Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Munster (Lärmaktionsplan für Gemeinden)

1.Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Munster

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Angaben
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde
1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind
1.3 Rechtlicher Hintergrund
1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

2. Bewertung der Ist-Situation
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung
2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind
2.3 Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022
2.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

3. Maßnahmenplanung
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung
3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm
3.4 Schutz ruhiger Gebiete
3.5 geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm durch vorgesehen Maßnahmen reduziert

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung
4.1.1 Phase 1: frühzeitige Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden
4.1.2 Phase 2: öffentliche Auslegung einschließlich der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung
4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit
4.3.1 Phase 1: Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit
4.3.2 Phase 2: Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

6. Evaluierung des Lärmaktionsplans
6.1 Überprüfung der Umsetzung

7 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans
7.1 Zeitpunkt des Inkrafttretens des Lärmaktionsplans
7.2 Link zum Lärmaktionsplan im Internet

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt:	Stadt Munster
Gemeindekennziffer:	03358016
Name der Behörde:	Fachbereich 3 - Stadtentwicklung
Ansprechpartner:	Herr Bukowski, Leiter Fachgruppe 31 - Bauverwaltung
Adresse:	Heinrich-Peters-Platz 1, 29633 Munster
Telefon:	05192 / 130 – 3100
Email:	lars.bukowski@munster.de
Internetadresse:	www.munster.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Munster ist ein Mittelzentrum im Landkreis Heidekreis – Lüneburger Heide- mit etwa 15.300 Einwohnern. Zur Stadt Munster gehören die Ortschaften Alvern, Breloh, Ilster, Oerrel, Töpingen und Trauen. Die Stadtgebietsfläche beträgt ca. 20.000 ha und teilt sich wie folgt auf:

- Wohnbau- und Gewerbeflächen	:	6,0 %
- landwirtschaftliche Flächen	:	10,3 %
- Landschafts- und Naturschutzgebiete	:	21,5 %
- Erholungsflächen	:	0,8 %
- Wald- und Wasserflächen	:	41,1 %
- Truppenübungsplatz	:	48,2 %

Hauptverkehrsstraßen:
Die Stadt Munster wird u. a. durch die Bundesstraße 71 Soltau – Uelzen erschlossen. Diese Hauptverkehrsstraße wird auf dem Straßenabschnitt östlich der Ortschaft Heidkrug bei Alvern bis zur innerstädtischen Kreuzung Danziger Straße / Zum Schützenwald von mehr als drei Millionen Kfz / Jahr frequentiert werden, so dass Personen und Gebäude in diesem Bereich einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Haupteisenbahnstrecken:
Durch die Stadt Munster verläuft die Eisenbahnstrecke „Uelzen – Langwedel“ mit der Streckennummer 1960. Die Strecke hat ein Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zugverbindungen pro Jahr und ist somit keine Haupteisenbahnstrecke. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird die Strecke daher nicht berücksichtigt.

Hinweis:
Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BISchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34.BISchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Übersicht der Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt:

Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)[1] Tag / Nacht (dB (A))	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes[2] sowie an Schienen-wegen des Bundes[3] Tag / Nacht (dB (A))	Richtwerte für straßenverkehrs-rechtliche Lärm-schutzmaßnah-men[4] Tag / Nacht (dB (A))	Immissions-richtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen[5] Tag / Nacht (dB (A))
Krankenhäuser / Schulen	57 / 47	64 / 54	70 / 60	45 / 35 (für Krankenhäuser)
Reines Wohngebiet (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59 / 49	64 / 54	70 / 60	50 / 35 (WR) 55 / 40 (WA)
Dorf- / Kern- / Mischgebiet	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 45
Urbanes Gebiet	64 / 54	-	-	63 / 45
Gewerbegebiet	69 / 59	72 / 62	75 / 65	65 / 50

Hinweis:
Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag / Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 Uhr – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit von 22:00 Uhr – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungs-verfahren als die strategischen Lärmkarten zur Unsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

[1] Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[2] Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434;04.08.2006 S. 665
[3] Erläuterungen zum Bundeshaushalt Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05
[4] Ritchtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007
[5] Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen[1].

Übersicht Richtwerte der DIN 18005

Geltungsbereich	Orientierungswert tags(dB(A))	Orientierungswert nachts (dB(A))[2]
Reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

[1] DIN 18005-1 (Juli 2002): Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt 1 Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987
[2] bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

In dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet (Bundesstraße 71 - Straßenabschnitt östlich der Ortschaft Heidkrug bei Alvern bis zur innerstädtischen Kreuzung Danziger Straße / Zum Schützenwald) sind etwa **1.000 Personen** einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt.

In dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet (Bundesstraße 71 - Straßenabschnitt östlich der Ortschaft Heidkrug bei Alvern bis zur innerstädtischen Kreuzung Danziger Straße / Zum Schützenwald) sind etwa **800 Personen** einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} ausgesetzt.

Die Daten der Lärmkartierung sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen und unter dem folgenden Link abrufbar:
„http//www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/laermschutz/eu_umgebungslaerm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html“

Tabellarische Angaben der Lärmkarten – Straßenlärm

Anzahl Belastete* L_{DEN} 55 – 59	Anzahl Belastete* L_{DEN} 60 - 64	Anzahl Belastete* L_{DEN} 65 – 69	Anzahl Belastete* L_{DEN} 70 - 74	Anzahl Belastete* L_{DEN} > 75
400	300	300	0	0

Anzahl Belastete* L_{Night} 50 - 54	Anzahl Belastete* L_{Night} 55 - 59	Anzahl Belastete* L_{Night} 60 - 64	Anzahl Belastete* L_{Night} 65 - 69	Anzahl Belastete* L_{Night} > 70
400	300	100	0	0

Gesamtfläche (km²) L_{DEN} > 55	Gesamtfläche (km²) L_{DEN} > 65	Gesamtfläche (km²) L_{DEN} >75
4,2	0,5	0,1

Wohnungen* L_{DEN} > 55	Wohnungen* L_{DEN} > 65	Wohnungen* L_{DEN} > 75
500	100	0

Schulen** L_{DEN} > 55	Schulen** L_{DEN} > 65	Schulen** L_{DEN} > 75
1	1	0

Krankenhäuser** L_{DEN} > 55	Krankenhäuser** L_{DEN} > 65	Krankenhäuser** L_{DEN} > 75
0	0	0

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	172	51

* Die geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen und Wohnungen ist auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden
** Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgeäude ausgewiesen.

Die Übersichtskarten zum Straßenlärm sind diesem Lärmaktionsplan als Anlage beigefügt.

2.2 Bewertung der geschätzen Anzahl von Personen die Verkehrslärm ausgesetzt sind

In dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet (Bundesstraße 71 - Straßenabschnitt östlich der Ortschaft Heidkrug bei Alvern bis zur innerstädtischen Kreuzung Danziger Straße / Zum Schützenwald) sind:

400 Personen tagsüber Umgebungslärm von 55 – 59 L_{DEN} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 2,58 % aller Einwohner der Stadt Munster.

300 Personen tagsüber Umgebungslärm von 60 – 64 L_{DEN} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 1,94 % aller Einwohner der Stadt Munster.

300 Personen tagsüber Umgebungslärm von 65 – 69 L_{DEN} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 1,94 % aller Einwohner der Stadt Munster.

0 Personen tagsüber Umgebungslärm von über 70 L_{DEN} ausgesetzt.

400 Personen nachts Umgebungslärm von 50 – 54 L_{Night} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 2,58 % aller Einwohner der Stadt Munster

300 Personen nachts Umgebungslärm von 55 – 59 L_{Night} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 1,94 % aller Einwohner der Stadt Munster

100 Personen nachts Umgebungslärm von 60 – 64 L_{Night} ausgesetzt. Dies entspricht etwa 0,65 % aller Einwohner der Stadt Munster

0 Personen nachts Umgebungslärm über 65 L_{Night} ausgesetzt.

Für eine Bewertung der Lärmsituation kann die nachfolgende Tabelle zur Orientierung herangezogen werden. Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmminderung lässt sich für die betroffenen Einwohner jedoch allein aus der strategischen Lärmkartierung nicht ableiten.

Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB (A) L_{DEN} > 60 dB (A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können deutlich überschritten werden - Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auslösen können
65 – 70 dB (A) L_{DEN} 55 – 60 dB (A) L_{Night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein - Vorsorgewerte gemäß 16. BimSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB (A) tags und und 55 dB (A) nachts
< 65 dB (A) L_{DEN} < 55 dB (A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbauten in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB (A) tags und 52 dB (A) nachts - langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts

2.3 Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Der EU-Umgebungslärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegegangenenLärmkartierung 2017 ab. Wesentliche Gründe sind:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden
- Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Einwohner :innen von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt – auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Einwohner :innen eines Gebäudes der lauteren Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.

Neben diesen systematischen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Die aktuellen Verkehrsmengen auf Straßen, Schienenwegen und Flughäfen können die Relevanzschwellen, ab denen sie bei der Kartierung zu berücksichtigen sind, unter- oder überschreiten. So können z. B. Verkehrsverlagerungen dazu führen, dass eine Straße erstmals zu kartieren ist.
- Die für die Lärmberechnung relevanten Größen können sich geändert haben. So beeinflussen z. B. zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Austausch des Fahrbahnbelags die Lärmsituation vor Ort.
- Die Zahl der Einwohner:innen kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Menschen. Insbesondere der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren führt

dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mt den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden können. Dies führt selbst bei unveränderter Vor-Ort-Situation dazu, dass tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden.
Zwischenzeitig erfolgte Lärmminderungsmaßnahmen können daher nur sehr bedingt oder nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastetenzahlen abgelesen werden. Die Lärmkartierung ist ein wichtiges Instrument, um Lärmbelastungen großflächig darzustellen und Lärmschwerpunkte zu ermitteln. Auch wenn die Umstellung auf die neuen Berechnungsverfahren einenBruch mit den vorangegangenen Lärmkartierungen darstellt, ist dies ein wichtiger und notwendiger Schritt, um ein europaweit einheitliches Verfahren zu etablieren.

Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

2.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmbelastung geht von der Bundesstraße 71 aus, die die Hauptverkehrsachse zwischen Soltau und Uelzen bildet. In Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der durch Bewuchs bzw. Bebauung geprägten Landschaft breitet sich der Schall entsprechend der in der Anlage 1 u. 2 dargestellten Lärmkarten aus.

3 Maßnahmeplanung

3.1 bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Aus der Ortschaft Ilster kommend in Richtung Munster befindet sich auf Höhe des Ortseingangs entlang der Wohnsiedlung „Grasmoorkamp“ seit dem Jahr 2000 bereits ein etwa 3 m hoher mit Büschen und Bäumen bewachsener Lärmschutzwall.

3.2 geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes 2018 wurden unter Berücksichtigung der damals angewandten Berechnungsmethode keine Lärmprobleme festgestellt, so dass von Maßnahmen zur Lärmminderung abgesehen wurde.
In den nächsten fünf Jahren sind keine konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung geplant. Eine Sanierung der B71 ist in den nächsten fünf Jahren für den betroffenen Teilabschnitt nicht vorgesehen. Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen in den betroffenenTeilbereichen außerhalb der geschlossenen Ortschaften weitestgehend.
Aufgrund der Vielzahl der täglichen Einpendler in die Stadt Munster (Anmerkung: größter Heeresstandort der Bundeswehr) wird von einer Temporeduzierung innerorts abgesehen, um weiterhin den Verkehrsfluss, gerade in der „Rush Hour“ gewährleisten zu können.

Zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit und damit einer Reduzierung der Lärmwerte wird jedoch die Einrichtung stationärer Blitzer befürwortet und angestrebt.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Langfristig ist entlang des betroffenen Bereiches beabsichtigt, bei Änderung der Bauleitplanung entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. dreifachverglaste Fenster) in der Planung zu berücksichtigen.
Zudem wird seitens der Stadt Munster angeregt, bei einer vorgesehenen Sanierung des betroffenen Teilbereiches der B 71, lärmoptimierten, sogenannten „Flüsterasphalt“, zu verwenden, um dauerhaft eine Reduzierung des Straßenlärms zu erreichen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Eine Notwendigkeit der Festsetzung ruhiger Gebiete wird aufgrund der vorhandenen, sich hier tatsächlich nur auf den Bereich der Hauptverkehrsstraße B 71 beziehende Lärmbelastung, nicht gesehen. Ruhige Gebiete werden daher in diesem Plan nicht festgesetzt.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

In den nächsten fünf Jahren sind voraussichtlich keine straßenbaulichen Maßnahmen vorgesehen. Anderweitige aktive Lärmminderungsmaßnahmen scheiden aus den bereits vorab dargelegten Gründen aus. Eine Reduzierung lärmbelasteter Personen erfolgt somit in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich nicht.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

4.1.1 Phase 1: frühzeitige Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung ander Behörden

Während des Zeitraumes vom 29.04.2024 bis zum 29.05.2024 fand die frühzeitige Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und die Beteiligung anderer Behörden zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Munster vom 08.11.2018 statt.

Hierzu wurden die folgenden Unterlagen im Internet auf der städtischen Homepage und zur Einsichtnahme im Rathaus wähend des vorab genannten Zeitraumes zur Verfügung gestellt:

- aktueller Lärmaktionsplan vom 08.11.2018
- Umweltkarte Straßenlärm L_{DEN}
- Umweltkarte Straßenlärm L_{night}
- tabellarische Angaben der Lärmkarten – Straßenlärm

4.1.2 Phase 2: öffentliche Auslegung einschließlich der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Während des Zeitraumes vom 28.06.2024 bis zum 29.07.2024 fand die öffentliche Auslegung einschließlich der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom 08.11.2018 statt. Hierzu lag der Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes innerhalb des vorab genannten Zeitraumes im Rathaus der Stadt Munster während der Dienststunden öffentlich aus. Zudem war der Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes während des vorab genannten Zeitraumes auf der Internetseite der Stadt Munster abrufbar.
Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch Veröffentlichung im elektronischen Verkündungsblatt und auf der städtischen Internetseite.
Weiterhin waren auch die Informationen aus der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit auf der städtischen Homepage einsehbar.
Paralell dazu wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange schriftlich informiert und um Stellungnahme gebeten.

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Anregungen und Stellungnahmen konnten während der Auslegungsfrist (Phase 1) schriftlich (auch per E-Mail unter laermaktionsplanung@munster.de) bei der Stadt Munster, Heinrich-Peters-Platz 1, 29633 Munster, vorgebracht oder zur Niederschrift diktiert werden.

Anregungen und Stellungnahmen konnten während der Auslegungsfrist (Phase 2) schriftlich (auch per E-Mail unter laermaktionsplanung@munster.de) bei der Stadt Munster, Heinrich-Peters-Platz 1, 29633 Munster, vorgebracht oder zur Niederschrift diktiert werden.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.3.1 Phase 1: Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Anregungen und Stellungnahmen sind während der 1. Phase (= frühzeitige Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden zur 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes von 2018) nicht eingegangen.

4.3.2 Phase 2: Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Insgesamt sind 4 Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit während des Auslegungszeitraumes hier eingegangen.
Die Stellungnahmen und die Abwägungen dazu sind nachstehend tabellarisch aufgeführt:

Stellungnahmen / Hinweise	Abwägung
ein Bürger: In Bezug auf Ihren Lärmaktionplan weise ich Sie auf den Umstand hin, dass dieser nicht rechtskonform ist und Lärmquellen als da wären z.B. das Panzermuseum, die Panzerringstraße, die Tiefflugkorridore und Flugrouten der ED-R, Landeplätze, Kasernen der Bw, sowie die beiden Schieß- und Übungsplätze Munster Nord, Munster Süd und die Außenfeuerstellungen, nicht in Ihrem Lärmplan mit aufgeführt sind. Die Nichtbetrachtung dieser Lärmquellen verzehrt das Gesamtbild für eine sachgerechte Darstellung der Gesamtemissionen und -immissionen gegenüber der Bevölkerung. Insbesondere durchgeführte Schießvorhaben der Artillerie die inzwischen wieder über Munster schießt, von Feuerstellungen von Munster Nord in Zielgebiete von Munster Süd, sind in der Vergangenheit aus gutem Grund verboten gewesen. Und das nicht nur aus Sicht des BImSchG, da es dafür keine Genehmigung gibt und dieses in Betriebsanzeige nach BImSchG von 1986 nicht angegeben ist. Damit würde die Betriebsgenehmigung rechtlich erlöschen. Auch die Aktivitäten am und im Museum, insbesondere an Samstagen und Sonntagen, mit nicht rechtskonformen Vorführungen von Fahrzeugen und deren Staub-, Licht-, Lärm- und Abgasbelastungen sind als fragwürdig einzustufen. Anwohner haben bereits mehrfach Filme und Fotos erstellt, die nicht angemeldete, nicht versicherte und augenscheinlich	Die Stellungnahme wird ohne Änderung des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen. Die Lärmemissionen der Bundewehr sind nicht Inhalt /Teil des Lärmaktionsplanes. Die Vorgaben zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden eingehalten.

auch nicht durch lizenzierte Fahrzeugführer und nicht ärztlich fahrfähig bedient werden. Dazu kommt noch, dass das Areal nicht abgesperrt ist. Ich weise Sie hiermit auch auf die Aussagen und Zielführungen der Lärmschutzkommission des Heidekreises, der ÖrABw, sowie die entsprechenden Lärmkataster hin. Sie sollten diese ja kennen und entsprechend in Ihren "Plan" mit einarbeiten, da diese auch rechtskonforme Grundlage ist für Baulandbetrachtungen sind (die augenscheinlich in der Vergangenheit nicht durchgeführt worden sind) und rechtlich die entsprechenden Fachaufsichten des Landes und Bundes zu beteiligen sind. Im Übrigen erkenne ich bei der Fortführung Ihres Planes auch nicht die gesetzliche Vorgabe der Lärmminderung, sowie sinngemäß den fehlenden Lärmminderungsplan.	
Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG): Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren. Die planfestgestellte Bahnstrecke 1960 Uelzen – Langwedel, Bahn-km 25,350 – 39,050 verläuft im Stadtgebiet Munster. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. An den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume wirkt das EBA mit. Wir bitten Sie, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) direkt am Verfahren zu beteiligen. Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung und Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes finden Sie auch auf der Informationsplattform des EBA: www.laermaktionsplanung-schiene.de Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen jedoch Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Eisenbahn-Bundeamt wurde an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes beteiligt.

Wir bitten Sie uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
NLSTBV Verden: Da im Lärmaktionsplan für die nächsten fünf Jahre keine konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung geplant sind, verzichtet die NLStBV auf eine ausführliche Stellungnahme.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Landkreis Heidekreis In Bezug auf das Beteiligungsverfahren Lärmaktionsplan teile ich Ihnen hiermit die Anmerkungen / Hinweise seitens der beteiligten Fachdienststellen mit: Straßenverkehr: Es wird darauf hingewiesen, dass verkehrliche Änderungen immer auf Grundlage der StVO und der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97 getroffen werden müssen. Die restlichen beteiligten Fachdienststellen haben keine Anmerkungen / Hinweise. Den beschlossenen Lärmaktionsplan bitte ich mir unter Angabe des o. a. Aktenzeichens bereitzustellen.	Die Stellungnahme wird zur Kentnnis genommen.
Eisenbahn-Bundeamt: Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 47e Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) seit dem 1. Januar 2015 dafür verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen. In Ballungsräumen wirkt das Eisenbahn-Bundesamt an deren Lärmaktionsplanung mit. Eine Haupteisenbahnstrecke ist durch § 47b BImSchG als ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert. Sonstige Schienenwege werden in der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berücksichtigt. Durch Ihre Kommune führt die Eisenbahnstrecke mit der Streckennummer 1960 („Uelzen – Langwedel“). Diese Strecke hat ein Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr und ist somit keine	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen.

Haupteisenbahnstrecke, sondern eine sonstige Strecke. Wie bereits beschrieben, werden die sonstigen Strecken in der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berücksichtigt. Eine gesetzliche Verpflichtung einen Lärmaktionsplan gemäß §47d BImSchG für „sonstige Strecken“ aufzustellen, besteht nicht. Dessen ungeachtet hat das Eisenbahn-Bundesamt erstmalig in der Runde 4 bundesweit Lärmkarten für alle Schienenwege des Bundes, also auch für sonstige Strecken ausgearbeitet. Diese Lärmkartierung wurde freiwillig, also ohne gesetzliche Verpflichtung durchgeführt. Die Ergebnisse können Sie sich in unserem GeoPortal.EBA (www.geoportal.eisenbahn-bundesamt.de) anzeigen lassen.	

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes (Personalkosten) sind von der Stadt Munster zu tragen. Diese belaufen sich auf etwa 5.000 €.

6 Evaluierung des Lärmaktionsplanes

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BISchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Lärmaktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Zeitpunkt des Inkrafttretens des Lärmaktionsplans

Der Rat der Stadt Munster hat in seiner Sitzung am 19.12.2024 die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Munster beschlossen.

7.2 Link zum Lärmaktionsplan im Internet

Die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Munster ist auf der Homepage der Stadt Munster unter folgendem Link abrufbar:

https://www.munster.de/home/bauen-wirtschaft-umwelt/bauen/Konzepte-Gutachten-Sonstige-Plaene.aspx

Munster, den 19.12.2024

Stadt Munster
Der Bürgermeister

gez. Ulf-Marcus Grube