaktivierung der WLE-Strecke, der Masterplan Mobilität Münster 2035+, der Masterplan 100% Klimaschutz, das Handlungskonzept Wohnen und das Baulandprogramm 2017-2025 sowie die aktuellen politischen Anträge zum Thema Verkehr. Die Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes enthält außerdem die Ergänzung der Tempo-30-Konzeption mit Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsanordnung sowie die Fortschreibung des Schallschutzfensterprogrammes, das in seiner ersten Fassung zum 1. Juli 2020 auf den Weg gebracht wurde.

Umgesetzte Maßnahmen

In 10 Maßnahmenbereichen wurde auf Basis der Lärmaktionsplanung 2017 im Februar 2019 Tempo 30 aus Lärmschutzgründen eingeführt, davon in einem Maßnahmenbereich ausschließlich im Nachtzeitraum (Hammer Straße, MB 5). In 17 Maßnahmenbereichen erfolgten Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zumindest in Teilbereichen. Bei allen Sanierungsmaßnahmen kam ein Fahrbahnbelag mit lärmindernder Wirkung zur Anwendung. In 7 Maßnahmenbereichen wurde seit 2016 die LSA-Steuerung optimiert. In 6 Maßnahmenbereichen erfolgte außerdem eine Anpassung der LSA-Steuerung im Zuge der Anordnung von Tempo 30.

Mit den seit der letzten Lärmkartierung (im Jahr 2017) umgesetzten Fahrbahnsanierungen wurden über 4.100 Einwohnerinnen und Einwohner entlastet. Mit den seit der Lärmkartierung der 3. Runde umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurden rund 3.480 Einwohnerinnen und Einwohner um bis zu 2,7 dB(A) entlastet.

Somit stellt sich die Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans der 2. Stufe als positiv dar. Ein Großteil der dort dargestellten Kurzfristmaßnahmen ist bereits umgesetzt. Die tabellarische Übersicht zur Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans der 2. Stufe kann der Anlage 3 entnommen werden.

Geplante Kurzfristmaßnahmen

Das Kernstück des Maßnahmenprogramms ist ein Katalog von Kurzfristmaßnahmen, für die eine konkrete Prüfung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen innerhalb von 5 Jahren angestrebt wird (Umsetzungshorizont bis etwa 2024). Für diese Maßnahmen erfolgen Aussagen zu deren Wirkung und den Kosten der Maßnahmen. Für den überwiegenden Teil der hier dargestellten Kurzfristmaßnahmen sind bereits Haushaltsmittel vorgesehen. Darüber hinaus werden insbesondere Maßnahmen vorgeschlagen, die Entlastungen für Bereiche mit hohem Handlungsbedarf zur Lärminderung ermöglichen und ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Das Kurzfristprogramm für die nächsten 5 Jahre beinhaltet:

- Die Prüfeempfehlungen für Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.
- Aktuell geplante Anpassungen der LSA Steuerung.
- Aktuell vorgesehene Fahrbahnerneuerungen mit Einsatz von Fahrbahnbelägen mit lärmindernder Wirkung.
- Aktuelle straßenräumliche Maßnahmen.
- Fortschreibung des Schallschutzfensterprogrammes in Maßnahmenbereichen, in denen sonst keine anderen Maßnahmen umgesetzt werden können.

In der Abbildung 1 sind alle Kurzfristmaßnahmen aufgeführt, die in den nächsten Jahren zur Umsetzung im Stadtgebiet vorgesehen sind. Eine detaillierte Übersicht der Kurzfristmaßnahmen enthält die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans (Anlage 2). Zum Teil sind Maßnahmen schon begonnen oder auch bereits umgesetzt worden, beispielsweise die Fahrbahnsanierung auf der Steinfurter Straße.

Maßnahmenwirkung

Insgesamt wohnen in den Maßnahmenbereichen, in denen aktuell Maßnahmen geplant oder im Lärmaktionsplan empfohlen sind, 11.120 Einwohnerinnen und Einwohner in lärmbelasteten Gebäuden.

Mit der Umsetzung der Prüfeempfehlungen für Tempo 30 können in den entsprechenden Maßnahmenbereichen etwa 6.630 Einwohnerinnen und Einwohner um durchschnittlich 2,5 dB(A) entlastet werden. Weitere rund 230 Einwohnerinnen und Einwohner werden durch die von der Stadt Münster bereits geplanten Tempo-30-Anordnung entlastet.

Bei den bereits geplanten Maßnahmen zum Umbau oder zur Umorganisation von Straßenräumen (beispielsweise die Fahrradstraße in der Wilhelmsstraße) werden von einer lärmindernden Wirkung bis 1 dB(A) etwa 770 Einwohnerinnen und Einwohner profitieren. Mit dem Ausbau der Umgehungs-

straße B 51 können bei dem hierbei umgesetzten aktiven Schallschutz etwa 405 Einwohnerinnen und Einwohner entlastet werden. Die empfohlenen Umbaumaßnahmen in der Steinfurter Straße entlasten etwa 370 Einwohnerinnen und Einwohner um 1 bis 2 dB(A). Die bereits geplanten Fahrbahnsanierungen entlasten ca. 3.970 Einwohnerinnen und Einwohner um 2,6 dB(A) bis 2,7 dB(A).

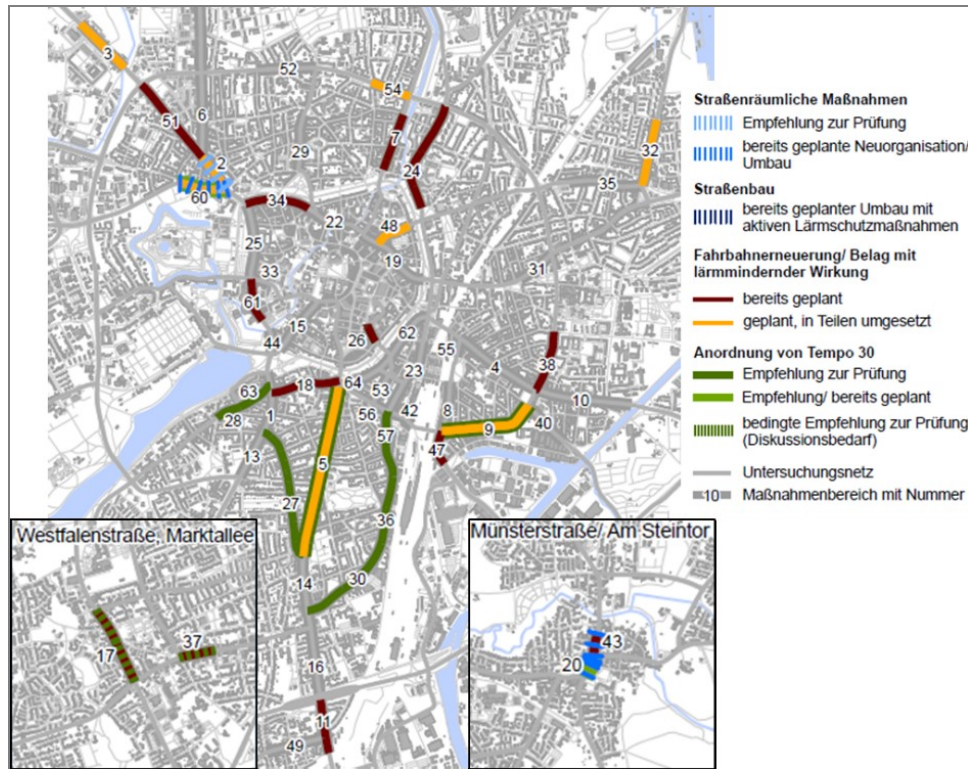


Abbildung 1: Ausschnitt der Karte 14 des LAP - Integriertes Gesamtkonzept - Kurzfristmaßnahmen

Weitere 2.750 Einwohnerinnen und Einwohner können innerhalb der Gebäude besser geschützt werden, wenn bei Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen für Maßnahmenbereiche der 1. Priorität ohne mögliche aktive Maßnahmen diese zu 100 % in Anspruch genommen werden.

Ruhige Gebiete

Die im Lärmaktionsplan 2017 definierten ruhigen Gebiete werden unverändert in den Lärmaktionsplan der 3. Runde übernommen, da keine wesentlichen Änderungen in der Lärmbelastungssituation, die sich auf die Abgrenzung der ruhigen Gebiete auswirken würde, zu verzeichnen sind.

Durch die Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan sind diese von den jeweils zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Dabei steht beim Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms der Vorsorgegedanke im Fokus.

Zu 4. Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der empfohlenen Tempo-30-Abschnitte

Die im Lärmaktionsplan in der Fassung vom Dezember 2020 empfohlenen Tempo-30-Abschnitte sind das Ergebnis einer ersten Prüfung relevanter straßenverkehrlicher Kriterien und können der Abbildung 2 entnommen werden.

Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung der empfohlenen Tempo-30-Abschnitte wird nicht durch den Beschluss des Lärmaktionsplans der 3. Runde wirksam. Die konkrete Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Belange durch die Straßenverkehrsbehörde wird erst nach Beschlussfassung im Rahmen der personellen Möglichkeiten Zug um Zug erfolgen. Die Aufgabenteilung der beteiligten

Fachbereiche der Verwaltung ist analog zu der aus der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 vorgesehen, u. a. ist eine detaillierte Berechnung der Lärmbelastung in den empfohlenen Straßenabschnitten durchzuführen. Auch möglicherweise entstehende Ausweichverkehre in das umgebende Straßennetz sind zu simulieren und bei relevanten Verkehrszunahmen auf ihre Schallauswirkungen hin zu untersuchen.

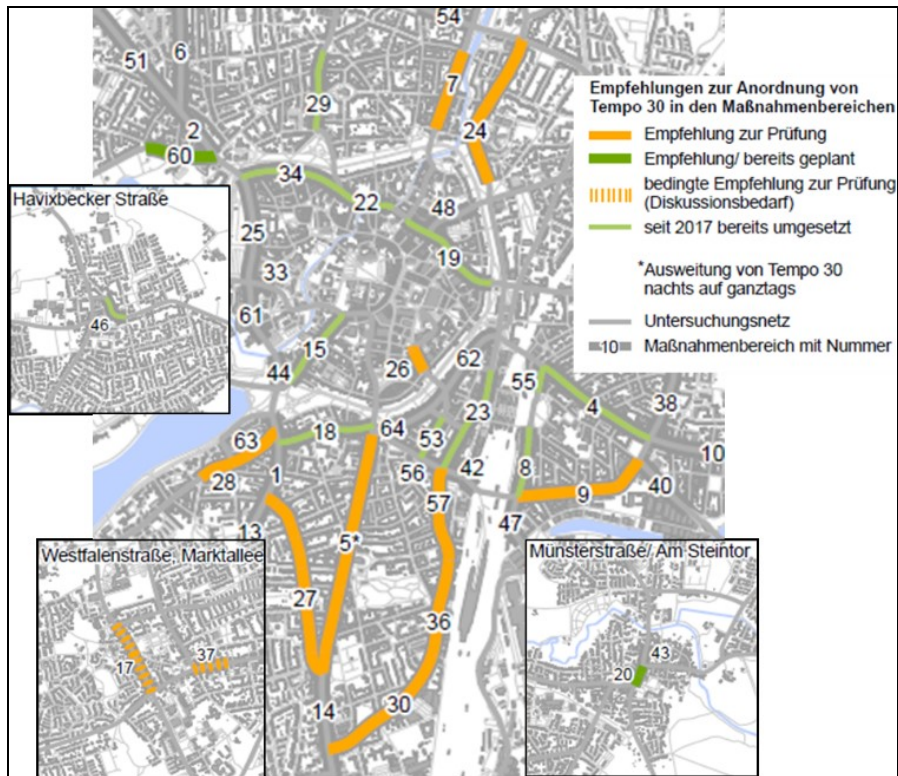


Abbildung 2: Ausschnitt der Karte 13 des LAP- Ergänzung der Tempo-30-Konzeption - Prüfabschnitte

Die Ergänzung der Tempo-30-Konzeption legt, wie bereits das Geschwindigkeitskonzept 2017, einen Fokus auf Maßnahmenbereiche im Innenstadtbereich bzw. innerhalb des 2. Tangentenrings. Verkehrswichtige Ausfallstraßen mit häufig mehrstreifigen Fahrbahnen werden in der Regel nicht in die Empfehlung einbezogen.

Das Verfahren zur Fortschreibung der Geschwindigkeitskonzeption ist in der Zusammenfassung erläutert (Anlage 2).

Zu den Prüfeempfehlungen der Tempo-30-Abschnitte wurden seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Feuerwehr im Rahmen der letzten Ämterabstimmung zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Stand November 2020) Stellungnahmen abgegeben. Gegen einige der empfohlenen Streckenabschnitte werden Bedenken geäußert. Die Stellungnahmen sind dieser Vorlage als Anlage 4 beigelegt. Im Folgenden werden die Argumente der Feuerwehr und Straßenverkehrsbehörde zusammenfassend dargestellt:

- Verschlechterung der Erreichungsgrade der Feuerwehr: Die in der Evaluation nachgewiesene geringe Beeinträchtigung der Erreichungsgrade sei mit den geringen Geschwindigkeitsänderungen, wie zum Beispiel auf der Achse Neutor-Bült, zu begründen.
- Signifikante Änderung des Geschwindigkeitsprofils: Das Geschwindigkeitsprofil auf der Achse Neutor-Bült sei real nur um wenige km/h reduziert. Auf den aktuell empfohlenen Prüfabschnitten würde sich das Geschwindigkeitsprofil dagegen signifikant ändern, sodass hier mit größeren Effekten auf die Erreichungsgrade zu rechnen sei.

- Geringere Leistungsfähigkeit der Straßen: Das veränderte Geschwindigkeitsprofil und die längeren Fahrzeiten würden eine höhere Verkehrsdichte und damit Rückstauung und Verlagerungseffekte begünstigen.
- Geringe Wirksamkeit der Temporeduzierung: Der in der Evaluation nachgewiesene Pegelrückgang von 2,1 dB würde auf eine geringe Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung hindeuten.

Darüber hinaus weist die Feuerwehr darauf hin, dass, sofern die vorgelegten oder weiteren Maßnahmen dieser Art zur Umsetzung kommen, die politischen Gremien über die Auswirkungen auf das Gefahrenabwehrsystem der Stadt Münster sowie die sich daraus ergebenden strukturellen und wirtschaftlichen Konsequenzen im Rahmen der jeweiligen Konzepte und Vorlagen informiert werden sollen.

Im Rahmen der Evaluation zur Einführung von Tempo 30 (s. a. Beschlussvorlage an den Rat V/0372/2020) haben sich die grundsätzlichen Befürchtungen der Feuerwehr hinsichtlich des negativen Einfluss der Maßnahme Tempo 30 nicht bestätigt. Ebenso ist eine Verkehrsverlagerung bedingt durch die Tempo-30-Anordnung nicht erkennbar. Durch die Anpassung der Lichtsignalanlagen im Vorfeld der Anordnung von Tempo 30 wurde der Verkehrsfluss der neuen Höchstgeschwindigkeit angepasst. Es konnte nicht beobachtet werden, dass es zu anderen Rückstauungen kommt. Mit der Messung des Schallpegels wurde nachweislich eine erhebliche Lärmreduzierung bei geringer Geschwindigkeitsänderung auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau festgestellt.

Angesichts der dargestellten Bedenken zur Geschwindigkeitsreduzierung wird im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Prüfung der empfohlenen Tempo-30-Abschnitte eine Auswertung weiterer Einsatzdaten der Feuerwehr sowie Erhebungen von Geschwindigkeitsprofilen einzelner Abschnitte vorgenommen.

Zu 5. Fortschreibung Förderprogramm zum Passiven Schallschutz

Das Programm „Passiver Schallschutz“ ermöglicht die Förderung von Passiven Schallschutzmaßnahmen in Maßnahmenbereichen der 1. Priorität, für die keine aktiven Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden bzw. innerhalb der nächsten 5 Jahre keine konkreten Maßnahmen geplant sind (s. a. Beschlussvorlage an den Rat V/0057/2020).

Folgende Maßnahmenbereiche sollen in das Förderprogramm zum passiven Schallschutz aufgenommen werden:

- Weseler Straße, Bismarckallee – Lühnstiege (MB 1)
- Grevener Straße, Friesenring – Steinfurter Straße (MB 6)
- Wolbecker Straße, Kanal DEK – Hohenzollernring (MB 10)
- Weseler Straße, Geiststraße – Kolde-Ring (MB 13)
- Hammer Straße, Friedrich – Ebert-Straße – Geiststraße (MB 14)
- Hammer Straße, Friedrich – Ebert-Straße – Umgehung B 51 (MB 16)
- Weseler Straße, Umgehungsstraße, B 51 – Inselbogen (MB 21)
- Schlossplatz, Universitätsstraße – Münzstraße (MB 25)

Wenn die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen zu 100 % in Anspruch genommen werden, können 2.750 Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der Gebäude besser geschützt werden. Die Gesamtkosten betragen 709.000 Euro unter der Annahme, dass 25 % der Berechtigten das Förderprogramm in Anspruch nehmen. Pro Jahr sind das rund 141.840 Euro für die nächsten fünf Jahre. Das Konzept zum Schallschutzfensterprogramm ist ausführlich im Lärmaktionsplan in der Fassung vom Dezember 2020 erläutert.

Die Förderrichtlinie zum Schallschutzfensterprogramm wird entsprechend überarbeitet und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgestellt. Im Rahmen der Vorlage wird über die bisherige Resonanz zum Förderprogramm seit Inkrafttreten (07/2020) informiert.

Zu 7. Lärminderung im Schienenverkehr

Mit der Vorlage V/0670/2018 – „Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne für Münster: Lärmaktionsplan der 3. Stufe“ wurde über den Abschluss des Lärmaktionsplans der 3. Runde des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) informiert. Die Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr sind in der Zusammenfassung (Anlage 2) erläutert.

Zur Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes besteht auf Bundesebene das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). In diesem Programm wird eine Priorisierung der perspektivischen Lärmsanierungsbereiche vorgenommen. Diese wird über die Priorisierungskennziffer (PKZ) abgeleitet und liegt bundesweit zwischen 0,006 und 151,27 Punkten.

Für die perspektivischen Sanierungsbereiche der Stadt Münster wird eine PKZ von 6,694 beziehungsweise 0,487 angegeben (Stand September 2020). Eine verlässliche Aussage darüber, wann die Sanierungsbereiche bearbeitet werden, ist nicht möglich. Der Stand der Lärmsanierungsmaßnahmen in Münster wird seitens der Verwaltung regelmäßig bei der DB Netz AG abgefragt. Eine Übersicht der Lärmsanierungsbereiche in Münster enthält die Zusammenfassung (Anlage 2).

Fazit:

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde sieht konkrete Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms in Münster vor, die den eingeschlagenen Weg eines verbesserten Gesundheitsschutzes der Münsteraner Bevölkerung gegenüber linienhaften Lärmquellen weiterführen. Das wird zur Verbesserung der Situation - insbesondere in der Innenstadt - führen und dazu beitragen, dass Münster dauerhaft eine „nachhaltig lebenswerte Stadt“ bleibt.

Die zahlreichen politischen Initiativen zum Thema Verkehr machen deutlich, welchen großen Stellenwert der Verkehr in positiven wie im negativen Sinn hat. Den Verkehr stadt-, umweltverträglich und nachhaltig zu gestalten wird eine der großen Herausforderungen der Zukunft bleiben.

I.V.
gez.

Matthias Peck
Stadtrat

Anlagen:

- Anlage 1 Stellungnahmen der Stadt Münster zu den Anregungen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange, Dezember 2020
- Anlage 2 Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Münster, Zusammenfassung, Dezember 2020
- Anlage 3 Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplan 2017, Tabelle 13 aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde, S. 44-46, Dezember 2020
- Anlage 4 Stellungnahmen der Feuerwehr und der Straßenverkehrsbehörde zu den empfohlenen Tempo-30-Prüfabschnitten