

**NIEDERSCHRIFT**

3 / 2020

GREMIUM

Rat der Stadt Lünen

SITZUNGSTERMIN

Donnerstag, 08.10.2020, 17:00 Uhr bis 21:30 Uhr

SITZUNGSORT

Erlebnisreich Campus, Hüttenallee 64, 44534 Lünen,  
Veranstaltungsraum

---

VORSITZ

Bürgermeister Jürgen Kleine-Frauns

ANWESEND

ABWEICHENDE ANWESENHEIT

Hugo Becker (SPD)  
Rüdiger Billeb (SPD)  
Brigitte Cziehso (SPD)  
Hans-Georg Fohrmeister (SPD)  
Rüdiger Haag (SPD)  
Klaus Lamczick (SPD)  
Thomas Latussek (SPD)  
Martina Meier (SPD)  
Lydia Müller (SPD)  
Detlef Seiler (SPD)  
Siegfried Störmer (SPD)  
Barbara Utrata (SPD)  
Martin Weiberg (SPD)  
Daniel Wolski (SPD)  
Karoline Bremerich (CDU)  
Thomas Buller-Hermann (CDU)  
Arno Feller (CDU)  
Jochen Gefromm (CDU)  
Gerhard Hagedorn (CDU)  
Christiane Krämer (CDU)  
Günter Langkau (CDU)  
Daniel Pöter (CDU)  
Dirk Wolf (CDU)  
Dr. Ulrich Böhmer (GFL)  
Susanne Großkrüger (GFL)  
Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel (GFL)  
Kunibert Kampmann (GFL)  
Otto Korte (GFL)  
Andreas Mildner (GFL)  
Ute Brettner (Bü90/Die Grünen)  
Eckhard Kneisel (Bü90/Die Grünen)  
Erika Roß (Bü90/Die Grünen)  
Karsten Niehues (FDP)  
Mustafa Kurt (DIE LINKE)  
Hans-Peter Bludau (BGL)  
Dr. Roland Giller (FDP)  
Michael Haustein (SPD)  
Holger Kahl (SPD)  
Christiane Mai (SPD)  
Thomas Matthée (Bü90/Die Grünen)  
Helga Mendrina (SPD)  
Rolf Möller (SPD)  
Helmut Rosenkranz (BGL)  
Reinhard Zeiger (GFL)  
Gabriele zum Buttel (Piraten/FW)

ENTSCHULDIGT ABWESEND

Sandra Dee-Schülken (DIE LINKE)

Catrin Ebbinghaus (FDP)  
Ulrich Eilert (SPD)  
Hubert Groth (Fraktionslos)  
Paul Jahnke (CDU)  
Martin Püschel (SPD)  
Ralf Schaefer (Piraten/FW)  
Marcel Schulz (GFL)  
Christoph Tölle (CDU)

ANWESEND VON DER VERWALTUNG

Erste Beigeordnete Bettina Brennenstuhl  
Beigeordneter Horst Müller-Baß  
Technischer Beigeordneter Arnold Reeker  
Gleichstellungsbeauftragte Heike Tatsch  
Pressesprecher Dr. Benedikt Spangard

GÄSTE

SCHRIFTFÜHRUNG

Markus Neumann

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns eröffnet die Sitzung des Rates der Stadt Lünen um 17:00 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und der Rat beschlussfähig ist.

Herr Kleine-Frauns lässt im Rahmen einer Schweigeminute dem verstorbenen Ratsmitglied Uwe Walter gedenken. Im Anschluss vereidigt er das neue Ratsmitglied Thomas Latussek.

Herr Kleine-Frauns weist darauf hin, dass die Tagesordnung der heutigen Sitzung um folgende Punkte erweitert werden müsse:

- VL-171/2020 „Bestellung stellvertretender Schriftführerinnen“
- VL-172/2020 „Ausübung des Vorkaufsrechts im Bereich Derner Straße“

Er lässt sodann über die Aufnahme in die Tagesordnung abstimmen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.

Weiterhin weist Herr Kleine-Frauns darauf hin, dass der Wirtschaftsförderer Herr Swehla erkrankt sei, daher heute keinen Bericht zum 5-Standorte-Programm geben. Ferner merkt er an, dass sich aus seiner Sicht der Antrag AF-81/2020 „Verkauf der ehemaligen Schulleitervilla des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums“ der GFL-Fraktion erledigt habe, da der Verkauf bereits gestoppt worden sei. Er fragt an, ob der Antrag daher von der Tagesordnung genommen werden könne.

Herr Prof. Dr. Hofnagel erklärt, dass die GFL-Fraktion den Antrag zurückziehe.

Herr Kleine-Frauns erläutert, dass sich aus seiner Sicht die folgenden Anträge ebenfalls erledigt hätten:

- AF-80/2020  
Eilantrag der CDU-Fraktion i. S. "weitere Finanzierung des Mehrgenerationenhauses des DRK Lünen"
- AF-62/2020  
Eilantrag der GFL-Fraktion vom 28.07.2020 i.S. "Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Quartiersmanagerinnen/Quartiersmanager in Brambauer und im Wohngebiet In der Geist"

Er fragt bei den Fraktionen an, ob die Anträge von der Tagesordnung genommen werden könnten.

Ratsherr Gefromm erklärt für die CDU-Fraktion, dass der Antrag AF-80/2020 von der Tagesordnung genommen werden könne.

Ratsherr Kamp bestätigt für die GFL-Fraktion, dass sich der Antrag AF-62/2020 erledigt habe und von der Tagesordnung genommen werden könne.

## **ÖFFENTLICHER TEIL**

### **I EINWOHNERFRAGESTUNDE**

Von den anwesenden Einwohner:innen werden keine Fragen gestellt.

### **II BESCHLUSSANGELEGENHEITEN**

**1. VL-171/2020**

Bestellung stellvertretender Schriftführerinnen für den Rat der Stadt Lünen

Beschluss:  
Der Rat bestellt,

1. Frau Julia Wieck zur ersten stellvertretenden Schriftführerin und
2. Frau Tatjana Peters zur zweiten stellvertretenden Schriftführerin

des Rates der Stadt Lünen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**2. VL-159/2020**

Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung

hier: Übergangsregelung zur Wahlordnung der Stadt Lünen für die Wahl der direkt in den Integrationsrat zu wählenden Mitglieder

Beschluss:

Der Rat der Stadt Lünen genehmigt die Dringlichkeitsentscheidung des Bürgermeisters und der Ratsherren Störmer und Feller vom 30.06.2020 mit dem aus der Anlage (VL-108/2020) ersichtlichen Inhalt gemäß § 60 Absatz 1 Gemeindeordnung NRW.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**3. VL-166/2020**

Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung nach § 60 GO NRW

hier: Teilweise Aufhebung des Ratsbeschlusses (VL-21/2020) vom 12.03.2020 i. S. "Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus besonderem Anlass in der Stadt Lünen vom 16.03.2020 für den Bereich Lünen-Mitte und Lünen-Nord am 13.09.2020"

Beschluss:

Der Rat der Stadt Lünen genehmigt die durch den Bürgermeister und den Ratsherren Störmer und Feller getroffene Dringlichkeitsentscheidung vom 09.09.2020 i. S. teilweise Aufhebung des Ratsbeschlusses (VL-21/2020) vom 12.03.2020 i. S. "Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus besonderem Anlass in der Stadt Lünen vom 16.03.2020 für den Bereich Lünen-Mitte und Lünen-Nord am 13.09.2020.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**4. VL-60/2020**

Verlängerung der Betrauung der Wirtschaftsförderungszentrum Lünen GmbH

Der Punkt wurde von der Tagesordnung genommen.

**4.1. AF-82/2020**

Geschäftsordnungsantrag zu II 2. - VL-60/2020 "Verlängerung der Betrauung der Wirtschaftsförderungszentrum Lünen GmbH"

Der Punkt wurde von der Tagesordnung genommen.

**5. VL-113/2020**

Veräußerung der durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna mbH (WFG) gehaltenen Anteile der TECHNOPARK KAMEN GmbH (TPK GmbH) an die Stadt Kamen

Beschluss:

Der Rat der Stadt Lünen

1. beschließt die Veräußerung der durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna mbH gehaltenen Anteile der TECHNOPARK KAMEN GmbH an die Stadt Kamen.
2. beauftragt seine Vertreter in den Gremien der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna mbH der Veräußerung der an der TECHNOPARK KAMEN GmbH gehaltenen Anteile an die Stadt Kamen zuzustimmen.
3. beauftragt die Verwaltung das kommunalrechtliche Anzeigeverfahren durchzuführen.
4. ermächtigt den Bürgermeister Anpassungen im Rahmen des Veräußerungsaktes vorzunehmen, soweit diese keine wesentlichen Änderungen darstellen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**6. VL-82/2020**

Lärmaktionsplan der Stadt Lünen

hier: Beschluss des Lärmaktionsplans Stufe III

Ratsherr Matthée weist darauf hin, dass es sich bei dem in der Präsentation gezeigten Beschluss nicht um den Beschluss aus dem Stadtentwicklungsausschuss handele.

Beigeordneter Reeker trägt mündlich den Beschluss der letzten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt vor.

Ratsherr Haag erklärt, der Beschlussvorschlag in der angezeigten Präsentation weiche inhaltlich stark von der Beschlussempfehlung aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt ab. In der Beschlussempfehlung sollten sowohl die Maßnahme Einführung von Tempo 30 als auch die Maßnahme LKW-(Nacht)Fahrverbote in der Stufe IV erneut überprüft werden.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel bittet darum, den von Beigeordnetem Reeker vorgetragene(n) Beschlusstext zur Abstimmung zu bringen.

Die Beschlussempfehlung aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vom 15.09.2020 wird auf Vorschlag von Herrn Prof. Dr. Hofnagel mit einer Modifikation (Hinzufügen von „Vor jeder Umsetzung spezifischer Maßnahmen bedürfen diese der Zustimmung der nach der Zuständigkeitsordnung vorgesehenen Gremien.“) zur Abstimmung gebracht.

Ratsherr Kurt schlägt vor, den Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Rates zu vertagen.

Abstimmungsergebnis zur Vertagung der Entscheidung: Mehrheitlich abgelehnt, 13 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung

**Beschluss:**

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:	Mehrheitlich beschlossen, 10 Nein-Stimmen (CDU, Piraten/Freie Wähler), 1 Enthaltung (Die Linke)
----------------------	---

**7. VL-90/2020**

Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“

hier: Deklaration zur Verkehrssicherheitskonferenz am 12. Februar 2020

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen beschließt die Deklaration zur Verkehrssicherheit in der Stadt Lünen und die dort erarbeiteten Leitwerte für ein rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr.

Abstimmungsergebnis:	Einstimmig beschlossen, 3 Enthaltungen (FDP)
----------------------	--

**8. VL-109/2020**

Feststellung des Jahresergebnisses 2019 des Stadtbetriebes ZGL

Ratsherr Bludau äußert den Wunsch, dass in Zukunft der Begriff „Überschuss“ anstelle von „Gewinn“ verwendet werden solle. Es handele sich nicht um eine auf Gewinn abzielende Unternehmung.

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns erklärt, dass der Begriff „Jahresgewinn“ aufgrund der Verwendung dieses Begriffs im Gesetz gewählt worden sei.

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen stellt gemäß § 26 III EigenbetriebsVO NW den als Anlage beigefügten Jahresabschluss 2019 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen fest.

Weiterhin nimmt er den vorgelegten Lagebericht der Betriebsleitung für das Geschäftsjahr 2019 zur Kenntnis. Der Rat beschließt, dass der festgestellte Jahresgewinn 2019 in Höhe von **131.364,95 €** auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Abstimmungsergebnis:	Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen
----------------------	--

**9. VL-111/2020**

Entlastung des Betriebsausschusses des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01. bis 31.12.2019

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen beschließt, dass nach dem Beschluss über die Feststellung des Jahresergebnisses 2019 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen, dem Betriebsausschuss des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 gemäß § 4 Satz 1 Buchstabe c Eigenbetriebsverordnung NRW die Entlastung erteilt wird.

Abstimmungsergebnis:	Einstimmig beschlossen, 0 Enthaltungen
----------------------	--

**VL-167/2020**

## 10.

Benehmensherstellung zur Festsetzung der Kreisumlagen für die Haushaltssatzung 2021 des Kreises Unna

Ratsherr Kneisel erklärt, dass die Vorlage verspätet zugestellt worden sei (zwei Tage vor der Ratssitzung). Er sei der Meinung, dass so eine seriöse Vorbereitung kaum möglich sei.

Frau Stadtkämmerin Brennenstuhl bestätigt, dass es sich um ein umfangreiches Zahlenwerk handele. Das Verfahren sei allerdings bekannt; die Ratsmitglieder erhielten die Eckdaten des Kreises Unna nicht vorher, sondern mit dem Entwurf der Stellungnahme, die im Arbeitskreis der Kämmer:innen des Kreises Unna entworfen werde. Es sei im Arbeitskreis der Kämmerer einstimmig entschieden worden, dass trotz knapper Fristen zur Einbringung der Vorlage die Stellungnahme einheitlich aus dem Arbeitskreis der Kämmer:innen des Kreises Unna kommen solle. Die Stellungnahme im Entwurf sei am 01.10.2020 aus dem Arbeitskreis versendet worden. Der Entwurf sei dann entsprechend weitergegeben worden.

Ratsherr Kneisel erklärt, bei dem wesentlichen Papier für die Vorbereitung handele es sich um das Papier des Kreiskämmerers. Die späte Zustellung sei nicht ausreichend erläutert worden. Er beantragt sodann die Verschiebung des Tagesordnungspunktes.

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns lässt über die Verschiebung des Tagesordnungspunktes abstimmen: Abstimmungsergebnis über Vertagung:

Abstimmungsergebnis: Mehrheitlich abgelehnt. 20 Ja-Stimmen (Grüne, Die Linke, GFL, CDU, FDP), 23 Nein-Stimmen (SPD, CDU, Piraten), 4 Enthaltungen (CDU)

### **Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen nimmt das Schreiben zur Benehmensherstellung des Kreisdirektors des Kreises Unna nebst Eckdaten zum Kreishaushalt (Anlage 1) zur Festsetzung der Kreisumlagen für die Haushaltssatzung 2021 zur Kenntnis und beschließt, die als Anlage 2 beigefügte Stellungnahme aus dem Arbeitskreis der Kämmerinnen und Kämmerer abzugeben.

Der Bürgermeister wird gebeten, die Stellungnahme dem Landrat und allen Kreistagsmitgliedern, die die Stadt Lünen im Kreistag des Kreises Unna vertreten, mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 17 Enthaltungen (GFL, CDU, FDP, Grüne)
---

## 11. VL-154/2020

Satzungsreform des Landesverbands der Volkshochschulen von NRW

### **Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen akzeptiert die vorgesehenen Änderungen des Satzungsentwurfs des Landesverbands der Volkshochschulen von Nordrhein-Westfalen e.V. (LV VHS NRW).

Der Leiter der Volkshochschule der Stadt Lünen wird damit beauftragt, das Stimmrecht in der Mitgliederversammlung des LV VHS NRW dahingehend auszuüben, dass der Satzungsreformprozess zum Abschluss gebracht werden kann.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen
---

**12. VL-164/2020**

Erweiterung der Offenen Ganztagschule Schule auf dem Kelm  
Kostenentwicklung

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen stimmt den Zusatzkosten in Höhe von 460.500 € zu und erteilt der Verwaltung den Auftrag die Baumaßnahmen fortzusetzen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**13. AB-30/2020**

Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW i. S. Weihnachtsbeleuchtung Brambauer

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns erklärt, dass die Prüfung in der Verwaltung ergebnislos geblieben sei, dass die Mittel im Rahmen des Verfügungsfonds zur Verfügung gestellt werden könnten.

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen beschließt die Bewilligung der Mittel aus dem Verfügungsfonds für den Stadtteil Brambauer für die Weihnachtsbeleuchtung und die Modernisierung der LED-Technik.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen, 3 Enthaltungen (Grüne)
---

**13.1 ERGÄNZUNGSANTRAG DER CDU-FRAKTION VOM 08.10.2020 I.S. WEIHNACHTSBELEUCHTUNG BRAMBAUER**

Ratsherr Feller weist darauf hin, dass die CDU-Fraktion zur Harmonisierung der Beschlussfassung einen Ergänzungsantrag gestellt habe. Demnach sollen jährlich 10.000€ für die Dauer von fünf Jahren (beginnend ab 2020) für die Weihnachtsbeleuchtung in den Stadtteilen zur Verfügung gestellt werden.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel schlägt vor, den Beschlusstext aus dem Ergänzungsantrag um den Zusatz „im Fachausschuss“ zu ergänzen.

Bürgermeister Kleine-Frauns formuliert folgende Anpassung: „Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die aktuellen Möglichkeiten der Nutzung des Verfügungsfonds in Lünen-Süd im Stadtentwicklungsausschuss darzustellen...“.

Ratsherr Feller verweist auf die Ausführungen von Herrn Müller-Baß, dass die Mittel aktuell durch die Anschaffung der Herrnhuter Sterne verbraucht seien. Daher könne der erste Absatz des Beschlusstextes aus dem Ergänzungsantrag entfallen.

**Beschluss**

Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die aktuellen Möglichkeiten der Nutzung des Verfügungsfonds in Lünen-Süd im Stadtentwicklungsausschuss darzustellen und einen aktualisierten Gesamtvorschlag für eine ausgeglichene und gerechte Förderung der Ortsteile im Rahmen der Weihnachtsbeleuchtung unter Einbeziehung des Bürgerantrags und der damaligen Beschlussfassung des Rates zur heutigen oder ggf. zur nächsten Ratssitzung zu erarbeiten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--



### **III MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

#### **1. MI-118/2020**

Finanzbericht zum 30.06.2020

Frau Stadtkämmerin Brennenstuhl stellt kurz die Eckpunkte des Finanzberichts vor.

Ratsherr Kneisel stellt fest, dass auch ohne Corona ein Haushaltsdefizit vorliegen würde.

Frau Brennenstuhl legt dar, dass ohne Corona ein Defizit i. H. v. 700.000 Euro vorliegen würde.

Ratsherr Kurt fragt bezüglich der Gewerbesteuereinnahmen nach dem Grund dafür, dass es auch in den vergangenen Jahren unabhängig von Corona hier immer ein Defizit gegeben habe.

Frau Brennenstuhl erläutert das Prinzip zur Gewerbesteuer, dieses sei kaum planbar. Erst zwei Jahre nach der Vorauszahlung komme der Festsetzungsbescheid.

#### **2. MI-128/2020**

Zeitplan Haushalt 2021

Frau Stadtkämmerin Brennenstuhl erläutert kurz die Zeitplanung des Haushalts 2021.

Ratsherr Mildner fragt nach, wann mit einer personellen Entlastung gerechnet werden könne, insbesondere bei der IT für die Ausstattung von Schulen, damit hier für die Kinder und Jugendlichen schnell eine verbesserte Situation erreicht werden könne. Hierfür sei es weiterhin wichtig, dass der Haushalt schnellstmöglich genehmigt werde.

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns und Herr Beigeordneter Müller-Baß weisen darauf hin, dass Mittel hierfür beantragt worden seien und drei Stellen geschaffen werden sollen.

#### **3. MI-130/2020**

Antrag gem. § 4 BImSchG der GWA zur Errichtung und zum Betrieb für eine Wertstoffaufbereitungsanlage auf dem Standort Lippewerk

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel weist darauf hin, dass er Probleme durch die zahlreichen Verkehrsströme sehe.

Herr Beigeordneter Reeker erklärt, dass sich die Verwaltung der Situation bewusst sei. Bereits jetzt bestehe ein Wettbewerb um Verkehrskontingente, da diese am Standort begrenzt seien. Es sei aber nicht realistisch, dass dieses Vorhaben auf Grund der Verkehrsbelastung nicht zu realisieren sei.

Ratsherr Kneisel fragt nach dem Mengengerüst und nach den betroffenen Abfallarten, ob insbesondere auch Sonderabfall betroffen sei. Er fragt außerdem, was unter „Aufbereitung“ zu verstehen sei.

Herr Reeker erklärt, es handele sich um 180.000 Tonnen im Jahr. Bei den Abfallstoffen handele es sich um Hausmüll, Gewerbeabfall, produktionsspezifische Abfälle inklusive gefährliche Abfälle.

Die Informationen zur Art der Aufbereitung werden mit dem Protokoll nachgereicht:

Anmerkung Verfasserin: Folgende Informationen sind durch die Verwaltung nachgereicht worden:

#### Hintergrund des Vorhabens

- Die GWA - Gesellschaft für Wertstoff- und Abfallwirtschaft Kreis Unna mbH plant, auf dem Standort des Lippewerks der REMONDIS in Lünen eine Wertstoffaufbereitungsanlage zu errichten, welche die durch einen Brandfall im Sommer 2018 zerstörte Anlage in Bönen ersetzen soll.
- Die Anlage in Lünen soll der Entsorgung kommunaler und gewerblicher Abfälle dienen und damit einen Beitrag zur Gebührenstabilität und Entsorgungssicherheit leisten. Des Weiteren wird sie die Gewerbeabfallverordnung einhalten und insgesamt nach dem Stand der Technik ausgeführt werden.

#### Aufbereitung:

- Je nach aufgegebenem Inputstoffstrom werden unterschiedliche Aufbereitungsschritte durchgeführt. Nach der Aufbereitung werden die Outputstoffströme über Förderbänder in separate Schüttboxen im Outputlager gefördert.

Vorgesehene Lagermengen (nach Abfallart) beantragt: Gesamt 7.340 t

#### **4 MITTEILUNG ZUM ANTRAG AF-67/2020 DER FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN VOM 25.08.2020 I. S. ZERTIFIZIERTER ÖKOSTROM FÜR DIE VERSORGUNG ALLER KOMMUNALEN GEBÄUDE IN DER SITZUNG DES HAUPT- UND FINANZAUSSCHUSSES VOM 01.10.2020**

#### **IV ANTRÄGE**

##### **1. AF-62/2020**

Eilantrag der GFL-Fraktion vom 28.07.2020 i.S. "Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Quartiersmanagerinnen/Quartiersmanager in Brambauer und im Wohngebiet 'In der Geist'"

Der Punkt wurde von der Tagesordnung genommen.

##### **2. AF-79/2020**

Antrag der GFL-Fraktion vom 14.09.2020 i. S. Änderung von Satzungen sowie der Geschäftsordnungen der Aufsichtsratspräsidien einiger Beteiligungsgesellschaften im Stadtwerke-Konzern

Ratsherr Becker erklärt, das geborene Mandat sei in keinem der Gremien gezogen worden; vielmehr seien alle Vorsitzenden in jedem der Gremien separat gewählt worden. Dies werde auch in diesem Jahr so passieren. Weiterhin sehe er keine Möglichkeit einer Abweichung bei den Stadtwerken Waltrop.

Ratsherr Becker betont, dass das Präsidium keine Entscheidungen treffe; nur die Tantieme für den Geschäftsführer werde eigenständig beschlossen. Käme man dem Antrag nach und kämen zwei weitere Fraktionen in das Präsidium, wären fast 65% des Aufsichtsrates im Präsidium vertreten. Bundesweit existiere kein Unternehmen, in dem 65% der Aufsichtsratsmitglieder im Präsidium seien. Daher werde man den Antrag ablehnen.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel trägt vor, dass die Verhältnisse der Kommunalwahl auch in den Satzungen korrigiert werden müssen. Er moniert, dass Ratsherr Becker in allen Gremien ver-

treten sei. Dies sei aus Sicht der GFL nicht korrekt.

### **Beschluss:**

I. Der Rat der Stadt Lünen beschließt, die nachfolgenden Gesellschaftssatzungen wie folgt zu ändern (Änderungsvorschlag siehe jeweils unten):

a) Paragraf 8 Abs. 2 der Satzung der SL Grundbesitz GmbH & Co. KG (SLG)

Die bisherige Fassung lautet wie folgt:

(...) Der Beirat besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Stadthafen Lünen GmbH und dessen erstem Stellvertreter sowie aus fünf weiteren Personen, welche vom Rat der Stadt Lünen gewählt werden.

Gem. § 113 Abs. 2 Satz 2 GO muss dem Beirat der Bürgermeister der Stadt Lünen oder der von ihm vorgeschlagene Bedienstete angehören. Die vom Rat entsandten Beiratsmitglieder sind an Weisungen und Beschlüsse des Rates und seiner Ausschüsse gebunden.

Änderungsvorschlag:

(...) Der Beirat besteht aus sieben Personen, davon ein Arbeitnehmervertreter, welche der Rat der Stadt Lünen in den Beirat entsendet. Dazu gehört gemäß § 113 Abs. 2 GO NRW der Bürgermeister der Stadt Lünen oder ein von ihm vorgeschlagener Bediensteter. (...)

b) Paragraf 9 Abs. 1 der Satzung der Bädergesellschaft Lünen mbH (BGL)

Die bisherige Fassung lautet wie folgt:

(...) Der Beirat besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Stadtwerke Lünen GmbH sowie aus fünf weiteren Personen, davon 1 Arbeitnehmervertreter, welche der Rat der Stadt Lünen in den Beirat entsendet. Dazu gehört gemäß § 113 Abs. 2 GO NRW der Bürgermeister der Stadt Lünen oder ein von ihm vorgeschlagener Bediensteter. (...)

Änderungsvorschlag:

(...) Der Beirat besteht aus sechs Personen, davon ein Arbeitnehmervertreter, welche der Rat der Stadt Lünen in den Beirat entsendet. Dazu gehört gemäß § 113 Abs. 2 GO NRW der Bürgermeister der Stadt Lünen oder ein von ihm vorgeschlagener Bediensteter. (...)

c) Paragraf 12 Abs. 2 und 3 der Satzung der Stadtwerke Waltrop GmbH & Co. KG (SWW)

Die bisherige Fassung lautet wie folgt:

(2) Der Aufsichtsrat besteht aus 9 stimmberechtigten Mitgliedern, einschließlich eines Aufsichtsratsvorsitzenden und eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden.

(3) Die Anzahl der Aufsichtsratsmitglieder ergibt sich nach folgender Maßgabe: Ist die Stadt Waltrop mit weniger als 40% an der Gesellschaft beteiligt, entsendet sie drei Aufsichtsratsmitglieder. Bei einer Beteiligung der Stadt Waltrop zwischen 40% und weniger als 50% entsendet diese vier Aufsichtsratsmitglieder. Bei einer Beteiligung der Stadt Waltrop zwischen 50% und weniger als 74% entsendet diese fünf Aufsichtsratsmitglieder. Ist die Stadt Waltrop mit mindestens 74% an der Gesellschaft beteiligt, entsendet sie sechs Aufsichtsratsmitglieder. Die übrigen Aufsichtsratsmitglieder werden von den Stadtwerken Lünen entsandt. Über die Entsendung entscheidet der Rat der jeweiligen Stadt. Zu den entsandten Aufsichtsratsmitgliedern muss jeweils der Bürgermeister oder der von ihm vorgeschlagene Bedienstete, soweit seitens der Stadtwerke Lünen der Aufsichtsratsvorsitzende der Stadtwerke Lünen Gesellschaft mit beschränkter Haftung zählen.

Änderungsvorschlag für die Sätze 5ff des Paragrafen 12 Abs. 3

(...) Die übrigen Aufsichtsratsmitglieder sind von der Stadt Lünen, dem Gesellschafter der Stadtwerke Lünen GmbH, zu entsenden. Über die Entsendung entscheidet der Rat der jeweiligen Stadt. Zu den entsandten Aufsichtsratsmitgliedern muss jeweils der Bürgermeister oder der von ihm vorgeschlagene Bedienstete zählen.

## II. Aufsichtsrats-Präsidien der Stadtwerke Lünen GmbH sowie der Stadthafen Lünen GmbH

### a) Mitglieder der Aufsichtsrats-Präsidien

Der Rat empfiehlt den gewählten Aufsichtsratsmitgliedern, die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates inhaltlich wie folgt zu ändern: Die Zusammensetzung der jeweiligen Präsidien des Aufsichtsrates der Stadtwerke Lünen GmbH und der Stadthafen Lünen GmbH setzen sich derart zusammen, dass jede Fraktion, die auch im Aufsichtsrat vertreten ist, jeweils auch mindestens einen seiner Aufsichtsratsmitglieder in das Präsidium entsendet.

### b) Zuständigkeiten der Aufsichtsrats-Präsidien

Der Rat empfiehlt den gewählten Aufsichtsratsmitgliedern, die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates inhaltlich wie folgt zu ändern: Die Aufsichtsrats-Präsidien sollten nur eine vorbereitende Funktion haben in Bezug auf die Beschlüsse zu den Anstellungsverträgen, der grundsätzlichen Ein-/Anstellung und weiteren Personalvertragsangelegenheiten der Geschäftsführer und Prokuristen (bspw. Tantiemen, Boni, Zielvereinbarungen u.a.).

Abstimmungsergebnis: Mehrheitlich abgelehnt, 14 Ja-Stimmen (Grüne, GFL, Die Linke, Pira-ten / Freie Wähler), 1 Enthaltung (FDP)
---

### 3. AF-80/2020

Eilantrag der CDU-Fraktion i. S. "weitere Finanzierung des Mehrgenerationenhauses des DRK Lünen"

Der Punkt wurde von der Tagesordnung genommen.

## V BEANTWORTUNG VON SCHRIFTLICHEN ANFRAGEN

## VI MÜNDLICHE ANFRAGEN

Ratsherr Dr. Giller bezieht sich in seiner Anfrage auf die Betreuung von Kindern durch die Eltern während des Corona-bedingten Lockdowns. Die Eltern seien in einem Schreiben aufgefordert worden, die Kinder zu Hause zu betreuen, damit die Mitarbeiter:innen der Kindergärten und Kindertagesstätten Urlaub nehmen können. Herr Dr. Giller fragt, ob dieses Schreiben mit der Stadt abgestimmt sei. Wenn dies der Fall wäre, möchte er wissen, ob das Kita-Gebühren dann den Eltern erstattet werden.

Herr Beigeordneter Müller-Baß erklärt, dass ihm der Vorgang nicht bekannt sei. Er bittet, ihm ein Foto des Schreibens oder das Original zukommen zu lassen.

Ratsherr Langkau fragt nach dem Protokoll der Ratssitzung am 25.06.2020.

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns erklärt, die Schriftführung stehe aktuell nicht zur Verfügung.

Ratsherr Mildner fragt nach stattgefundenen Terminen von Straßen.NRW an der Brambauer Straße.

Herr Beigeordneter Reeker erläutert, dass die Ausführungsplanungen mit dem Planungsbüro und Straßen.NRW abgestimmt und abgeschlossen seien. Momentan sind die Unterlagen im Sicherheitsaudit von Straßen.NRW und werden geprüft. Wann mit einer Freigabe gerechnet werden kann, ist derzeit nicht konkret abzuschätzen. Weitere Informationen werde im Rahmen der Protokollierung der Niederschrift beigefügt.

*Informationsbereitstellung im Rahmen der Protokollierung:*

*Straßen.NRW befindet sich gerade in der Umstrukturierung (die Autobahngesellschaft wird herausgegliedert) und für die Stadt werden sich Ansprechpartner ändern.*

*Die Baudurchführungsvereinbarung liegt bisher nur im Entwurf vor. Straßen.NRW ist wiederholt aufgefordert worden, diese Vereinbarung an das Baudezernat zur Unterzeichnung zu schicken.*

*Finanzmittel sind in diesem Jahr eingeplant und sind vorsorglich gebunden worden. Dem Ingenieurbüro und Straßen.NRW sind bekannt, dass die Ausschreibung der Bauleistung noch im Jahr 2020 erfolgen soll.*

Ratsherr Billeb fragt bezüglich der Vollsperrung der Cappenberger Straße nach. Sämtliche Nebenstraßen seien stark frequentiert, die Bedarfsumleitung werde nur in Ausnahmen genutzt. Es gebe zahlreiche gefährliche Konflikte mit Schüler:innen. Herr Billeb möchte daher wissen, ob ergänzenden Maßnahmen der Verwaltung geplant seien und ob nicht eine dauerhafte Befahrbarkeit hätte sichergestellt werden können.

Herr Beigeordneter Reeker erklärt, dass die Auswirkungen der Baustelle der Verwaltung bewusst seien. Die ortkundigen Bürger:innen würden sich aktuell Wege suchen, um die Baustelle zu umfahren. Um dies zu verhindern, hätte man ganze Straßen sperren müssen. Dies hätte wiederum zu weiteren Verlagerungseffekten geführt. In mehreren Gesprächen habe man bisher keine zufriedenstellende Lösung gefunden.

Ratsherr Kneisel erklärt, die Protokolle sollten 21 Tage später vorliegen und bezieht sich auf das Protokoll vom 25.06.2020. Er erklärt, er sehe hier ein Organisationsdefizit. Ratsherr Kneisel fragt, ob hier organisatorisch nachgebessert würde.

Herr Bürgermeister Kleine-Frauns verneint dies.

Lünen, den 15.02.2021

Jürgen Kleine-Frauns  
Bürgermeister

Julia Wieck  
Schriftführerin

**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](http://www.umwelt-tuv.de)



[energy@de.tuv.com](mailto: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**

<b>AUFTRAGGEBER:</b>	Stadt Lünen Technisches Rathaus / Abteilung Stadtplanung Willy Brandt Platz 5 45532 Lünen
<b>ANSPRECHPARTNER</b>	Frau Hansmeier Lena.Hansmeier.41@luenen.de
<b>TÜV-ANGEBOTS-NR.:</b>	936/8462449/2018
<b>TÜV-AUFTRAGS-NR.:</b>	936/21244426/02
<b>TÜV-KUNDEN-NR.:</b>	3006886
<b>AUFTRAG VOM:</b>	09.08.2018
<b>BEARBEITER:</b>	M. Sc. Sylvie Dugay Tel.: +49 221 806-2412 Email: Sylvie.Dugay@de.tuv.com
<b>FACHLICH VERANTWORTLICH:</b>	Dipl.-Ing. Ralf Job
<b>ANSCHRIFT:</b>	TÜV Rheinland Energy GmbH Immissionsschutz / Lärmschutz Am Grauen Stein D – 51105 Köln
<b>SEITENZAHL:</b>	104
<b>BERICHT VOM:</b>	12. August 2020

## Inhaltsverzeichnis

Blatt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielstellung</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b> .....	<b>6</b>
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
<b>3</b>	<b>Beschreibung des Kartierungsumfangs</b> .....	<b>9</b>
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
<b>4</b>	<b>Lärmaktionsplanung Stadt Lünen: Hauptverkehrsstraßen</b> .....	<b>13</b>
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
<b>5</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b> .....	<b>44</b>
<b>6</b>	<b>Ausblick und langfristige Strategie</b> .....	<b>45</b>



<b>Anhang 1 :</b>	Verwendete Vorschriften, Richtlinien und Unterlagen.....	47
<b>Anhang 2 :</b>	Differenzlärmkarten.....	50
<b>Anhang 3 :</b>	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 Hauptverkehrsstraßen<sup>1</sup> 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]<sup>2</sup>.

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.

---

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

<sup>2</sup> 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](http://www.luenen.de)

Ansprechpartnerinnen:

Frau Lena Hansmeier

E-Mail: [lena.hansmeier.41@luenen.de](mailto:lena.hansmeier.41@luenen.de)

Frau Eva Hoffarth

E-Mail: [eva.hoffarth.41@luenen.de](mailto: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](http://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 km<sup>2</sup>. 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*

<b>Straßengattung</b>	<b>Name</b>	<b>Tägl. Verkehrsstärke</b>
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

<b>Straßengattung</b>	<b>Name</b>	<b>Tägl. Verkehrsstärke</b>
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](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]*

<b>Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:</b>						
<b>L<sub>den</sub> /dB(A):</b>		<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
N		3291	2170	1737	398	-
<b>L<sub>night</sub> /dB(A):</b>		<b>&gt;50 .. ≤55</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
N		2563	1941	480	62	-
<b>Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde und geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser mit mehr als 55 dB(A):</b>						
<b>L<sub>den</sub>/dB(A):</b>		<b>&gt;55</b>	<b>&gt;65</b>	<b>&gt;75</b>		
Größe/km <sup>2</sup>		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]*

<b>Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:</b>						
<b>L<sub>den</sub> /dB(A):</b>		<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
N		6965	2777	2056	390	-
<b>L<sub>night</sub> /dB(A):</b>		<b>&gt;50 .. ≤55</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
N		4648	2241	547	2	-
<b>Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde und geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser mit mehr als 55 dB(A):</b>						
<b>L<sub>den</sub>/dB(A):</b>		<b>&gt;55</b>	<b>&gt;65</b>	<b>&gt;75</b>		
Größe/km <sup>2</sup>		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:** Untersuchungsgebiete der Lärmaktionsplanung Stufe III

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

<sup>3</sup> 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])

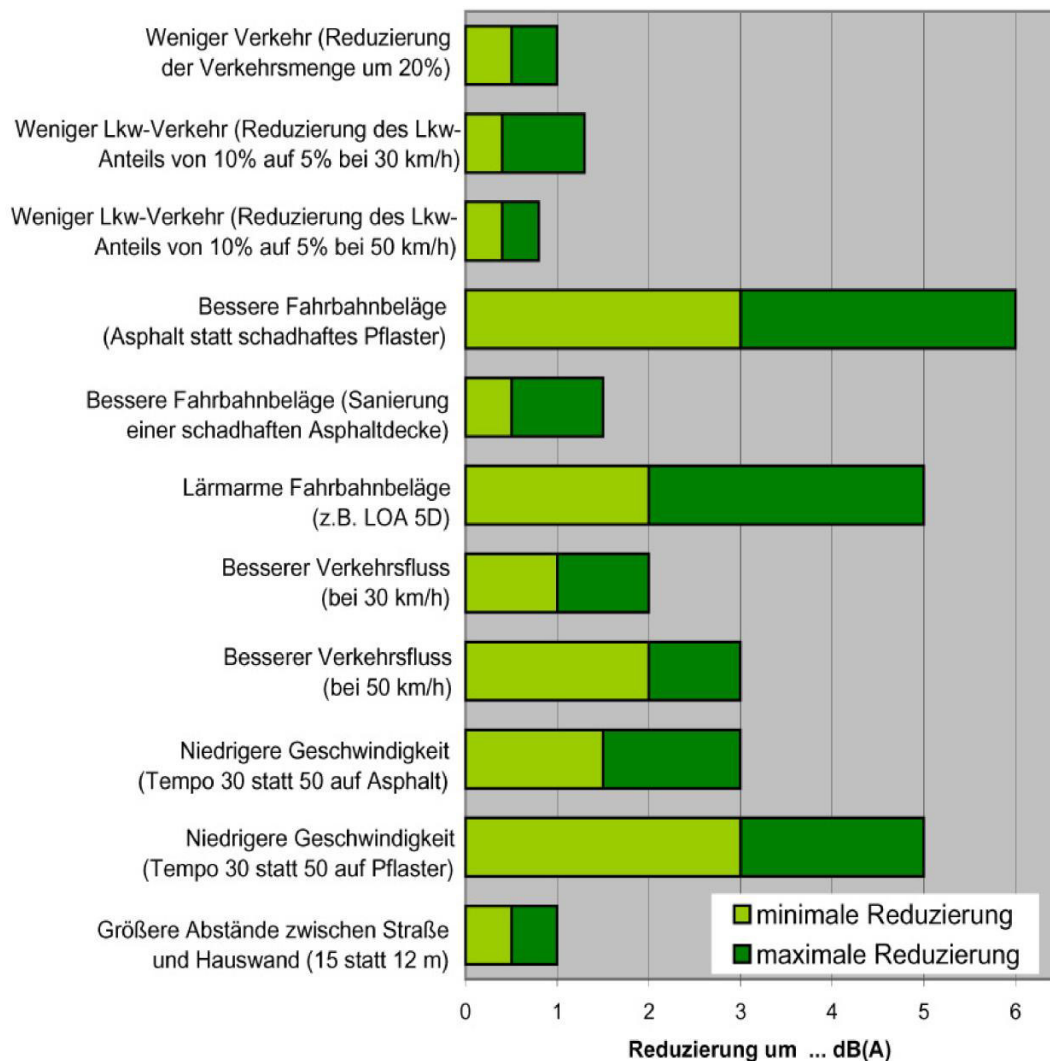


Tabelle 4.4: Allgemeine Maßnahmenkategorien Lärmaktionsplanung

Kategorie	Maßnahmenbeispiele	Zeit-rah-men	Minderungspotential	Zuständigkeit
<b>Vermeidung von Kfz-Verkehr</b>	Förderung des Umweltverbundes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr</li> <li>• Integriertes Parkraummanagement (P &amp; R und Parkraumbewirtschaftung)</li> <li>• Ausbau / Aufbau Mobilitätsmanagement mit alternativen Nutzungsmodellen wie Carsharing und öffentlichen Fahrrädern</li> </ul>	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
<b>Verlagerung des Kfz-Verkehrs</b>	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			
<b>Verminderung von Lärmemissionen</b>	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"> <li>• „Grüne Welle“</li> <li>• Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit (ggf. unterstützt durch Kontrolle und Ahndung)</li> <li>• Straßenraumgestaltung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierte Fahrbahnbreite,</li> <li>• Querungshilfen,</li> <li>• Inseln,</li> <li>• Kreisverkehre etc.</li> </ul> </li> </ul>	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		
<b>Verminderung von Lärmimmissionen</b>	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"> <li>• Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan</li> <li>• Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bebauungsflächen etc.</li> <li>• Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen</li> </ul>	langfristig	in Abhängigkeit von der Maßnahme	
	Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände, -wälle	langfristig	5 – 15 dB	
	Passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster	mittelfristig	in Abh. von der Schallschutzfensterklasse (bspw: SSK 4 = ca. 40 dB Schalldämmmaß)	



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

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

Es ist zudem anzumerken, dass nicht alle Maßnahmen, die zur Verringerung der Lärmbelastung durchgeführt werden, auch auf der Grundlage der „Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm“ abgebildet werden können (nicht quantifizierbare Maßnahmen). So führt zum Beispiel beim Straßenverkehr eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Reduzierung der Belästigung, dies kann aber durch Berechnungen auf der Basis der VBUS nicht ermittelt und dargestellt werden. Für den Zustand von Fahrbahnbelägen und den lärmerhöhenden 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*

<b>Straße</b>	<b>Bereich</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Umsetzung</b>
<b>Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen<sup>4</sup></b>			
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
<b>Sogenannte „weiche Maßnahmen“</b>			
Ausbau und Wiedereröffnung der Radstation			2018
Regelmäßige Teilnahme beim Stadtradeln ( <a href="https://www.stadtradeln.de/luenen/">https://www.stadtradeln.de/luenen/</a> , letzter Besuch am 25.05.2020).			Zuletzt 2019
Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität ( <a href="https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de">https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de</a> , letzter Besuch am 25.05.2020)			
Mitglied Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW ( <a href="https://www2.agfs-nrw.de/mitglieder/luenen.html">https://www2.agfs-nrw.de/mitglieder/luenen.html</a> , 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: <a href="https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/verkehr/fahrrad/radverkehrskonzept/">https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/verkehr/fahrrad/radverkehrskonzept/</a> , letzter Besuch am 25.05.2020)			
Entwicklung einer Mobilitätsstrategie „FUN“ im Kreis Unna ( <a href="https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/mobilitaetsplanung-und-aufgabentraegerschaft-oepnv/mobilitaetsstrategie-fun/">https://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis-region/politik-verwaltung/kreisverwaltung/planung-und-mobilitaet/mobilitaetsplanung-und-aufgabentraegerschaft-oepnv/mobilitaetsstrategie-fun/</a> , letzter Besuch am 25.05.2020))			

<sup>4</sup> 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-90<sup>5</sup> zu prüfen.

---

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

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

**Maßnahmenbereich 2 / Münsterstraße:**

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

**Prüfauftrag:**

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

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

**Maßnahmenbereich 3 / Bebelstraße:**

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

**Prüfauftrag:**

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

Bereich - Nr.	Ifd. Nr.	Straße	Maßnahme	Pegelbereich in dB(A)	Anzahl Betroffene IST-Situation		Anzahl Betroffene mit Maßnahme		Anzahl Betroffene Differenz	
					$L_{den}$	$L_n$	$L_{den}$	$L_n$	$L_{den}$	$L_n$
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 Auslösewerte<sup>6</sup>:

<b>Gebietskategorie</b>	<b>Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)</b>	<b>Nacht (22:00 bis 6:00)</b>
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](http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html) zu entnehmen.

<sup>6</sup> 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](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](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](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

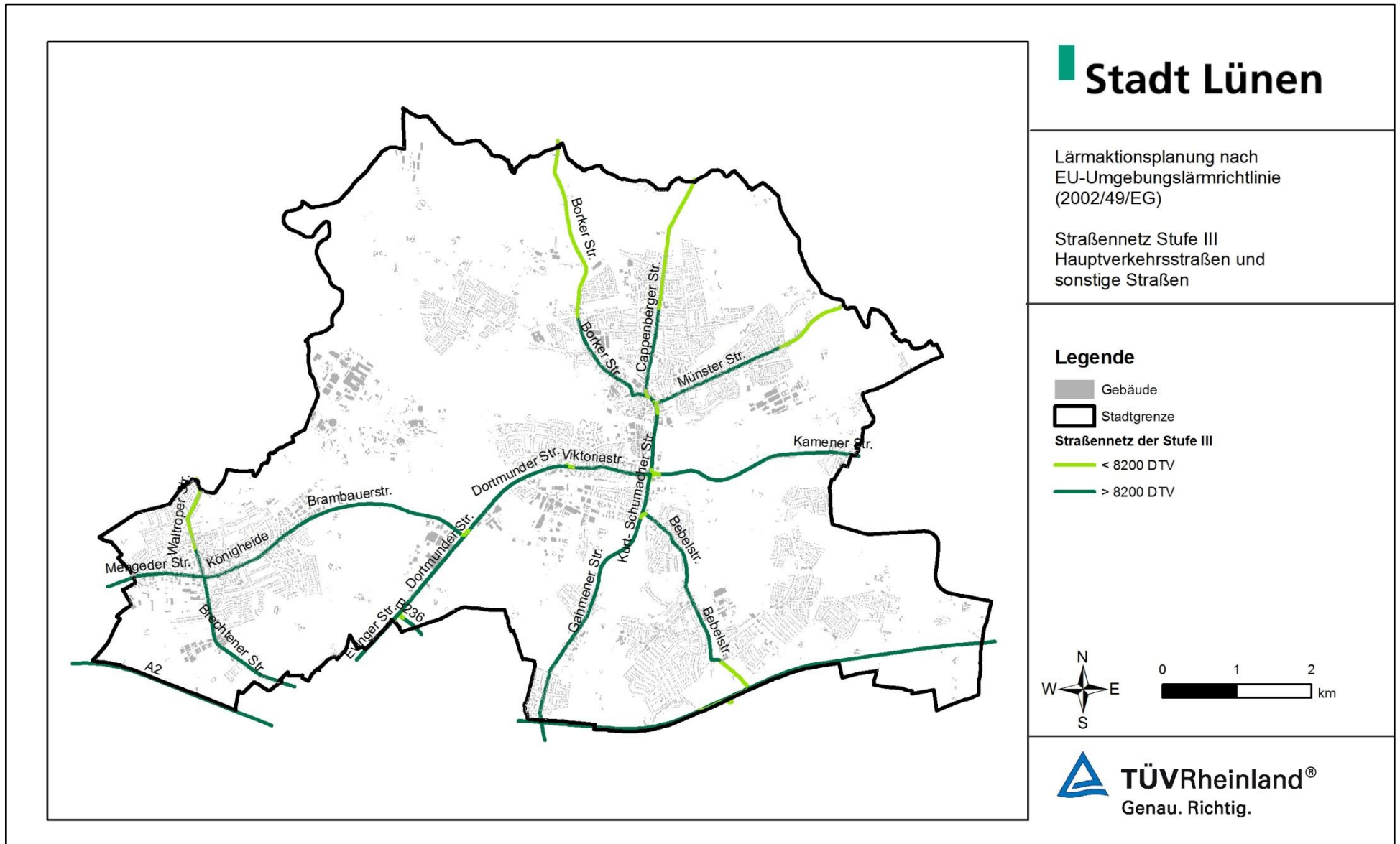


Abbildung 4.1: Rasterlärmkarte  $L_{den}$  für die Stadt Lünen

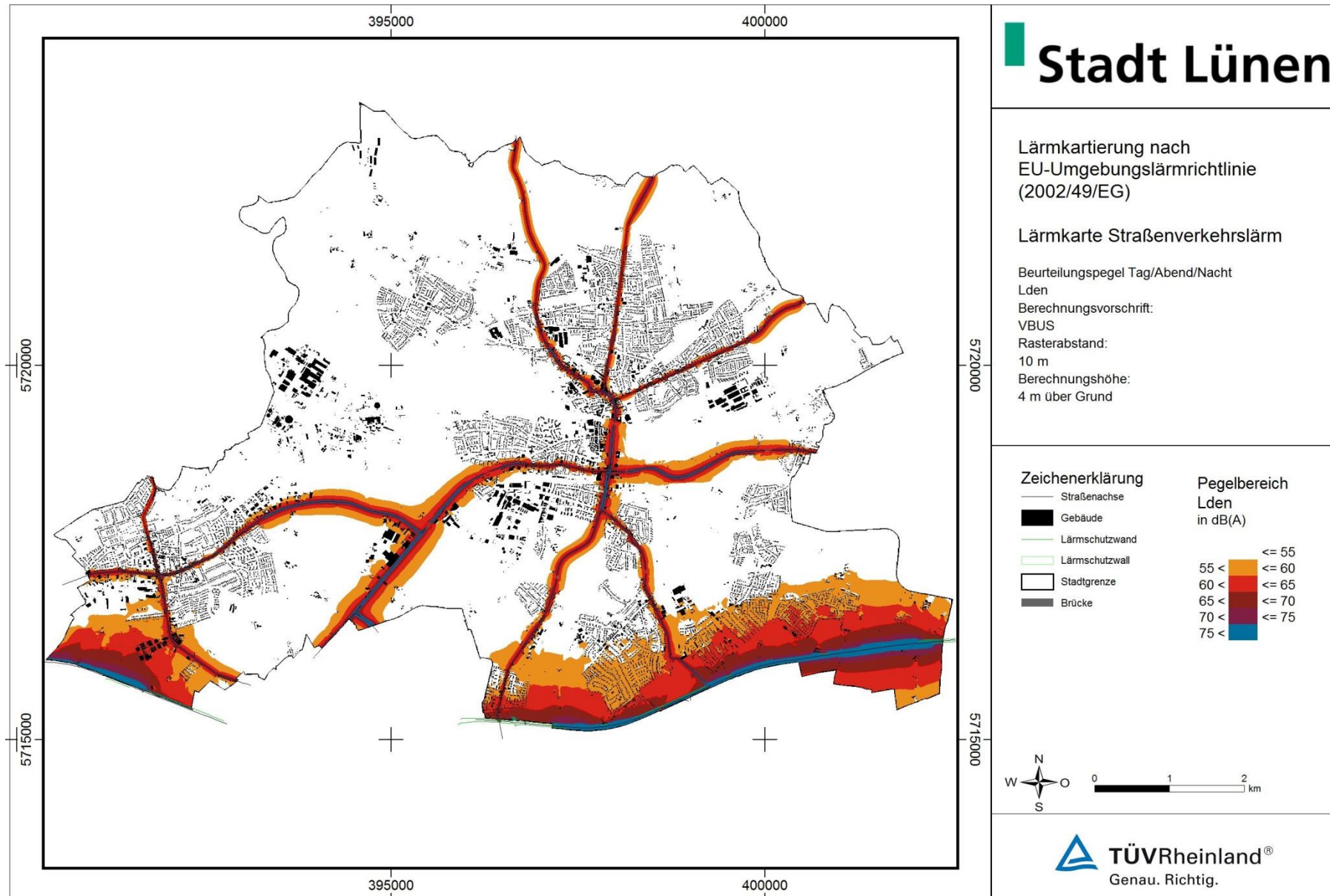


Abbildung 4.2: Rasterlärmkarte  $L_{night}$  für die Stadt Lünen

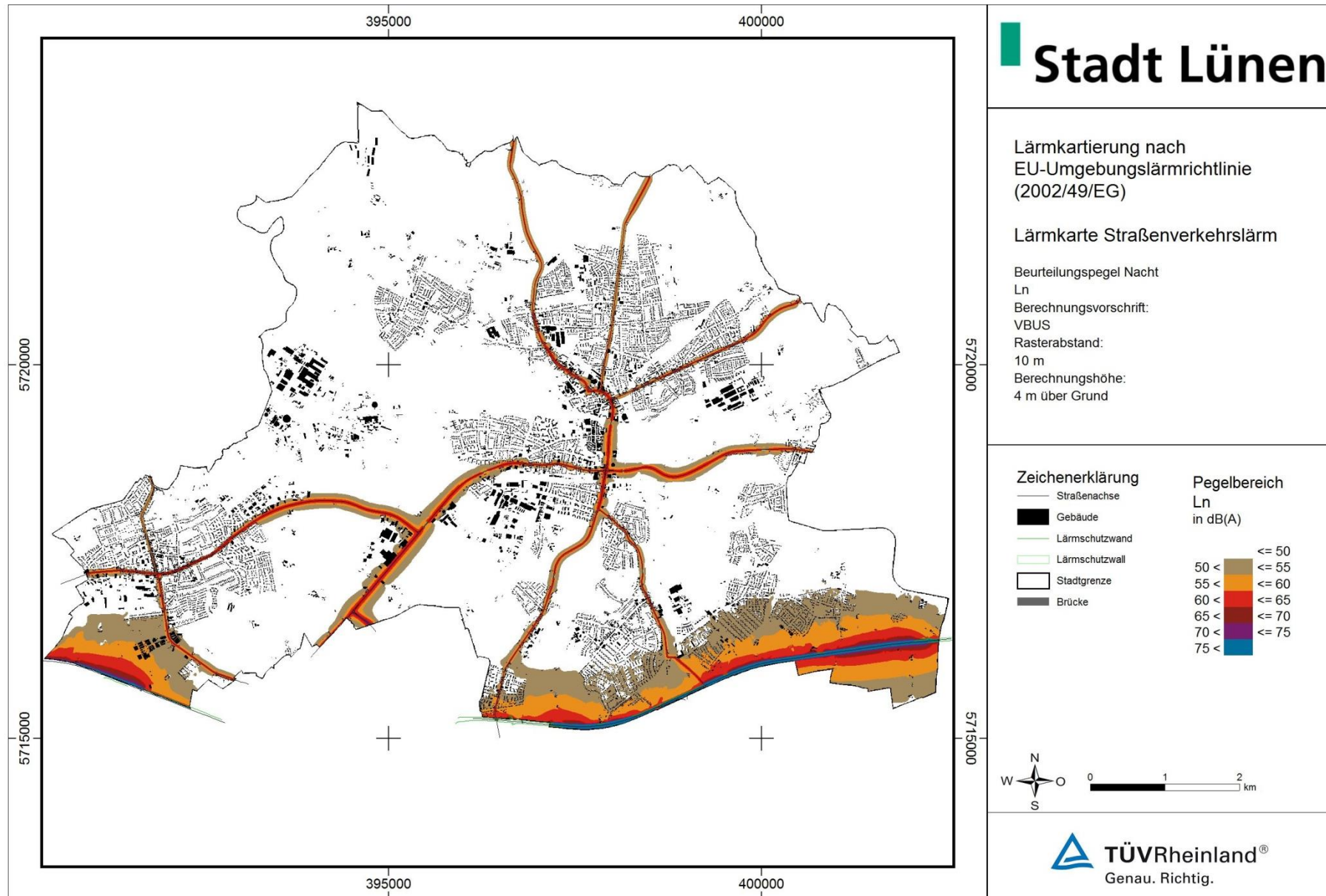


Abbildung 4.3: Hotspotanalyse auf Basis des Lärmindex  $L_{den}$ .

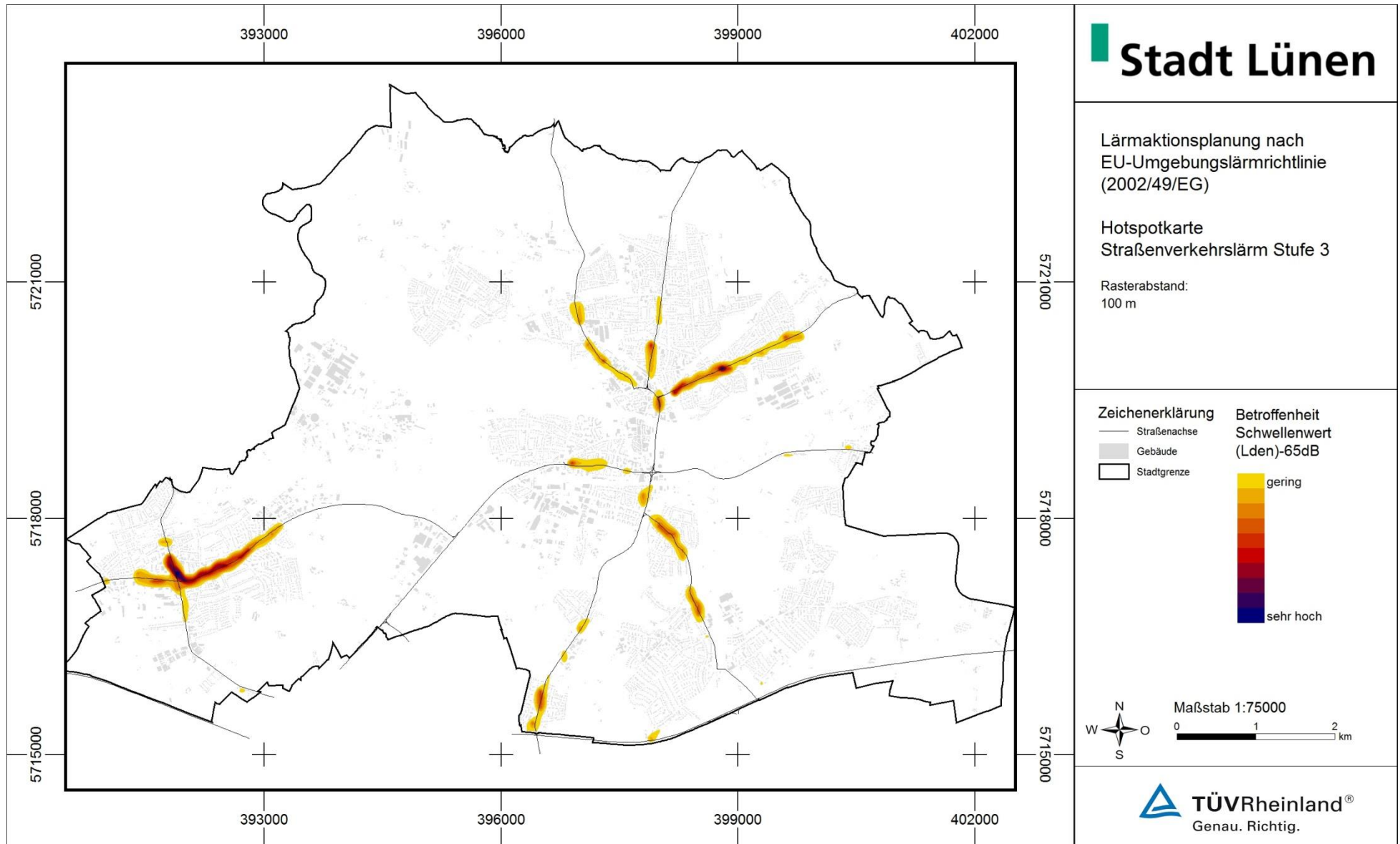


Abbildung 4.4: Maßnahmenbereiche der Stufe III

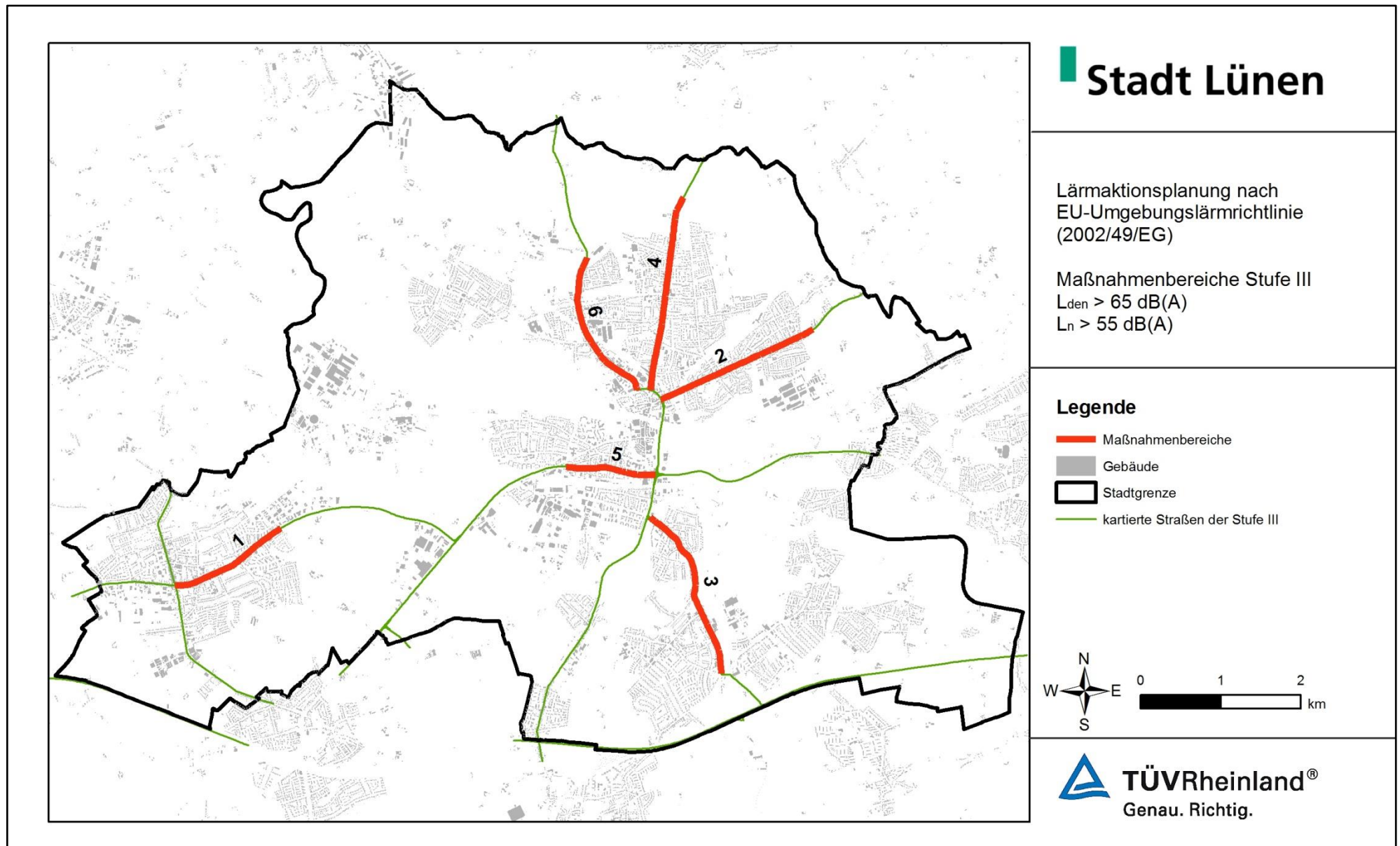




Abbildung 4.6: Maßnahmenbereich 1 / Königsheide

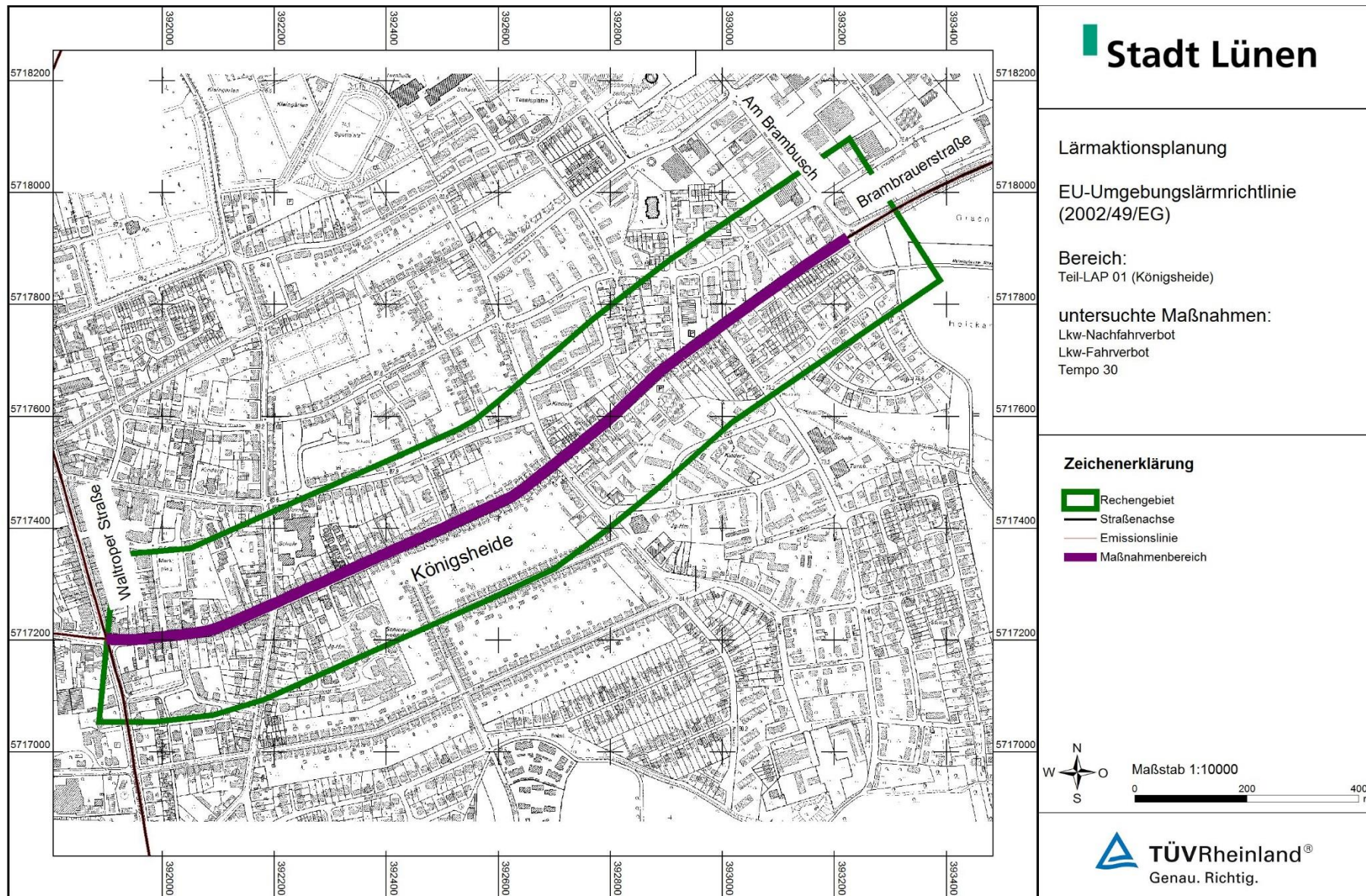


Abbildung 4.7: Maßnahmenbereich 2 / Münsterstraße:

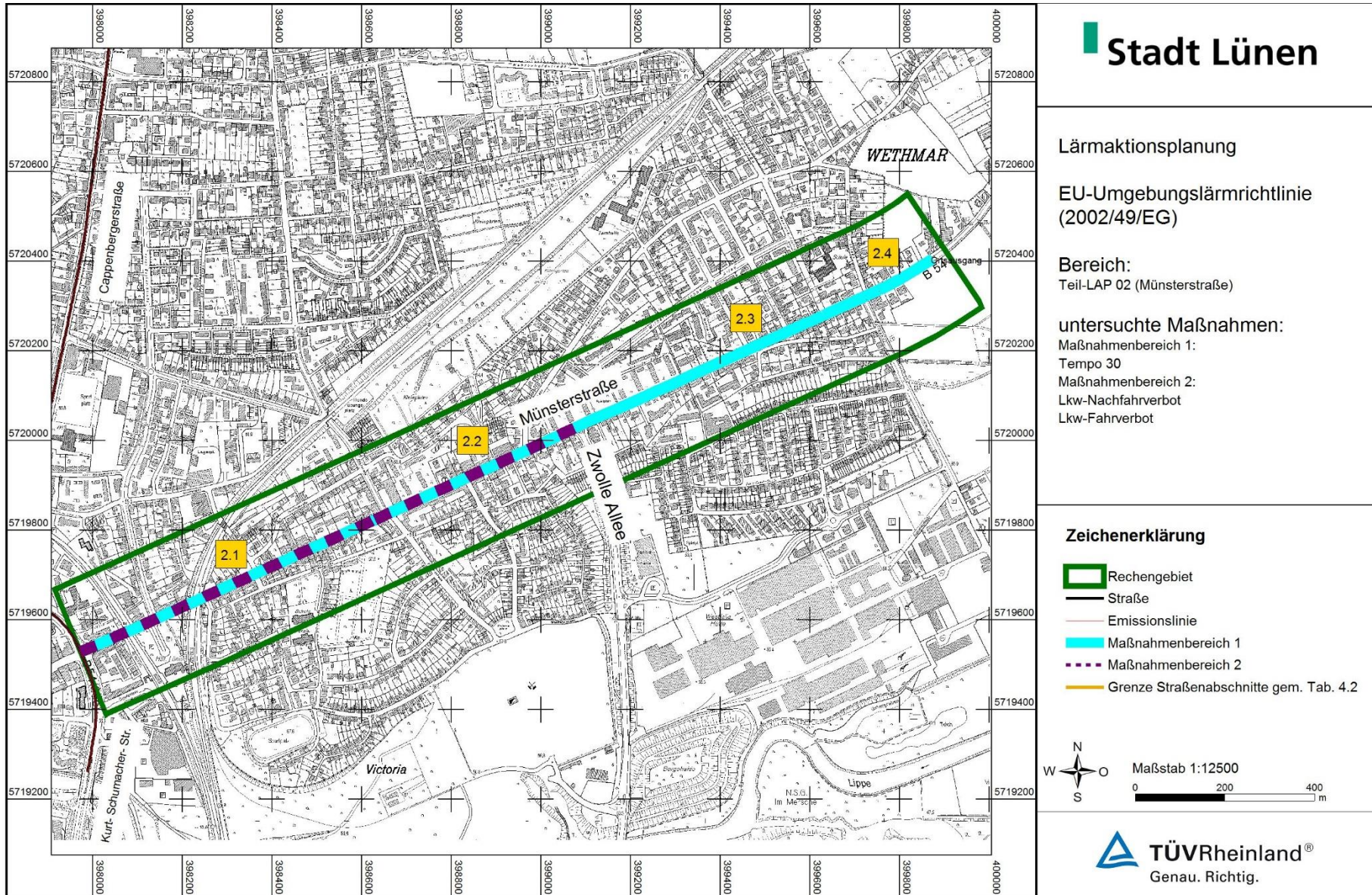


Abbildung 4.8: Maßnahmenbereich 3 / Bebelstraße:

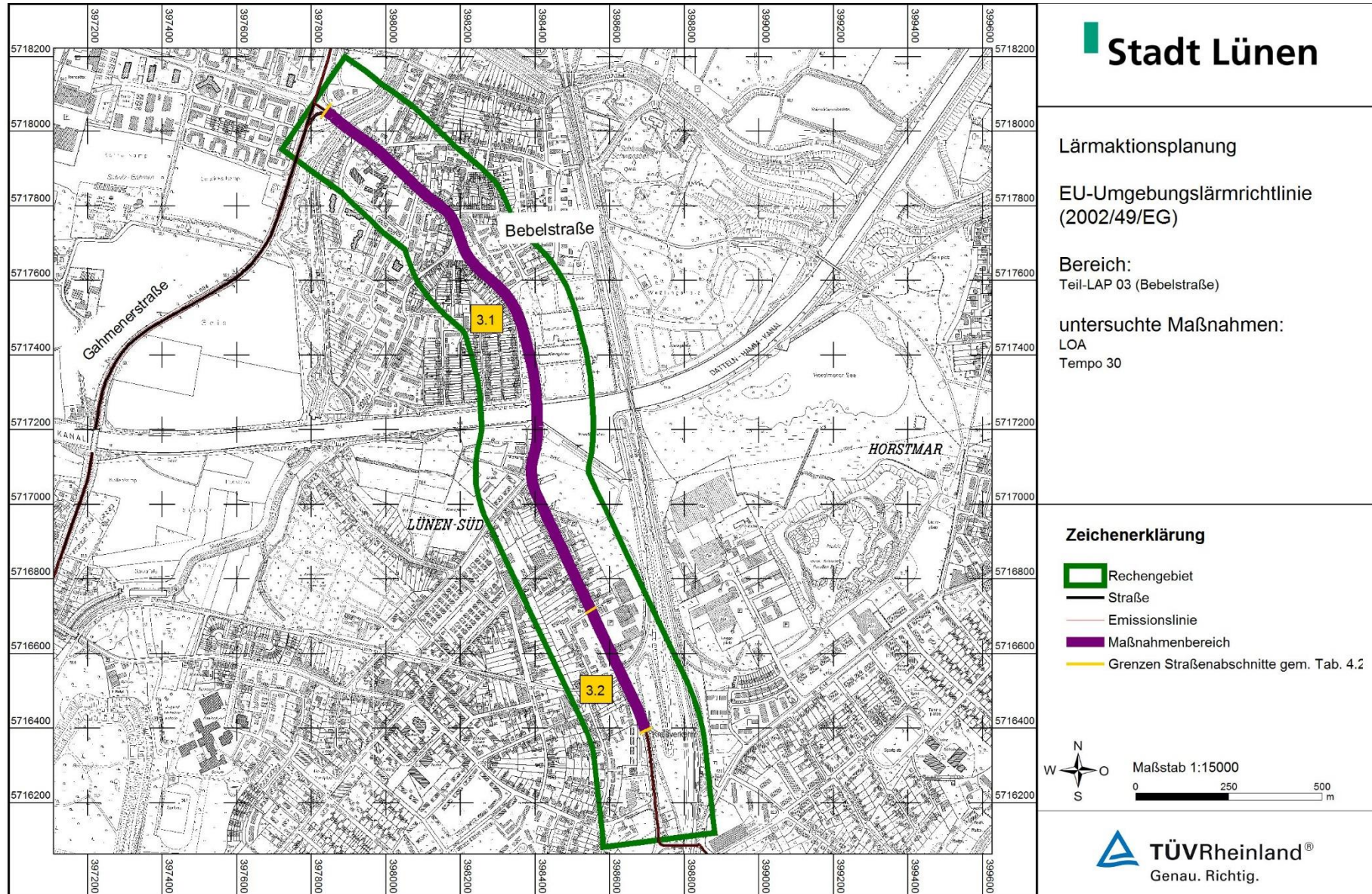


Abbildung 4.9: Maßnahmenbereich 4 / Cappenberger Straße:

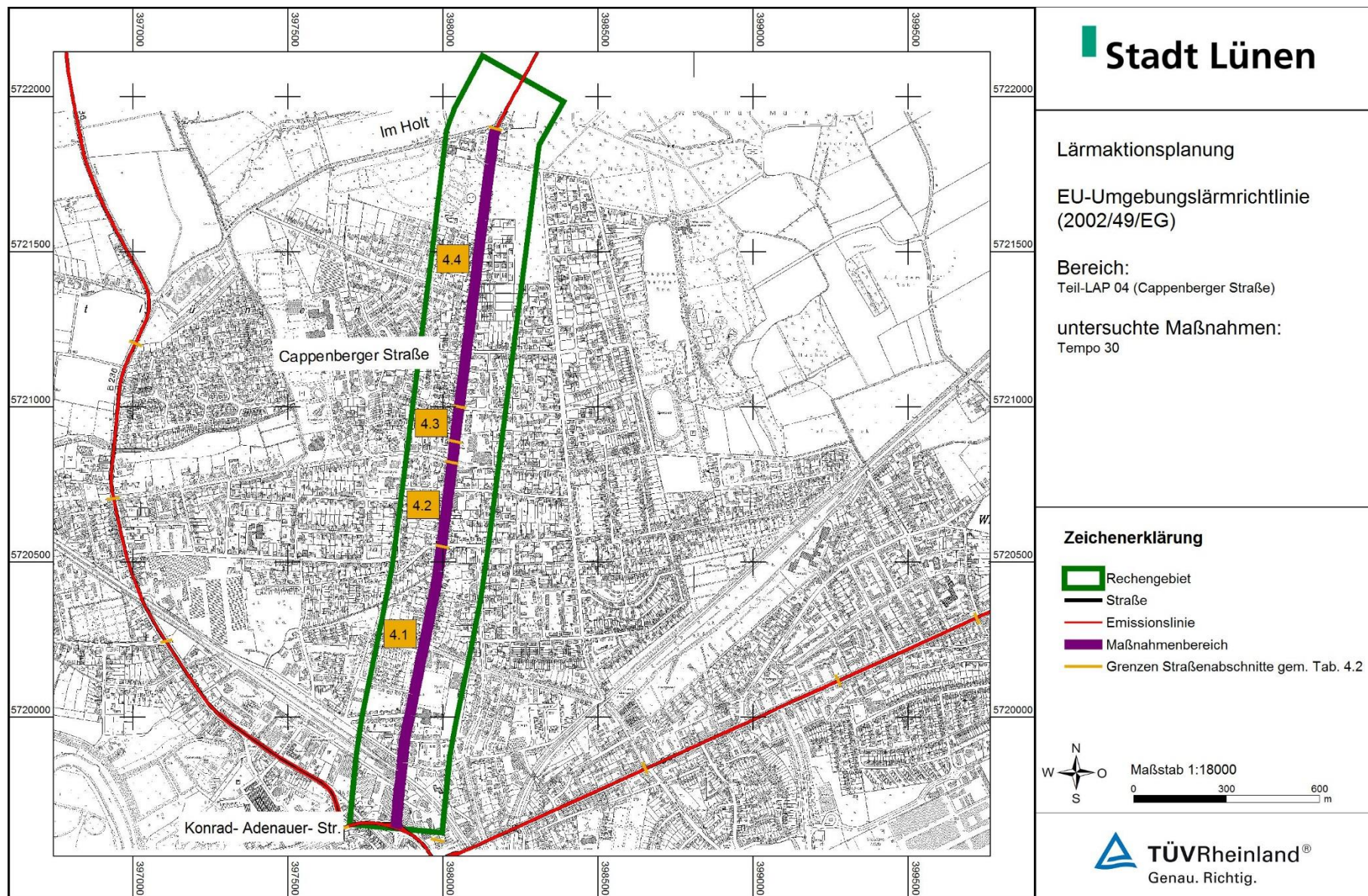


Abbildung 4.10: Maßnahmenbereich 5 / Viktoriastraße:

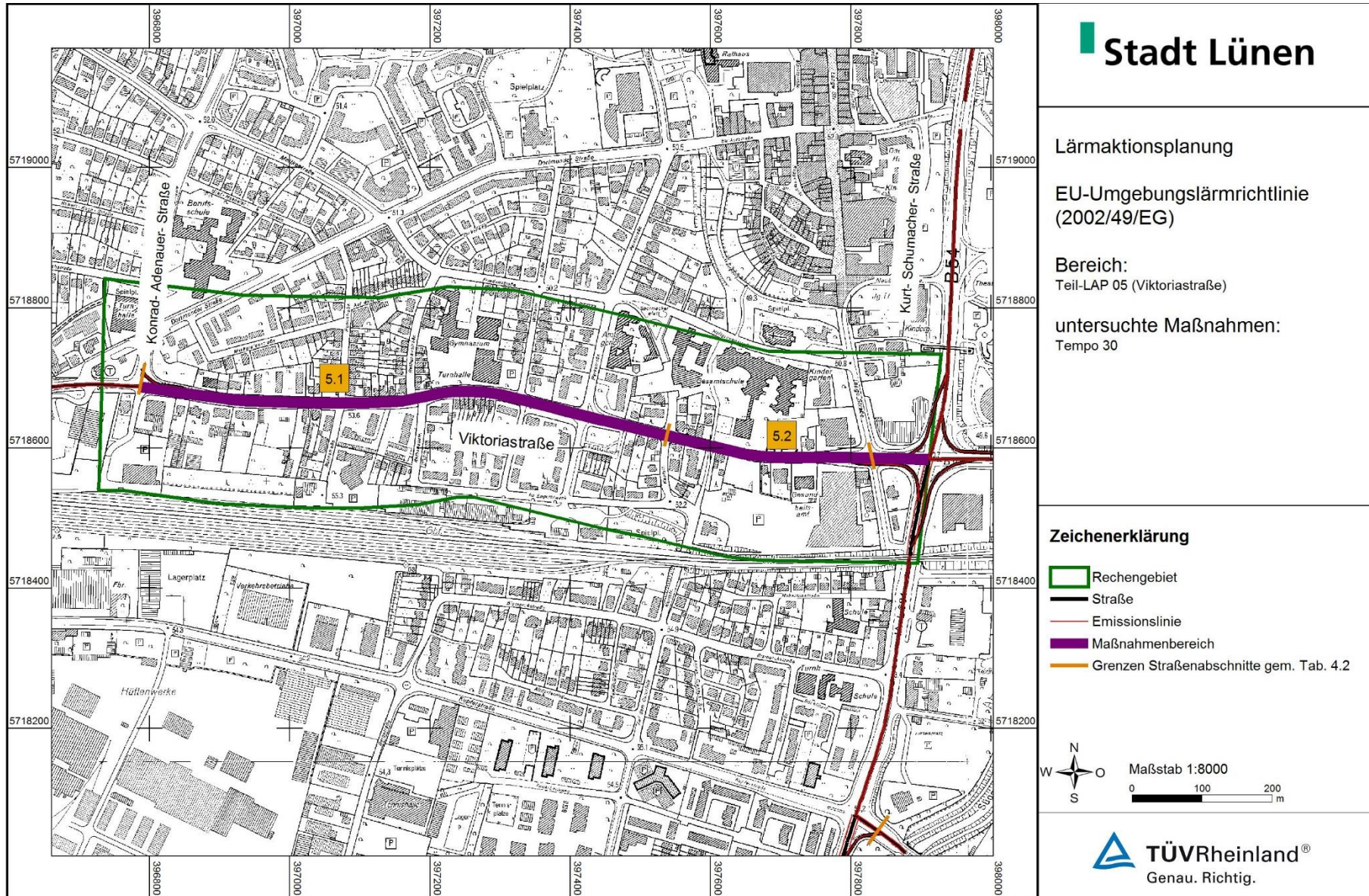
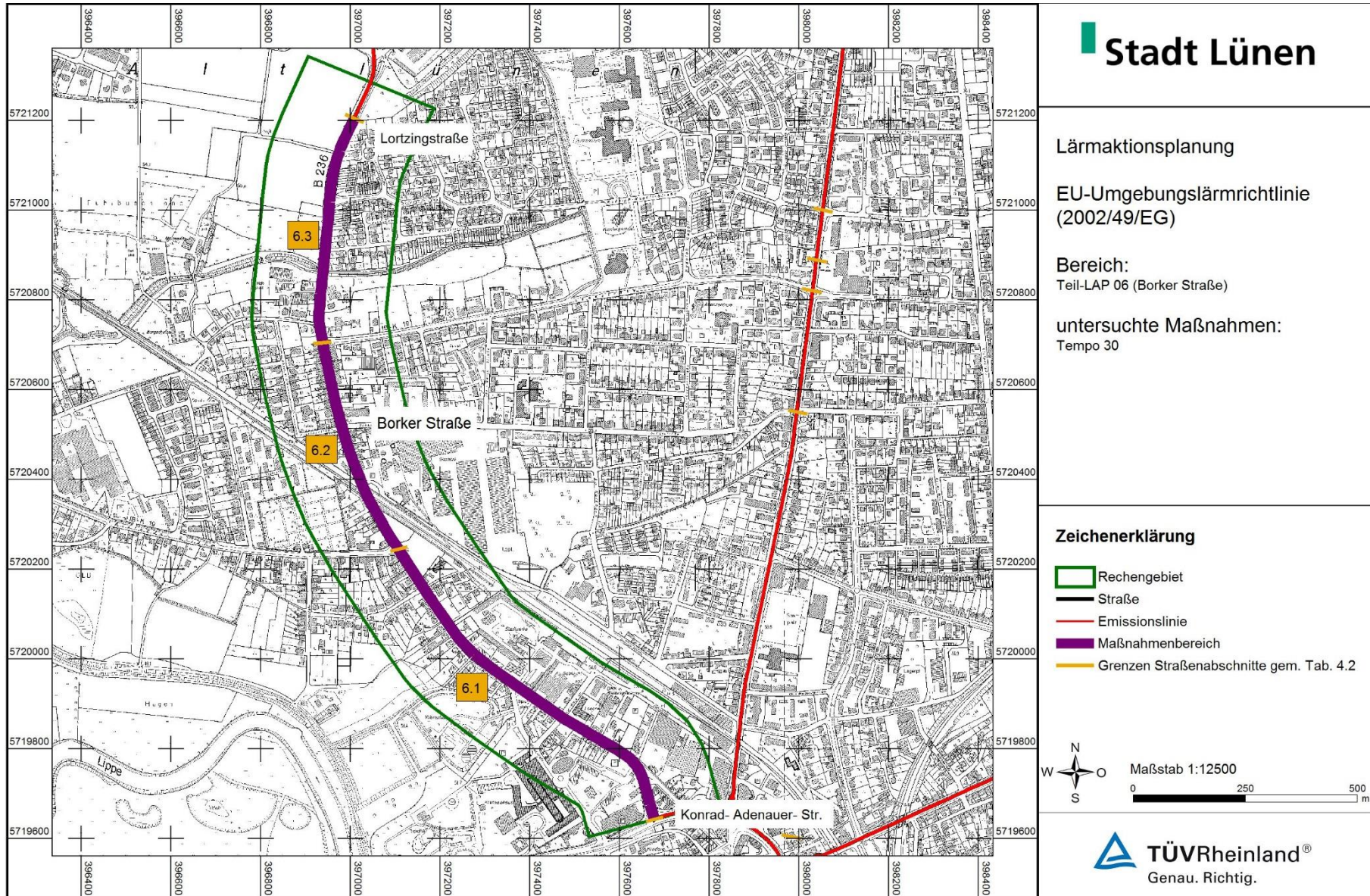
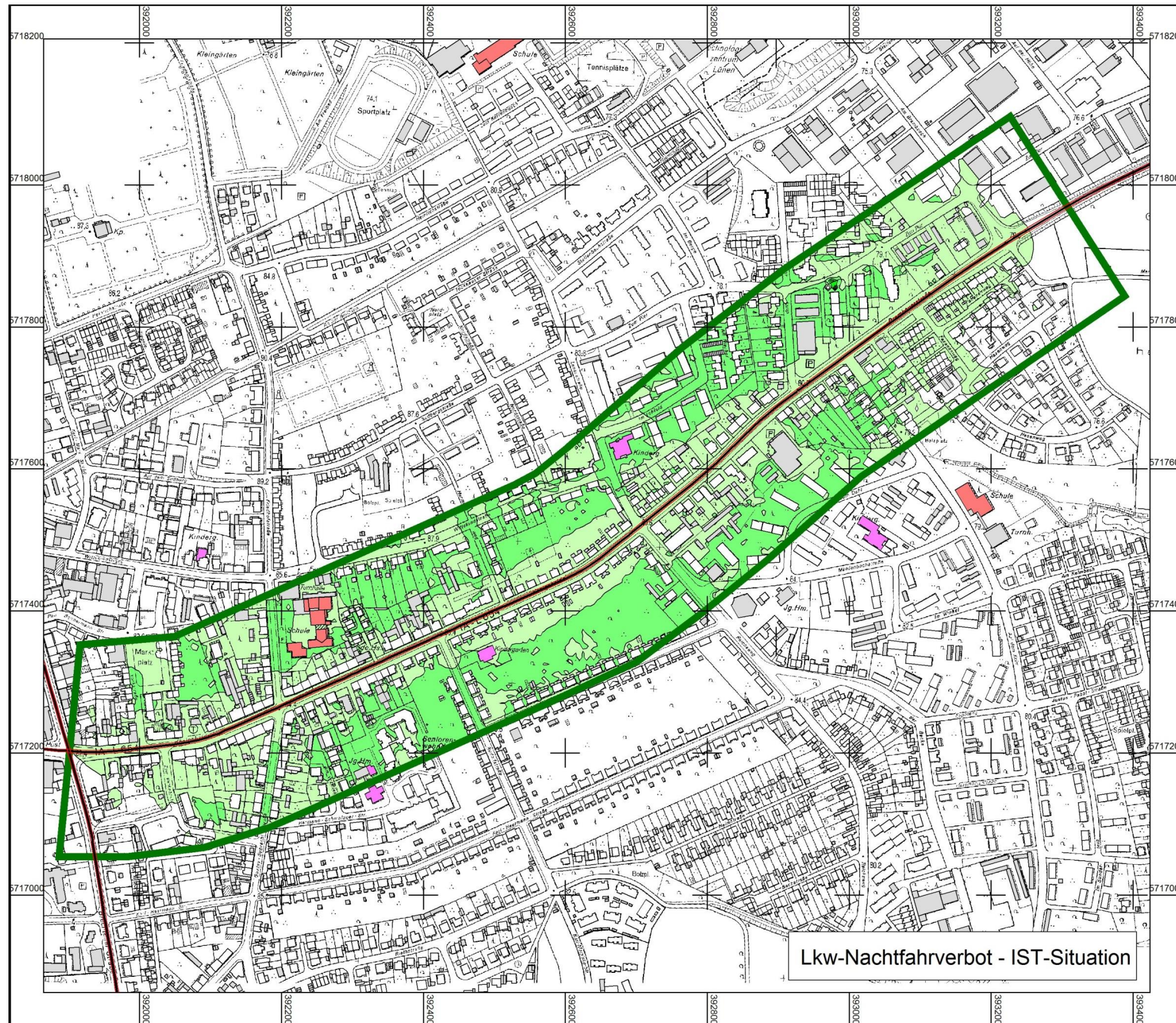


Abbildung 4.11: Maßnahmenbereich 6 / Borker Straße:



## **Anhang 2: Differenzlärmkarten**



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungsärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärnkarte

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

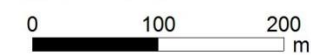
### Pegelbereich

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







# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

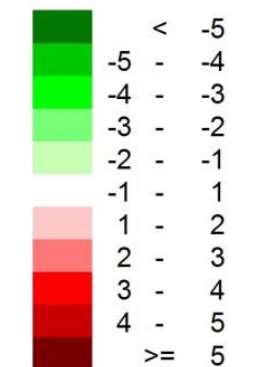
Teil-LAP 01 (Königsheide)

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



Lkw-Nachtfahrverbot - IST-Situation



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation

# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht  
Lden

Bereich:

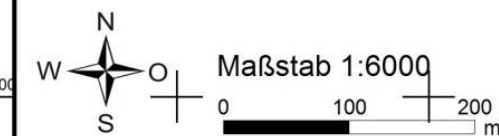
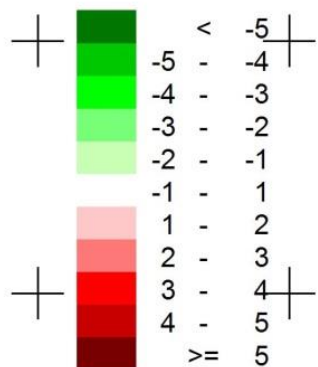
Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

## Zeichenerklärung

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

## Pegelbereich Lden in dB(A)





# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 01 (Königsheide)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

## Zeichenerklärung

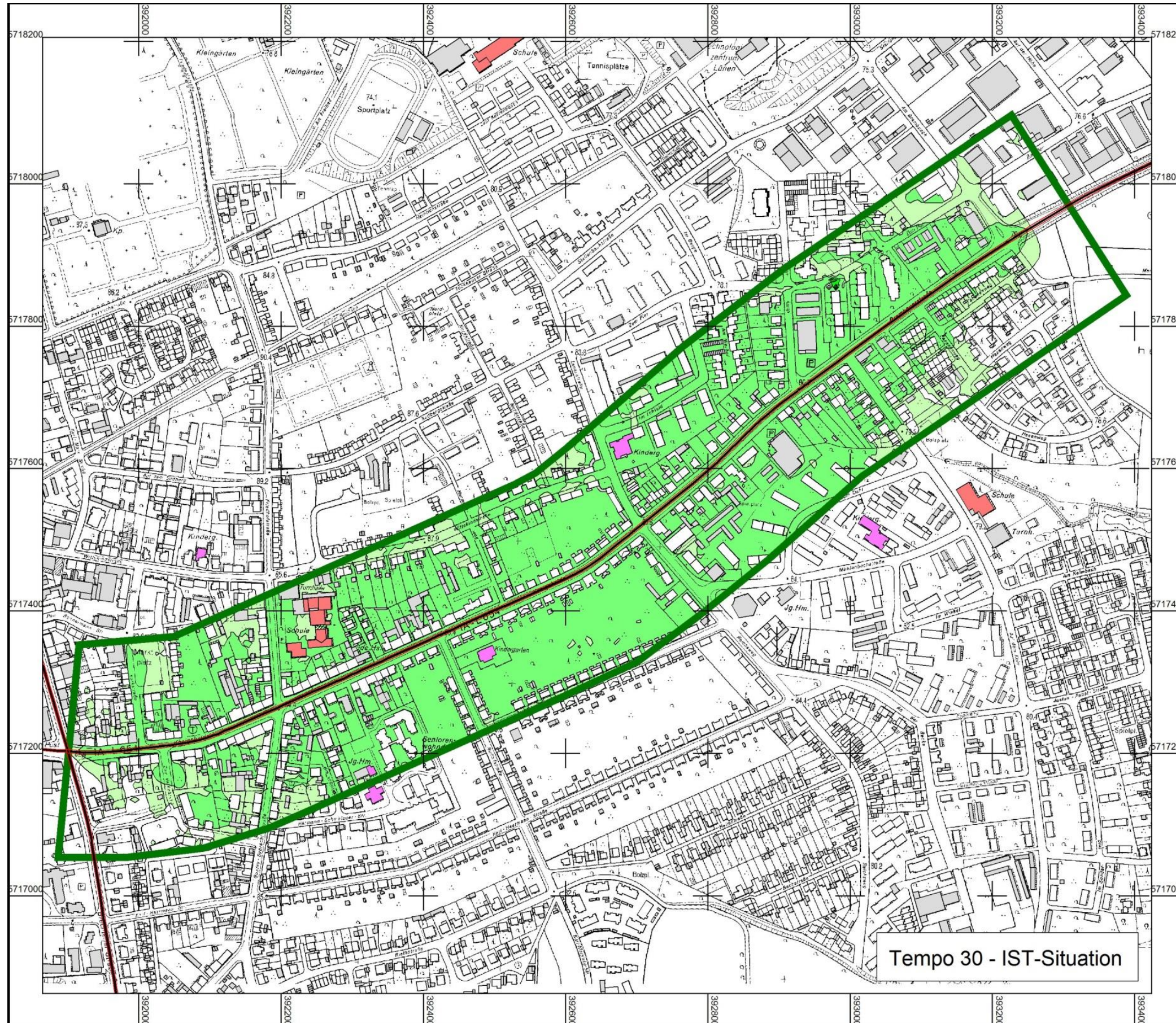
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

## Pegelbereich Ln in dB(A)

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



Lkw-Fahrverbot - IST-Situation



Tempo 30 - IST-Situation

# Stadt Lünen

## Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

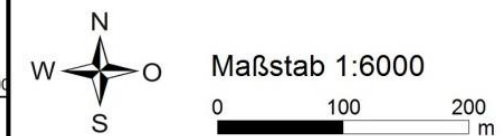
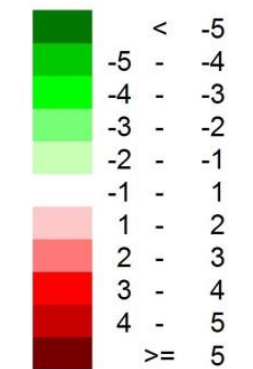
### Differenzlärmkarte

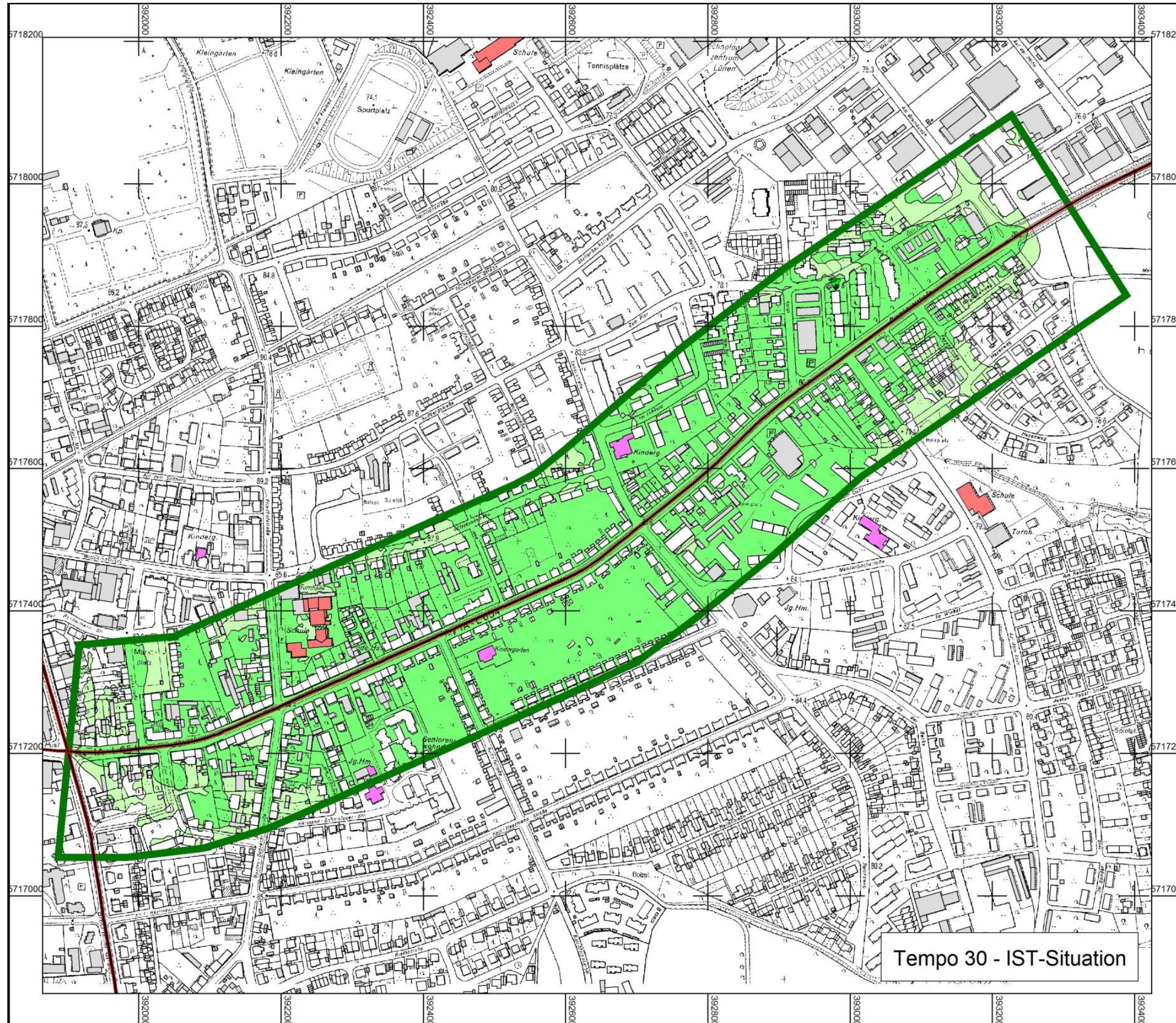
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht  
Lden  
Bereich:  
Teil-LAP 01 (Königsheide)  
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

#### 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

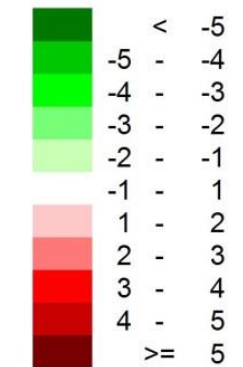
### Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

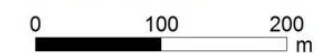
### Gebäude

- 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)

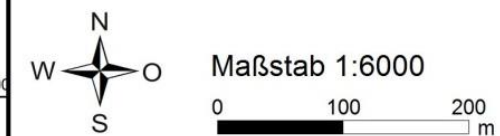
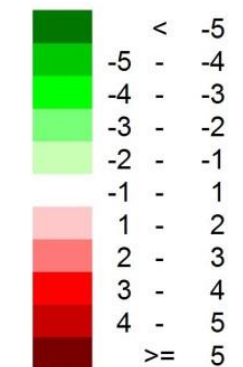
### Differenzlärmkarte

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:

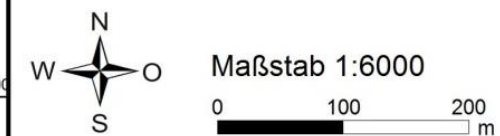
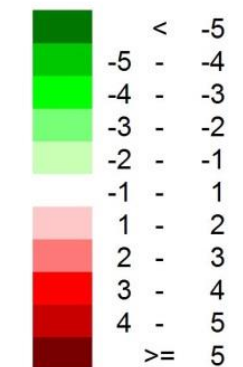
Teil-LAP 01 (Königsheide)

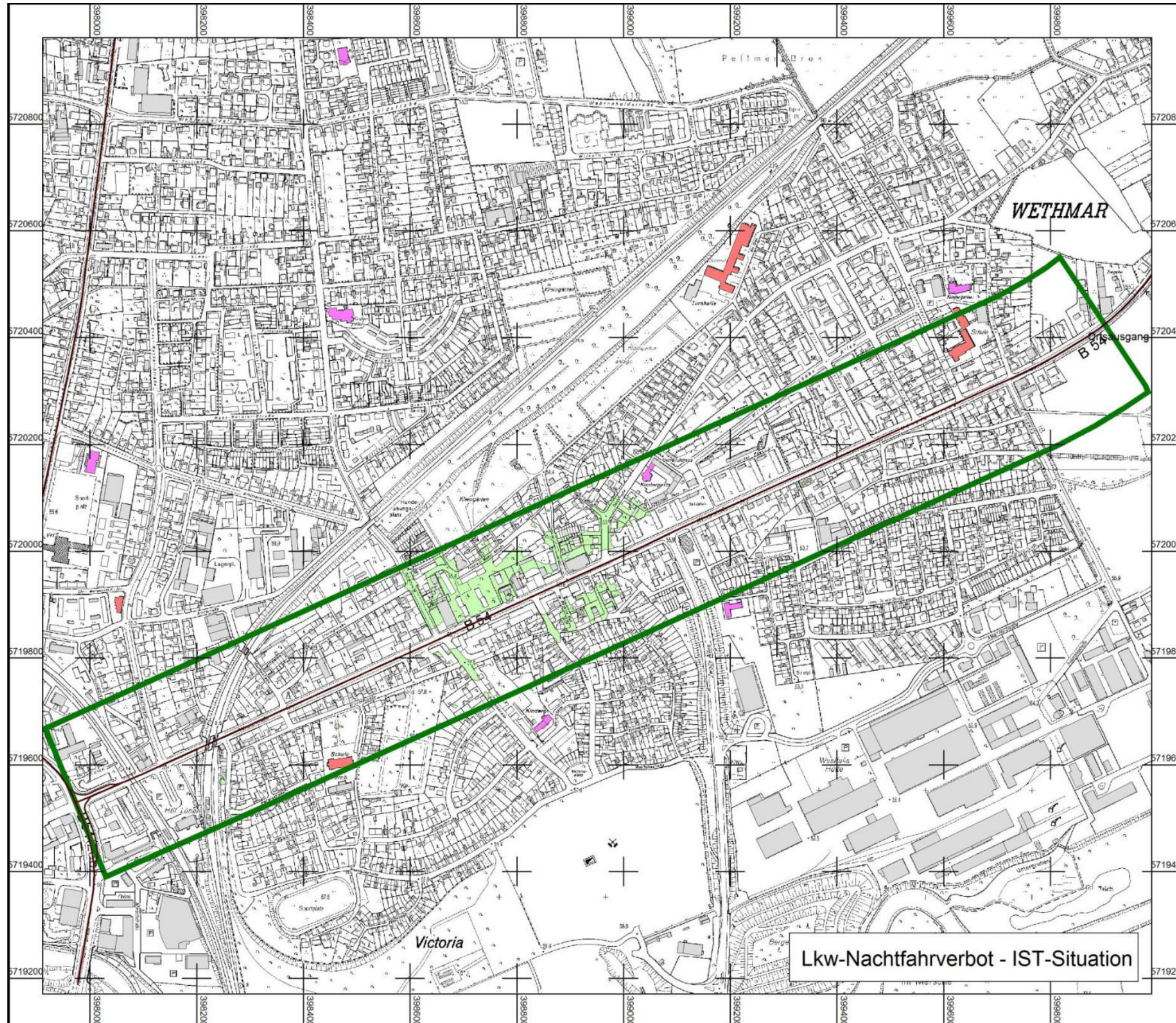
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

## Zeichenerklärung

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

## Pegelbereich Ln in dB(A)





# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungsärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

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

## Zeichenerklärung

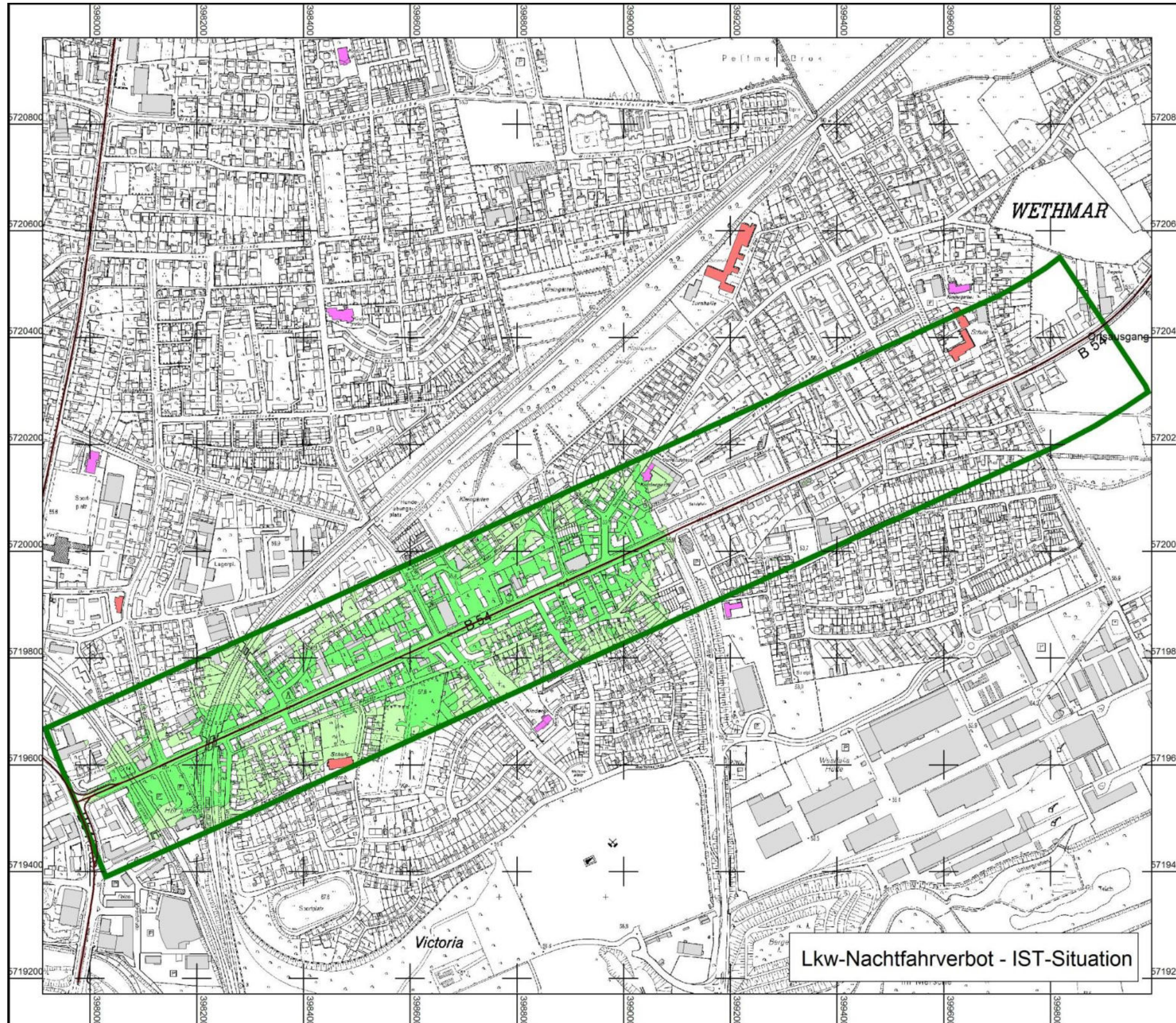
- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

## 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

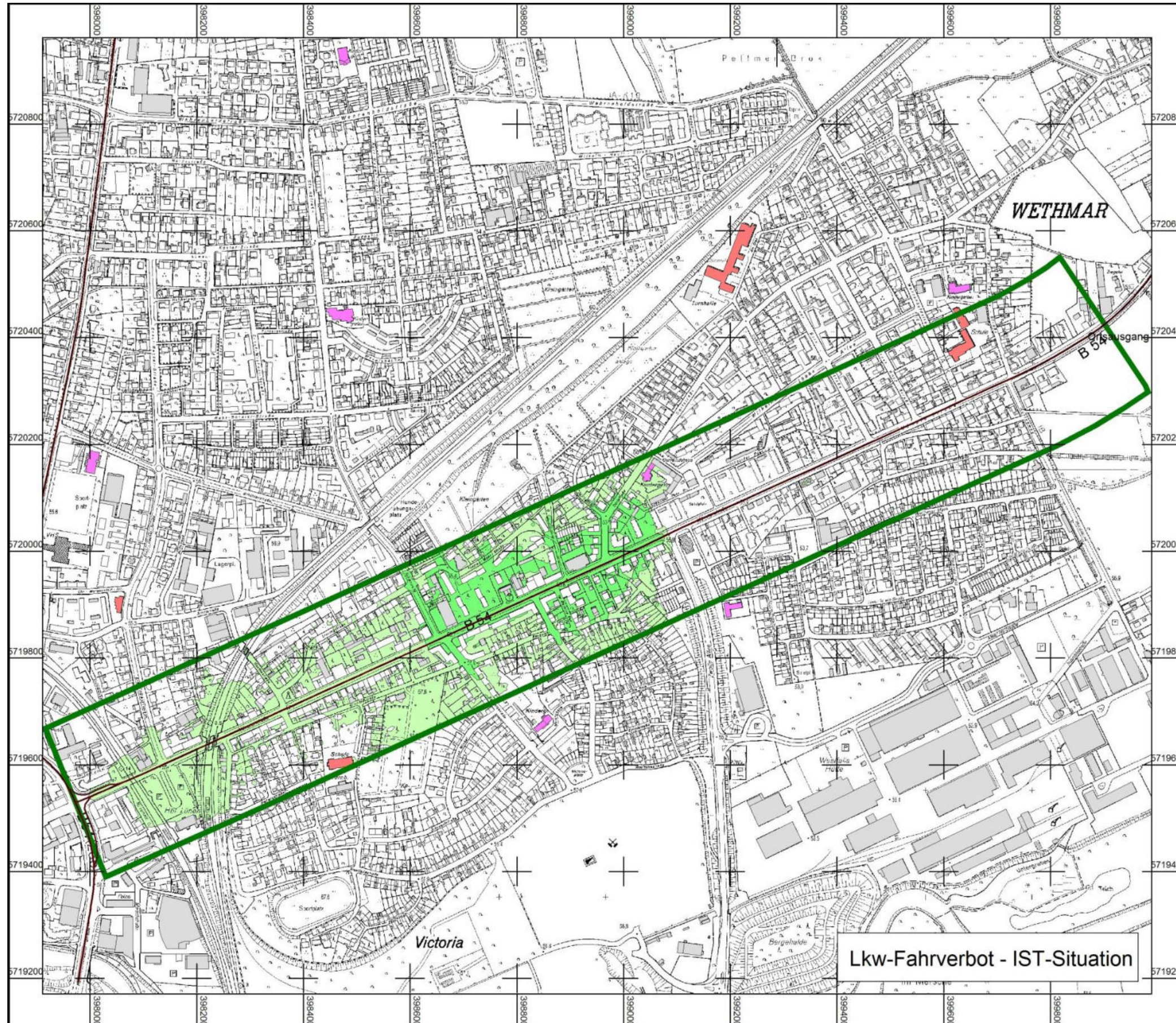
Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot - IST-Situation



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

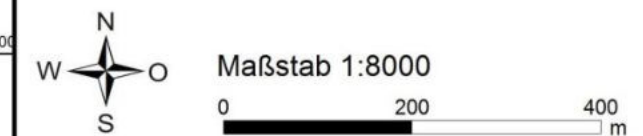
EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

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

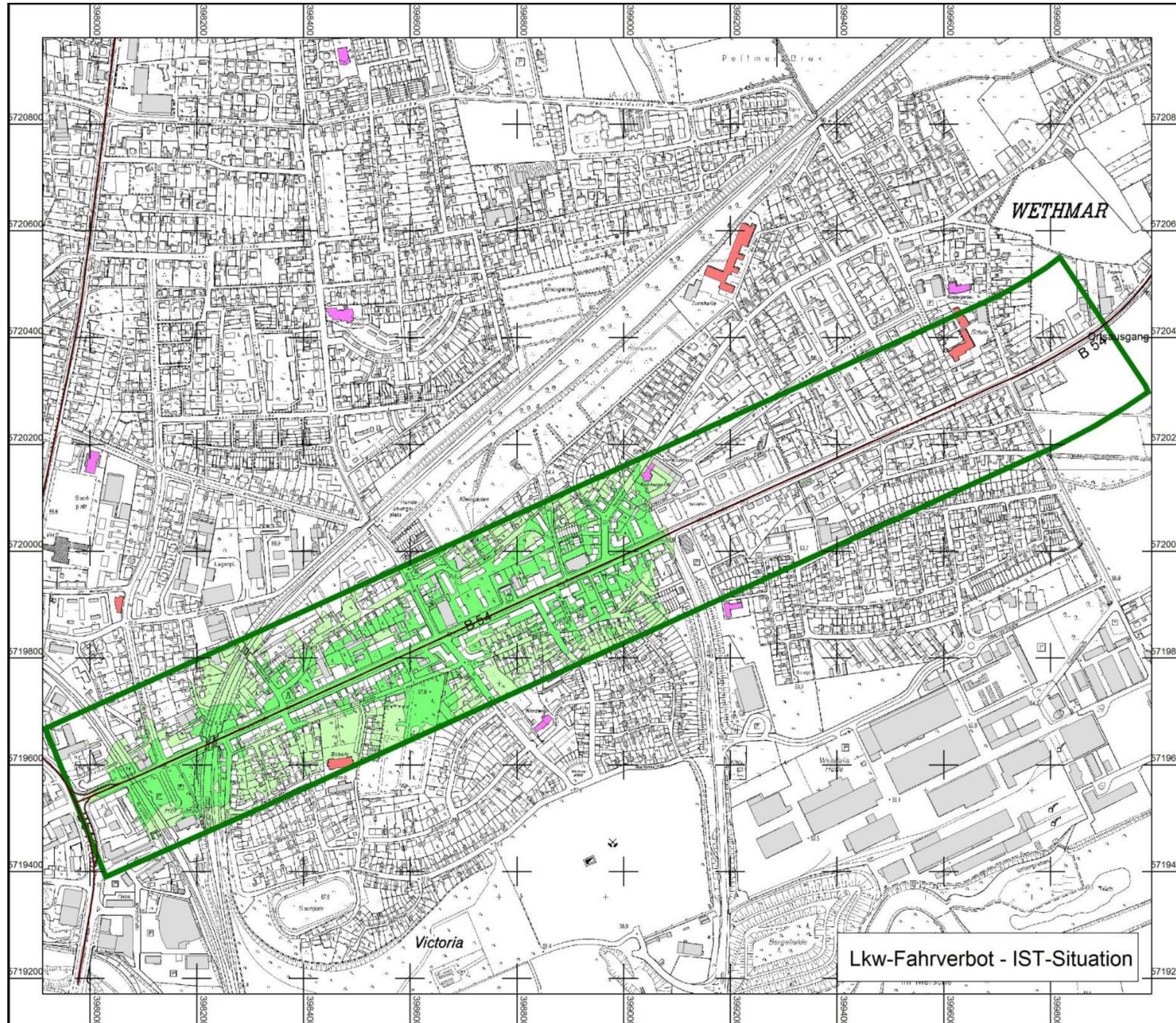
### Zeichenerklärung

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

### Pegelbereich Lden in dB(A)



Lkw-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

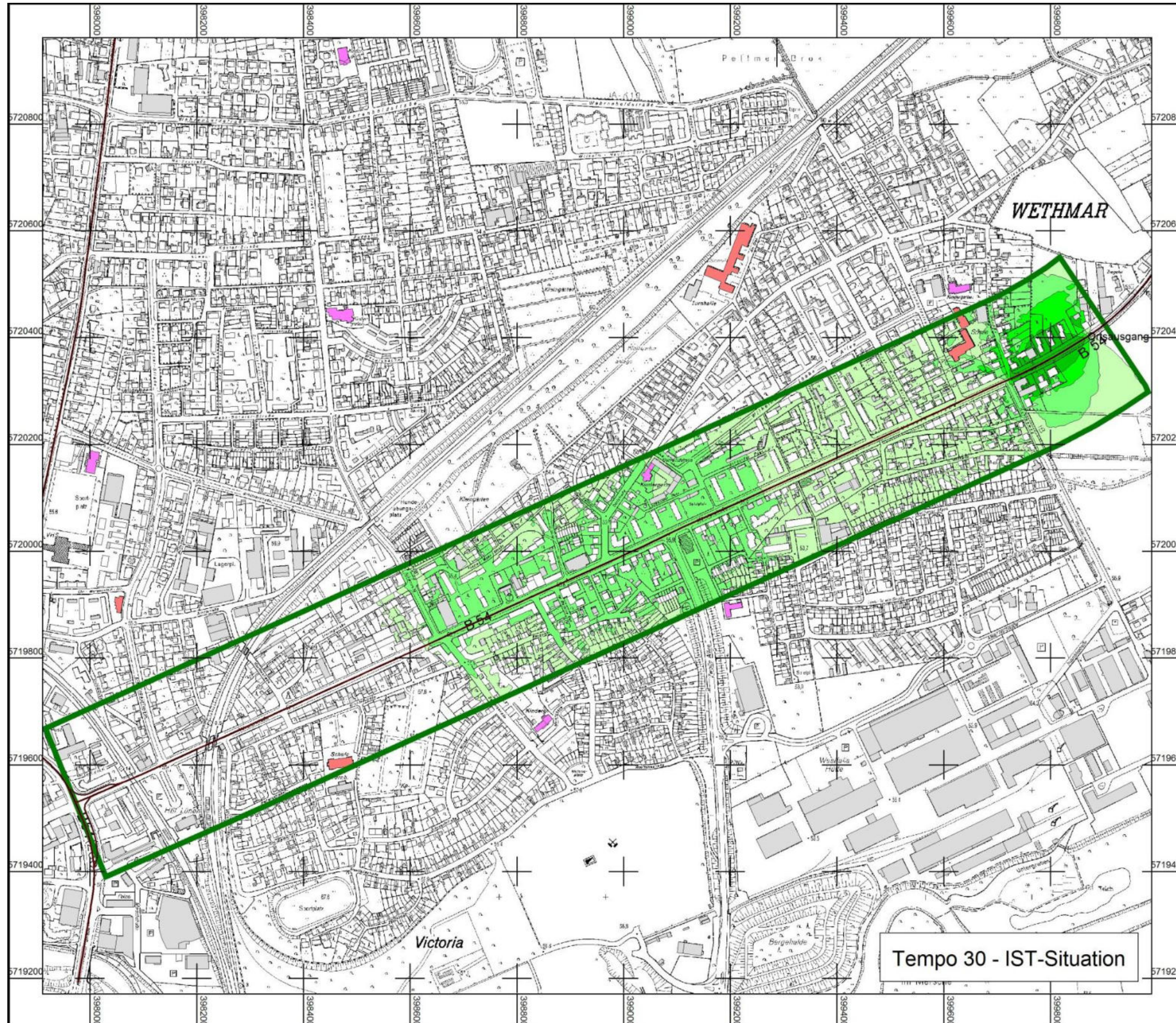
Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



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

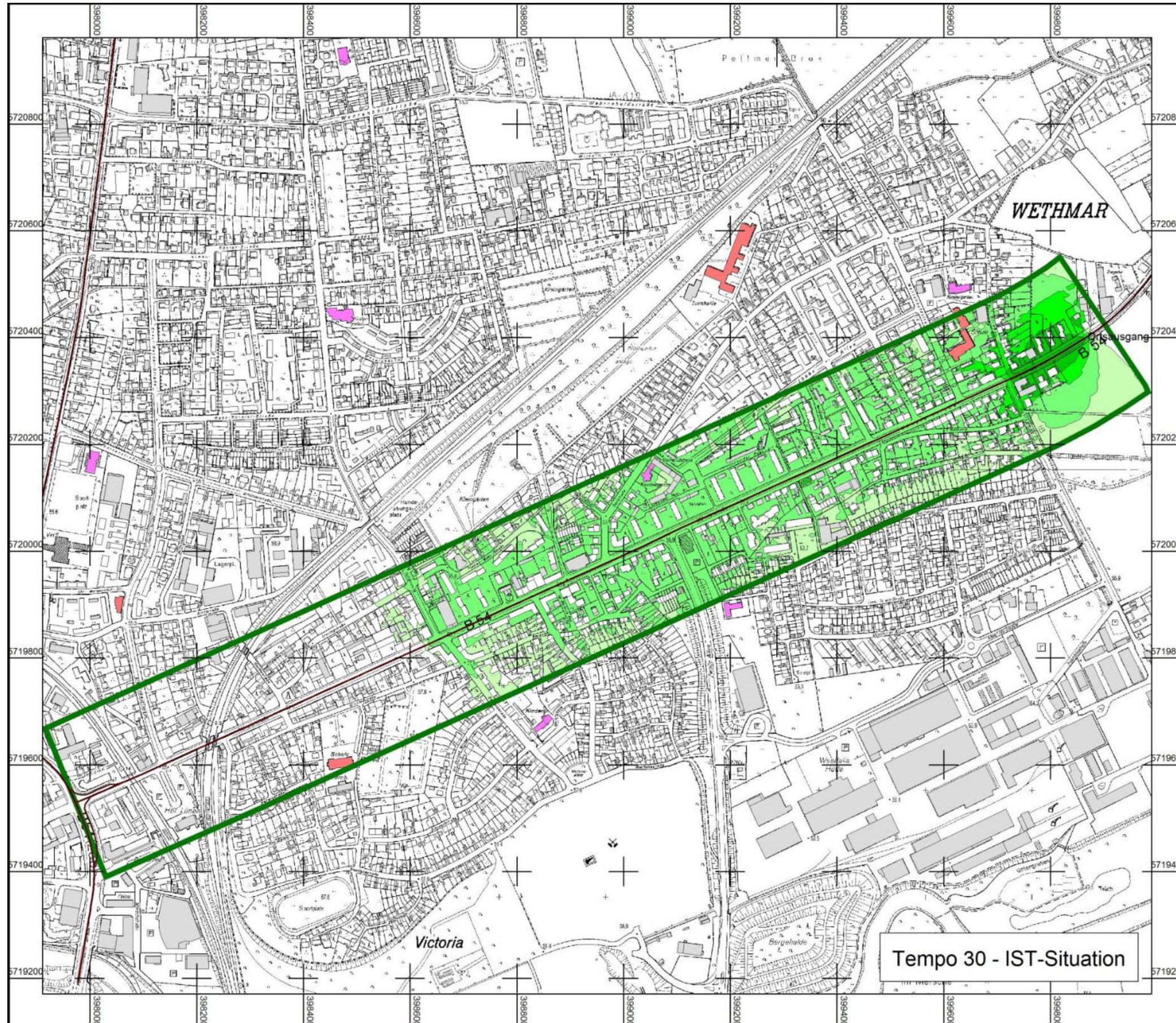
## Zeichenerklärung

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

## Pegelbereich Lden in dB(A)



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

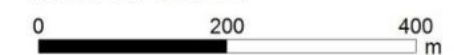
### Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



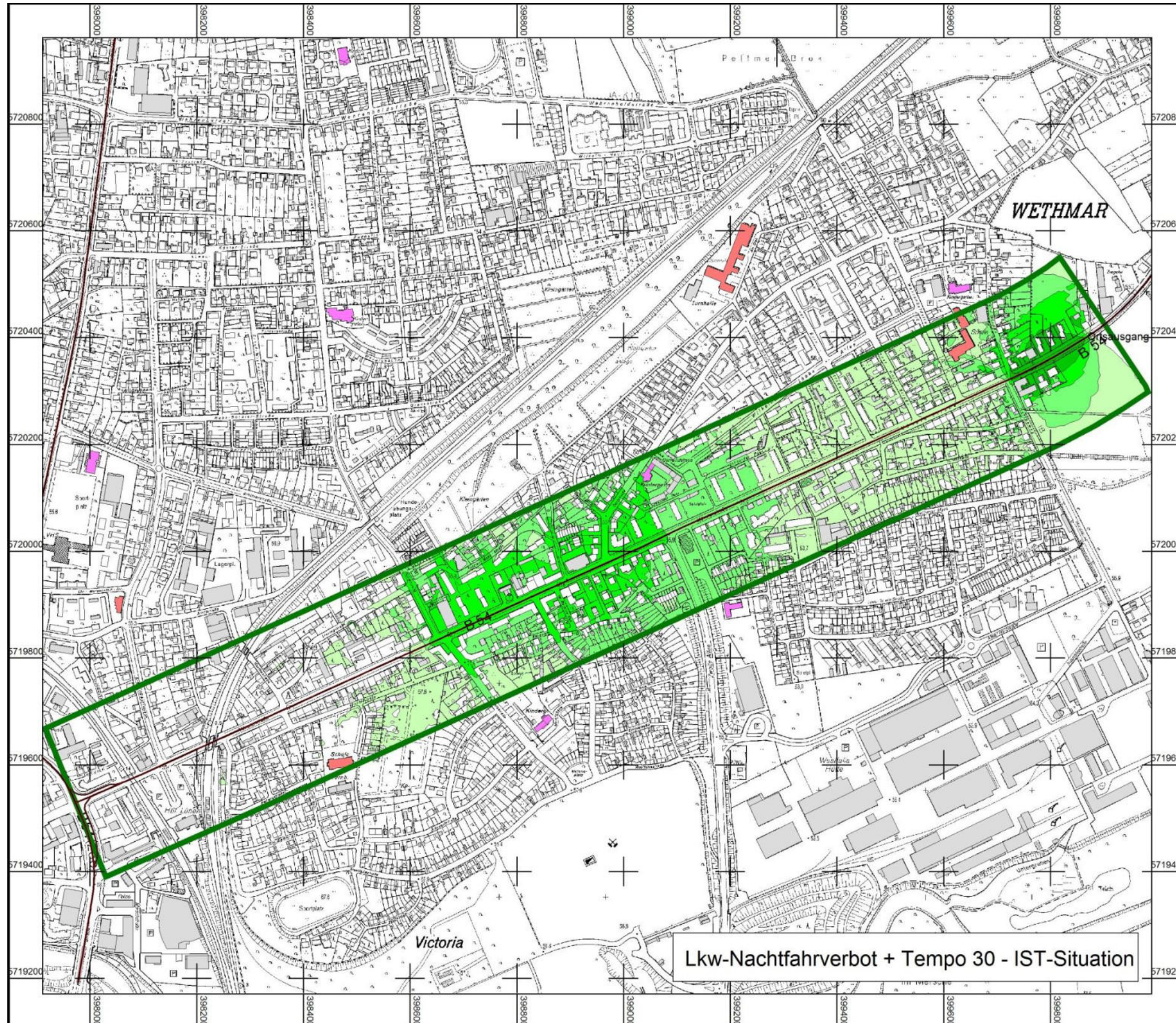
Maßstab 1:8000



Tempo 30 - IST-Situation



TÜVRheinland®  
Genau. Richtig.



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

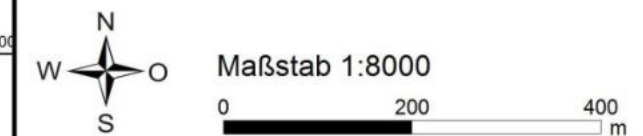
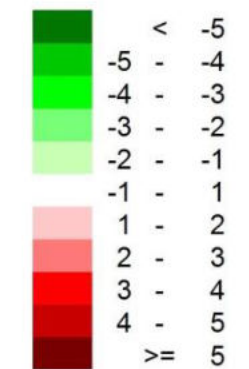
EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

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

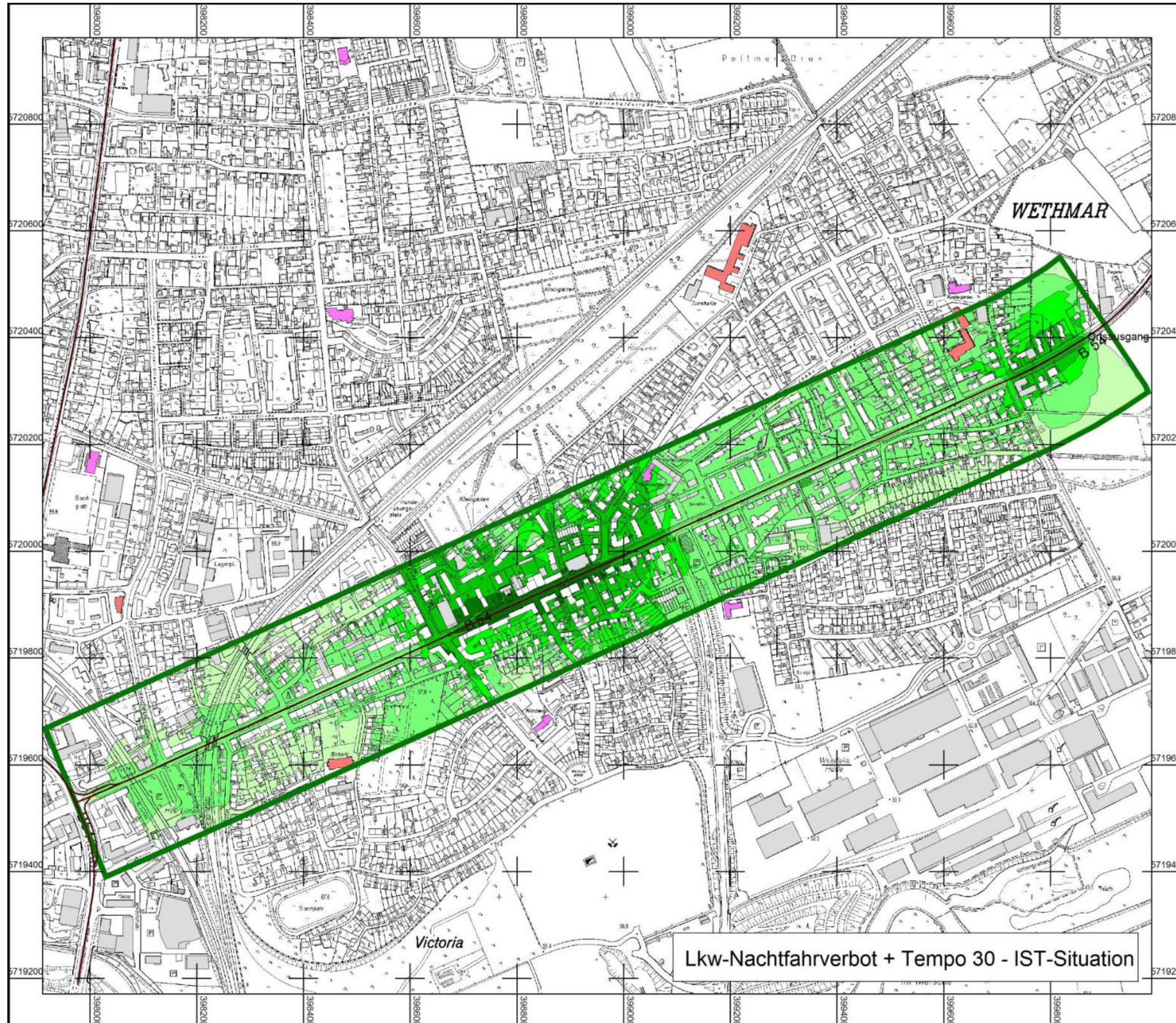
## Zeichenerklärung

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

## Pegelbereich Lden in dB(A)



Lkw-Nachtfahrverbot + 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

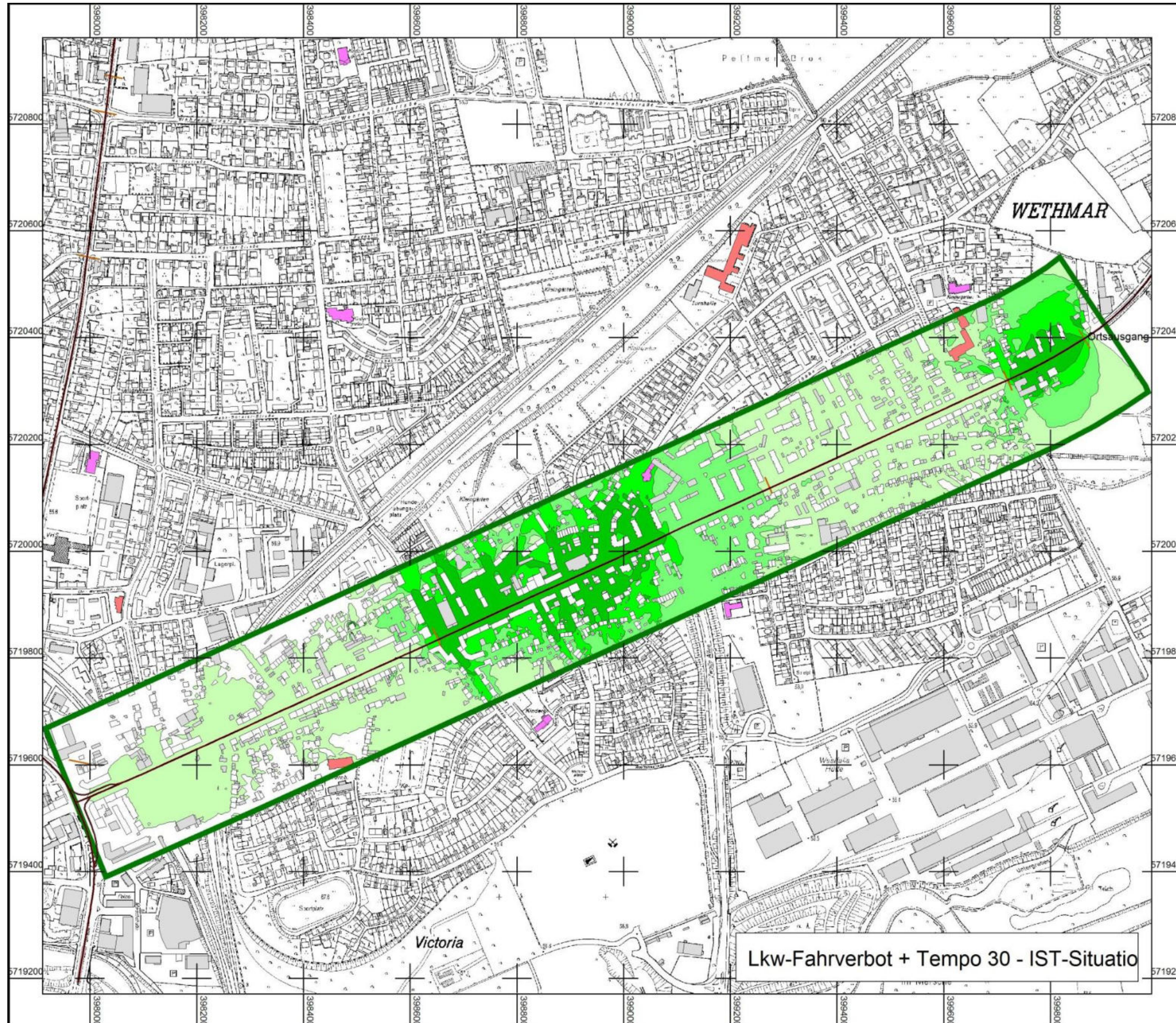
## Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:8000



Lkw-Nachtfahrverbot + Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungsärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

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

### Zeichenerklärung

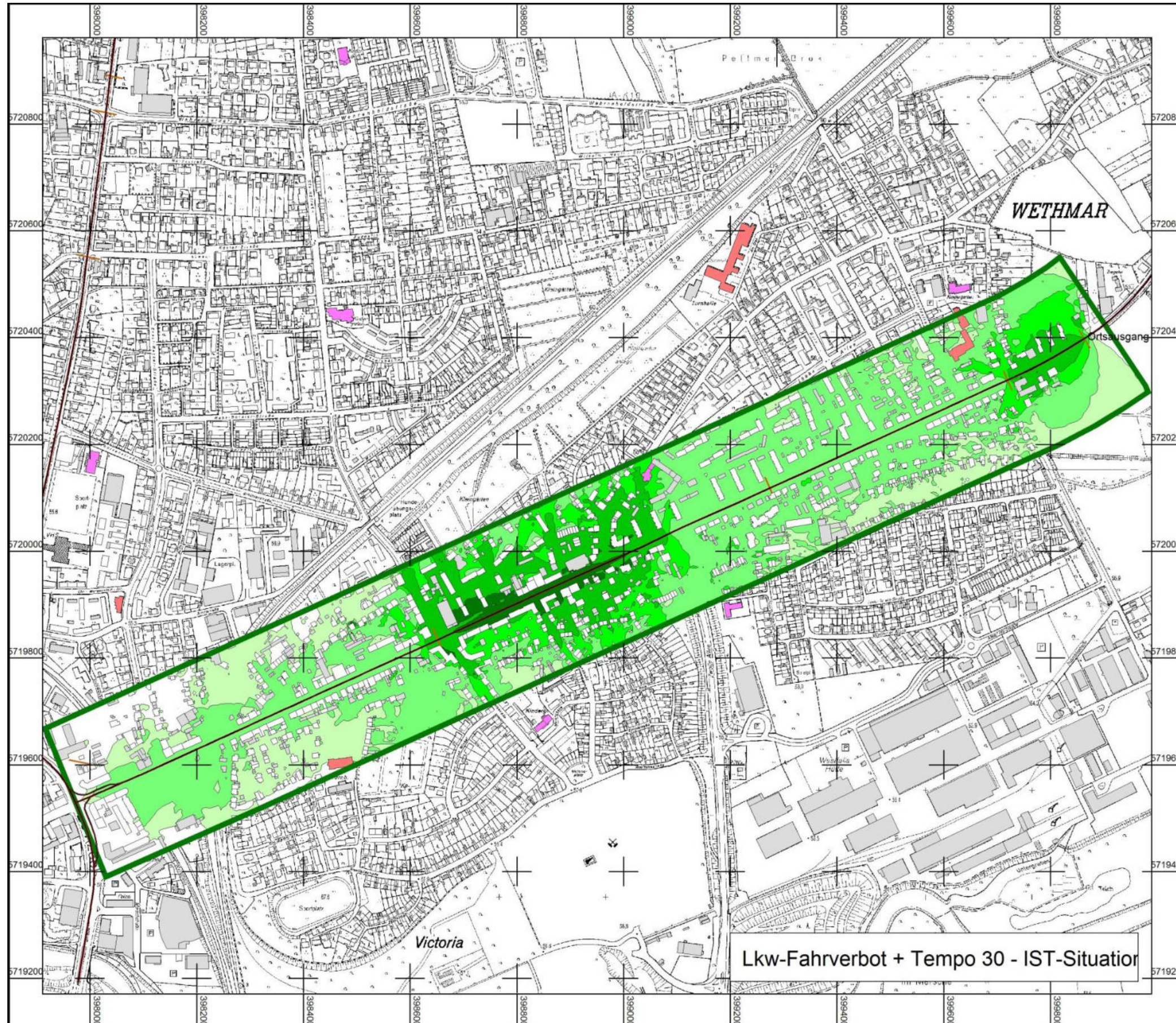
- Rechengebiet Lärm
  - Straßenachse
  - Emissionslinie
  - Brücke
- Gebäude
- Hauptgebäude
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Kindergarten
  - Krankenhaus

Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)



Lkw-Fahrverbot + Tempo 30 - IST-Situatio





# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

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



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

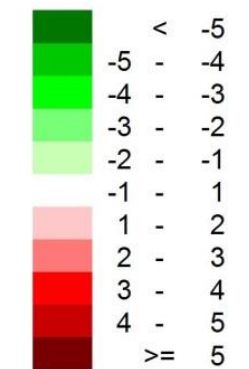
### Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

### Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

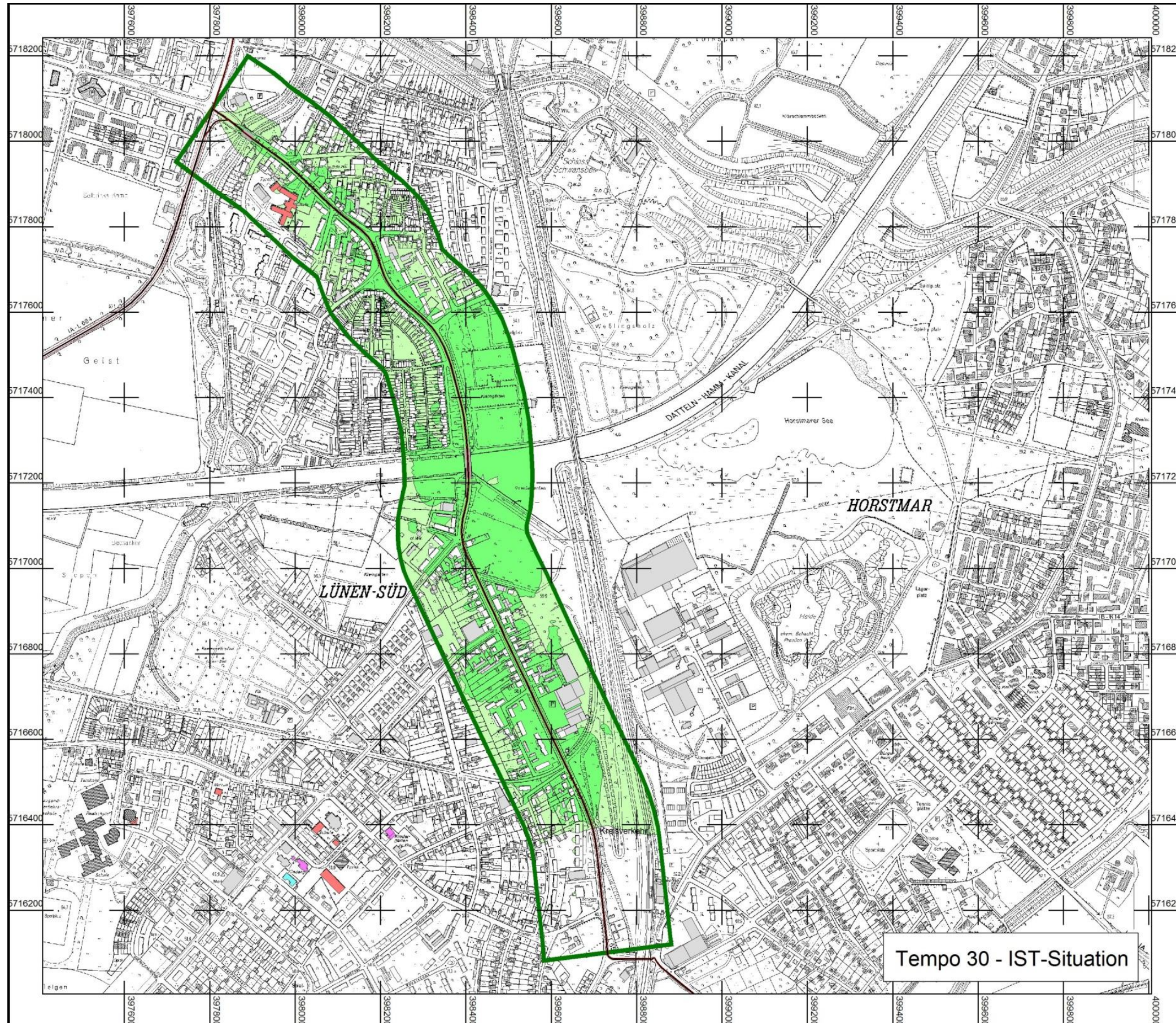
### Pegelbereich Lden in dB(A)



Maßstab 1:10000



Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 03 (Bebelstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

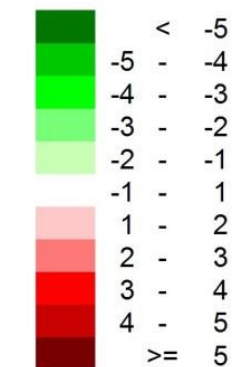
## Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

## Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

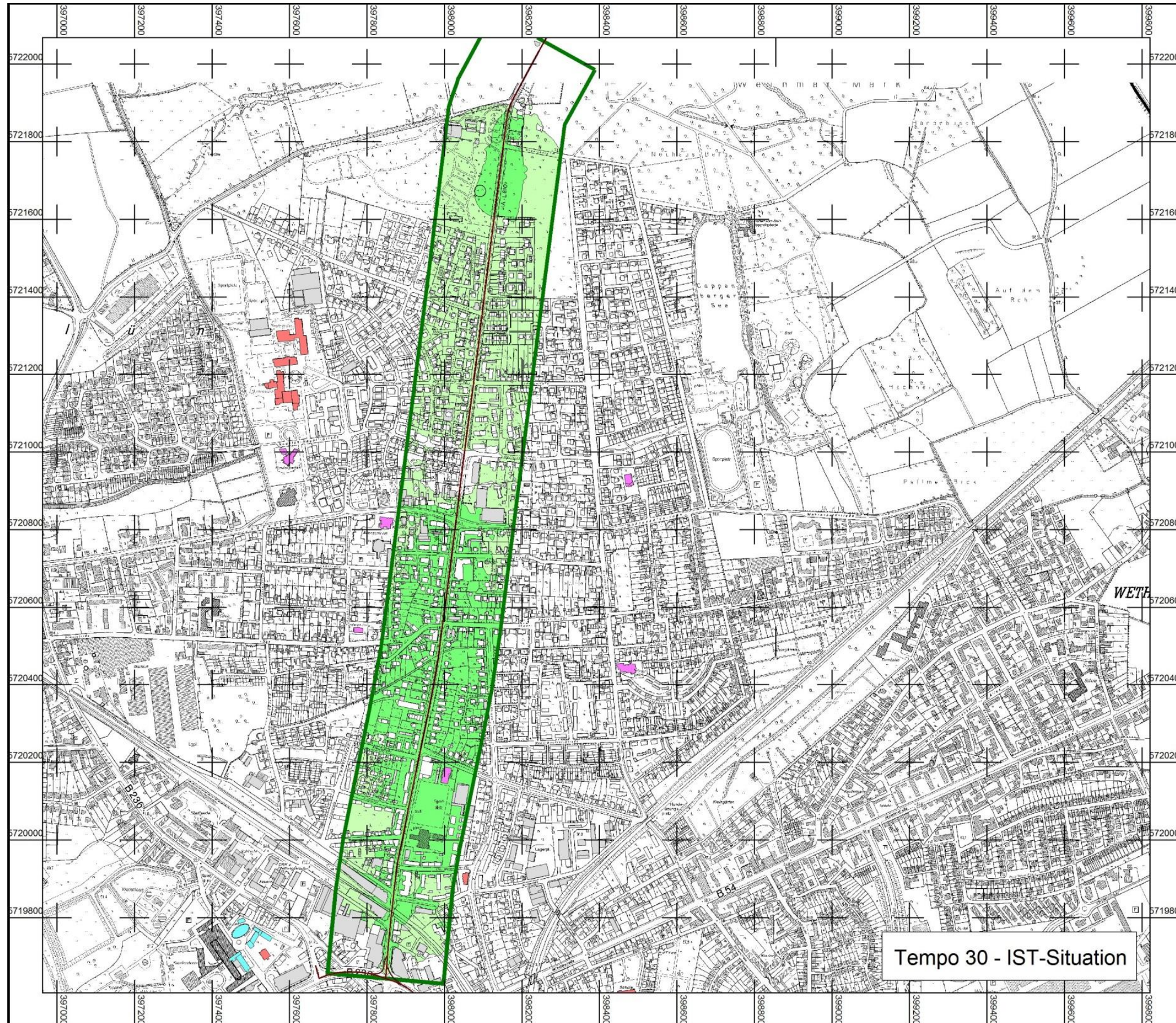
## Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:10000



Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

## Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

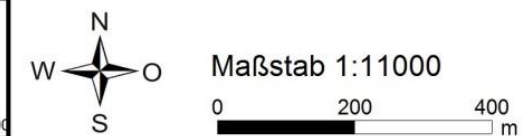
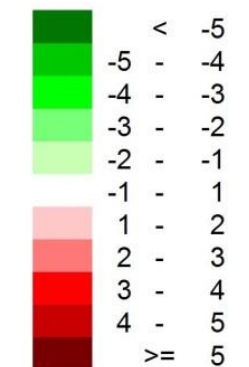
### Differenzlärmkarte

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

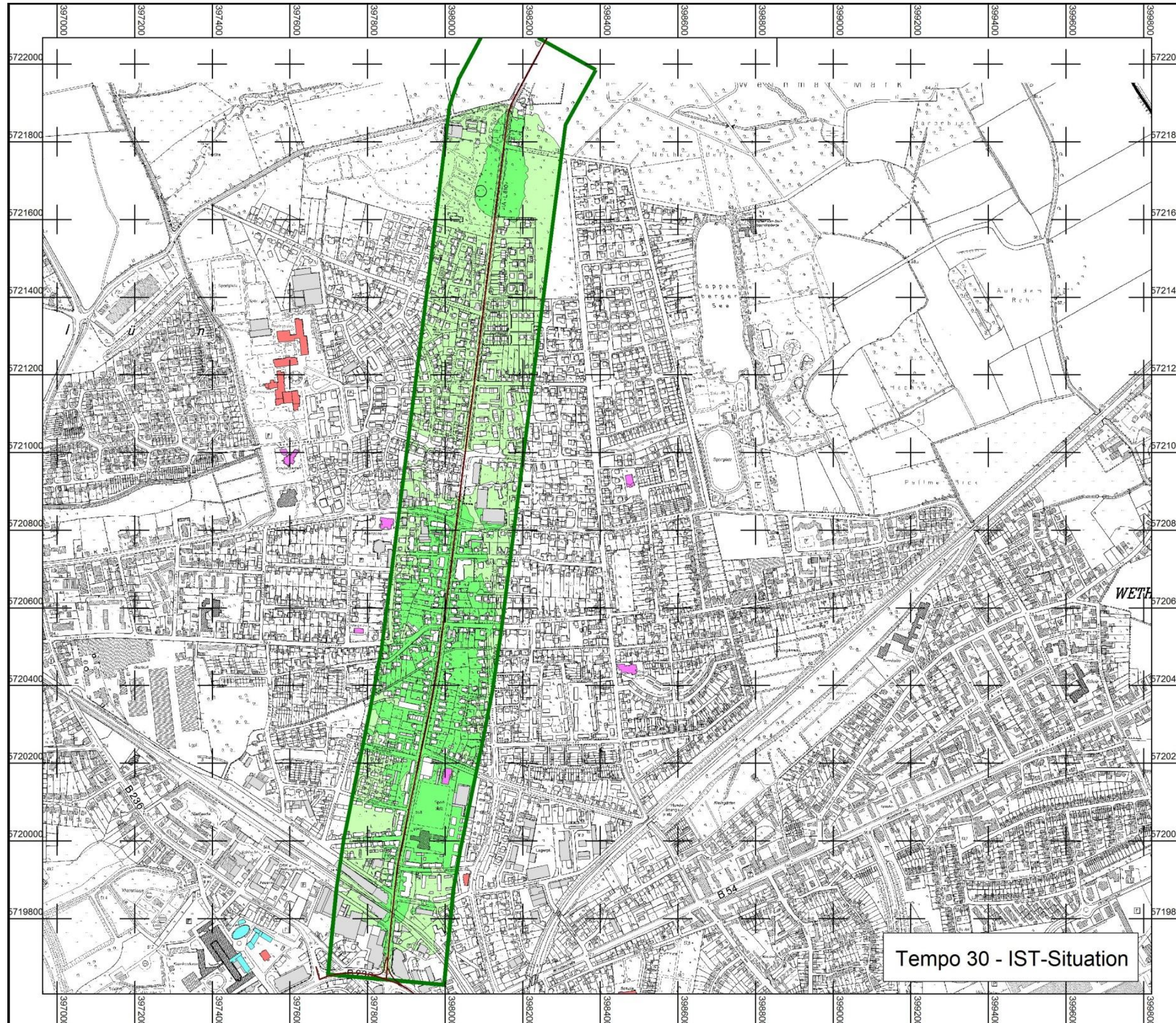
#### Zeichenerklärung

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

#### Pegelbereich Lden in dB(A)



Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

## Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

### Differenzlärnkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

Teil-LAP 04 (Cappenbergerstraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

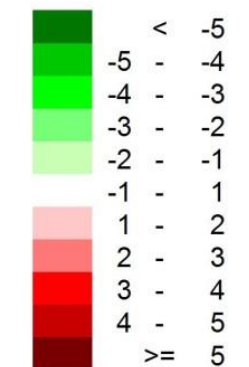
#### Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

#### Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

#### Pegelbereich Ln in dB(A)



Maßstab 1:11000



Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht  
Lden

Bereich:

Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

### Zeichenerklärung

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

### Pegelbereich Lden in dB(A)

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



Tempo 30 - IST-Situation



# Stadt Lünen

Lärmaktionsplanung

EU-Umgebungslärmrichtlinie  
(2002/49/EG)

Differenzlärmkarte

Beurteilungspegel Nacht

Ln

Bereich:

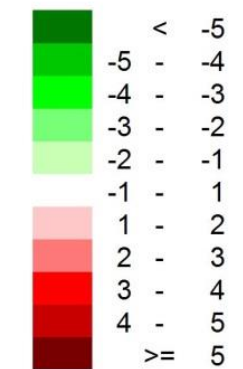
Teil-LAP 05 (Viktoriastraße)

Berechnungshöhe: 4 m über Grund

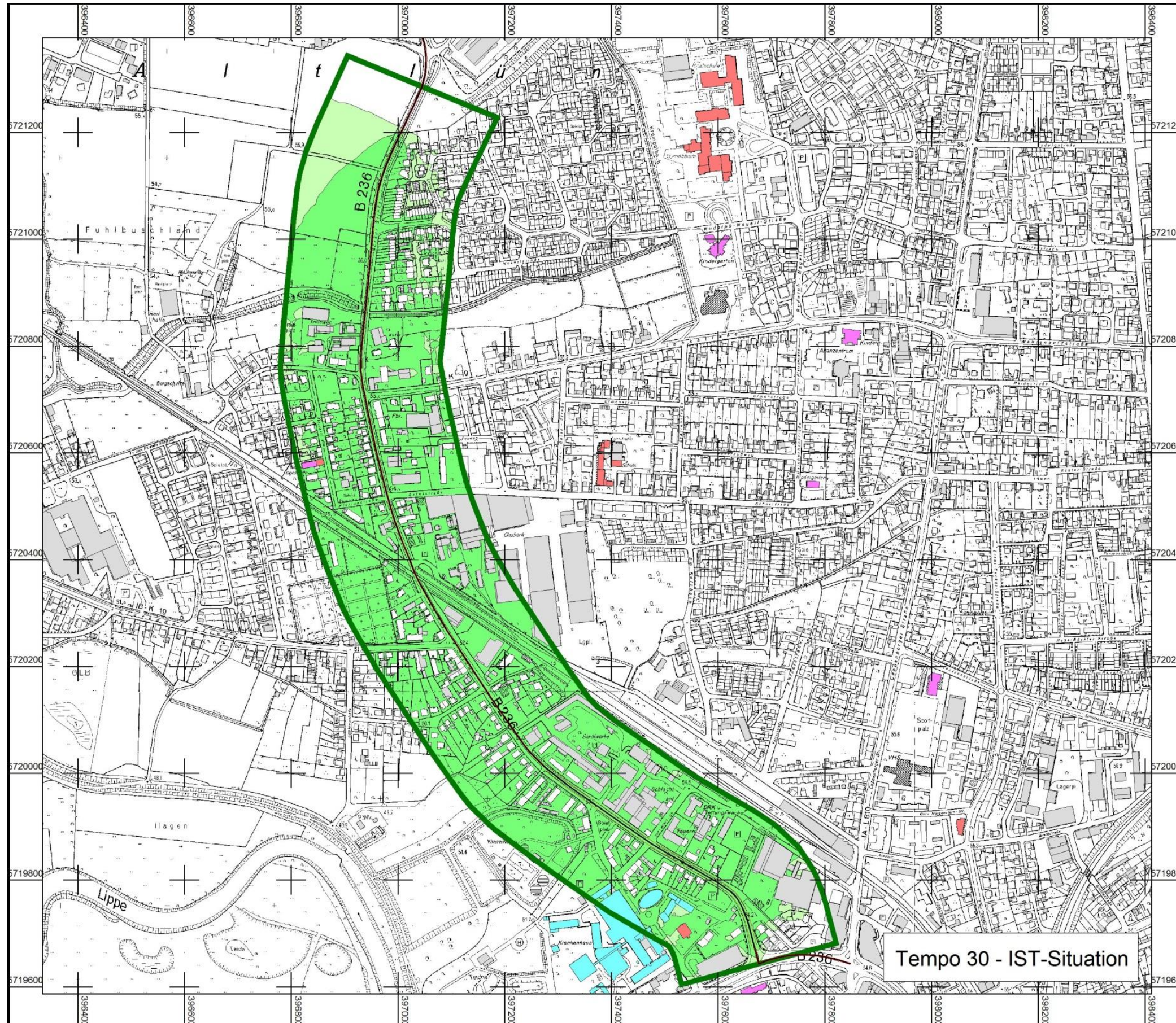
## Zeichenerklärung

- 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

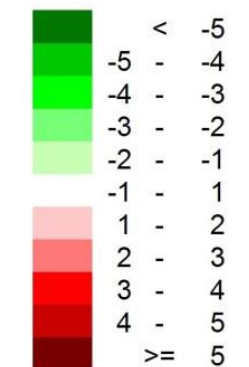
## Zeichenerklärung

- Rechengebiet Lärm
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Brücke

## Gebäude

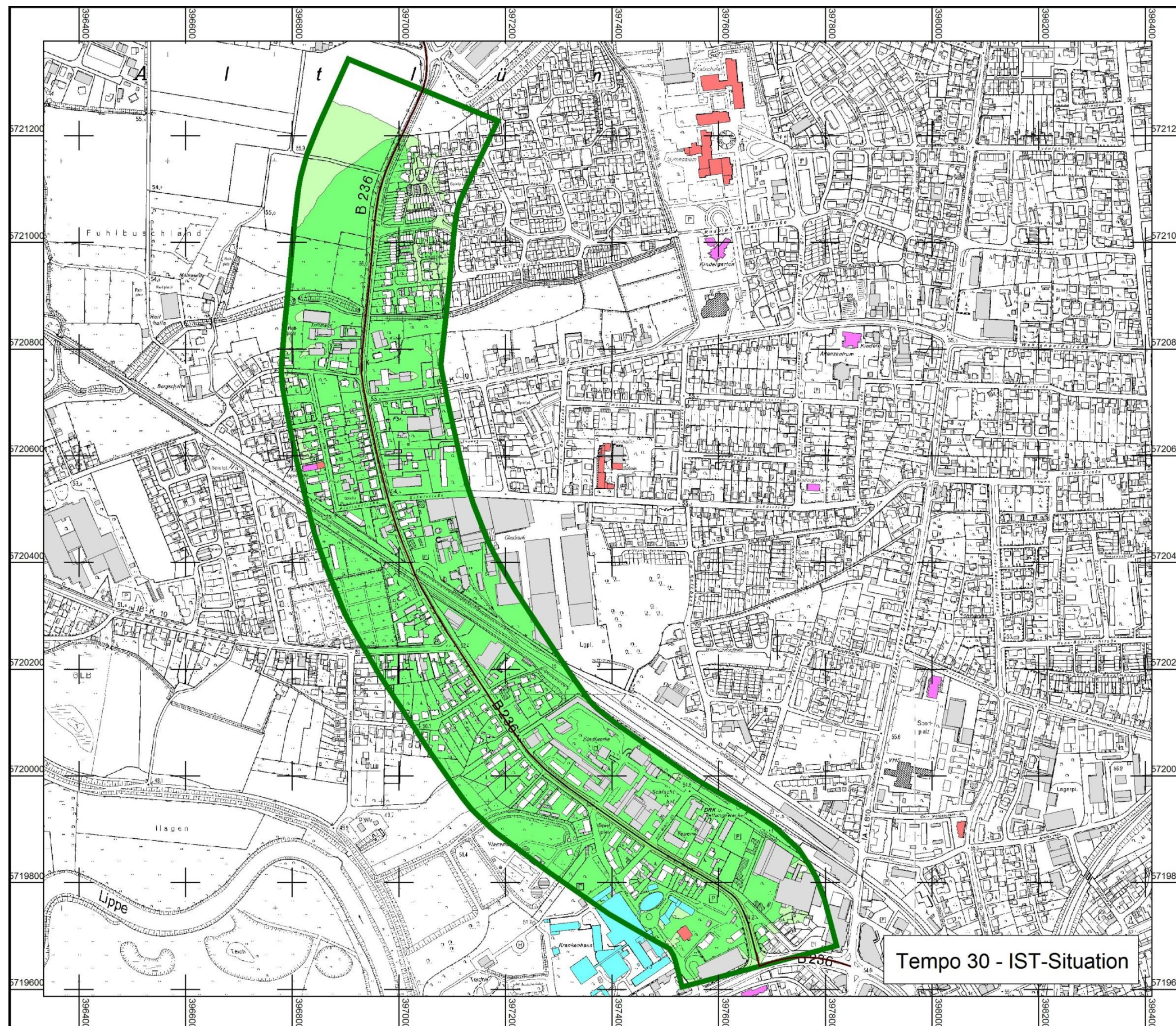
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

## 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"> <li>• <u>LKW-Verkehr</u> über den Bahnübergang Münsterstraße ab 4 Uhr morgens, besonders laut und störend;</li> <li>• <u>Fußgängerampel</u> Münsterstraße 55, störender Verkehr aus Richtung Werne, <u>Beschleunigung</u> besonders laut</li> </ul>	<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"> <li>• ..., 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<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"> <li>• <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-</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> <li>Die ersten Güterzüge fahren ab Montags morgens um 3-4 Uhr, ab 5-6 Uhr kommt der Lärm von der Straße.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> <li>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).</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>	<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"> <li>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</li> </ul>	<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"> <li>• 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.</li> </ul>	<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"> <li>• 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.</li> <li>• Zusammenfassung:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den Begriff Mittelfristig ersetzen durch ein Zieldatum.</li> <li>2. Tempobegrenzungen können doch sofort umgesetzt werden.</li> <li>3. Nur Vorschläge in den Lärmaktionsplan, die gesetzlich durchführbar sind (keine Alibivorschläge)</li> <li>4. Eine Begründung für diese Entscheidungen:                   <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 Warum sind 2 bis 3 Minuten längere Nachtfahrten durch Lünen unzumutbar?</li> <li>4.2 Die Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Lärm müssen die Anwohner (Wir haben auch Kinder) aber ertragen. Womit können die Entscheidungsträger das rechtfertigen.</li> <li>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.</li> </ol> </li> </ol> </li> </ul>	<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"> <li>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.</li> <li>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 m<sup>2</sup> 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.</li> <li>Zu dem Schwerlastverkehr der von Amazon (Werne), Rünthe, Kamen Tanklastfahrzeuge, die zum Tanklager fahren plus die Ware aus und in den Stadthafen brin-</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>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.</li> <li>Bei westlichen / südwestlichen Winden (dies ist die vorherrschende Windrichtung) gibt es erhebliche Lärmbelästigung.</li> </ul>	<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

Ifd. 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"> <li>• Daher meine dringende Bitte: entfernen Sie die Pflasterung, die Autos lassen sich ja leider nicht entfernen.</li> </ul>		
11	Bürger 11	17.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	<p><i>Die Gahmener Straße wurde als ein Hotspot identifiziert, ist bei der Priorisierung für den LAP der Stufe III allerdings rausgenommen worden. In der nachfolgenden Stufe wird für diese Straße jedoch eine erneute Prüfung stattfinden und berücksichtigt.</i></p>	<p><i>Keine Änderung des LAP III.</i></p>
12	Bürger 12	28.8.2019	<p>Die Beauftragung von Fachpersonal mit dem Ziel der Erarbeitung und Darstellung von geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Lärm im Stadtgebiet war absolut notwendig, da bei unzureichender Fachexpertise keine erfolgsversprechenden Maßnahmen zu finden sind.</p> <p>Dies ist im Zuge der Stufe 3 nun geschehen. Umso 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>		<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>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.                  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.                  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-&gt; 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.</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.“  <a href="https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtplanung/umwelt/laermkartierung/">https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtplanung/umwelt/laermkartierung/</a>            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"> <li>• 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.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>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-</li> </ul>	<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"> <li>• <u>Warum ist die Kurt Schumacher Straße nicht berücksichtigt?</u></li> </ul> <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"> <li>• Engelstraße, Parkhaus Tobiaspark</li> </ul> <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"> <li>Wir bitten um <u>Aufstellung einer Anlage für Lärm-, Geschwindigkeits- und CO2 Feinstaubmessung.</u></li> </ul>	<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 Cap-penberg) 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"> <li>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.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>Die Ampelanlage Gottfried/Cappenberger ist zu einer reinen schnell reagierenden Bedarfsampel umzuprogrammieren zwecks Lärm- und Emissionsreduktion und Erhöhung der Akzeptanz.</li> <li>Der Querungsbereich wäre durch geeignete Fahrbahnmarkierungen deutlicher hervorzuheben.</li> <li>Vor der Ampel sollten jeweils Fußgänger-Markierungen (ähnlich Verkehrszeichen 133) auf der Fahrbahn aufgebracht werden.</li> </ul>	<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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>Ungeachtet dieser Vorschläge muss verstärkt die Einhaltung der Verkehrs- und Geschwindigkeitsregelungen kontrolliert werden.</li> </ul> <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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>An zwei Punkten ist eine Einschränkung für Lkw vorgesehen, die schwerpunktmäßig in unsere Betrachtung fallen.</li> <li>Ruhige Gebiete sind nicht ausgewiesen.</li> <li>Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat</li> </ul>		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"> <li>Das Gutachten selbst nimmt keine Detailbetrachtung der "Hotspots" vor und gibt somit keine differenzierten Vorschläge für die einzelnen Hotspots ab.</li> </ul> <p>Ausgangslage aus Verkehrssicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Für den Abschnitt Münsterstraße (Kurt-Schumacher-Str. bis Ortsausgang) wird ebenfalls ein Nachtfahrverbot</li> </ul>	<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 Durchfahrtsverbot 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 Durchgangsverkehr 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"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <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"> <li>• Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr fehlen grundsätzlich Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene oder die Wasserstraße.</li> </ul> <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"> <li>• Die IHK empfiehlt einen zusätzlichen Abschnitt, der sich mit der Förderung des Güterverkehrs in Bezug auf die Lärminderung auseinandersetzt.</li> </ul> <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"> <li>• 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.</li> </ul>	<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>	<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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>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.</li> </ul> <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. 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"> <li>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.</li> <li>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</li> </ul>	<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"> <li>• 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.</li> <li>• Für die Münsterstraße wird im Abschnitt Kurt-Schumacher-Straße bis Zwolle-Allee ein Lkw-Nachtfahrverbot als Maßnahme vorgeschlagen.</li> </ul> <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"> <li>Es ist daher in die Prüfung einzubeziehen, dass umwegige Führungen nicht zu Lasten Bergkamener Straßen gehen.</li> </ul>		
<b>22</b>	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>
<b>23</b>	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"> <li>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.</li> </ul> <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"> <li>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.</li> <li>Lkw-(Nacht)fahrverbote:</li> </ul> <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"> <li>• Einbringung von lärmoptimierten Asphalt:</li> </ul> <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>	
<b>24</b>	ADFC	4.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> <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>
<b>25</b>	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

lfd. Nr.	Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahme; Anregungen; Hinweise	Stellungnahme der Verwaltung	Umgang im LAP
	niederlassung Hamm Abteilung Bau		<p>worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wie Sie sicherlich wissen, ist in den Jahren 2014/15 in diesem Streckenabschnitt der A 2 im Bereich Lünen eine umfangreiche Fahrbahndeckensanierung durchgeführt worden. Diese reichte von der AS Kamen-Bergkamen bis zur Anschlussstelle Dortmund-Nordost. Dabei wurden lärmindernde Fahrbahndeckschichten eingebaut, die eine Minderung von mind. – 2 dB(A) aufweisen.</li> </ul> <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>	
<b>26</b>	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>
<b>27</b>	VKU	19.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu den geplanten Maßnahmen im Lärmaktionsplan Lünen äußern wir Bedenken, wenn weite Strecken auf Straßen, die durch unsere Linienbusse im Takt bedient</li> </ul>	<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

lfd. 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>	<i>setzung der Maßnahmen beteiligt.</i>	
<b>28</b>	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 25 Verkehr	24.7.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
<b>29</b>	Abt. 4.6	6.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>Von Seiten des Straßenbaus bestehen keine Einwände.</li> </ul> <p>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>	<i>Keine Änderung des LAP III.</i>
<b>30</b>	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>		<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>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 Alleenkaster NRW) deutlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor diesem Hintergrund kann das Referat Stadtentwicklung den Maßnahmenempfehlungen für die Münsterstraße aus dem Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stufe III zustimmen.</li> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h</li> </ul> <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"> <li>• Lkw-(Nacht)Fahrverbot</li> </ul> <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"> <li>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.</li> </ul>	<p><i>Die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem StadtGartenQuartier als wichtige Maßnahme zur Verbesserung gesehen.</i></p>	

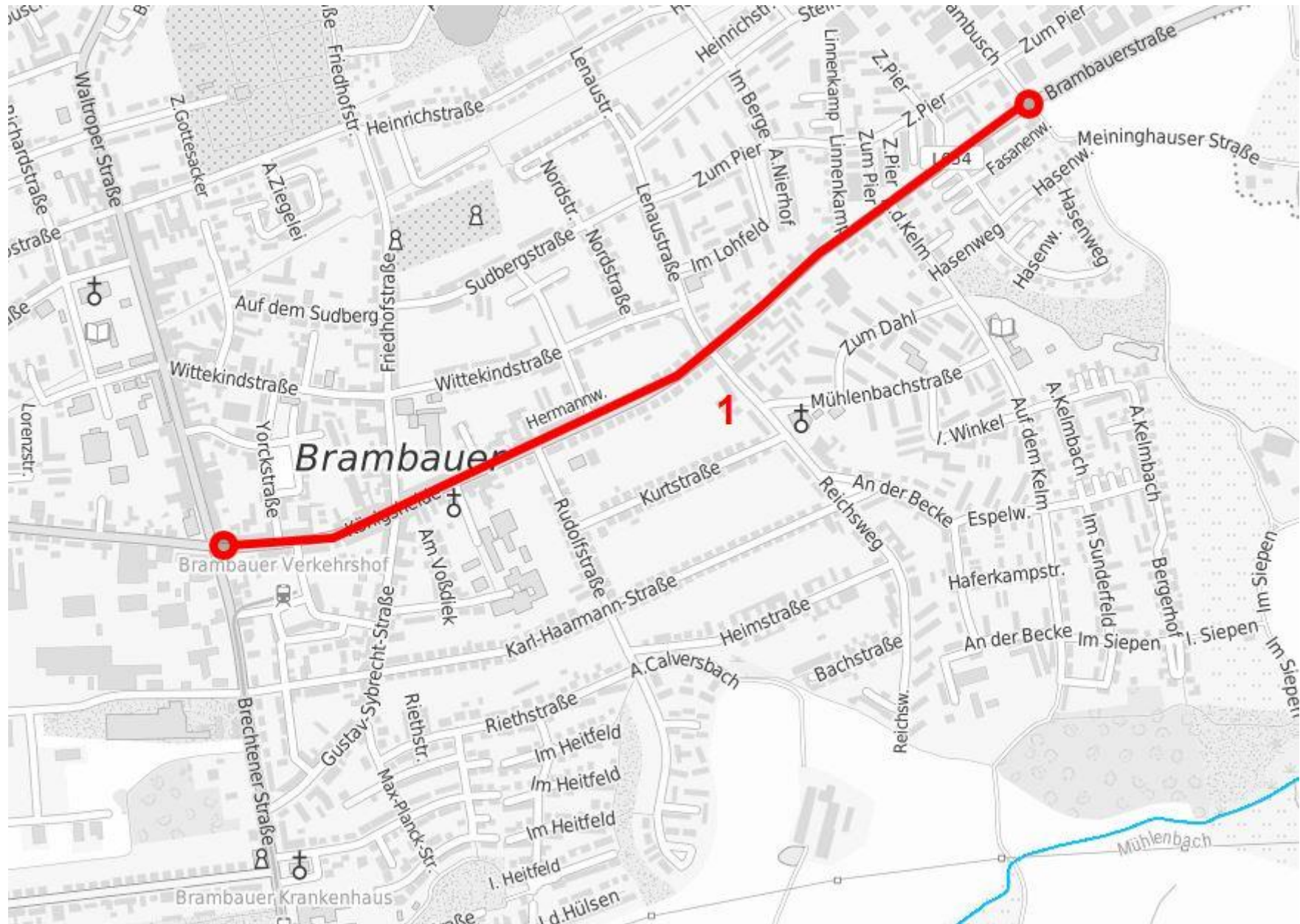


Abbildung 1: Königsheide (1) (Waltruper Str. bis Am Brambusch) -> Tempo 30, Lkw-(Nacht)Fahrverbot

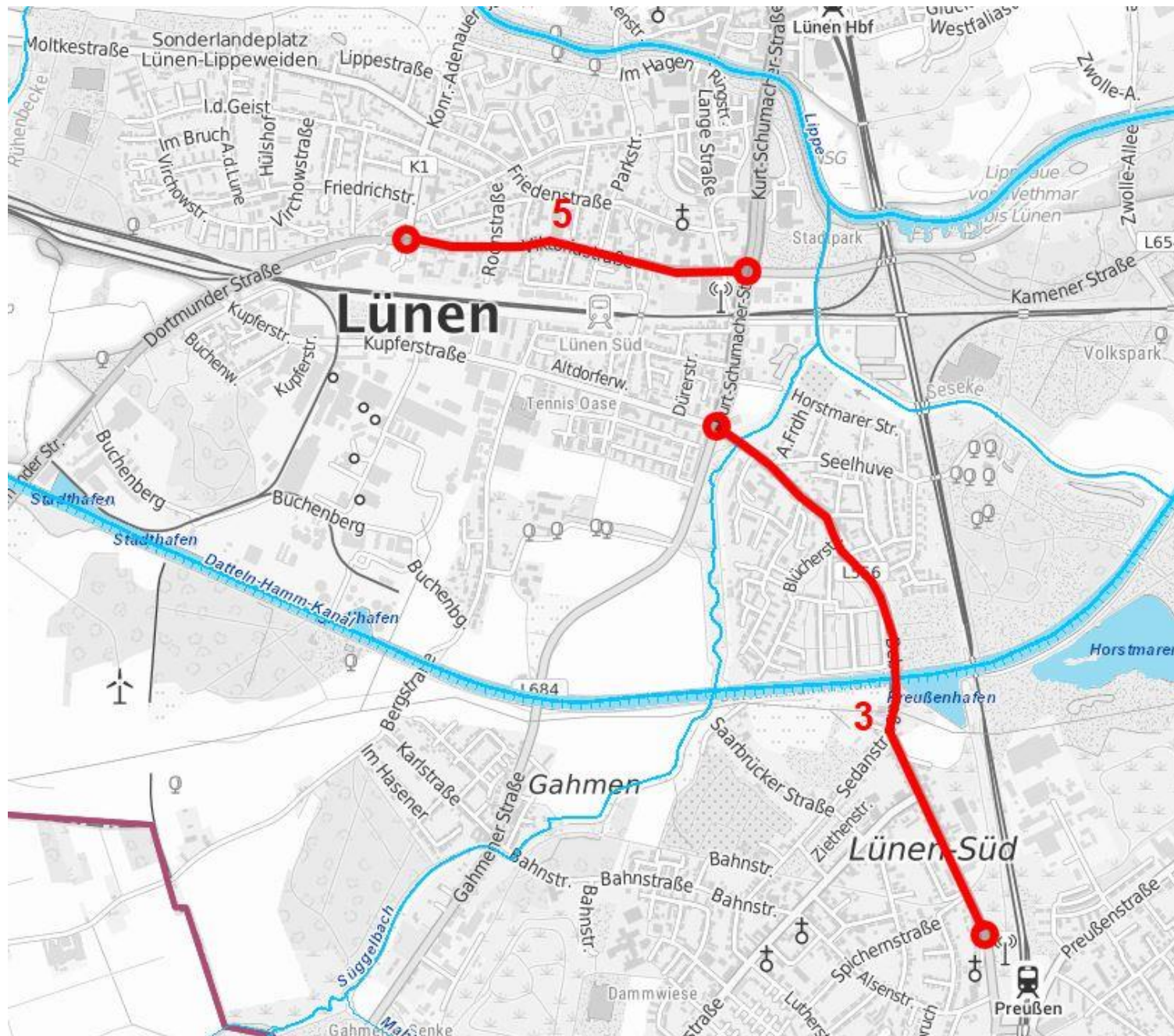


Abbildung 2: Bebelstraße (3) (Gahmener Str. bis zum Kreisverkehr vor der Bahnunterführung) -> Tempo 30  
Viktoriastraße (5) (Konrad-Adenauer-Straße bis Kurt-Schumacher-Str.) -> Tempo 30



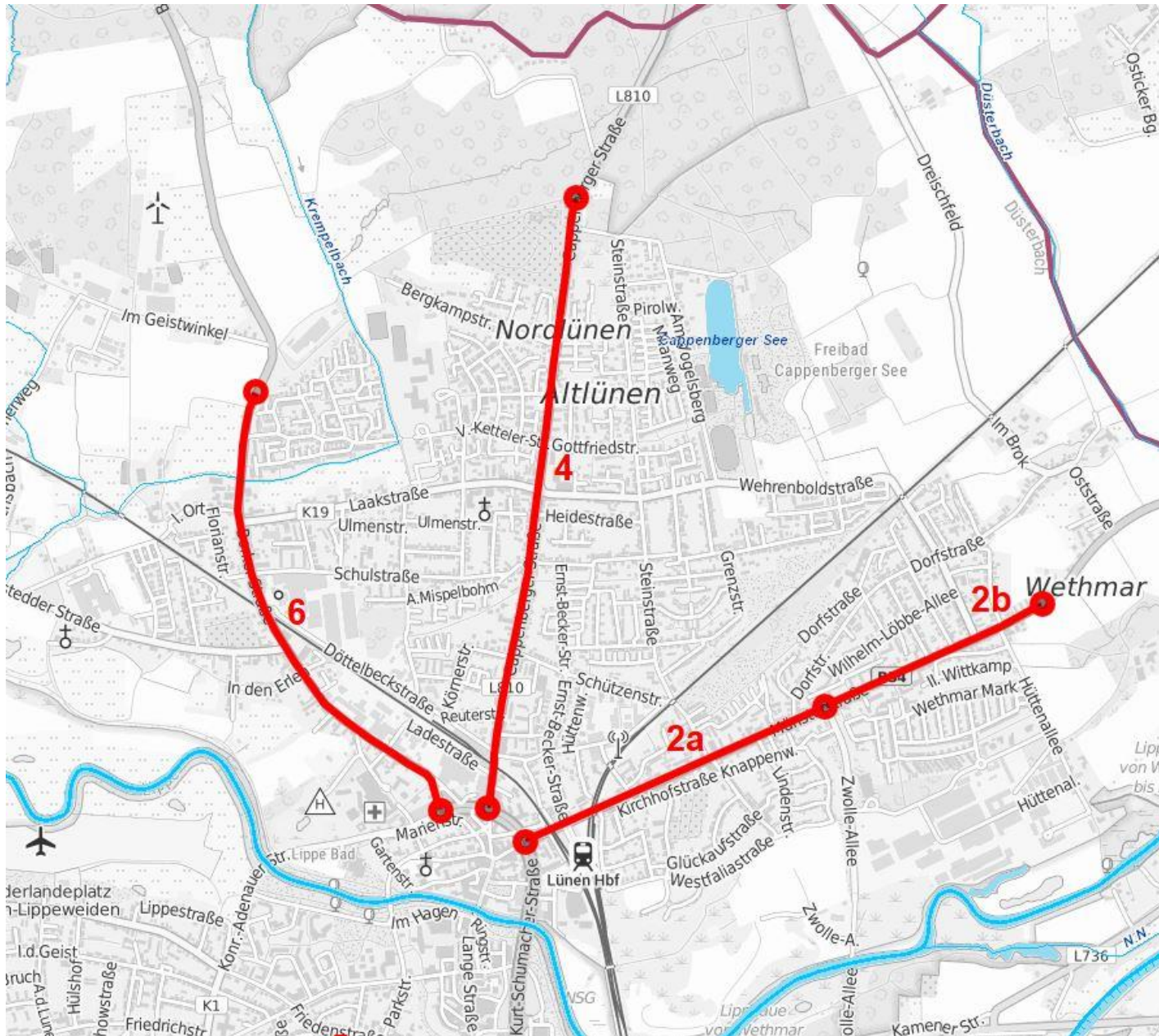


Abbildung 3: Münsterstraße (2a) (Kurt-Schumacher-Str. bis Zwolle-Allee) -> Tempo 30, Lkw-(Nacht)Fahrverbot  
 Münsterstraße (2b) (Zwolle-Allee bis Ortsausgang, in Höhe Hausnummer 219) -> Tempo 30  
 Cappenberger Straße (4) (Konrad-Adenauer-Straße bis Ortsausgang, in Höhe der Straße Im Holt) -> Tempo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



Mit der CDU in die Zukunft!

**CDU-Fraktion**

im Rat der Stadt Lünen

Mauerstraße 95

**44532 Lünen an der Lippe**

Telefon (0 23 06) 17 28/29

Telefax (0 23 06) 2 50 05

[www.cdu-luenen.de](http://www.cdu-luenen.de)

[fraktion@cdu-luenen.de](mailto:fraktion@cdu-luenen.de)

Fraktionsvorsitzender

Christoph Tölle

Altstadtstraße 3, 44534 Lünen

Telefon (0 17 6) 60 99 66 00

[c.h.toelle80@gmail.com](mailto:c.h.toelle80@gmail.com)

Herrn Bürgermeister  
Jürgen Kleine-Frauns  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

08.10.2020

**Weihnachtsbeleuchtung Brambauer  
Ergänzungsantrag zu TOP II/12 Ratssitzung vom 08.10.20**

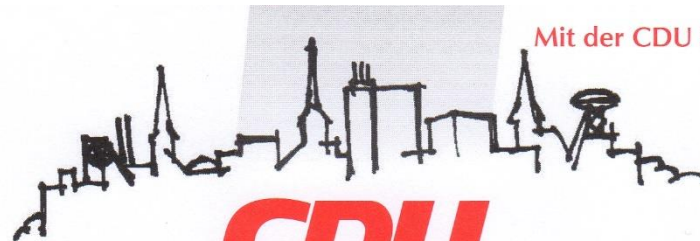
Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die CDU-Fraktion ist der Auffassung, dass das ehrenamtliche Engagement zum Erhalt der Weihnachtsbeleuchtung förderungswürdig ist und aus dem Verfügungsfond für den Stadtteil Brambauer – soweit Deckung besteht – zu bewilligen ist.

Dem steht jedoch teilweise eine einstimmige Beschlussfassung des Rates zum Gesamtthema Weihnachtsbeleuchtung in Lünen vom 12.12.19 (einstimmig vorberatend im HuFA) entgegen, bzw. es gibt sachliche Überschneidungen. Die Beschlussfassung erfolgte im Zusammenhang mit dem Thema „Aufwertung der nördlichen Innenstadt“.

Danach wurde auf den damaligen Antrag der CDU-Fraktion die Verwaltung beauftragt jährlich 10.000,00 € für die Dauer von fünf Jahren (also beginnend mit diesem Jahr) zur Erweiterung der Winter-/bzw. Weihnachtsbeleuchtung für den Innenstadtbereich, ausbaufähig auf die Unterzentren Lünen-Süd und Brambauer unter Beteiligung der IGS, Bramis und dem City Ring in den Haushalt einzustellen.

Durch die nachfolgende Ergänzung bleibt der Wille des Rates aus der damaligen Sitzung erhalten.



Mit der CDU in die Zukunft!

**CDU**

Lünen an der Lippe

**CDU-Fraktion**

im Rat der Stadt Lünen  
Mauerstraße 95

**44532 Lünen an der Lippe**

Telefon (0 23 06) 17 28/29

Telefax (0 23 06) 2 50 05

[www.cdu-luenen.de](http://www.cdu-luenen.de)

[fraktion@cdu-luenen.de](mailto:fraktion@cdu-luenen.de)

Fraktionsvorsitzender

Christoph Tölle

Altstadtstraße 3, 44534 Lünen

Telefon (0 17 6) 60 99 66 00

[c.h.toelle80@gmail.com](mailto:c.h.toelle80@gmail.com)

Entsprechend beantragen wir:

**Die Verwaltung wird beauftragt, den Sachstand und den Mittelverbrauch zu dem o.a. Beschluss nach aktuellem Stand darzustellen.**

**Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die aktuellen Möglichkeiten der Nutzung des Verfügungsfonds in Lünen-Süd darzustellen und einen aktualisierten Gesamtvorschlag für eine ausgeglichene und gerechte Förderung der Ortsteile im Rahmen der Weihnachtsbeleuchtung unter Einbeziehung des Bürgerantrags und der damaligen Beschlussfassung des Rates zur heutigen oder ggf. zur nächsten Ratssitzung zu erarbeiten.**

Mit freundlichem Gruß

Christoph Tölle  
CDU-Fraktionsvorsitzender