

NIEDERSCHRIFT

5 / 2020

GREMIUM

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt

SITZUNGSTERMIN

Dienstag, 15.09.2020, 17:05 Uhr bis 21:45 Uhr

SITZUNGSORT

Käthe-Kollwitz-Gesamtschule, Dammwiese 8,
44532 Lünen, Mensa

VORSITZ

Vorsitzender Rüdiger Haag (SPD)

ANWESEND

ABWEICHENDE ANWESENHEIT

Brigitte Cziehso (SPD)
Hans-Georg Fohrmeister (SPD)
Klaus Lamczick (SPD)
Helga Mendrina (SPD)
Harald Piller (SPD)
Robert Schmidt (SPD)
Arno Feller (CDU)
Thomas Buller-Hermann (CDU)
Thorsten Redeker (CDU)
Gerhard Hagedorn (CDU)
Ernst-Dieter Gumprich (CDU)
Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel (GFL)
Otto Korte (GFL)
Reinhard Schulz (GFL)
Volker Hendrix (Bü90/Die Grünen)
Thomas Matthée (Bü90/Die Grünen)
Dr. Roland Giller (FDP)
Klaus Rausch (FDP)
Ludger Auferoth (FDP)
Marc Elsbeck (Piraten/FW)
Wolfgang Bennewitz

(ab 18:15 Uhr)

(bis 18:15 Uhr)

ENTSCULDIGT ABWESEND

Jörg Diekmann (SPD)
Marian Fuhrmann (Piraten/FW)
Paul Jahnke (CDU)
Gabriele Richter (CDU)
Horst Schützner (SPD)

ANWESEND VON DER VERWALTUNG

BG Herr Reeker
Herr Berger
Herr Köttendorf
Frau Linn
Frau Klein
Frau Paechnatz
Frau Osowski

GÄSTE

keine

STELLV. MITGLIEDER

SCHRIFTFÜHRUNG

Bettina Rouwenhorst

Der Vorsitzende Rüdiger Haag eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung um 17:05 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Da zunächst über den ersten, nicht-öffentlichen Teil der Tagesordnung gesprochen werden soll, wird vom Vorsitzenden die Nichtöffentlichkeit hergestellt.

Die Tagesordnung soll wie folgt geändert werden:

Herr Reeker teilt mit, dass nach Beschluss der Verwaltungsleitung zu dem Tagesordnungspunkt I 2 des nichtöffentlichen Teils erst in der Ratssitzung am 08. Oktober berichtet werden soll.

Die Verwaltung bittet, den Tagesordnungspunkt „Bauvorhaben“ im Nichtöffentlichen Teil unter dem TOP XI 1 Mitteilungen der Verwaltung zu ergänzen.

Die Tagesordnungspunkte V5 und V6 (Vorstellung der Nachhaltigkeitsbeauftragten und Klimaschutzmanagerin) sollen nach dem nichtöffentlichen Teil vorgezogen werden.

Die Tagesordnungspunkte II 10 „Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Entwicklung eines neuen, zusammenhängenden Baugebietes in Brambauer“ und VI 2 „Prüfauftrag der SPD-Fraktion vom 20.07.2020 i. S. Baugebiete Brambauer stehen im inhaltlichen Zusammenhang mit dem TOP II 4 „Masterplan Wohnen“ und sollen daher mit dem TOP II 4 behandelt werden.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel schlägt vor, die Tagesordnungspunkte II 4 „Masterplan Wohnen“ und II 7 „Dortmunder Straße“ aufgrund weiteren Beratungsbedarfs bei seiner Fraktion, von der Tagesordnung zu nehmen.

Die SPD-Fraktion spricht sich ebenfalls für die Vertagung der beiden Tagesordnungspunkte aus.

Die CDU-Fraktion schließt sich dem Vorschlag an.

Der Beigeordnete Herr Reeker plädiert dafür, den Punkt „Dortmunder Straße“ auf der Tagesordnung zu belassen, aufgrund der Problematik weiterer Zeitverzögerungen. Er erklärt, dass noch offene Fragestellungen im Ausschuss für Sicherheit und Ordnung am 24.09.2020 geklärt werden können und Frau Fiege von SAL heute an der Beratung zu diesem Punkt teilnehmen möchte. Insbesondere die Erneuerung der Kanalisation ist für die notwendige Verbesserung der hydraulischen Situation und zum Schutz vor Starkregenereignissen von großer Bedeutung. Des Weiteren hat die Bürgerbeteiligung ergeben, dass die Anwohner eine Reduzierung der Parkplätze befürworten. Der Kreis Unna sieht keine Veranlassung, im Bereich des Berufskollegs weitere Parkplätze für Schüler*Innen auszuweisen. Baurechtlich gibt es hierfür auch keine Veranlassung.

Herr Berger fragt nach, ob die beiden Tagesordnungspunkte II 10 und VI 2, die mit dem Punkt „Masterplan Wohnen“ zusammen behandelt werden sollten, auch vertagt werden sollen.

Die SPD-Fraktion stimmt der Vertagung des TOP II 10 „Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Entwicklung eines neuen, zusammenhängenden Baugebietes in Brambauer“ zu und möchte aber den TOP VI 2 auf der Tagesordnung belassen.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel beantragt, auch den TOP VI 2 von der Tagesordnung zu nehmen.

Der Vorsitzende Ratsherr Haag lässt zuerst über die Vertagung der Punkte „Masterplan Wohnen“ und „Dortmunder Straße getrennt abstimmen.

Abstimmungsergebnisse:

TOP II 4 „Masterplan Wohnen“

Der Ausschuss beschließt einstimmig die Vertagung des TOP II 4 „Masterplan Wohnen“.

TOP II 7 „Dortmunder Straße“

Bei einer Gegenstimme der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und zwei Enthaltungen der SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist mehrheitlich beschlossen, den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Anschließend lässt der Vorsitzende über die Tagesordnungspunkte II 10 „Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Entwicklung eines neuen, zusammenhängenden Baugebietes in Brambauer“ und VI 2 „Prüfauftrag der SPD-Fraktion i. S. Baugebiete Brambauer abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Bei vier Gegenstimmen der SPD-Fraktion mehrheitlich beschlossen, die Tagesordnungspunkte zu vertagen.

Die Änderung der Tagesordnung wird so beschlossen.

ÖFFENTLICHER TEIL

II MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG

1. MI-104/2020

Vorstellung der Nachhaltigkeitsbeauftragten

Frau Anja Paechnatz ist als Nachhaltigkeitsbeauftragte seit dem 01.04.2020 bei der Stadt Lünen in der Abteilung Stadtplanung tätig und stellt sich dem Ausschuss vor.

Der Rat der Stadt Lünen hat die Agenda 2030 beschlossen, die die 5 Kernbotschaften für Nachhaltigkeit beinhalten. Zu diesen wurden insgesamt 17 globale Ziele formuliert. Die Kommunen sind aufgefordert, diese globalen Ziele auf ihre Ebene weiter herunter zu brechen, um so eine kommunale Nachhaltigkeitsstrategie zu erarbeiten.

Zusätzlich ist Frau Paechnatz auch für den Bereich Fair Trade zuständig. Die Stadt Lünen ist seit 2011 Fair-Trade-Town.

Die Präsentation ist als Anlage der Niederschrift beigefügt.

2. MI-105/2020

Vorstellung der Klimaschutzmanagerin

Frau Sandra Osowski ist als Klimaschutzmanagerin seit dem 01.03.2020 bei der Stadt Lünen in der Abteilung Stadtplanung beschäftigt und stellt sich dem Ausschuss ebenfalls vor.

Frau Osowski ist für die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Lünen zuständig und informiert über den Aufbau, die Handlungsfelder und das Zeitmanagement des Klimaschutzkonzeptes. Gegenüber dem Projektträger PtJ als Vertreter des Fördermitelgebers ist die Stadt Lünen auskunftspflichtig bezüglich der Fördermittel, des Zeitplans etc. Die IST-Analyse ist bereits abgeschlossen. Die Ergebnisse zur CO²-Bilanz werden bis Ende des Jahres erarbeitet. Anfang 2021 soll der 1. Entwurf des Klimaschutzkonzeptes dem Ausschuss vorgestellt werden.

Die Präsentation ist als Anlage der Niederschrift beigefügt.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel weist darauf hin, dass nicht nur Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von CO² berücksichtigt werden sollen, sondern auch ortsbezogene Kompensationsmaßnahmen /Klimaanpassungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Die Frage nach der Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und SAL wird von der Verwaltung bejaht.

III BESCHLUSSANGELEGENHEITEN IN EIGENER ZUSTÄNDIGKEIT

1. VL-118/2020

StadtGartenQuartier Münsterstraße

hier: Verkehrsberuhigung Kirchhof- / Augustastraße

Frau Linn stellt die Verwaltungsvorlage vor. Es besteht kein weiterer Diskussionsbedarf.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat die Vorplanungsvariante zur Kenntnis genommen und fasst den Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Kirchhof- und Augustastraße zur Verbesserung der Schulwegsicherung sowie einer Aufwertung für den Fuß- und Radverkehr. Die Maßnahme soll entsprechend der Vorplanung als Fahrradstraße zur Beantragung von Fördermitteln fristgerecht bis zum 30.09.2020 im Stadterneuerungsprogramm 2021 unter dem Vorbehalt des Haushaltsbeschlusses beantragt werden. Weiterhin fasst der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt den Beschluss, dass im Rahmen einer frühzeitigen Anliegerbeteiligung im Rahmen des KAG-Verfahrens drei Varianten vorgestellt und diskutiert werden sollen, die auf der Grundlage der bisherigen Vorzugsvariante erstellt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, nach der durchgeführten Beteiligung eine Variante auf Basis der eingebrachten Anregungen weiterzuentwickeln und die Politik für die weitere Beschlussfassung (Beschlusses über Art und Umfang) zu beteiligen.

Abstimmungsergebnis: Bei 4 Gegenstimmen (3 Stimmen GFL-Fraktion, 1 Stimme Fraktion Piraten/FW) mehrheitlich beschlossen.
--

2. VL-133/2020

StadtGartenQuartier Münsterstraße

hier: Gestaltung Bahnbrücke Münsterstraße

Die CDU-Fraktion unterstützt die Vorlage, sieht für die Blumenkübelaufstellung aber die Problematik von eventuellem Vandalismus. Es wäre sinnvoll dem Aspekt frühzeitig nachzugehen.

Die SPD-Fraktion schließt sich dem an und weist auf das Thema Klima und die Lichtverschmutzung hin und rät zur Abschaltung der Brückenbeleuchtung in der Nacht.

Ratsherr Matthee sieht die Aufstellung von Blumenkübeln und deren Folgekosten ebenfalls kritisch.

Die GFL-Fraktion spricht sich positiv für die Verwaltungsvorlage aus.

Die Verwaltung erklärt, das Thema Blumenkübel bei der weiteren Planung der angesprochenen Aspekte im Blick zu behalten.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt fasst den Grundsatzbeschluss zur Umgestaltung der Bahnbrücke Münsterstraße entsprechend der Idee des Büros Planwerk. Die Maßnahme soll entsprechend der Vorplanung zur Beantragung von Fördermitteln fristgerecht bis zum 30.09.2020 im Stadterneuerungsprogramm 2021 unter dem Vorbehalt des Haushaltsbeschlusses beantragt werden.

Abstimmungsergebnis: Bei einer Enthaltung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einstimmig beschlossen.
--

3. VL-119/2020

StadtGartenQuartier Münsterstraße
hier: Antrag zum Stadterneuerungsprogramm 2021

Es besteht kein Erläuterungs- und Diskussionsbedarf.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zur Beantragung von Fördermitteln für das StadtGartenQuartier fristgerecht bis zum 30.09.2020 im Stadterneuerungsprogramm 2021 unter dem Vorbehalt des Haushaltsbeschlusses zu.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

4. VL-45/2020

Masterplan Wohnen, Sachstand und Beschluss der aktualisierten Prioritätenliste

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt nimmt die Ausführungen zum Stand des Masterplans Wohnen zur Kenntnis und beschließt die Prioritätenliste entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung anzupassen.

Abstimmungsergebnis: Es fand keine Abstimmung statt. Der Tagesordnungspunkt wurde vertagt.
--

5. VL-125/2020

Stadtteilentwicklung Lünen-Süd

hier: Beschluss über das Jahresprogramm 2021

Herr Berger teilt mit, dass in der Vorlage eine Position von 500.000,-€ vorgemerkt ist für die Errichtung des Schulspielhofs an der Käthe-Kollwitz-Gesamtschule. Nachdem aktuell die Vorplanung hierfür vorliegt, fällt die Kostenschätzung deutlich höher aus als bisher angenommen. In Zusammenarbeit mit ZGL und der Schulverwaltung werden die zwingend erforderlichen Maßnahmen priorisiert. Des Weiteren wird nach einer weiteren Finanzierungsmöglichkeit gesucht. Eine Finanzierungsquelle ist die Position von „Gestaltung öffentlicher Räume“ im integrierten Handlungskonzept, mit einer Investitionssumme von ca. 5.000.000 €, die zur Verfügung steht. Die beiden Summen wurden zusammengeführt und der Ansatz somit auf 1 Mio. € erhöht. Bei ZGL steht ein Budget für Freiflächenanlagen im Bereich der KKG in Höhe von ca. 1,5 Mio. € zur Verfügung. Es ist darüber hinaus angedacht, das vorgesehene Basketballfeld, Bolzplatz etc. über ein Förderprogramm von Spiel- und Sportstätten, die öffentlich genutzt werden, zu beantragen. Die Städtebauförderungsmittel von 1 Mio. € sollen bereits jetzt angemeldet werden, auch wenn die Realisierung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollte.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt stimmt dem Jahresprogramm 2021 aus Anlage 1 für das Stadtteilentwicklungskonzept Lünen-Süd zu und beauftragt die Verwaltung, unter dem Vorbehalt der geplanten Haushaltsmittelanmeldung, den entsprechenden Förderantrag („Wachstum und nachhaltige Erneuerung“) für das Stadterneuerungsprogramm 2021 zu stellen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

6. VL-134/2020

Stadtteilentwicklung Lünen-Süd

Hier: Förderprogramm „Gemeinsam fürs Klima in Lünen-Süd“

Herr Berger stellt die Verwaltungsvorlage vor.

Ratsherr Korte begrüßt das Vorhaben und wünscht eine Ausweitung dieses Förderprogrammes für andere Stadtteile bzw. für das gesamte Stadtgebiet.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschließt die als Anlage beigefügte „Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuschüssen bei Maßnahmen zur Heizungssanierung und Energieeffizienz im InnovationCity Quartier Lünen-Süd“.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

7. VL-72/2020

Dortmunder Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Moltkestraße) und Graf-Haeseler-Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmunder Straße)

hier: Beschluss über Art und Umfang der Baumaßnahme

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.

Empfehlung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt fasst nach durchgeführter Anliegerbeteiligung für die Dortmunder Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Moltkestraße) und die Graf-Haeseler-Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmunder Straße) einen Grundsatzbeschluss zur Erneuerung der Verkehrsflächen und Beleuchtung und beschließt auf Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung, das darin dargestellte Planungsprinzip anzuwenden.

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt nach der durchgeführten Anliegerbeteiligung für die Dortmunder Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Moltkestraße) und der Graf-Haeseler-Straße (zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmunder Straße) die Erneuerung der Verkehrsflächen und der Beleuchtung im Rahmen des Bauprogramms zur Abrechnung nach KAG.

Abstimmungsergebnis: Es fand keine Abstimmung ab. Der Tagesordnungspunkt wurde vertagt.

8. VL-120/2020

Straßenraumplanung Steinstraße

Hier: Beschluss zur frühzeitigen Anliegerbeteiligung

Herr Köttendorf stellt die Verwaltungsvorlage kurz vor.

Die GFL-Fraktion lehnt die Vorlage wegen der grundsätzlichen Position zu KAG-Maßnahmen ab.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat die vier Vorplanungsvarianten zur Kenntnis genommen und beschließt, dass diese im Rahmen einer frühzeitigen Anliegerbeteiligung vorgestellt und diskutiert werden sollen. Die Verwaltung wird beauftragt, nach der durchgeführten Beteiligung eine Variante auf Basis der eingebrachten Anregungen weiterzuentwickeln und die Politik für die weitere Beschlussfassung (Grundsatzbeschluss und Beschluss über Art und Umfang) zu beteiligen.

Abstimmungsergebnis: Bei 4 Gegenstimmen (3 Stimmen der GFL-Fraktion, 1 Stimme der Piraten/FW) mehrheitlich beschlossen.

9. AB-9/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Quartiersmanagement für Brambauer

Eine schriftliche Stellungnahme der Verwaltung ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Der Antragsteller wird entsprechend unterrichtet.

Beschluss:

Wir bitten daher, aktiv zu eruiieren, wie ein nachhaltiges und finanziell gesichertes Quartiersmanagement für Brambauer gestaltet werden kann und möchten hierzu gerne unseren Beitrag leisten – sowohl bei den Überlegungen, als auch bei der Umsetzung.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

10. AB-10/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Entwicklung eines neuen, zusammenhängenden Baugebietes in Brambauer

Der Antrag wird vertagt.

Abstimmungsergebnis: Es fand keine Abstimmung statt.
--

11. AB-13/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung nach Dortmund

Herr Köttendorf berichtet, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV der Kreis Unna ist. Falls die Anregung die Zustimmung des Ausschusses findet, wird die Verwaltung sich an den Kreis Unna wenden, damit ein gemeinsames Gespräch mit der Stadt Dortmund gesucht wird für eine spezifische Lösung hinsichtlich der Tarifgrenzen bzw. neuer Preisgestaltung der Stadtbahnlinie zwischen Brambauer und Dortmund.

Der Ausschuss befürwortet die Vorgehensweise und stimmt der Anregung zu.

Der Antragsteller wird entsprechend unterrichtet.

Beschluss:

Die Verwaltung sucht das Gespräch mit allen zuständigen Beteiligten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen

12. AB-15/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Reisemobilstellplatz am Preußenhafen

Herr Berger führt aus, dass diese Anregung schon seit längerem im Rahmen eines Projektes zur Erweiterung des Freizeitinfrastrukturangebotes am Preußenhafen im Sinne von Freizeit und Erholung planerisch verfolgt wird. Im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes Lünen-Süd am Preußenhafen wurde dies als eine Maßnahme „Multifunktionsfläche“ mit berücksichtigt. Der gestellte Förderantrag beinhaltet auch die Maßnahme auf der Fläche am Preußenhafen Wohnmobilstellplätze bereitzustellen. Es gab bereits im Rahmen der Entwicklung einer Wohnbaufläche im Bereich des Preußenhafens Gespräche mit dem Eigentümer und dem Übereinkommen, dass der Infrastrukturkostenbeitrag für die planerische Inwertsetzung des Geländes in Form einer Fläche entlang der Hafenkante geleistet werde.

Eine schriftliche Stellungnahme der Verwaltung ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Die CDU-Fraktion spricht sich generell für ein Angebot von Reisemobilstellplätzen aus und könnte sich auch einen zusätzlichen Standort im Zuge der IGA auf der Viktoriafläche vorstellen.

Die FDP-Fraktion und die Fraktion Piraten/FW befürworten ebenfalls das Anliegen.

Prof. Dr. Hofnagel erachtet das Angebot von Wohnmobil-/Reisemobilstellplätze für gut, möchte aber definiert wissen, was Wohnmobil/Reisemobilstellplätze beinhalten. Aus Sicht der GFL-Fraktion ist der Standort am Preußenhafen hierfür nicht geeignet. Sie präferiert die Schaffung von Baugebieten mit höherwertiger Wohnbebauung am Preußenhafen als Aufwertung für den Stadtteil Lünen-Süd und sieht dadurch keine Konkurrenz zur Neubebauung der Sedanstraße.

Herr Reeker weist darauf hin, dass sich höherwertige Bebauung am Preußenhafen, sowie Wohnmobilstellplätze nicht gegenseitig ausschließen, da es sich bei der dafür vorgesehenen Teilfläche um die unter der Hochspannungsleitung handelt, die direkt am Wasser liegt. Die Fläche ist für den Zweck, von voraussichtlich 10 Plätzen, hervorragend geeignet.

Ratsherr Lamczik lehnt die Anregung aus Klimaschutzgründen und ökologischen Aspekten ab.

Beschluss:

Hiermit rege ich an, am Preußenhafen zusätzlich zum Wasserwanderplatz, ein Wohnmobil/Reisemobilstellplatz zu errichten.

Abstimmungsergebnis: Bei 4 Gegenstimmen (1 Stimme SPD-Fraktion, 3 Stimmen GFL-Fraktion) und 2 Enthaltungen (Bündnis 90/Die Grünen) mehrheitlich beschlossen.
--

13. AB-16/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Kurzzeitparkplätze im Bereich Münsterstraße

Dem Ausschuss liegt eine schriftliche Mitteilung zur Reaktivierung der Kurzzeitparkplätze im Bereich Münsterstraße vor.

Der Antragsteller wird entsprechend vom Abstimmungsergebnis unterrichtet.

Antrag:

Hiermit stellen wir den Antrag, in der nördlichen Innenstadt von dem Hotel an der Persil Uhr bis zur Kurt-Schumacher-Straße vorhandene Parkplätze zu reaktivieren. Hier sollten dann Kurzzeitparkplätze für Kunden und Besucher unserer Mitglieder entstehen.

Abstimmungsergebnis: Bei 2 Dafür-Stimmen (1 Stimme FDP-Fraktion, 1 Stimme CDU-Fraktion) mehrheitlich abgelehnt.

14. AB-18/2020 1. Ergänzung

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Platzierung eines Kundenstoppers und Erweiterung der Ausstellungsfläche in der Fußgängerzone

Eine schriftliche Stellungnahme der Verwaltung liegt vor und empfiehlt die Ablehnung des Antrages.

Ratsherr Feller fragt nach der Zuständigkeit des Ausschusses oder ob es sich nicht um ein laufendes Geschäft der Verwaltung handelt. Er weist darauf hin, den Antrag abzulehnen, da aufgrund dessen die Werbe- und Gestaltungssatzung geändert werden müsste.

Der Ausschuss ist sich einig, die Aufstellung eines Kundenstoppers abzulehnen.

Ratsherr Lamczik weist in Bezug einer Erweiterung von Ausstellungsflächen auf die Rechtssicherheit für den zukünftigen Gewerbetreibenden hin, da eine Ausnahmegenehmigung nur bis zum 30.09.2020 befristet ist. Das neue Blumengeschäft möchte hier eine Dauerlösung.

Herr Reeker schlägt vor, den Antrag formal erst einmal abzulehnen. Die Verwaltung wird prüfen, ob die Satzung hinsichtlich der Ausweitung der Ausstellungsfläche für Blumengeschäfte modifiziert werden muss. Die Beschlussfassung obliegt dem Rat. Die Verwaltung sagt zu, dass das Thema Geh- und Sehbehinderung mit in den Prüfauftrag einfließt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschließt die Ablehnung der Platzierung eines Kundenstoppers.

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob die Werbe- und Gestaltungssatzung für die Neuansiedlung eines Blumengeschäftes modifiziert werden kann unter Berücksichtigung von Geh- und Sehbehinderungen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

15. VL-138/2020

Bebauungsplan Lünen Nr. 234 „Viktoria-West“

- a) Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes.
- b) Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange.

Herr Reeker stellt die Verwaltungsvorlage vor. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans sollen die planerischen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Landschaftsparks sowie für die Brückenbauwerke für den Fuß- und Radverkehr im Sinne der IGA 2027 geschaffen werden. Im Januar 2021 wird es eine Preisgerichtsentscheidung zum laufenden freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb geben. Für den IGA-Radweg einschließlich Brücken hat die Verwaltung bereits einen Förderantrag gestellt. Für die Brückenbauwerke müssen allerdings noch die planerischen Grundlagen geschaffen werden.

Die GFL-Fraktion lehnt die Vorlage aufgrund ihrer Grundhaltung „Lünen ohne Forensik“ ab.

Ratsherr Matthee sieht das Vorhaben durch den Eingriff in die Natur kritisch. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen werden daher den Prozess weiterhin kritisch begleiten. Des Weiteren sollen sich die Kosten für dieses Projekt im Rahmen bewegen und dies mit berücksichtigt werden.

Beschluss:

- a) Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschließt die Aufstellung des Bebauungsplanes Lünen Nr. 234 „Viktoria-West“.
- b) Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschließt die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, sowie die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Bei 3 Gegenstimmen der GFL-Fraktion und einer Enthaltung der FDP-Fraktion mehrheitlich beschlossen.
--

16. VL-151/2020

Anträge auf Aufstellung vorhabenbezogener Bebauungspläne für Photovoltaik-Freiflächenanlagen

Frau Klein erläutert kurz die Verwaltungsvorlage. Es besteht kein Diskussionsbedarf.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragt die Verwaltung für die Fläche „Am Fuchsbach“ zunächst die gesamtstädtische Analyse möglicher PV-Freiflächenanlagen im Stadtgebiet zu aktualisieren, die stadt- und freiraumplanerischen Belange weitergehend vorzuprüfen und je nach Ergebnis einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan vorzubereiten. Für die Fläche „Am Wevelsbach“ beschließt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt keinen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan zu fassen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen.
--

IV BESCHLUSSEMPFEHLUNGEN FÜR DEN RAT

1. VL-82/2020

Lärmaktionsplan der Stadt Lünen

hier: Beschluss des Lärmaktionsplans Stufe III

Ratsherr Feller führt aus, dass die Maßnahme Tempo 30 der bezeichneten Straßen ungeeignete Lärminderungsmaßnahmen sind. Die CDU-Fraktion bevorzugt Flüsterasphalt als die bessere Maßnahme und plädiert für die alte Beschlussempfehlung in der letzten Sitzung.

Ratsherr Lamczik von der SPD-Fraktion lehnt die Verwaltungsvorlage ab und schließt sich den Argumenten der CDU-Fraktion an.

Die GFL-Fraktion trägt die Vorlage mit, da durch die Maßnahmen eine höhere Wohn- und Lebensqualität erzielt wird.

Ratsherr Matthée weist auf die EU-Richtlinien des Lärmaktionsplans hin und fragt nach den Konsequenzen für die Stadt, wenn die Maßnahmen nicht EU-konform umgesetzt werden. Er schlägt vor, bis zur Ratssitzung am 08.10.2020 diesen Aspekt von der Verwaltung prüfen zu lassen.

Herr Berger erklärt hierzu, dass ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland anhängig, jedoch aktuell angehalten ist. Die Bezirksregierung, im Auftrag des Landes bzw. Bundes fragt in immer kürzeren Abständen, wann die LAP Stufe III in Kraft tritt. Die Liste der dabei angeschriebenen, weil säumigen Kommunen, wird immer kürzer. Die tatsächlich juristische Konsequenz, falls keine LAP beschlossen wird, lässt sich allerdings nicht absehen.

Um die vorgetragenen Bedenken des Ausschusses soweit wie möglich zu berücksichtigen, schlägt die Verwaltung einen veränderten Beschlusstext vor.

Formulierungsvorschlag:

„Der Rat der Stadt Lünen beschließt den vorgelegten Lärmaktionsplan Stufe III mit den prioritären Maßnahmenvorschlägen Tempo 30 für die Lärm-Hotspots. Der Rat der Stadt Lünen beauftragt die Verwaltung, die weiteren erforderlichen Schritte (Prüfung der Maßnahmenvorschläge, verkehrsrechtliche Anordnung) umgehend einzuleiten. In der anschließenden Stufe IV der Lärmaktionsplanung (ab 2022) werden sowohl die als potentielle Maßnahmen vorgeschlagenen Lkw-(Nacht)Fahrverbote als auch die Tempo 30-Maßnahmen erneut untersucht.“

Ratsherr Matthee stellt den Antrag, den geänderten Empfehlungsbeschluss der Verwaltung zur Abstimmung zubringen.

Der Vorsitzende Herr Haag lässt über den Antrag des Ratscherrn Matthee zur Einbringung der geänderten Beschlussempfehlung abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Bei 7 Gegenstimmen (1 Stimme Piraten/FW, 1 Stimme SPD, 5 Stimmen CDU) und 0 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen.

Anschließend erfolgt die Abstimmung über die geänderte Beschlussempfehlung.

Abstimmungsergebnis:

Bei 13 Dafür-Stimmen und 7 Gegenstimmen bei 0 Enthaltungen ist die geänderte Beschlussempfehlung mehrheitlich beschlossen.

Empfehlung:

Der Rat der Stadt Lünen beschließt den vorgelegten Lärmaktionsplan Stufe III mit den prioritären Maßnahmenvorschlägen Tempo 30 und den Lärm-Hotspots. Der Rat der Stadt Lünen beauftragt die Verwaltung, die weiteren erforderlichen Schritte (Prüfung der Maßnahmenvorschläge, verkehrsrechtliche Anordnung) umgehend einzuleiten. In der anschließenden Stufe IV der Lärmaktionsplanung (ab 2022) werden sowohl die als potentielle Maßnahmen vorgeschlagenen Lkw-(Nacht)Fahrverbote als auch die Tempo 30-Maßnahmen erneut untersucht.

Abstimmungsergebnis:

V BESCHLUSSEMPFEHLUNG FÜR EINEN AUSSCHUSS

VI MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG

1. MI-85/2020

Sachstand Bauleitplanverfahren

Frau Klein informiert über den aktuellen Sachstand der abgeschlossenen Bauleitplanverfahren, der Bauleitpläne im Verfahren und den projektierten Bauleitplänen.

Die mündliche Ausführung ist schriftlich als Anlage der Niederschrift beigefügt.

2. MI-96/2020

Bericht über laufende Mobilitätsplanungen

Der Ausschuss nimmt die schriftliche Mitteilung zur Kenntnis.

3. MI-100/2020

ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Lippolthausen
hier: Sachstand

Herr Reeker informiert, dass die ÖPNV-Anbindung im Gewerbegebiet Lippolthausen eingerichtet wurde, allerdings aufgrund der Corona-Pandemie unterbrochen werden musste. Die anfängliche Frequentierung der Buslinie ist bei weitem nicht so positiv ausgefallen, wie erhofft. Nach einem Gespräch mit dem Kreis Unna und der Fa. Remondis wurde die Buslinie aber ab dem 13.08.2020 wieder in Betrieb genommen. Lt. Kreistagsbeschluss des Kreises Unna ist eine Verlängerung der Testphase der Buslinie bis Mitte 2022 vereinbart. Anfang 2021 soll die Frequentierung allerdings erneut geprüft werden, ob die Linie weiterhin Bestand haben soll.

4. MI-123/2020

Jägerstraße, Querung Alte Zechenbahntrasse
Hier: weiteres Vorgehen

Herr Köttendorf erläutert, dass die Verwaltung ein Ingenieurbüro beauftragt hat für die Querung Alte Zechenbahntrasse/Jägerstraße verschiedene Varianten zu entwickeln. Unter anderem wurde eine Variante geplant, die eine Vorberechtigung der Alten Zechenbahntrasse/Jägerstraße vorsieht. Diese Variante wollte die Verwaltung für eine Förderung anmelden. Die Bezirksregierung Arnsberg als Fördergeber hat hierzu allerdings Bedenken geäußert und signalisiert, die Maßnahme nicht mitzutragen. Nach der letzten Ausschusssitzung hat die Verwaltung eine veränderte Variante erarbeitet, die auf einer Querungshilfe basiert. Bei der Beratung des letzten Runden Tisches Lünen-Süd hat dieser sich allerdings für die ursprüngliche Variante der Vorberechtigung ausgesprochen. Seitens der Verwaltung besteht daher noch weiterer Beratungsbedarf und wird nochmal das Gespräch mit der Bezirksregierung in der Angelegenheit gesucht werden. Die Verwaltungsvorlage soll dann in einer der nächsten Ausschusssitzungen zur Beschlussfassung vorgelegt werden, so dass der Förderantrag im Frühjahr 2021 gestellt werden könnte.

Herr Berger ergänzt hierzu, dass im Zuge der weiteren Prüfung und Planung ein Orts-termin stattfinden soll. Dem Ausschuss wird der Ortstermin frühzeitig bekanntgegeben.

5. MI-107/2020

Bebauungsplan Lünen Nr. 224 "Sedanstraße"
Sachstand

Frau Klein berichtet über den aktuellen Sachstand der Wohnbauflächenentwicklung „Sedanstraße“ und stellt die Entwurfsplanung hierzu vor. Die Flächenentwicklung ist Teil des Arbeitsprogramms zur Neubaufächenentwicklung zum Masterplan Wohnen. Grundstückseigentümer der Neubaufächenentwicklung sind die Stadt Lünen und die Stadtwerke Lünen. Auf der Basis des Aufstellungsbeschlusses wurde die Planung für die Fläche weiter betrieben und als eine Konsequenz aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen der Geltungsbereich weiter gefasst (Einbeziehen von Ausgleichs- und Entwässerungsflächen). Frau Klein informiert über mögliche Restriktionen und erforderlichen diversen Gutachten für die Entwicklung der Fläche. Auf der Wohnbaufläche sollen ca. 160 bis 200 neue Wohneinheiten in unterschiedlichen Haustypologien mit einer sozialen Durchmischung

(auch mit Hilfe sozialer Wohnraumförderung) und Förderung von Nahmobilität und eine Kindertagesstätte entstehen.

Herr Reeker ergänzt, dass die Fläche das wichtigste, städtische Baugebiet in Lünen darstellt und die Wohnbebauung eine unterschiedliche Mischung von Wohnformen ermöglicht. Die hohen Ziele in Sachen Klimaschutz, Baugestaltung und Mischung von Wohnformen können wirksam vor allem privatrechtlich im Rahmen von Grundstücksverträgen realisiert werden. Daher sollten verschiedene Investoren als Bauträger akquiriert werden. Erst im Rahmen der ab Mitte 2021 zu erwartenden Offenlage des Bebauungsplans sollten nach der grundsätzlichen Klärung von Erschließungsfragen weiterführende Gespräche mit potentiellen Erschließungsträgern geführt werden.

Die Präsentation ist als Anlage der Niederschrift beigefügt.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel äußert den Wunsch nach höherwertiger Wohnbebauung und einer großflächigen Ausweisung von Grundstücken. Als Negativbeispiel führt er die Wohnsiedlungen am Triftenteich und Wethmar Mark an.

Ratsherr Matthee gibt zu Protokoll, dass die Themen Dachbegrünung und Schottergärten bei den weiteren Planungen mit berücksichtigt werden sollen. Des Weiteren weist Herr Matthee darauf hin, dass sich eine Kooperation hinsichtlich der Vergabeverfahren mit den Stadtwerken als problematisch erweisen kann.

6. MI-116/2020

Bürgerbeteiligungsformate

hier: Vorgehen des Dezernates IV unter den gegenwärtigen Einschränkungen aufgrund der Pandemielage

Die Mitteilung liegt dem Ausschuss in Schriftform vor.

VII ANTRÄGE

1. AF-64/2020

Antrag der GFL-Fraktion vom 25.3.2020 i. S. Schaffung eines Grubenwehrheim-Ersatzes

Die Stellungnahme der Verwaltung und der Vorschlag zum weiteren Vorgehen liegen dem Ausschuss schriftlich vor.

Antrag:

Der Antrag wird zur Beschlussfassung an den Haupt- und Finanzausschuss weitergeleitet.

Abstimmungsergebnis: Es erfolgte keine Abstimmung.
--

2. AF-66/2020

Prüfauftrag der SPD-Fraktion vom 20.7.2020 i. S. Baugebiete Brambauer

Der Antrag wird vertagt.

Abstimmungsergebnis: Der Tagesordnungspunkt wird vertagt. Es erfolgte keine Abstimmung.
--

VIII BEANTWORTUNG VON SCHRIFTLICHEN ANFRAGEN

IX MÜNDLICHE ANFRAGEN

Keine

Lünen, den 02.10.2020

Gez.
Rüdiger Haag
Vorsitzender

Gez.
Bettina Rouwenhorst
Schriftführerin

A scenic landscape at sunrise or sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm glow over a misty field. In the background, there are silhouettes of trees and a church spire. The sky is filled with soft clouds and a few white contrails. A green and teal text overlay is positioned in the lower-left quadrant of the image.

Was ist nachhaltig? Mein Lünen!

Vorstellung

- Anja Paechnatz
- M. Sc. Raumplanung, zuvor Klimaschutzmanagerin in Bocholt und Schwerte
- Aufgaben: Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie und Fairtrade Town

- 01.07.2010: Verabschiedung zur Bewerbung als Fairtrade-Stadt (VL-94/2010)
- 13.07.2017: Verabschiedung der Resolution zur Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung auf kommunaler Ebene durch den Rat der Stadt Lünen (VL-88/2017)

Agenda 2030

- Agenda 2030 wurde 2015 auf dem Gipfel der Vereinten Nationen von allen Mitgliedsstaaten verabschiedet
- Entwicklung unter Beteiligung der Zivilgesellschaft aus aller Welt
- Fünf Kernbotschaften
- Kernstück: 17 Ziele (Sustainable Development Goals, SDGs) und 169 Unterziele (SDG targets)

Agenda 2030

- **Fünf Kernbotschaften** („5 Ps“ People, Planet, Prosperity, Peace, Partnership)
- **Mensch** Die Würde des Menschen im Mittelpunkt: Eine Welt ohne Armut und Hunger ist möglich.
- **Planet** Den Planeten schützen: Klimawandel begrenzen, natürliche Lebensgrundlagen bewahren
- **Wohlstand** Wohlstand für alle fördern: Globalisierung gerecht gestalten
- **Frieden** Frieden fördern: Menschenrechte und gute Regierungsführung
- **Partnerschaft** Globale Partnerschaften aufbauen: Global gemeinsam voranschreiten

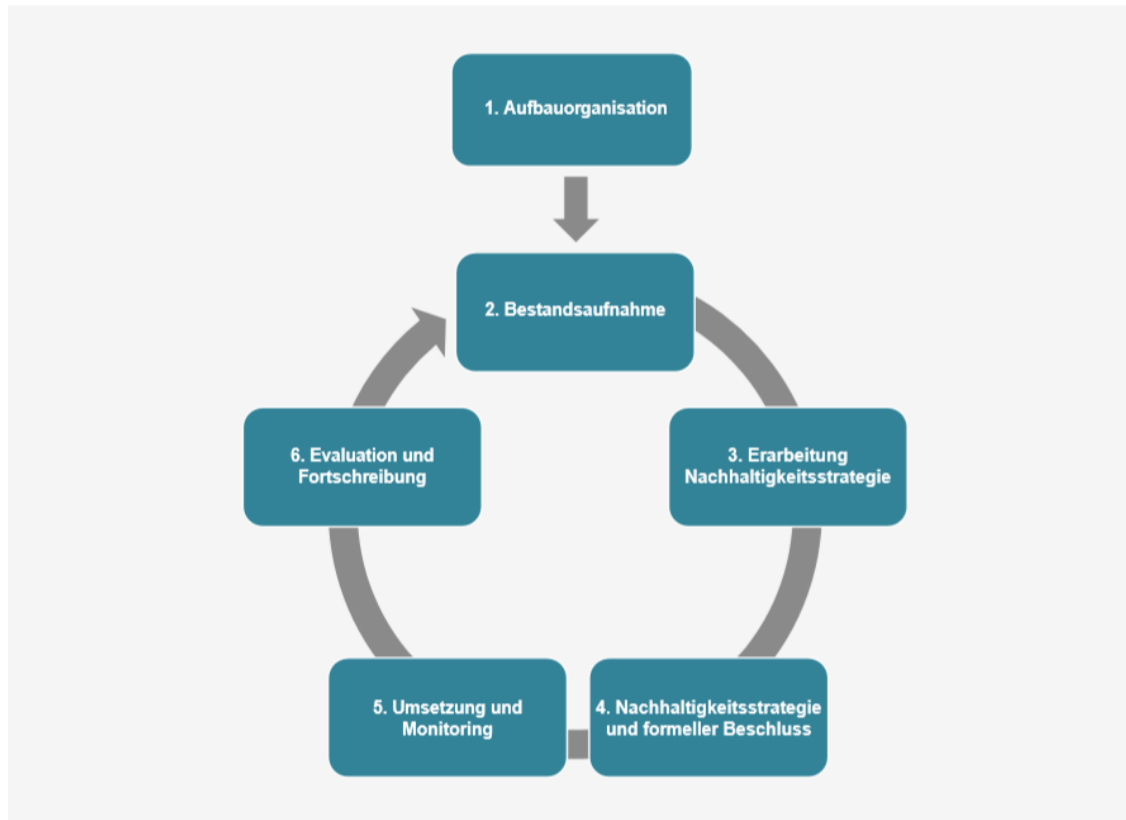
Agenda 2030



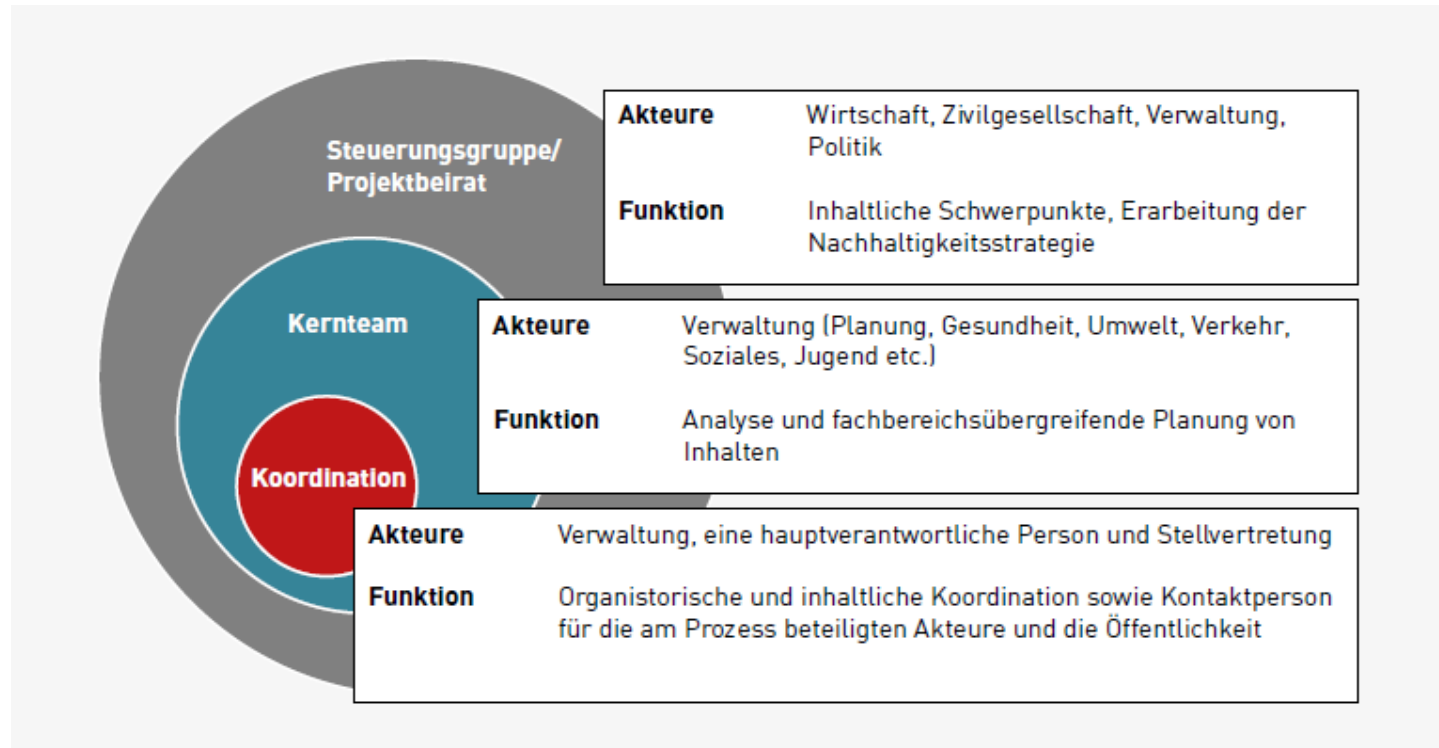
Kommunale Nachhaltigkeitsstrategie

- Kommune zentraler Akteur für nachhaltige Entwicklung
- „Global denken, lokal handeln“
- Lokalverwaltungen nicht nur Ausführende, sondern Vorreiter für Veränderungen
- Kommunen sind aufgefordert, die globalen Ziele „herunterzuberechnen“
- Orientierung am Projekt Global Nachhaltige Kommune NRW (GKN NRW)

Prozess Nachhaltigkeitsstrategie



Aufbau / Organisation

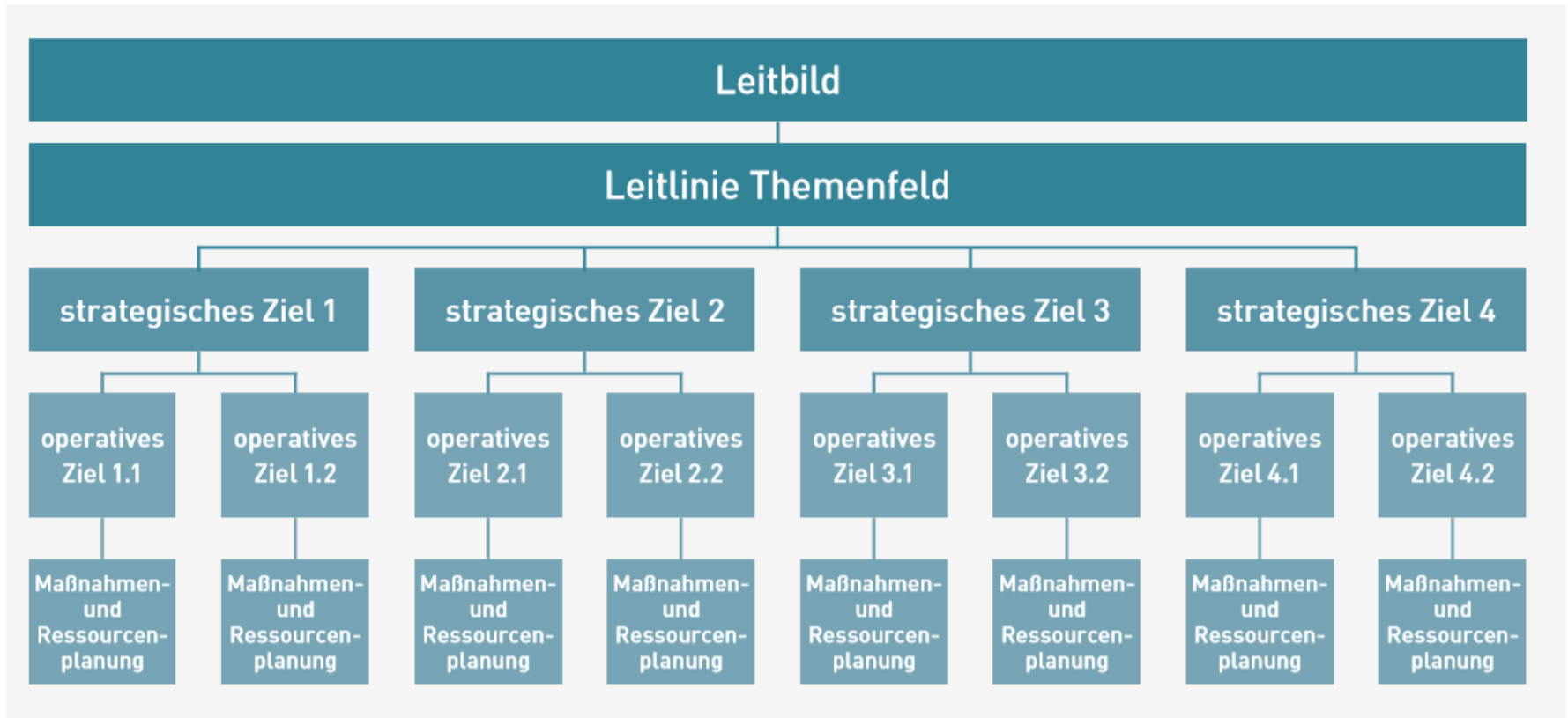


Themenfelder Nachhaltigkeitsstrategie

(nach LAG 21)



Erarbeitung der Strategie



GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE UND GENDER



Die Vielfalt der Lebensentwürfe ist ein Gewinn für die Stadtgesellschaft. In der Stadt Arnsberg nehmen alle Menschen, unabhängig von Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, Religion, nationaler Herkunft, körperlicher und geistiger Verfassung oder sozialem Status gleichberechtigt, aktiv und engagiert am gesellschaftlichen Leben teil. Arnsberg ist eine offene, barrierefreie Stadt für alle Menschen mit ihren jeweiligen (ggf. auch unterschiedlichen) Lebensentwürfen.

Recht auf Diversität verankern

Selbstbestimmung, Partizipation und Engagement anerkennen und fördern

gesellschaftliche Teilhabe fördern

Gleichberechtigung leben

Bildung für Nachhaltige Entwicklung verankern

Vermarktung regionaler sowie fair gehandelter Produkte fördern

Inklusion und Integration leben

Umweltverbund stärken

biologische Vielfalt verbessern

Wieder-/ Verwendung regionaler Ressourcen fördern

In der Stadt Arnsberg sind sich alle Menschen ihrer globalen Verantwortung bewusst und richten ihr Handeln danach aus. Die Stadt und ihre ortsansässigen Unternehmen gehen dabei mit einem guten Beispiel voran. Die Stadt Arnsberg verpflichtet sich den globalen Nachhaltigkeitszielen im Verwaltungshandeln und bei politischen Entscheidungen.

Die natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und die biologische Vielfalt sind wesentliche Grundlagen menschlichen Lebens und Wirtschaftens. Die Stadt Arnsberg und ihre Bürgerinnen und Bürger gehen verantwortungsvoll mit den natürlichen Lebensgrundlagen um und tragen aktiv zu deren Erhalt bei.



NATÜRLICHE RESSOURCEN UND UMWELT

ARBEIT UND WIRTSCHAFT



Arnsberg als moderner funktionsgemischter Wohn- und Wirtschaftsstandort prosperiert nachhaltig und im Einklang mit der Umwelt. Eine innovative lokale Wirtschaft nutzt Potenziale der Digitalisierung. Alle Bürgerinnen und Bürger finden entsprechend ihrer Qualifikation Arbeit.

gute und faire Arbeit für alle ermöglichen

innovative, verantwortungsvolle und ressourcenschonende Wirtschaft vorantreiben

lebenswerten Arbeits- und Wohnstandort schaffen

qualitatives Wachstum von quantitativem Wachstum entkoppeln

Bewegung und Gesundheit unterstützen

ressourcenschonende Lebensstile ermöglichen

Klimaneutralität erreichen

Land-, Wald- und Forstwirtschaft an die Folgen des Klimawandels anpassen

städtische Infrastruktur an die Folgen des Klimawandels anpassen

In der Stadt Arnsberg haben alle Akteure die negativen Auswirkungen auf das Klima auf ein Minimum begrenzt. Gemeinsam richten sie ihr Handeln gezielt auf Ressourcenschonung aus und decken ihren Energiebedarf klimaneutral. Die Verwundbarkeit (Vulnerabilität) gegenüber Klimaveränderungen ist deutlich verringert.



KLIMA UND ENERGIE

GESUNDHEIT UND ERNÄHRUNG / KONSUM UND LEBENSSTILE



nachhaltig konsumieren

nachhaltige Lebens- und Ernährungsweisen ermöglichen

hochwertige Gesundheitsversorgung sichern

Eine nachhaltige Gesellschaft drückt sich aus durch das Verhalten und die Handlungen ihrer Mitmenschen. Den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Arnsberg wird ein gutes, gesundes und bewusstes Leben ermöglicht. Sie konsumieren überwiegend nachhaltig, fair und regional produzierte Güter.

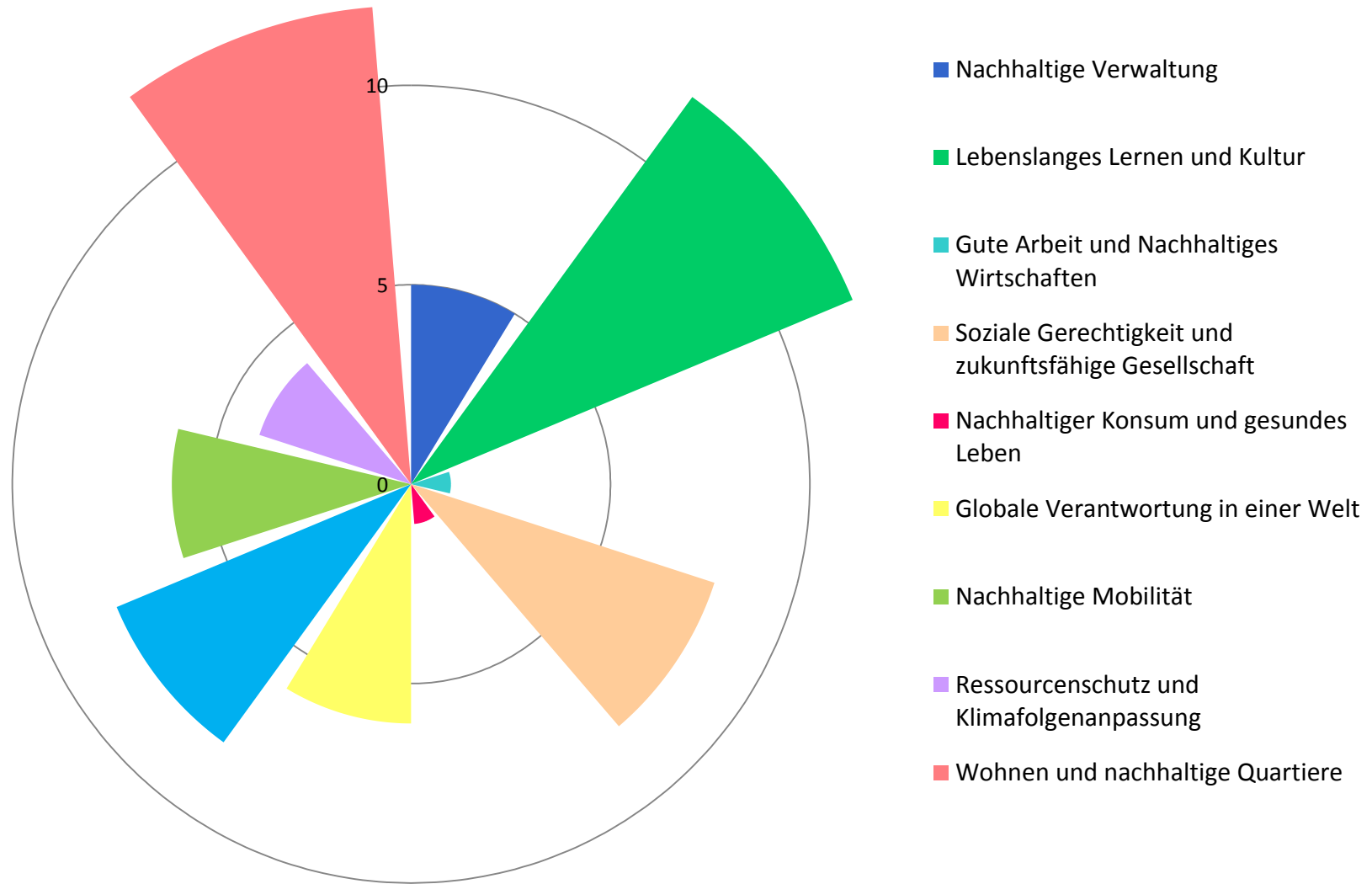
Bestandsaufnahme Stadt Lünen

- Bestehende Konzepte, Projekte und Partnerschaften
 - Analyse der Bezüge zu den Themenfeldern einer nachhaltigen kommunalen Entwicklung sowie den Bezügen zu den SDGs
- Überblick über die bisherigen Aktivitäten der Stadt Lünen bekommen
- Grundlage für die weitere Arbeit

Bezüge der Konzepte und Projekte aus Lünen zu den SDGs



Bezüge der Konzepte und Projekte aus Lünen zu den Themenfeldern einer Nachhaltigen Kommunalentwicklung



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Anregungen oder Fragen?

Anja Paechnatz
Stadt Lünen - Stadtplanung -
Willy-Brandt-Platz 5
44532 Lünen

02306 104-1849
anja.paechnatz.41@luenen.de

Klimaschutzmanagement der Stadtverwaltung Lünen



Abteilung Stadtplanung,
Dipl.-Ing Sandra Osowski

Klimaschutzkonzept





mögliche Themen



Maßnahmensteckbrief

- Titel, Ziel, Beschreibung
- Ausgangssituation
- Akteure
- Zeitplan
- Handlungsschritte
- Kosten
- CO₂-Einsparungen

Handlungsfeld V Verkehr PH Private Haushalte G Gewerbe	Maßnahmen-DUMMER	Maßnahmen-Typ z.B. Ordnungsrecht Förderung Vernetzung OA Technische Maßnahmen	Einführung der Maßnahme Kurzfristig (0-3 Jahre)	Dauer der Maßnahme 30 Monate
Maßnahmen – Titel				
Ziel und Strategie		Hier wird das Ziel der Maßnahme beschrieben und erläutert, wie die Maßnahme die erarbeiteten Klimaschutzszenarien unterstützt.		
Ausgangslage		Hier wird dargestellt, welche Ausgangsvoraussetzungen in diesem Handlungsfeld bestehen (eventuell auf Basis einer SWOT-Analyse).		
Beschreibung		Die Maßnahme wird hier erstmals dargestellt. Je nach Umfang der Maßnahme kann dies auch bis zu einer Seite lang sein.		
Initiator		Hier wird der Hauptakteur (Initiator, Träger) genannt.		
Akteure		Hier werden weitere wichtige Akteure, Partner genannt.		
Zielgruppe		Wer soll durch die Maßnahme betroffen werden, etwas zu tun? Unternehmen		
Handlungsschritte und Zeitplan		Hier werden die Handlungsschritte in zeitlicher Einordnung dargestellt. Je nach Maßnahme kann es sinnvoll sein, Entscheidungsprozesse und dafür notwendige Zeiträume darzustellen (z.B. Gemeinderatsbeschluss).		
Erfolgsindikator/Meilensteine		Benennung der wichtigsten Meilensteine während der Umsetzungsphase, an denen der Erfolg der Maßnahme sowie der Fortschritt gemessen werden kann.		
Gesamtaufwand/ (Anschub-)kosten		Hier werden die Kosten (Sachkosten und Personalkosten) für die (Anschub-)Maßnahme aufgeführt.		
Finanzierungsansatz		Hier wird beschrieben, wie die Investitionskosten finanziert werden sollen (unter Angabe der Beteiligung durch Dritte, z.B. durch Sponsoring, Contracting, Förderung etc.)		
Energie- und Treibhausgas einsparung		Welche Art Energie- und THG-Einsparpotenzial wird mit der Maßnahme adressiert? (wenn möglich inkl. quantitativer Angabe des Potenzials)		
Endenergieeinsparungen (MWh/a)		Welche Endenergieeinsparungen (MWh/a) werden durch die Maßnahmenumsetzung erwartet? (soweit möglich quantitativ, sonst semiquantitativ)	THG-Einsparungen (t/a) Bezüglich der Angaben zur „Art der THG-Einsparung“ ist demnach eine qualitative Beschreibung abzugeben wie etwa „Strom“, „Wärme“, „Kraftstoff“	Welche THG-Einsparungen (t/a) werden durch die Maßnahmenumsetzung erwartet? (soweit möglich quantitativ, sonst semiquantitativ) Kraftstoff
Wertschöpfung		Hier qualitativ das regionale Wertschöpfungspotenzial angeben.		
Flankierende Maßnahmen		Wichtige flankierende Maßnahmen werden mit den Nummern abgeleitet. Bewerbung der Infoveranstaltung		
Hinweise Beispiele zu Projekten anderer Akteure / Regionen • wichtige Empfehlungen • Hemmnisse, die unbedingt berücksichtigt werden sollten • soziale Aspekte (z.B. Akzeptanz, Beteiligung) • ökologische Aspekte (z.B. Naturschutz, Ressourcenverbrauch) • Wechselwirkungen mit Klimawandelanpassung (z.B. Synergien oder Zielkonflikte)		- Verlierer der Elektromobilität - PV in Unternehmen Akzeptanz der Batterien (Siliziumgewinnung)		

Klimaschutz



Anstoßen



Berichte



Akteure



Aufgaben

Öffentlichkeit



Veranstaltung



Controlling



Aufbau Klimaschutzkonzept

**Ist-
Analyse**



Aufbau Klimaschutzkonzept

**Ist-
Analyse**



**CO₂-
Bilanz**



Aufbau Klimaschutzkonzept

**Ist-
Analyse**



**CO₂-
Bilanz**



Ziele



Aufbau Klimaschutzkonzept

**Ist-
Analyse**



**CO₂-
Bilanz**



Ziele



**Maß-
nahmen**



Aufbau Klimaschutzkonzept

Ist-Analyse

CO₂-Bilanz

Ziele

Maßnahmen

Akteursbeteiligung



Verstetigung



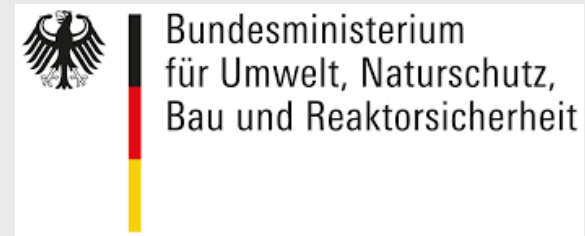
Controlling



Kommunikationsstrategie

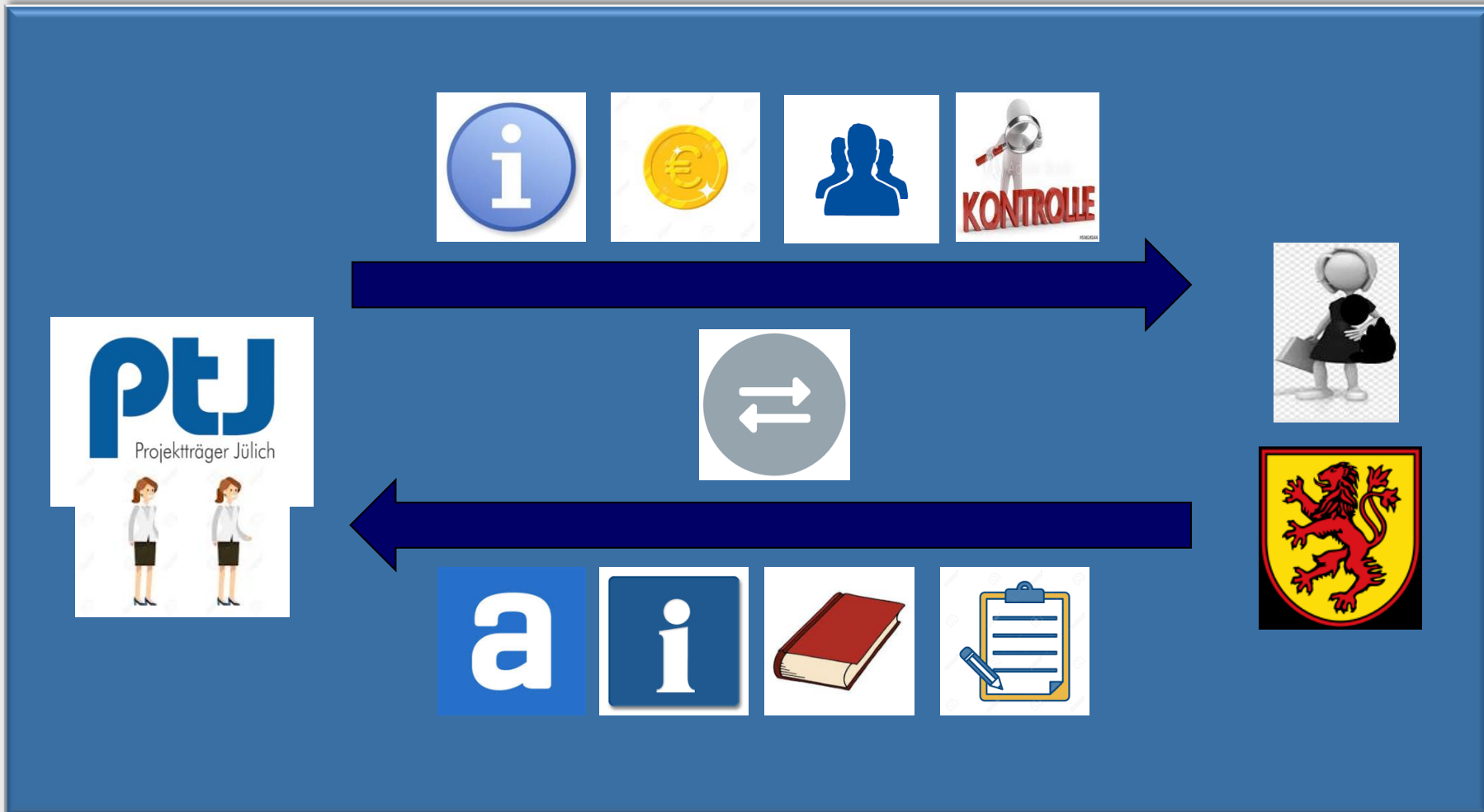


Förderung des BMU

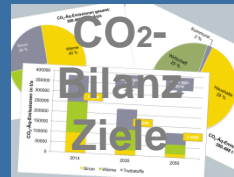


Die Stelle zur Entwicklung des Klimaschutzkonzeptes wird gefördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Projektträger Jülich



Zeitstrahl 2/2020



10/20

11/20

12/20

01/21



Zeitstrahl 1/2021



02/21

03/21

04/21

05/21

Kontakt Daten

Dipl.-Ing. Sandra Osowski
4.1 Stadtplanung
Technisches Rathaus
Willy-Brandt-Platz 5
44532 Lünen
Tel.: 02306/104-1579
sandra.osowski.41@luenen.de





und für Ihr Interesse
am Klimaschutz!

Antrag der GFL-Fraktion vom 28.05.2020 i.S. Integriertes Handlungskonzept Brambauer (AF-52/2020)

1. Die Verwaltung wird beauftragt zu recherchieren, welche Förderkriterien für ein Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Brambauer erfüllt sein müssen.

Der Begriff des „Integrierten Handlungskonzepts“ ist ein Begriff aus der Städtebauförderung. Integrierte Handlungskonzepte haben sich vor allem aufgrund ihres hohen Gebietsbezuges als geeignetes Mittel zur Umsetzung integrierter städtebaulicher Ziele und Maßnahmen bewährt. Die Erarbeitung eines „**Integrierten Handlungskonzepts**“ stellt neben einer entsprechenden **Gebietsabgrenzung** (bspw. Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, Stadtumbaugebiet nach § 171 b BauGB, Soziale Stadt Gebiet nach § 171 e BauGB) die nach BauGB und den Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW 2008 geforderte Grundlage zur Durchführung einer Gesamtmaßnahme zur Städtebauförderung dar.

Das Integrierte Handlungskonzept schafft konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebieten wie zum Beispiel städtebauliche, funktionale oder sozialräumliche Defizite und Anpassungserfordernisse. Ein Integriertes Handlungskonzept zeigt diese Problembereiche für einen konkreten Teilraum auf und bearbeitet sie ergebnisorientiert. Dabei berücksichtigt es regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen.

Projekttablauf zur Erstellung eines Integrierten Handlungskonzepts:

Je nach Größe des Gebiets und den Inhalten der Planung ist von einem Bearbeitungszeitraum von durchschnittlich 12 bis 18 Monaten, auszugehen. Qualitätsvolle Analysen, detaillierte Lösungsansätze sowie umfangreiche Beteiligungsprozesse brauchen Zeit. Die Abfolge der einzelnen Erarbeitungsphasen ist klar zu strukturieren.

Bestandsanalyse	Städtebau, Nutzungsstruktur, Sozialraum, Verkehrsentwicklung	Beteiligung 
Stärken-Schwächen-Analyse	SWOT-Analyse, Mängel-Chancen-Plan, Stärken-Schwächen-Profil	
Zielsystem und Handlungsfelder	Zielhierarchie, textliches Leitbild, Leitskizze	
Maßnahmenkonzept/Rahmenplan	Handlungsprioritäten, Finanzierungsplan, „Impulsprojekte“	
Durchführungskonzept	Umsetzungs- und Controlling-Konzept, Citymanagement/Citymarketing	

Quelle: Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund

Kriterien der **Gebietsabgrenzung**:

Es gibt keine Definition von maximalen Größen oder Einwohnerzahlen von Städtebaufördergebieten. Das jeweilige Fördergebiet sollte jedoch auf Basis der dargelegten Kriterien abgegrenzt werden.

- Statistische Bezirke, Sozialräume
- Abgrenzungen aus existierenden Planwerken, Nutzungen oder Funktionen
- Qualitative Einschätzungen von Akteuren vor Ort
- Zäsuren, baulich-physische Barrieren
- Intuitiv auf Basis subjektiver Eindrücke
- Siedlungsstrukturelle Zusammenhänge
- Stadtgeschichtliche Aspekte
- Städtebauliche Merkmale



Quelle: Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund

Inhalte eines Integrierten Handlungskonzepts:

- **Quartiersanalyse** mit Abgrenzung des **Programmgebiets**
- Konzeptioneller Teil mit **Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen**
- **Maßnahmenplan**
- **Kosten- und Finanzierungsplan** (wichtiges Kontrollinstrument nach § 149 BauGB)
- **Zeitplan**

Weitere **Zentrale Eigenschaften**:

- verfolgt einen ganzheitlichen, **integrierten Planungsansatz** unter Beachtung sozialer, städtebaulicher, kultureller, ökonomischer und ökologischer Handlungsfelder
- entwickelt **lösungsorientierte Maßnahmen**, die über reine Tatbestände der Städtebauförderung hinausgehen
- ist **interdisziplinäre Gemeinschaftsaufgabe** verwaltungsexterner und -interner Akteure
- entsteht unter **Beteiligung der Öffentlichkeit und sonstiger relevanter Akteure**
- **setzt Impulse für die Stadtentwicklung und initiiert Akteursnetzwerke**

Städtebauförderprogramme ab 2020

Im Jahr 2020 wurden zur Sicherstellung einer höheren Flexibilität und zum Bürokratieabbau die bisher sechs Städtebauförderprogramme in drei Städtebauförderprogramme überführt. Die konkrete Maßnahmenumsetzung erfolgt weiterhin auf Basis der Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW 2008. Mit Ausnahme einzelner Maßnahmenarten werden in allen Städtebauförderprogrammen ähnliche Maßnahmenarten förderfähig sein. Die Städtebaufördermittel werden nun in folgenden Programmen bzw. Programmleitlinien zur Verfügung gestellt:

- **Lebendige Zentren** – Erhalt und Entwicklung der Stadt und Ortskerne
- **Sozialer Zusammenhalt** – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten
- **Wachstum und nachhaltige Erneuerung** – Lebenswerte Quartiere

Neu hinzugekommen sind **Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur** (u. a. energetische Gebäudesanierung, Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, klimafreundliche Mobilität, Schaffung/Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität) als verpflichtende Fördervoraussetzung für alle Gesamtmaßnahmen der Städtebauförderung. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um keine große Neuerung, da der Klimaschutz und die Klimaanpassung grundsätzlich Teil der integrierten Stadtentwicklungsplanung sein sollte und solche Maßnahmen bereits regelmäßig in den Quartieren der Städtebauförderung umgesetzt werden. Zukünftig wird jedoch bereits bei der ersten Antragsstellung geprüft, ob solche Maßnahmen in angemessenem Umfang erfolgen; mindestens eine Maßnahme muss im Zuwendungszeitraum erfolgen.

Was bedeutet das konkret für den Stadtteil Brambauer und die Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzepts?

Nach Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzepts für Brambauer ist je nach Schwerpunkt der Stadtteilentwicklung und der Verfügbarkeit von Landes- und Bundesmitteln in einem Programm eine Aufnahme in eines der drei Städtebauförderprogramme grundsätzlich möglich. Für die Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzepts für Brambauer werden schätzungsweise Kosten zwischen 200.000 und 250.000 Euro entstehen. Die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts selbst ist generell förderfähig. Die Refinanzierung kann jedoch erst mit der Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm erfolgen, sodass die Mittel zunächst einmal auf unbestimmte Zeit vorfinanziert werden müssen.

Mit einer kurzfristigen Aufnahme in eines der Städtebauförderprogramme ist aus zwei Gründen jedoch nicht zu rechnen. Zum einen wird die Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzepts für ein solch großes Gebiet, das die Fördervoraussetzungen (s. o.) erfüllt und nach den aktuellen Praxisstandards erarbeitet wird, 1,5 bis 2 Jahre dauern. Zum anderen ist die Stadt Lünen als Mittelstadt mit aktuell vier laufenden Gesamtmaßnahmen der Städtebauförderung (Innenstadt, Münsterstraße, Lünen-Süd und Gahmen) sehr gut bedient. Bereits jetzt muss die Verwaltung zu jeder Antragsstellung aufgrund von großen Antragsmengen in NRW die Städtebaufördermaßnahmen untereinander priorisieren. So kam es bereits vor, dass aufgrund überzeichneter Städtebauförderprogramme einzelne Maßnahme in einem Jahr nicht gefördert werden konnten und so geschoben werden mussten.

Bereits für die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts ist auch seitens der Verwaltung mit **personellen Mehraufwendungen** zu rechnen, da ein solch komplexer Planungsvorgang koordiniert und begleitet werden muss. Darüber hinaus sind in dem integrierten Ansatz Mitarbeiter*innen u.a. aus den Bereichen Wohnen, Soziales, Jugendhilfe, Mobilität, Stadtgrün, Klimaschutz etc. in die Bearbeitung einzubeziehen.

Eine mögliche Zeitplanung für Brambauer sähe wie folgt aus:

- Sommer 2021: Ausschreibung der externen Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts nach Genehmigung des Haushalts (**Voraussetzung**: Einstellung der benötigten Planungs- und Personalkosten in den Haushalt 2021!)
- Herbst 2021 bis Sommer 2023: Erarbeitung Integriertes Handlungskonzept
- 30.09.2023: Antrag zur Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm
- ab 2024: Umsetzung der Maßnahmen

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO vom 25.02.2020 i. S. Quartiersmanagement für Brambauer (AB-9/2020, 1. Ergänzung)

Um die Zeitspanne bis zur Implementierung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes mit Städtebauförderungsmitteln zu überbrücken und die bestehenden bürgerschaftlichen Aktivitäten zu stützen, hat die Verwaltung eine Projektskizze entwickelt, um kurzfristig einen Förderantrag zum **Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen 2020 zu stellen.**

Inhalt des Projektes ist die Einrichtung eines **Zentrenmanagements und** die Etablierung eines **Verfügungsfonds zur Anmietung leerstehender Gewerbeobjekte** im Stadtteilzentrum **Brambauer.**

Akteure sind neben verschiedenen städtischen Abteilungen insbesondere die Zukunftswerkstatt Brambauer 2030 und die Eigentümer der Immobilien in der Waltroper Straße. Dazu kommt ein externes Zentrenmanagement (Ausschreibung nach Förderzusage) und, ganz entscheidend, die Zielgruppe der Intererimsmieter: Handwerker, Gewerbetreibende mit „pop-up“ Stores, Künstler, etc.

Die Landesregierung NRW bietet über das Sofortprogramm die Möglichkeit, den drohenden Auswirkungen im Einzelhandel, die durch den Covid-19-Pandemie bedingten Lock down verschärft wurden, entgegenzutreten. Über das aufgelegte Sofortprogramm wird sowohl die Einrichtung eines Zentrenmanagements mit Aktivitäten zum Stadtteilmarketing als auch ein Verfügungsfonds zur Anmietung leerstehender Gewerbeobjekte gefördert.

Aktuell stehen 11 Objekte im zentralen Stadtteilbereich Brambauers leer; bei einem weiteren Objekt ist ein potenzieller Leerstand abzusehen. Dies entspricht einer Verkaufsfläche von ca. 1.185 qm. Ferner ist von einer Zunahme des Leerstands um mindestens 30% auszugehen.

Aktuell besteht kein Zentrenmanagement für den zentralen Bereich Brambauers (Waltroper Straße), welches verschiedene prozesssteuernden Maßnahmen koordinieren und initiieren könnte. Gute Erfahrungen gab es innerhalb des geförderten ExWoSt-Forschungsfelds „Kooperation im Quartier – mit privaten Eigentümern zur Wertsicherung innerstädtischer Immobilien“ (KIQ) des BBSR, dass das Referat Stadtentwicklung zusammen mit Haus und Grund e.V. von 2012 bis 2015, inklusive Leerstandsbespielung durchgeführt hat.

2018 hat sich eine Vorortinitiative gegründet, die ab 2020 als Verein „Zukunftswerkstatt Brambauer 2030 e. V.“ organisiert ist und ehrenamtlich den Stadtteil strukturell nach vorne bringen will. U. a. wird die Einrichtung eines Quartiersmanagements durch die Stadt Lünen von der Initiative als erforderlich angesehen. Ein entsprechender Antrag vom 25.02.2020 nach § 24 GO NRW ist anhängig.

Die Arbeitsinhalte eines Quartiersmanagements ergeben sich i. d. R. aus einem integrierten Stadtteilentwicklungsprogramm, das jedoch für Brambauer erst noch aufgestellt werden muss (siehe oben).

Das im Förderaufruf angedachte Zentrenmanagement ist nicht mit den Inhalten eines Quartiersmanagements deckungsgleich, stellt allerdings erste grundlegende Schritte in diese Richtung dar. Das bestehende bürgerschaftliche Engagement im Stadtteil kann und wird durch ein Zentrenmanagement aufgegriffen und weiter unterstützt. Insbesondere die Themen Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität können im Rahmen des Zentrenmanagements aufgegriffen werden.

Die jetzt angestrebte Lösung soll es ermöglichen, bestehenden Leerstände im Stadtteilzentrum Brambauer –Waltroper Straße– zeitnah zu bespielen, so dass im optimalen Falle eine langfristige Revitalisierung gelingen kann. Das Zentrenmanagement koordiniert und beschleunigt die Prozesse der weiteren Entwicklung des Stadtteils und insbesondere der Attraktivität des Stadtteilzentrums. Die Attraktivitätssteigerung soll weitere private Investitionen und Zuzüge und das Halten von Einwohnern und Gewerbebetrieben unterstützen.

Als konkretes Ergebnis wird erwartet:

- Reduzierung der Leerstände
- Verkürzung der Dauer des Leerstand einzelner Objekte
- Attraktivitätssteigerung des Stadtteils(-zentrums)
- Erhalt und Förderung des ehrenamtlichen Engagements

Weiteres Vorgehen:

Das entsprechende Förderprogramm des Landes NRW wurde kurzfristig aufgelegt. Der Antrag erfolgt fristgerecht bis zum 16.10.2020, prioritär für den Stadtteil Brambauer und in einem zweiten Antrag für die Innenstadt.

Es haben bereits Sondierungsgespräche mit der Zukunftswerkstatt Brambauer 2030 stattgefunden.

Zeitplan/Meilensteine:

- Bestandserhebung Leerstände, Ideensammlung Leerstandsnutzung (September 2020)
- Antragstellung Förderung (9.10.2020)
- Förderzusage Dezember 2020
- Einrichtung Zentrenmanagement bis 2/2021

- Aktive Phase mit Kontaktaufnahme Eigentümer, Mieter und weiteren Maßnahmen zum Stadtteilmarketing in enger Zusammenarbeit mit der Initiative Brambauer 2030 (2021 und 2022)
- geplanter Abschlusstermin 31.12.2022 (Ablauf des Förderzeitraums)

Ab Herbst 2021 erfolgt parallel oder im Anschluss an das Förderprojekt die Weiterführung im Rahmen eines Stadterneuerungsgebietes / integrierten Handlungskonzeptes Brambauer 2030.

TOP II.12 Anregung und Beschwerde gem. § 24 GO NRW **AB-15/2020, 1. Ergänzung**

Anregungstext:

hiermit rege ich an, am Preußenhafen zusätzlich zum Wasserwanderrastplatz einen Wohnmobil-/Reisemobilstellplatz zu errichten.

Der Ausbau des Wasserwanderrastplatzes am Preußenhafen zu einem regionalbedeutsamen touristischen Anlaufpunkt und die Ergänzung der bestehenden Freizeitinfrastrukturen sind seit langem Ziel der Stadtteilentwicklung in Lünen-Süd. Im integrierten Handlungskonzept „ein Stadtteil mit Ambitionen“ ist dazu explizit eine Maßnahme „Multifunktionsfläche Freizeit und Tourismus“ beschrieben (s. Anlage).

Für die Planung und Umsetzung sind im Gesamttestat 650.000,-€ vorgesehen. Im Jahr 2016 wurden die Planungsmittel in Höhe von 150.000,-€ bereits bewilligt.

Ein vom damaligen Grundstückseigentümer mit der Stadt abgestimmtes Nutzungs- und Entwicklungskonzept für die Gesamtfläche sah eine öffentliche Fläche an der Wasserlinie vor, auf der unterschiedliche Freizeit- und Tourismusinfrastrukturen Platz finden würden (s. Planausschnitt). Aus unterschiedlichen Gründen wurde das Projekt nicht weitergeführt. Inzwischen ist die Fläche an eine örtlich Wohnungsbaugesellschaft verkauft. Mit dieser führt die Stadt aktuell Gespräche mit dem Ziel, den Projektbaustein „Freizeit und Erholung“ gemeinsam umzusetzen.

Die IGA 2027, mit dem Zukunftsgarten Bergkamen/Lünen, in dessen Gebietskulisse der Preußenhafen liegt, gibt dem Projekt nochmal einen weiteren Bedeutungszuwachs.

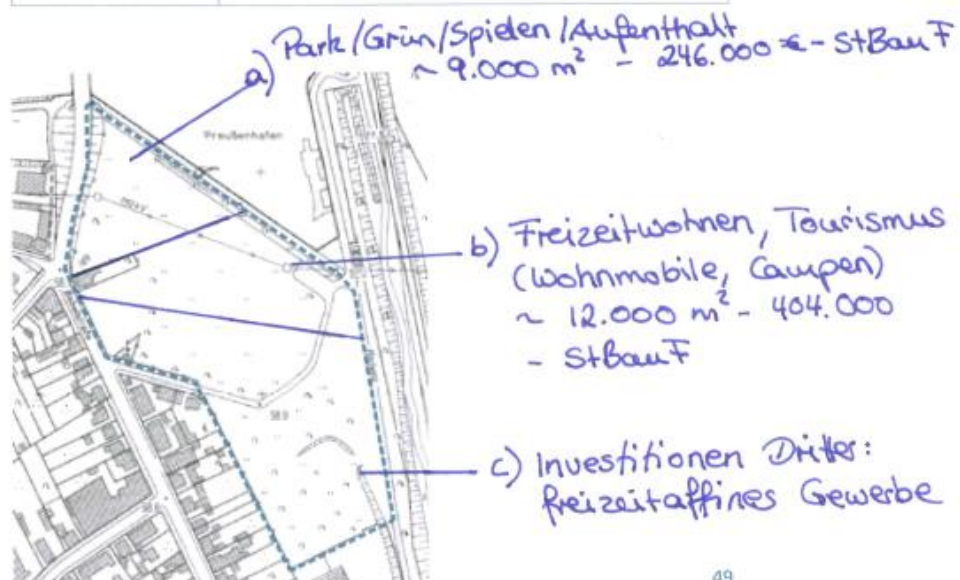
Von Anfang an gehörte die Anlage eines funktional hochwertigen und attraktiven Stellplatzes für Wohn- und Reisemobile als Angebot für den Wochenend – und Kurzeittourismus.

Die Verwaltung arbeitet also bereits im Sinne des Antragstellers.

Ausschnitt städtebauliches Konzept 2018



Maßnahme (Nr.)	Multifunktionsfläche Freizeit und Tourismus (B)
Problemstellung	Der gesamte Bereich am Kanal hat sich mit der Hafensperrmauer, dem Wasserwanderrastplatz, dem Seepark sowie dem Horstmarer See zu einem überregional bekannten Ort für Freizeit- und Erholungssuchende entwickelt. Mit einer südlich vom Preußenhafen gelegenen Brachfläche befindet sich in dem Bereich noch ein erhebliches Entwicklungspotenzial.
Ziel	Entwicklung des Areals südlich des Preußenhafens zur Stärkung der freizeit- und tourismusbezogenen Nutzungen entlang des Datteln-Hamm-Kanals.
Beschreibung	Die reine Flächengröße eröffnet vielfältige Nutzungsoptionen. Die einzelnen Ansprüche, die die verschiedenen potenziellen Nutzergruppen an diese Fläche stellen, sollen in einem ersten Schritt ermittelt werden. Aus dem kooperativen Prozess leitet sich das multifunktionale Angebot, das auf der Fläche verortet werden soll, ab. Die Funktion bedingt die Gestaltung und die Ausstattung - auch diese Faktoren sind Bestandteil des kooperativen Prozesses. Eine mögliche Teilnutzung wäre z. B. die Einrichtung eines Generationen-Spielplatzes. Ziel ist es, bei der Entwicklung der Fläche Mittel Dritter für die Stadtteilentwicklung zu generieren.
Querverweis	Stadtteilmanagement, Gestaltung Bahnhofsumfeld
Akteure	Stadt Lünen, Runder Tisch, Private, Flächeneigentümer
Umsetzungszeitraum	2016 - 2017
Priorität	B



TOP II.14 Anregung und Beschwerde gem. § 24 GO NRW **AB-18/2020, 1. Ergänzung**

Antragstext:

hiermit stelle ich den Antrag einen Kundenstopper in der Fußgängerzone zu genehmigen und die Ausstellungsfläche für einen Blumenladen, der sich demnächst in meiner Immobilie Lange Straße 49 ansiedeln möchte, auf mindestens 1,50 Meter zu erweitern.

... Exemplarisch habe ich Ihnen an meinen Beispielen geschildert, dass die derzeit bestehenden Satzungen für die Lünen Kaufmannschaft eher hinderlich sind und nicht dazu beitragen, dass der – gerade in Zeiten der wirtschaftlichen Einbußen durch die Corona-Krise – notwendige Umsatz generiert werden kann. Diese Erfahrungen machen derzeit viele Einzelhändler in Lünen.

Beschlusslage:

Beschluss HFA 18.6.2020:

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns schlägt vor, die beiden Aspekte des Antrags (Kundenstopper, Erweiterung der Ausstellungsfläche) getrennt zu betrachten und zu beschließen.

Beschluss zur Ausstellungsfläche:

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt, dass die Verwaltung Anträge von Einzelhändlern, die darauf gerichtet sind die Ausstellungsfläche von 1,00 m auf 1,5 m zu erweitern, nach pflichtgemäßem Ermessen bescheidet. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen sind bis zum 30.09.2020 zu befristen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen

Beschluss zu Kundenstoppnern:

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt, den Antrag an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt zu verweisen.

Abstimmungsergebnis: Mehrheitlich beschlossen, 2 Gegenstimmen (Bürgermeister, SPD)1Enthaltung (CDU)

Sachlage:

Der Rat der Stadt Lünen hat am 18.07.2013 über die Evaluation der 2010 im Zuge des Stadtumbaus neu gefassten Werbesatzung und der Gestaltungsleitlinien beraten und im Ergebnis die Satzungen grundsätzlich bestätigt (einstimmig bei Enthaltung der GFL-Fraktion).

Die einschlägige Regelung zu den Kundenstoppnern in den Gestaltungsleitlinien lautet:

„4.2.3 Die vorübergehende (tage- und stundenweise) Anordnung eines einzelnen Klappständers (Kundenstoppers) im Vorbereich von Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben ist zulässig, sofern er nicht mehr als 1,0 m (Außenkante) vor der Hauswand vorsteht und wenn lediglich maximal eine der gemäß 4.2.1 möglichen Stellflächen gleichzeitig für Warenauslagen in Anspruch genommen wird.

Die Bestimmungen gelten unabhängig davon, ob es sich bei der zulässigen Stellfläche um öffentliche oder private Flächen handelt.“

Bezogen auf den Antrag im Wortlaut kommt noch hinzu, dass gem. § 7 Abs. 1 der Werbesatzung Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig sind.

Die Gestaltungsleitlinien schränken die Nutzung des öffentlichen Raums für werbliche Zwecke Privater ein. Dies geschieht ganz bewusst vor dem Hintergrund der Erfahrung aus der Vergangenheit, dass ein ungeregeltes Maß an Außenwerbeträgern zu einem „Wettbewerb“ um Zahl und Position der Kundenstopper führt, die zu Lasten der Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone geht. Und auch die werbliche Wirkung wird umso geringer, je größer die Anzahl der Kundenstopper ist und je störender sie im Fußgängerlauf empfunden werden. Auch

der Behindertenbeirat hat sich für eine klare Anordnung und die Begrenzung der Anzahl ausgesprochen, damit die Laufwege freigehalten werden können.

Die Regelungen, die im Zuge des Stadtumbauprozesses in der Innenstadt eingeführt worden sind, haben sich, auch aus der Sicht externer Experten, sehr gut bewährt und einen entscheidenden Beitrag zu der Attraktivität unserer Innenstadt geleistet. Auch die anfängliche Kritik aus der Händler- und Eigentümerschaft hat, besonders nach der Evaluation in 2013, spürbar nachgelassen. Das seit dieser Zeit praktizierte Vorgehen im Zusammenhang mit Werbeanlagen und der Nutzung von öffentlichen Flächen trifft auf allgemeine Zustimmung und wird tendenziell positiv bewertet. Der Blick ist frei auf die Ladenlokale und auf die stadtgesterischen Qualitäten und die Wohlfühlatmosphäre ist insgesamt erhöht.

Ein besonderes Augenmerk ist im Zuge des Stadtumbaus auf die Nebenlagen gerichtet worden. Um die Auffindbarkeit abseits der Hauptlaufwege zu verbessern, wurde ein einheitliches Hinweissystem (mit Quartiershinweis mittels einer beidseitigen Leuchtvitrine) entwickelt und darüber hinaus weitere Einzelmaßnahmen umgesetzt (z. B. Bodenlichter zur Führung in der Goldstraße, Verlegung Bushaltstelle in der Bäckerstraße). So könnte für die Nebenlage Roggenmarkt ebenfalls ein Hinweisschild angebracht werden. Für eine doppelseitige Leuchtvitrine, die baugleich auch zur Goldstraße und Bäckerstraße aufgestellt wurde, belaufen sich die Kosten inklusive Einbau auf rund 5.000 Euro. Mit dem Antragsteller und weiteren Gewerbetreibenden am Roggenmarkt wurde vor einiger Zeit dazu ein Gespräch geführt. Dem Interesse des Antragstellers könnte dadurch Rechnung getragen werden. Die Gewerbetreibenden gehen davon aus, dass sie nur die Kosten für die Herstellung der Plakate mit „Quartierskarte“ sowie die Bewerbung übernehmen. Laufende Kosten wie Reinigung, Instandhaltung und Stromkosten sollten mit einer kleineren Pauschale gesichert werden.

Bedingt durch die Einschränkungen im Rahmen der Vorschriften zur Eindämmung der Corona-Pandemie sind Gastronomie und Einzelhandel unter erheblichen, teilweise Existenz bedrohenden Druck geraten. Die Stadt Lünen hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten reagiert und teilweise Lockerungen, die zunächst zeitlich befristet sind, zugelassen. Mit größeren Außenflächen haben Handel und Gastronomie die Möglichkeit, besser die geltenden Abstandsregelungen einzuhalten und auch zusätzlichen Umsatz zu generieren. Der Erlass der Parkgebühren soll ebenfalls zu einer Erhöhung der Kundenfrequenz beitragen.

Experten und Praktiker sind sich in Deutschland einig, dass Stadtgestaltung und Qualitätskriterien für Aktionen in der Innenstadt jetzt, wo der örtliche Einzelhandel unter Druck steht, wichtiger denn je sind. Dazu ein Zitat aus dem aktuellen Kommuniqué der Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland: „Innenstädte sind Identifikationsorte für Bürger*innen und Tourist*innen, ihre Gestaltung daher maßgeblich. Eine moderne Innenstadt zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten, durch gute Wegebeziehungen und intelligente Mobilität, durch Sicherheit, Sauberkeit und Multifunktionalität aus. Sie vereint den Zugang zum Einkaufen, zu Erlebnis, Dienstleistungen, Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur.“

Der Rat hat in seiner Sitzung am 25.6.2020 den Masterplan Einzelhandel beschlossen, der ein ganz wichtiges Instrument zum Schutz der Innenstadt und der zentralen Versorgungsbereiche ist. Gerade in der jetzigen Situation bedeutet jede Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente außerhalb der zentralen Lagen eine Schwächung der Innenstadt. Dies gilt es zu verhindern.

Aufgrund der Wirkungen dieser breit angelegten Bemühungen um die Stärkung des Zentrums wird Lünen in der Region als sehr positives Beispiel für eine erfolgreiche Entwicklung der Innenstadt mit attraktivem Einzelhandelsbesatz und einer guten Gestaltung der Fußgängerzone wahrgenommen.

Im Rahmen eines aktuellen Sofortprogramms der Landesregierung zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren hat das Referat Stadtentwicklung mit dem Heimatministerium, dem Netzwerk Innenstadt und anderen Kommunen wirksame Maßnahmen erörtert. Der Schwerpunkt

liegt da ebenfalls auf der Gesamtattraktivität eines kompakten Citykerns sowie dem Umgang mit Leerständen, wie der Unterstützung von Zwischennutzung.

Auch die Händler müssen in eigener Verantwortung Lösungen für die Probleme finden, indem sie eine stärkere Kundenbindung aufbauen und auch online präsent sind.

Das Aufstellen von Kundenstopperelementen erscheint aus Sicht der Verwaltung hier in keiner Weise hilfreich zu sein. Zunächst ist es so, dass Kundenstopper ja nur die Kunden stoppen können, die bereits in der Stadt sind. D. h. zusätzliche Frequenz wird gar nicht erzeugt. Die zu erwartenden negativen gestalterischen und funktionalen Auswirkungen durch ein Mehr an Kundenstopperelementen lassen sich durch die eher marginalen werblichen Effekte nicht rechtfertigen.

Die Verwaltung rät dringend davon ab, die bestehenden Regelungen im Dreiklang Gestaltungsleitlinien, Werbesatzung, Satzung über Sondernutzungserlaubnisse bezüglich der Kundenstopper aufzuweichen. Den Interessen des Antragstellers, betreffend sein Ladengeschäft, kann durch eine einheitliche Hinweistafel, wie an anderen Stellen in der Fußgängerzone auch, hinreichend Rechnung getragen werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, den Antrag abzulehnen.

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.:	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:	104
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.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>; zuletzt abgerufen am 11.08.2020).

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].

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.

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
	7752				3,4	1,6	3,9	50	50	
	7752				3,4	1,6	3,9	30 (7-17h)	30 (7-17h)	
	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
	10544				4,0	0,5	0,5	50	50	
	5928				1,9	1,1	2,7	30	30	
	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
	12588				3,0	1,4	3,4	50	50	
	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 Lärminderungsmaßnahmen und deren Wirksamkeit (nach [17])

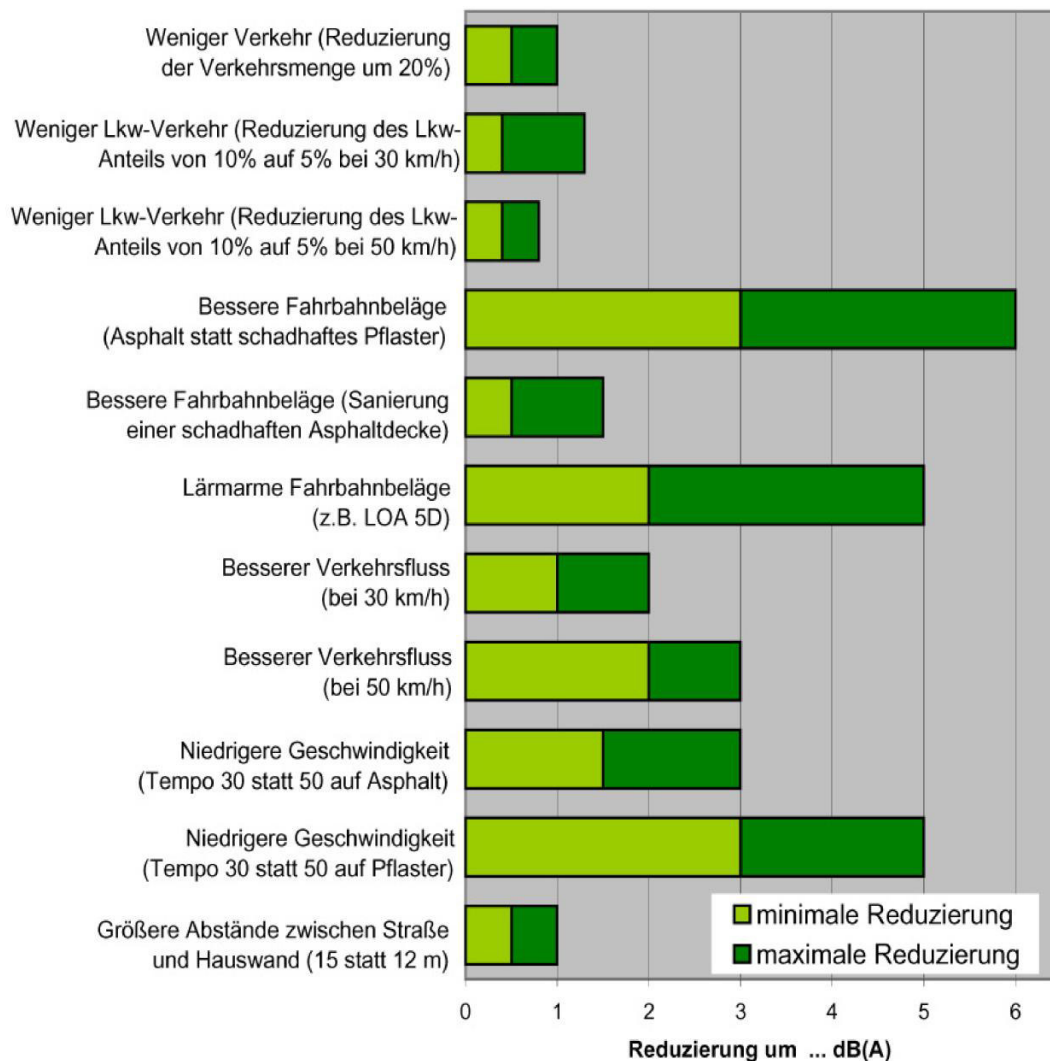


Tabelle 4.4: Allgemeine Maßnahmenkategorien Lärmaktionsplanung

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- lastträger (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- lastträger (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- lastträger (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 Fahrbelag, 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 Fahrbelägen 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.

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
2	2	Münsterstraße	Lkw-Fahrverbot	> 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
2	3	Münsterstraße	Tempo 30	> 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
2	4	Münsterstraße	Lkw-Nachtfahrverbot + Tempo 30	> 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
2	5	Münsterstraße	Lkw-Fahrverbot + Tempo 30	> 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
2	5	Münsterstraße	Lkw-Fahrverbot + Tempo 30	> 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 - 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
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 - 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
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.	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
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 Straßenbaulasträger.

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 Straßenbaulasträger 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:

Geprüft durch:

M. Sc. Sylvie Dugay

M. Sc. Daniel Schlösser**Köln, 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

Abbildung 3.1: Straßennetz Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen - Stufe III

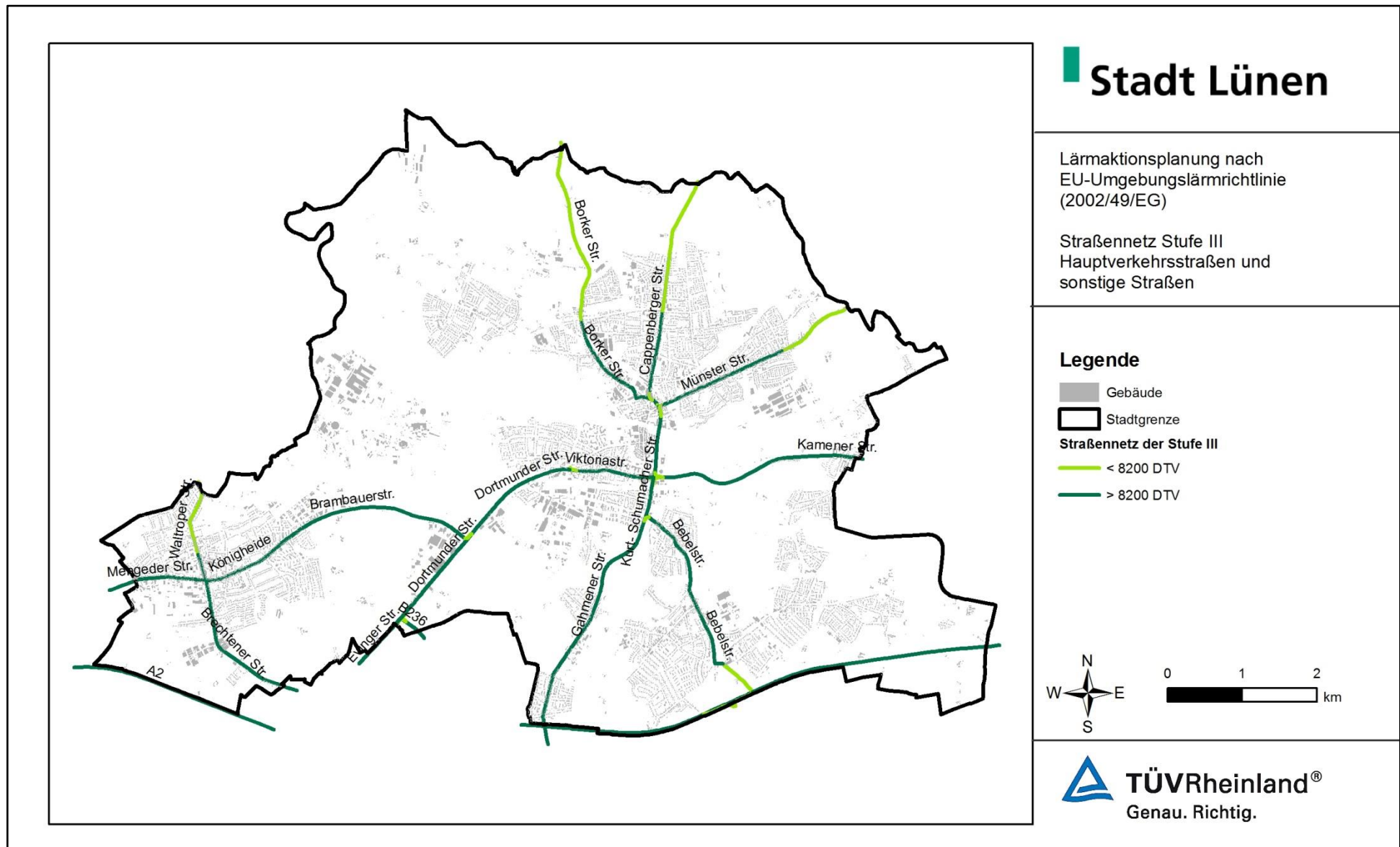


Abbildung 4.1: Rasterlärmkarte L_{den} für die Stadt Lünen

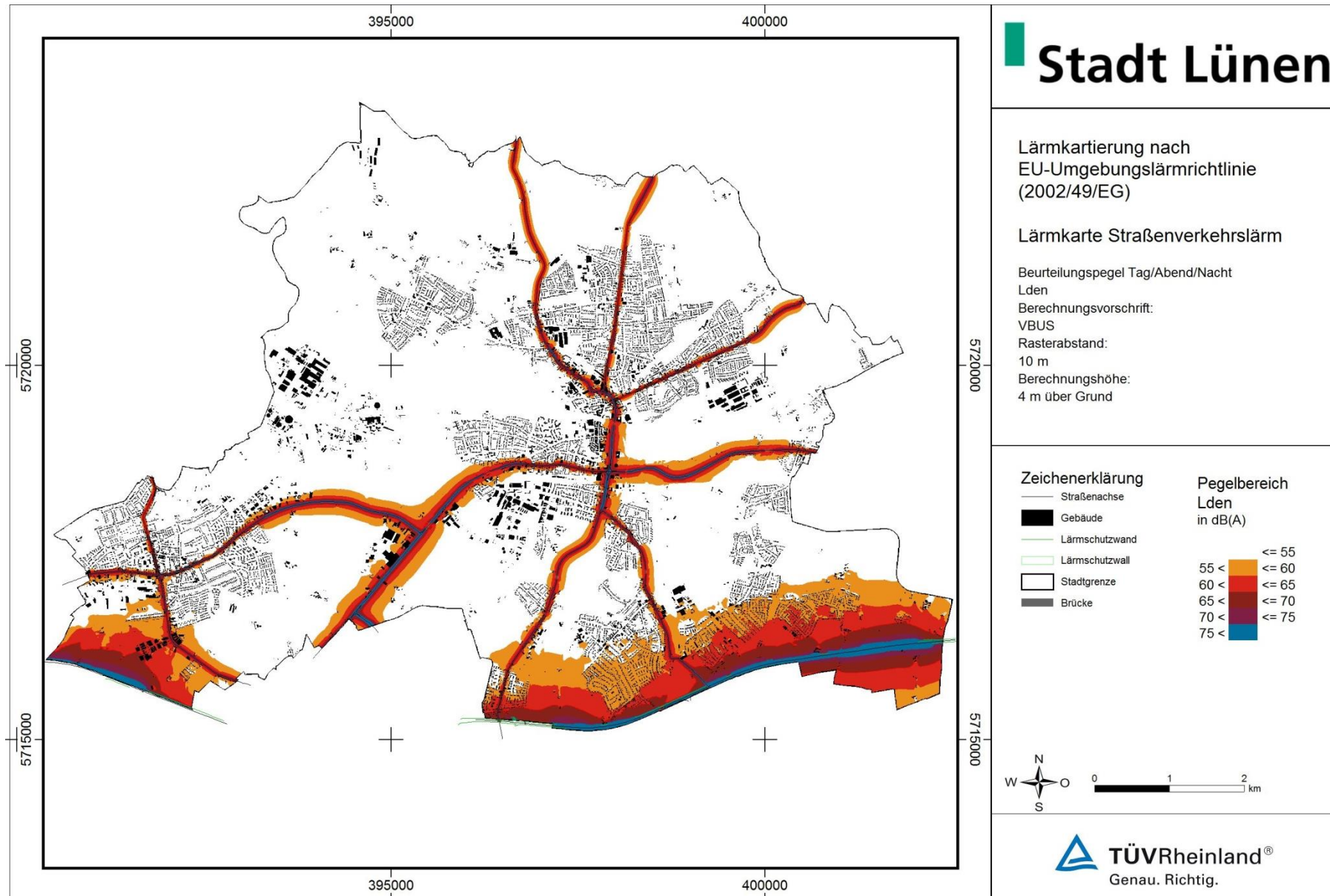


Abbildung 4.2: Rasterlärmkarte L_{night} für die Stadt Lünen

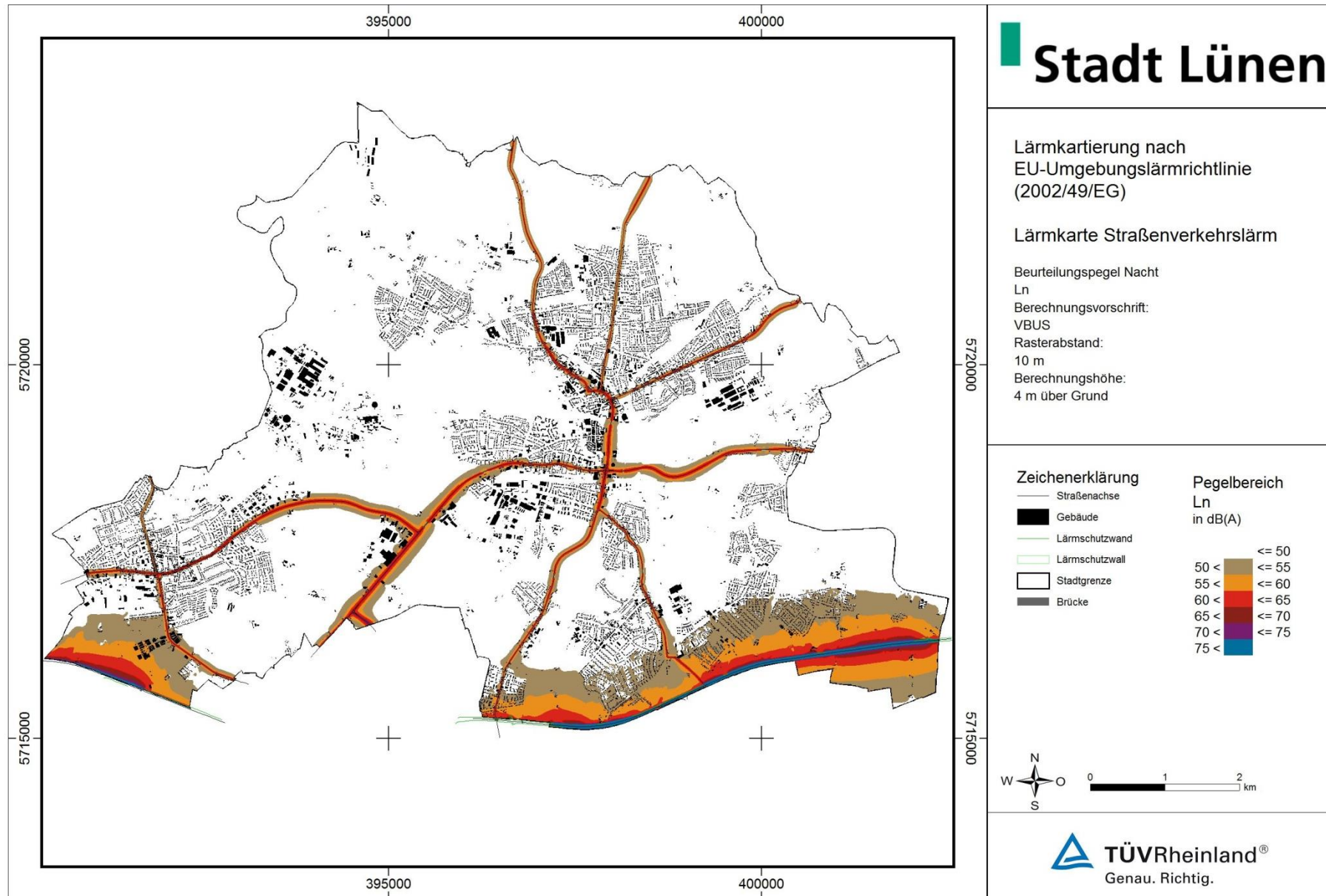


Abbildung 4.3: Hotspotanalyse auf Basis des Lärmindex L_{den} .

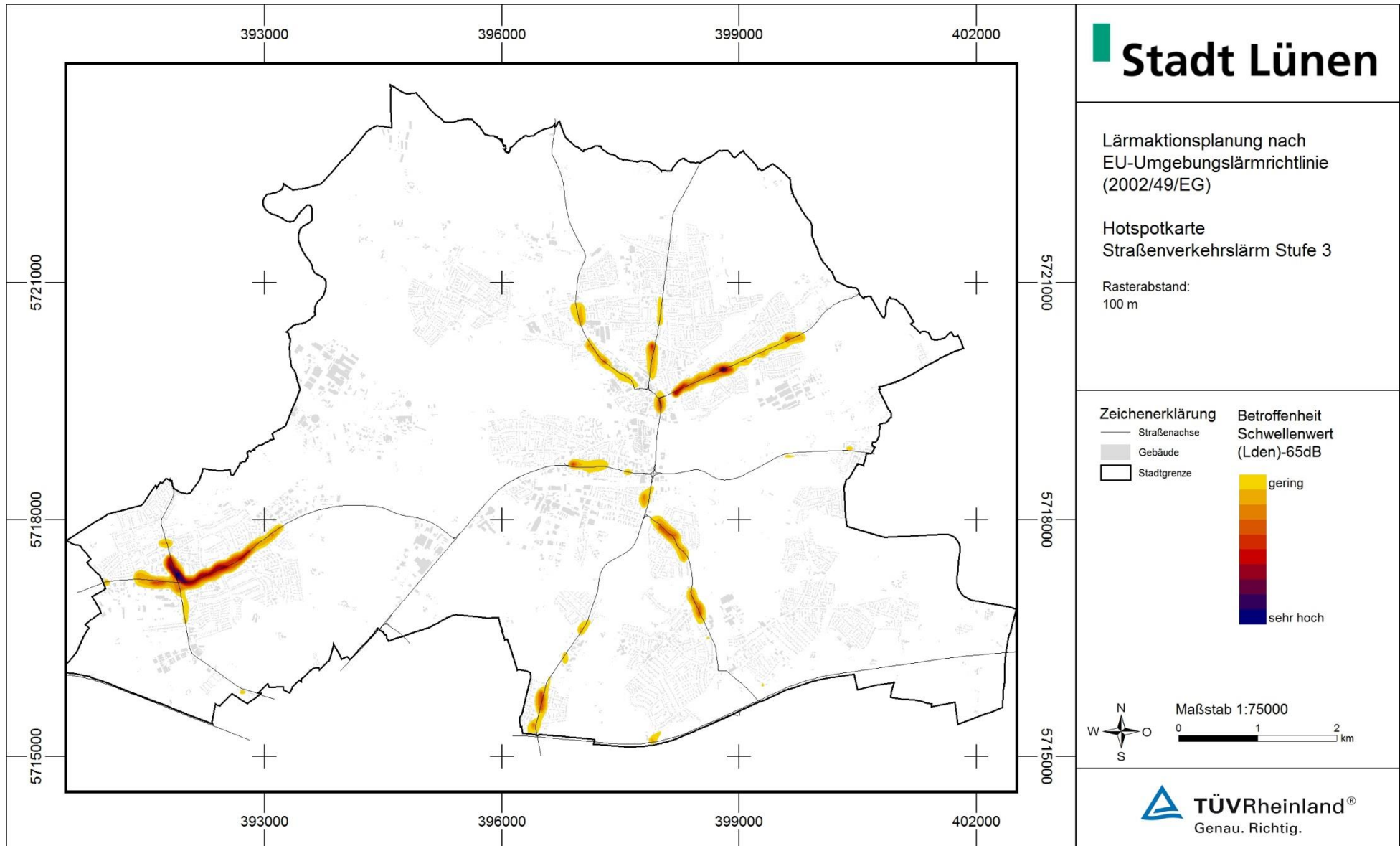


Abbildung 4.4: Maßnahmenbereiche der Stufe III

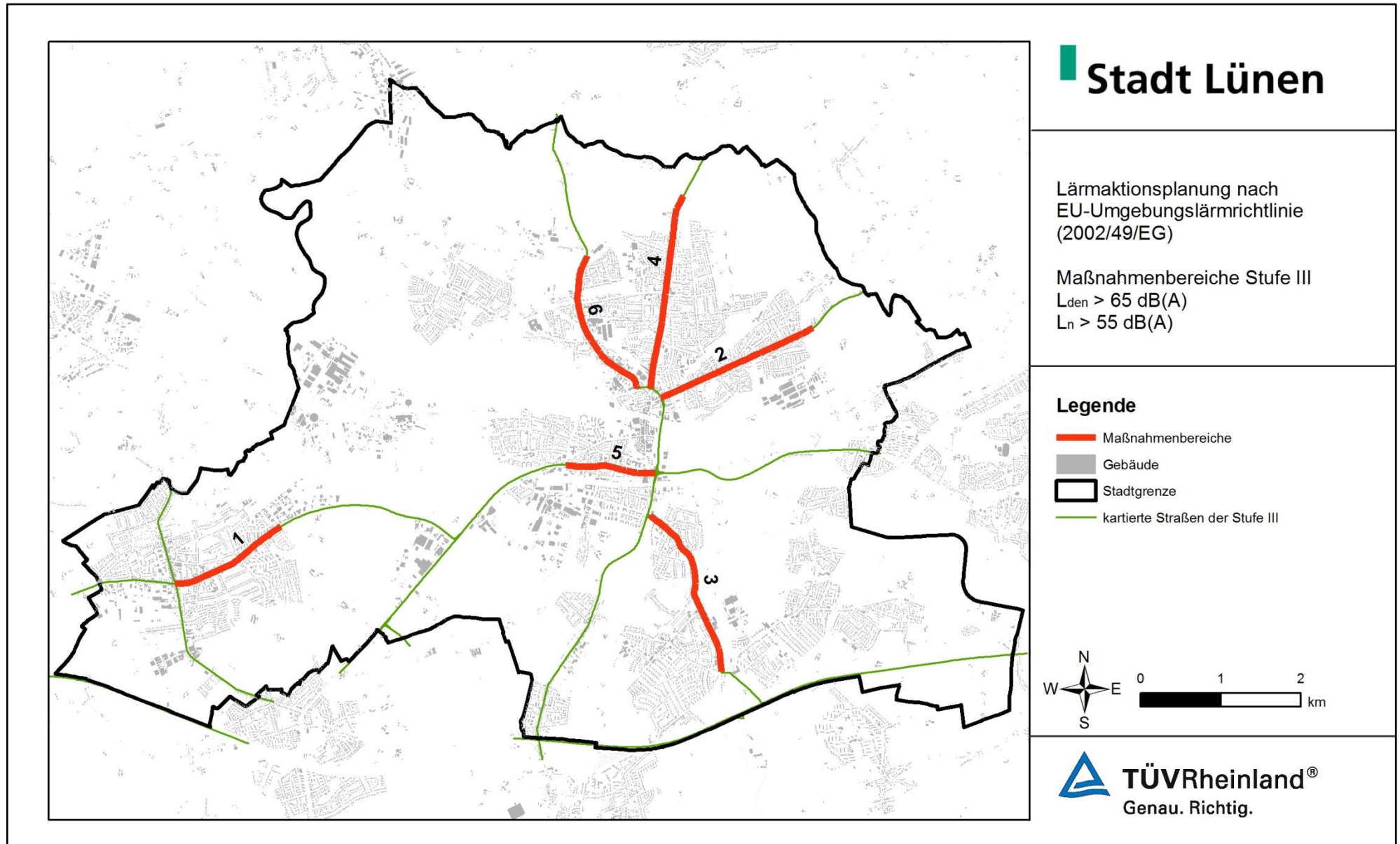
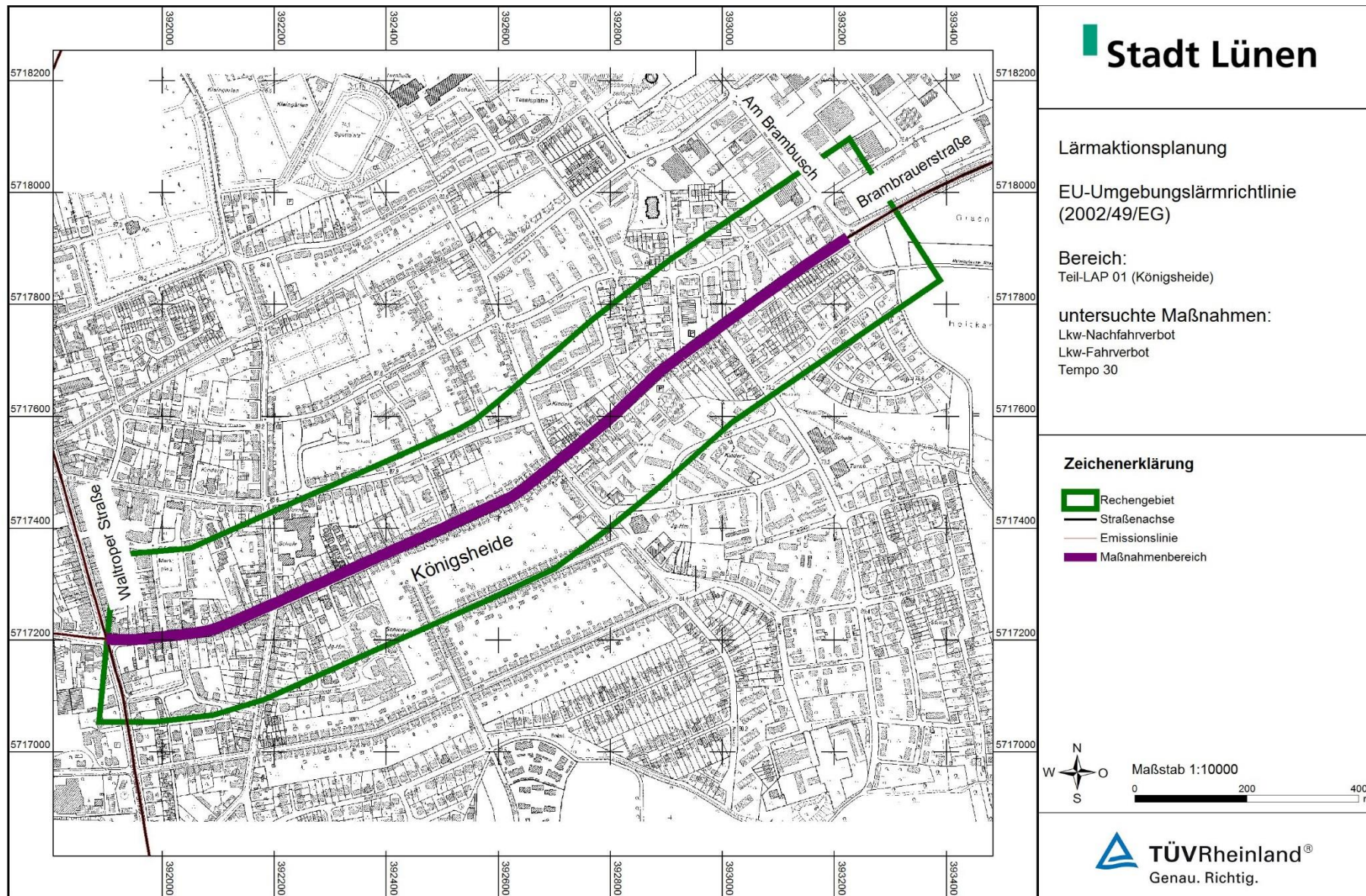


Abbildung 4.6: Maßnahmenbereich 1 / Königsheide



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung
EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)
Bereich:
Teil-LAP 01 (Königsheide)
untersuchte Maßnahmen:
Lkw-Nachfahrverbot
Lkw-Fahrverbot
Tempo 30

Zeichenerklärung
 Rechengebiet
 Straßenachse
 Emissionslinie
 Maßnahmenbereich

N
W O
S
Maßstab 1:10000
0 200 400 m

Abbildung 4.7: Maßnahmenbereich 2 / Münsterstraße:

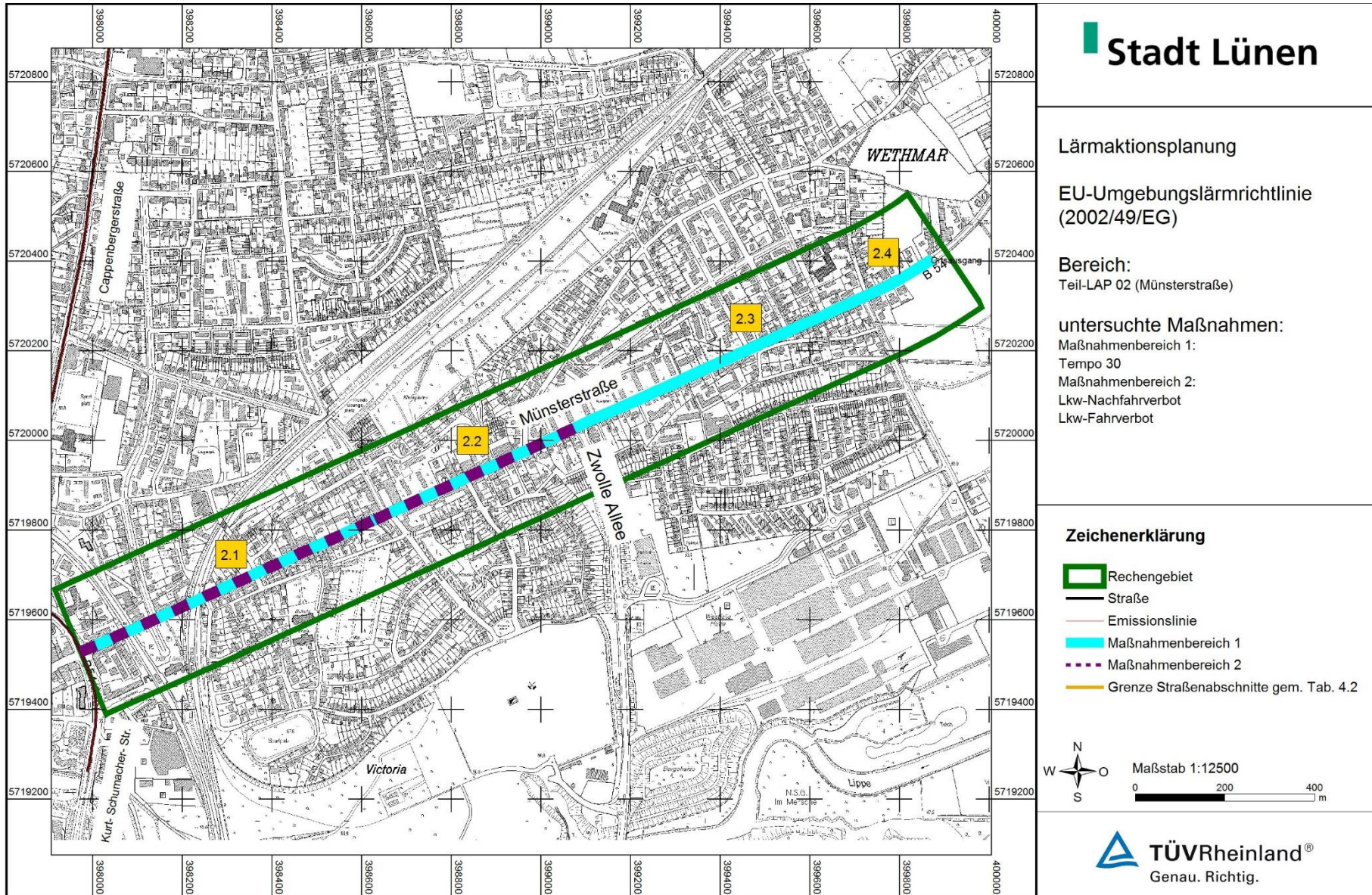


Abbildung 4.8: Maßnahmenbereich 3 / Bebelstraße:

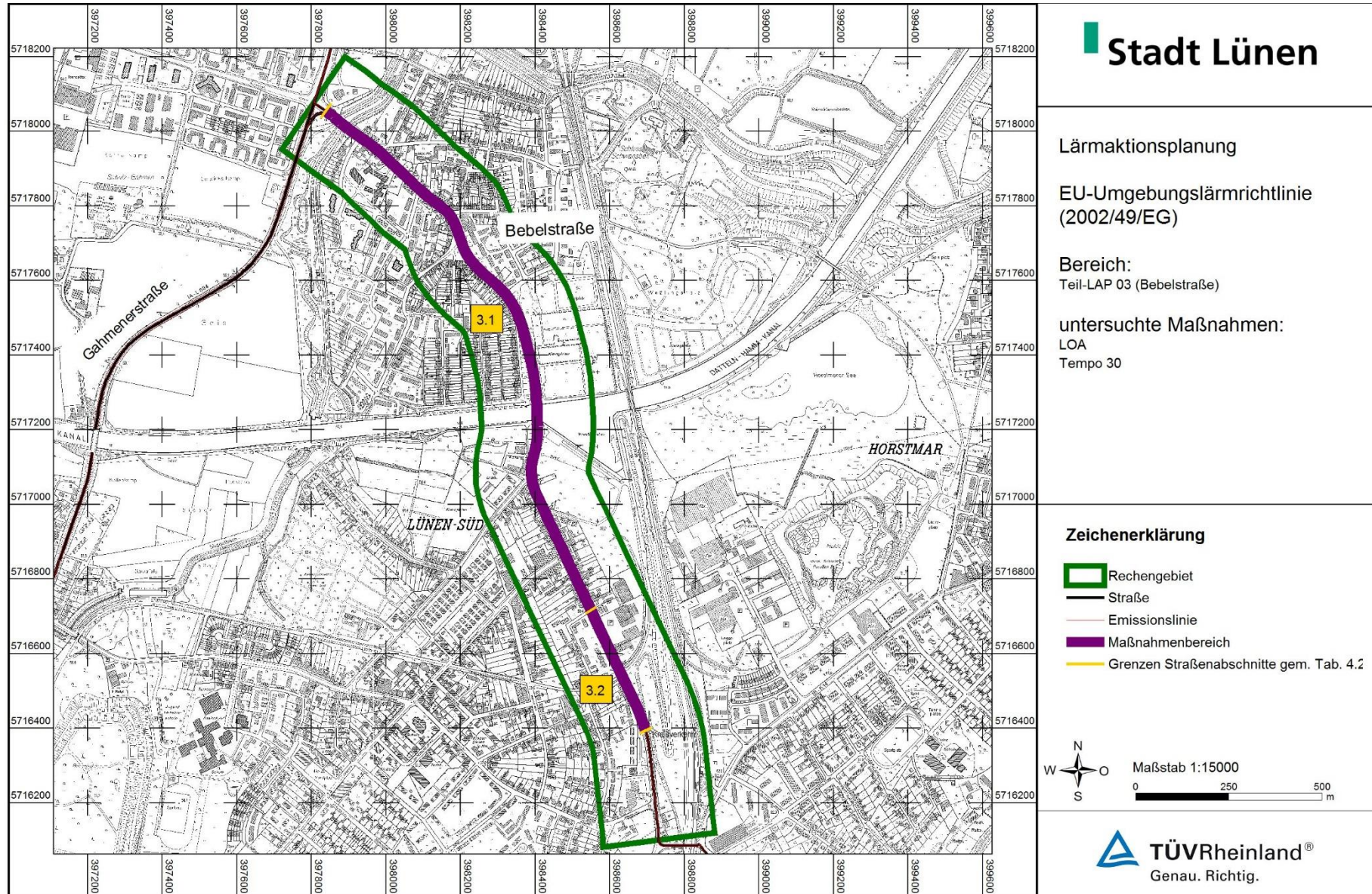


Abbildung 4.9: Maßnahmenbereich 4 / Cappenberg Straße:

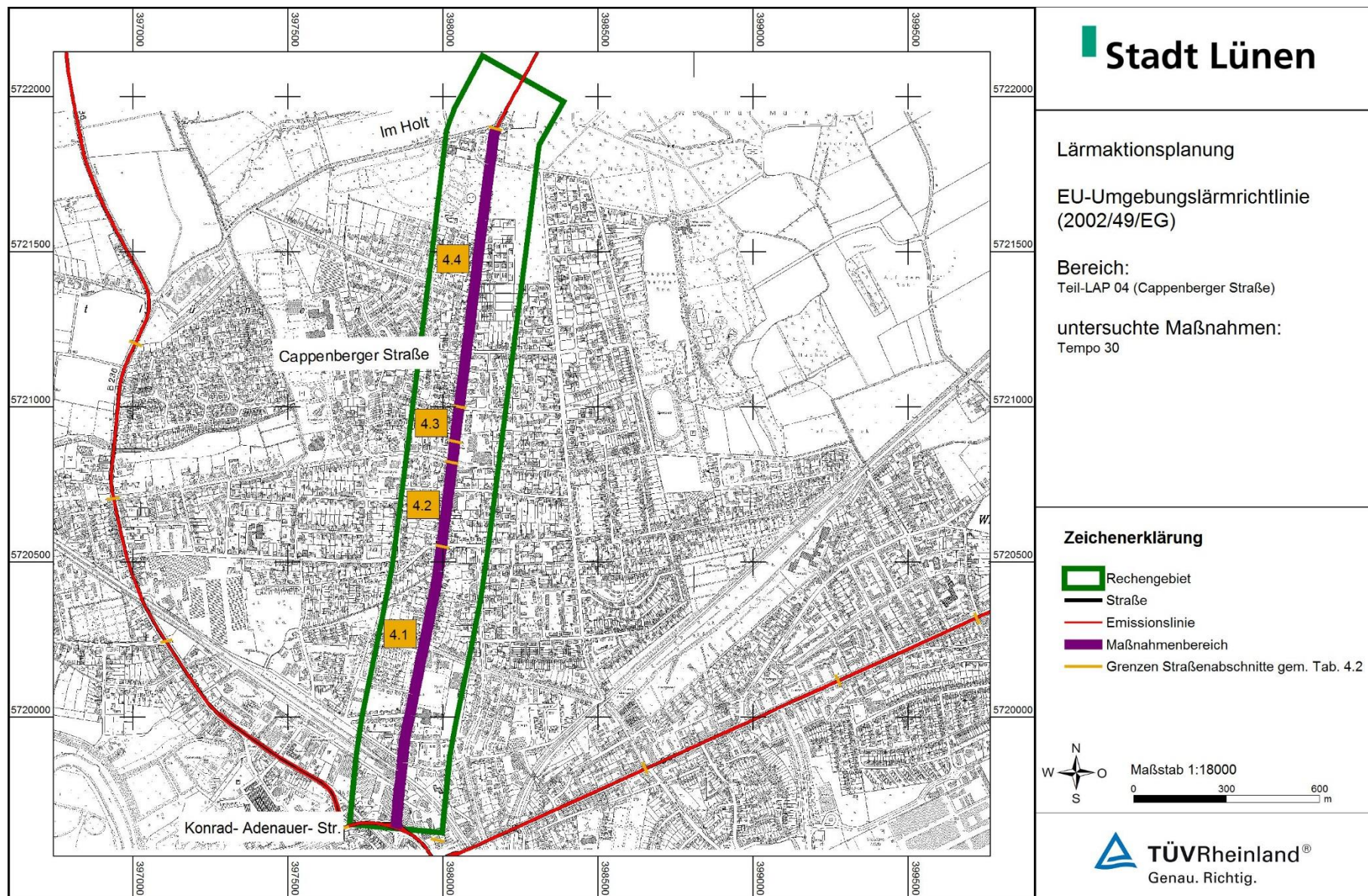


Abbildung 4.10: Maßnahmenbereich 5 / Viktoriastraße:

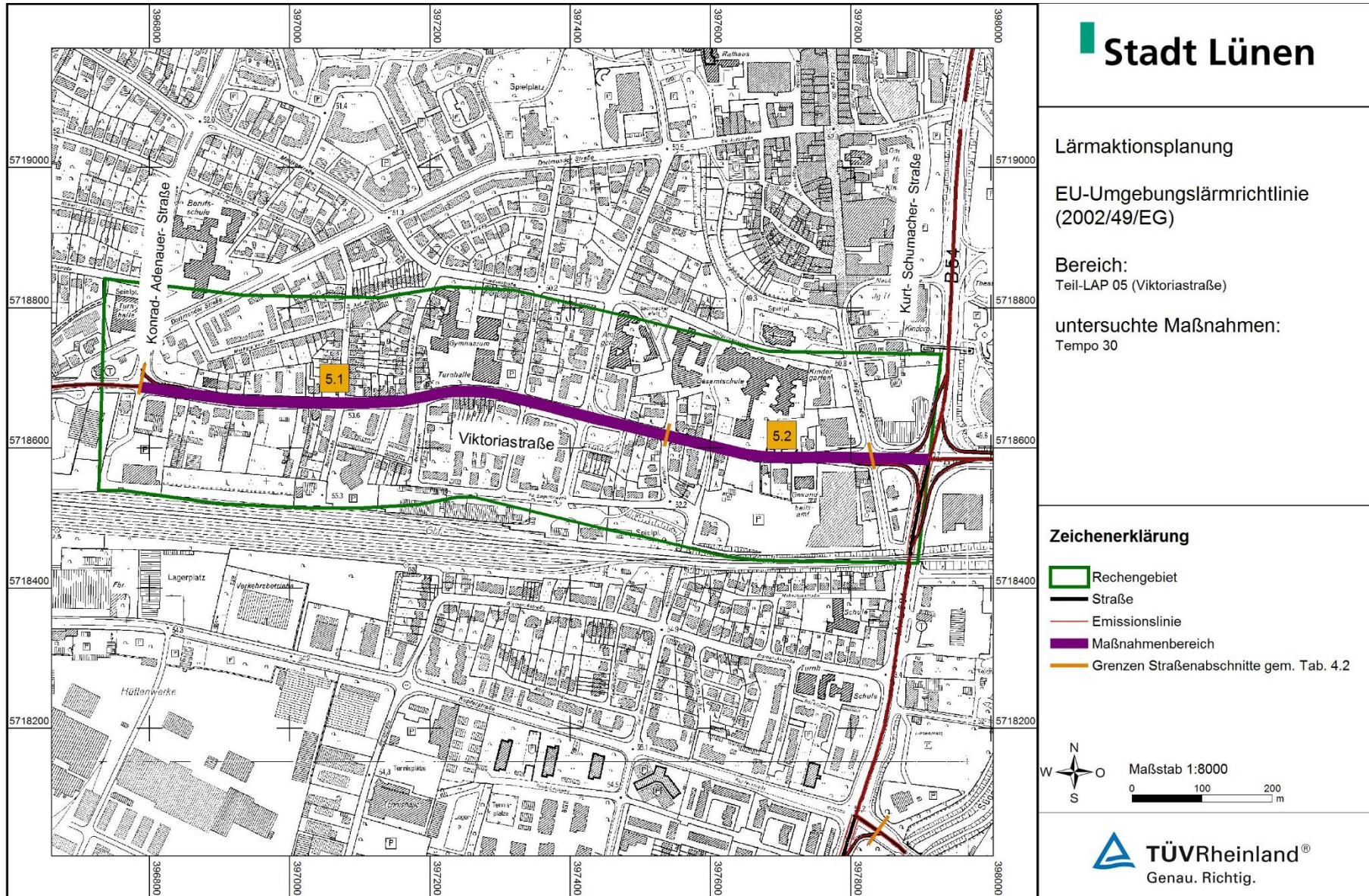
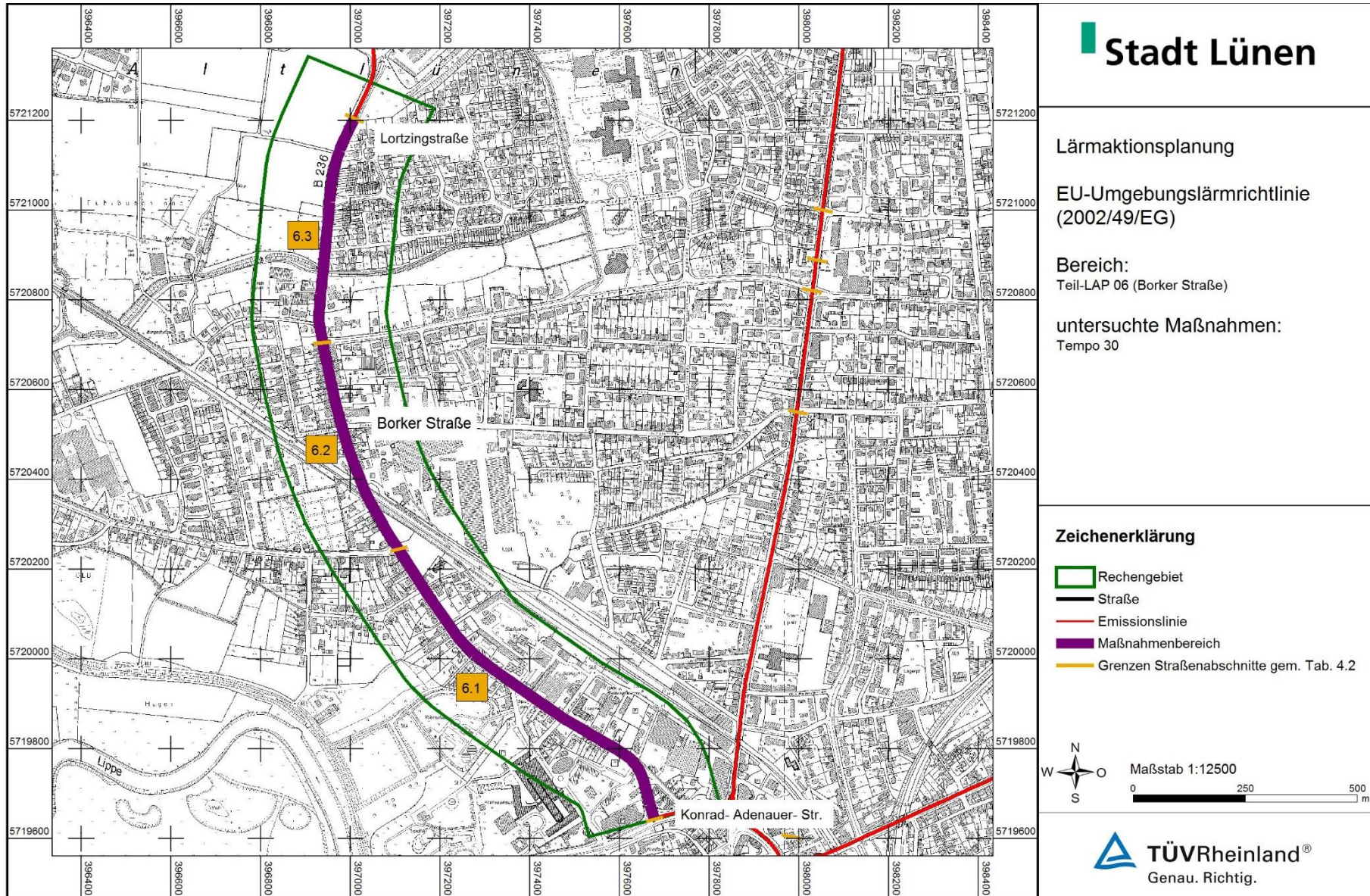
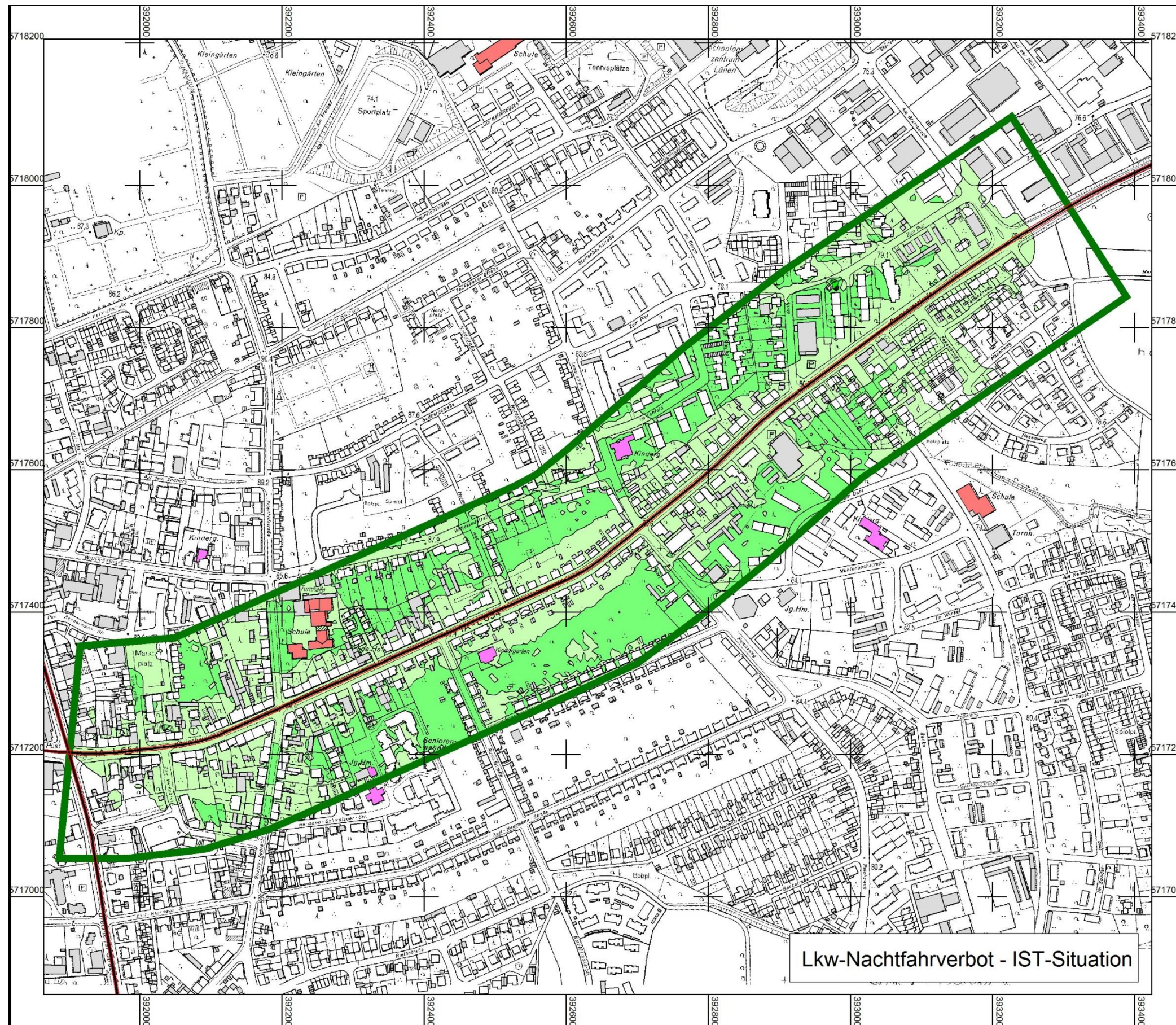


Abbildung 4.11: Maßnahmenbereich 6 / Borker Straße:



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

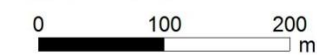
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Lden in dB(A)

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



Maßstab 1:6000



Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation



Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

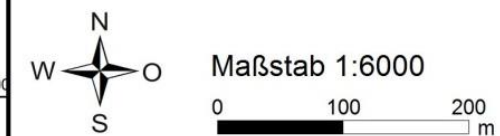
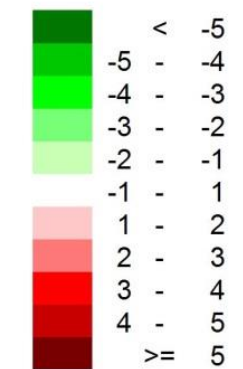
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

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

Pegelbereich Ln in dB(A)





Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Lden

Bereich:

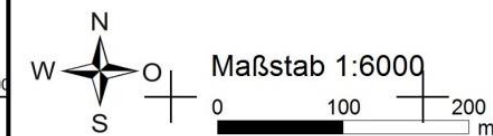
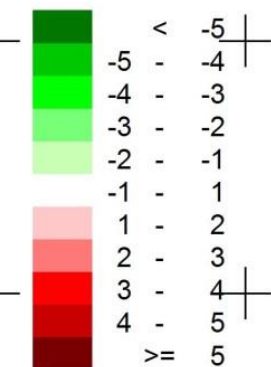
Teil-LAP 01 (Königsheide)

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

L_n

Bereich:

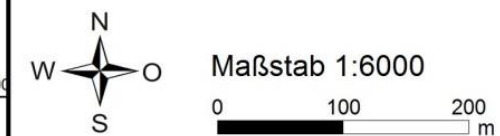
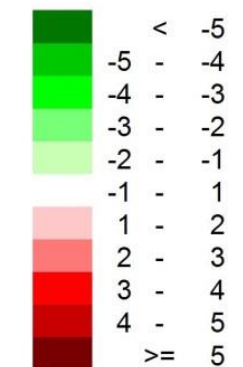
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

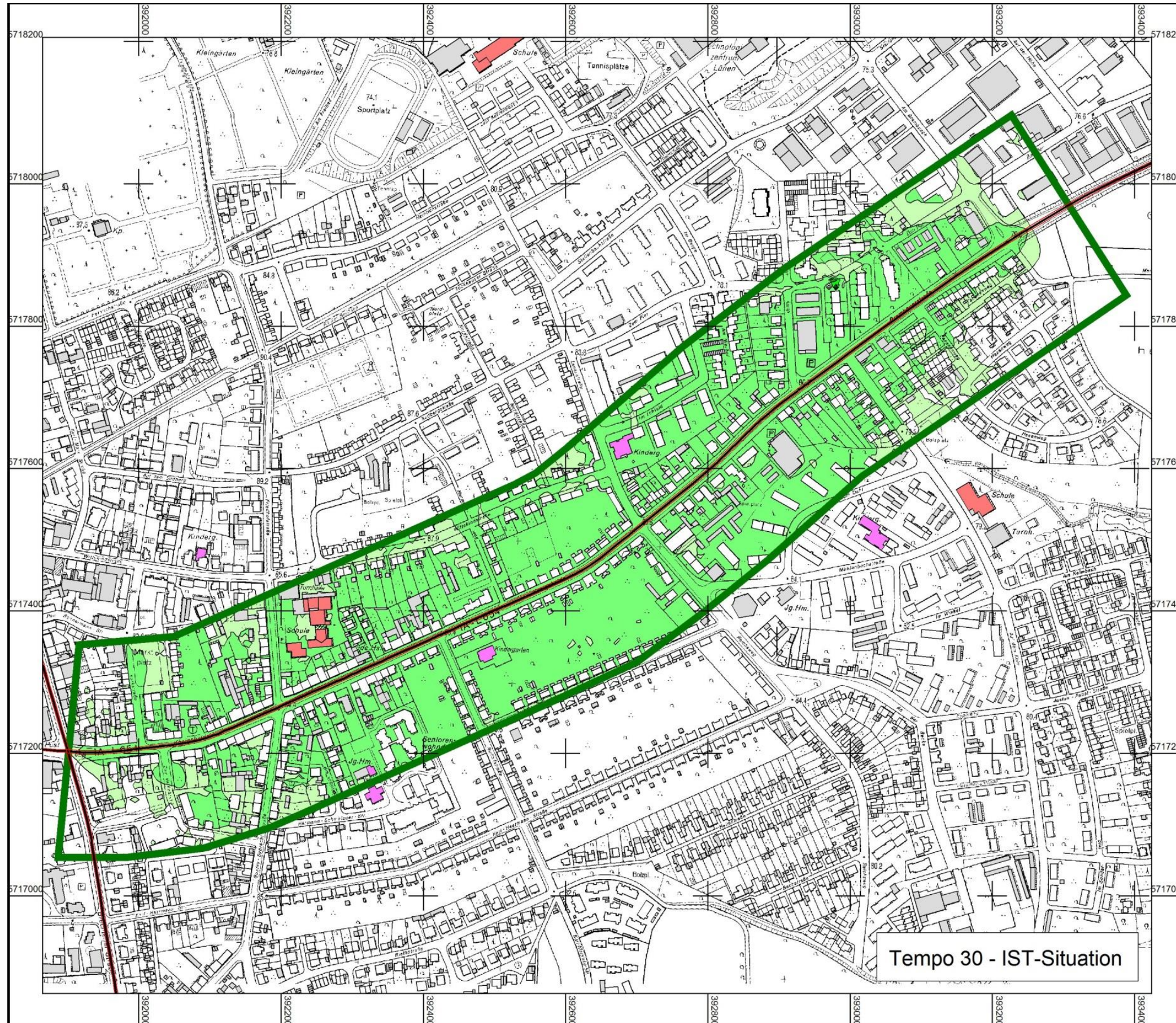
Zeichenerklärung

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

Pegelbereich L_n in dB(A)



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation



Tempo 30 - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

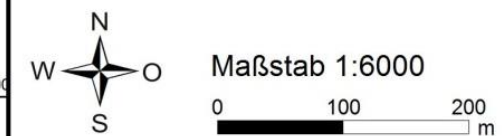
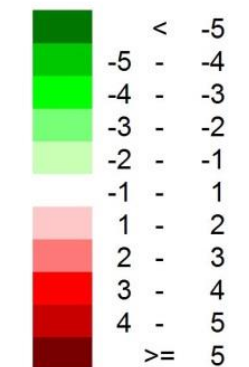
Differenzlärmkarte

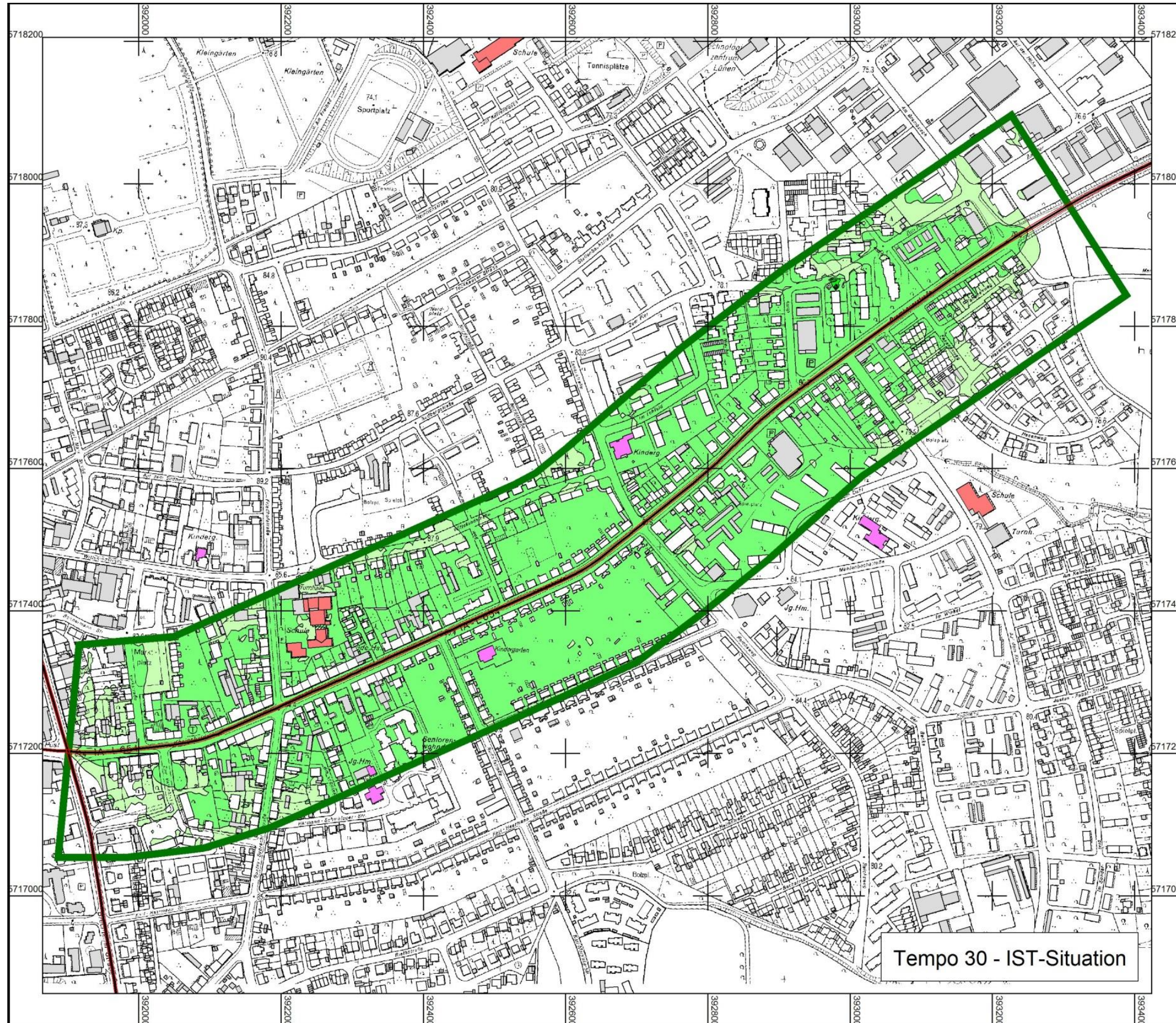
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 01 (Königsheide)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

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

Pegelbereich Lden in dB(A)





Tempo 30 - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

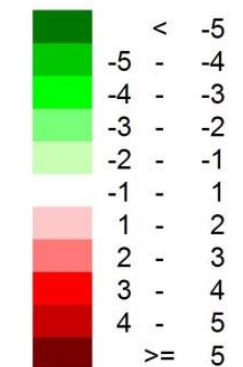
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

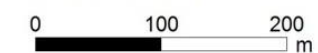
Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:6000





Tempo 30 + Lkw-Nachfahrverbot - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

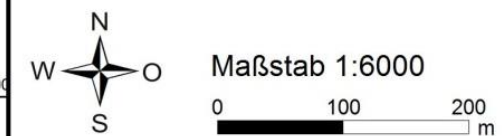
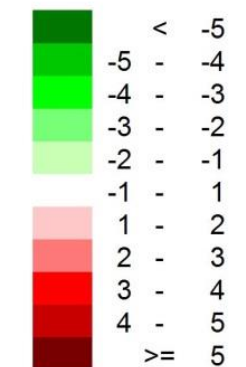
EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

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)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

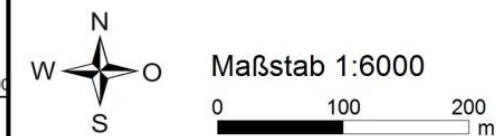
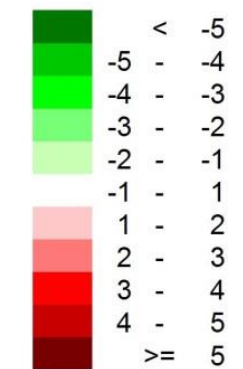
Teil-LAP 01 (Königsheide)

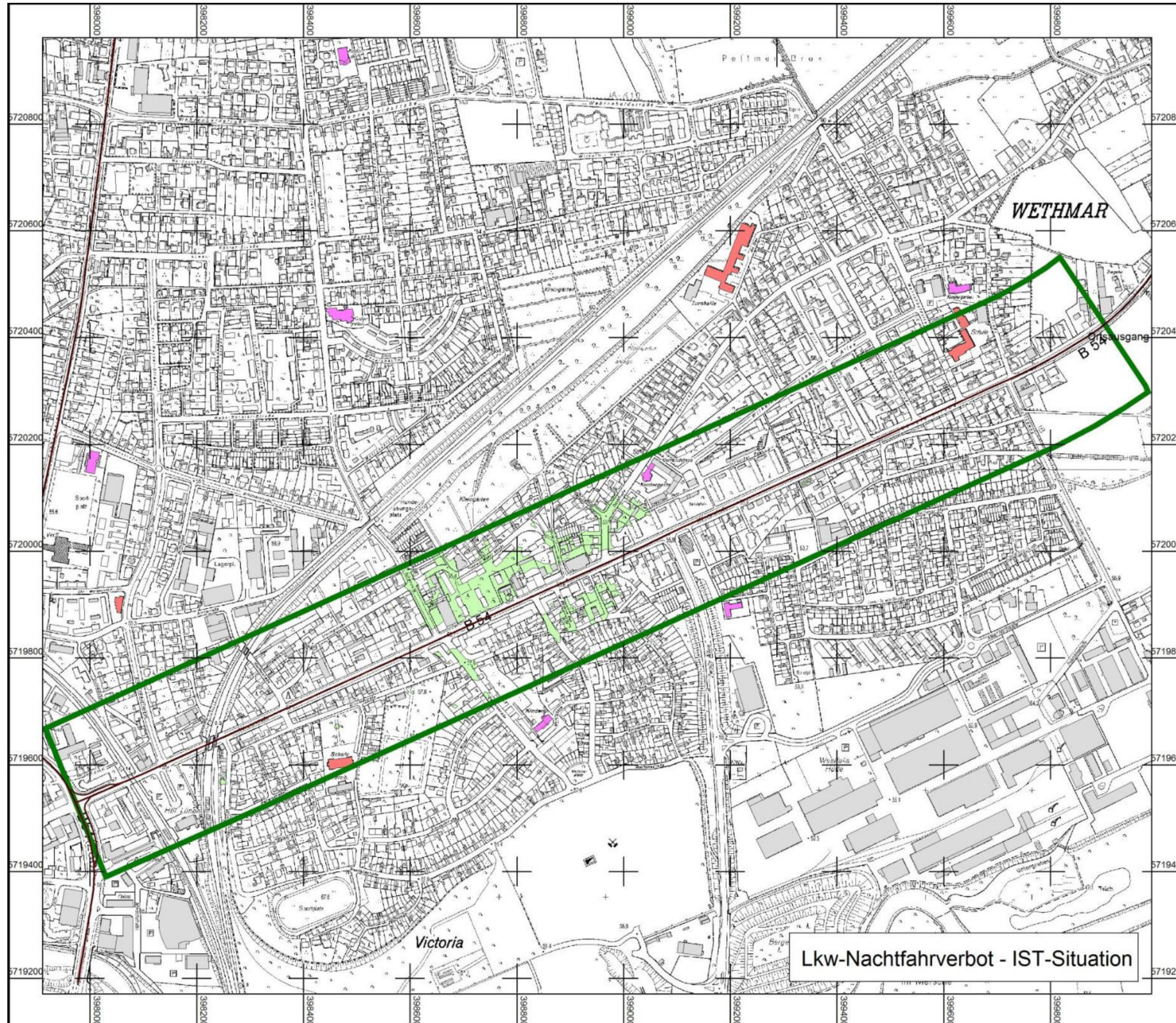
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

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:

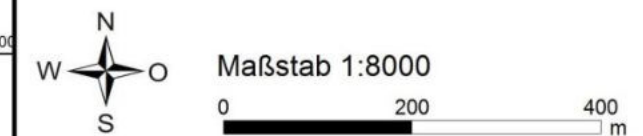
Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

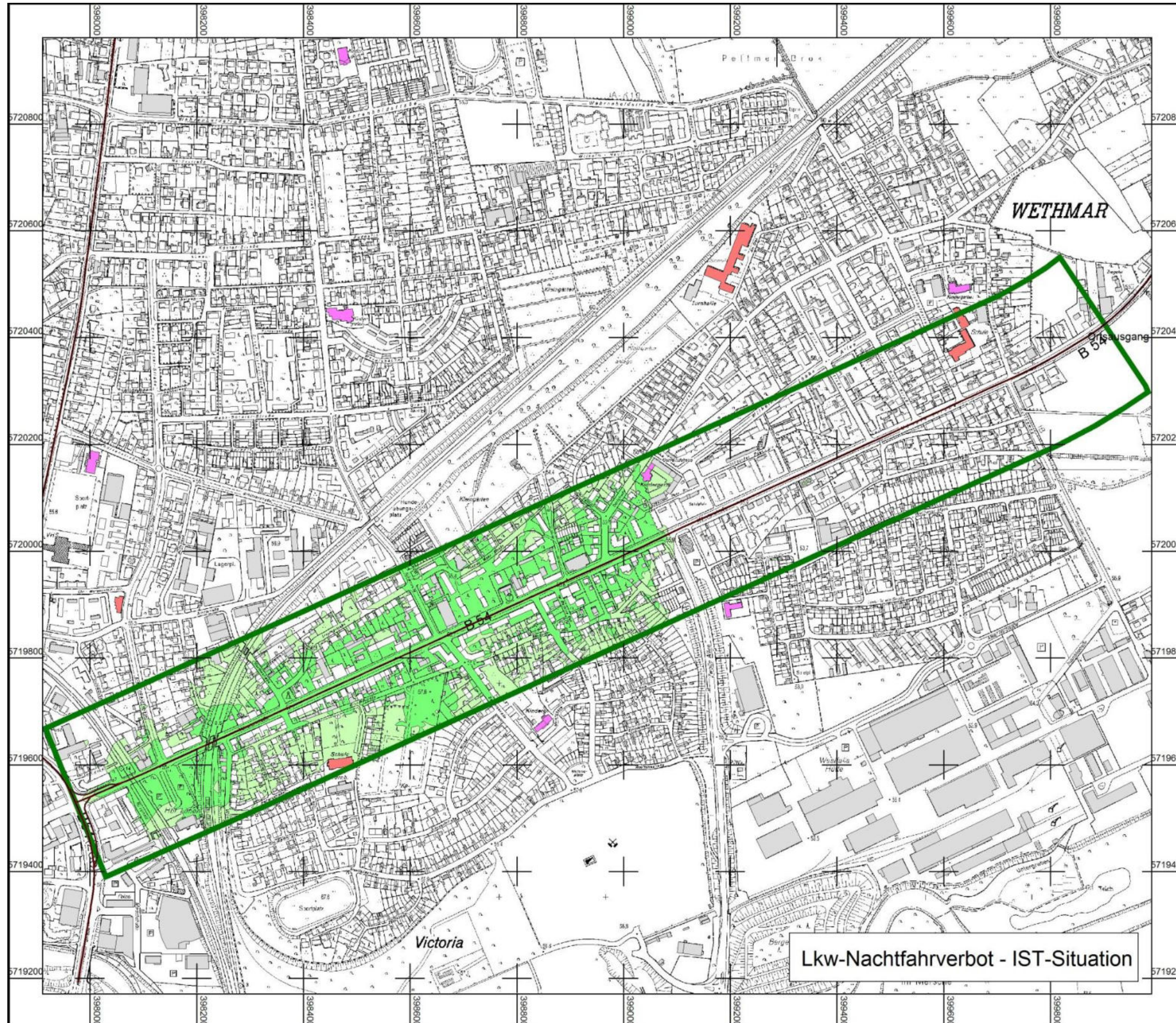
Zeichenerklärung

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

Pegelbereich Lden in dB(A)



Lkw-Nachtfahrverbot - 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

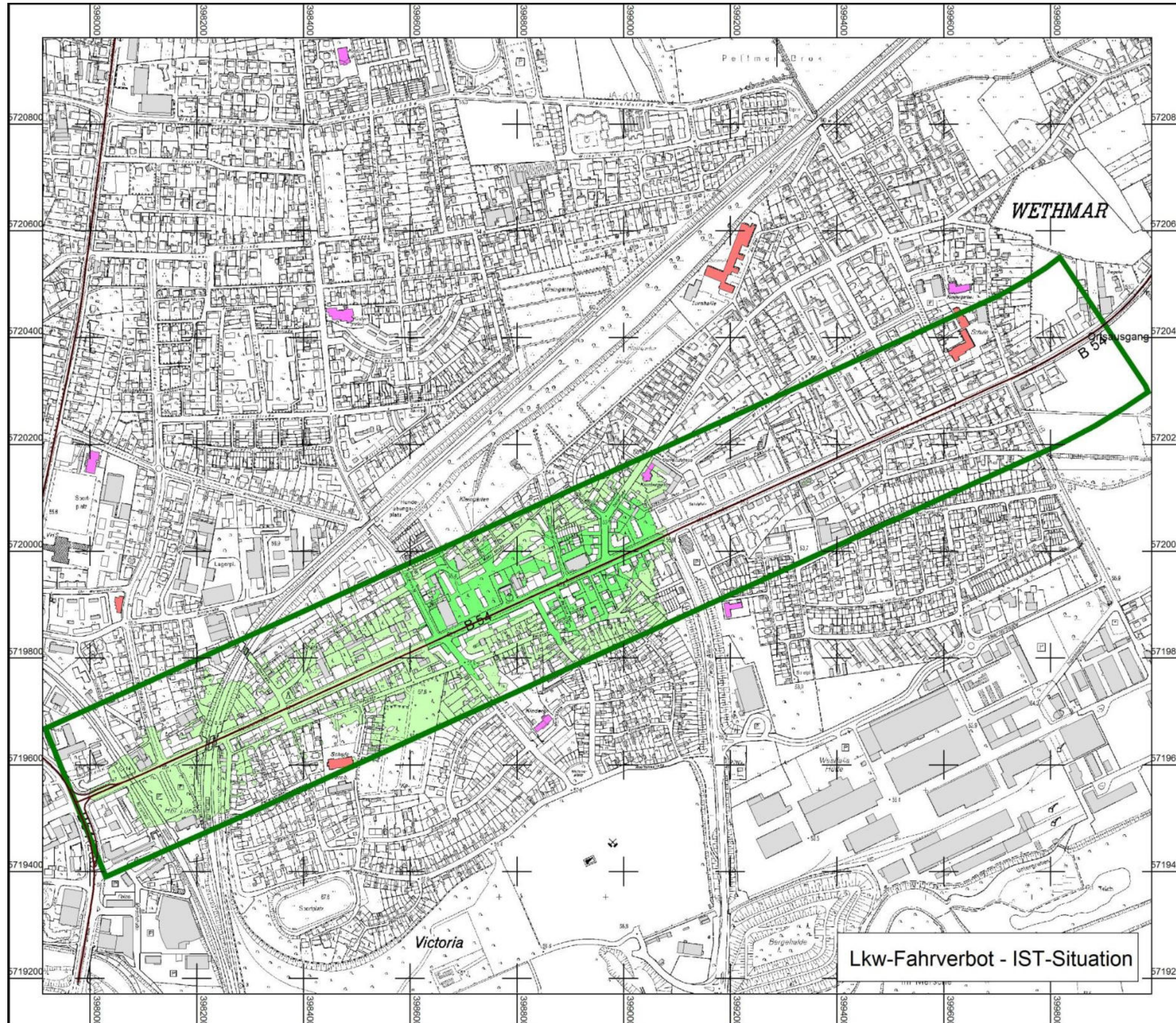
Pegelbereich
Ln
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

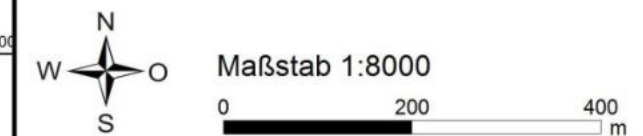
EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

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

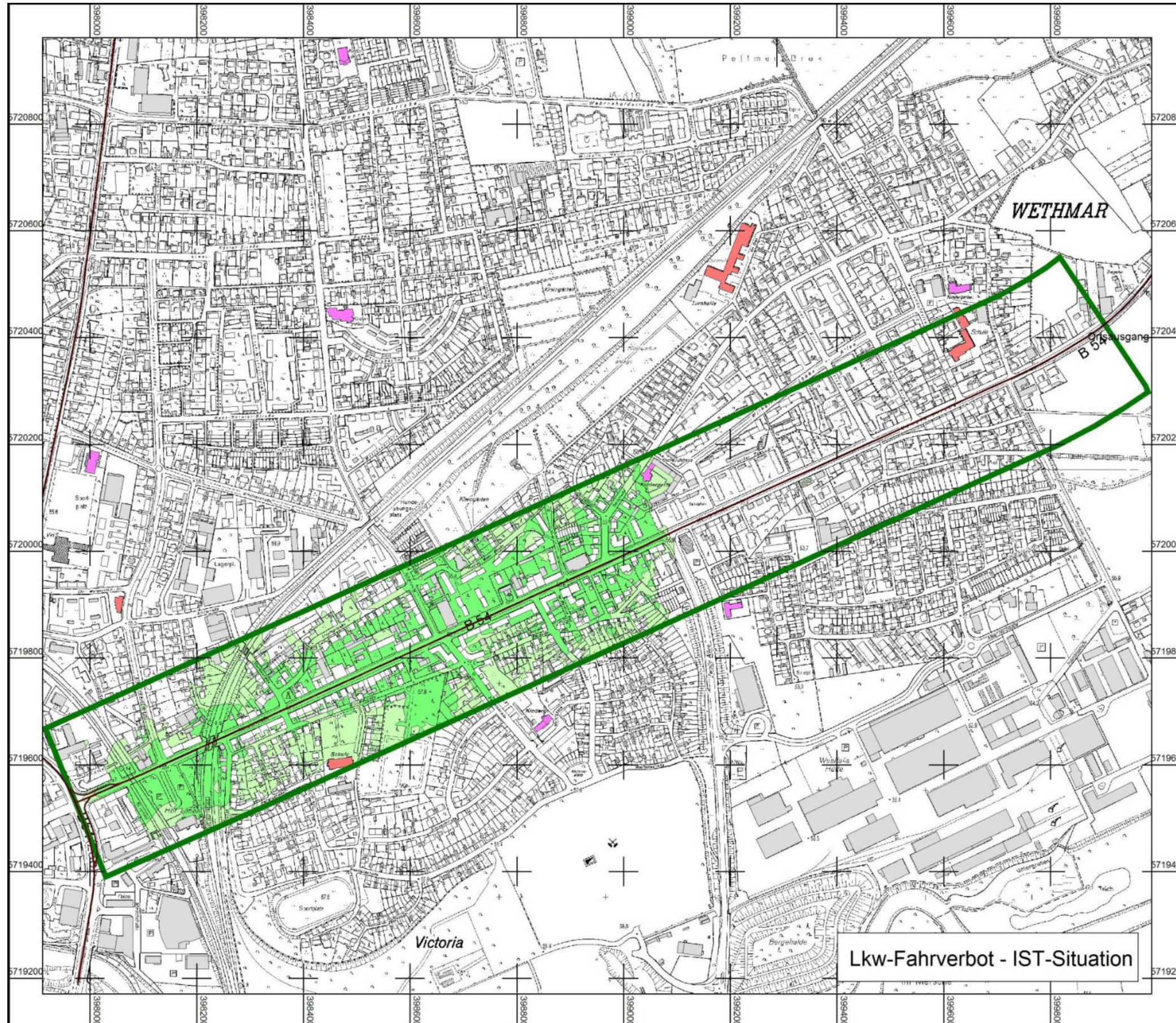
Zeichenerklärung

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

Pegelbereich Lden in dB(A)



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

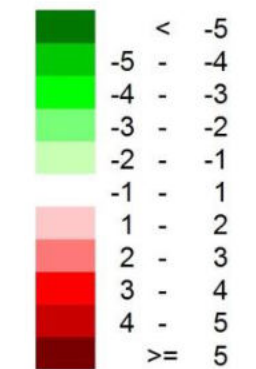
Teil-LAP 02 (Münsterstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung

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

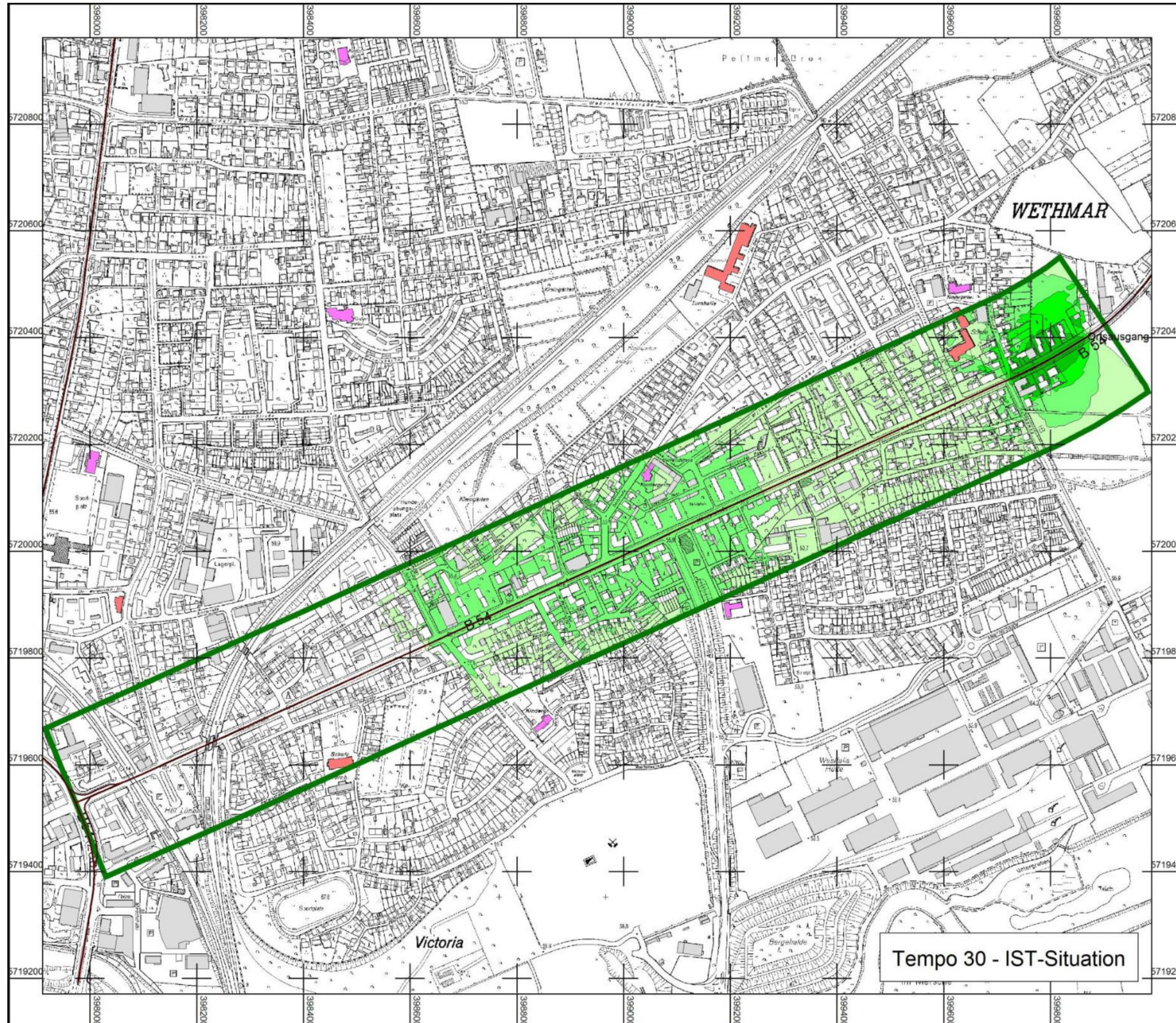
Pegelbereich
Ln
in dB(A)



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

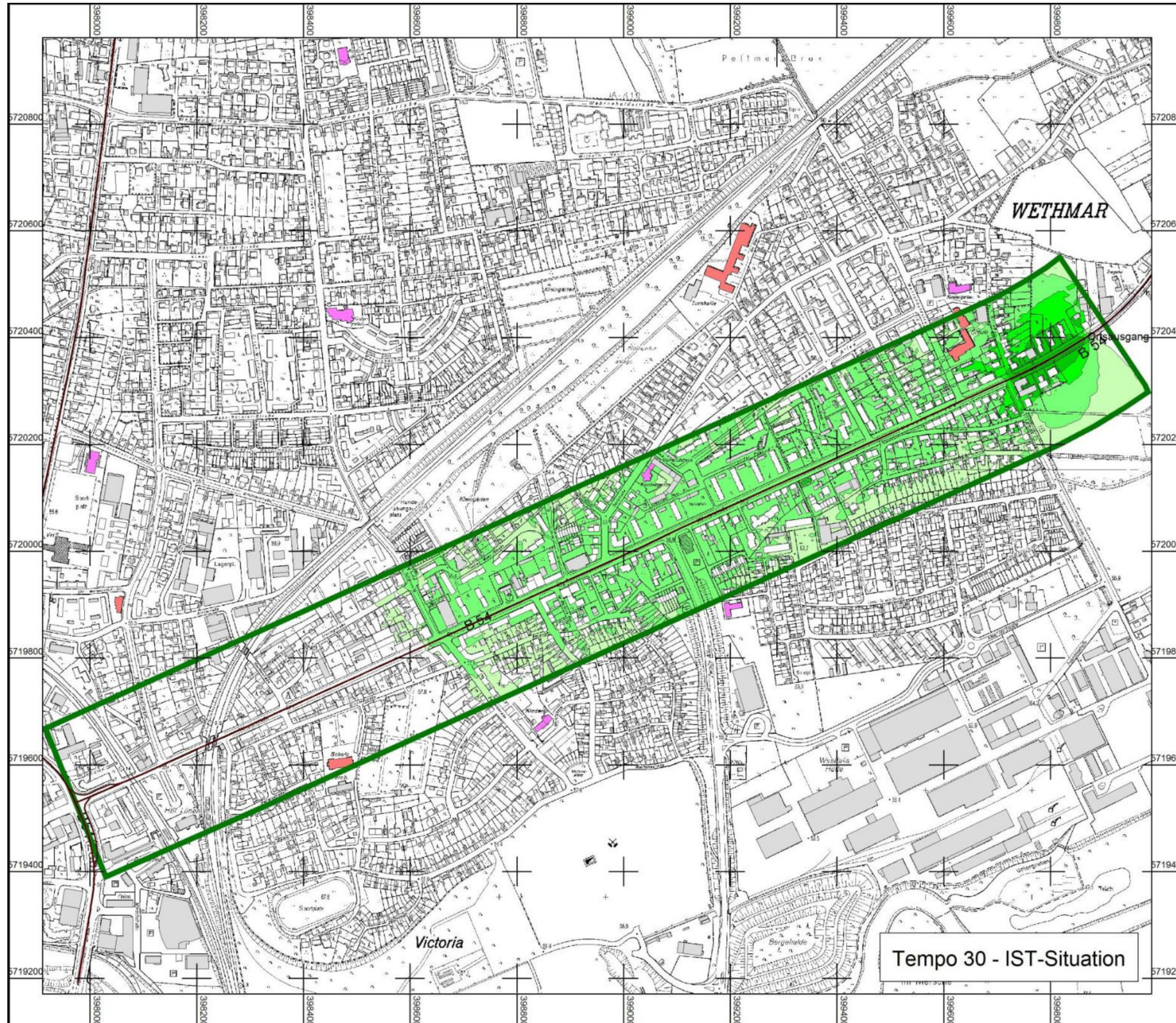
Pegelbereich Lden in dB(A)



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

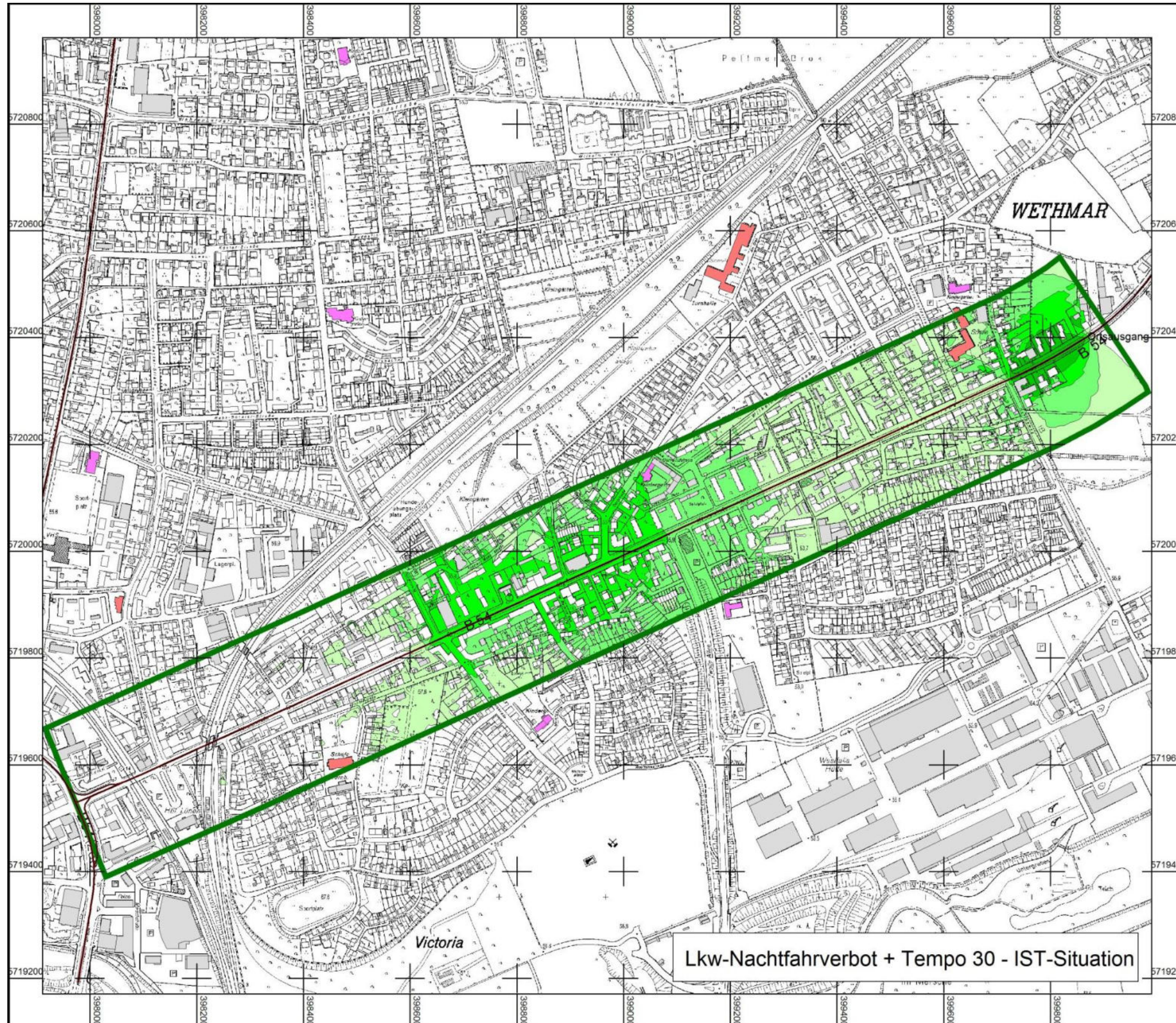
Pegelbereich Ln in dB(A)



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

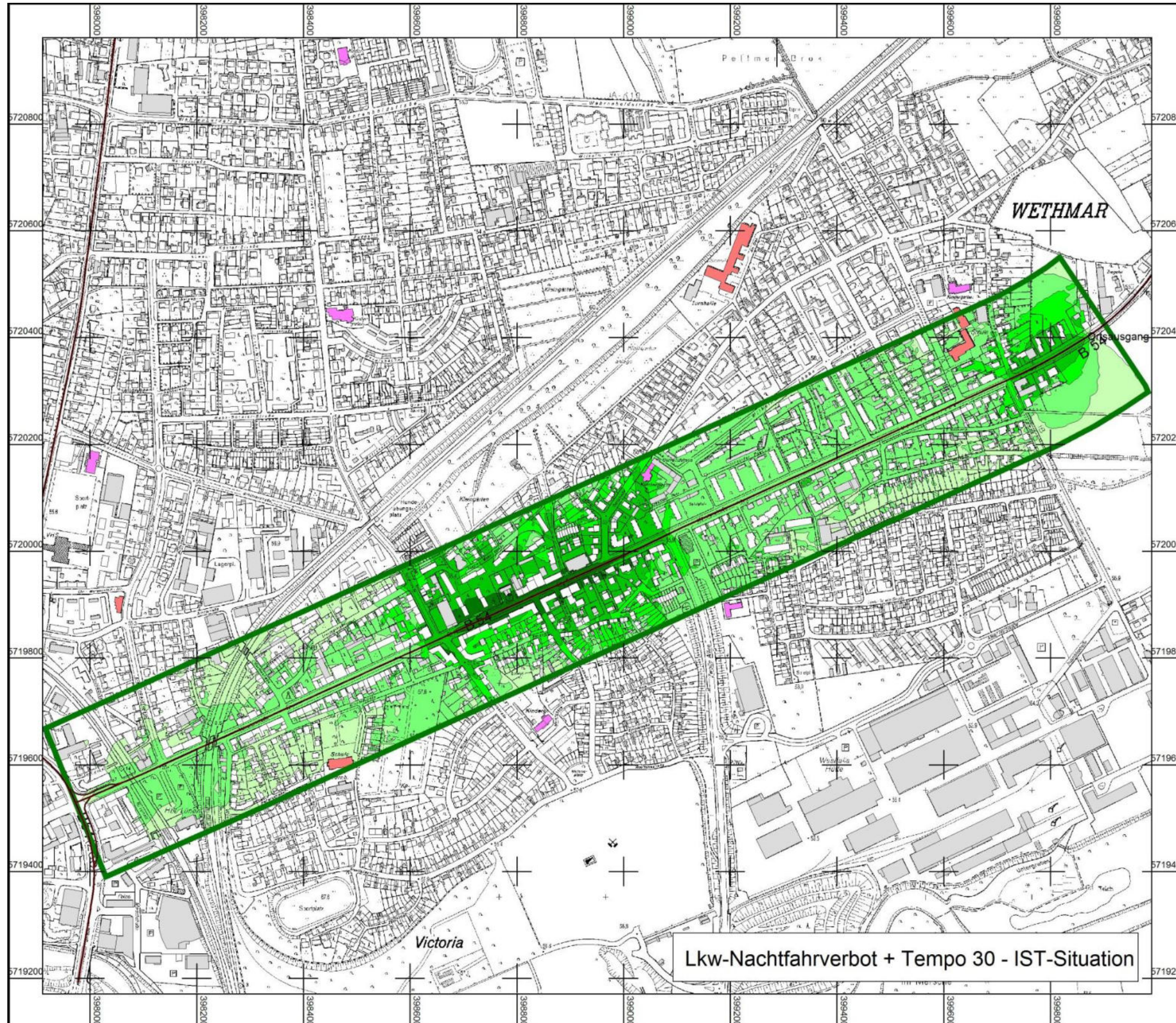
Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot + 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

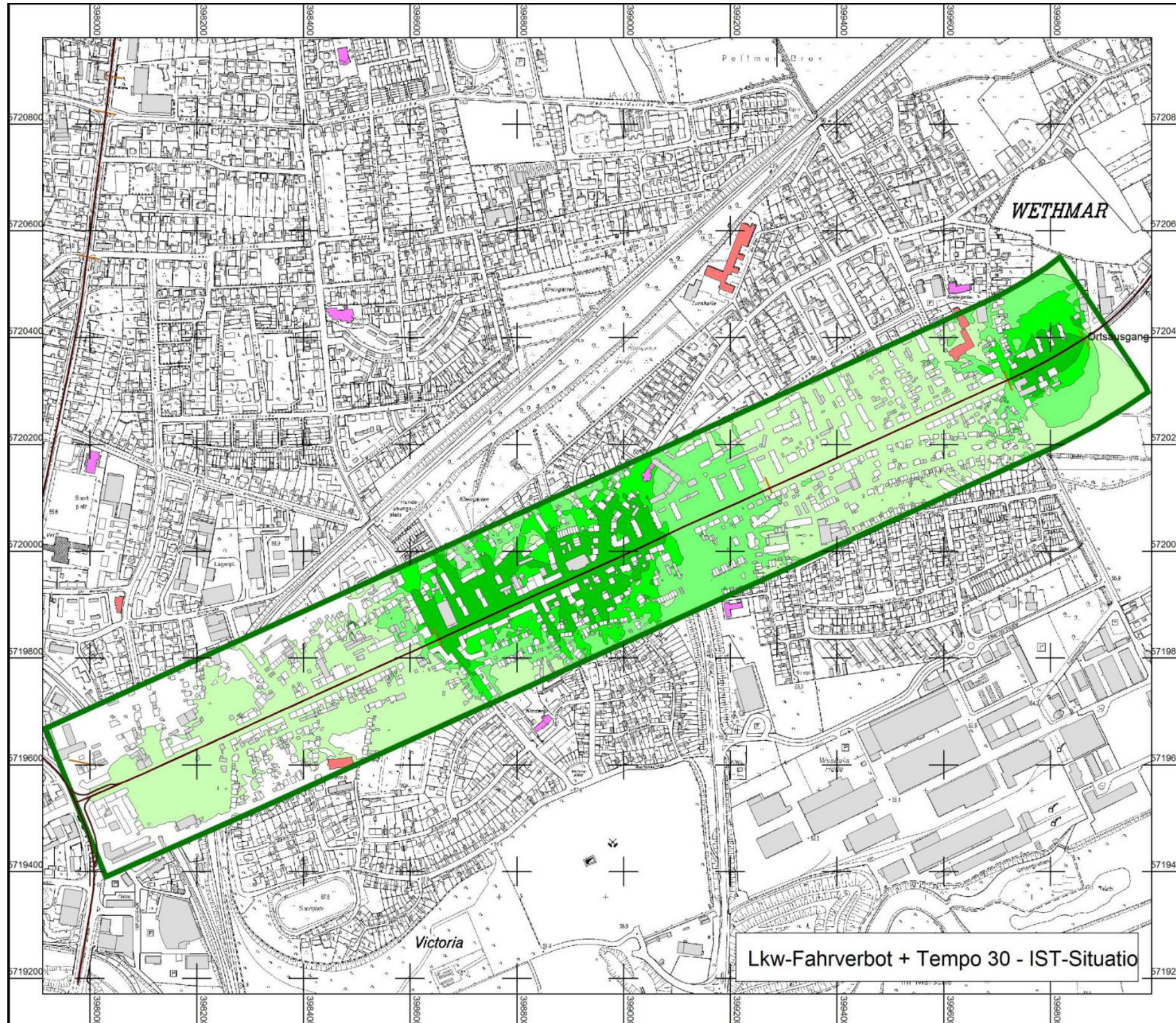
Pegelbereich Ln in dB(A)



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

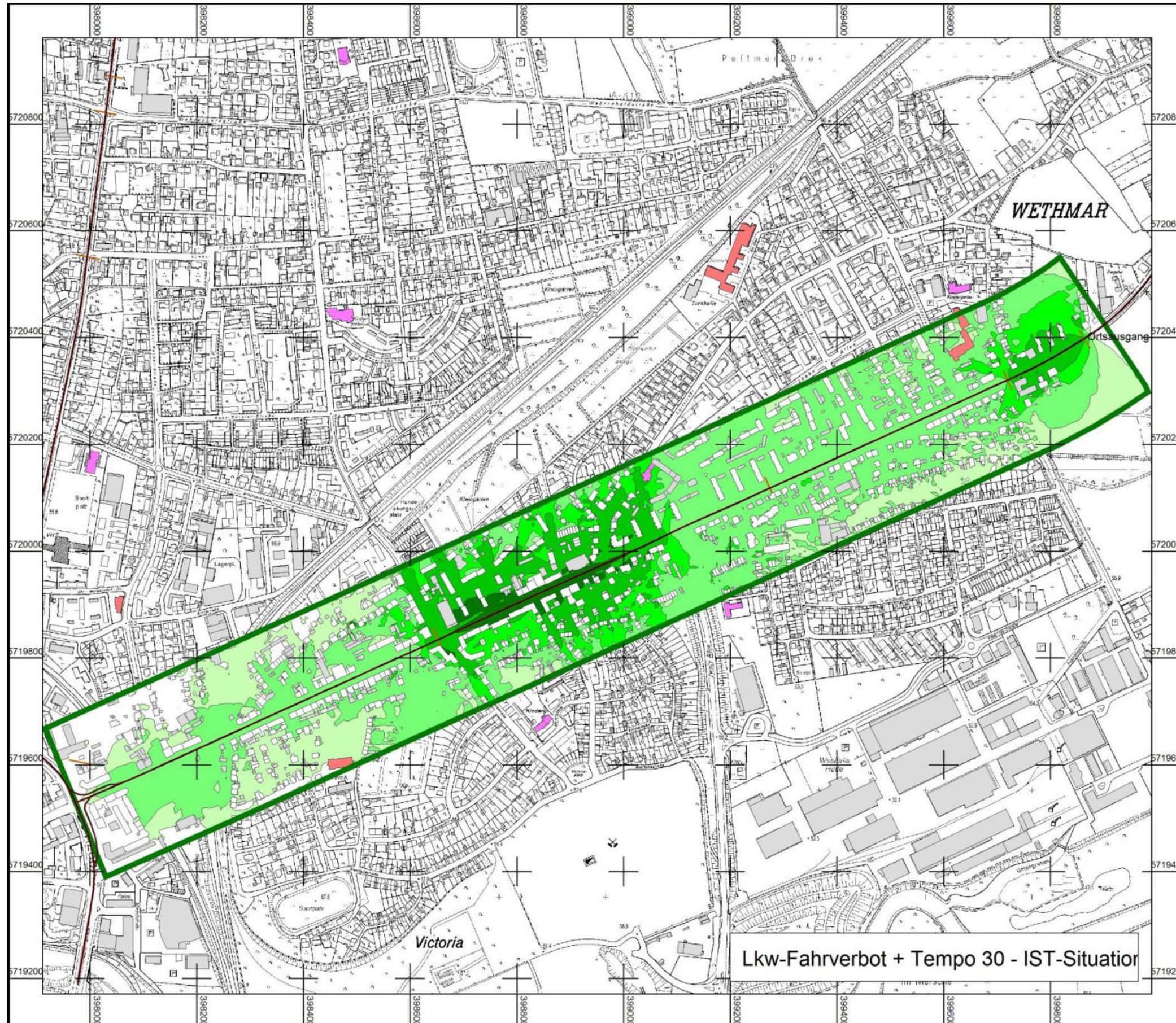
Zeichenerklärung

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

Pegelbereich Lden in dB(A)



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

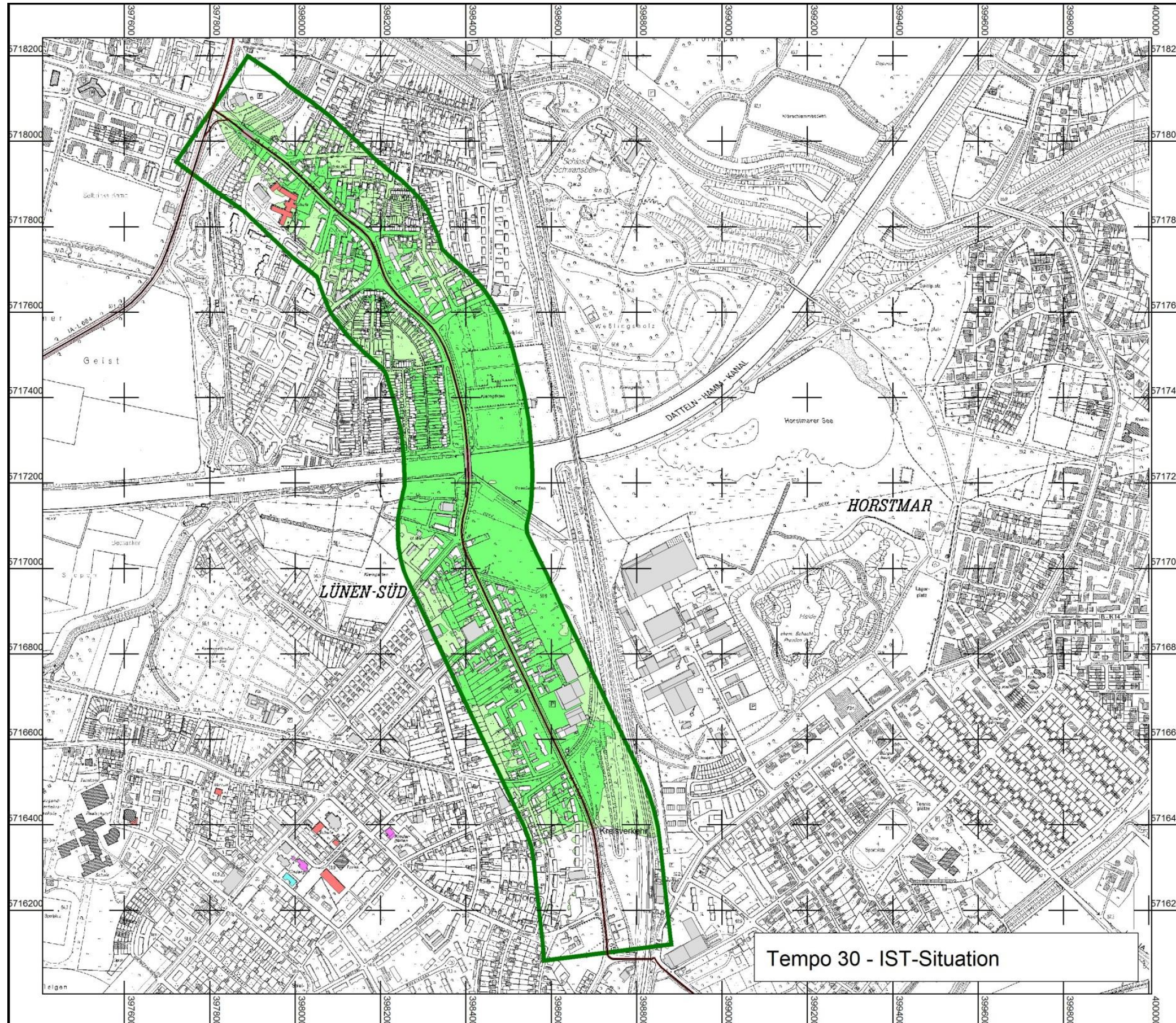
Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Fahrverbot + Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(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-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 03 (Bebelstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

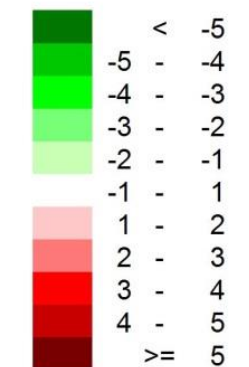
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

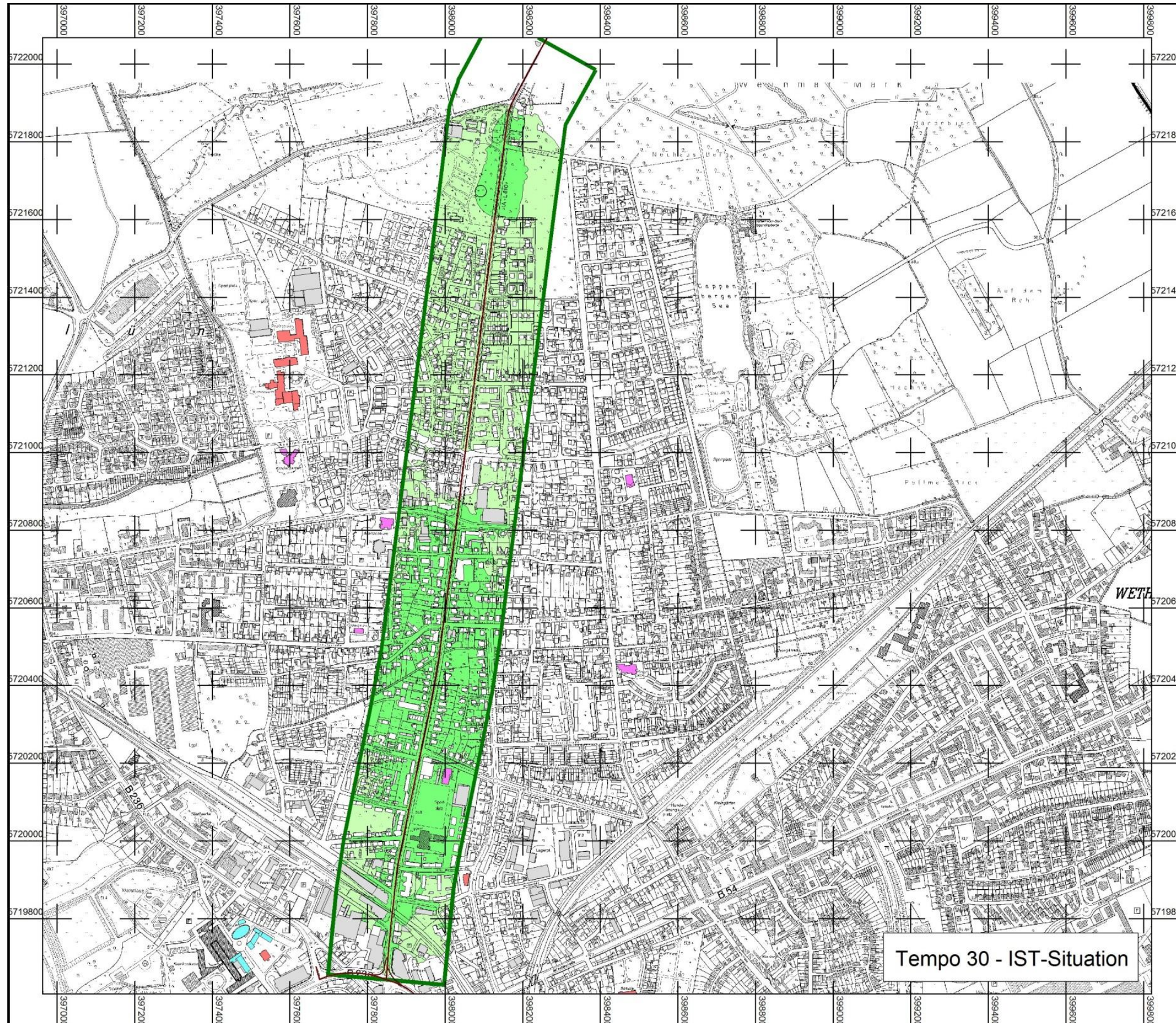
Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:10000



Tempo 30 - IST-Situation



Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

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

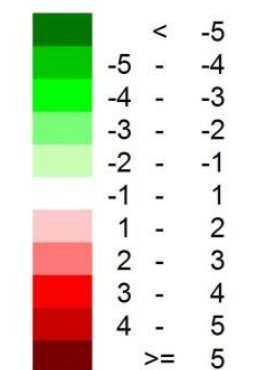
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

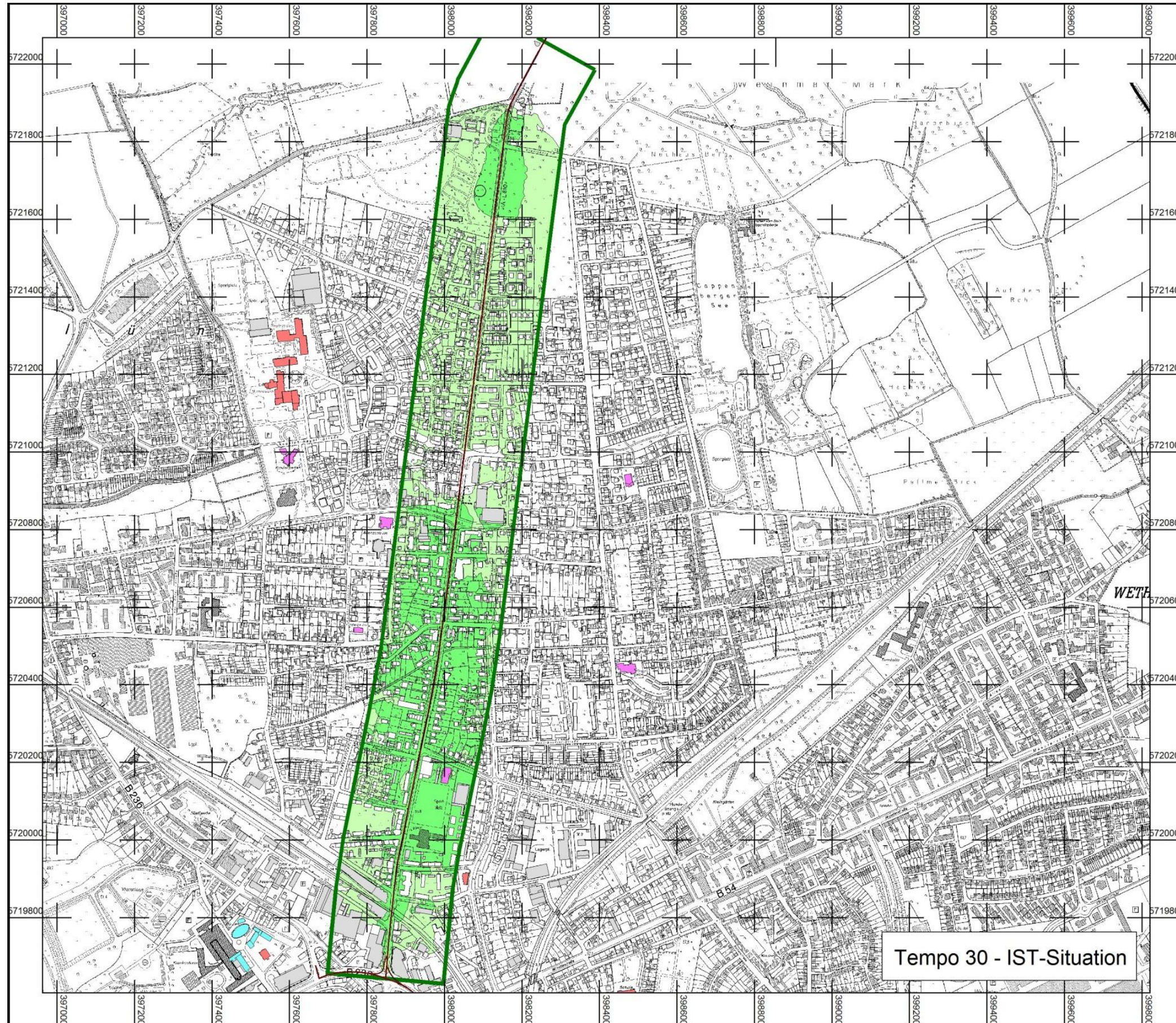
Pegelbereich Lden in dB(A)



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

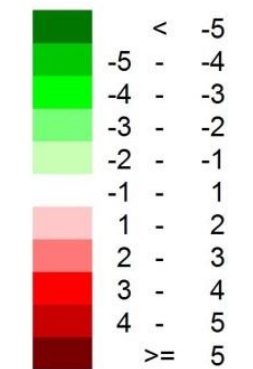
Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:11000



Tempo 30 - IST-Situation



Tempo 30 - IST-Situation

Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung
EU-Umgebungsärmrichtlinie
(2002/49/EG)
Differenzlärmkarte
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht
Lden
Bereich:
Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

Zeichenerklärung	Pegelbereich Lden in dB(A)
Rechengebiet Lärm	< -5
Straßenachse	-5 - -4
Emissionslinie	-4 - -3
Brücke	-3 - -2
Gebäude	-2 - -1
Hauptgebäude	-1 - 1
Nebengebäude	1 - 2
Schule	2 - 3
Kindergarten	3 - 4
Krankenhaus	4 - 5
Geometrie-Bitmap	≥ 5





Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

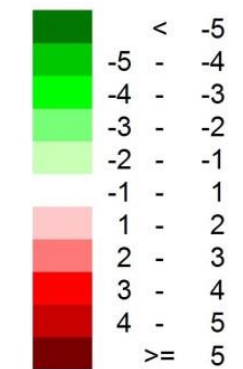
Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

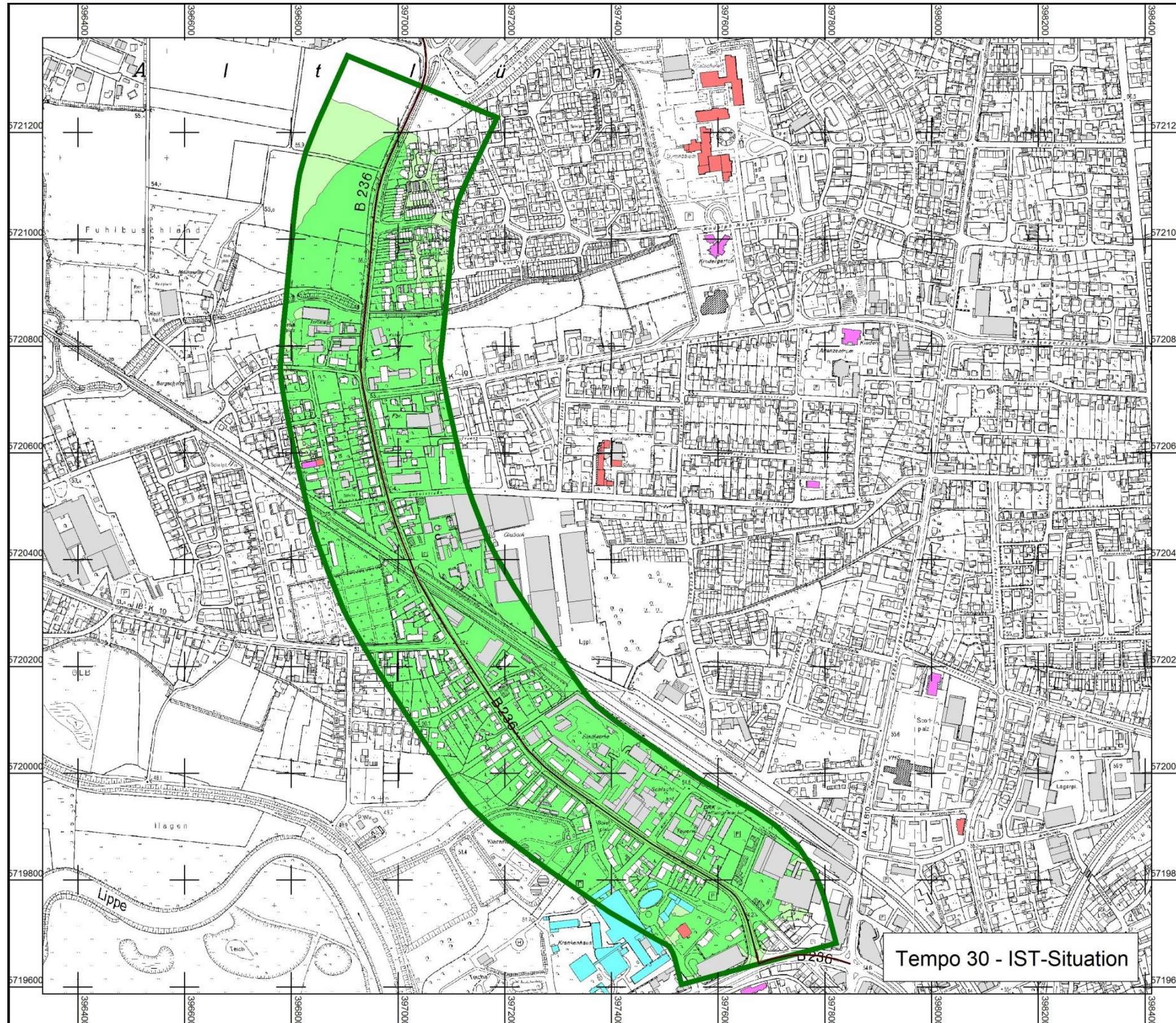
Zeichenerklärung

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

Pegelbereich
Ln
in dB(A)



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

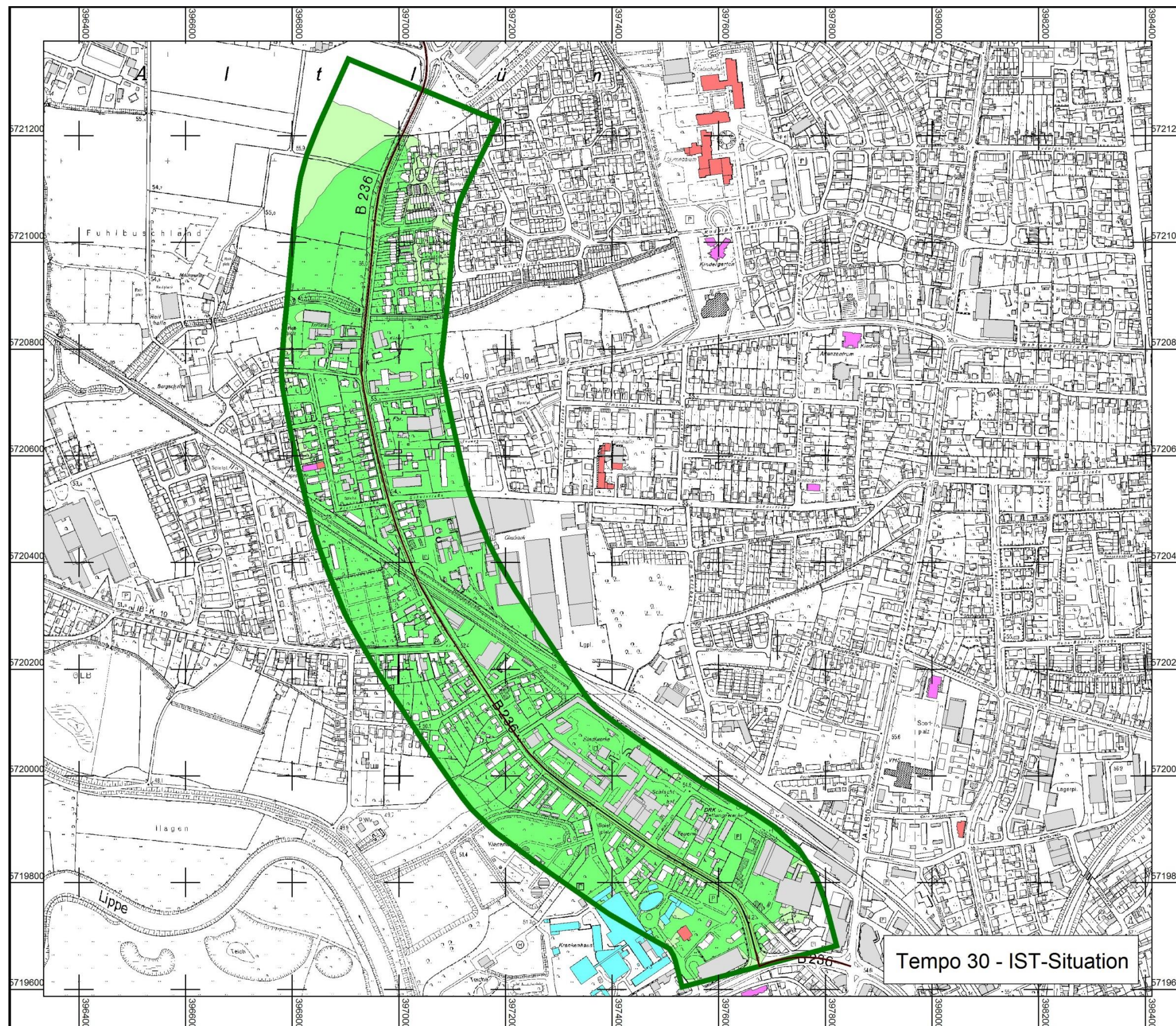
Gebäude

- 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)

	< -5
	-5 - -4
	-4 - -3
	-3 - -2
	-2 - -1
	-1 - 1
	1 - 2
	2 - 3
	3 - 4
	4 - 5
	>= 5



Tempo 30 - IST-Situation

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

lfd. 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 	<i>Hinweise werden zur Kenntnis genommen und von der zuständigen Fachabteilung geprüft.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
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. • 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. 	<i>Die Anregungen beziehen sich auf Straßenabschnitte außerhalb des Hotspots. Im Zusammenhang mit der Baugebietsentwicklung Wethmar-Ost wird sich ggfls. die Verkehrssituation in diesem Bereich durch eine Zufahrt verändern.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
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, Oberhau- 	<i>Die Anregung entspricht dem Vorschlag des Gutachters und soll als Maßnahme in den LAP aufgenommen werden</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			sen etc.) ist dieser nächtliche Lärmschutz auf Hauptstraßen auch möglich. Besonders in der Nacht wird zu schnell gefahren! Geschwindigkeitskontrollen wären angebracht.		
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! 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. Die ersten Güterzüge fahren ab Montags morgens um 3-4 Uhr, ab 5-6 Uhr kommt der Lärm von der Straße. 	<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>Der Bahnlärm ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</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 Fahrrichtung Kamen und an der Kreuzung Viktoria- / Konrad-Adenauer-Straße in Fahrrichtung 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. 	<p><i>Ein LKW-Durchfahrtsverbot aus Richtung Westen wird sich mit dem Ausbau der B 54 und hier insbesondere der Kreuzung Dortmunder Str./ Kupferstr. ergeben.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> Auch die Parksituation in dem gesamten Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße bis Parkstraße als auch Dortmundener 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>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet.</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 das <u>Fahrverbot für LKW über 3,5t stärker überwacht und gehandelt</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. 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, dass 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>Inhaltlich ähnliche Hinweise wie in den vorherigen Stellungnahmen, weswegen auf die 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 weitergeleitet.</i></p>	Keine Änderung des LAP III.
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 	<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>	Keine Änderung des LAP III.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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.</p> <p>Bitte eine Stellungnahme der zuständigen Behörden. Warum kann man dem Durchgangsverkehr 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. 	<p><i>Die Umsetzung ist abhängig von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.</i></p> <p><i>Hinweise werden zu Kenntnis genommen.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> • 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 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. • Zusammenfassung: <ol style="list-style-type: none"> 1. Den Begriff Mittelfristig ersetzen durch ein Zieldatum. 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 ausgebaute Umgehungsstraßen, und Lünen Mitte soll scheinbar das neue Kamener Kreuz werden. 	<p><i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<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. 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. Zu dem Schwerlastverkehr der von Amazon (Werne), Rünthe, Kamen Tanklastfahrzeuge, die zum Tanklager fahren plus die Ware aus und in den Stadthafen brin- 	<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>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>gen plus Aurubis. Der Lärmpegel dieser Fahrzeuge beträgt 70 bis 80 dBA plus Feuerwehr-Sirenen Lärm, die zigmal Tag und Nacht ausrücken.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>		
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 Lärm der A2 betroffen sind inkl. mindestens 1 Krankenhaus und 1 Schule. Bei westlichen / südwestlichen Winden (dies ist die vorherrschende Windrichtung) gibt es erhebliche Lärmbelästigung. 	<p><i>Der von Autobahnen ausgehende Lärm ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung.</i></p> <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>	Keine Änderung des LAP III.
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 Ge-</p>	<p><i>Das Problem ist bereits bekannt und wird im Laufe des nächsten Jahres zurückgebaut.</i></p>	Keine Änderung des LAP III.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>schwindigkeit 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 Kreuzungsbe- reich 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. 		
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. 	<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>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
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 verwunderlicher 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 anderen Maßnahmen (z. B. Verkehrsvermeidung und/oder –</p>		<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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. 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 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</p>		

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>auf Kosten der Lautstärke geschieht. 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. Als die Bebelstraße vor wenigen Jahren eine neue Fahrbahnoberfläche erhielt, wurde hier baustellenbedingt „Tempo 30“ angeordnet, alle genannten Belästigungen 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 Standort für eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. Während dieser Messungen fuhren die meisten Fahrzeuge merklich langsamer und es kam ebenfalls zu deutlich geringen Lärmbelästigungen. Seit längerer Zeit verkehren hier auch mehr- bzw. vielmals 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. Das Interesse liegt also im schnellstmöglichen Hin- und Herfahren. Auch werden diese Fahrten zum Großteil mit grünen Kennzeichen durchgeführt, hier stellt sich zusätz-</p>		

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>lich die Frage der Steuerhinterziehung, da keine landwirtschaftliche Nutzung vorliegt.</p> <p>Diese permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen führen zusätzlich zu gefährdenden Situationen an den Ein- und Ausfahrten Hustr., 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 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>		

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Zitat Homepage Stadt Lünen: „Die Lärmaktionspläne müssen im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, aber spätestens alle fünf Jahre überprüft und fortgeschrieben werden.“ https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtplanung/umwelt/laermkartierung/ 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. 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. 	<p><i>Als Datengrundlage wurden die Zahlen und Werte vom LANUV verwendet.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> Ich halte es für umso dringlicher hier lindernd einzuwirken. Dies kann effektiv und kurzfristig nur durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung und nur im Zusammenhang mit permanenten Geschwindigkeitsüberwachungen 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>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 Klimanotstand 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. Ent- 	<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> <p><i>Die Umsetzung, der Maßnahme Tempo 30, ist von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung abhängig.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>scheidung. 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 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 frasierter 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. Durch ständige Kontrollen und Aufstellung einer Geschwindigkeitsmessanlage könnte vieles erreicht werden.</p> <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 Fahrrichtungen 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. Öfters stehen 3 bis 4 Busse in dem Bereich von 200 m mit laufendem Motor, hierbei handelt es sich um einen hohen</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>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>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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 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> <p>Das Messen von Feinstaub ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung. Der Hinweis bezüglich der Geschwindigkeitsmessung wird zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet.</p>	
13.1	Bürger 13	8.8.2019	<p>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.</p> <p>26.07.219 17.45 Uhr bis 21.00 Uhr 65 Busse</p> <p>29.07.2019 11.20 Uhr bis 14.30 Uhr 80 Busse</p> <p>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 Bushaltestellenbe-</p>	s. o.	Keine Änderung des LAP III.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>reich. Wir sind von der hohen Anzahl erstaunt und zugleich sehr erschrocken.</p>		
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.</p> <p>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> <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</p>		Keine Änderung des LAP III.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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 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:</p>		

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>ich würde ja die Straße queren, obwohl es keinen Zebra-streifen 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 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 LÄRMAKTIONS-PLANUNG 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 alleinhaften gradlinigen Bau des Nordteiles (ab Kreisverkehr gen Cappenberg) 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, Wohnanlage ehemals VHS [Lärm]) bis zur Bergkampstraße (Einkaufszentrum, Brusenkamp II, Wohnanlage um Norbertstr., Lüner Heide) zur 30er-Zone erklärt werden. 	<p><i>Die Anregung zur Temporeduzierung entspricht dem Vorschlag des Gutachters und soll wieder in den LAP aufgenommen werden. Dabei handelt es sich jedoch nicht um die Ausweisung einer Tempo 30 Zone, sondern lediglich um eine Geschwindigkeitsreduzierung.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<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 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. 	<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>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> 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-Winkel zur Fahrbahn aufgebraute weiße Fahrbahnmarkierungen (Leuchtfarbe?) zuzüglich aufgebrauter 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</p>	<p><i>Gegenstand der Betrachtung der Lärmaktionsplanung III sind Hauptverkehrsstraßen, Kreis- und Gemeindestraßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von mehr als</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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 Gegenstand der Betrachtung zur Lärminderung und Verkehrsberuhigung und in die Liste aufgenommen wird. <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>	<p>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.</p>	
16	Stadt Dortmund	4.9.2019	Keine Bedenken, Abstimmung gem. § 2 Abs. 2 BauGB wird bestätigt	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des LAP III.
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>	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des LAP III.
18	Industrie- und Handelskammer zu Dortmund	6.9.2019	<p>Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) haben wir zum Lärmaktionsplan Stufe III folgende Hinweise/Anmerkungen:</p> <p>Einschätzung: 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 		Die Lkw-(Nacht)Fahrverbote müssen differenzierter 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.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>sich entgegen der fachlichen Auffassung dafür ausgesprochen, die Maßnahmenempfehlungen „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“ aus dem Lärmaktionsplan Stufe III herauszunehmen.</p> <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 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. Für den Abschnitt Münsterstraße (Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang) wird ebenfalls ein Nachtfahrverbot 	<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 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</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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> <p>Fachliche Bewertung: Beide Straßen sind als Bundes- und Landesstraßen dem überregionalen Verkehr und damit auch dem Lkw-Verkehr gewidmet. Ein Durchfahrtverbot stellt ein Nutzungsverbot für die örtlichen Gewerbetreibenden dar 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><i>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 Vorrangroute bezeichneten Abschnitts werden demnach berücksichtigt.</i></p> <p><i>Der Anregung wird in Teilen gefolgt.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<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. • Eine weitere Betrachtung der Königsheide, ist aufgrund ihres hohen Anteils des Güterverkehrs in Erwägung zu ziehen. Vor der Anordnung eines Durchfahrverbotes 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-Vorrangrouten klassifiziert. Bei der Bewertung der verkehrlichen Wirkungen sind auch die Nachbarkommunen</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>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>einzu beziehen. 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> <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. 	<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</i></p>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<ul style="list-style-type: none"> 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>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</p>	<p><i>nachfolgende Stufe berücksichtigt.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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 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 Zeitreserven 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 Unna führen, da zur Einhaltung der im Nahverkehrsplan dargestellten Prinzipien der „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ (Takte, Betriebszeitfenster, Anschlüsse zur Bahn und zu anderen Buslinien) mehr Fahrzeuge (damit auch</p>		

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>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 weist 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: 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>Zwar wird das Thema wie vorgesehen inhaltlich weiterentwickelt. Letztlich scheitert 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 	<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> <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>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Problembereiche keine Regelungen enthält, dürfte den gestellten Anforderungen demnach nicht genügen.</p> <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>		
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 (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 Mehrbe-</p>	<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>	Keine Änderung des LAP III.

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>lastung 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. 		
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. 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 Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter</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- angeordneten Maßnahmen von den Fachbehörden umzusetzen sind.</i></p>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden kann. Die Geräuschmissionen 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 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. Gemäß § 2 FStrG und § 7 (Einziehung, Teileinziehung)</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>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>StrWG NRW müsste, um ein Lkw-(Nacht)fahrverbot auszusprechen 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 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 Asphalte, 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 lärmindernden 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><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<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 bezüglich der Vorgaben durch den Bund für Ortsdurchfahrten, werden zur Kenntnis genommen. (Bezug zur E-Mail)</i></p>	
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 Lärmbelastung 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 Auswirkungen auf das Klima im Rahmen der Abwägung bevorzugt und Lösungen vorgeschlagen, die sich positiv auf Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken.“</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>
25	Straßen NRW Autobahn-	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</p>		<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
	niederlassung Hamm Abteilung Bau		<p>wornden.</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 Kamenbergkamen bis zur Anschlussstelle Dortmund-Nordost. Dabei wurden lärm mindernde Fahrbahndeckschichten 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> <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>	<i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>	
26	Vestische Straßenbahnen GmbH	29.7.2019	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.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
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 	<i>Die möglichen Auswirkungen von Temporeduzierungen werden zur Kenntnis genommen. Die VKU wird im weiteren Verfahren zur Um-</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>werden, auf 30 km/h herabgestuft werden. Die Auswirkungen können wir ohne Fahrzeitanalysen schlecht abschätzen, es kann jedoch zu Sprungkosten führen, wenn durch höheren Fahrzeitbedarf mehr Busumläufe benötigt werden. Wir bitten darum, auch weiterhin in der Planung auf dem Laufenden gehalten zu werden.</p>	<p><i>setzung der Maßnahmen beteiligt.</i></p>	
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. 	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
29	Abt. 4.6	6.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> • Von Seiten des Straßenbaus bestehen keine Einwände. Grundsätzlich ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit leichter umzusetzen als die Ausführung der Asphaltdecken in LOA-Bauweise. Für den Einbau des LOA-Belages müssten zuvor alle Straßeneinbauten (Schächte, Versorgerkappen, etc.) aus dem Fahrbahnbereich herausgelegt werden. Dieser Aufwand ist häufig viel zu aufwändig und zu kostspielig und dadurch verliert diese Maßnahme zunehmend an Bedeutung. 	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
30	0.2 Ref. Stadtentwicklung	1.8.2019	<p>Das Referat Stadtentwicklung ist federführend für den integrativen Ansatz der Quartiersentwicklung zum Stadtgartenquartier Münsterstraße. Als langfristige Ziele zählen hier die städtebauliche Aufwertung insbesondere an der Münsterstraße sowie eine soziale Stabilisierung der Bewohnerschaft des Quartiers. Als Rückgrat des Quartiers wurde im Masterplan Grün die Münsterstraße definiert.</p>		<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>Durch ihren linearen Verlauf in West-Ost-Ausrichtung, dem Charakter einer Einfallsstraße in die Innenstadt und dem gleichzeitigen bedeutsamen Raum für das öffentliche Leben hat die Münsterstraße im StadtGartenQuartier eine wesentliche Bedeutung. Dies wird auch durch den Charakter einer Alleenstraße (geschützte Allee gemäß Alleenkataster NRW) deutlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor diesem Hintergrund kann das Referat Stadtentwicklung den Maßnahmenempfehlungen für die Münsterstraße aus dem Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stufe III zustimmen. • Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h <p>Eine Lärminderungswirkung in Form der Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird begrüßt. Bisher ist in der Münsterstraße im Bereich Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang ein Wechsel der Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h und 50 km/h vorzufinden. Dies ist seit Beginn der Quartiersentwicklung ein wichtiges Thema in der Öffentlichkeit. Daher würde eine Begrenzung auf 30 km/h im Abschnitt Steinstraße und Zwolle Allee zu einer wesentlichen Verbesserung führen, auch vor dem Hintergrund der allgemeinen Entwicklung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lkw-(Nacht)Fahrverbot <p>Auch ein Lkw-Fahrverbot wird grundsätzlich positiv gesehen. Die Münsterstraße entspricht aufgrund ihrer Ausgestaltung mit dichter, mehrgeschossiger Bebauung, der Platanenallee und der bestehenden Geschwindigkeitsbegren-</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Lärmaktionsplan Lünen Stufe III

Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vom 15.07.2019 – 06.09.2019

Benachrichtigung am 25.07.2019

Abt. 4.1

Ifd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			<p>zung von 30 km/h im Abschnitt Kurt-Schumacher-Str. bis Steinstraße keiner typischen Bundesstraße (B54). Demnach ist es sinnvoll den Lkw-Durchgangsverkehr über die Zwolle Allee umzuleiten, um die Belastungen durch Lärmimmissionen zu reduzieren. Als ersten Ansatz kann das Referat Stadtentwicklung auch ein Lkw-Nachtfahrverbot begrüßen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Kombination aus einer durchgängigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und einem Lkw-(Nacht-)Fahrverbot ist aus Sicht des Referats Stadtentwicklung ein deutlicher Gewinn für das gesamte Quartier. 	<p><i>Die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem StadtGartenQuartier als wichtige Maßnahme zur Verbesserung gesehen.</i></p>	

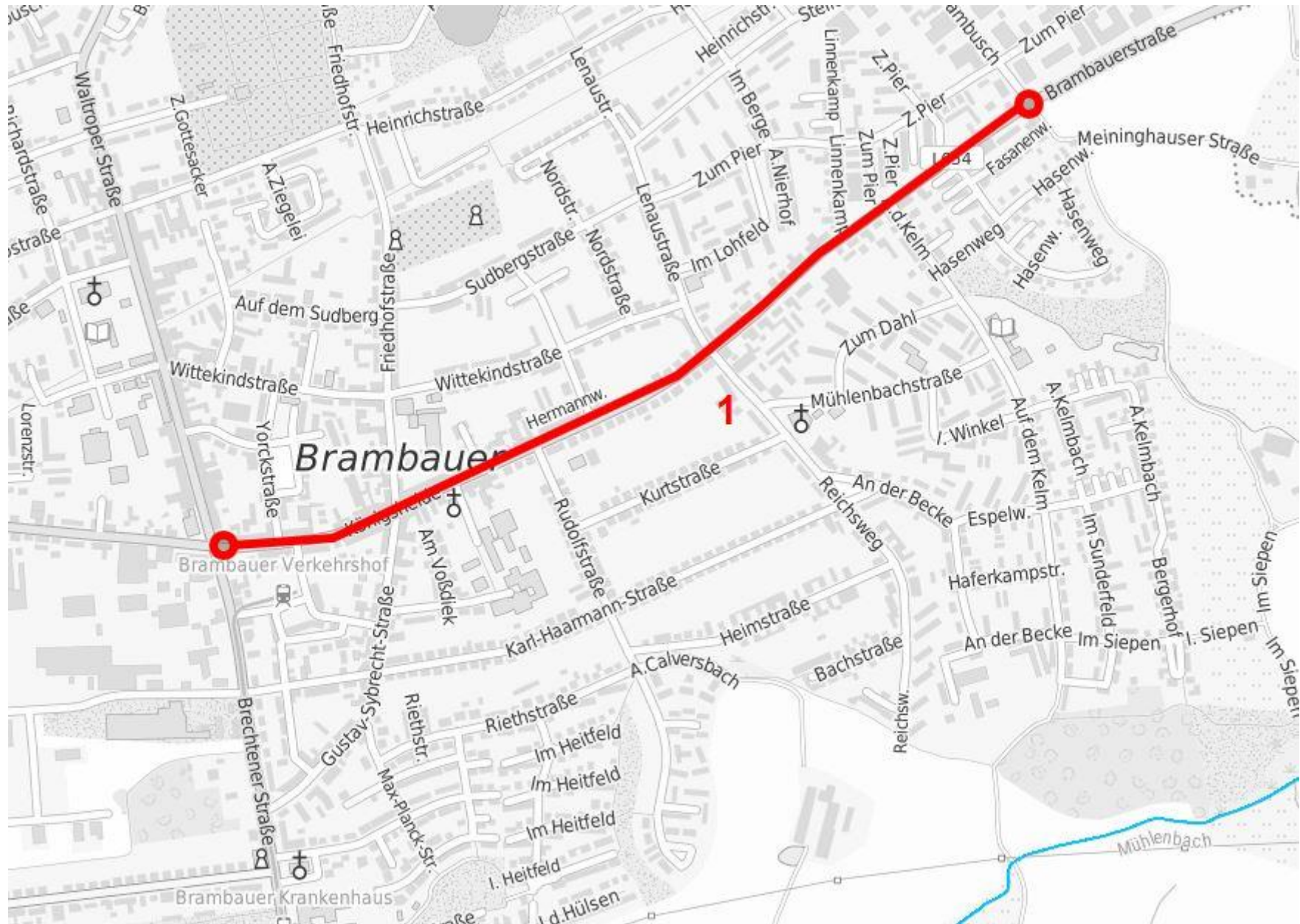


Abbildung 1: Königsheide (1) (Waltruper Str. bis Am Brambusch) -> Tempo 30, Lkw-(Nacht)Fahrverbot

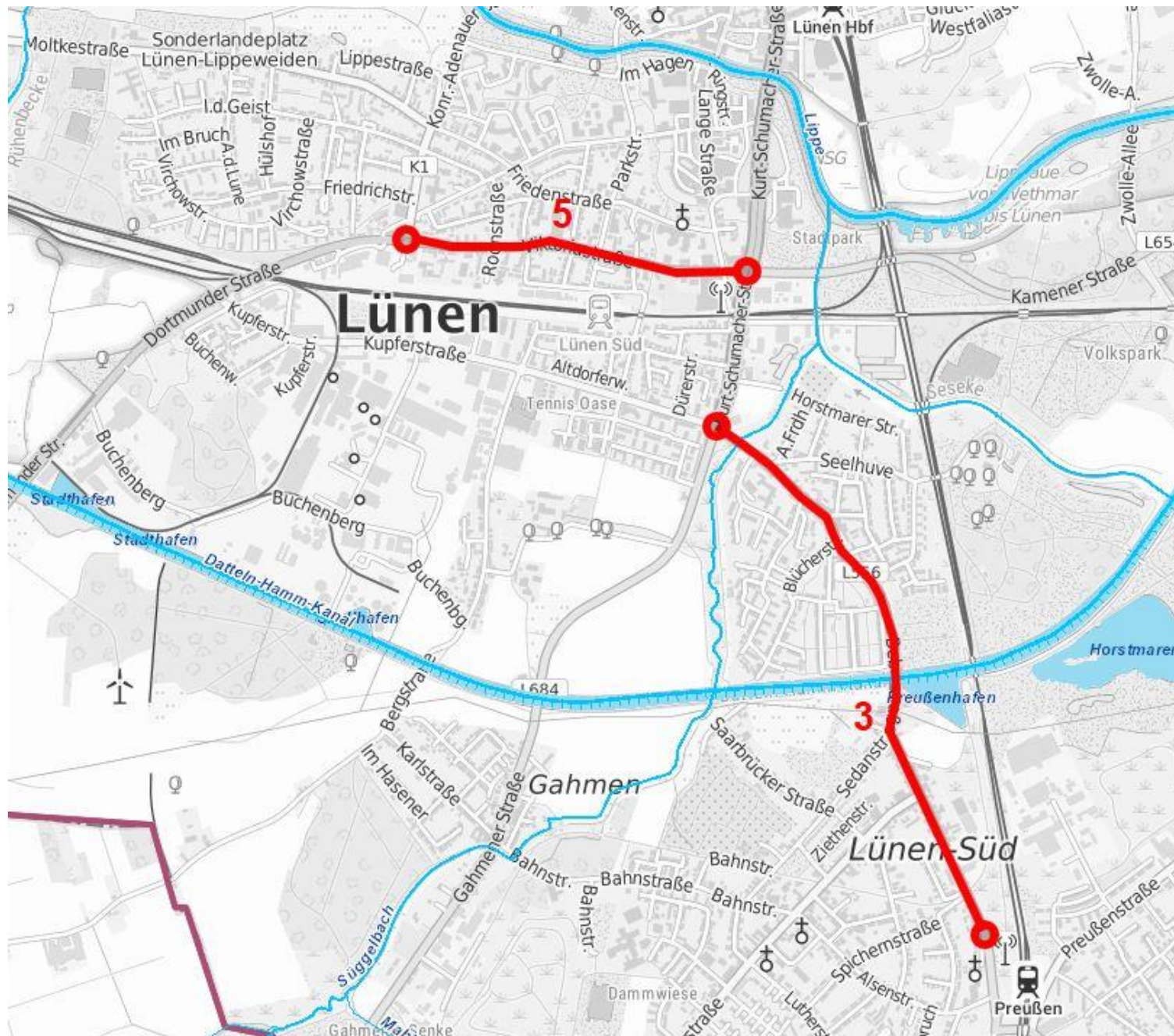


Abbildung 2: Bebelstraße (3) (Gahmener Str. bis zum Kreisverkehr vor der Bahnunterführung) -> Tempo 30
Viktoriastraße (5) (Konrad-Adenauer-Straße bis Kurt-Schumacher-Str.) -> Tempo 30

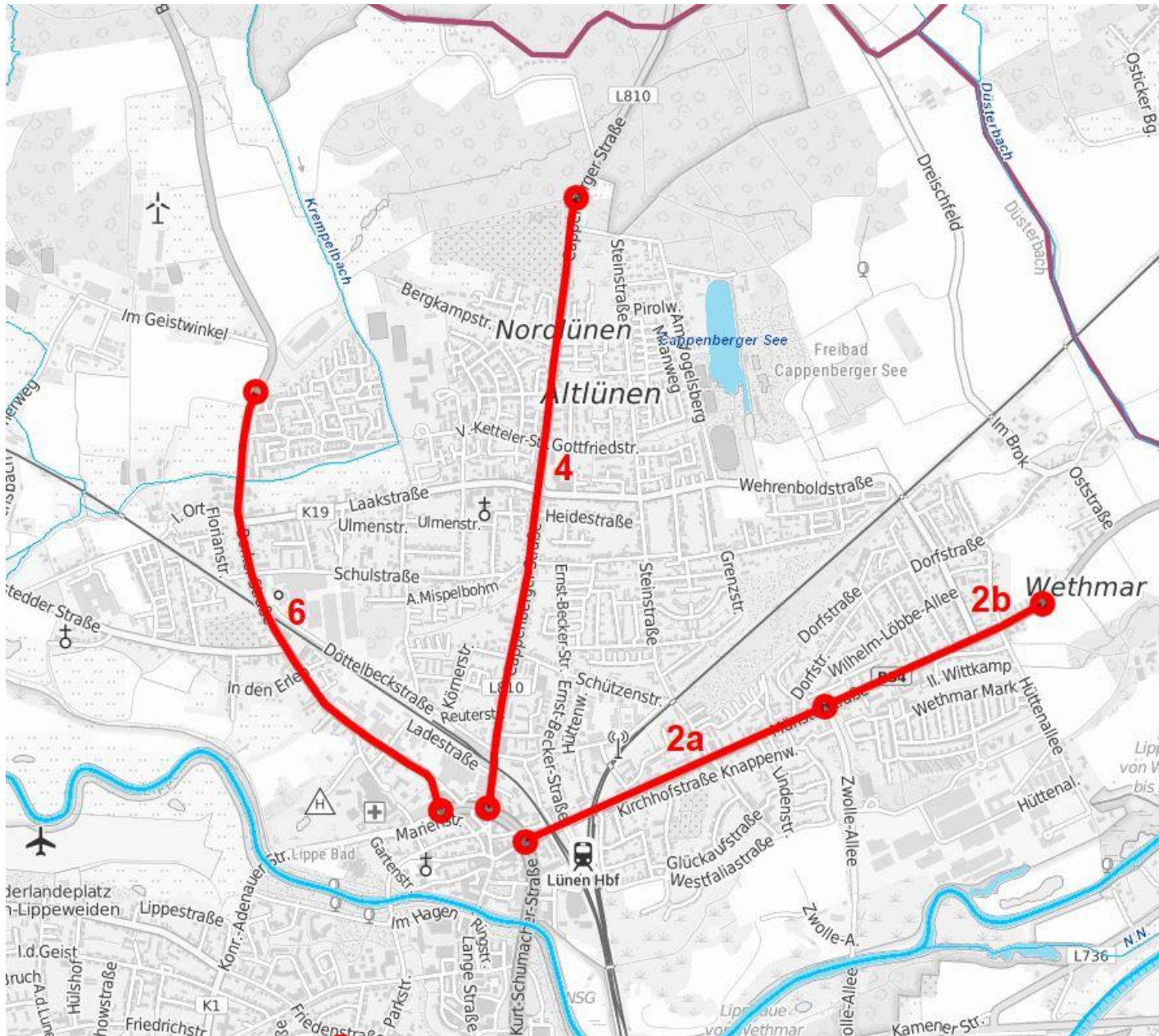


Abbildung 3: Münsterstraße (2a) (Kurt-Schumacher-Str. bis Zwolle-Allee) -> Tempo 30, Lkw-(Nacht)Fahrverbot
 Münsterstraße (2b) (Zwolle-Allee bis Ortsausgang, in Höhe Hausnummer 219) -> Tempo 30
 Cappenberger Straße (4) (Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang, in Höhe der Straße Im Holt) -> Tempo 30
 Borker Straße (6) (Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang in Höhe Lortzingstr. 113) -> Tempo 30

V. 1
MI-85/2020

Sachstand Bauleitplanverfahren

Kürzlich abgeschlossene Bauleitplan-Verfahren

- B-Plan Nr. 225 „Wohnquartier Preußenstraße“
- B-Plan Nr. 229 „Viktoria-Ost“ Teil A
- i. V. m. 14. FNP-Änderung „Viktoria I/II“
- B-Plan Nr. 62 „Victoria“, Aufhebung

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt

15. September 2020

Bauleitpläne im Verfahren

	Verfahren	Vor- bereitung	Aufstellungs- beschluss	Erarbeitung	§ 3 (1) § 4(1) BauGB	Erarbeitung	§ 3 (2) § 4(2) BauGB	Erarbeitung	Satzungs- beschluss/ Rechtskraft
Wohnen	B-Plan Nr. 223 „Wethmar-Ost“								
	B-Plan Nr. 224 „Sedanstraße“								
	B-Plan Nr. 225 „Am Diek West“								
	B-Plan Nr. 228 „Preußenhafen“								
	B-Plan Nr. 230 „Grenzstraße“								
	B-Plan Nr. 231 „In der Heide“								
Sonstige	B-Plan Nr. 165 „Minister Achenbach I/II“, 4. Änderung								
	B-Plan Nr. 232 „Linden-Quartier“								
	B-Plan Nr. 233 „Netto Münsterstraße“								
	└ 15. FNP Änderung „Netto Münsterstraße“								

Projektierte Bauleitpläne

	Verfahren	Vor- bereitung	Aufstellungs- beschluss	Erarbeitung	§ 3 (1) § 4(1) BauGB	Erarbeitung	§ 3 (2) § 4(2) BauGB	Erarbeitung	Satzungs- beschluss/ Rechtskraft
Projektiert	B-Plan Nr. 229 „Viktoria-Ost“, Teil B								
	B-Plan Nr. 234 „Viktoria-West“								
	B-Pläne Wohnbauflächen (abhängig vom Arbeitsprogramm)								
	B-Pläne Gewerbeflächen (abhängig vom Gewerbeentwicklungskonzept, STEAG)								



Bebauungsplan Lünen Nr. 224 „Sedanstraße“

Sachstand

15.09.2020



Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH

Wohnen in Lünen-Süd: Herausforderungen und Handlungsbedarfe für Neubauf Flächen

- Bedarf unterschiedlichster Wohngebäudetypologien (Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser sowie Mehrfamilienhäuser)
- Entwicklung zu einem, insbesondere für junge Familien, attraktiven Stadtteil, ohne jedoch weitere Zielgruppen zu vernachlässigen
- Steigerung der Wohnumfeldqualität und Stärkung vorhandener Versorgungsangebote

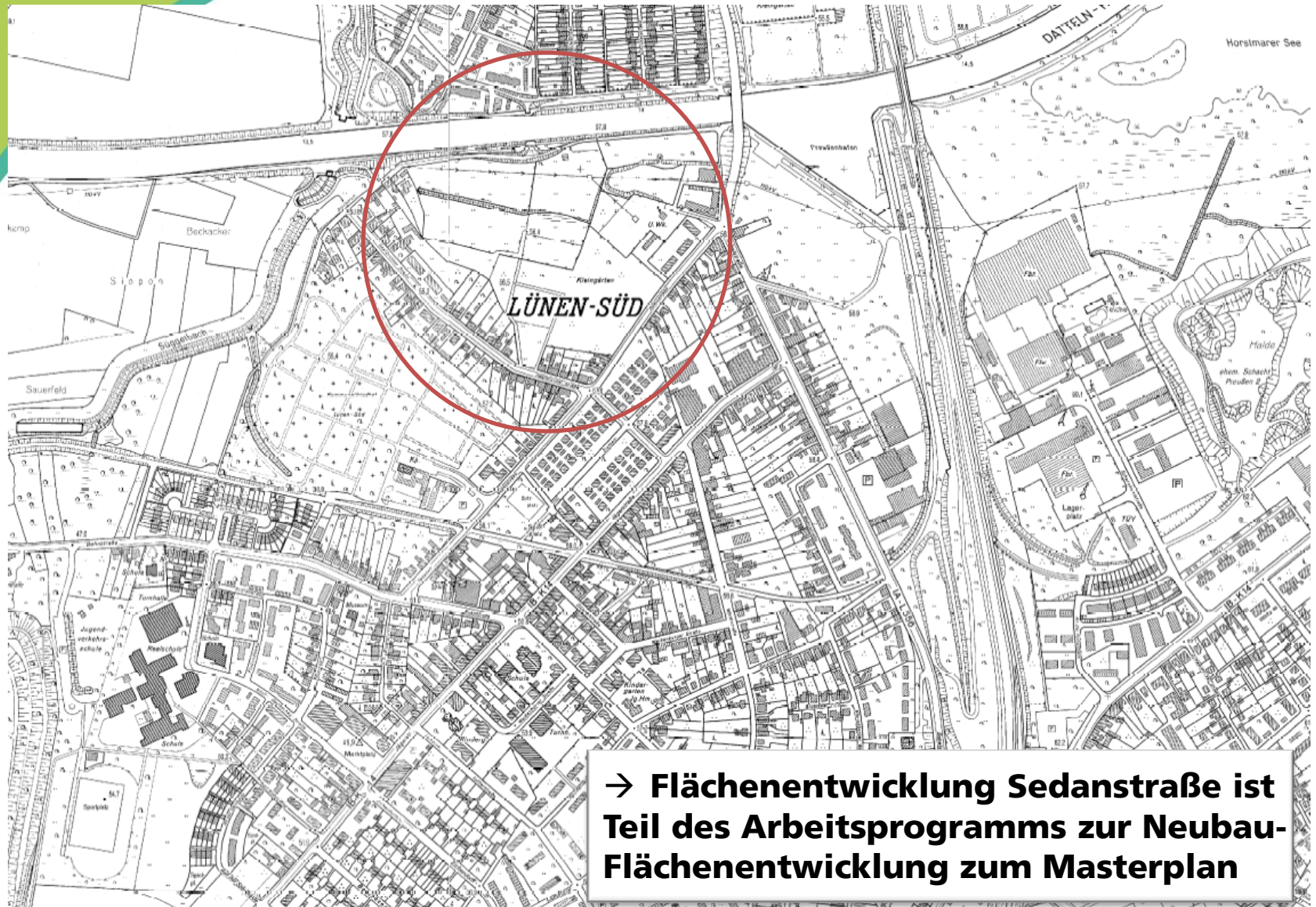


Stadt Lünen
Masterplan Wohnen

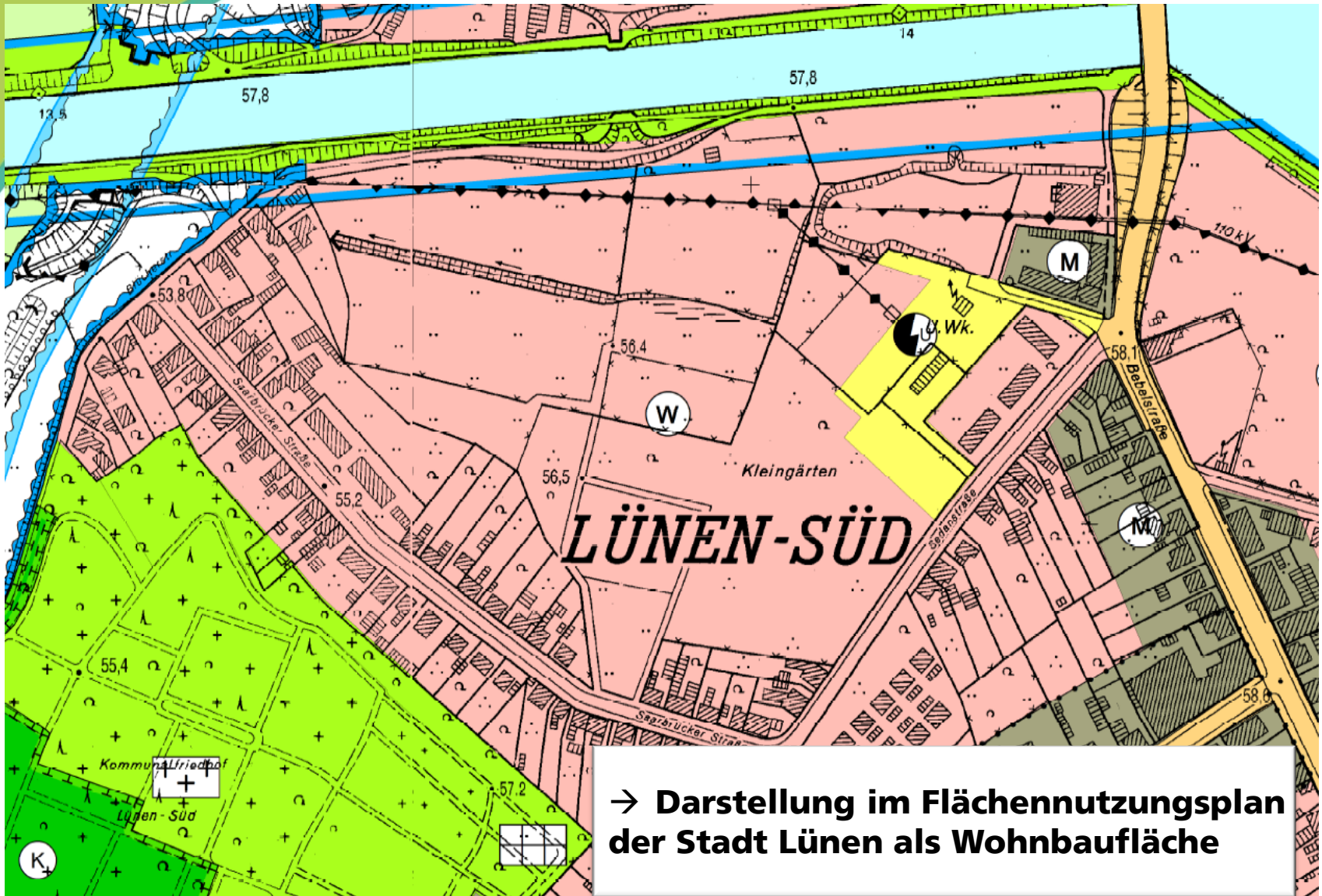


Kurzcharakteristik Lünen-Süd

- verkehrsgünstige Lage
- hoher Grünflächenanteil
- bergbaugeprägt und vom Strukturwandel betroffen (insb. gewerbliche Leerstände entlang der Jägerstraße)
- zwei größere Bergarbeitersiedlungen, ansonsten Mischbebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern
- seit 2014 Stadtumbaugebiet (Umsetzung von Maßnahmen mit Städtebaufördermitteln)







→ Darstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Lünen als Wohnbaufläche



mögliche Restriktionen

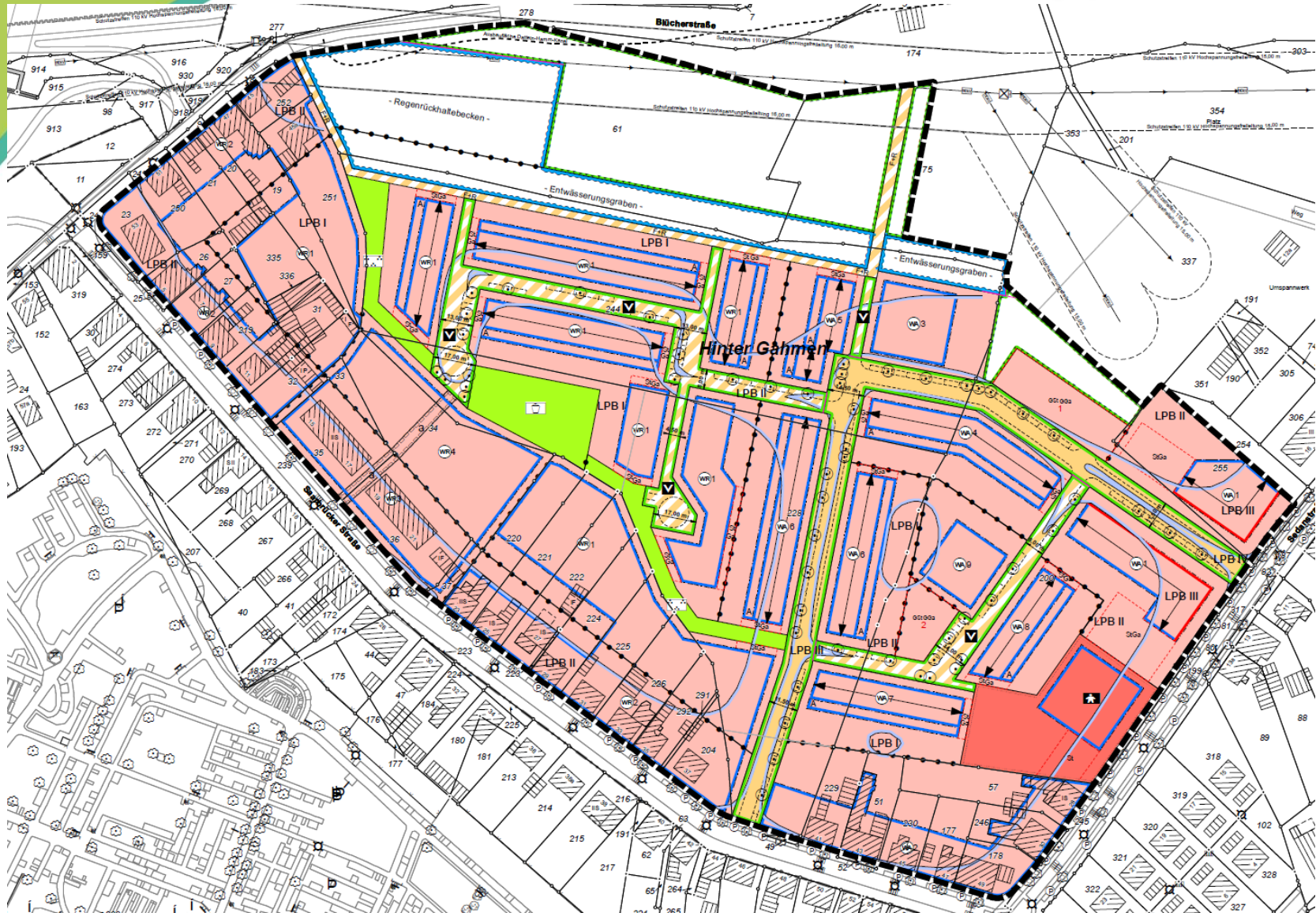
- Verbreiterung des Datteln-Hamm-Kanals
- 110 kV Stromtrasse sowie das Umspannwerk
- ein vom LANUV kartiertes Biotop
- jahrelange Nutzung einer Teilfläche als Grabeland
- Schiffsverkehr / Straßenverkehr

→ **Erforderlichkeit diverser Fachgutachten (Lärm, Altlasten, Elektromagnetismus, Artenschutz)**



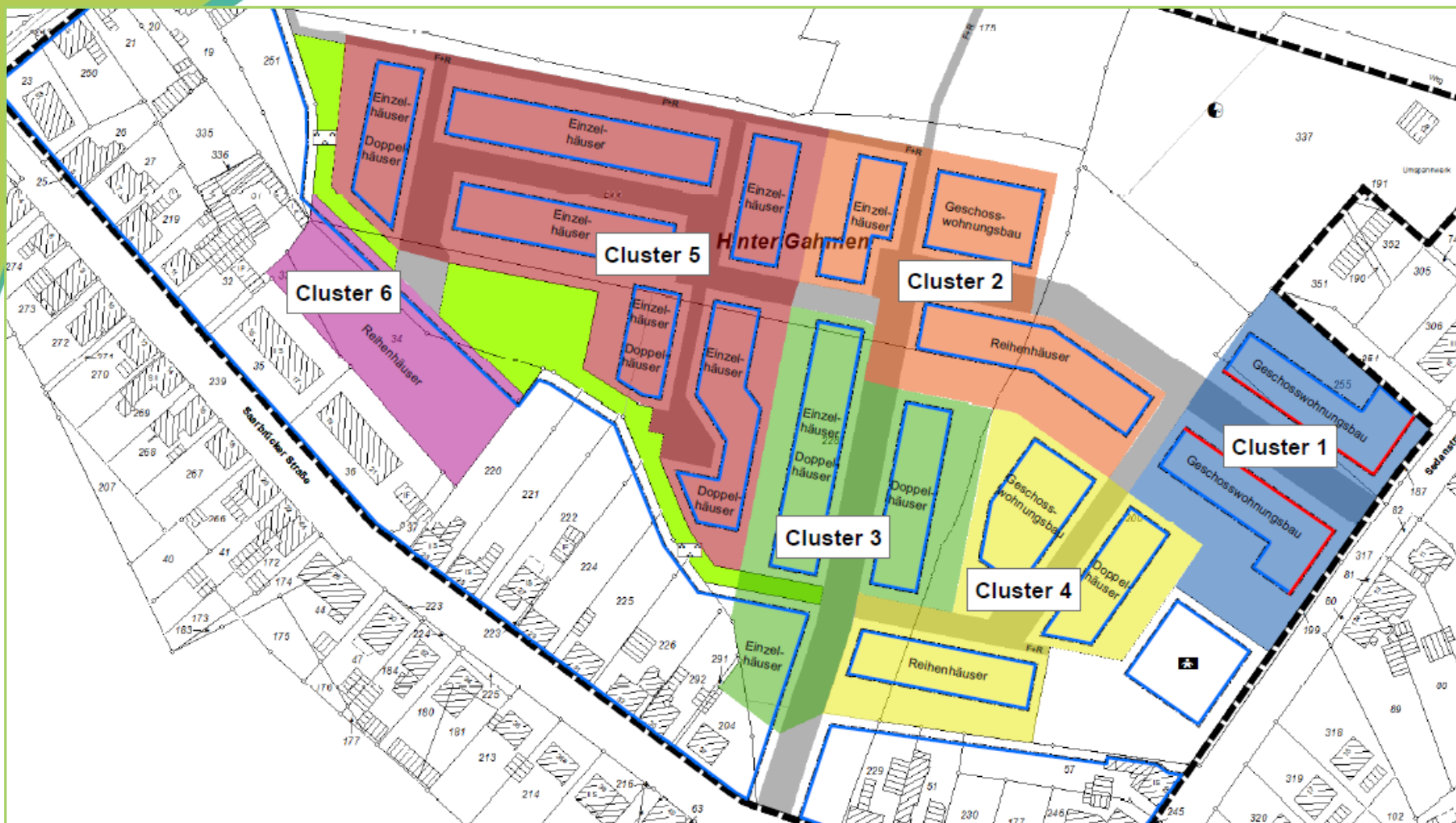
→ **Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Lünen Nr. 224 „Sedanstraße“ im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 27. Juni 2017**







- ca. 160 bis 200 neue Wohneinheiten in unterschiedlichen Haustypologien
 - Einzelhäuser (~23 Grundstücke)
 - Doppelhäuser (~22 Grundstücke)
 - Reihenhäuser (~27 Grundstücke)
 - Geschosswohnungsbau
- soziale Durchmischung (auch mit Hilfe sozialer Wohnraumförderung)
 - junge Familien
 - ältere Menschen
 - ...
- Förderung von Nahmobilität
 - Fuß- und Radwegeanschluss an die Promenade des Datteln-Hamm-Kanals
 - Verkehrsberuhigte Erschließung
- Kindertagesstätte



Klimafreundliches Baugebiet Sedanstraße

(Siehe Mitteilung MI-71-2020)

Vorbereitung der Baugebietsentwicklung

Konkrete Baugebietsentwicklung

Sparsamer und
schonender
Umgang mit
Grund und Boden

Lage der
Wohnbaufläche

Energetische
Optimierung
städtebaulicher
Entwürfe und der
Gebäude

Klimaanpassung

Gebietsbezogene
Energie- und
Wärmeconzepte

Umweltgerechte
Mobilität

Ziel der Baugebietsentwicklung: Klimafreundlichkeit mithilfe der Werkzeuge

- Festsetzungen im Bebauungsplan
- städtebauliche Verträge
- Grundstückskaufverträge



✓ 27.07.2017

Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 2 BauGB / Beschluss über die frühzeitige Beteiligung
durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Lünen

✓ 03.07.2018

Frühzeitiger Scopingtermin

Mit verfahrensrelevanten Fachstellen

✓ 19.07.2018

Amtsblatt 18/2018

Öffentliche Bekanntmachung

im Amtsblatt der Stadt Lünen / Homepage Stadt Lünen

✓ 23.07.2018 bis
03.09.2018

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

**Beauftragung, Anfertigung und
Einarbeitung von Fachgutachten**

Fachgutachten: Artenschutz, Schallschutz,
verkehrstechnische Untersuchung, Altlasten,
Messung magnetischer und elektrischer Felder in
der Umspannanlage, Machbarkeitsstudie zur
entwässerungstechnischen Erschließung

**Erarbeitung eines
Planentwurfes (inkl.
Begründung, Umweltbericht)**
unter Einbeziehung der
eingegangenen Anregungen

**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und
sonst. Träger öffentlicher Belange**

4. Quartal 2020



Beschluss über die öffentliche Auslegung

durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Lünen

Öffentliche Bekanntmachung

Im Amtsblatt der Stadt Lünen / Homepage Stadt Lünen

Beteiligung der Öffentlichkeit

**Beteiligung der Behörden und sonst. Träger
öffentlicher Belange**

Satzungsbeschluss

durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt & Rat der Stadt Lünen

Rechtswirksamkeit

durch ortsübliche Bekanntmachung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Fragen?

Was hat einen
starken Süden?

**Mein
Lünen!**