lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
1	Bürger 1	29.7.2019	• LKW-Verkehr über den Bahnübergang Münsterstraße ab 4 Uhr morgens, besonders laut und störend; • Fußgängerampel Münsterstraße 55, störender Verkehr aus Richtung Werne , Beschleunigung besonders laut	*Hinweise werden zur Kenntnis genommen und von der zuständigen Fachabteilung geprüft.*	*Keine Änderung des LAP III.*
2	Bürger 2	3.9.2019	• …, 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 LKW (meist von Amazon) bis spät in die Nacht zu hören. Hier ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung ab der Oststraße auf 30 km/h rund um die Uhr erforderlich. • Auch aus Richtung Lünen sollte das Ortsausfahrschild 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.	*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.*	*Keine Änderung des LAP III.*
3	Bürger 3	6.9.2019	• Tempo 30 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-	*Die Anregung entspricht dem Vorschlag des Gutachters und soll als Maßnahme in den LAP aufgenommen werden*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. 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	• Als Anwohner wäre es wünschenswert, wenn Fahrzeuge größer 7,5t gar nicht oder zeitlich beschränkt 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.	*Es besteht bereits ein LKW-Durchfahrtsverbot aus Richtung Osten. Eine weitere und ausgearbeitete Beschränkung ist bereits in der entsprechenden Fachabteilung in Bearbeitung.* *Der Bahnlärm ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung.*	*Keine Änderung des LAP III.*
5	Bürgerin 5	2.9.2019	• Als Eigentümerin eines Mehrfamilienhauses an der Viktoriastraße stelle ich immer wieder fest, dass LKW aus Richtung Kurt-Schumacher-Straße das Fahrverbot für LKW über 3,5t missachten. Von der Geschwindigkeit, egal zu welcher Uhrzeit, einmal ganz zu schweigen. Weiterhin wäre es sinnig, den Schwerlastverkehr in Fahrrichtung Kamen nicht mehr über die Viktoriastraße zu führen. Dieser sollte bereits an der Kupferstraße für die Fahrtrichtung 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-, Rathenaustraße usw.) kommen.	*Ein LKW-Durchfahrtsverbot aus Richtung Westen wird sich mit dem Ausbau der B 54 und hier insbesondere der Kreuzung Dortmunder Str./ Kupferstr. ergeben.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			• Auch die Parksituation in dem gesamten Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße bis Parkstraße als auch Dortmunder Straße bis Im Engelbrauck ist mehr als unbefriedigend. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Leider vermehrt während der Festivitäten an der Moschee in der Roonstraße. Hier wäre eine stärke Kontrolle des ruhenden Verkehrs wünschenswert.	*Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet.*	
6	Bürger 6	2.9.2019	• Im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße bis Konrad-Adenauer-Straße sollte in dieser Fahrtrichtung das Fahrverbot für LKW über 3,5t stärker überwacht und geahndet werden. Des Weiteren sollte die SAL AöR Ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und Ihre Schachtabdeckungen auf den Abwasserschächten überprüfen, ggf. neu befestigen bzw. erneuern. • Neben dem angedachten Tempolimit von 30 km/h sollten verstärkte Geschwindigkeitskontrollen stattfinden. Diese auch außerhalb der normalen Zeiten (z. B. Wochenende und auch nachts sowie an Feiertagen). • Auch stellen wir immer wieder fest, das aufgrund von Eigentümerwechsel in der Roon-, Rathenau-, Friedensowie 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.	*Inhaltlich ähnliche Hinweise wie in den vorherigen Stellungnahmen, weswegen auf die Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.* *Der Hinweis bezüglich der Schachtabdeckungen wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet.* *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachabteilungen weiter geleitet.*	*Keine Änderung des LAP III.*
7	Bürger 7	2.9.2019	• Der Begriff mittelfristig (30 km/h) ist nichtssagend, das sollte durch ein Zieldatum ersetzt werden. Der Stadtrat lehnt Tempo 30 auch in den Nachtstunden ab, zu dem wird das auch von den zuständigen Behörden für	*Die Anregung bezüglich der Maßnahme Tempo 30 deckt sich mit dem Vorschlag des Gutachters und soll wieder in den LAP aufgenommen werden.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			die Bundesstraßen abgelehnt. Warum wird das dann im Lärmaktionsplan als geeignete Maßnahme angepriesen?? ich denke das hat nur eine Alibifunktion. Dafür wäre der Aufwand nicht nötig gewesen, das Geld wäre als Zuschuss für Lärmschutz besser angelegt gewesen. Bitte eine Stellungnahme der zuständigen Behörden. Warum kann man dem Durchgangsverkehr 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. • 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 der nächtliche Straßenverkehr überwacht 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.	*Die Umsetzung ist abhängig von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.* *Hinweise werden zu Kenntnis genommen.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			• 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: 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: 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.	*Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			5. Bei künftigen Straßenbaumaßnahmen müssen die Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen beachtet werden.		
8	Bürger 8	2.9.2019	• Zum § 47b Abs. 3 BlmSchG, 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-	*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.* *Die Anregung, Tempo 30 einzuführen, deckt sich mit der vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahme.* *Lärmoptimierterasphalt (LOA) wirkt erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit und ist daher keine geeignete Maßnahme für einen Kreuzungsbereich.* *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			gen plus Aurubis. Der Lärmpegel dieser Fahrzeuge beträgt 70 bis 80 dBA plus Feuerwehr-Sirenen Lärm, die zigmal Tag und Nacht ausrücken. • Die Kupferstraße ist auch Wohngebiet, zwar nicht nur Einfamilienhäuser, sondern Mehrfamilien-Häuser. Ein Vier-Etagen Wohnblock ca. 100 Meter lang. Dieser wird als Schallmauer für die hinteren Einfamilienhäuser eingesetzt. Eigentlich unglaublich. Dadurch reflektiert der Schall enorm. Sind wir hier Bürger 2ter oder 3ter Klasse, die das alles hinnehmen müssen?		
9	Bürger 9	16.8.2019	Bei der Lektüre des Berichts LAPIII-Lüenen_Entwurf-v2 bin ich auf eine für mich nicht nachvollziehbare Feststellung/Annahme gestoßen: • Bei den Hotspots wird die größte Lärmbelästigung - die Autobahn A2 - 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.	*Der von Autobahnen ausgehende Lärm ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung.* *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.*	*Keine Änderung des LAP III.*
10	Bürgerin 10	28.7.2019	Da unsere Wohnung mit dem Schlafzimmer direkt an der Cappenberger Str. liegt, habe ich eine Anregung zur Lärmminderung. Die Pflasterung der Kreuzungsbereiche Gottfriedstraße und Rosa-Luxemburg-Str. bewirkt keine Verkehrsberuhigung, im Gegenteil, die Fahrzeuge vermindern die Ge-	*Das Problem ist bereits bekannt und wird im Laufe des nächsten Jahres zurückgebaut.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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 Kreuzungsbereich Gottfriedstr. mindert das knallende Geräusch nicht. • Daher meine dringende Bitte: entfernen Sie die Pflasterung, die Autos lassen sich ja leider nicht entfernen.		
11	Bürger 11	17.7.2019	• 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.	*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 berücksichtig.*	*Keine Änderung des LAP III.*
12	Bürger 12	28.8.2019	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. 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. Diese Entscheidung sollte dringend revidiert werden. Es ist nun bekannt und gutachterlich festgestellt, dass alle anderen Maßnahmen (z. B. Verkehrsvermeidung und/oder –		*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			umlenkung) entweder nicht oder nicht in angemessener Zeit realisierbar sind. 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 Fahrtrichtungen 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		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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 Standplatz 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 schnellstmöglichem Hin- und Herfahren. Auch werden diese Fahrten zum Großteil mit grünen Kennzeichen durchgeführt, hier stellt sich zusätz-		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			lich die Frage der Steuerhinterziehung, da keine landwirtschaftliche Nutzung vorliegt. Diese permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen führen zusätzlich zu gefährdenden Situationen an den Ein- und Ausfahrten Huestr., Am Triftenteich sowie an der Querungshilfe vor unserem Haus. Es ist schon beeindruckend wie genau man so einen Riesentraktor mit vollbeladenem Anhänger mit geschätzt 60 Km/h mit nur 15 cm Abstand pro Seite zum Bordstein telefonierend durch den Verkehr steuern kann, wenn sich Menschen auf der Verkehrsinsel befinden. Eigene Messungen ergeben dabei in 10m Abstand übrigens Schallpegel von ca. 90 dB und mehr. 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. 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.		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. • 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.	*Als Datengrundlage wurden die Zahlen und Werte vom LANUV verwendet.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			• 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. 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. 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. • 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-	*Die Anregung, Tempo 30 einzuführen, deckt sich mit der vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahme. Diese ist kurzfristig umsetzbar und effektiv.* *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen* *Die Umsetzung, der Maßnahme Tempo 30, ist von der Beschlussfassung und der anschließenden Prüfung und straßenverkehrsbehördlichen Anordnung abhängig.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			scheidung. Jetzt die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht durchzuführen, steht im genauen Gegensatz zu dieser Entscheidung.		
13	Bürger 13	26.7.2019	Wie aus dem Sonntagsanzeiger hervorgeht, wurden bisher einige Straßen aufgenommen. • <u>Warum ist die die Kurt Schumacher Straße nicht berücksichtigt</u>? 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 frisierter 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. • Engelstraße, Parkhaus Tobiaspark Hier fahren sehr viele Busse, die teilweise mit nur ein paar Personen besetzt sind. In der Mittagszeit befahren innerhalb 1 h bis zu 30 Busse die Straße. Da eine Bushaltestelle in beiden Fahrtrichtungen besteht und die Ampelanlage nur ca. 100 m entfernt sich befindet, wird gebremst, mit viel Gas angefahren und wieder gebremst und mit viel Gas angefahren. Die Geschwindigkeit von 10 km/h wird nicht eingehalten. Öfters stehen 3 bis 4 Busse in dem Bereich von 200 m mit laufendem Motor, hierbei handelt es sich um einen hohen	*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.* *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.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. • Wir bitten um Aufstellung einer Anlage für Lärm-, Geschwindigkeits- und CO2 Feinstaubmessung.	*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.* Das Messen von Feinstaub ist nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung. Der Hinweis bezüglich der Geschwindigkeitsmessung wird zur Überprüfung an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet.	
13.1	Bürger 13	8.8.2019	ergänzend zu dem Mail vom 26.07. 2019 haben wir uns die Mühe gemacht, an bestimmten Tagen und Zeiten zusätzlich noch einmal Aufzeichnungen der Busbewegungen zu machen. 26.07.219 17.45 Uhr bis 21.00 Uhr 65 Busse 29.07.2019 11.20 Uhr bis 14.30 Uhr 80 Busse 01.08.2019 9.15 Uhr bis 11.23 Uhr 45 Busse 11.31 Uhr bis 11.40 Uhr 9 Busse 12.33 Uhr 7 Busse, davon standen zum gleichen Zeitpunkt 5 Busse mit laufenden Motor in dem Bushaltestellenbe-	*s. o.*	*Keine Änderung des LAP III.*

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

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Heerscharen an Motoradfahrern, von denen besonders der Typus „großer Lenker mit breiten Reifen“ mit einem teilweise ohrenbetäubendem Lärm auffällt, von dem auch schon mal die Scheiben wackeln. 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. 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. 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. Anmerkung: Ich wäre beinahe selbst schon von so einem Rotfahrer angefahren worden. Dessen Bemerkung dazu:		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			ich würde ja die Straße queren, obwohl es keinen Zebrastreifen gäbe!!! 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 Verkehres 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!). 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. Mag der südliche Teil (Konrad-Adenauer bis Kreisverkehr Cappenberger/Wehrenbold) noch einen bewohnt städtische Eindruck erzeugen, so scheint ein großer Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer durch den alleenhaften gradlinigen Bau des Nordteiles (ab Kreisverkehr gen Cappenberg) mit der zum Teil von der Straße abgerückten Bebauung, den Eindruck einer vor sich liegenden Landstraße zu gewinnen. VORSCHLÄGE MASSNAHMEN • 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.	*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.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Ziel ist sowohl Lärmreduktion als auch Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. • Im Einzugsbereich des Kreisverkehres sollte der Kreisverkehr nahe Teil der Wehrenboldstraße ebenfalls 30er-Zone werden, Ziel Absicherung Fußgänger Radfahrer und Ein-/Auspark-Verkehr Parkplatz REWE/Aldi. PS: Laakstraße ist bereits 30er-Zone, die vergleichbaren Verkehrsbewegungen Parkplatz/Cappenberger sind bereits durch die o.g. 30er-Zone abgesichert. 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. • Die Ampelanlage Gottfried/Cappenberger ist zu einer reinen schnell reagierenden Bedarfsampel umzuprogrammieren zwecks Lärm- und Emissionsreduktion und Erhöhung der Akzeptanz. • Der Querungsbereich wäre durch geeignete Fahrbahnmarkierungen deutlicher hervorzuheben. • Vor der Ampel sollten jeweils Fußgänger-Markierungen (ähnlich Verkehrszeichen 133) auf der Fahrbahn aufgebracht werden.	*Die angesprochene Lichtsignalanlage ist im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung erforderlich.* *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Überprüfung an die Fachabteilungen weiter geleitet.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			• 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. Der landstraßenähnliche Charakter der Cappenberger zwischen Kreisverkehr und Bergkamp kann durch quer zur Fahrbahn liegende drei bis fünf steinbreite Pflaster-Steinreihen (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 aufgebrachte weiße Fahrbahnmarkierungen (Leuchtfarbe?) zuzüglich aufgebrachter 30er Kennzeichnungen (wie VZ Nr. 274-53). • Ungeachtet dieser Vorschläge muss verstärkt die Einhaltung der Verkehrs- und Geschwindigkeitsregelungen kontrolliert werden. 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.	*Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachabteilung weiter gegeben,*	
15	Bürger 15	18.7.2019	Leider habe ich in der Auflistung der durch den TÜV untersuchten Straßen die Mengeder Straße nicht gefunden. Als Brambauer Bürger sieht und hört man täglich die enorme Verkehrsbelastung dieser Straße, sie ist um ein	*Gegenstand der Betrachtung der Lärmaktionsplanung III sind Hauptverkehrsstraßen, Kreis- und Gemeindestraßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von mehr als*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			vielfaches größer als auf der aufgelisteten Straße Königsheide. • Herr Bürgermeister, ich fordere Sie auf, dafür zu sorgen, dass die Mengeder Straße ebenfalls Gegenstand der Betrachtung zur Lärmminderung und Verkehrsberuhigung und in die Liste aufgenommen wird. 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.	*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.*	
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	• 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. Das Dez. 25 –Verkehr- wird eine separate Stellungnahme abgeben.	*Wird zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*
18	Industrie- und Handelskammer zu Dortmund	6.9.2019	Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) haben wir zum Lärmaktionsplan Stufe III folgende Hinweise/Anmerkungen: Einschätzung: Das Gutachten des TÜV zur Stufe III weist sechs Belastungsschwerpunkte aus. • 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.

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			sich entgegen der fachlichen Auffassung dafür ausgesprochen, die Maßnahmenempfehlungen „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“ aus dem Lärmaktionsplan Stufe III herauszunehmen. Damit rücken die Verbote für LKW in den Fokus. • Das Gutachten selbst nimmt keine Detailbetrachtung der "Hotspots" vor und gibt somit keine differenzierten Vorschläge für die einzelnen Hotspots ab. Ausgangslage aus Verkehrssicht: • 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	*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.* *Zum Abschnitt Münsterstraße muss darauf hingewiesen werden, dass der Bereich für das*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. 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. 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).	*geplante Lkw-(Nacht)Fahrverbot (Abschnitt 2a) sich nicht auf dem vom IHK beschrieben Abschnitt (Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang), sondern nur auf den Abschnitt Kurt-Schumacher Str. bis zur Zwolle-Allee erstreckt. Die Hinweise der IHK bezüglich des als Vorrangroute bezeichneten Abschnitts werden demnach berücksichtigt.* *Der Anregung wird in Teilen gefolgt.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Fazit: • 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 Durchfahrtverbotes empfiehlt die IHK zu klären, ob alternative Maßnahmen ebenso geeignet sind. Dazu muss geklärt werden, welche Geräusche tatsächlich als störend empfunden werden. In ähnlichen Prozessen haben Anwohner klappernde Gullideckel usw. als Störungsquellen gemeldet. Grundsätzlich sieht die IHK ein Nutzungsverbot des überregionalen Straßennetzes für die Wirtschaft kritisch. • Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr fehlen grundsätzlich Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene oder die Wasserstraße. Im Bereich des Personenverkehres wurden entsprechende Maßnahmen bereits umgesetzt oder sind in Planung. In Bezug auf die Lärmminderung sind ebenfalls Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität von Bedeutung. • Die IHK empfiehlt einen zusätzlichen Abschnitt, der sich mit der Förderung des Güterverkehrs in Bezug auf die Lärmminderung auseinandersetzt. 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	*Bezüglich der Maßnahme des Lkw-(Nacht)Fahrverbots wird eine Anpassung im LAP vorgenommen.* *Weitere Prüfungen sollen erfolgen. Allerdings ist beim LAP nicht das subjektive Lärmempfinden Beurteilungsgrundlage, sondern objektiv berechnete Lärmwerte.* *Der Vorschlag ist fachlich zu begrüßen, der LAP beschränkt sich aber auf Maßnahmen, die im Einflussbereich der Kommune liegen.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			einzubeziehen. Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung unserer Hinweise/Anregungen.		
19	Kreis Recklinghausen	5.9.2019	Keine Bedenken und Anregungen	*Wird zur Kenntnis genommen.*	
20	Kreis Unna	3.9.2019	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. Erläuterungen zum Schutzniveau: • 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.	*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*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			• 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. Als generelle Nebeneffekte von Tempo 30 sind eine Verringerung von Unfallrisiken zu erwarten und - sofern der Verkehrsfluss erhalten bleibt - eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung. In Kapitel 4.2.3 werden für diese 6 Maßnahmenbereiche die in diesen Bereichen „grundsätzlich umsetzbare Maßnahmen“ dargestellt. 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. 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	*nachfolgende Stufe berücksichtigt.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. 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. 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 Verkehrsbedienung“ (Takte, Betriebszeitfenster, Anschlüsse zur Bahn und zu anderen Buslinien) mehr Fahrzeuge (damit auch		

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			mehr Fahrpersonal) mit erhöhten Betriebs- und Personalkosten erforderlich würden. Nicht zuletzt würden trotz zunehmend hoher Abgasnormen mehr Busse auch wiederum mehr Schadstoffausstoß bedeuten. • 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. Die VKU weißt ebenfalls darauf hin, dass insbesondere zu Spitzenzeiten mit Fahrzeitverlusten zu rechnen ist. Die VKU empfiehlt, wenn überhaupt, Geschwindigkeitsbeschränkungen nach 21 Uhr beginnen zu lassen. Hierzu gibt es Beispiele u.a. in Kamen, Lünener Straße. 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. 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“. • 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	*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.* *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und für die nachfolgende Stufe berücksichtigt.* *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Problembereiche keine Regelungen enthält, dürfte den gestellten Anforderungen demnach nicht genügen. Insofern ist es m.E. erforderlich sich über weitere Maßnahmen im Sinne des Gesetzgebers Gedanken zu machen, um den grundsätzlichen Anforderungen gerecht zu werden.		
21	Stadt Bergkamen	22.7.2019	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. Wie den vorgelegten Unterlagen zu entnehmen ist, bietet eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts ein Minderungspotenzial von 1,5 bis 3 dB. • 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. 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-	*Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und aus rein fachlicher Sicht zu befürworten.* *Inhaltlich ähnliche Hinweise wie von der IHK, weswegen auf die Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			lastung auf der L 736 bewirken, die heute bereits sehr stark (lärm-)belastet ist. • 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.	*Wird zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*
23	Straßen NRW	16.9.2019	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: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h: • 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. 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	*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.*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden kann. Die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr sind dabei bindend nach der RLS-90 zu berechnen. Die maßgebenden Grundsätze sind, den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu entnehmen. Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg. • 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: 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)	*Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht die Ausweitung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, sondern die Lärmminderung mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen.* *Inhaltlich ähnliche Hinweise wie von der IHK, weswegen auf die Stellungnahme der Verwaltung dazu verwiesen wird.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			StrWG NRW müsste, um ein Lkw-(Nacht)fahrverbot aussprechen 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. 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. • Einbringung von lärmoptimierten Asphalt: Bezüglich der vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung 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 lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt, sodass derzeit nicht von einem Einvernehmen mit Straßen.NRW ausgegangen werden kann.	*Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			Abgesehen davon verweise ich auf meine E-Mail vom 10.01.2019 und die Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe II, die weiterhin Bestand hat.	*Die Hinweise bezüglich der Vorgaben durch den Bund für Ortsdurchfahrten, werden zur Kenntnis genommen. (Bezug zur E-Mail)*	
24	ADFC	4.9.2019	• 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. Insbesondere die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann kurzfristig umgesetzt werden und reduziert dann sofort die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner. Durch die Reduzierung und Verstetigung der Geschwindigkeit sinkt außerdem die Unfallgefahr besonders für den Fuß- und Radverkehr und die Schadstoffbelastung für die Anwohner in diesen Straßen. 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: „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.“	*Die Anregung deckt sich mit dem Vorschlag des Gutachters. Tempo 30 soll daher als Maßnahme wieder in den LAP III aufgenommen werden.*	*Keine Änderung des LAP III.*
25	Straßen NRW Autobahn-	8.8.2019	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		*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
	niederlassung Hamm Abteilung Bau		worden. • Wie Sie sicherlich wissen, ist in den Jahren 2014/15 in diesem Streckenabschnitt der A 2 im Bereich Lünen eine umfangreiche Fahrbahndeckensanierung durchgeführt worden. Diese reichte von der AS Kamen-Bergkamen bis zur Anschlussstelle Dortmund-Nordost. Dabei wurden lärmmindernde Fahrbahndeckschichten eingebaut, die eine Minderung von mind. – 2 dB(A) aufweisen. 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“. 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.	*Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*	
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.	*Wird zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*
27	VKU	19.7.2019	• Zu den geplanten Maßnahmen im Lärmaktionsplan Lünen äußern wir Bedenken, wenn weite Strecken auf Straßen, die durch unsere Linienbusse im Takt bedient	*Die möglichen Auswirkungen von Temporeduzierungen werden zur Kenntnis genommen. Die VKU wird im weiteren Verfahren zur Um-*	*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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.	*setzung der Maßnahmen beteiligt.*	
28	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 25 Verkehr	24.7.2019	• 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.	*Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*
29	Abt. 4.6	6.9.2019	• 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.	*Wird zur Kenntnis genommen.*	*Keine Änderung des LAP III.*
30	0.2 Ref. Stadtentwicklung	1.8.2019	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.		*Keine Änderung des LAP III.*

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. • 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 Eine Lärmminderungswirkung 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. • Lkw-(Nacht)Fahrverbot Auch ein Lkw-Fahrverbot wird grundsätzlich positiv gesehen. Die Münsterstraße entspricht aufgrund ihrer Ausgestaltung mit dichter, mehrgeschossiger Bebauung, der Platanenallee und der bestehenden Geschwindigkeitsbegren-	*Wird zur Kenntnis genommen.*	

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
			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. • 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.	*Die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem StadtGartenQuartier als wichtige Maßnahme zur Verbesserung gesehen.*	