

TÜV RHEINLAND ENERGY GMBH

Immissionsschutz / Lärmschutz

Akkreditiertes Prüfinstitut



Lärmaktionsplan der Stufe III für die Stadt Lünen - Endfassung

TÜV-Bericht Nr.: 936/21244426/02

Köln, 12. August 2020

www.umwelt-tuv.de



energy@de.tuv.com

Die auszugsweise Vervielfältigung des Berichtes bedarf der schriftlichen Genehmigung.

TÜV Rheinland Energy GmbH
D – 51105 Köln, Am Grauen Stein
Tel.-Nr.: 0221 806-5200, Fax-Nr.: 0221 806-1349

Lärmaktionsplan der Stufe III für die Stadt Lünen - Endfassung

AUFTRAGGEBER:	Stadt Lünen Technisches Rathaus / Abteilung Stadtplanung Willy Brandt Platz 5 45532 Lünen
ANSPRECHPARTNER	Frau Hansmeier Lena.Hansmeier.41@luenen.de
TÜV-ANGEBOTS-NR.:	936/8462449/2018
TÜV-AUFTRAGS-NR.:	936/21244426/02
TÜV-KUNDEN-NR.:	1036116 alt: 3006886
AUFTRAG VOM:	09.08.2018
BEARBEITER:	M. Sc. Sylvie Dugay Tel.: +49 221 806-2412 Email: Sylvie.Dugay@de.tuv.com
FACHLICH VERANTWORTLICH:	Dipl.-Ing. Ralf Job
ANSCHRIFT:	TÜV Rheinland Energy GmbH Immissionsschutz / Lärmschutz Am Grauen Stein D – 51105 Köln
SEITENZAHL:	123
BERICHT VOM:	12. August 2020

Inhaltsverzeichnis

Blatt

1	Ausgangslage und Zielstellung.....	5
2	Grundlagen	6
2.1	Gesetzliche Grundlagen.....	6
2.1.1	Rechtliche Anforderungen.....	6
2.1.2	Mindestanforderung für Lärmaktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG.....	7
2.1.3	Geltende Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung.....	7
2.2	Zuständige Behörden.....	8
3	Beschreibung des Kartierungsumfangs.....	9
3.1	Beschreibung der Örtlichkeit	9
3.2	Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen.....	10
3.2.1	Hauptverkehrsstraßen.....	10
3.2.2	Hauptschienenstrecken.....	11
3.2.3	Flughafen.....	11
4	Lärmaktionsplanung Stadt Lünen: Hauptverkehrsstraßen	13
4.1	Analyse der Lärm- und Konfliktsituation	13
4.1.1	Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe III	13
4.1.2	Betroffenenanalyse	17
4.2	Allgemeiner Maßnahmenkatalog der Lärminderung	22
4.2.1	Allgemeine Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr.....	22
4.2.2	Bereits durchgeführte, geplante und empfohlene Maßnahmen zur Lärminderung.....	25
4.2.3	Maßnahmenplanung Stufe III	27
4.2.4	Wirksamkeitsanalyse	28
4.2.5	Kosten-Nutzen-Analyse	40
4.2.6	Passive Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen	40
4.2.7	Weiche Maßnahmen	42
4.2.8	Ruhige Gebiete	42
5	Öffentlichkeitsbeteiligung	44
6	Ausblick und langfristige Strategie.....	45

Anhang 1 :	Verwendete Vorschriften, Richtlinien und Unterlagen.....	47
Anhang 2 :	Differenzlärmkarten.....	50
Anhang 3 :	Protokoll der öffentlichen Beteiligung	77

1 Ausgangslage und Zielstellung

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde [1]. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG [2] sind, regionale Konzepte zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Der Begriff „Umgebungslärm“ wurde durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie neu eingeführt und bezeichnet die Lärmeinwirkungen der Schallquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr sowie Industrieflächen.

Zunächst waren in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung (bis 18. Juli 2008) neben Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen¹ mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Ab der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung waren neben Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. In Ballungsräumen sind neben den Hauptlärmquellen auch weitere darin gelegene Lärmquellen zu kartieren, soweit diese sonstigen Lärmquellen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen [7]².

Nachdem im ersten Schritt die Lärmkartierung erfolgt, müssen darauf aufbauend Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch die Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen angegangen werden. In diesen Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verminderung der Geräuschbelastung festzulegen. Im Anschluss wird die Lärmaktionsplanung bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

¹ Definition Hauptverkehrsstraßen nach BImSchG § 47b: Bundesfernstraßen, Landstraßen und sonstige grenzüberschreitenden Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr verstanden werden.

² Sonstige Straßen, sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, Schienenwege von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes, sonstige Flugplätze für den zivilen Luftverkehr sowie Industrie- oder Gewerbelände, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden, einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr.

Der Lärmaktionsplan der Stufe II wurde durch den TÜV Rheinland erarbeitet und umfasste den Bereich der Hauptverkehrsstraßen, welche seitens des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) gemäß 34. BImSchV [7] kartiert wurden.

Der TÜV Rheinland wurde von der Stadt Lünen für die Stufe III der Lärmaktionsplanung beauftragt. Um eine belastbare Datengrundlage für die Lärmaktionsplanung zu schaffen, hat der TÜV Rheinland diesmal eine Neuberechnung der Lärmkartierung für alle Hauptverkehrsstraßen sowie Kreis- und Gemeindestraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von mehr als 8.200 Kfz/24h (inkl. Lückenschluss) vorgenommen.

2 Grundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 Rechtliche Anforderungen

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 trat am 18. Juli 2002 mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG vom 18.07.2002 Nr. L189 S. 12) in Kraft [1].

Sie ist mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [3] in deutsches Recht umgesetzt worden. Der sechste Teil der BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst nun die Paragraphen 47 a bis f [2] und beinhaltet neben Anwendungsbereichen und Begriffsbestimmungen auch Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§ 47e BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Mit ihnen sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie für Gemeinden in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) und Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen/a) gelöst werden.

Nach § 47d Abs. 5 BImSchG werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Nordrhein-Westfalen und die Festlegung von Maßnahmen sind die Kommunen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat hierfür einen Runderlass zur Durchführung der Lärmaktionsplanung herausgegeben [14]. Davon ausgenommen ist die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes: Seit dem 1. Januar 2015 ist dafür das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

2.1.2 Mindestanforderung für Lärmaktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG u.a. folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind sowie
- die Benennung
 - der zuständige Behörde,
 - des rechtlichen Hintergrunds,
 - aller geltenden Richtwerte gemäß Artikel 5 der ULR,
 - einer Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
 - einer Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
 - der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
 - der Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
 - von Schätzwerten für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen,
 - einer langfristigen Strategie zur Lärminderung,
 - finanzieller Information, falls verfügbar.

2.1.3 Geltende Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die

gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden. Von der Lärmwirkungsforschung wurden Lärmpegel $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$ als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt. Lärmprobleme liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden der L_{den} von 70 dB(A) oder der L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird [14].

Auf EU- und nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte. In Nordrhein-Westfalen erfolgt die Bewertung der mittels der strategischen Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse jedoch auf der Grundlage der Auslösewerte gemäß Runderlass des Landes Nordrhein-Westfalen vom 07. Februar 2008 [14]:

- $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und
- $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$.

Dabei bezeichnet L_{den} den rechnerisch ermittelten Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24-Stunden-Pegel) mit einem Zuschlag von 5 dB für den Abendzeitraum und einem Zuschlag von 10 dB für die Nacht. L_{night} bezeichnet den nächtlichen Mittelungspegel über acht Stunden (22:00 Uhr – 6:00 Uhr).

Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der beiden Werte angesehen (so geschehen in Stufe II des Lärmaktionsplans der Stadt Lünen).

In Stufe III werden auch darunter liegende Werte berücksichtigt. Die Hotspot-Analyse (siehe Kapitel 4.1.2 Seite 17) berücksichtigt so Auslösewerte von $L_{den} \geq 65 \text{ dB}$ / $L_{night} \geq 55 \text{ dB}$.

Die Lärmindizes der Umgebungslärmrichtlinie sind durch die unterschiedlichen Berechnungsmethoden (andere Zeitbereiche, keine Beurteilungszuschläge) nicht direkt mit den nationalen Grenz- und Richtwerten vergleichbar (bspw. DIN 18005, RLS 90 etc.).

2.2 Zuständige Behörden

Die zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung der Stadt Lünen ist die

Abteilung 4.1 – Stadtplanung
Willy-Brandt-Platz 5
44532 Lünen
www.luenen.de

Ansprechpartnerinnen:

Frau Lena Hansmeier

E-Mail: lena.hansmeier.41@luenen.de

Frau Eva Hoffarth

E-Mail: eva.hoffarth.41@luenen.de

Tel.: 02306/104-1459

Die zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Schienenverkehrs der Stadt Lünen ist das

- Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
www.eisenbahn-bundesamt.de

Die Gemeindekennziffer der Stadt Lünen lautet 05978024.

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

Die Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Lünen für den Straßenverkehr erfolgte durch die TÜV Rheinland Energy GmbH.

Für die Lärmaktionsplanung des Eisenbahnverkehrs ist seit 2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

3 Beschreibung des Kartierungsumfangs

3.1 Beschreibung der Örtlichkeit

Die Stadt Lünen ist die größte Mittelstadt im Kreis Unna in Nordrhein-Westfalen. Geographisch an der Nahtstelle zwischen Münsterland und der Großstadt Dortmund bzw. dem Ruhrgebiet gelegen, weist die Stadt Lünen verhältnismäßig starke regionale Verflechtungen mit dem Umland auf. Gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen, ist der Anteil der Berufspendlerbeziehungen besonders stark ausgeprägt. Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen zu den Nachbargemeinden, vor allem zu Dortmund. Daneben kommen Einpendler vor allem aus

Selm, Bergkamen und Waltrop. Durch die Autobahn A2 hat Lünen Verkehrsverbindungen in Richtung Westen und Osten.

Im Jahr 2016 lebten nach Angaben des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen 86.274 Einwohner in der Stadt Lünen auf einer Fläche von 59,39 km². Damit gehört Lünen nicht zu den Ballungsräumen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie. Den Anforderungen der EU-Umgebungslärm-Richtlinie entsprechend sind daher innerhalb des Stadtgebiets alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen, über 30.000 Zugbewegungen und 50.000 Flugbewegungen pro Jahr zu kartieren (ab der Stufe II).

3.2 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die hier betrachteten Hauptlärmquellen, welche auf die Gemeinde einwirken, sind:

3.2.1 Hauptverkehrsstraßen

In der nachfolgenden Tabelle 3.1 sind die kartierten Straßenabschnitte (> 3 Mio. Kfz/a) tabellarisch aufgeführt, in Abbildung 3.1 auf Seite 12 sind diese kartographisch dargestellt.

Tabelle 3.1: *berücksichtigte Straßenabschnitte in der Stufe III*

Straßengattung	Name	Tägl. Verkehrsstärke
Autobahn	A2	71.000 - 90.000
Bundesstraße	B236	28.000
Bundesstraße	Borker Straße	6.600 - 17.900
Bundesstraße	Dortmunder Straße	20.000
Bundesstraße	Münster Straße	7.800- 8.600
Bundesstraße	Viktoriastraße	12.200
Landesstraße	Bebelstraße	12.500 - 16.200
Landesstraße	Brambauerstraße	9.600 - 12.800
Landesstraße	Brechtener Straße	10.400 -11.200
Landesstraße	Cappenberger Straße	5.900 -11.500
Landesstraße	Gahmener Straße	8.200 - 10.800
Landesstraße	Königsheide	9.600
Landesstraße	Kamener Straße	13.200 - 20.200

Straßengattung	Name	Tägl. Verkehrsstärke
Landesstraße	Kurt- Schumacher- Straße	24.000 - 35.000
Landesstraße	Mengeder Straße	8.800
Landesstraße	Waltroper Straße	6.000 - 10.300

Die Modelldaten aus dem Jahr 2017 wurden vom LANUV bereitgestellt und bilden die Datengrundlage für die Neuberechnung der Lärmkarten, die als Grundlage der Lärmaktionsplanung der Stufe III verwendet werden.

3.2.2 *Hauptschienenstrecken*

Die Lärmkarten und weiterführende Dokumente zur Lärmaktionsplanung können dem Online-Angebot des EBA und dem Anhang dieses Berichts entnommen werden ([22], [24], [24]). Neben den Lärmkarten sind auch die Statistiken zu den belasteten Einwohnern, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern der Stadt Lünen zu finden. Die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind hier ebenfalls abrufbar.

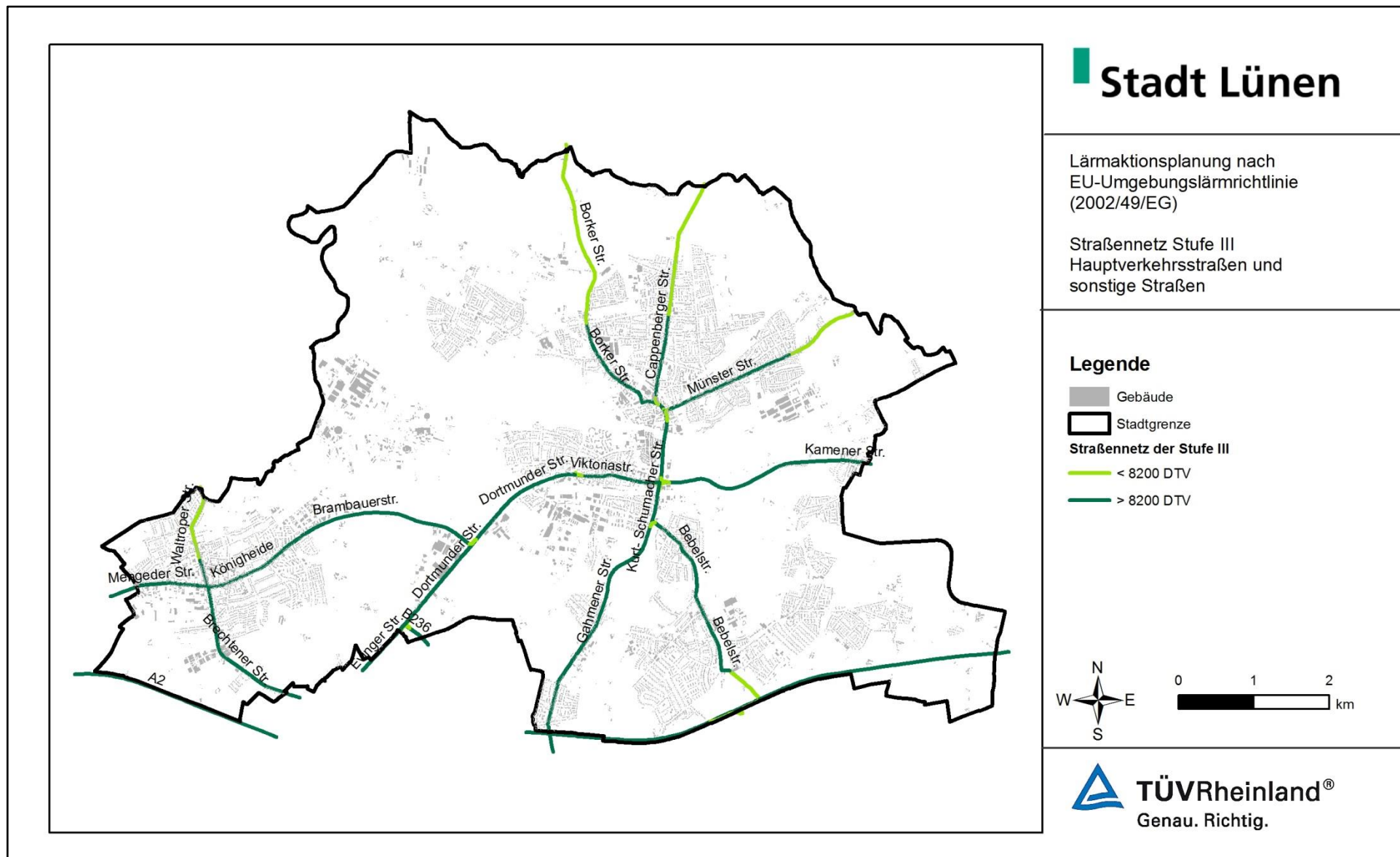
Die Unterlagen sind unter dem übergeordneten Bereich „Lärm an Schienenwegen“ beim Eisenbahn-Bundesamt zu finden:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html (zuletzt abgerufen am 11.08.2020).

3.2.3 *Flughafen*

Der nächstgelegene Flughafen ist der Flughafen Dortmund (ca. 32.000 Flugbewegungen jährlich) und liegt ca. 12 km südöstlich des Stadtzentrums von Lünen. Zuständig für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Flughafens Dortmund ist die Stadt Dortmund. Die Siedlungsbereiche der Stadt Lünen liegen außerhalb der Lärmisophonen von $L_{den} = 55$ dB(A) und $L_{night} = 50$ dB(A) (siehe auch Kartierungsergebnisse unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>; zuletzt abgerufen am 11.08.2020).

Abbildung 3.1: Straßennetz Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen - Stufe III



4 Lärmaktionsplanung Stadt Lünen: Hauptverkehrsstraßen

4.1 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

4.1.1 Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe III

Die Lärmkartierung der Stufe III wurde für sämtliche Straßen mit einem Verkehrsaufkommen > 3 Mio. Kfz/a (entspricht einer DTV > 8200) sowie sonstige relevante Verkehrsstraßen durchgeführt (Lückenschluss und Verlängerung der Straßenabschnitte bis zur Stadtgrenze). Die Berechnungshöhe der Karten betrug gemäß den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 4 Meter über Gelände, die Berechnung erfolgte in einem 10 x 10 Meter-Raster.

Abbildung 4.1 und Abbildung 4.2 enthalten die Lärmkarten für die Lärmindizes L_{den} und L_{night} . Die graphische Darstellung der Lärmsituation erfolgte dabei – wie in der 34. BImSchV gefordert – mit Isophonenbändern für den L_{den} und L_{night} in 5 dB-Klassen beginnend ab 55 dB(A) bzw. 50 dB(A) mit den Farben der DIN 18005 Teil 2 [16].

Abbildung 4.1: Rasterlärmkarte L_{den} für die Stadt Lünen

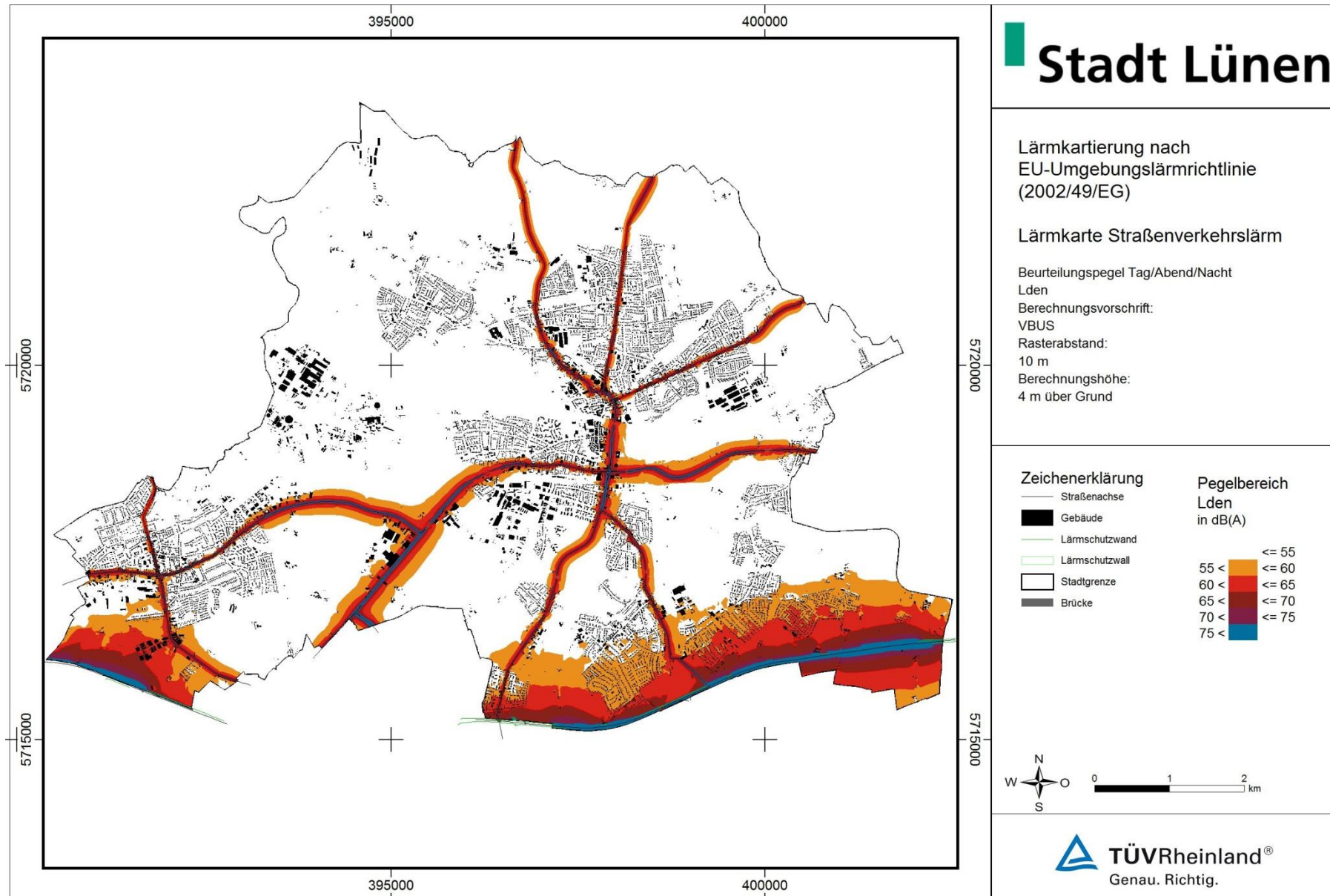
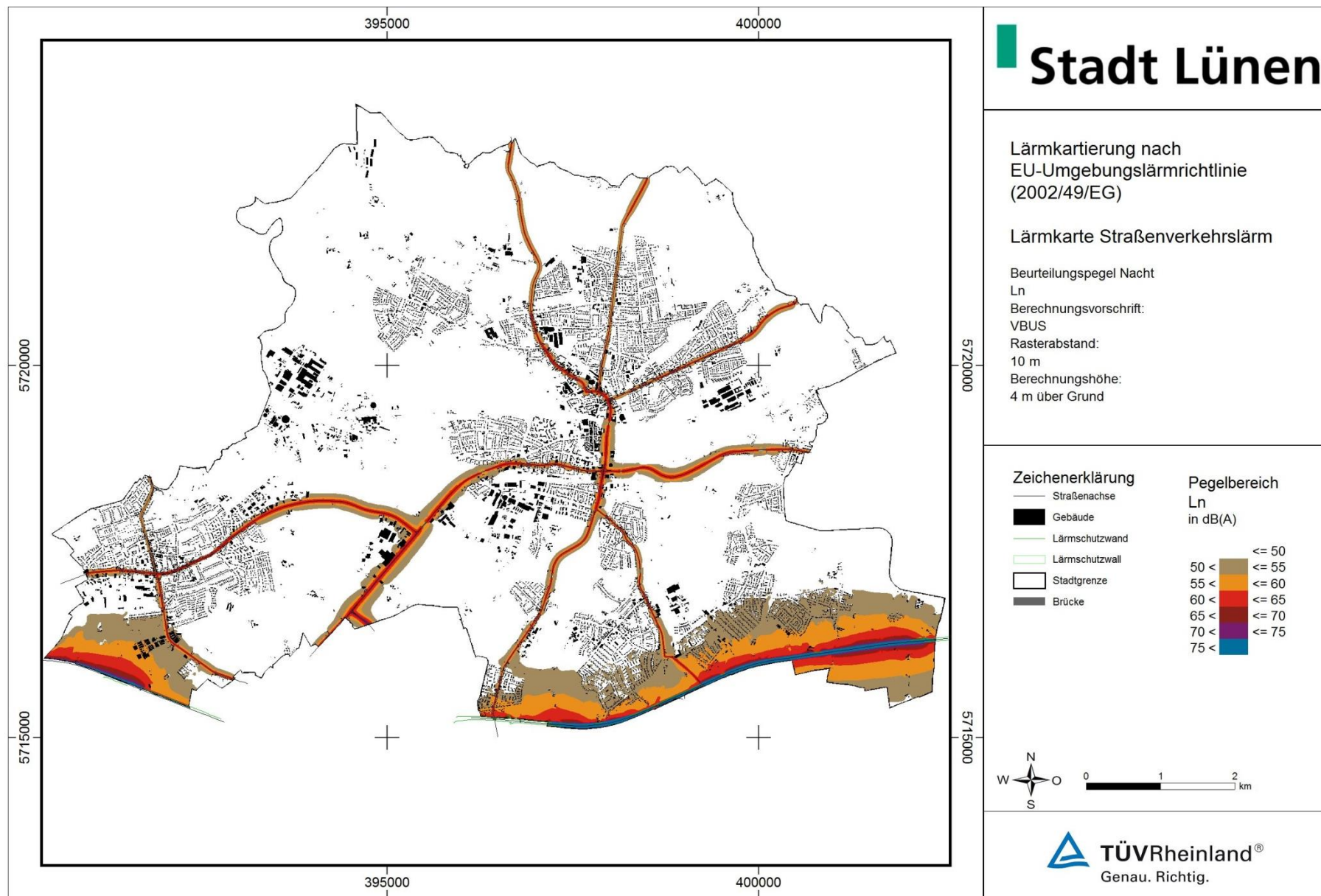


Abbildung 4.2: Rasterlärmkarte L_{night} für die Stadt Lünen



Die nachfolgende Tabelle 4.1 stellt die geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr betroffenen Menschen je Pegelbereich (Schallpegel an den Fassaden) aus dem Kurzbericht über die Lärmkartierung dar [21].

Tabelle 4.1: *Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr in der Stadt Lünen belasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser nach VBEB [9]*

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:						
L_{den} /dB(A):		>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N		3291	2170	1737	398	-
L_{night} /dB(A):		>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N		2563	1941	480	62	-
Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde und geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser mit mehr als 55 dB(A):						
L_{den}/dB(A):		>55	>65	>75		
Größe/km ²		10.35	3.05	0.58		
N Wohnungen		2586	1011	-		
N Schulgebäude		9	0	-		
N Krankenhausgebäude		8	1	-		

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in vielen Abschnitten des kartierten Straßennetzes Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte $L_{den} = 65$ / $L_{night} = 55$ dB(A) bestehen. Der Anteil von belasteten Einwohnern oberhalb der Schwellenwerte gemäß Runderlass des Landes Nordrhein-Westfalen [14] von $L_{den} = 70$ / $L_{night} = 60$ dB(A) ist mit ca. 400. bzw. 480 Einwohnern dagegen gering und gegenüber Stufe II leicht zurückgegangen. Insgesamt sind 9 Schulgebäude Pegeln von $L_{den} > 55$ dB(A) (Gesundheitsvorsorgewert) und 1 Schulgebäude Pegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) ausgesetzt.. Es befinden sich zudem 8 Krankenhausgebäude im Pegelbereich $L_{den} > 55$ dB(A) und 1 Krankenhausgebäude im Pegelbereich $L_{den} > 65$ dB(A). Bei Schul- und Krankenhausgebäuden ist zu beachten, dass es sich dabei um einzelne Gebäude handelt (bspw. auch Sporthallen) und nicht um das gesamte Gebäudekomplex einer Schule oder eines Krankenhauses.

Die nachfolgende Tabelle 4.2 stellt die geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr sowie sonstigen Straßen (siehe Abbildung 3.1 Seite 12) betroffenen Menschen je Pegelbereich (Schallpegel an den Fassaden) dar.

Tabelle 4.2: *Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr und sonstigen relevanten Straßen in der Stadt Lünen belasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser nach VBEB [9]*

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:						
L_{den} /dB(A):		>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N		6965	2777	2056	390	-
L_{night} /dB(A):		>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N		4648	2241	547	2	-
Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde und geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser mit mehr als 55 dB(A):						
L_{den}/dB(A):		>55	>65	>75		
Größe/km ²		10.96	3.62	0.63		
N Wohnungen		5700	1200	-		
N Schulgebäude		21	1	-		
N Krankenhausgebäude		13	3	-		

Hier ist die höhere Anzahl der belasteten Einwohner dem erweiterten Straßennetz in Stufe III zurückzuführen.

4.1.2 Betroffenanalyse

Um die Lärmsituation in der Stadt Lünen genauer zu analysieren, wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl an Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln (oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von $L_{den} = 65$ / $L_{night} = 55$ dB(A)) identifiziert (Hotspot-Analyse). Außerhalb der auf diese Weise ermittelten Bereiche, wie z.B. an der Autobahn A2 sind ebenfalls hohe Lärmpegel vorhanden. Dort ist die Anzahl der Einwohner jedoch verhältnismäßig gering, weshalb das Hauptaugenmerk in der weiteren Untersuchung nicht auf diese Bereiche, sondern auf innerstädtische Belastungsschwerpunkte gelegt wird.

Die nachfolgende Abbildung 4.3 auf Seite 19 zeigt die Ergebnisse der Hotspot-Analyse für den Lärmindex L_{den} für das gesamte Stadtgebiet. Über die Hotspots wird die ermittelte Betroffenheit in verschiedenen farblichen Abstufungen von geringer bis hoher Betroffenheit dargestellt. Die zur Visualisierung der Lärmsituation zugrunde gelegten Daten, die sog. Hotspots, sind einheitslos (Verschneidung von Einwohnern und Lärmpegelbereiche). Bei der Hotspotdarstellung wird das gesamte Stadtgebiet automatisiert in Raster aufgeteilt (10 x 10 m). Für jede einzelne Rasterzelle erfolgt anschließend eine Auswertung wie viele Einwohner im Umkreis von 100 m durch Lärm betroffen sind.

Aus den rechnerisch ermittelten Hotspots wurden in Abstimmung mit der Stadt Lünen Maßnahmenbereiche identifiziert (vgl. Abbildung 4.4 Seite 19 und Tabelle 4.3 Seite 21). Die festgelegten Maßnahmenbereiche und die untersuchten Lärminderungsmaßnahmen werden in Kapitel 4 behandelt.

Abbildung 4.3: Hotspotanalyse auf Basis des Lärmindex L_{den} .

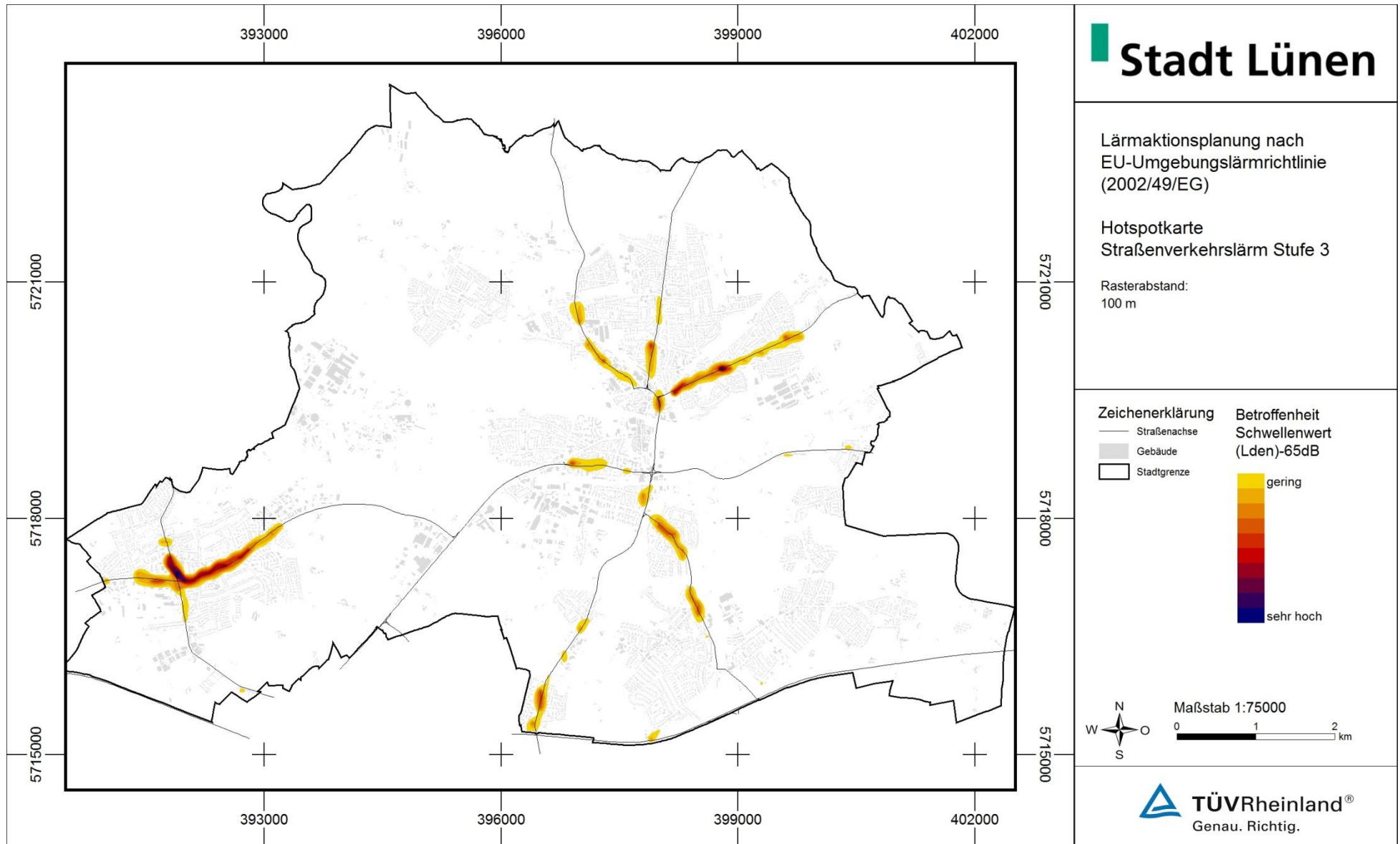


Abbildung 4.4: Maßnahmenbereiche der Stufe III

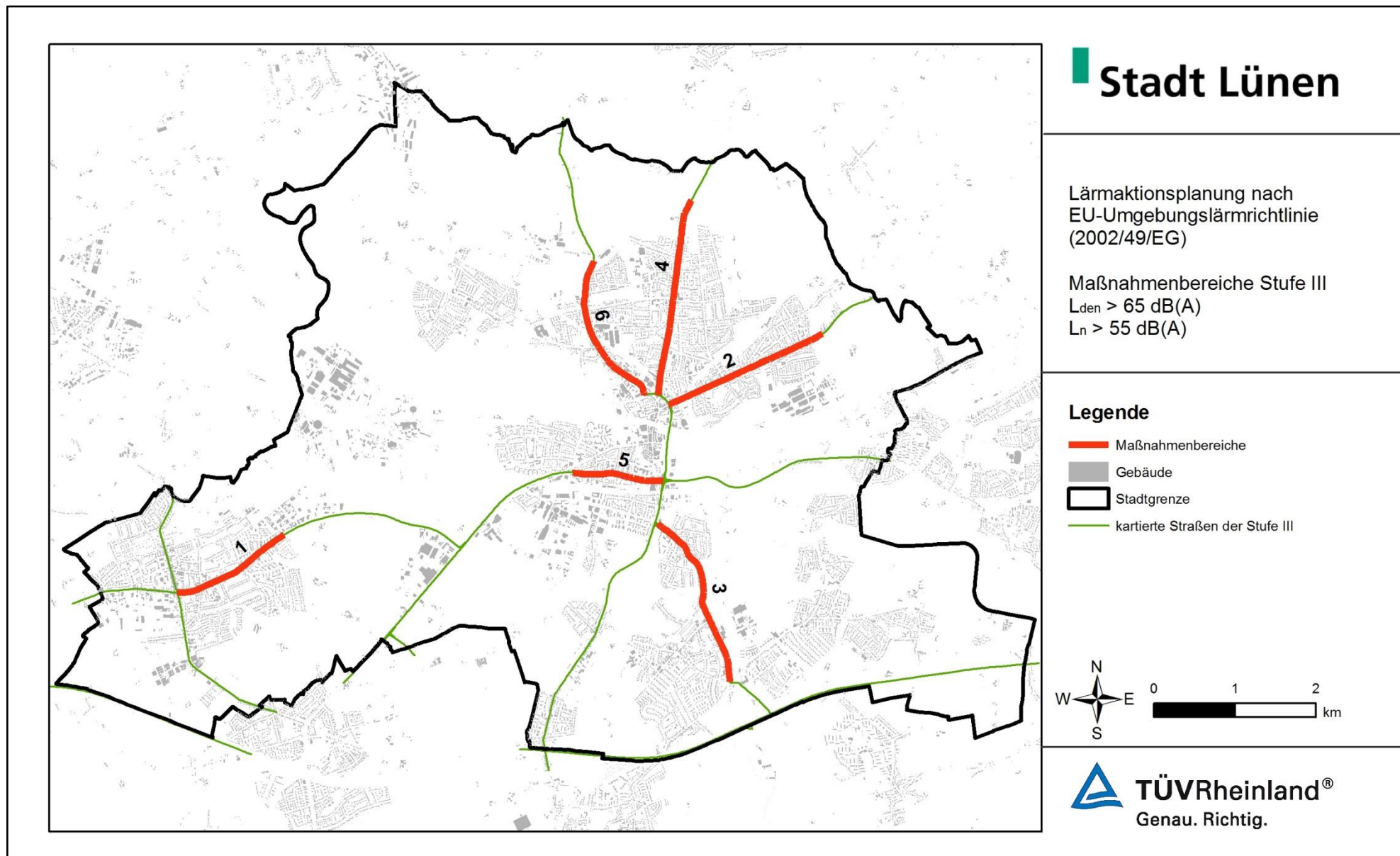


Tabelle 4.3: *Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung Stufe III*

Nr.	Lfd. Nr. ³	Straße	Abschnitt	Länge [km]	DTV	Lkw-Anteil [%]			Geschwindigkeit [km/h]	
						day	evening	night	Pkw	Lkw
1	1	Königsheide	Waltroper Str. bis Am Brambusch	1,5	9592	9,5	5,2	13,8	50	50
2	2.1	Münsterstraße	Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang (in Höhe von Hausnummer 219)	3,4	7752	3,4	1,6	3,9	30	30
	2.2				7752	3,4	1,6	3,9	50	50
	2.3				7752	3,4	1,6	3,9	30 (7-17h)	30 (7-17h)
	2.4				8640	4,8	3,3	4,0	70	70
3	3.1	Bebelstraße	Gahmener Str. bis zum Kreisverkehr vor der Bahnunterführung	2,0	16176	4,6	0,3	0,4	50	50
	3.2				12530	4,1	4,1	3,1	50	50
4	4.1	Cappenberger Straße	Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang (in Höhe der Straße „Im Holt“)	2,3	11552	4,0	0,5	0,5	50	50
	4.2				10544	4,0	0,5	0,5	50	50
	4.3				5928	1,9	1,1	2,7	30	30
	4.4				5928	1,9	1,1	2,7	50	50
5	5.1	Viktoriastraße	Konrad-Adenauer-Straße bis Kurt-Schumacher-Str.	1,0	12200	4,1	1,9	4,7	50	50
	5.2				12200	4,1	1,9	4,7	30	30
6	6.1	Borker Straße	Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang (in Höhe Lörtzingstr. 13)	1,8	17852	3,4	1,6	3,8	50	50
	6.2				12588	3,0	1,4	3,4	50	50
	6.3				6592	3,2	1,5	3,8	50	50

³ in [Abbildung 4.6](#) bis [Abbildung 4.11](#)

4.2 Allgemeiner Maßnahmenkatalog der Lärminderung

4.2.1 Allgemeine Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr

In der nachfolgenden Abbildung 4.5 und der Tabelle 4.4 sind die in der Lärmaktionsplanung üblichen Maßnahmenkategorien, deren Umsetzungszeitraum, Minderungspotential sowie Verantwortlichkeiten zusammenfassend dargestellt. Die genaue Lärminderungswirkung von Maßnahmen hängt aber von der jeweiligen konkreten Ausgangssituation und der umgesetzten Maßnahme bzw. Maßnahmenkombinationen ab und soll fallweise berechnet werden (siehe Kapitel 4.2.4 Seite 28).

Abbildung 4.5: Mögliche Lärmierungsmaßnahmen und deren Wirksamkeit (nach [17])

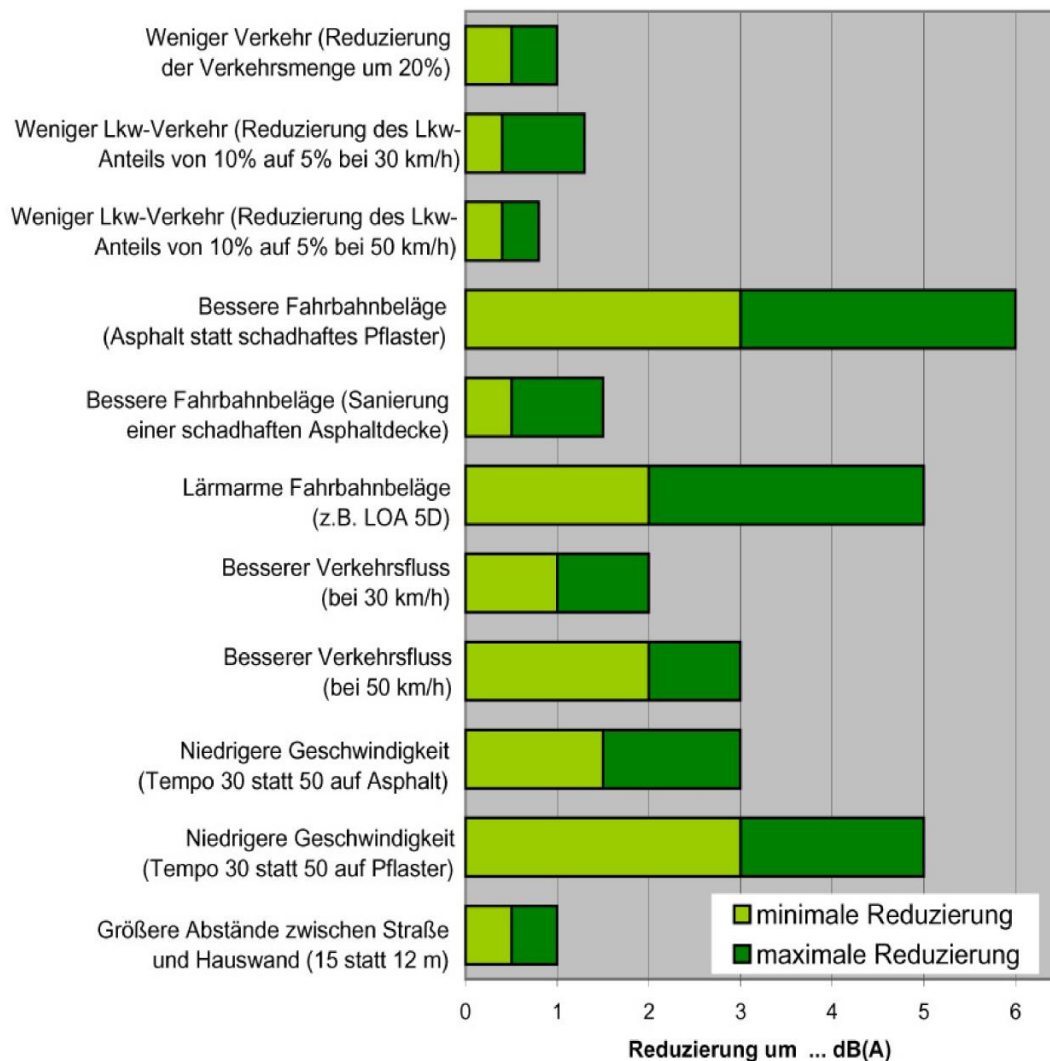


Tabelle 4.4: Allgemeine Maßnahmenkategorien Lärmaktionsplanung

Kategorie	Maßnahmenbeispiele	Zeit-rah-men	Minderungspotential	Zuständigkeit
Vermeidung von Kfz-Verkehr	Förderung des Umweltverbundes: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr • Integriertes Parkraummanagement (P & R und Parkraumbewirtschaftung) • Ausbau / Aufbau Mobilitätsmanagement mit alternativen Nutzungsmodellen wie Carsharing und öffentlichen Fahrrädern 	mittel- bis langfristig	1,5 – 10 dB in Abhängigkeit der erzielten Reduzierung (bspw. Halbierung des Verkehrs: -3 dB) und der Zusammensetzung der Verkehrsmenge	Stadtverwaltung und Stadtwirtschaft (integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung) / Gesellschaftliche Verantwortung
Verlagerung des Kfz-Verkehrs	räumliche Verlagerung / Bündelung im Bestandsnetz	mittel- bis langfristig	1,5 – 10 dB in Abhängigkeit der erzielten Reduzierung (bspw. Halbierung des Verkehrs: -3 dB) und der Zusammensetzung der Verkehrsmenge	Straßenverkehrsbehörde, Umweltbehörde (Verkehrsentwicklungsplanung) / übergeordneter Straßenbau-lasträger (Bund, Land, Kreis)
	Lkw-Führungskonzept			
Verminderung von Lärmemissionen	Fahrbahnsanierung / Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge (z.B. LOA 5D)	mittel- bis langfristig	0,5 – 1,5 dB (bei Asphalt) 2 – 5 dB in Abh. der Geschwindigkeit, des Fahrzeugtyps und des eingesetzten Belags	Tiefbauamt / übergeordneter Straßenbau-lasträger (Bund, Land, Kreis)
	Verstetigung des Verkehrsablaufes: <ul style="list-style-type: none"> • „Grüne Welle“ • Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit (ggf. unterstützt durch Kontrolle und Ahndung) • Straßenraumgestaltung <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierte Fahrbahnbreite, • Querungshilfen, • Inseln, • Kreisverkehre etc. 	kurz- bis mittelfristig	2 – 3 dB 1,5 - 3 dB (innerorts) 0,5 – 1 dB in Abh. des Lkw-Anteils, des Straßenbelags und der Geschwindigkeit	Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Umweltbehörde (Verkehrsentwicklungsplanung) übergeordneter Straßenbau-lasträger (Bund, Land, Kreis)
	Verbot / zeitliche Beschränkung des Schwerlastverkehrs (in Verbindung mit einem Lkw-Führungskonzept)	kurz- bis mittelfristig	1 – 2 dB	

Kategorie	Maßnahmenbeispiele	Zeit-rah-men	Minderungspotential	Zuständigkeit
	Geräusch- und schadstoffarme Fahrzeuge im ÖPNV	mittelfristig		
	ÖPNV-Vorrangschaltungen bei Lichtsignalanlagen	kurz- bis mittelfristig		
Verminderung von Lärmimmissionen	Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort (Straßenraumgestaltung)	langfristig	0,5 – 1 dB	Stadtverwaltung (Stadtentwicklung und Stadtplanung), Tiefbauamt / übergeordneter Straßenbaulastträger (Bund, Land, Kreis)
	Bauleitplanung: <ul style="list-style-type: none"> • Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan • Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bebauungsflächen etc. • Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen 	langfristig	in Abhängigkeit von der Maßnahme	
	Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände, -wälle	langfristig	5 – 15 dB	
	Passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster	mittelfristig	in Abh. von der Schallschutzfensterklasse (bspw: SSK 4 = ca. 40 dB Schalldämmmaß)	

Dabei lassen sich üblicherweise kurz- und mittelfristige Maßnahmen ohne größere städtebauliche (Bau-)Maßnahmen realisieren, während langfristige Maßnahmen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen umfassen.

Prinzipiell sollten immer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (durch Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg (z.B. leiserer Fahrbahnbelag, Schallschirme) Vorrang gegenüber Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Maßnahmen beim Empfänger, z.B. Schallschutzfenster) gegeben werden. Zur Erzielung einer wirksamen und nachhaltigen Lärm-minderung reichen zudem i.d.R. Einzelmaßnahmen nicht aus. Die Potenziale aus planerischen, verkehrlichen, technischen, baulichen, gestalterischen und organisatorischen Maßnahmen müssen zu sinnvollen Konzepten zusammengefasst werden. Dabei sind Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen an der Lärmquelle vorrangig anzuwenden.

Es ist zudem anzumerken, dass nicht alle Maßnahmen, die zur Verringerung der Lärmbelastung durchgeführt werden, auch auf der Grundlage der „Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm“ abgebildet werden können (nicht quantifizierbare Maßnahmen). So führt zum Beispiel beim Straßenverkehr eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Reduzierung der Belästigung, dies kann aber durch Berechnungen auf der Basis der VBUS nicht ermittelt und dargestellt werden. Für den Zustand von Fahrbahnbelägen und den lärm erhöhenden Wirkungen durch mangelhafte Deckschichten gibt es in den Rechenvorschriften ebenfalls keinen Berechnungsansatz, so dass eine Sanierung des Straßenbelags nicht in Zahlen zu belegen ist, subjektiv aber zu einer Verbesserung führen kann.

Es ist dabei auch offensichtlich, dass nur mittel- bis langfristig und mit hohem Finanzierungsaufwand eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden kann. Auch bedarf es bei der Umsetzung der Maßnahmen umfangreicher Planungen, die nicht allein durch die Stadt Lünen zu bewerkstelligen sind, sondern nur im Zusammenwirken mit weiteren Stellen wie z. B. dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW umgesetzt werden können. Die Lärmaktionsplanung muss im Sinne eines Gesamtkonzeptes auch Maßnahmen einbeziehen bzw. einfordern, die in Bereichen der Bundes- und Landespolitik sowie bspw. der Automobilindustrie liegen.

4.2.2 Bereits durchgeführte, geplante und empfohlene Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die bisher durchgeführten Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle 4.5 dargestellt. Maßnahmen, die vor diesem Zeitraum umgesetzt wurden, sind im Lärmaktionsplan Stufe II aufgelistet.

Tabelle 4.5: *Bereits durchgeführte und bereits geplante Lärmschutzmaßnahmen*

Straße	Bereich	Beschreibung	Umsetzung
Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen⁴			
Kurt-Schumacher-Straße	von Engelstraße bis Kamener Straße	Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50	2017
Brechtener Straße	Elsa-Brändström-Straße bis Ferigestraße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30	2018
Cappenberger Str.	Kreuzungsbereiche Gottfriedstraße und Rosa-Luxemburg-Str.	Pflaster wird zurückgebaut	2021
Sogenannte „weiche Maßnahmen“			
Ausbau und Wiedereröffnung der Radstation			2018
Regelmäßige Teilnahme beim Stadtradeln (https://www.stadtradeln.de/luenen/ , letzter Besuch am 25.05.2020).			Zuletzt 2019
Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität (https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de , letzter Besuch am 25.05.2020)			
Mitglied Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW (https://www2.agfs-nrw.de/mitglieder/luenen.html , letzter Besuch am 25.05.2020)			
Öffentlichkeitsarbeit (Mitmachaktion „Stadtradeln“ anbieten, Drahteselmarkt durchführen, Starterbox für Neubürger aufwerten, Sprayaktion innere Münsterstraße um Miteinander von Fuß & Rad zu fördern)			
Beteiligung an der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes des Kreis Unna. Aktuelle Fassung: https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/verkehr/fahrrad/radverkehrskonzept/ , letzter Besuch am 25.05.2020)			
Entwicklung einer Mobilitätsstrategie „FUN“ im Kreis Unna (https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/mobilitaetsplanung-und-aufgabentraegerschaft-oepnv/mobilitaetsstrategie-fun/ , letzter Besuch am 25.05.2020))			

⁴ Diese Maßnahmen tragen zum Lärmschutz bei, wurden aber nicht aus diesem Grund angeordnet.

4.2.3 Maßnahmenplanung Stufe III

Nachfolgend werden grundsätzlich umsetzbare Maßnahmen im Straßenbereich dargestellt. Der Maßnahmenkatalog stellt lediglich Vorschläge dar. Für eine detaillierte Planung und Festlegung sind Prüfungen nach der nationalen Berechnungsvorschriften RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) notwendig. Als Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II werden die Maßnahmen bezüglich deren Wirksamkeit im nächsten Kapitel (Kapitel 4.2.4) analysiert.

Tabelle 4.6: Maßnahmenempfehlungen für die Maßnahmenbereiche für das Straßennetz in Stufe III

Betroffener Bereich	Straße	Abschnitt	Maßnahmenvorschläge		
			Tempo 30	Lkw-Nachfahrverbot	Lkw-Fahrverbot
1	Königsheide	Waltroper Str. bis Am Brambusch	X	X	X
2	Münsterstraße	Kurt-Schumacher-Str. bis Zwolle-Allee	X	X	X
2	Münsterstraße	Zwolle-Allee bis Ortsausgang (in Höhe von Hausnummer 219)	X		
3	Bebelstraße	Gahmener Str. bis zum Kreisverkehr vor der Bahnunterführung	X		
4	Cappenberger Straße	Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang (in Höhe der Straße „Im Holt“)	X		
5	Viktoriastraße	Konrad-Adenauer-Straße bis Kurt-Schumacher-Str.	X		
6	Borker Straße	Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang (in Höhe Lörtzingstr. 13)	X		

4.2.4 *Wirksamkeitsanalyse*

Nachfolgend wird die Wirksamkeit der in Tabelle 4.6 vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen für die Maßnahmenbereiche untersucht.

Dazu werden Differenzlärmkarten gerechnet, die die Pegeldifferenz zwischen der Situation vor und nach der vorgeschlagenen Maßnahme (oder Kombination von Maßnahmen) darstellt. Die Straßenabschnitte, für die die Maßnahmen vorgeschlagen und untersucht wurden sind den einzelnen Lageplänen (Abbildung 4.6 bis Abbildung 4.11) zu entnehmen. Die Differenzlärmkarten sind im Anhang 2 ab Seite 50 dargestellt.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird zusätzlich zu den Differenzlärmkarten über die Differenz der Betroffenen in den Pegelbereichen vor und nach der Maßnahme definiert. Sie bezieht sich auf einzeln berechneten Maßnahmen oder auf Kombinationen aus mehreren Maßnahmen.

Neben den zu erwartenden positiven Auswirkungen auf die Lärmbelastung beinhalten die vorgeschlagenen Maßnahmen positive Synergieeffekte. So kann die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, einer Abnahme der Schadstoffbelastung sowie zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen.

Abbildung 4.6: Maßnahmenbereich 1 / Königsheide

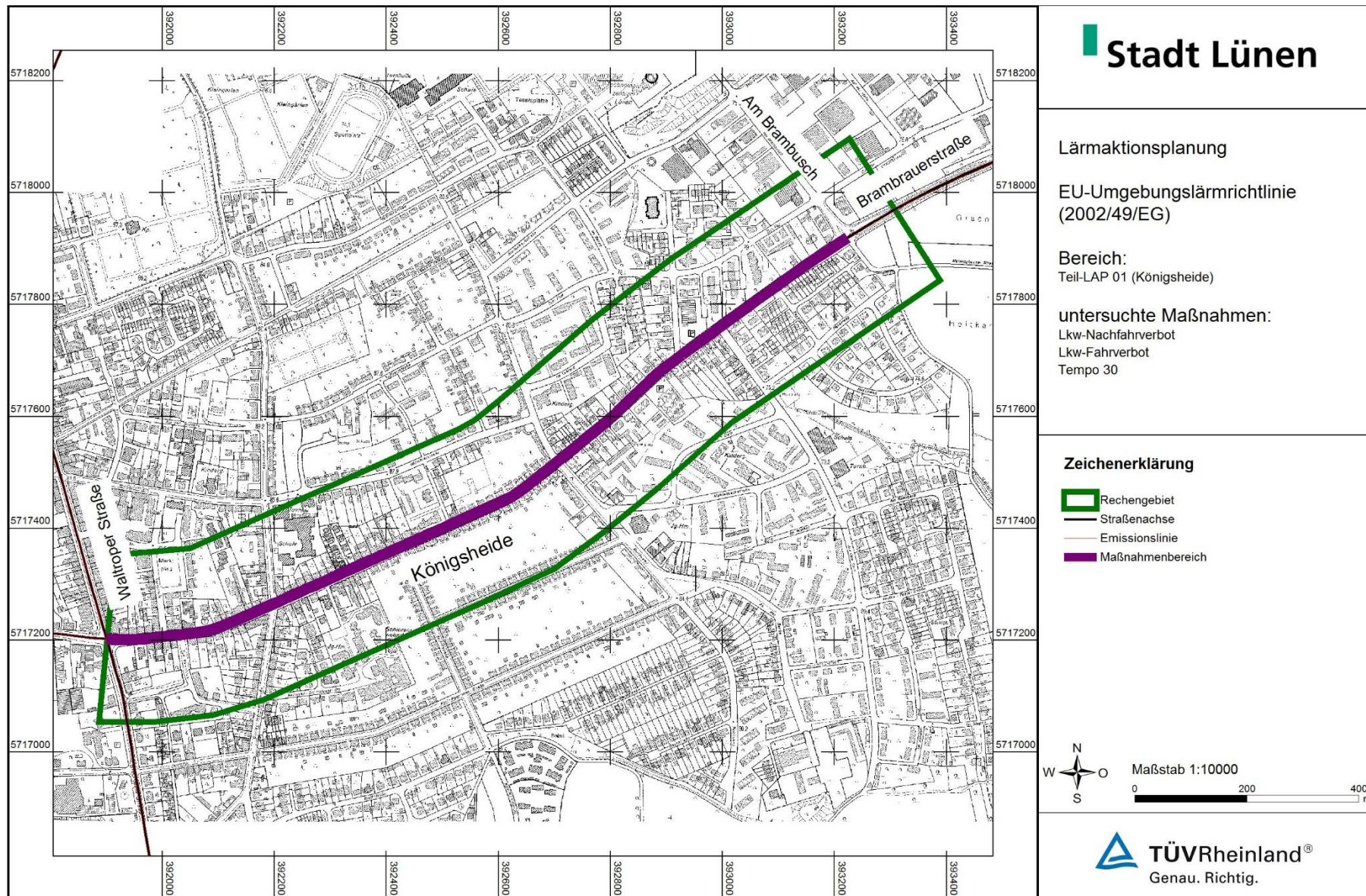


Abbildung 4.7: Maßnahmenbereich 2 / Münsterstraße:

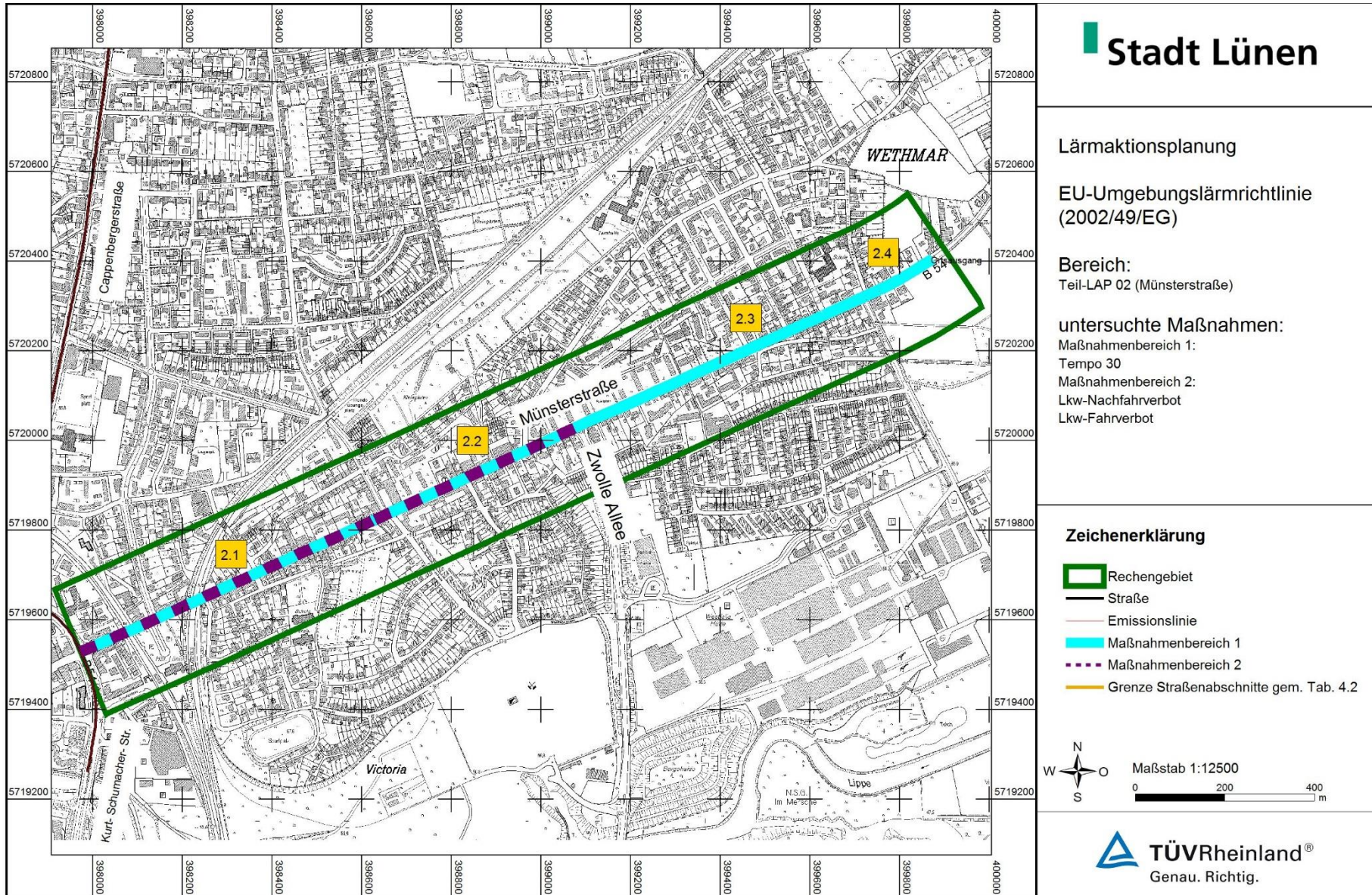


Abbildung 4.8: Maßnahmenbereich 3 / Bebelstraße:

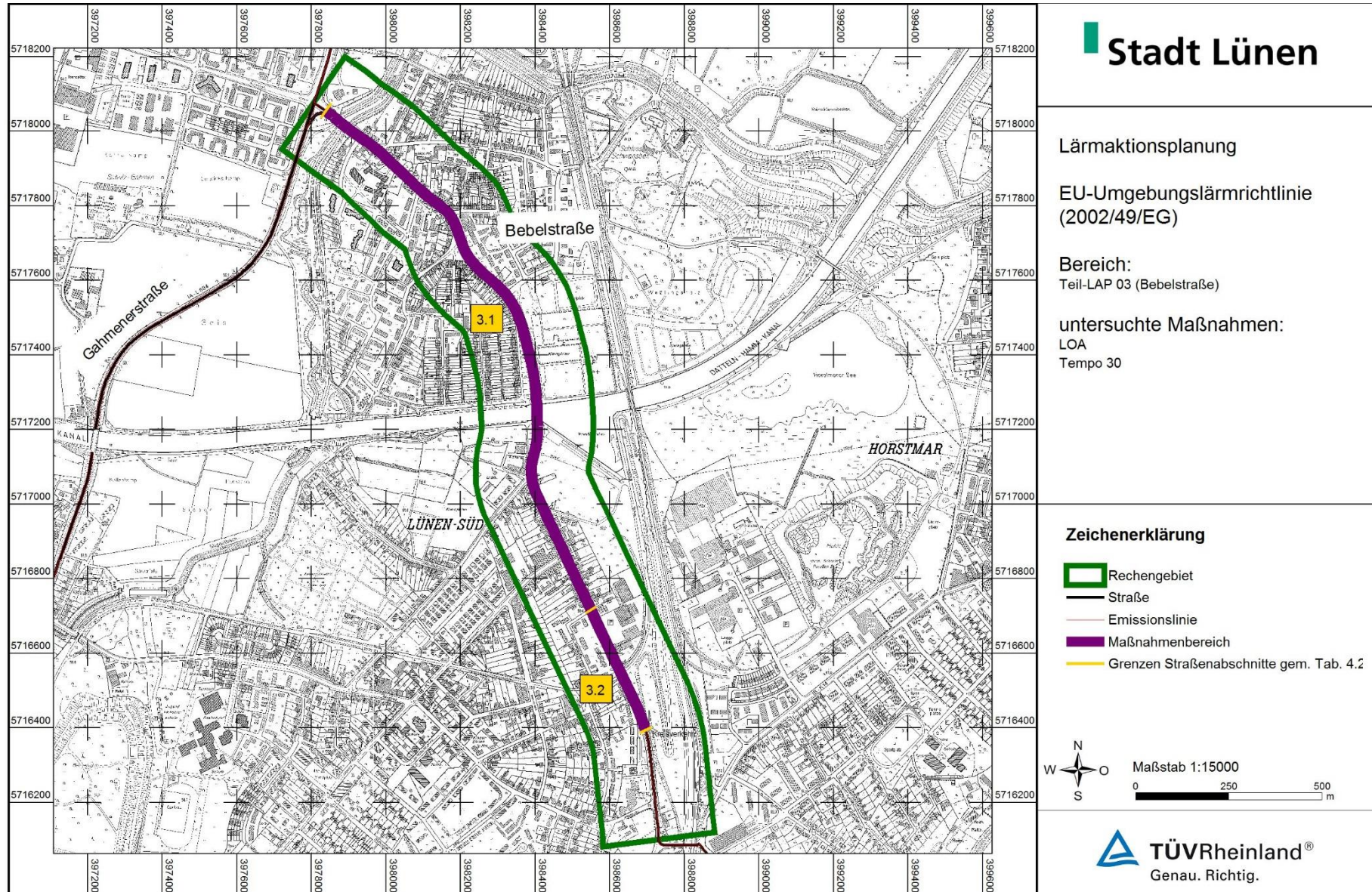


Abbildung 4.9: Maßnahmenbereich 4 / Cappenberger Straße:

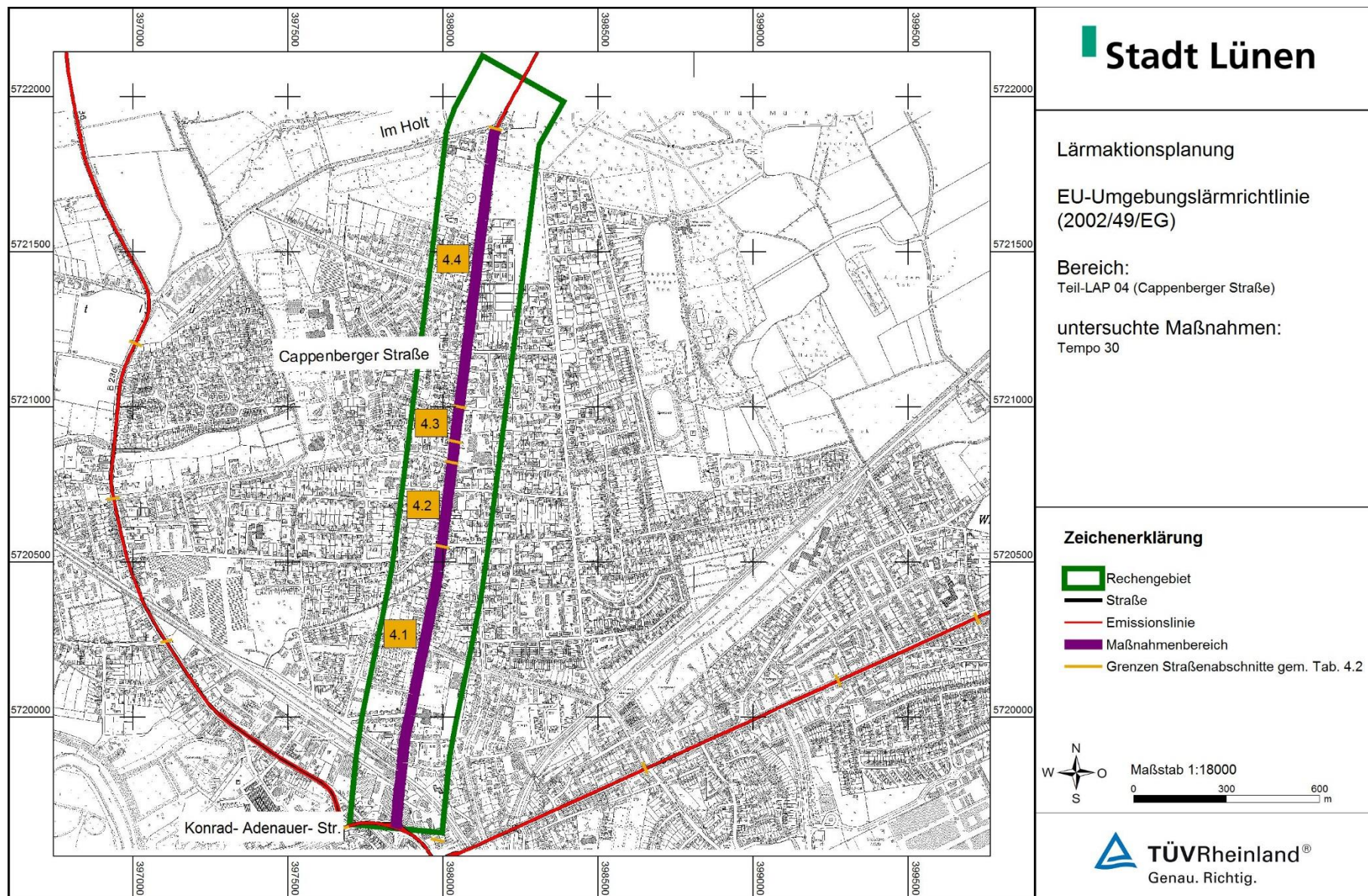


Abbildung 4.10: Maßnahmenbereich 5 / Viktoriastraße:

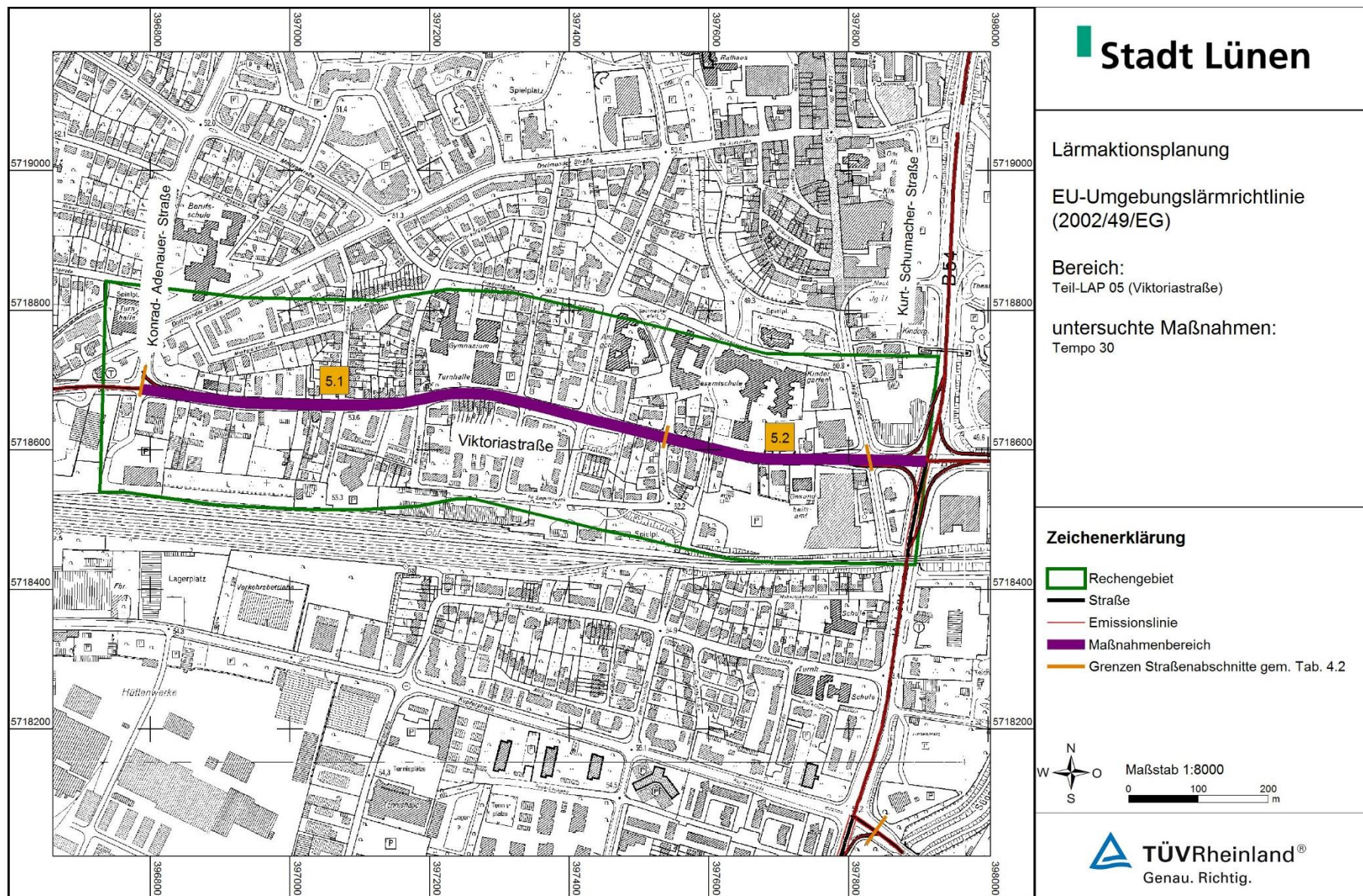
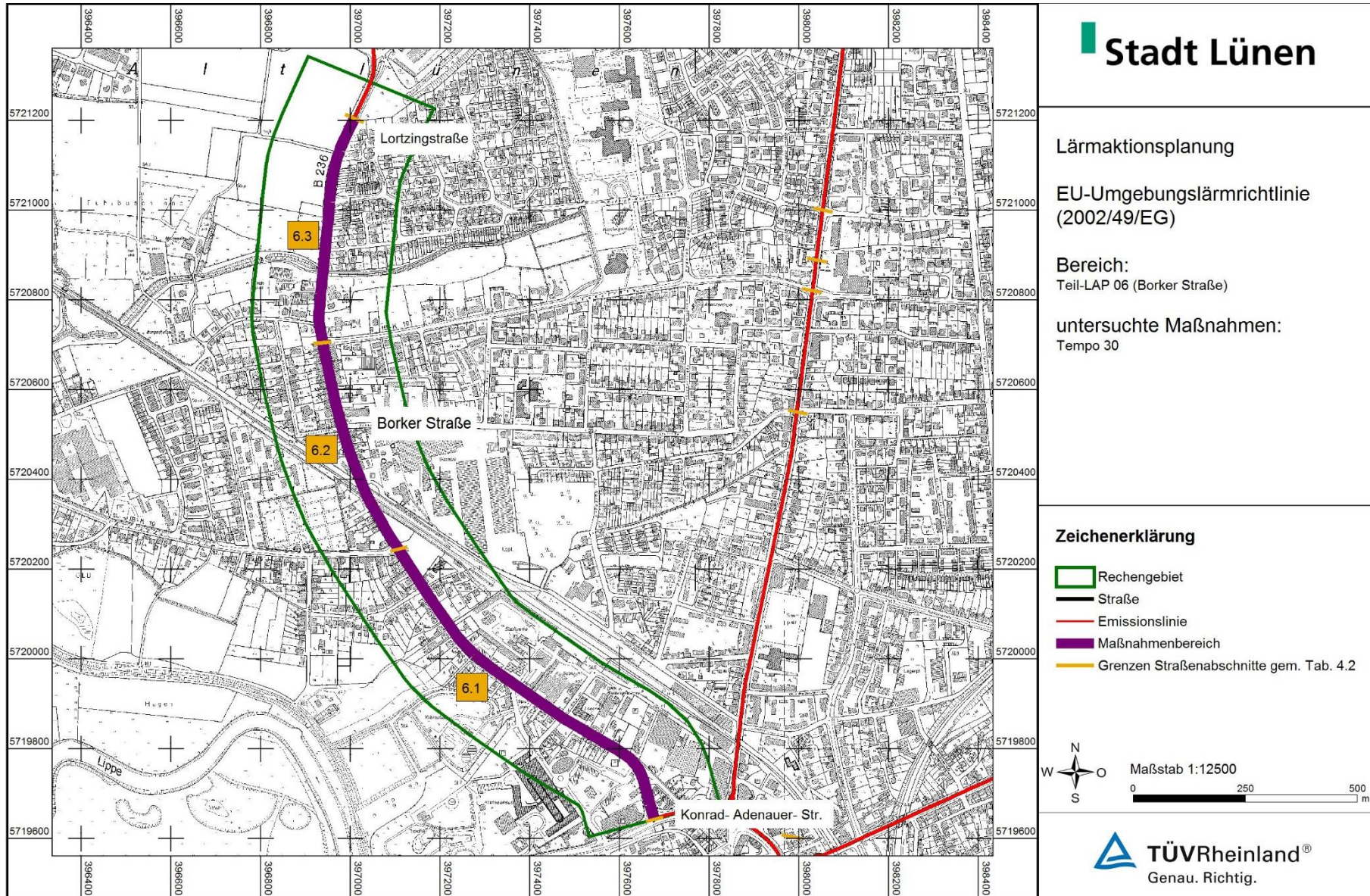


Abbildung 4.11: Maßnahmenbereich 6 / Borker Straße:



Maßnahmenbereich 1 / Königsheide:

Im Bereich „Königsheide“ lassen sich die Belastetenzahlen insbesondere durch die Lkw-Fahrverbote (als Lkw-Nachtfahrverbot oder ganztägig) reduzieren. Die große Wirkung dieser Maßnahme ist auf den hohen Lkw-Anteil in dieser Straße zurückzuführen. Auch durch ein Nachtfahrverbot allein sinkt die Anzahl der Belasteten in der Pegelklasse $L_{den} > 70$ dB(A) deutlich. Gemäß den Differenzlärmkarten (siehe Anhang 2) bringen die Lkw-Fahrverbote im entsprechenden Zeitraum mindestens 5 dB Minderung.

Trotz der etwas geringeren Wirkung durch die Geschwindigkeitsreduzierung (ca. 1 bis 3 dB Minderung) würden wir hier diese Maßnahme kombiniert mit einem Nachtfahrverbot empfehlen. Durch die kombinierten Maßnahmen entfallen die Belastetenzahlen bei $L_{den} > 70$ dB(A) und $L_n > 60$ dB(A) komplett und ein Großteil der Belasteten in den Pegelklassen $L_{den} > 70$ dB(A) und $L_n > 60$ dB(A) rutscht eine Pegelklasse darunter.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist die Notwendigkeit und Wirksamkeit der Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung und Kombination mit Lkw-Nachtfahrverbot nach den Richtwerten der RLS-90⁵ zu prüfen.

⁵ Die aktualisierten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 wurden am 31.10.2019 im Verkehrsblatt, Heft 20, S. 698 amtlich bekannt gemacht. Sobald die Zweite Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit der direkten Bezugnahme auf die RLS-19 in Kraft getreten ist, wird der Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 anstelle des Berechnungsverfahrens nach Anlage 1 der 16. BImSchV bzw. nach Kapitel 4 der RLS-90 gelten.

Bereich - lfd. Nr.	Nr. Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz	
				Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
1	1 Königsheide	Lkw-Nacht- fahrverbot	50 - 55	428	200	323	339	-105	139
			55 - 60	185	265	168	162	-17	-103
			60 - 65	227	294	271	1	44	-293
			65 - 70	301	0	376	0	75	0
			70 - 75	184	0	8	0	-176	0
		> 75	0	0	0	0	0	0	
1	2 Königsheide	Lkw- Fahrverbot	50 - 55	428	200	214	339	-214	139
			55 - 60	185	265	233	162	48	-103
			60 - 65	227	294	331	1	104	-293
			65 - 70	301	0	161	0	-140	0
			70 - 75	184	0	0	0	-184	0
		> 75	0	0	0	0	0	0	
1	3 Königsheide	Tempo 30	50 - 55	428	200	305	259	-123	59
			55 - 60	185	265	179	376	-6	111
			60 - 65	227	294	271	44	44	-250
			65 - 70	301	0	354	0	53	0
			70 - 75	184	0	0	0	-184	0
		> 75	0	0	0	0	0	0	
1	4 Königsheide	Lkw-Nacht- fahrverbot + Tempo 30	50 - 55	428	200	231	370	-197	170
			55 - 60	185	265	211	26	26	-239
			60 - 65	227	294	272	1	45	-293
			65 - 70	301	0	267	0	-34	0
			70 - 75	184	0	0	0	-184	0
		> 75	0	0	0	0	0	0	
1	5 Königsheide	Lkw- Fahrverbot + Tempo 30	50 - 55	428	200	202	370	-226	170
			55 - 60	185	265	256	26	71	-239
			60 - 65	227	294	362	1	135	-293
			65 - 70	301	0	29	0	-272	0
			70 - 75	184	0	0	0	-184	0
		> 75	0	0	0	0	0	0	

Maßnahmenbereich 2 / Münsterstraße:

In der Münsterstraße bringt ein Lkw-Fahrverbot eine Verbesserung lediglich für etwa die Hälfte der Belasteten, die derzeit Straßenverkehrslärmpegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) und $L_n > 55$ dB(A) ausgesetzt sind. Die im Verhältnis zur Königsheide geringere Reduzierung der Belastetenzahlen mit der Einführung eines Lkw-Fahrverbotes ist auf den relativ geringen Lkw-Anteil in der Münsterstraße zurückzuführen. Hier lassen sich die Belastetenzahlen (insbesondere bei $L_{den} > 65$ dB(A)) mit der Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Straßenlänge reduzieren. Auch die Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung mit einem Lkw-Nachtfahrverbot können wir empfehlen. Dabei werden nahezu alle Einwohner entlastet, die derzeit Straßenverkehrslärmpegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) und $L_n > 55$ dB(A) ausgesetzt sind. Die Kombination der zwei Maßnahmen bringt im Tageszeitraum eine Minderung von 1 bis 5 dB – je nach Straßenabschnitt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung allein bringt 1 bis 3 dB.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist daher die Notwendigkeit und Wirksamkeit der Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung und Kombination mit Lkw-Nachtfahrverbot nach den Richtwerten der RLS-90 zu prüfen.

Bereich - lfd. Nr.	lfd. Nr.	Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz	
					Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
2	1	Münsterstraße	Lkw-Nachtfahrverbot	50 - 55	374	399	359	510	-15	111
				55 - 60	374	428	385	201	11	-227
				60 - 65	441	0	456	0	15	0
				65 - 70	269	0	214	0	-55	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	
2	2	Münsterstraße	Lkw-Fahrverbot	50 - 55	374	399	344	510	-30	111
				55 - 60	374	428	405	201	31	-227
				60 - 65	441	0	518	0	77	0
				65 - 70	269	0	109	0	-160	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	
2	3	Münsterstraße	Tempo 30	50 - 55	374	399	358	392	-16	-7
				55 - 60	374	428	402	267	28	-161
				60 - 65	441	0	524	0	83	0
				65 - 70	269	0	49	0	-220	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	
2	4	Münsterstraße	Lkw-Nachtfahrverbot + Tempo 30	50 - 55	374	399	345	485	-29	86
				55 - 60	374	428	413	70	39	-358
				60 - 65	441	0	518	0	77	0
				65 - 70	269	0	22	0	-247	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	
2	5	Münsterstraße	Lkw-Fahrverbot + Tempo 30	50 - 55	374	399	342	485	-32	86
				55 - 60	374	428	422	70	48	-358
				60 - 65	441	0	483	0	42	0
				65 - 70	269	0	21	0	-248	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	

Maßnahmenbereich 3 / Bebelstraße:

Im Bereich der Bebelstraße wurde die Wirksamkeit der Einführung von Tempo 30 rechnerisch geprüft. Diese bringt eine Minderung von ca. 2 bis 3 dB. Die Anzahl der Belasteten Einwohner in den Pegelklassen L_{den} 65-70 dB(A) und L_n 55-60 dB(A) lassen sich durch die Maßnahmen mehr als halbieren.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist die Notwendigkeit und Wirksamkeit der Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung nach den Richtwerten der RLS-90 zu prüfen.

Bereich - Nr.	Ifd. Nr.	Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz	
					Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
3	1	Bebelstraße	Tempo 30	50 - 55	370	281	283	281	-87	0
				55 - 60	237	180	266	67	29	-113
				60 - 65	278	0	293	0	15	0
				65 - 70	218	0	105	0	-113	0
				70 - 75	8	0	0	0	-8	0
			> 75	0	0	0	0	0	0	

Maßnahmenbereich 4 / Cappenberger Straße:

Bei der Cappenberger Straße kam aufgrund des geringen Lkw-Anteils in dieser Straße lediglich die Einführung von Tempo 30 in Frage. Die Maßnahme entlastet einen Großteil der Einwohner, die derzeit Straßenverkehrslärmpegeln von $L_n > 55$ dB(A) ausgesetzt sind, jedoch werden lediglich knapp zwei Drittel der Einwohner, die Straßenverkehrslärmpegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) ausgesetzt sind, entlastet.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist die Notwendigkeit und Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung nach den Richtwerten der RLS-90 zu prüfen.

Bereich - Ifd. Nr.	Nr. Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz		
				Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	
4	1	Cappenbergerstraße	Tempo 30	50 - 55	282	225	256	218	-26	-7
				55 - 60	231	82	233	11	2	-71
				60 - 65	203	0	196	0	-7	0
				65 - 70	118	0	45	0	-73	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
				> 75	0	0	0	0	0	0

Maßnahmenbereich 5 / Viktoriastraße:

In der stark frequentierten Viktoriastraße im Bereich zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Konrad-Adenauer-Ring wurde die Verlängerung der derzeitigen Tempo-30 Zone (im Bereich der Schulen) untersucht. Sie führt zur Entlastung von ca. der Hälfte der Einwohner, die derzeit Straßenverkehrslärmpegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) ausgesetzt sind. Im Nachtzeitraum sinkt die Anzahl der Belasteten ($L_n > 55$ dB(A)) um ca. ein Drittel.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist die Notwendigkeit und Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung nach den Richtwerten der RLS-90 zu prüfen.

Bereich - Ifd. Nr.	Nr. Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz		
				Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	
5	1	Viktoriastraße	Tempo 30	50 - 55	152	147	138	132	-14	-15
				55 - 60	138	123	151	79	13	-44
				60 - 65	142	3	134	0	-8	-3
				65 - 70	98	0	46	0	-52	0
				70 - 75	0	0	0	0	0	0
				> 75	0	0	0	0	0	0

Maßnahmenbereich 6 / Borker Straße:

In der Borker Straße können mit der Einführung von Tempo 30 ein Großteil der Betroffenen, die sich in Pegelbereichen von $L_{den} > 65$ dB und $L_n > 60$ dB(A) befinden, entlastet werden. Die Anzahl Belasteten in den anderen Pegelbereichen wird auch gesenkt. Gemäß den Differenzkarten beträgt die Minderung in alle Beurteilungszeiträumen ca. 2 bis 3 dB.

Prüfauftrag:

Im weiteren Verlauf ist die Notwendigkeit und Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung nach den Richtwerten der RLS-90 zu prüfen.

Bereich - lfd. Nr.	Nr. Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz	
				Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
6	1 Borker Straße	Tempo 30	50 - 55	206	172	193	150	-13	-22
			55 - 60	189	142	180	123	-9	-19
			60 - 65	166	46	145	2	-21	-44
			65 - 70	136	0	97	0	-39	0
			70 - 75	16	0	0	0	-16	0
			> 75	0	0	0	0	0	0

4.2.5 Kosten-Nutzen-Analyse

Hohe Lärmbelastungen führen zu vielfältigen negativen Effekten mit hohen externen Kosten. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms resultieren insbesondere aus den gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Darüber hinaus sind auch Immobilienwertverluste zur monetären Bewertung der Lärmbelastungen in verschiedenen Untersuchungen von Bedeutung. Ein monetärer Nutzen von Lärminderungsmaßnahmen ist trotz verschiedener methodischer Ansätze sehr schwer abzuschätzen (vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung [13]).

Der vorliegende Bericht beschränkt sich daher in der Darstellung des Nutzens in der Reduzierung der Betroffenenanzahlen (vgl. 4.2.4).

Die Kosten der Lärminderungsmaßnahmen sind ebenfalls pauschal nicht abzuschätzen. Eine Einordnung der Kosten kann nach Prüfung der einzelnen Maßnahmen erfolgen.

4.2.6 Passive Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen

Alternativ zu den vorgenannten Maßnahmen ist passiver Lärmschutz möglich, also bauliche Verbesserung an lärmbeeinträchtigten Gebäuden (z.B. Lärmschutzfenster). Sie sollten nur dann zum Tragen kommen, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

An bestehenden Straßen ist Lärmsanierung eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Es besteht kein Rechtsanspruch.

Bereits seit 1978 wird Lärmschutz nicht nur an Neu- oder Ausbauten, sondern auch an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ermöglicht. Voraussetzung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte⁶:

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen,	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97, [6]) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90, [4]). Die Berechnungsmethode unterscheidet sich vor Allem in Bezug auf die Beurteilungszeiträume von der für Lärmaktionspläne vorgegebenen Methode nach der EU-Richtlinie (VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen [8]). Die Werte sind daher nicht direkt vergleichbar.

Lärmbetroffenen Eigentümern erstattet der Bund nur 75 % der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Regionalniederlassung Ruhr. Konkretere Angaben zum Vorgehen, den Voraussetzungen und Randbedingungen sind der Internetseite www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html zu entnehmen.

⁶ Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen wurden zum 1.08.2020 um weitere 3 dB(A) abgesenkt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/033-scheuer-laermsanierung.html>, letzter Besuch am 11.08.2020)

4.2.7 *Weiche Maßnahmen*

Neben den oben aufgeführten Maßnahmen können weitere, sog. weiche Maßnahmen positive Effekte erzielen. Es handelt sich um nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Verkehr (Optimierung der Parkleitsysteme und Radwegenetze, Stärkung des ÖPNVs), zur Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln (Reinigungs- und entsorgungsfahrzeuge, Busflotte) und zur Verkehrsberuhigung oder –verflüssigung.

Um flächendeckend Lärmemissionen zu mindern ist eine generelle Reduzierung des Kfz-Verkehrs notwendig, die als klares Ziel des Verwaltungshandelns gesetzt werden soll. Die Stärkung von ÖPNV und Radverkehr als Alternativen zum Pkw würde nicht nur dem Lärmschutz sondern auch der Luftqualität, den Klimaschutz sowie der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet entgegen kommen. Auch die verminderte Trennwirkung von Straßen, positive siedlungsstrukturelle Veränderungen und ein verringerter Flächenverbrauch können langfristige positive Folgen einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs sein. Die Verankerung dieses Ziels ist daher sowohl in Klimaschutzkonzepten, Mobilitätskonzepten und sonstigen Konzepten mit Berührungspunkten zum Verkehr wünschenswert. Auch außerhalb von Konzepten soll dieses Ziel bei Entscheidungen in Verwaltung und Politik berücksichtigt werden.

Begleitend sollen die Bedingungen für die Verkehrsarten Fuß, Rad sowie Bus und Bahn verbessert werden.

Eine möglichst hohe Kontrolldichte zur Geschwindigkeitsüberwachung erhöht die Effektivität der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und kommt auch der Durchsetzung der Regelgeschwindigkeit zu gute.

4.2.8 *Ruhige Gebiete*

Entsprechend § 47d Abs. 2 BImSchG sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch ruhige Gebiete zu benennen, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind. Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein festgelegter Lärmindex für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Ein „ruhiges Gebiet“ ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht genau definiert, sondern kann durch Festsetzung der Kommune bestimmt werden. In den Hinweisen zur Aktionsplanung des

LAI [12] empfiehlt die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen bei der Ausweisung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen, „einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“.

Als ruhige Gebiete in Ballungsräumen kommen somit ruhige Landschaftsräume, d. h. großflächige Gebiete, die einen weitgehend naturbelassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden, in Frage. Anhaltspunkt dafür ist, dass die Gebiete auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist in der Regel auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.

Darüber hinaus ist die Festsetzung eines „ruhigen Gebietes“ auch im Bereich innerstädtischer Erholungsflächen möglich, sofern die innerstädtischen Erholungsflächen von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden und Pegel von $L_{den} \leq 50$ dB(A) vorliegen. Hierbei kann es sich auch um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfen, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt dienen.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Modell erfolgen. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden.

Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten.

Da für die Stadt Lünen keine flächendeckende Kartierung der Lärmquellen vorliegt, können keine ruhigen Gebiete anhand von Pegelwerten bestimmt werden. Eigene Kriterien müssen

noch entwickelt werden, auch muss die rechtliche Bedeutung der Festlegung ruhiger Gebiete geklärt werden.

In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans soll der Bereich "Ruhige Gebiete" neu bewertet werden.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, der Verbände und Organisationen ist ein zentrales Element sowohl der Lärmkartierung als auch der Lärmaktionsplanung.

Gemäß § 47d BImSchG wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt, während der die Bürger Anregungen und Bedenken äußern können. Diese hat in der Zeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019 stattgefunden.

Es sind insgesamt 30 Stellungnahmen eingegangen: 30 von Bürgern und Bürgerinnen und 30 von Trägern öffentlicher Belange (TÖB). Beteiligt haben sich umliegende Kreise, Städte und Gemeinden sowie Verbände und Straßenbaulastträger.

Die Rückmeldungen der Bürger kamen aus dem gesamten Stadtgebiet. Schwerpunktmäßig beteiligten sich Bürger aus Gebieten, die auch gemäß Hotspot-Analyse (vgl. Kapitel 4.1.2, S. 19) als Lärmschwerpunkte ausfindig gemacht und als Maßnahmenbereiche definiert wurden, bspw. aus der Münsterstraße, Borker Str. und Cappenbergerstr., jedoch auch aus Bereichen die für die Stufe III nicht priorisiert wurden wie die Gahmenerstr. und die Konrad-Adenauer-Str. Ebenfalls meldeten sich Bürger aus Straßen / Straßenabschnitten, die von ihnen subjektiv als „laut“ empfunden worden sind, jedoch nicht Bestandteil der Lärmkartierung waren, bspw. aus der Kupferstraße. Hier ist zu empfehlen, eine Einzelfallprüfung der örtlichen Situation durchzuführen. Die Lärmkartierung und –aktionsplanung der vierten Stufe (2022/2023) bietet zudem die Möglichkeit, auch diese Straßen in die Maßnahmenplanung aufzunehmen.

Sämtliche Beteiligungen wurden ausgewertet und mit den Kartierungsergebnissen und Maßnahmenvorschläge verglichen.

Das Thema Geschwindigkeitsreduzierung wurde oft aufgegriffen und findet sowohl bei den Bürgerinnen und Bürgern als auch bei der Mehrheit der Träger öffentlicher Belange eine gute Akzeptanz. Der Straßenbaulastträger Straßen.NRW hat sein Bedenken bezüglich der Anord-

nung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Durchgangsstraßen geäußert; dennoch beabsichtigt die Stadt Lünen, u. A. vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung zu dieser Thematik, eine Anordnung dieser Maßnahmen zu prüfen (vgl. Kapitel 4.2.4).

Die Bürgerinnen und Bürger haben auch mehrfach die Lärmbelastungen durch den Lkw-Verkehr betont (hauptsächlich in den Bereichen Münsterstr., Borker Str., Viktoriastr., Kurt-Schumacher-Str. und Bebelstr.). Zu den Lkw-Fahrverboten, auch nur zeitlich eingeschränkt, bestehen jedoch Einwände der Träger öffentlicher Belange (u. A. der Industrie- und Handelskammer) aufgrund von zu erwartenden Problemen bei der Erreichbarkeit der Gewerbezone. Hierzu hat sich die Stadt Lünen entschieden, die Problematik der Lkw-Führung im Rahmen der Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes anzugehen. Die Anordnung von Lkw-Fahrverboten soll in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung zunächst nicht geprüft werden.

Dennoch können nicht alle Anregungen in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden. Diese werden zukünftig außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Stellen der Stadt Lünen aufgegriffen und diskutiert, um eine Verbesserung der Lärmsituation herbeizuführen (bspw. zu den Themen Instandhaltung der Kanaldeckel oder Geschwindigkeitskontrollen).

Der abschließende Beschluss über den Lärmaktionsplan erfolgt durch den Rat der Stadt Lünen. Abschließend wird der Lärmaktionsplan in seiner endgültigen Fassung veröffentlicht und dauerhaft im Internet zur Verfügung gestellt. So werden die Bürgerinnen und Bürger über den Abschluss der Lärmaktionsplanung unterrichtet.

6 Ausblick und langfristige Strategie

Der vorliegende Lärmaktionsplan Stufe III entspricht den Anforderungen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie und ist geeignet, diesen als langfristiges Planungsinstrument der Politik, Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange zur Diskussion bereit zu stellen.

Für die empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung müssen die fachrechtlichen Voraussetzungen zur Anordnung geprüft werden. Nach rechtlicher Prüfung kann die Umsetzung durch die fachlich zuständige Behörde erfolgen. Für welche Maßnahmenbereiche eine konkrete Anordnung geprüft wird, gilt im direkten Nachgang der Lärmaktionsplanung Stufe III zu klären. Nach aktueller Einschätzung sollen die Maßnahmen zu Tempo 30 in den Bereichen Königsheide, Münsterstr., Bebelstr., Cappenberger Str. und Viktoriastr. (genauer Maßnahmenbereich siehe Kapitel 4.2.4) kurzfristig umgesetzt werden. Die untersuchten LKW-Fahrverbote an der Königsheide und in der Münsterstraße sollen allerdings zunächst zurückgestellt werden, da

diese weitergehenden Prüfungen bedürfen. Hier wird empfohlen die Lärmthematik in die Entwicklung eines LKW-Führungskonzeptes einzubinden; dabei ist die Verteilung der Ausweichverkehre besonders zu beachten. Auch im Rahmen des von der Stadt Lünen erarbeiteten Mobilitätskonzeptes wird der Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, so dass sich Möglichkeiten ergeben können, potenzielle Lkw-(Nacht-) Fahrverbote detaillierter zu betrachten und möglicherweise in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.

In der nachfolgenden Aufstellung sind die Maßnahmenbereiche entsprechend der Ergebnisse aus der Wirksamkeitsanalyse und der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung priorisiert aufgelistet. Die Zahl in der Klammer hinter dem Maßnahmenbereich entspricht der Nummerierung der Maßnahmenbereiche (vgl. Kapitel 4.2.4).

Maßnahmen mit 1. Priorität:

- Königsheide (1): Tempo 30
- Münsterstr. (2): Tempo 30
- Bebelstr. (3): Tempo 30
- Cappenberger Str. (4): Tempo 30
- Viktoriastr. (5): Tempo 30
- Borker Str. (6): Tempo 30

Maßnahmen mit 2. Priorität:

- Lkw-Fahrverbot Münsterstr. (1)
- Lkw-Fahrverbot Königsheide. (1)

Gemäß Artikel 8 (5) EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] wird der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

Bearbeitet von:



M. Sc. Sylvie Dugay

Geprüft durch:



M. Sc. Daniel SchlösserKöln, 12. August 2020
936/21244426/02

Anhang 1: **Verwendete Vorschriften, Richtlinien und Unterlagen**

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25 Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm („EU-Umgebungslärmrichtlinie“), Abl. L 189/12 vom 18.7.2002.
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 S. 1794 (§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)).
- [3] Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943).
- [4] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 90 Ausgabe 1990. Der Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau.
- [5] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.
- [6] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) vom 27. Mai 1997
- [7] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15.03.2006, S. 516.
- [8] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über Lärmkartierung (34.BImSchV) –Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI), vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).
- [9] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belasteten Zahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20.04.2006).
- [10] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Gewerbe und Industrie (VBUI) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).
- [11] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Beschluss zum TOP 13.1 der 121. Sitzung der Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 2. und 3. März 2011 in Stuttgart.

- [12] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18. Juni 2012.
- [13] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung - in der Fassung vom 9. März 2017.
- [14] Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5 – 8820.4.1 v. 7.2.2008.
- [15] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, GMBI. 1998, Nr. 26, S. 503-515. Geändert durch die allgemeine Verwaltungsvorschrift TA LärmÄndVV vom 01.06.2017, BAnz AT, 08.06.2017 B5 mit Berücksichtigung der Klarstellung zur „Korrektur redaktioneller Fehler beim Vollzug der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm“, Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit an die obersten Immissionsschutzbehörden der Länder, Az. IG17 – 501-1/2 vom 07.07.2017..
- [16] „DIN 18005-1: Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, Normenausschuss Bauwesen (NABau) im DIN Deutsches Institut für Normung e. V., Normenausschuss Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik (NALS) im DIN und VDI, Juli 2002.
- [17] In der Ruhe liegt die Kraft– Möglichkeiten und Grenzen der Lärmaktionsplanung“ Heinrichs, Popp; Lärmbekämpfung, Bd. 3 Mai 2008.
- [18] Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Landesbetrieb Straßenbau NRW.
- [19] Erfahrungen mit lärmarmen Fahrbahnoberflächen in Nordrhein-Westfalen, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen. Berichterstattung: Thomas Przybilla.
- [20] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt, Fachgebiet 3.1 Umwelt und Verkehr, November 2016
- [21] Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Lünen, Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW, Essen, 31.01.2018
- [22] Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, Teil A. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bonn, Januar 2018, https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html
- [23] Anhang zum Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A), Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bonn, Januar 2018

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html

- [24] Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, Teil B. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bonn, Juli 2018,

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html

- [25] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Internetauftritt: , <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html> (zuletzt besucht 11.02.2019)

- [26] Kommunalprofil der Stadt Lünen, Landesdatenbank NRW, Stand 29.08.2018

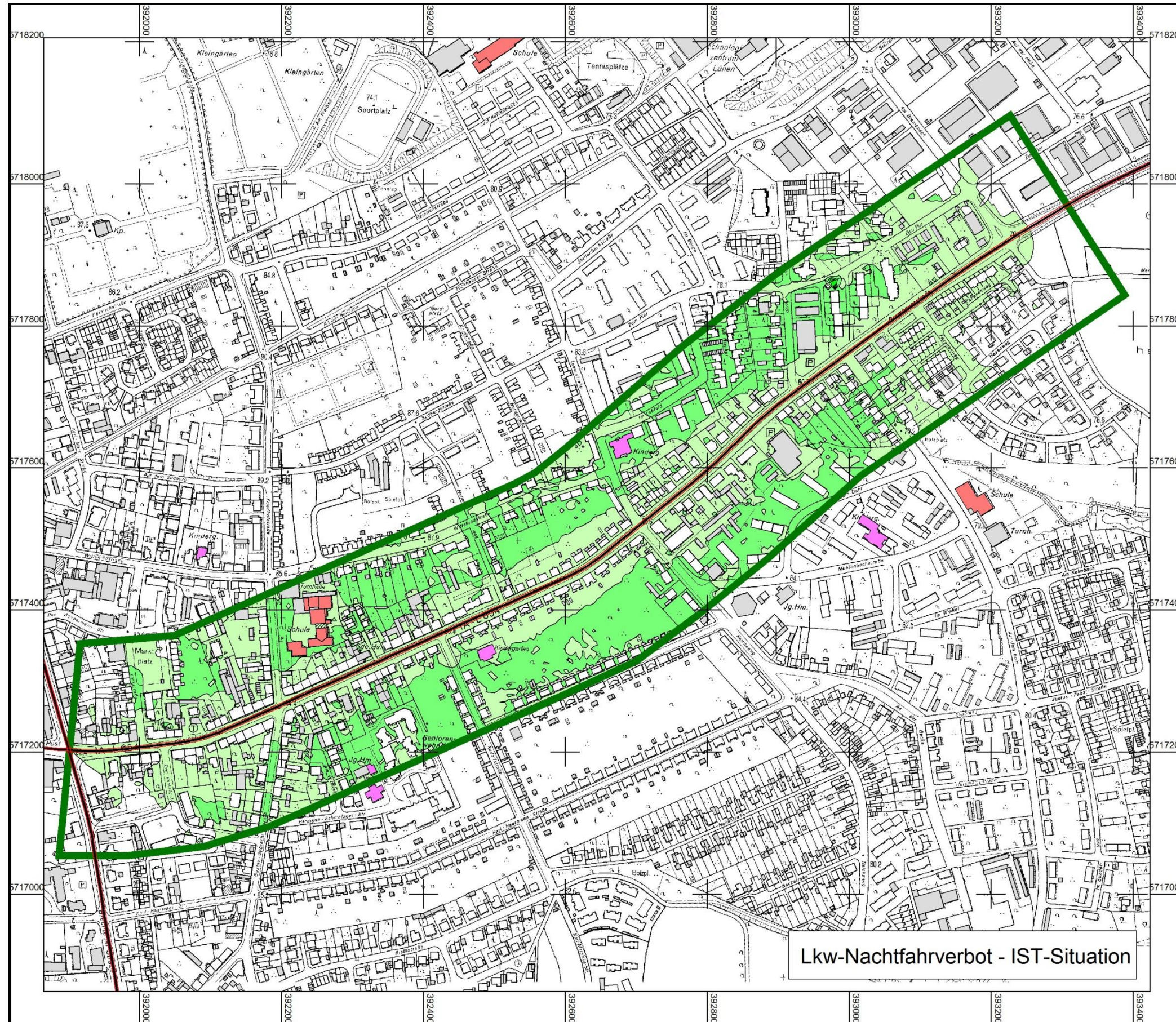
- [27] Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stufe II für die Stadt Lünen, TÜV-Bericht Nr. 936/21214426/01, Köln, 16. Oktober 2018

- [28] Stadtradeln-Kampagne des Klima-Bündnis: <https://www.stadtradeln.de/luenen/> , letzter besuch am 13.02.2019

- [29] Zukunftsnetz Mobilität: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/kontakt-zukunftsnetz-mobilitaet> , letzter besuch am 13.02.2019

- [30] Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW: <https://www2.agfs-nrw.de/mitglieder/luenen.html> , letzter besuch am 13.02.2019

Anhang 2: Differenzlärmkarten



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Lden

Bereich:

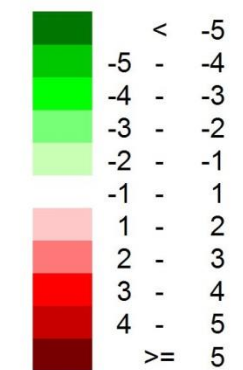
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

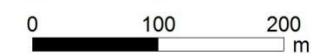
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
 - Straßenachse
 - Emissionslinie
 - Brücke
- Gebäude
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:6000



Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

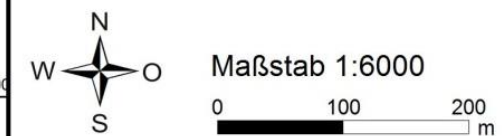
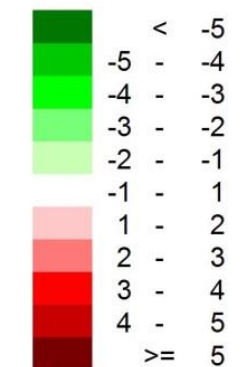
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich
Ln
in dB(A)





Lkw-Fahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

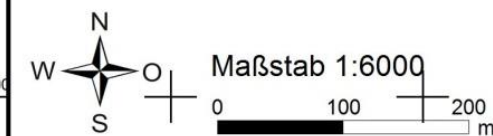
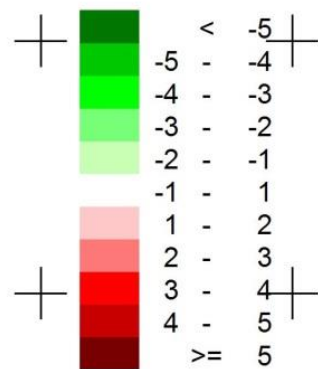
Lärmaktionsplanung
EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 01 (Königsheide)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
 - Straßenachse
 - Emissionslinie
 - Brücke
- Gebäude
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)





Lkw-Fahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

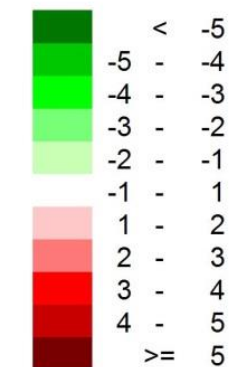
Teil-LAP 01 (Königsheide)

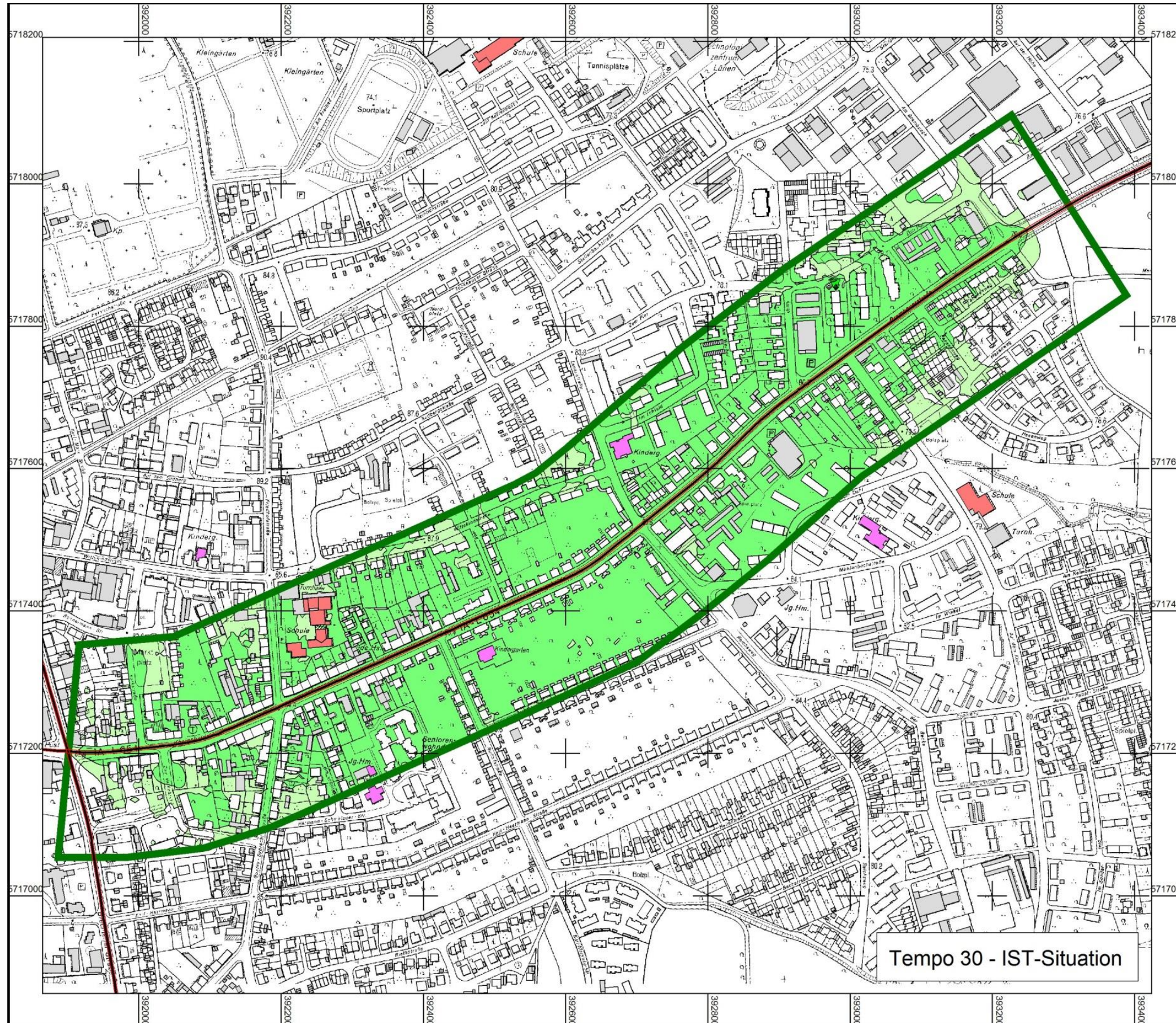
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Ln in dB(A)





Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 01 (Königsheide)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

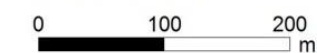
Gebäude

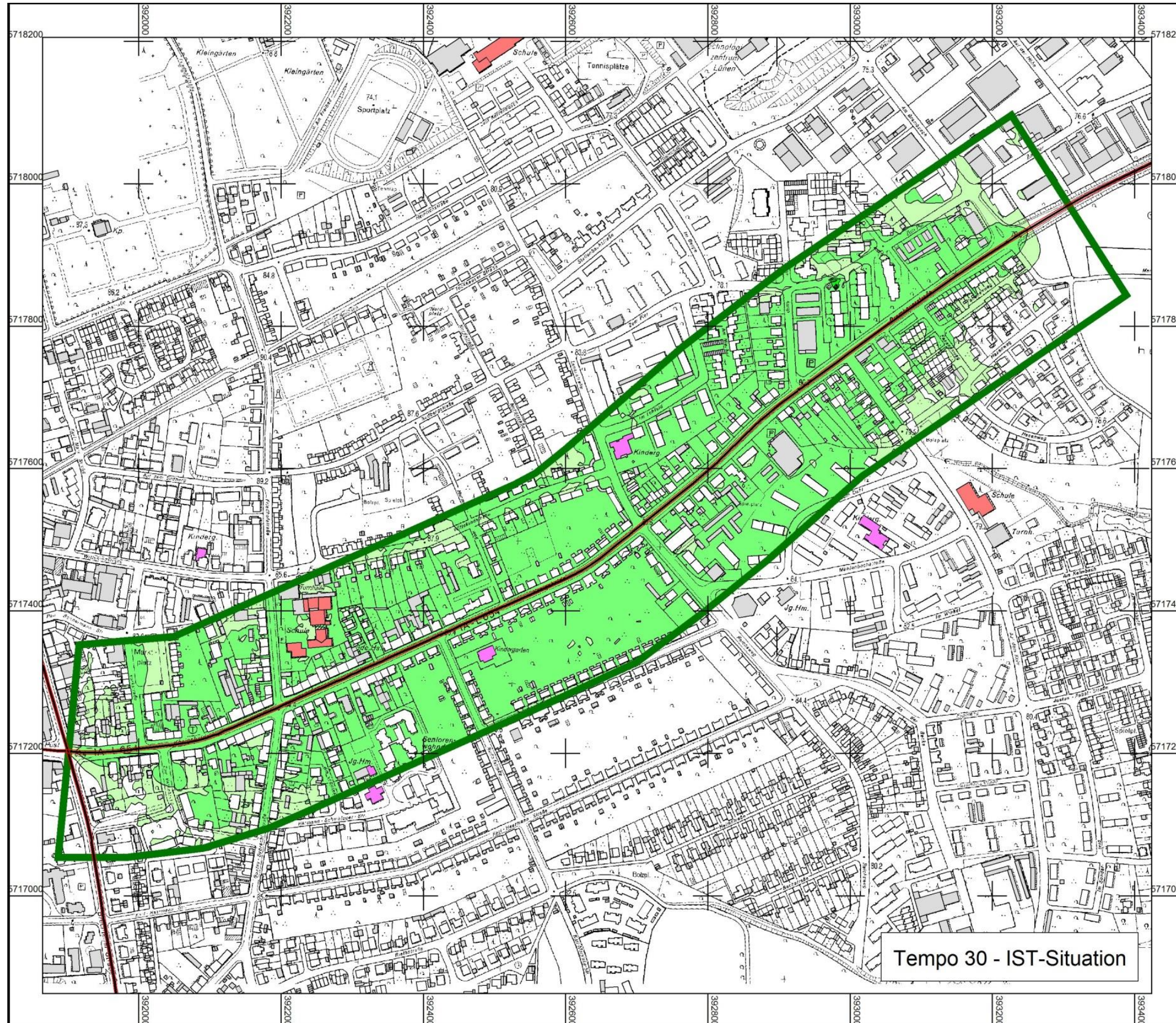
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:6000





Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

L_n

Bereich:

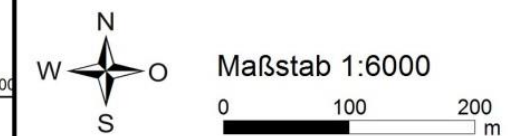
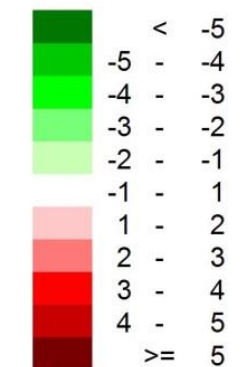
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich
 L_n
in dB(A)





Tempo 30 + Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

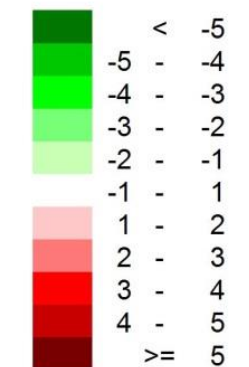
Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 01 (Königsheide)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)





Tempo 30 + Lkw-Fahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

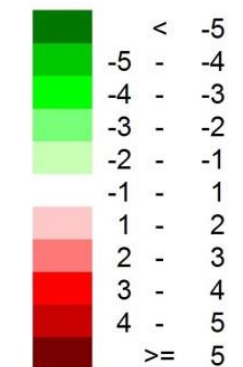
Teil-LAP 01 (Königsheide)

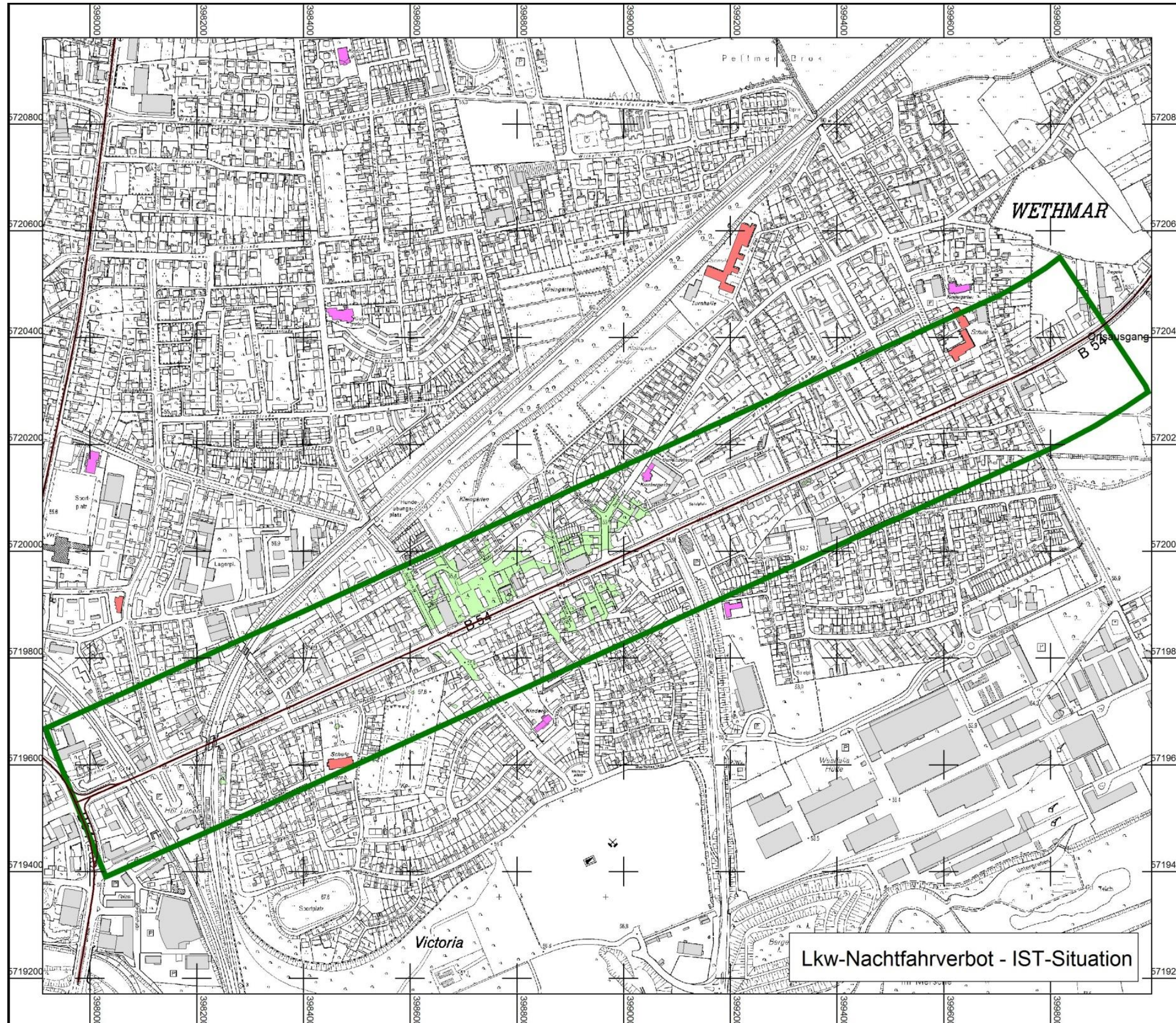
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
 - Straßenachse
 - Emissionslinie
 - Brücke
- Gebäude
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Krankenhaus

Pegelbereich Ln in dB(A)





Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 02 (Münsterstraße)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

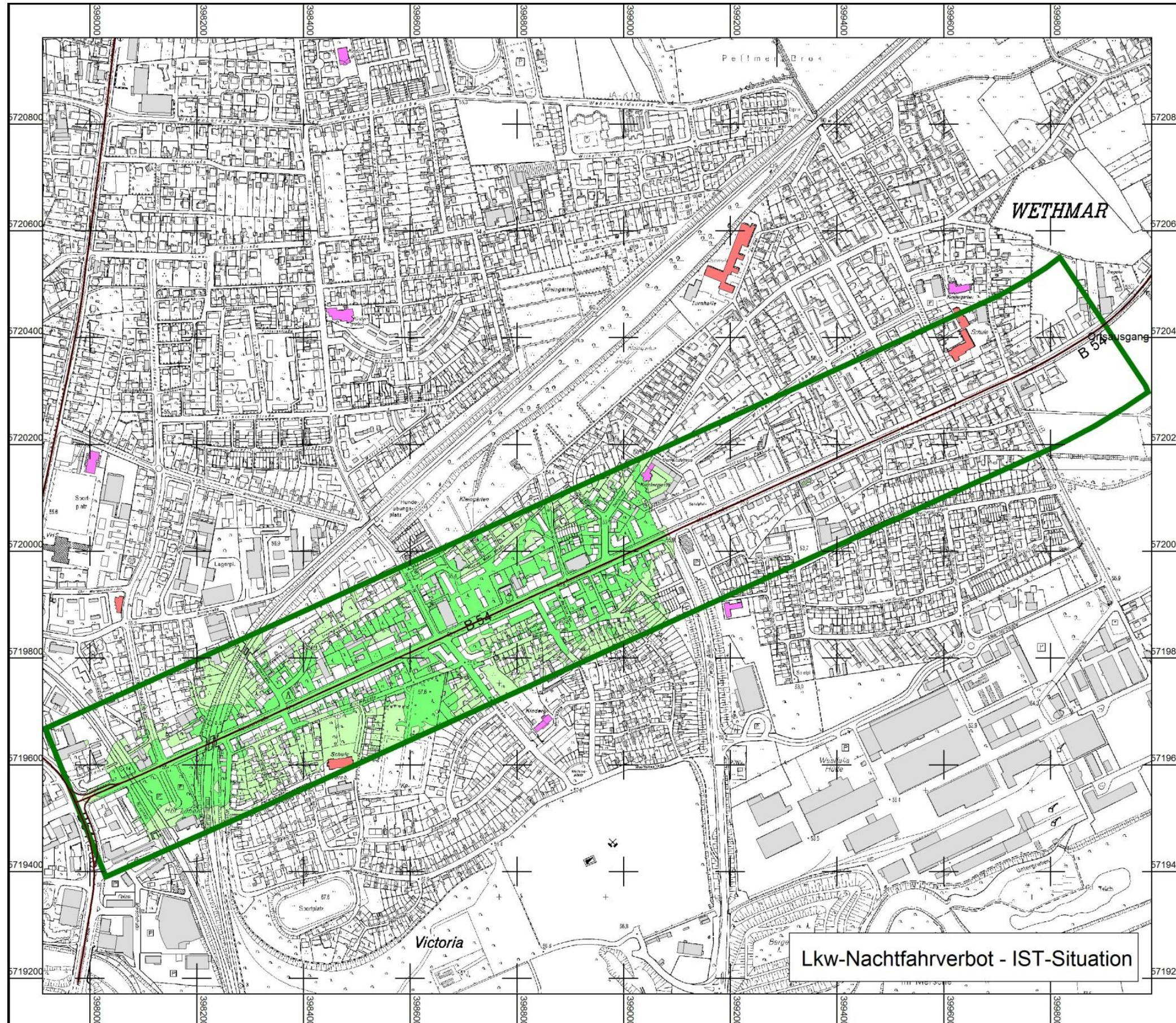
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
 - Straßenachse
 - - - Emissionslinie
 - ▬ Brücke
- Gebäude
- Hauptgebäude
 - ▒ Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)



Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

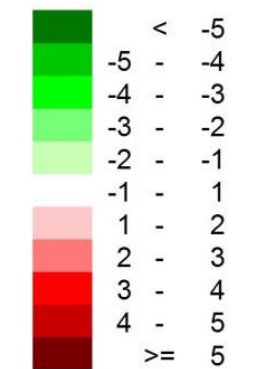
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich

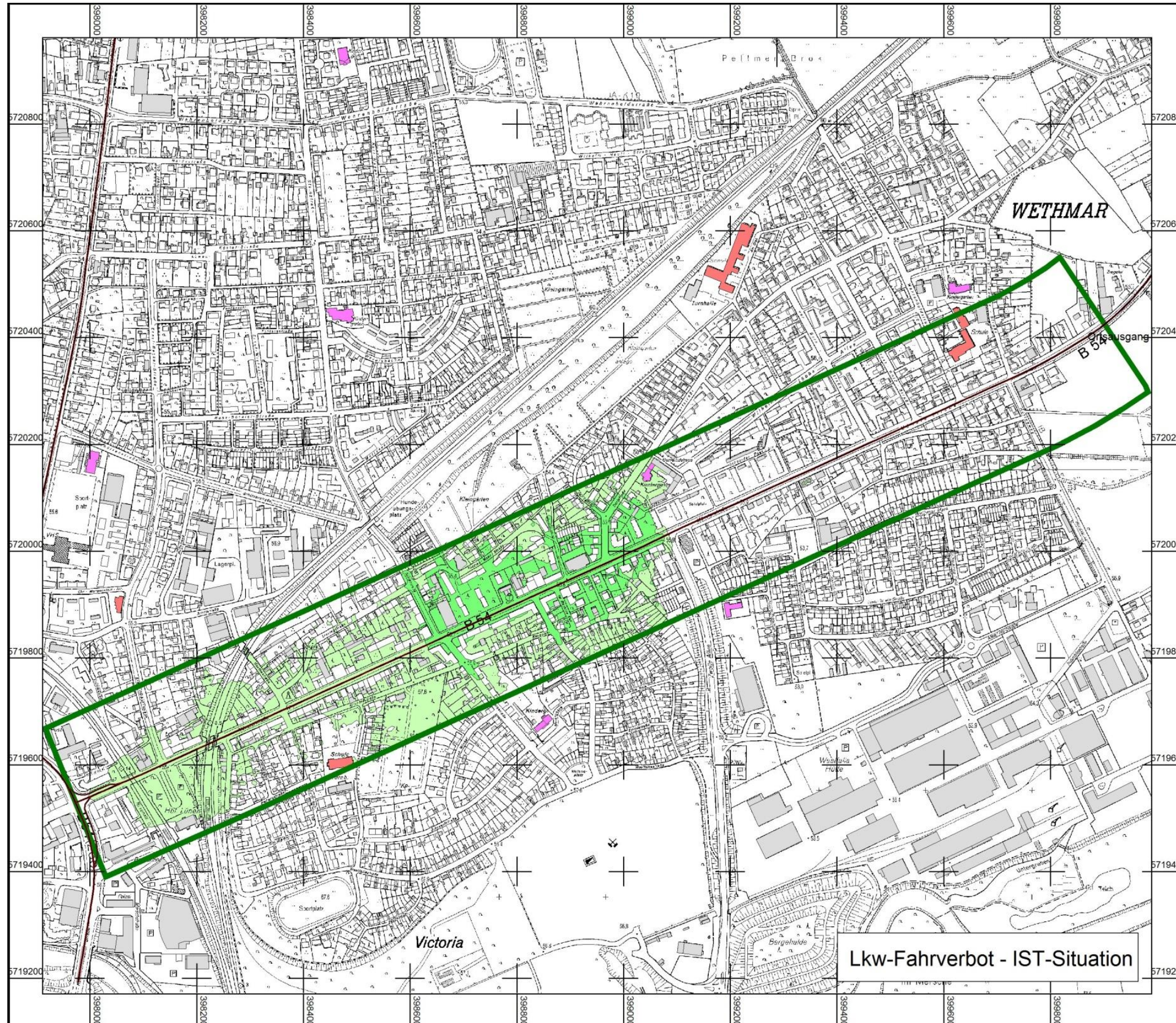
Ln
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

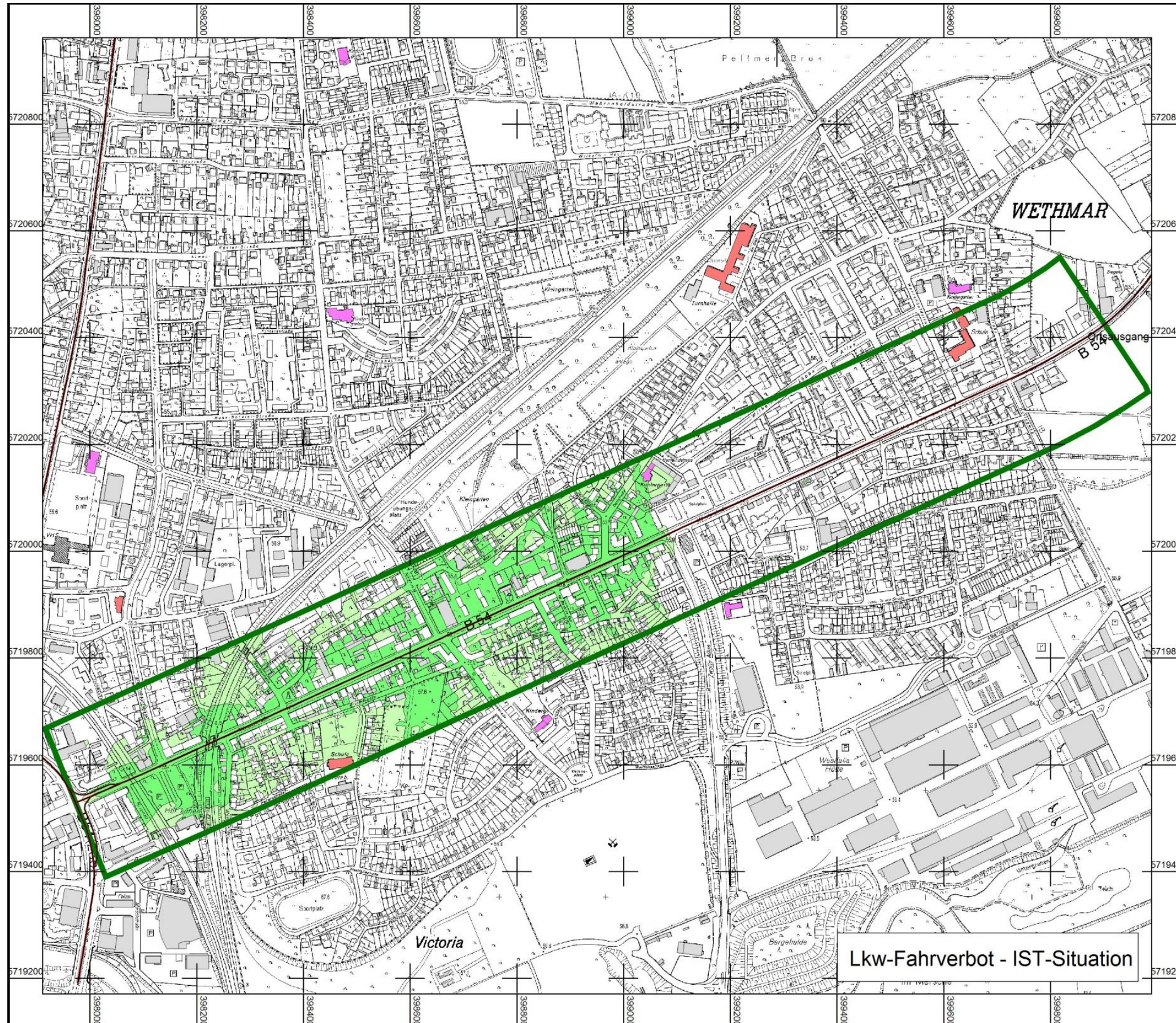
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

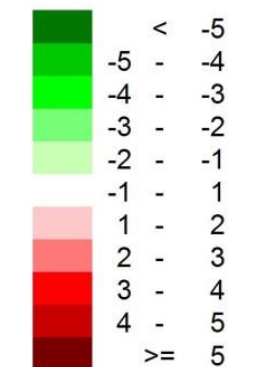
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich

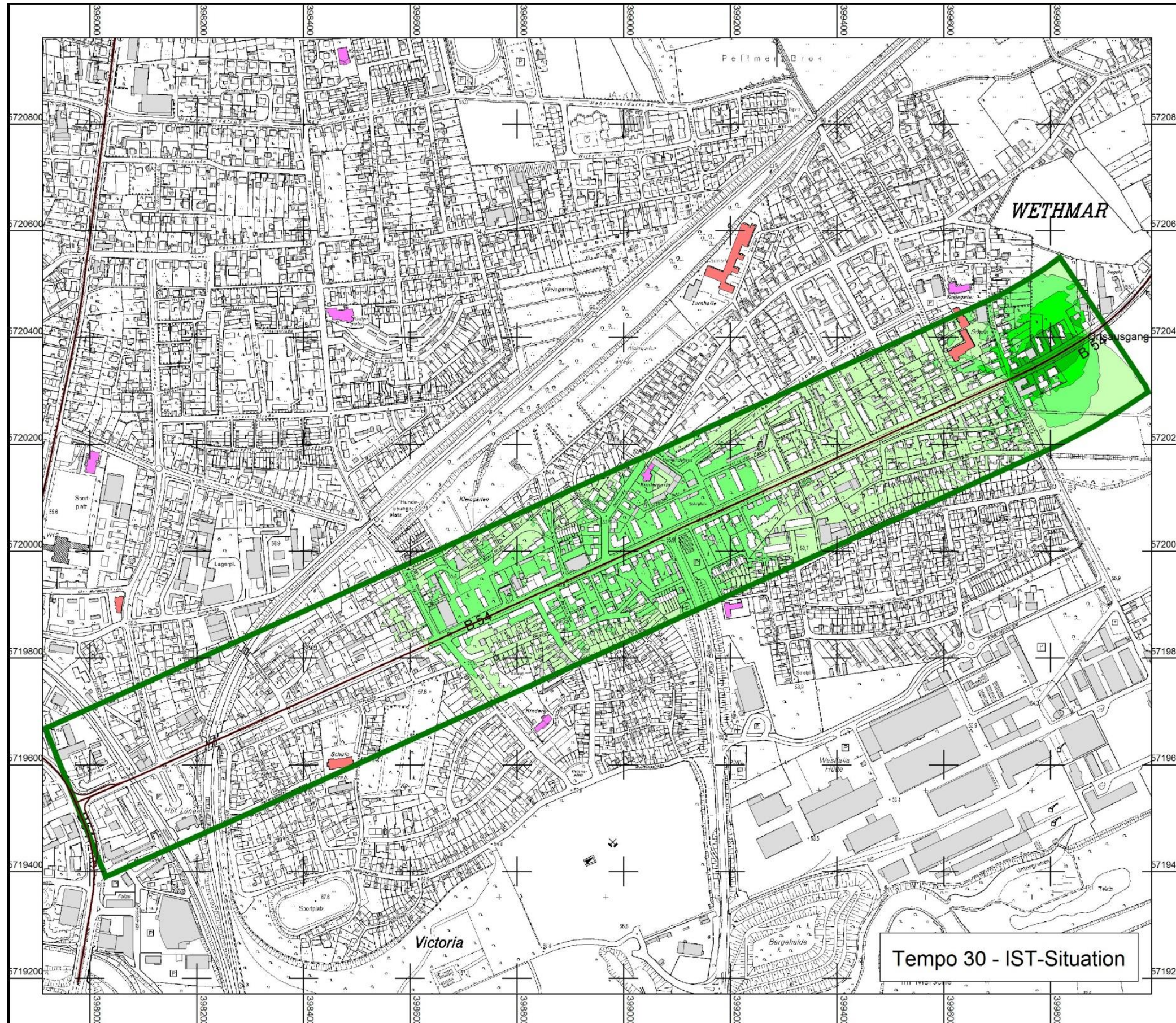
Ln
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

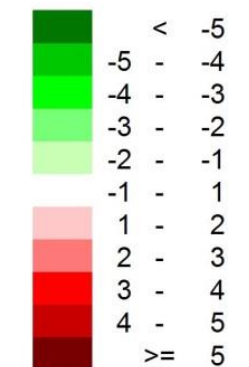
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

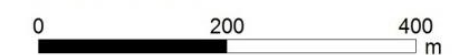
Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

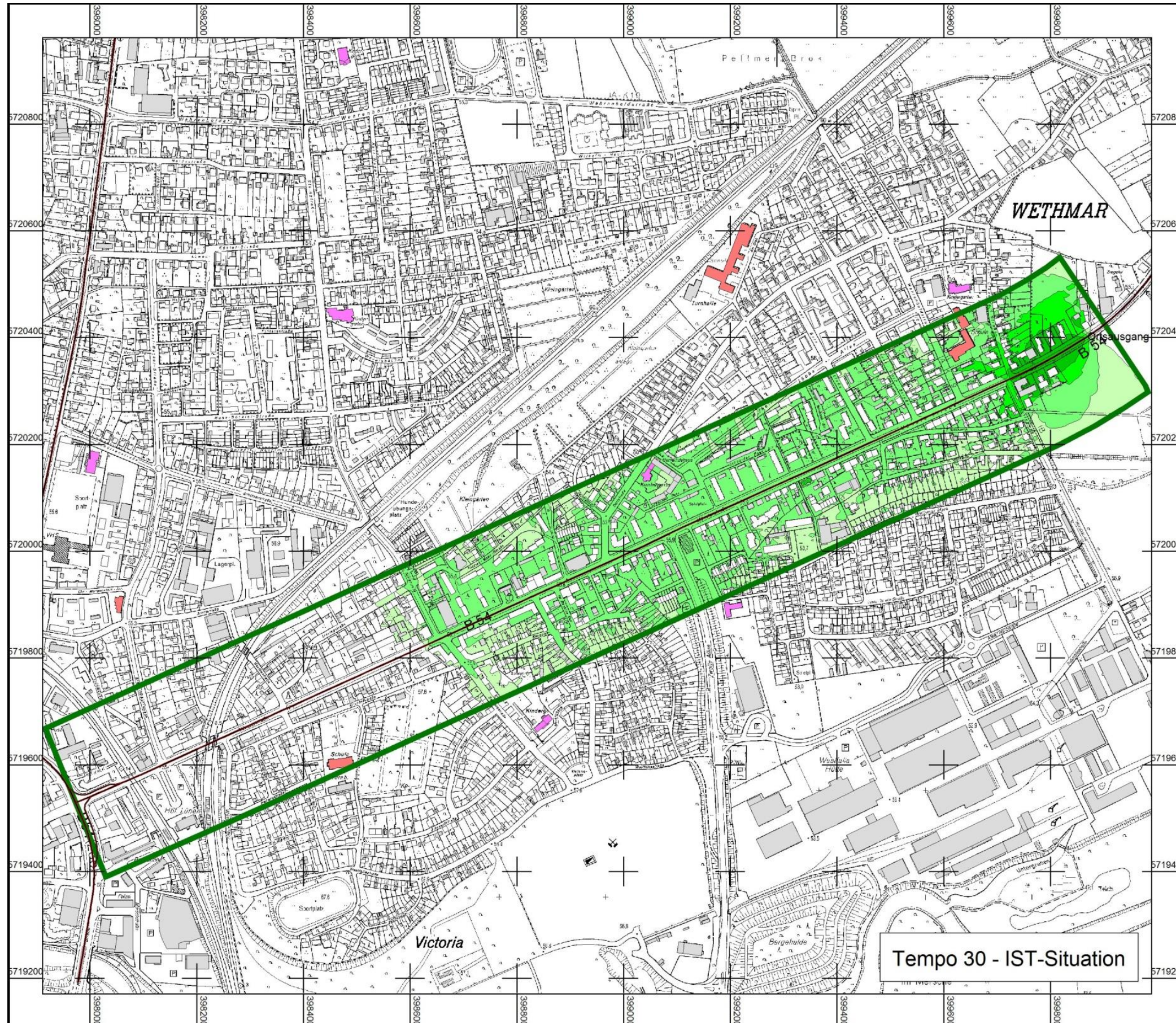
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:8000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

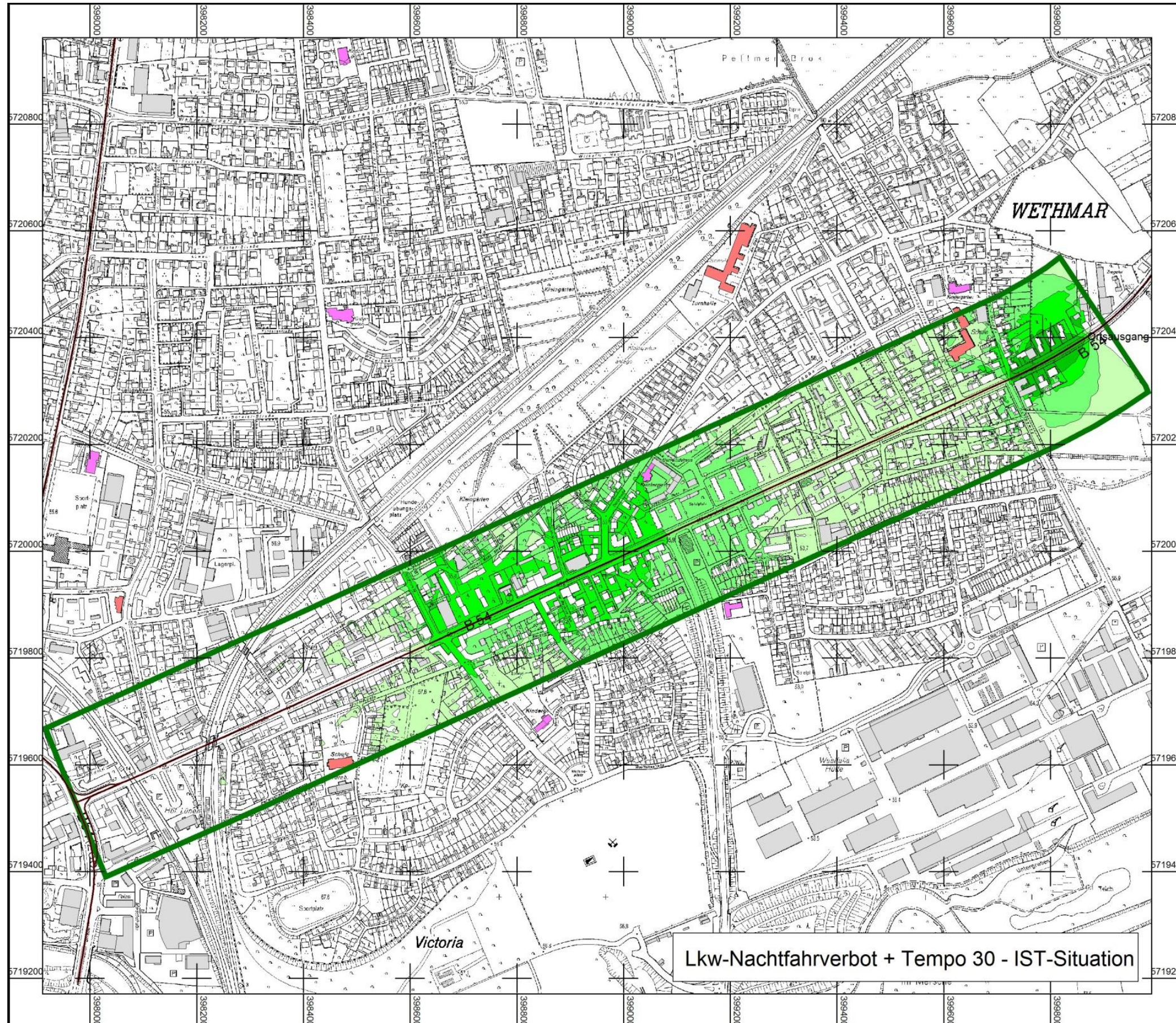
Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:8000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

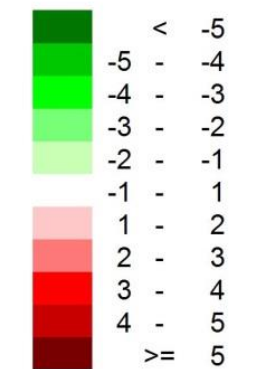
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

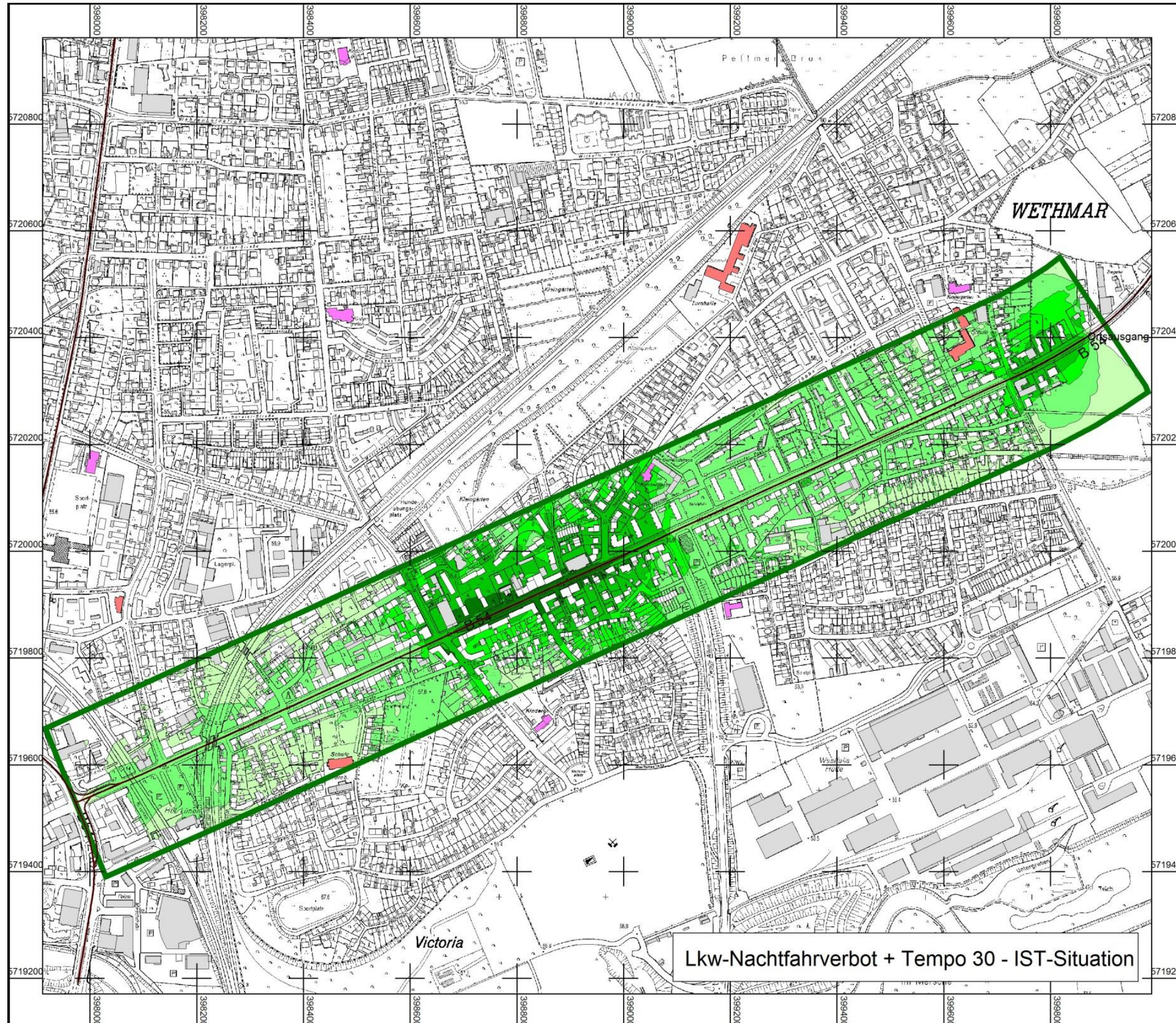
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachfahrverbot + Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

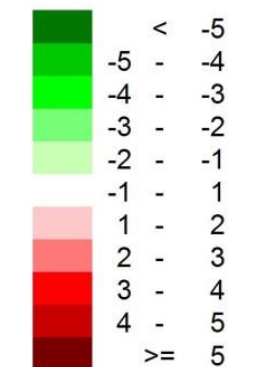
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

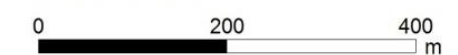
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich

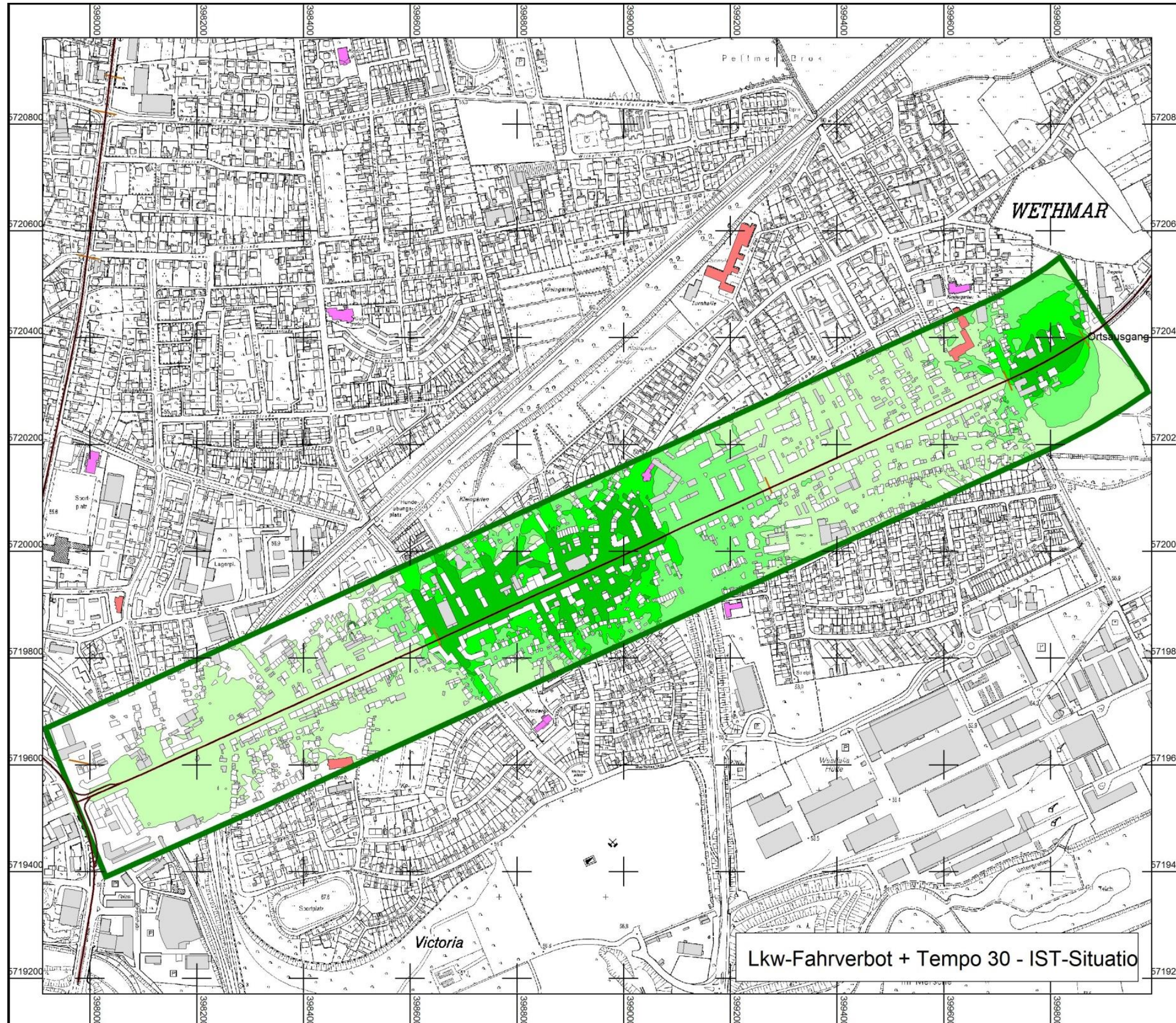
Ln
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot + Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 02 (Münsterstraße)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

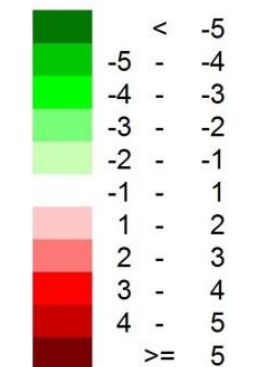
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

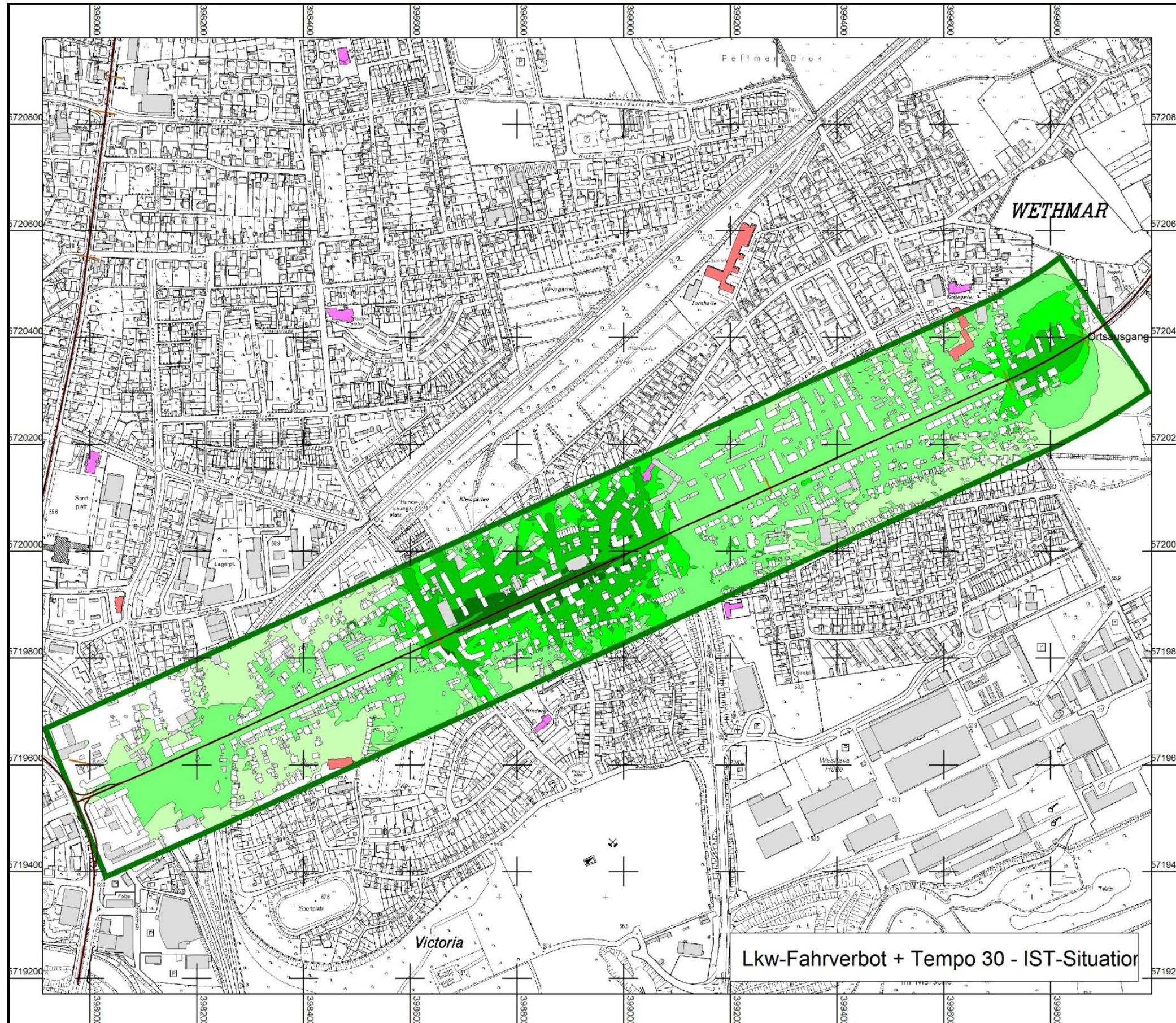
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Fahrverbot + Tempo 30 - IST-Situatio



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

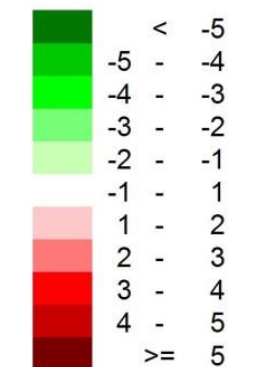
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

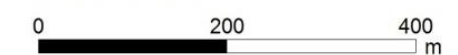
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich

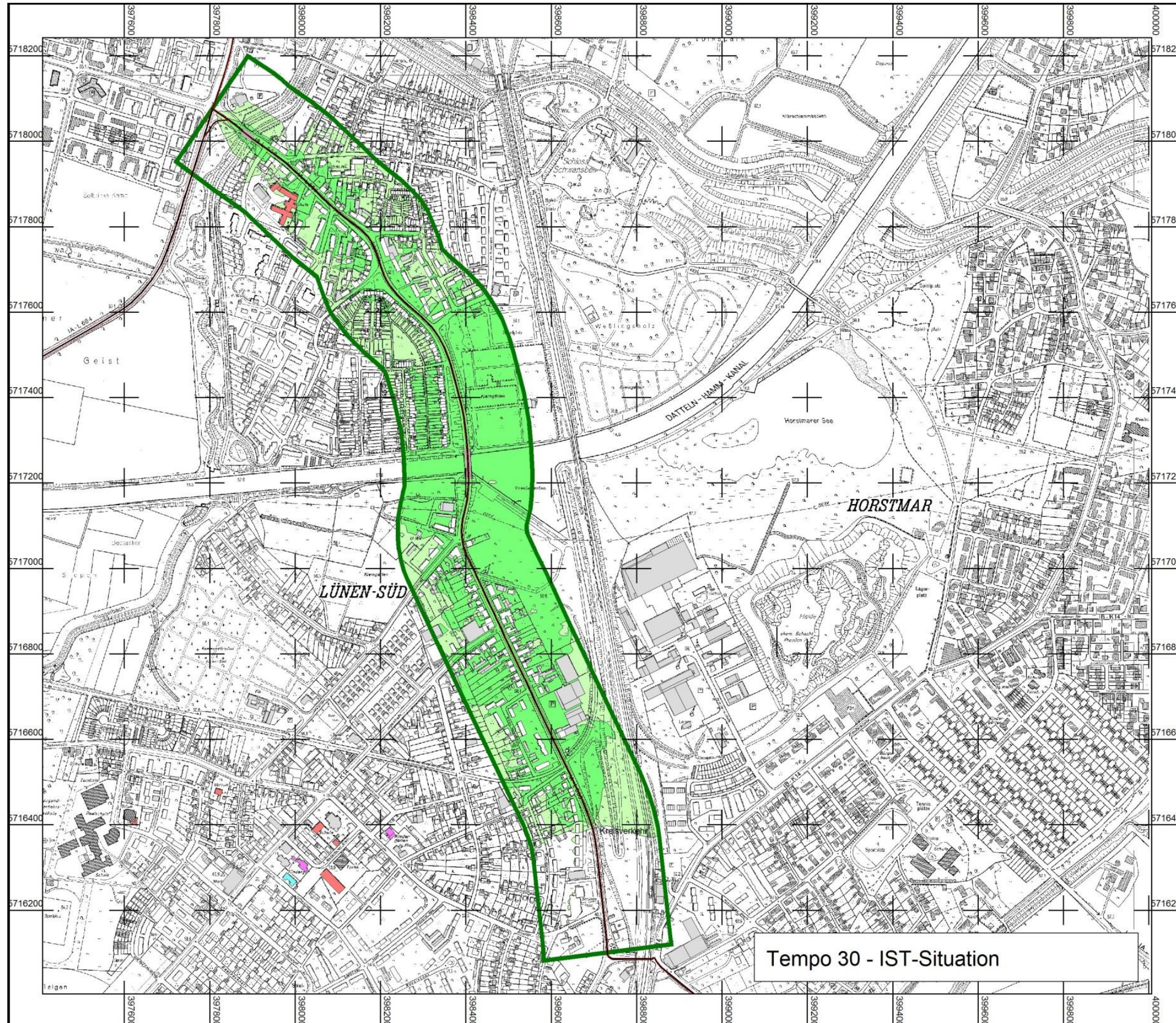
Ln
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Fahrverbot + Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

Teil-LAP 03 (Bebelstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

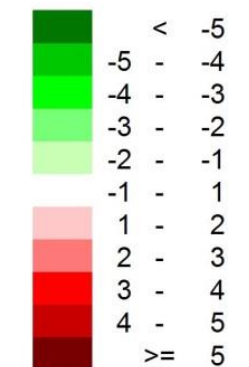
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

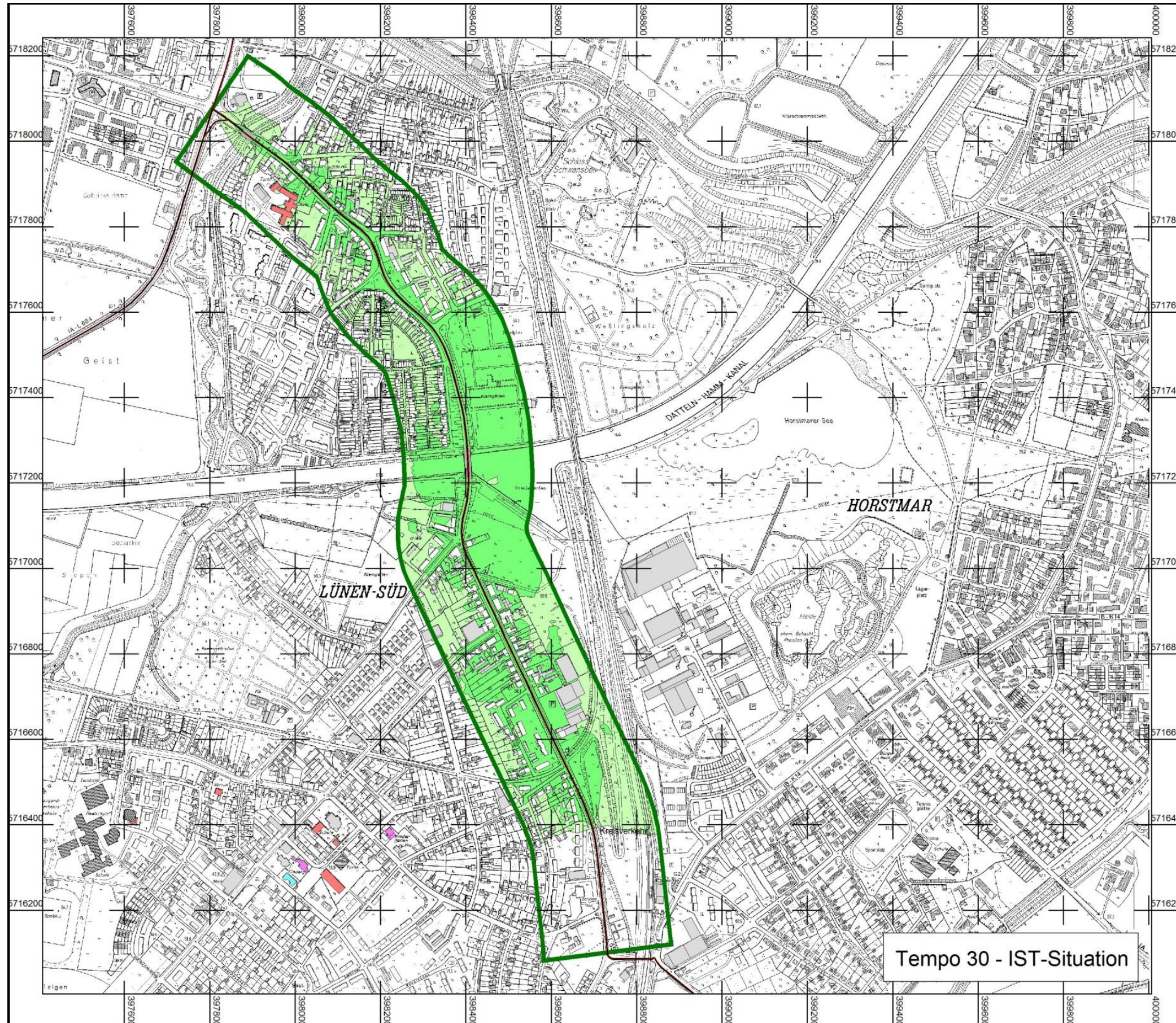
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:10000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 03 (Bebelstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

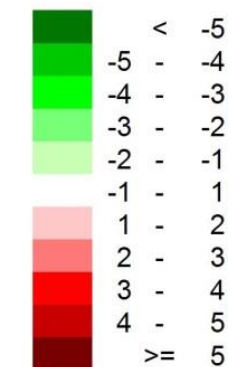
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

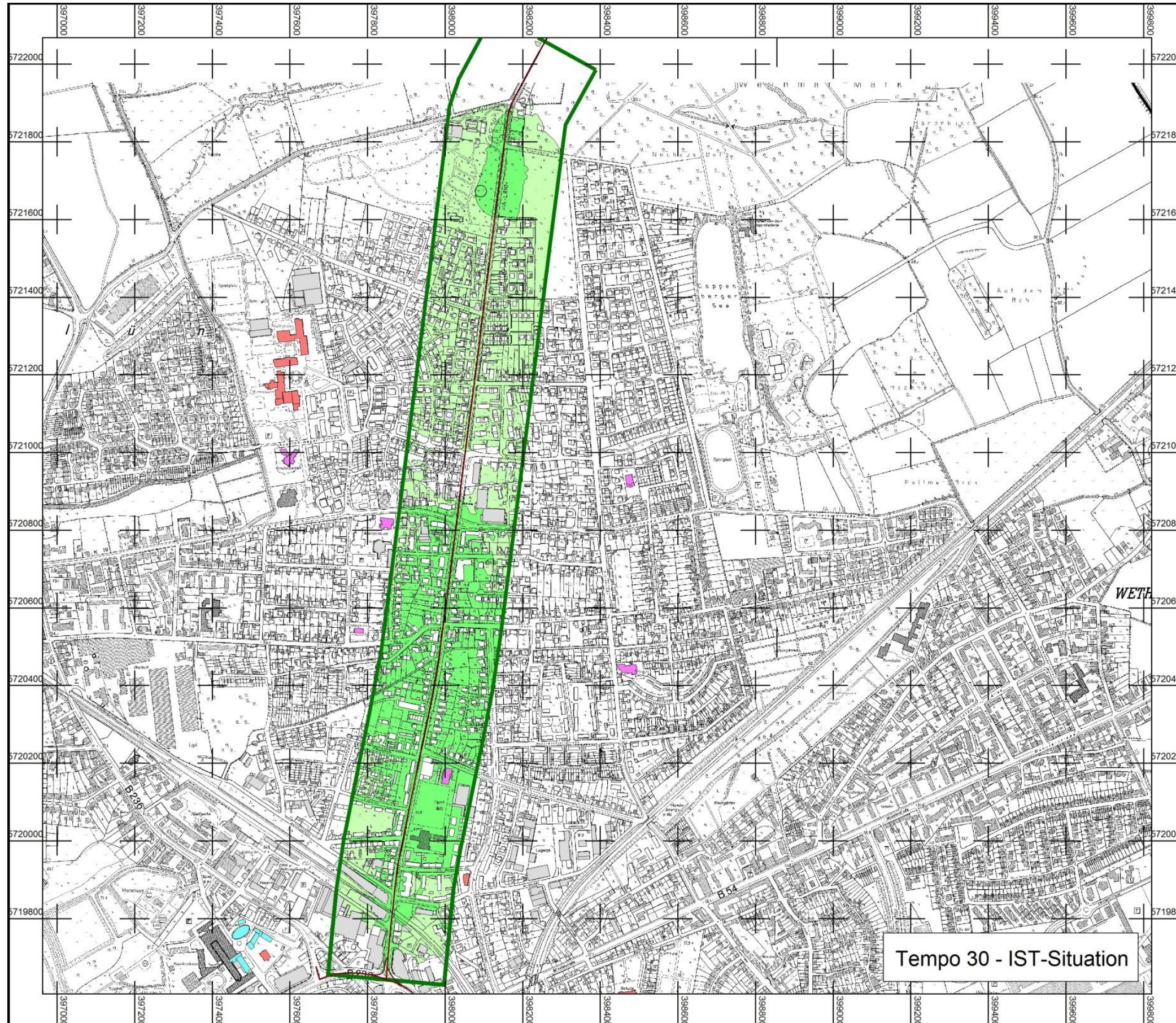
Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:10000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 04 (Cappenbergerstraße)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

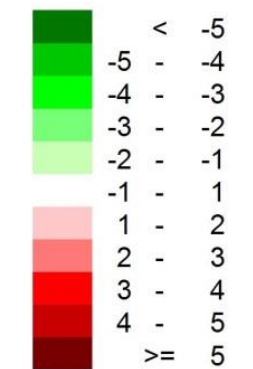
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

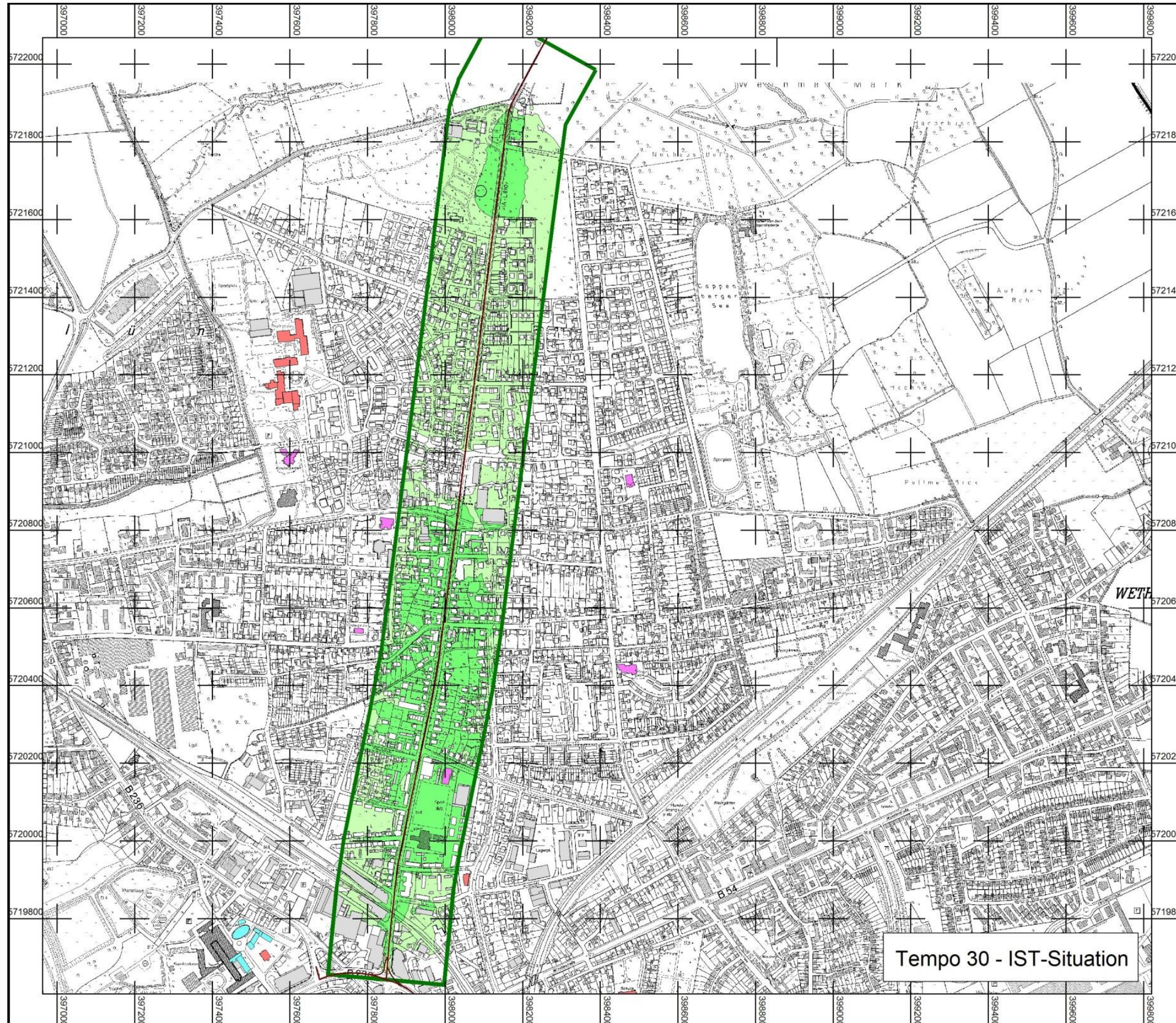
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:11000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 04 (Cappenbergerstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

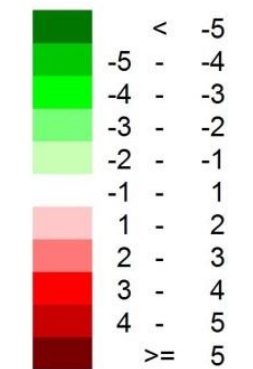
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:11000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

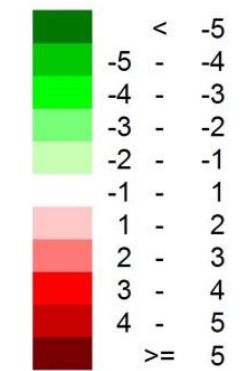
Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Geometrie-Bitmap

Pegelbereich
Lden
in dB(A)



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

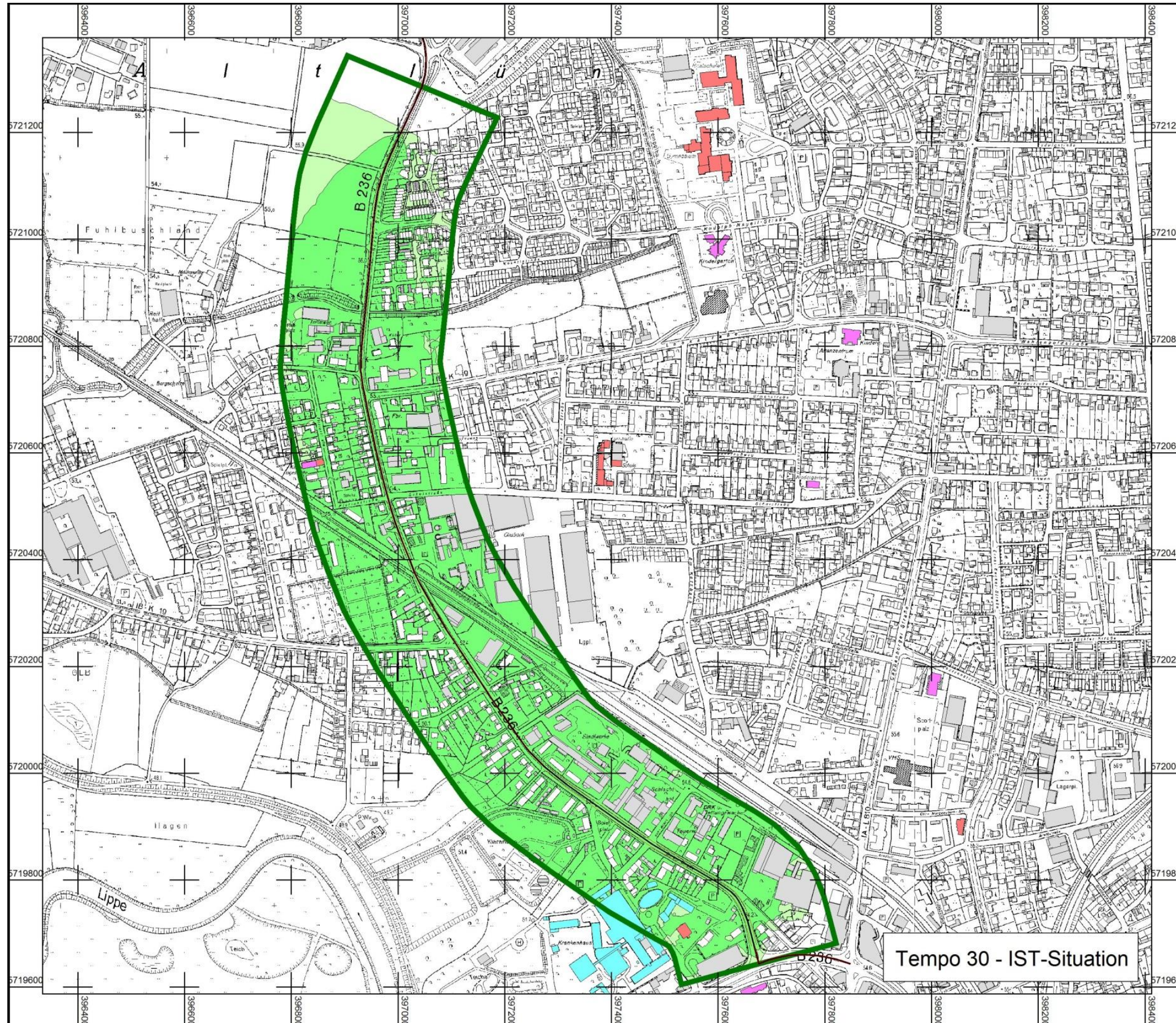
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Geometrie-Bitmap

Pegelbereich
Ln
in dB(A)

	< -5
	-5 - -4
	-4 - -3
	-3 - -2
	-2 - -1
	-1 - 1
	1 - 2
	2 - 3
	3 - 4
	4 - 5
	≥ 5



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden

Bereich:

Teil-LAP 06 (Borker Straße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

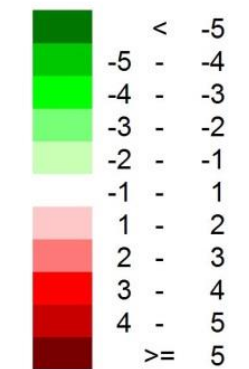
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

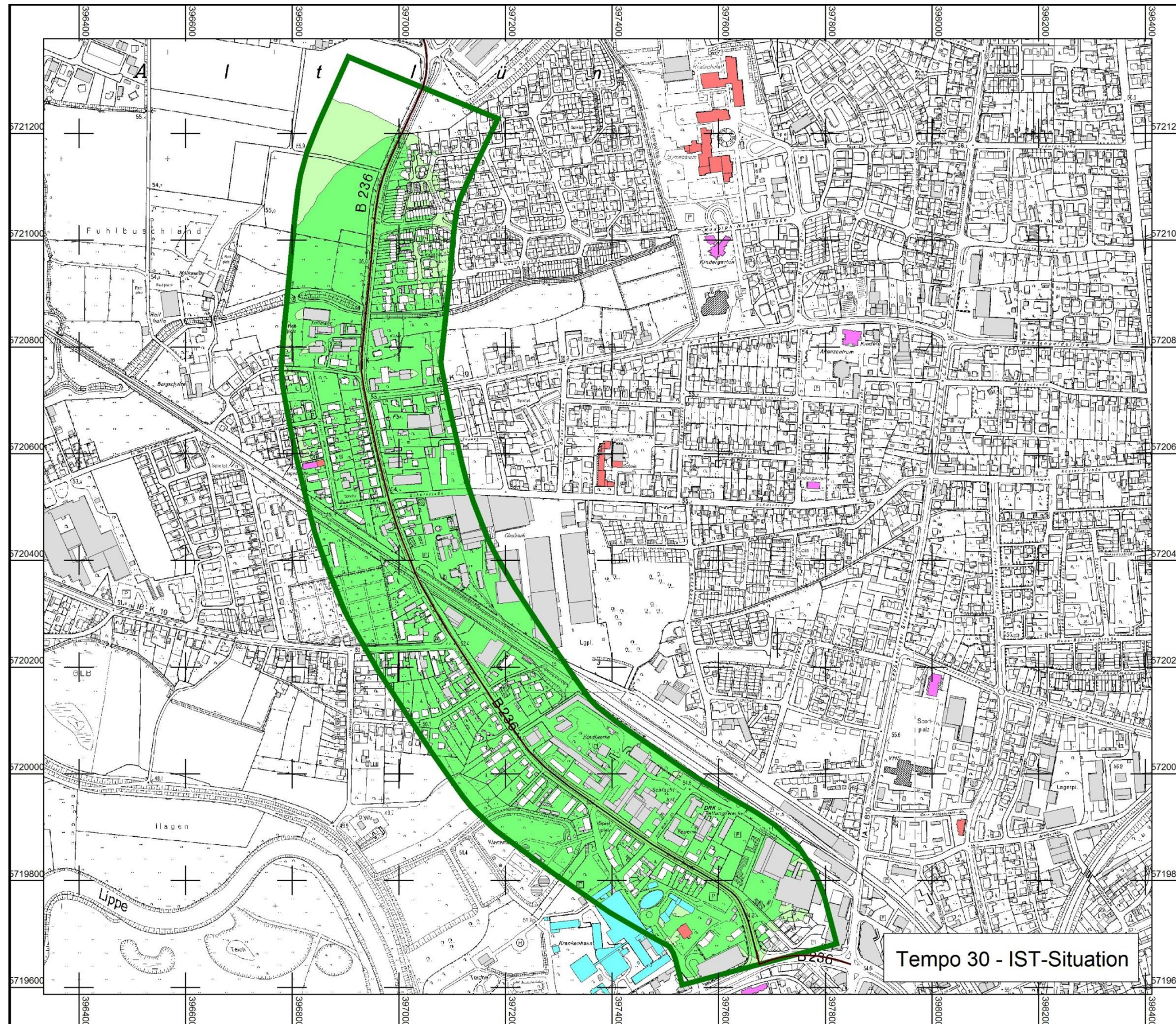
Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 06 (Borker Straße)

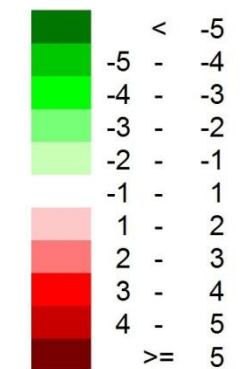
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Geometrie-Bitmap

Pegelbereich

Ln
in dB(A)



Tempo 30 - IST-Situation

Anhang 3: Protokoll der öffentlichen Beteiligung

Tabelle A 3.1: *Protokoll der Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowie der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019, Benachrichtigung vom 25.07.2019*

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
1	Bürger 1	29.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> • <u>LKW-Verkehr</u> über den Bahnübergang Münsterstraße ab 4 Uhr morgens, besonders laut und störend; • <u>Fußgängerampel</u> Münsterstraße 55, störender Verkehr aus Richtung Werne , <u>Beschleunigung</u> besonders laut 	<p><i>Hinweise werden zur Kenntnis genommen und von der zuständigen Fachabteilung geprüft.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
2	Bürger 2	3.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> • ..., unser Haus steht in der (ADRESSE), ca. 60 m von der Münster Str. entfernt. Unser Schlafzimmer ist an der Straßenseite M-C-Str. Trotz teurer Schallschutzmaßnahmen im Fenster mit 44 dB Schalldämmwert, sind die <u>LKW</u> (meist von Amazon) bis spät in die Nacht zu hören. Hier ist eine <u>Geschwindigkeitsbegrenzung ab der Oststraße auf 30 km/h rund um die Uhr</u> erforderlich. • Auch aus Richtung Lünen sollte das Ortsausfahrtschild bis zur Oststraße versetzt werden und die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf 30 km/h rund um die Uhr reduziert werden. Denn ab Höhe M-C-Str. wird sehr oft stark beschleunigt, was dann natürlich starken Lärm verursacht. 	<p><i>Die Anregungen beziehen sich auf Straßenabschnitte außerhalb des Hotspots.</i></p> <p><i>Im Zusammenhang mit der Baugebietenentwicklung Wethmar-Ost wird sich ggfls. die Verkehrssituation in diesem Bereich durch eine Zufahrt verändern.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> Auch die bereits bis dahin reduzierte Geschwindigkeit von 30 km/h bis 17 h aus Lünen und Werne, sollte auch rund um die Uhr reduziert werden. 		
3	Bürger 3	6.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> <u>Tempo 30</u> auf der Borker Straße wäre grundsätzlich angebracht. Das enorme Verkehrsaufkommen, insbesondere der vielen LKWs, ist unerträglich. Ihre lauten Motoren- und Rollgeräusche, besonders aber die extremen Erschütterungen sind eine Katastrophe für Haus und Gesundheit. Als Mindestmaßnahme sollte Tempo 30 zwischen 22.00 - 06.00 Uhr dringend erfolgen, damit zumindest die Nachtruhe halbwegs gewährleistet ist. In anderen Städten (Kamen, Oberhausen etc.) ist dieser nächtliche Lärmschutz auf Hauptstraßen auch möglich. Besonders in der Nacht wird zu schnell gefahren! Geschwindigkeitskontrollen wären angebracht. 	<p><i>Die Anregung entspricht dem Vorschlag des Gutachters und soll als Maßnahme in den LAP aufgenommen werden</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
4	Bürger 4	5.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> Als Anwohner wäre es wünschenswert, wenn <u>Fahrzeuge größer 7,5t gar nicht oder zeitlich beschränkt</u> die Viktoriastraße befahren dürften. Eine Umleitung, wenn nicht schon längst so ausgeschildert über die Kupferstraße, wäre möglich/nötig! <p>Speziell im Sommer ist es auffällig, dass die Viktoriastraße durch viele landwirtschaftliche Lohnunternehmer befahren wird. Dauerhaft gilt dies "40-Tonner". Mit der Auswirkung, dass die Gläser im Schrank wackeln, geschweige denn an schlafen mit offenem Fenster zu denken ist.</p>	<p><i>Es besteht bereits ein LKW-Durchfahrtsverbot aus Richtung Osten. Eine weitere und ausgearbeitete Beschränkung ist bereits in der entsprechenden Fachabteilung in Bearbeitung.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> Die ersten Güterzüge fahren ab Montags morgens um 3-4 Uhr, ab 5-6 Uhr kommt der Lärm von der Straße. 	<p><i>Der Bahnlärm ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung.</i></p>	
5	Bürgerin 5	2.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> Als Eigentümerin eines Mehrfamilienhauses an der Viktoriastraße stelle ich immer wieder fest, dass LKW aus Richtung Kurt-Schumacher-Straße das <u>Fahrverbot für LKW über 3,5t missachten</u>. Von der Geschwindigkeit, egal zu welcher Uhrzeit, einmal ganz zu schweigen. Weiterhin wäre es sinnig, den <u>Schwerlastverkehr in Fahrrichtung Kamen nicht mehr über die Viktoriastraße zu führen</u>. Dieser sollte bereits an der Kupferstraße für die Fahrtrichtung Kamen und an der Kreuzung Viktoria- / Konrad-Adenauer-Straße in Fahrtrichtung Selm abgeleitet werden. Hierdurch würde es zu einer Aufwertung des Wohnbereiches für Mieter/Eigentümer an der Viktoriastraße als auch der anderen kleine Anliegerstraßen (z. B. Roon-, Markgrafen-, Rathenastraße usw.) kommen. Auch die Parksituation in dem gesamten Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße bis Parkstraße als auch Dortmunder Straße bis Im Engelbrauck ist mehr als unbefriedigend. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Leider vermehrt während der Festivitäten an der Moschee in der Roonstraße. Hier wäre eine starke Kontrolle des ruhenden Verkehrs wünschenswert. 	<p><i>Ein LKW-Durchfahrtsverbot aus Richtung Westen wird sich mit dem Ausbau der B 54 und hier insbesondere der Kreuzung Dortmund-der Str./Kupferstr. ergeben.</i></p> <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
6	Bürger 6	2.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße bis Konrad-Adenauer-Straße sollte in dieser Fahrtrichtung 	<p><i>Inhaltlich ähnliche Hinweise wie in den vorherigen Stellungnahmen, weswegen auf die</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>das <u>Fahrverbot für LKW über 3,5t stärker überwacht und geahndet</u> werden. Des Weiteren sollte die SAL AöR Ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und Ihre <u>Schachtabdeckungen</u> auf den Abwasserschächten überprüfen, ggf. neu befestigen bzw. erneuern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben dem angedachten Tempolimit von 30 km/h sollten <u>verstärkte Geschwindigkeitskontrollen</u> stattfinden. Diese auch außerhalb der normalen Zeiten (z. B. Wochenende und auch nachts sowie an Feiertagen). • Auch stellen wir immer wieder fest, das aufgrund von Eigentümerwechsel in der Roon-, Rathenau-, Frieden- sowie Wilhelmstraße die Einbahnstraßenregelungen missachtet werden und Schul- als auch Kinder von Anwohnern gefährdet werden. • Bei den Festivitäten an der Moschee in der Roonstraße wird ebenfalls oft zu schnell gefahren als auch ordnungswidrig in den oben genannten Straßen als auch an der Viktoriastraße geparkt. 	<p><i>Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.</i></p> <p><i>Der Hinweis bezüglich der Schachtabdeckungen wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet.</i></p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachabteilungen weiter geleitet.</i></p>	
7	Bürger 7	2.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> • Der Begriff mittelfristig (30 km/h) ist nichtssagend, das sollte durch ein <u>Zieldatum</u> ersetzt werden. Der Stadtrat lehnt Tempo 30 auch in den Nachtstunden ab, zu dem wird das auch von den zuständigen Behörden für die Bundesstraßen abgelehnt. Warum wird das dann im Lärmaktionsplan als geeignete Maßnahme angepriesen?? ich denke das hat nur eine <u>Alibifunktion</u>. Dafür wäre der Aufwand nicht nötig gewesen, das Geld wäre als Zuschuss für Lärmschutz besser angelegt gewesen. Bitte eine Stellungnahme der zuständigen Behörden. Warum kann man dem Durchgangsverkehr 	<p><i>Die Anregung bezüglich der Maßnahme Tempo 30 deckt sich mit dem Vorschlag des Gutachters und soll wieder in den LAP aufgenommen werden.</i></p> <p><i>Die Umsetzung ist abhängig von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.</i></p>	Keine Änderung des LAP III.

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>nicht die 2 bis 3 Minuten Zeitverlust durch Tempo 30 in den Nachtstunden zuzumuten, warum wird den Anwohnern die kleine kostengünstige Lärmreduzierung nicht zugestanden. Die ständige Lärmbelästigung ist nachweislich gesundheitsgefährdend und daher widersprüchlich zum zugesicherten Grundgesetz welches eine körperliche Unversehrtheit garantieren soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der geringe Zeitverlust in den Nachtstunden ist verhältnismäßig gering, wo doch gerade im Berufsverkehr den Durchgangsverkehr durch lange Staus erheblich längere Behinderungen zugemutet werden. Es ist ja auch zu beobachten, dass sich die Verkehrsteilnehmer nicht an den Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, die richtet sich mehr nach dem zu erwartenden Bußgeld, die ja bis knapp 70 km/h bei Tempo 50 sehr gering ausfällt, und eine nächtliche Kontrolle ist auch nicht zu erwarten. Es ist auch ein dringender Appell an den Ordnungsbehörden erforderlich, dass <u>der nächtliche Straßenverkehr überwacht</u> wird. Als Bürger habe ich einen Rechtsanspruch darauf, dass die Exekutive die Einhaltung der Gesetze überwacht. Wenn mein Nachbar nach 22 Uhr etwas lauter Musik hört, sind nach einer Beschwerde bei der Polizei sehr schnell zwei Beamte vor Ort. • Zusätzlich würde ich es begrüßen, dass die Verkehrsplanung Rücksicht auf angrenzende Straßenanbindungen nimmt. Der B54-Ausbau zeigt ganz deutlich wie kurzsichtig Straßenplanung in Lünen betrieben wird. Die hoch belastete Viktoria Straße 	<p><i>Hinweise werden zu Kenntnis genommen.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>und Stadtmitte wird mit der Autobahnähnlichen B54 verbunden. Solche Planerischen Meisterwerke wurden vielerorts in den 80 Jahren geleistet, und jetzt mit hohen Aufwendungen zurück gebaut. Lünen braucht keine Einladung für noch mehr Durchgangsverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassung: <ol style="list-style-type: none"> 1. Den Begriff Mittelfristig ersetzen durch ein Ziel datum. 2. Tempobegrenzungen können doch sofort umgesetzt werden. 3. Nur Vorschläge in den Lärmaktionsplan, die gesetzlich durchführbar sind (keine Alibivorschläge) 4. Eine Begründung für diese Entscheidungen: <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Warum sind 2 bis 3 Minuten längere Nachtfahrten durch Lünen unzumutbar? 4.2 Die Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Lärm müssen die Anwohner (Wir haben auch Kinder) aber ertragen. Womit können die Entscheidungsträger das rechtfertigen. 4.3 Warum lockt Lünen durch Straßenbaumaßnahmen noch mehr Durchgangsverkehr in die überlastete Stadt? Und der nächtliche Schwerlastverkehr wird hiermit nochmal gefördert, zumal die N236 bald bis Schwerte durchgängig ist. Die angrenzenden Ortschaften Bork, Selm und Werne haben gut 	<p><i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>ausgebaute Umgehungsstraßen, und Lünen Mitte soll scheinbar das neue Kamener Kreuz werden.</p> <p>5. Bei künftigen Straßenbaumaßnahmen müssen die Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen beachtet werden.</p>		
8	Bürger 8	2.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> • Zum § 47b Abs. 3 BImSchG, auf den Sie verweisen. An der Kupferstraße gibt es keinen automatischen Zähler, also sind wir hier unter drei Millionen Kraftfahrzeuge, wie sie meinen. Nach unseren Überprüfungen sind es mehr als drei Millionen. Aber man sollte einen automatischen Zähler an der Kupferstraße anbringen, dann haben wir reelle Werte. • Die B 54 wird bis zur Bahnbrücke zweispurig ausgebaut. Dann wird eine Fahrbahn automatisch in die Kupferstraße eingeleitet. Also die Kraftfahrzeuge nehmen noch deutlich zu, plus Lärm, plus Schadstoffe. Auch die zusätzliche Autobahnauf- und -abfahrt, die auch jetzt gebaut werden soll, trägt auch zur Zunahme der Kraftfahrzeuge bei. Wir schlagen vor wie das in Kamen schon lange praktiziert wird. Die Geschwindigkeit von 22 Uhr bis 6 Uhr auf ein Tempo von 30 km/h herabsetzen. Im Kreuzungsbereich Kurt-Schuhmacher-Str. / Kupferstraße fordern wir Flüsterasphalt. Wir haben ein 2000 m² Grundstück Ecke Kurt-Schuhmacher-Str. und Kupferstraße, das möchten die Kinder hier im Haus nutzen. 	<p><i>Die Datengrundlage für den LAP sind die bundes- und landesweit erhobenen Zahlen. Es wird geprüft, ob in der nächsten Stufe weitere Straßenabschnitte mit einbezogen werden.</i></p> <p><i>Die Anregung, Tempo 30 einzuführen, deckt sich mit der vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahme.</i></p> <p><i>Lärmoptimierterasphalt (LOA) wirkt erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit und ist daher keine geeignete Maßnahme für einen Kreuzungsbereich.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Durch den Lärm und Schadstoffe ist es nicht möglich oder nur kurzzeitig, dann sind alle genervt. Warum wir hier Grundsteuern für Zahlen weiß kein Mensch, wir können es gar nicht nutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu dem Schwerlastverkehr der von Amazon (Werne), Rünthe, Kamen Tanklastfahrzeuge, die zum Tanklager fahren plus die Ware aus und in den Stadthafen bringen plus Aurubis. Der Lärmpegel dieser Fahrzeuge beträgt 70 bis 80 dBA plus Feuerwehr-Sirenen Lärm, die zigmal Tag und Nacht ausrücken. • Die Kupferstraße ist auch Wohngebiet, zwar nicht nur Einfamilienhäuser, sondern Mehrfamilien-Häuser. Ein Vier-Etagen Wohnblock ca. 100 Meter lang. Dieser wird als Schallmauer für die hinteren Einfamilienhäuser eingesetzt. Eigentlich unglaublich. Dadurch reflektiert der Schall enorm. <p>Sind wir hier Bürger 2ter oder 3ter Klasse, die das alles hinnehmen müssen?</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>	
9	Bürger 9	16.8.2019	<p>Bei der Lektüre des Berichts LAPIII-Lüenen_Entwurf-v2 bin ich auf eine für mich nicht nachvollziehbare Feststellung/Annahme gestoßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei den Hotspots wird die größte <u>Lärmbelästigung - die Autobahn A2</u> - als nicht weiter zu untersuchen eingestuft - weil angeblich zu wenig Betroffene. Ich wohne ca. 2 km von der A2 entfernt im Stadtteil Brambauer und bin überzeugt, dass alle Gebiete südlich der Linie Königsheide / Mengeder Str. vom 	<p><i>Der von Autobahnen ausgehende Lärm ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Lärm der A2 betroffen sind inkl. mindestens 1 Krankenhaus und 1 Schule.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei westlichen / südwestlichen Winden (dies ist die vorherrschende Windrichtung) gibt es erhebliche Lärmbelästigung. 	<p><i>Bei der Lärmkartierung wird mit standardisierten Berechnungsformeln gearbeitet, wobei sämtliche Umstände berücksichtigt werden. So auch für meteorologische Umstände. Dafür werden Korrekturen pauschal bei der Berechnung der Werte berücksichtigt.</i></p>	
10	Bürgerin 10	28.7.2019	<p>Da unsere Wohnung mit dem Schlafzimmer direkt an der Cappenberger Str. liegt, habe ich eine Anregung zur Lärminderung.</p> <p>Die Pflasterung der Kreuzungsbereiche Gottfriedstraße und Rosa-Luxemburg-Str. bewirkt keine Verkehrsberuhigung, im Gegenteil, die Fahrzeuge vermindern die Geschwindigkeit nicht. Die Pflasterung bewirkt nicht nur lautere Fahrgeräusche (besonders bei Regen), sondern bei allen Fahrzeugen mit Anhängern laute knallende Geräusche. Ganz besonders in der Erntezeit, wenn Tag und Nacht riesige Trecker ständig die Cappenberger Str. befahren. Nachts das Fenster zu öffnen geht nicht! Selbst die Herabsetzung des Tempos auf 30 km/h im Kreuzungsbereich Gottfriedstr. mindert das knallende Geräusch nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> Daher meine dringende Bitte: entfernen Sie die Pflasterung, die Autos lassen sich ja leider nicht entfernen. 	<p><i>Das Problem ist bereits bekannt und wird im Laufe des nächsten Jahres zurückgebaut.</i></p>	Keine Änderung des LAP III.

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
11	Bürger 11	17.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> Die Gahmener Straße ist stark befahren. Durch die enge Bebauung ist es sehr laut und schmutzig. Nachts beschleunigen Fahrzeuge an der Ampel Gahmener Straße, Bahnstr., und Karlstr. auf über 50 km/h. 	<p><i>Die Gahmener Straße wurde als ein Hotspot identifiziert, ist bei der Priorisierung für den LAP der Stufe III allerdings rausgenommen worden. In der nachfolgenden Stufe wird für diese Straße jedoch eine erneute Prüfung stattfinden und berücksichtigt.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
12	Bürger 12	28.8.2019	<p>Die Beauftragung von Fachpersonal mit dem Ziel der Erarbeitung und Darstellung von geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Lärm im Stadtgebiet war absolut notwendig, da bei unzureichender Fachexpertise keine erfolgsversprechenden Maßnahmen zu finden sind.</p> <p>Dies ist im Zuge der Stufe 3 nun geschehen. Umso wunderlicher ist es, dass die für die Auswahl der durchzuführenden Maßnahmen verantwortlichen Gremien sich bereits vor Erscheinen der Ergebnisse darauf geeinigt haben, bestimmte Maßnahmen nicht durchzuführen. Bedauerlicherweise ist dies genau die Maßnahme, die der Gutachter als einzig Erfolgversprechende erachtet.</p> <p>Diese Entscheidung sollte dringend revidiert werden. Es ist nun bekannt und gutachterlich festgestellt, dass alle</p>		<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>anderen Maßnahmen (z. B. Verkehrsvermeidung und/oder -umlenkung) entweder nicht oder nicht in angemessener Zeit realisierbar sind.</p> <p>Ich möchte nun auf den Bereich Bebelstraße zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Datteln-Hamm-Kanal näher eingehen, da ich hier wohne (ADRESSE) und die Verkehrssituation und -entwicklung hier seit 2012 sehr gut nachvollziehen kann. Grundlegend ist vorab bereits zu erwähnen, dass die dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Daten von 2012 zumindest in diesem Bereich nicht mehr den tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten entsprechen.</p> <p>Seit der Fertigstellung des Nordtunnels wird die Straße nun von LKW mit max. zulässiger Größe und Tonnage genutzt. Dies natürlich zu jeder Tages- und Nachtzeit in unterschiedlicher Intensität. Wie in vorangegangenen Beschwerden (02/2014 bei FB 4.8 und noch nicht bearbeiteter Bürgerantrag 10/2016) bereits mehrfach erwähnt, wird vor unserem Haus in beide Fahrrichtungen regelmäßig zu schnell gefahren. Entweder wird das Fahrzeug zusätzlich beschleunigt, um ja nicht bei der</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Auffahrt zur Brücke an Geschwindigkeit zu verlieren oder es wird einfach eben „rollen gelassen“ während der Bergabfahrt. Dies ist insbesondere nachts und bei wenig Verkehr festzustellen. Es ist deutlich zu hören ob ein LKW 0,5 oder 1 Sekunde benötigt, um unser Haus zu passieren. Nebenerscheinungen wie Gebäudeerschütterungen sind in den genannten Beschwerden hinreichend dargestellt. Die nächtlichen „Problemfahrzeuge“ sind momentan noch hauptsächlich Lieferfahrzeuge eines anliegenden Getränkegroßhandels sowie z.B. Bäckereien und Supermärkte. Wird der LKW mit der verschleißfreien Bremse auf Tempo 50 abgebremst, so muss man feststellen dass dies leider auf Kosten der Lautstärke geschieht.</p> <p>Mir ist übrigens, seit dem ich hier wohne (1990-2006, 2012-jetzt), bis auf eine Ausnahme keine Geschwindigkeitsmessung der Stadt Lünen bekannt, auch Nachbarn haben hier noch nie eine Geschwindigkeitsüberwachung durch die Stadt Lünen beobachtet.</p> <p>Als die Bebelstraße vor wenigen Jahren eine neue Fahrbahnoberfläche erhielt, wurde hier baustellenbedingt „Tempo 30“ angeordnet, alle genannten Belästigungen</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>und Probleme waren schlag Mals deutlich abgeschwächt und teilweise sogar ganz verschwunden. Bis vor ca. 1,5 Jahren wurden durch die Polizei mehrmals jährlich mobile Geschwindigkeitsmessungen (Höhe Triftenteich) durchgeführt. Dies wäre, nebenbei erwähnt, ein optimaler Standplatz für eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. Während dieser Messungen fuhren die meisten Fahrzeuge merklich langsamer und es kam ebenfalls zu deutlich geringen Lärmbelastungen.</p> <p>Seit längerer Zeit verkehren hier auch mehr- bzw. vielfach täglich Traktoren mit Anhängern. Diese Fahrzeuge transportieren Erdaushub, Bauschutt und Abfall von oder zu Baustellen im Stadtgebiet. Diese werden im Lärmaktionsplan nicht eingerechnet, da es dem Gutachter anscheinend nicht bekannt war, da die Daten nicht aktuell waren. Diese Traktoren würden mit Lärmpegeln von deutlich über 80 dB zu Buche schlagen. Allerdings handelt es sich bei vielen dieser Fahrten um Lohnunternehmer, diese werden pro Fahrt oder nach transportiertem Gewicht bezahlt.</p> <p>Das Interesse liegt also im schnellstmöglichen Hin- und Herfahren. Auch werden diese Fahrten zum Großteil mit</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>grünen Kennzeichen durchgeführt, hier stellt sich zusätzlich die Frage der Steuerhinterziehung, da keine landwirtschaftliche Nutzung vorliegt.</p> <p>Diese permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen führen zusätzlich zu gefährdenden Situationen an den Ein- und Ausfahrten Huestr., Am Triftenteich sowie an der Querungshilfe vor unserem Haus. Es ist schon beeindruckend wie genau man so einen Riesentraktor mit vollbeladenem Anhänger mit geschätzt 60 Km/h mit nur 15 cm Abstand pro Seite zum Bordstein telefonierend durch den Verkehr steuern kann, wenn sich Menschen auf der Verkehrsinsel befinden. Eigene Messungen ergeben dabei in 10m Abstand übrigens Schallpegel von ca. 90 dB und mehr.</p> <p>Auch die vollbeladenen Amazon-Prime-, Aurubis-Lieferverkehr- und andere Speditions-LKW, die vor Fertigstellung des Nordtunnels die Autobahnabfahrt Lanstrop nicht berücksichtigten (ehem. Durchfahrtshöhe Tunnel Preußenstr. 3,8 m) nutzen nun diesen Weg als Abkürzung, wahrscheinlich auch um Maut zu sparen. Diese LKW müssten eigentlich die Bundesstraßen nutzen (B236-> B54 etc., besonders im Fall Aurubis, da hier extra rückseitig eine großzügige LKW-Zufahrt über B</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>54-Dortmunder Str.-Buchenberg geschaffen wurde). Wenn der Autobahnvollanschluss realisiert ist, wird sich dieses Problem noch mehr verschärfen.</p> <p>Der Autobahnvollanschluss sowie die aktuell bereits bestehende neue Tunnelverbindung im Bereich Preußenbahnhof ohne Durchfahrtshöhenbeschränkung sind meines Erachtens eine „bedeutende Entwicklung“ für die Bebelstraße (siehe vorgenannten Bürgerantrag NAMEN), der schon jetzt eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes begründet.</p> <p>Zitat Homepage Stadt Lünen: „Die Lärmaktionspläne müssen im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, aber spätestens alle fünf Jahre überprüft und fortgeschrieben werden.“</p> <p>https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtplanung/umwelt/laermkartierung/</p> <p>Ebenfalls nicht in den Daten berücksichtigt ist die Tatsache, dass die Gahmener Str./Kanalbrücke seit Jahren für LKW gesperrt ist und ein Teil dieser LKW sowie Traktoren von anliegenden Bauernhöfen die Bebelstraße als Umleitung nutzen. Mit den oben genannten Lärm- und Erschütterungseffekten.</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Im Planfeststellungsverfahren Vollanschluss BAB A2 wurde bereits festgestellt, dass anliegende Wohnbebauung mit unzulässig hohen Lärmpegeln belastet werden wird und Gegenmaßnahmen (in diesem Fall Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen) ergriffen werden müssen. Untersucht wurde jedoch nur der Bereich BAB A2 bis Jägerstr. Im weiteren Verlauf fahren dieselben Fahrzeuge weiter über die Bebelstraße, zusätzlich dann die Geschwindigkeitsproblematik an den Auf- und Abfahrten der Kanalbrücke Bebelstr. Die Voraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen sind hier mindestens genauso, eher noch mehr gegeben als in dem genannten Bereich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kernaussage dieser Stellungnahme soll sein, dass die genutzten Daten für die Berechnung der Lärmbelastung nicht der aktuellen und noch weniger der zukünftigen Realität entsprechen, in der Folge sind die genannten Schallbelastungswerte sehr wahrscheinlich deutlich niedriger errechnet worden, als sie tatsächlich vorhanden sind. • Ich halte es für umso dringlicher hier lindernd einzuwirken. Dies kann effektiv und kurzfristig nur durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung und nur im Zusammenhang mit permanenten Geschwindigkeits- 	<p><i>Als Datengrundlage wurden die Zahlen und Werte vom LANUV verwendet.</i></p> <p><i>Die Anregung, Tempo 30 einzuführen, deckt sich mit der vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahme. Diese ist kurzfristig umsetzbar und effektiv.</i></p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>überwachungen erreicht werden. Andere Maßnahmen (Fahrbahnoberfläche, LKW-Durchgangsverkehr verhindern etc.) sind deutlich langwieriger, wesentlich teurer sowie teilweise weniger wirksam. Dennoch sind diese Maßnahmen natürlich notwendig.</p> <p>Weitere für die Anwohner positive Nebeneffekte wären die Reduktion der grundsätzlichen Schadstoffbelastung durch Abgase von LKW und insbesondere Traktoren. Durch überhöhte Geschwindigkeit und starkes Beschleunigen liegt hier bereits jetzt eine über das „normale“ Tempo 50-Niveau hinaus gehende Belastung pro Fahrzeug vor.</p> <p>Ebenso würde die Unfallgefahr bei Ein- und Ausfahrten auf die Stellplätze der Anwohner, insbesondere im Bereich der „Bergmannssiedlung am Kanal“ sich verringern. Durch den zu Feierabendzeiten sehr gut genutzten Parkstreifen an der Bebelstr. ist es für Fahrzeuge auf der Bebelstr. oft nicht bzw. nur spät erkenntlich, dass ein Fahrzeug auf die Bebelstraße einfährt. Wenn dann auch noch mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren, wird steigt das Unfallrisiko nochmals.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ich bitte noch einmal darum, die Entscheidung der Ablehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu überdenken. Der Rat der Stadt Lünen hat den Kli- 	<p><i>Die Umsetzung, der Maßnahme Tempo 30, ist von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung abhängig.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>manotstand ausgerufen und sich selbst dazu verpflichtet, bei allen zukünftigen Entscheidungen Umweltaspekte zu berücksichtigen. Lärm ist ein Umweltfaktor und die Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist eine entspr. Entscheidung. Jetzt die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht durchzuführen, steht im genauen Gegensatz zu dieser Entscheidung.</p>		
13	Bürger 13	26.7.2019	<p>Wie aus dem Sonntagsanzeiger hervorgeht, wurden bisher einige Straßen aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Warum ist die die Kurt Schumacher Straße nicht berücksichtigt?</u> <p>Da wir sehr nahe an dem Kreuzungsbereich wohnen, ist der laute und schnelle Verkehr zu hören. Besonders in den Nachmittags- und Abendstunden (Hauptverkehrszeit) ist es sehr laut durch übermäßiges Gas geben frierter Auspuffanlagen an Autos und Motorrädern vor und hinter den Ampelanlagen. Es werden auch keine 50 km/h eingehalten. Das alles spielt sich vor den Augen der Polizei ab.</p> <p>Durch ständige Kontrollen und Aufstellung einer Geschwindigkeitsmessanlage könnte vieles erreicht werden.</p>	<p><i>Die Hotspots wurden aus dem Verhältnis von Belastung und Anzahl der Betroffenen ermittelt. Dabei ergab sich eine ganze Reihe von Straßenabschnitten, die deutlich stärker belastet sind als die Kurt-Schumacher-Straße. Der Hinweis wird jedoch zur Kenntnis genommen und in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> Engelstraße, Parkhaus Tobiaspark <p>Hier fahren sehr viele Busse, die teilweise mit nur ein paar Personen besetzt sind. In der Mittagszeit befahren innerhalb 1 h bis zu 30 Busse die Straße. Da eine Bushaltestelle in beiden Fahrtrichtungen besteht und die Ampelanlage nur ca. 100 m entfernt sich befindet, wird gebremst, mit viel Gas angefahren und wieder gebremst und mit viel Gas angefahren. Die Geschwindigkeit von 10 km/h wird nicht eingehalten.</p> <p>Öfters stehen 3 bis 4 Busse in dem Bereich von 200 m mit laufendem Motor, hierbei handelt es sich um einen hohen Lärmpegel, CO₂ Ausstoß und Gestank. Betrifft auch die hohe Anzahl der Fußgänger, die durch die Abgase gesundheitsschädlich belastet werden. Die VKU hat die genaue Anzahl der täglichen Busse, sicherlich sind es 100, wenn nicht mehr, innerhalb von 24 h. Hinzu kommen die Fahrzeuge, die das Parkhaus benutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir bitten um <u>Aufstellung einer Anlage für Lärm-, Geschwindigkeits- und CO₂ Feinstaubmessung.</u> 	<p><i>Die Engelstraße ist nicht Bestandteil der Lärmkartierung gewesen, da sie nicht zu den Straßenkategorien gehört, die bewertet werden müssen. Der Hinweis zur Situation in diesem Bereich wird zur Überprüfung an die Zuständige Fachabteilung weiter geleitet.</i></p> <p><i>Die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung werden mit einem standardisierten Verfahren gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2002/49/EG berechnet und nicht gemessen. Demnach ist eine Anlage zum messen des Lärmpegels nicht zweckmäßig.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
				Das Messen von Feinstaub ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung. Der Hinweis bezüglich der Geschwindigkeitsmessung wird zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet.	
13.1	Bürger 13	8.8.2019	ergänzend zu dem Mail vom 26.07. 2019 haben wir uns die Mühe gemacht, an bestimmten Tagen und Zeiten zusätzlich noch einmal Aufzeichnungen der Busbewegungen zu machen. 26.07.219 17.45 Uhr bis 21.00 Uhr 65 Busse 29.07.2019 11.20 Uhr bis 14.30 Uhr 80 Busse 01.08.2019 9.15 Uhr bis 11.23 Uhr 45 Busse 11.31 Uhr bis 11.40 Uhr 9 Busse 12.33 Uhr 7 Busse, davon standen zum gleichen Zeitpunkt 5 Busse mit laufenden Motor in dem Bushaltestellenbereich.	s. o.	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Wir sind von der hohen Anzahl erstaunt und zugleich sehr erschrocken.		
14	Bürger 14	5.9.2019	<p>Das vergangene Wochenende hat wieder einmal besonders deutlich gezeigt, wie auf der Cappenberger Straße gerast, gelärmt und gegen bestehende Verkehrsregeln verstoßen wird.</p> <p>SITUATION</p> <p>Als Anwohner der nördlichen Cappenberger Straße muss ich feststellen, die Verkehrsdichte ist insgesamt über die Jahre stetig angestiegen und wird angesichts der fortschreitenden Urbanisierungen der Bereiche nördlich von Lünen auch weiterhin zunehmen. Auch die zugenommene und weiterhin zunehmende Besiedelung im Umfeld der Cappenberger Straße hat daran ihren Anteil. Die Verkehrsspitzen sind bereits heute für die Anwohner eine so nicht mehr hinnehmbare Belästigung. Hinzu kommt der durch den Ausbau des Einkaufszentrums REWE/Aldi/Gefromm angewachsene Zustrom, gerne wird dieser Einkaufsplatz in Ermangelung vergleichbarer Möglichkeiten ebenfalls aus nördlicher Gegend kommend wahrgenommen.</p>		<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Besonders auffällig ist weiterhin, dass die Cappenberger Straße zunehmend von motorisierten Freizeitfahrern zu den offensichtlich für diese Gruppe immer beliebteren Strecken nördlich von Lünen genutzt wird. Gerade diese Verkehrsteilnehmer fallen durch stärker motorisierte Cabrios, Coupés und Limousinen auf, bei denen gerne auch durch modifizierte Auspuffanlagen auf deren PS-Stärke lärmend aufmerksam gemacht wird; einschließlich der Heerscharen an Motorradfahrern, von denen besonders der Typus „großer Lenker mit breiten Reifen“ mit einem teilweise ohrenbetäubendem Lärm auffällt, von dem auch schon mal die Scheiben wackeln.</p> <p>Diese Biker stehen dann - falls sie denn dort halten – an der roten Ampel Gottfried-/Cappenberger Str., spielen hörbar mit dem Gaspedal, um dann das Grün als Startzeichen für ein persönliches Rennen mit extremer Beschleunigung und Lautstärke gen Cappenberg zu nutzen. Dies alles zu Zeiten - Wochentags ab frühem Nachmittag und über das gesamte Wochenende, aber auch schon mal des Nachts - zu denen man sich üblicherweise eher etwas mehr Ruhe wünscht.</p> <p>Dabei muss auch auf die genannte Ampel eingegangen werde. Wurde der Verkehrsstrom durch Entfernung der</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Ampelanlage Wehrenbold-/Laak-/Cappenberger Str. verstetigt und beruhigt, so wurde durch den Bau dieser Anlage eine neu Störquelle installiert. Der anhaltende Rot-/Grün-Wechsel sorgt durch das daraus resultierende ständige Bremsen, Anhalten, Starten und Beschleunigen zu nicht unerheblichen vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen.</p> <p>Bekannt ist hierzu allgemein, wer sich an die Geschwindigkeitsvorschriften hält, wird durch ein Rot ausgebremst, wer ab Kreisverkehr allerdings unter Missachtung von Geschwindigkeitsregeln (Zitat: die 30er-Zone ist ja eh nur ganz kurz) kräftig Gas gibt, kann noch mit Grün rechnen. Und wer es nicht schafft? Na ja, der fährt trotzdem weiter. Es wird behauptet, diese Ampel sei die Ampel in Deutschland mit den meisten Rotverstößen.</p> <p>Anmerkung: Ich wäre beinahe selbst schon von so einem Rotfahrer angefahren worden. Dessen Bemerkung dazu: ich würde ja die Straße queren, obwohl es keinen Zebrastreifen gäbe!!!</p> <p>Der Bereich um genannte Ampel ist auch aus anderem Grund zum Risiko geworden. Ursprünglich wohl zum Schutz des Schülerstroms gedacht, ist dies auf Grund</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>des inzwischen mit Ziel Umgehung des Verkehrs Rudolph-Nagell/Laakstr/Kreisverkehr stattdessen zwecks Ausnutzung der Ampelphase über die Von-Kettler fahrenden „Elterntaxis“ tendenziell gefährlicher geworden (auch für die Anwohner des Brusenkamp II!).</p> <p>Es ist an der Zeit, die Verkehrsführung an und um die Cappenberger Straße zu überdenken, die LÄRMAKTIONSPLANUNG sollte Anlass sein und genutzt werden. Dabei sollte klar sein, dass eine Reduktion der Betrachtung auf ausschließlich Lärmreduktion zu kurz greift.</p> <p>Mag der südliche Teil (Konrad-Adenauer bis Kreisverkehr Cappenberger/Wehrenbold) noch einen bewohnt städtische Eindruck erzeugen, so scheint ein großer Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer durch den alleenhaften gradlinigen Bau des Nordteiles (ab Kreisverkehr Cappenberger) mit der zum Teil von der Straße abgerückten Bebauung, den Eindruck einer vor sich liegenden Landstraße zu gewinnen.</p> <p>VORSCHLÄGE MASSNAHMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Cappenberger Straße sollte beginnend mit Kreuzung Konrad-Adenauer (Parkplatz REWE und Autozentrum Schmidt [Verkehr] sowie Altersheim, 	<p><i>Die Anregung zur Temporeduzierung entspricht dem Vorschlag des Gutachters und soll wieder in den LAP aufgenommen werden. Da-</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Wohnanlage ehemals VHS [Lärm]) bis zur Bergkampstraße (Einkaufszentrum, Brusenkamp II, Wohnanlage um Norbertstr., Lüner Heide) zur 30er-Zone erklärt werden.</p> <p>Ziel ist sowohl Lärmreduktion als auch Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Einzugsbereich des Kreisverkehrs sollte der Kreisverkehr nahe Teil der Wehrenboldstraße ebenfalls 30er-Zone werden, Ziel Absicherung Fußgänger Radfahrer und Ein-/Auspark-Verkehr Parkplatz REWE/Aldi. <p>PS: Laakstraße ist bereits 30er-Zone, die vergleichbaren Verkehrsbewegungen Parkplatz/Cappenberger sind bereits durch die o.g. 30er-Zone abgesichert.</p> <p>Durch die dann geschlossene 30er-Zone um den Kreisverkehr sollte auch das immer wieder für Fahrradfahrer gefährliche Einfahren in den Kreisverkehr abgesichert sein: PS: die Einfahrspuren beidseitig Cappenberger sind viel zu schmal, Autofahrer bedrängen hier immer wieder Radfahrer. Daher sollten die Einfahrbereiche der Fahrradwege zum Kreisverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer mit der bekannten roten Asphaltfarbe versehen werden. Die Neigung des beschleunigten Einfahrens in den Kreisverkehr beidseitig von der Cappenberger kann durch die großflächige</p>	<p><i>bei handelt es sich jedoch nicht um die Ausweisung einer Tempo 30 Zone, sondern lediglich um eine Geschwindigkeitsreduzierung.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>30er-Zone reduziert werden, das heutige Problem des beidseitig auf der Cappenberger viel zu kurzen 30er-Bereiches vor der Ampel Gottfried/Cappenberger wäre damit ebenfalls beseitigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Ampelanlage Gottfried/Cappenberger ist zu einer reinen schnell reagierenden Bedarfsampel umzuprogrammieren zwecks Lärm- und Emissionsreduktion und Erhöhung der Akzeptanz. • Der Querungsbereich wäre durch geeignete Fahrbahnmarkierungen deutlicher hervorzuheben. • Vor der Ampel sollten jeweils Fußgänger-Markierungen (ähnlich Verkehrszeichen 133) auf der Fahrbahn aufgebracht werden. • Die an der Cappenberger nördlich von der Von-Kettler stehende „Vorampel“ muss einige Sekunden vor der „Hauptampel“ auf Rot-Anzeige gehen, da diese häufig bei „Tieforange“ noch gequert wird und heute somit die kurz darauf auf Rot gehende Hauptampel überfahren wird. <p>Der landstraßenähnliche Charakter der Cappenberger zwischen Kreisverkehr und Bergkamp kann durch quer zur Fahrbahn liegende drei bis fünf steinbreite Pflastersteinreihen (Granit?) nicht nur optisch sondern auch akustisch reduziert werden. Geeignet wären auch wechselseitig nur wenig versetzte Fahrbahnränder, oder auch mehrfach hintereinander liegende breite im 45-Grad-</p>	<p><i>Die angesprochene Lichtsignalanlage ist im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung erforderlich.</i></p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Überprüfung an die Fachabteilungen weiter geleitet.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Winkel zur Fahrbahn aufgebrachte weiße Fahrbahnmarkierungen (Leuchtfarbe?) zuzüglich aufgebrachter 30er Kennzeichnungen (wie VZ Nr. 274-53).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ungeachtet dieser Vorschläge muss verstärkt die Einhaltung der Verkehrs- und Geschwindigkeitsregelungen kontrolliert werden. <p>Manch Verkehrsteilnehmer scheint der Meinung zu sein, auf der Cappenberger herrscht rechtsfreier Raum. Nicht anders lassen sich beispielsweise die immer wieder auftretenden nächtlichen Ruhestörungen durch rennfahrende Fahrzeuge und Fahrzeuggruppen erklären. Sollte dies aus personellen Gründen nicht möglich sein, kann eine „Starenkasten-Anlage“ eine sicher lohnenswerte Investition sein.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachabteilung weiter gegeben,</i></p>	
15	Bürger 15	18.7.2019	<p>Leider habe ich in der Auflistung der durch den TÜV untersuchten Straßen die <u>Mengeder Straße</u> nicht gefunden. Als Brambauer Bürger sieht und hört man täglich die enorme Verkehrsbelastung dieser Straße, sie ist um ein vielfaches größer als auf der aufgelisteten Straße Königsheide.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Bürgermeister, ich fordere Sie auf, dafür zu sorgen, dass die Mengeder Straße ebenfalls Gegen- 	<p><i>Gegenstand der Betrachtung der Lärmaktionsplanung III sind Hauptverkehrsstraßen, Kreis- und Gemeindestraßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von mehr als 8.200 Kfz/24h. Die Mengeder Straße erfüllt dieses Kriterium nicht. Es wird geprüft, ob in den weiteren Stufen der Lärmaktionsplanung auch die Mengeder Straße mit einbezogen werden kann.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>stand der Betrachtung zur Lärminderung und Verkehrsberuhigung und in die Liste aufgenommen wird.</p> <p>Die Anlieger der Mengeder Straße haben ein Recht darauf, dass ihre Sorgen von der Kommune ebenfalls ernst genommen werden. Aus Erfahrung weiß ich, dass viele Mitanlieger unsere Forderung unterstützen, aber aus Bequemlichkeit nicht zur Feder greifen.</p>		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
16	Stadt Dortmund	4.9.2019	Keine Bedenken, Abstimmung gem. § 2 Abs. 2 BauGB wird bestätigt	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
17	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 53 Immissionsschutz	24.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> Die durch den Verkehrslärm belasteten Gebiete werden nicht zusätzlich durch Lärm von Anlagen i. S. des BImSchG belastet. Die Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sind dort daher nicht betroffen. <p>Das Dez. 25 –Verkehr- wird eine separate Stellungnahme abgeben.</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
18	IHK	6.9.2019	Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) haben wir zum Lärmaktionsplan Stufe III folgende Hinweise/Anmerkungen:		Die Lkw-(Nacht)Fahrverbote müssen differen-

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Einschätzung:</p> <p>Das Gutachten des TÜV zur Stufe III weist sechs Belastungsschwerpunkte aus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • An zwei Punkten ist eine Einschränkung für Lkw vorgesehen, die schwerpunktmäßig in unsere Betrachtung fallen. • Ruhige Gebiete sind nicht ausgewiesen. • Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat sich entgegen der fachlichen Auffassung dafür ausgesprochen, die Maßnahmenempfehlungen „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“ aus dem Lärmaktionsplan Stufe III herauszunehmen. <p>Damit rücken die Verbote für LKW in den Fokus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gutachten selbst nimmt keine Detailbetrachtung der "Hotspots" vor und gibt somit keine differenzierten Vorschläge für die einzelnen Hotspots ab. <p>Ausgangslage aus Verkehrssicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für den Abschnitt Königsheide (Waltroper Str. bis Am Brambusch) wird ein Nachtfahrverbot für Lkw vorgeschlagen. Im Umfeld liegen mehrere Gewerbegebiete (insbesondere Achenbach). Es handelt sich mit der L 654 um eine Landesstraße. Über die Waltrope Str. bzw. Mengeder Str. geht die Königsheide in das Stadtgebiet Waltrop bzw. Dortmund über. Für eine Umfahrung kommen im Süden die 	<p><i>Auf Grundlage des Hinweises wurde die Maßnahme der Lkw-(Nacht)Fahrverbote geprüft. Das Lkw-(Nacht)Fahrverbot im Bereich der Königsheide wird auf Grund der angemerkten</i></p>	<p>zierter untersucht werden. Der LAP Stufe III kann eine kurzfristige Umsetzung und demnach eine kurzfristige Prüfung dieser Maßnahme nicht empfehlen. Dementsprechend muss die Maßnahmenempfehlung angepasst werden.</p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Dortmunder Straße und im Norden die Brunnenstraße in Frage. Beide Umfahrungen stellen einen Umweg dar. Der Abschnitt Königsheide ist nicht als Vorrangroute für den Güterverkehr im Landesnetz hinterlegt. Der Dortmunder Abschnitt der Königsheide ist allerdings eine Vorrangroute. Der Abschnitt weist eine Verkehrsbelastung von rund 10.000 Kfz aus und insbesondere nachts einen Lkw-Anteil von rund 14%. Eine Differenzierung nach Gewichtsklassen oder Ziel-/Durchgangsverkehren fehlt allerdings.</p> <ul style="list-style-type: none"> Für den Abschnitt Münsterstraße (Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang) wird ebenfalls ein Nachtfahrverbot für Lkw vorgeschlagen. Auf Folie 30 findet sich auch der Hinweis auf ein generelles Lkw-Fahrverbot als untersuchte Maßnahme. Es handelt sich mit der B 54 um eine Bundesstraße an der Stadtgrenze zu Werne. Die Stadt Lünen weist im Lkw-Routenplan eine Verkehrsführung über die einen Teilabschnitt der Münsterstraße bis zur Zwolle Allee aus. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 7.700 und 8.600 Kfz aus. Der Lkw-Anteil liegt zwischen 1,6 und 4,8 % je nach Abschnitt und Tageszeit. <p>Fachliche Bewertung: Beide Straßen sind als Bundes- und Landesstraßen dem überregionalen Verkehr und damit auch dem Lkw-Verkehr gewidmet. Ein Durchfahrtsverbot stellt ein Nutzungsverbot für die örtlichen Gewerbetreibenden dar</p>	<p><i>fehlenden differenzierten Werte aus dem LAP der Stufe III ausgenommen. Nach erneuter Prüfung erscheint in diesem Bereich die Maßnahme der Lkw-(Nacht)Fahrverbote als nicht zweckmäßig, da sich der Verkehr, wie von der IHK angemerkt, lediglich verschieben würde. Dieser Aspekt wird im Rahmen des in Arbeit befindlichen Mobilitätskonzeptes geprüft und ggfls. in die Entwicklung der nachfolgenden Stufe zur Lärmaktionsplanung aufgenommen. Demnach wird für diesen Hotspot, im Rahmen des LAP der Stufe III, lediglich die Maßnahme Tempo 30 vorgeschlagen.</i></p> <p><i>Zum Abschnitt Münsterstraße muss darauf hingewiesen werden, dass der Bereich für das geplante Lkw-(Nacht)Fahrverbot (Abschnitt 2a) sich nicht auf dem vom IHK beschrieben Abschnitt (Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang), sondern nur auf den Abschnitt <u>Kurt-Schumacher Str. bis zur Zwolle-Allee erstreckt</u>. Die Hinweise der IHK bezüglich des als</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>und ist im Gegensatz zu einer Temporeduzierung als besonders scharfes Instrument einzustufen. Für eine genauere Bewertung fehlt eine Analyse der Auswirkungen für die Wirtschaft. Es werden keine Daten vorgelegt, ob es sich um Durchgangsverkehre oder Quell- und Zielverkehre örtlicher Unternehmen handelt. Daher kann die IHK keine Einschätzung abgeben, ob die Nutzung einer Ausweichroute zumutbar ist. Diese Analyse ist auch aus Lärmschutzgründen unverzichtbar, weil der Lkw-Verkehr auf andere Routen verdrängt wird. Auf den Alternativrouten werden andere Anwohner neu durch Lärm belastet.</p> <p>Auf den Folien 36 und 37 sind die Anzahlen der Betroffenen durch die jeweiligen Maßnahmen aufgeführt. Es erklärt sich aus den Erläuterungen nicht, warum an der Königsheide und der Münsterstraße die Anzahl der Betroffenen durch die Verbote in einigen Pegelklassen sogar erheblich ansteigen (+139 Betroffene).</p> <p>Fazit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Gutachter kommt für die Münsterstraße zu dem Ergebnis, dass aufgrund des geringen Lkw-Anteils die Minderungswirkung eines Lkw-Nachtfahrverbotes gering ist. Der starke verkehrliche Eingriff ist vor diesem Hintergrund als unverhältnismäßig zu sehen. 	<p><i>Vorrangroute bezeichneten Abschnitts werden demnach berücksichtigt.</i></p> <p><i>Der Anregung wird in Teilen gefolgt.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> • Eine weitere Betrachtung der Königsheide, ist aufgrund ihres hohen Anteils des Güterverkehrs in Erwägung zu ziehen. Vor der Anordnung eines Durchfahrtsverbotes empfiehlt die IHK zu klären, ob alternative Maßnahmen ebenso geeignet sind. Dazu muss geklärt werden, welche Geräusche tatsächlich als störend empfunden werden. <p>In ähnlichen Prozessen haben Anwohner klappernde Gullideckel usw. als Störungsquellen gemeldet. Grundsätzlich sieht die IHK ein Nutzungsverbot des überregionalen Straßennetzes für die Wirtschaft kritisch.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr fehlen grundsätzlich Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene oder die Wasserstraße. <p>Im Bereich des Personenverkehrs wurden entsprechende Maßnahmen bereits umgesetzt oder sind in Planung. In Bezug auf die Lärminderung sind ebenfalls Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität von Bedeutung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die IHK empfiehlt einen zusätzlichen Abschnitt, der sich mit der Förderung des Güterverkehrs in Bezug auf die Lärminderung auseinandersetzt. <p>Beide Straßenabschnitte grenzen an das Straßennetz der Nachbarkommunen (Dortmund, Waltrop, Werne). Dortmund und Werne haben ihre Abschnitte als Lkw-</p>	<p><i>Bezüglich der Maßnahme des Lkw-(Nacht)Fahrverbots wird eine Anpassung im LAP vorgenommen.</i></p> <p><i>Weitere Prüfungen sollen erfolgen. Allerdings ist beim LAP nicht das subjektive Lärmempfinden Beurteilungsgrundlage, sondern objektiv berechnete Lärmwerte.</i></p> <p><i>Der Vorschlag ist fachlich zu begrüßen, der LAP beschränkt sich aber auf Maßnahmen, die im Einflussbereich der Kommune liegen.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Vorrangrouten klassifiziert. Bei der Bewertung der verkehrlichen Wirkungen sind auch die Nachbarkommunen einzubeziehen.</p> <p>Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung unserer Hinweise/Anregungen.</p>		
19	Kreis Recklinghausen	5.9.2019	Keine Bedenken und Anregungen	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>	
20	Kreis Unna	3.9.2019	<p>Aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes ist es begrüßenswert, dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) Stufe 3 sich nicht mehr ausschließlich auf die direkte Gefahrenabwehr beschränkt. Als solche wird die Unterschreitung der gesundheitsgefährdenden Werte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) (tags/nachts) verstanden. Indem in der Betroffenenanalyse (vgl. Kapitel 4.1.2) nun Schwellenwerte von LDEN = 65 dB(A) und LNIGHT = 55 dB(A) betrachtet werden, wird ein wichtiger Schritt in Richtung des Verständnisses der im BauGB geforderten „gesunden Wohnverhältnisse“ unternommen. Auf diese Weise werden Hot Spots ermittelt (vgl. Abb. 4.3) aus denen dann 6 Maßnahmenbereiche (vgl. Abb. 4.4) abgeleitet werden.</p>		<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Erläuterungen zum Schutzniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erläuternd weise ich darauf hin, dass im Bereich der Bauleitplanung „gesunde Wohnverhältnisse“ im Sinne der maßgeblichen DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für die Gebietskategorie „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) mit Pegelwerten von 55 dB(A) (tags) und 45 dB(A) (nachts) bzw. für Mischgebiete (MI) mit Pegelwerten von 60 dB(A) (tags) und 50 dB(A) (nachts) noch erheblich niedrigere Werte zugrunde gelegt werden und somit ein höheres Schutzniveau, als in der vorliegenden Lärmaktionsplanung erforderlich ist. • Auch der im Bundesimmissionsschutzgesetz erwähnte „Schutz vor erheblichen Belästigungen“ kann für Verkehrslärm ebenfalls mit 55 dB(A) als Mittelungspegel (tags) und 45 dB(A) als Mittelungspegel (nachts) auf Grundlage von Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO) angesetzt werden und fordert somit ein höheres Schutzniveau, als in der vorliegenden Lärmaktionsplanung. <p>Als generelle Nebeneffekte von Tempo 30 sind eine Verringerung von Unfallrisiken zu erwarten und - sofern der Verkehrsfluss erhalten bleibt - eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung.</p>	<p><i>Die im LAP Stufe III verwendeten Auslösewerte orientieren sich an die im Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 festgelegten Werte. In der vorherigen Stufe wurden ausschließlich diese Auslösewerte als Kriterium verwendet, wohingegen in Stufe III auch auf niedrigere Schwellenwerte eingegangen wird. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und für die nachfolgende Stufe berücksichtigt.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>In Kapitel 4.2.3 werden für diese 6 Maßnahmenbereiche die in diesen Bereichen „grundsätzlich umsetzbare Maßnahmen“ dargestellt.</p> <p>Als wesentliche Maßnahme bei allen sechs identifizierten Maßnahmenbereichen wird gem. Tabelle 4.6, die Festsetzung von Tempo 30 anstatt Tempo 50 für die Hauptverkehrsachsen Königsheide, Münsterstr., Bebelstr., Cappenberger Str., Viktoriastr. und Borker Straße vorgeschlagen. Bei 4 der 6 Maßnahmenbereiche ist dies zudem die einzige Empfehlung. In der Wirksamkeitsanalyse (Kapitel 4.2.4) wird für jeden Maßnahmenbereich dargelegt, wie viele Betroffene von der jeweiligen Maßnahme bzw. Maßnahmenkombination profitieren würden.</p> <p>Daraus ist ersichtlich, dass es sich bei „Tempo 30“ um eine effektive Maßnahme handelt. Für die Maßnahmenbereiche 1, 2 (teilweise) und 3 sind alternative oder kombinierte weitere Maßnahmen skizziert, die nahezu eine gleiche Wirkung haben könnten. Für einen Teil des Maßnahmenbereichs 2 sowie die Maßnahmenbereiche 4, 5 und 6 liegen jedoch keine Alternativen vor. Zu Beginn des Beteiligungsverfahrens wurde darauf hingewiesen, dass sich bislang eine politische Mehrheit gegen die</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Maßnahme „Tempo 30“ bei allen 6 Maßnahmenbereichen ausgesprochen habe.</p> <p>Ich gebe jedoch diesbezüglich folgendes zu bedenken, dass die Einführung von Tempo 30 u. a. dazu führen kann, dass das Geschwindigkeitsniveau bzw. die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht nur für den Lkw- und Pkw-Verkehr, sondern auch für den ÖPNV-Linienverkehr der VKU (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna) deutlich zurückgeht. Damit benötigt ein Bus für eine bestimmte Strecke zwangsläufig mehr Zeit als vorher. Die Busse der VKU (hier: Schnellbusse, Regionalbusse, Stadtbusse, Schülerlinienverkehre etc.) sind jedoch was ihre „Umläufe“ angeht so weit ausbalanciert, dass kaum oder keine Zeitreiserven bestehen, um die verlorene Zeit aufzuholen. Das Busnetz ist auf diese Weise optimiert, um die Anzahl der eingesetzten Busse so gering wie möglich zu halten und somit die Kosten in Form von Betriebskostendefiziten der Eigentümer (hier Kreis Unna, Stadt Lünen, Solidargemeinschaft aller Kreiskommunen) im Interesse der angespannten Haushaltssituationen der Kommunen zu minimieren.</p> <p>Die Durchsetzung der o. a. geplanten Maßnahmen in Lünen könnte somit zwangsläufig zu einer deutlich erhöhten Verlustabdeckung der Stadt Lünen und des Kreises</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Unna führen, da zur Einhaltung der im Nahverkehrsplan dargestellten Prinzipien der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ (Takte, Betriebszeitfenster, Anschlüsse zur Bahn und zu anderen Buslinien) mehr Fahrzeuge (damit auch mehr Fahrpersonal) mit erhöhten Betriebs- und Personalkosten erforderlich würden. Nicht zuletzt würden trotz zunehmend hoher Abgasnormen mehr Busse auch wiederum mehr Schadstoffausstoß bedeuten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Sicht der für die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft ÖPNV zuständigen Stelle beim Kreis Unna werden die vorgesehenen Maßnahmen der Stadt Lünen, Tempo 30 auf bestimmten Hauptverkehrsachsen einzuführen, für sehr bedenklich gehalten. <p>Die VKU weißt ebenfalls darauf hin, dass insbesondere zu Spitzenzeiten mit Fahrzeitverlusten zu rechnen ist. Die VKU empfiehlt, wenn überhaupt, Geschwindigkeitsbeschränkungen nach 21 Uhr beginnen zu lassen. Hierzu gibt es Beispiele u.a. in Kamen, Lünener Straße.</p> <p>Ruhige Gebiete:</p> <p>Kapitel 4.2.7 beschäftigt sich - in Fortschreibung des Kapitels 4.2.4 aus der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung der Stadt Lünen - mit der Ausweisung ruhiger Gebiete.</p>	<p><i>Tempo 30 wird grundsätzlich als effektive Maßnahme wahrgenommen und hervorgehoben. Im Bereich des ÖPNV müssen jedoch genauere Prüfungen in Bezug auf die Fahrzeiten erfolgen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Zwar wird das Thema wie vorgesehen inhaltlich weiterentwickelt. Letztlich scheidet aber auch in diesem Verfahrensschritt die ursprünglich vorgesehene Ausweisung möglicher „Ruhiger Gebiete“ erneut an der nach wie vor nicht vorliegenden „flächenhaften Lärmkartierung“.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meiner Anregung aus dem Beteiligungsverfahren zur Stufe 2, spätestens in Stufe 3 „Gebiete, die vergleichsweise als ruhig empfunden werden“ auszuweisen, wurde daher leider nicht gefolgt. • Abschließend teile ich Ihnen mit, dass das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in § 47d klarstellt, dass Lärmaktionspläne aufzustellen sind, „mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden“. Ein Lärmaktionsplan, der für identifizierte Problembereiche keine Regelungen enthält, dürfte den gestellten Anforderungen demnach nicht genügen. <p>Insofern ist es m.E. erforderlich sich über weitere Maßnahmen im Sinne des Gesetzgebers Gedanken zu machen, um den grundsätzlichen Anforderungen gerecht zu werden.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und für die nachfolgende Stufe berücksichtigt.</i></p> <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</i></p>	
21	Stadt Bergkamen	22.7.2019	<p>Sie bitten insbesondere um Einschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Temporeduzierung auf 30 km/h, die durch den zuständigen Fachausschuss aus den Maßnahmenempfehlungen herausgenommen wurden. Es obliegt der Stadt Bergkamen grundsätzlich nicht, eine</p>		Keine Änderung des LAP III.

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>(Be-)Wertung der politischen Beschlüsse in Lünen vorzunehmen.</p> <p>Wie den vorgelegten Unterlagen zu entnehmen ist, bietet eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts ein Minderungspotenzial von 1,5 bis 3 dB.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf maximal Tempo 30 wird daher für alle untersuchten Straßenabschnitte als kurzfristig umsetzbare Maßnahme vorgeschlagen. Aus rein fachlicher Sicht ist dieses gemäß den Ausführungen zu befürworten. • Für die Münsterstraße wird im Abschnitt Kurt-Schumacher-Straße bis Zwolle-Allee ein Lkw-Nachtfahrverbot als Maßnahme vorgeschlagen. <p>Sollte dieses umgesetzt werden, würden Verkehre vermutlich über die Kamener Straße und die Zwolle-Allee umgelenkt. Denkbar wäre hierbei, dass Lkw von der Kamener Straße nicht zurück über die Zwolle-Allee zur Münsterstraße und weiter Richtung Werne / BAB 1 fahren, sondern über die L 736 Westen-/Ostenhellweg Richtung BAB 1, da dieser Weg dann direkter ist. Dieses würde eine Mehrbelastung auf der L 736 bewirken, die heute bereits sehr stark (lärm-)belastet ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist daher in die Prüfung einzubeziehen, dass umwegige Führungen nicht zu Lasten Bergkamener Straßen gehen. 	<p><i>Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und aus rein fachlicher Sicht zu befürworten.</i></p> <p><i>Inhaltlich ähnliche Hinweise wie von der IHK, weswegen auf die Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.</i></p>	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
22	Stadt Waltrop	3.9.2019	Keine Anregungen und Bedenken, kein Maßnahmen geplant, die im LAP zu berücksichtigen wären.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
23	Straßen NRW	16.9.2019	<p>Die im Entwurf der dritten Stufe des Lärmaktionsplanes ausgewiesenen Belastungsschwerpunkte liegen alle innerhalb der Ortsdurchfahrt, sodass der Landesbetrieb zunächst einmal nicht zuständig bzw. betroffen ist.</p> <p>Vollständigkeitshalber möchte ich aber auf folgende Dinge hinweisen:</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Überprüfung ganzer Streckenabschnitte nach der RLS-90 vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten als Lärmschutzmaßnahme, sehen wir aufgrund der strengen Voraussetzungen kritisch und daher mit einer nachrangigeren Priorität. <p>Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt für das sogenannte Vorbehaltsnetz, zu dem die klassifizierten Straßen gehören, grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Diese Straßen bündeln den weiträumigen sowie innerörtlichen Verkehr und entlasten gleichzeitig Wohngebiete. Die Höchstgeschwindigkeit kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm reduziert werden, wenn der Lärm</p>	<p><i>Um Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen anordnen zu können bildet § 45 Abs. 1 S.1, S. 2 Nr3 u. Abs. 9 S.1 u. 3 StVO die Rechtsgrundlage. Demnach kann zum Schutz der Bevölkerung die Benutzung bestimmter Straßenabschnitte beschränkt werden. Ein Straßenschild kann also dort angeordnet werden, wo auf Grund besonderer Umstände eine Zwingende Notwendigkeit angesehen wird. Lärm stellt in diesem Fall eine solche zwingende Notwendigkeit dar. Des Weiteren entfaltet der LAP eine Bindungswirkung, weswegen die – nach eingehender Prüfung und Berechnung nach RLS 90-</i></p>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden kann. Die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr sind dabei bindend nach der RLS-90 zu berechnen. Die maßgebenden Grundsätze sind, den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu entnehmen. Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung beabsichtigte Reduzierung des Lärms für die betroffenen Wohnnutzungen ist alternativ - und in der Auswirkung auf den Innenpegel der schutzwürdigen Räume viel nachhaltiger - durch passive Maßnahmen der Lärmsanierung erreichbar. • Lkw-(Nacht)fahrverbote: <p>Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen dienen nach ihrer gesetzlichen Definition (§1 FStrG, § 3 Absätze 2 und 3 StrWG NRW) dem weiträumigen, regionalen bzw. überörtlichen Verkehr. Untereinander sollen sie ein</p>	<p><i>angeordneten Maßnahmen von den Fachbehörden umzusetzen sind.</i></p> <p><i>Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht die Ausweitung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, sondern die Lärminderung mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen.</i></p> <p><i>Inhaltlich ähnliche Hinweise wie von der IHK, weswegen auf die Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>zusammenhängendes Netz bilden, welches allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht. Diese Funktion können sie nur erfüllen, wenn auf Ihnen möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen angeordnet sind. Dem widerspricht der Ausschluss bestimmter Teile dieses Verkehrs. Durch eine Beschränkung des Verkehrs kann eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft und damit konträr zum eigentlichen Ziel ist.</p> <p>Gemäß § 2 FStrG und § 7 (Einziehung, Teileinziehung) StrWG NRW müsste, um ein Lkw-(Nacht)fahrverbot ausprechen zu können, formal eine Teileinziehung vorgenommen werden. Für die Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen ist darüber hinaus zu beachten, dass eine straßenrechtliche Teileinziehung nicht ohne Auswirkung auf die Klassifizierung der Straße möglich ist. Dauerhafte Verkehrsbeschränkungen würden hier die Abstufung zu einer Gemeindestraße erfordern, was aber wegen dem Netzzusammenhang nicht möglich sein dürfte.</p> <p>Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur da angeordnet werden, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit</p>		

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt. Ferner dürfte ein Nachtfahrverbot für ortsfremde Lkw-Fahrer nicht nachvollziehbar sein. Der Befolgungsgrad würde entsprechend gering ausfallen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbringung von lärmoptimierten Asphalt: <p>Bezüglich der vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung sprechen Sie den Einbau von lärmarmen Asphaltdeckschichten (LOA) an. Offenporige Asphaltpflaster, wie auch andere, Lärm mindernde Beläge erzielen ihre gewünschte Wirkung erst dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt, sodass derzeit nicht von einem Einvernehmen mit Straßen.NRW ausgegangen werden kann.</p> <p>Abgesehen davon verweise ich auf meine E-Mail vom 10.01.2019 und die Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe II, die weiterhin Bestand hat.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Die Hinweise bezüglich der Vorgaben durch den Bund für Ortsdurchfahrten, werden zur Kenntnis genommen. (Bezug zur E-Mail)</i></p>	

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
24	ADFC	4.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> Der ADFC Kreisverband Unna e.V. und der zugehörige ADFC Ortsverband Lünen begrüßen ausdrücklich die Maßnahmenvorschläge an den sechs Belastungsschwerpunkten (Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen) im Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stufe III für die Stadt Lünen. <p>Insbesondere die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann kurzfristig umgesetzt werden und reduziert dann sofort die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner. Durch die Reduzierung und Verstetigung der Geschwindigkeit sinkt außerdem die Unfallgefahr besonders für den Fuß- und Radverkehr und die Schadstoffbelastung für die Anwohner in diesen Straßen.</p> <p>Wir bedauern außerordentlich, dass sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 25.6.2019 gegen die Empfehlung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ausgesprochen hat. Das widerspricht den Zielsetzungen, mit denen der Rat der Stadt Lünen am 11.07.2019 einstimmig den Klimanotstand ausgerufen hat:</p> <p>„Bei allen Entscheidungen im Rat, seinen Ausschüssen, seinen Gremien und der Verwaltung werden die Auswir-</p>	<p><i>Die Anregung deckt sich mit dem Vorschlag des Gutachters. Tempo 30 soll daher als Maßnahme wieder in den LAP III aufgenommen werden.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			kungen auf das Klima im Rahmen der Abwägung bevorzugt und Lösungen vorgeschlagen, die sich positiv auf Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken.“		
25	Straßen NRW Autobahn- niederlassung Hamm Abteilung Bau	8.8.2019	<p>Ihr Schreiben mit der Anfrage bzgl. einer Überprüfung der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung für die Anlieger an der A 2 ist zuständigkeitshalber an mich weitergeleitet worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie Sie sicherlich wissen, ist in den Jahren 2014/15 in diesem Streckenabschnitt der A 2 im Bereich Lünen eine umfangreiche Fahrbahndeckensanierung durchgeführt worden. Diese reichte von der AS Kamen-Bergkamen bis zur Anschlussstelle Dortmund-Nordost. Dabei wurden lärmindernde Fahrbahn-deckschichten eingebaut, die eine Minderung von mind. – 2 dB(A) aufweisen. <p>Nach dieser Maßnahme und unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung dieses Abschnitts ergeben sich nur an den der BAB nächstgelegenen Gebäuden noch Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung. Betroffen sind hier die Gebäude „Am Krähenort 2 und 4“, die Häuser „Derner Straße 114, 116, 133, 135 und 136“, sowie „In der Heide 15 und 31“ und Kaiserskamp 82, 84 und 86“.</p>	<i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Sofern alle weiteren Voraussetzungen gegeben sein sollten, könnten -auf Antrag der Eigentümer- für diese Gebäude Zuschüsse zu passiven Lärmschutzmaßnahmen gezahlt werden, sofern der passive Lärmschutz nicht bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum sechsstreifigen Ausbau der A 2 durchgeführt wurde.</p>		
26	Vestische Straßenbahnen GmbH	29.7.2019	<p>Vielen Dank für die Zusendung der Planungsunterlagen zum Lärmaktionsplan Stufe III. Nach näherer Prüfung und Rücksprache im Haus teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Bedenken haben. Die in Stufe III genannten Straßenabschnitte werden - anders als in Stufe II - nicht von unserer Linie 284 befahren.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
27	VKU	19.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> Zu den geplanten Maßnahmen im Lärmaktionsplan Lünen äußern wir Bedenken, wenn weite Strecken auf Straßen, die durch unsere Linienbusse im Takt bedient werden, auf 30 km/h herabgestuft werden. <p>Die Auswirkungen können wir ohne Fahrzeitanalysen schlecht abschätzen, es kann jedoch zu Sprungkosten führen, wenn durch höheren Fahrzeitbedarf mehr Busumläufe benötigt werden.</p> <p>Wir bitten darum, auch weiterhin in der Planung auf dem Laufenden gehalten zu werden.</p>	<p><i>Die möglichen Auswirkungen von Temporeduzierungen werden zur Kenntnis genommen. Die VKU wird im weiteren Verfahren zur Umsetzung der Maßnahmen beteiligt.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
28	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 25 Verkehr	24.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> Unter Berücksichtigung des Hinweises der Stadt Lünen zum Entwurf des LAP der Stadt Lünen Stufe III, in dem es heißt, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen aus dem LAP herausgenommen werden sollen und dieses tatsächlich umgesetzt wird, bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken zur Aufstellung des LAP. 	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>