

Anhang 4 zum Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund

- Bericht über die Offenlage des Lärmaktionsplans 2024 -

Herausgeber:

Stadt Dortmund
Umweltamt



Redaktion:

Dr. Uwe Rath (verantwortlich)
Klaus Vennefrohne und Andreas Frücht

Erstellungsdatum:

Dezember 2024

Inhaltsverzeichnis

Tabelle 1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Abwägungsvorschläge der Verwaltung	1 -
Tabelle 2	Stellungnahmen der Verbände und Abwägungsvorschläge der Verwaltung	14 -
Tabelle 3	Private Eingaben bezüglich Straßenverkehrslärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung	31 -
Tabelle 4	Private Eingaben bezüglich sonstigem Lärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung	40 -
Tabelle 5	Private Eingaben bezüglich Fluglärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung	43 -

Tabelle 1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Abwägungsvorschläge der Verwaltung

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Stadt Witten Stellungnahme vom 30.10.2024</p> <p>Danke für die Beteiligung am Aufstellungsverfahren des LAP 4 Dortmund. Ihr Entwurf des LAP 4 Dortmund wird zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich keine Einwände.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Polizeipräsidium Dortmund Stellungnahme vom 31.10.2024</p> <p>Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen bestehen aus verkehrspolizeilicher Sicht zu diesem Zeitpunkt keine zu berücksichtigenden Belange. Darüber hinaus sind von hier aus keine Planungen beabsichtigt und/oder eingeleitet noch sonstige Maßnahmen vorgesehen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in dieser Angelegenheit von Bedeutung sein können. Zu Lärmschutz bezieht die Polizei Dortmund aufgrund mangelnder Fachexpertise grundsätzlich keine Stellung, da hierfür spezielle Berechnungen erforderlich sind.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Eisenbahn-Bundesamt Stellungnahme vom 06.11.2024</p> <p>Im Kapitel 3.5 auf Seite 32 sowie im Kapitel 6.4 auf Seite 67 schreiben Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamtes den Lärmaktionsplan (Runde 4) an Haupteisenbahnstrecken des Bundes voraussichtlich im Herbst 2024 veröffentlichen wird. Dazu ist festzustellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt den besagten Lärmaktionsplan am 17. Juli 2024 final veröffentlicht hat. Er ist unter anderem abrufbar auf der Internetseite www.laermaktionsplanung-schiene.de.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: Der Lärmaktionsplan wird an der entsprechenden Stelle aktualisiert.</p>
<p>Im Kapitel 4.3 weisen Sie ab Seite 36 ruhige Gebiete im Stadtgebiet von Dortmund aus. Dazu ist anzumerken: Ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen befinden, können durch Schienenverkehrslärm belastet sein. Dies kann zum Beispiel auf die von Ihnen festgelegten Gebiete „ruhiger Landschaftsraum Scharnhorst“ (Nr. 2), „ruhiger Landschaftsraum Asseln / Kurl“ (Nr. 3) und „Aplerbecker Wald“ (Nr. 14) zutreffen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Im Lärmaktionsplan wurden die Kriterien für ruhige Gebiete so festgelegt, dass ein kleiner Anteil der Gebiete durch Umgebungslärm belastet sein kann. Die Ergebnisse der online-Umfrage bestätigen dieses Vorgehen, denn mehrfach wurden Bereiche, die laut Kartierung von Schienenlärm belastet werden, dennoch als ruhig wahrgenommen (bspw. ruhiger Landschaftsraum Scharnhorst oder Aplerbecker Wald). Insofern besteht hier kein Widerspruch.</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Auf Seite 69 schreiben Sie in den Kapitel 6.4.4 und 6.4.5, dass für den Ballungsraum Dortmund keine weiteren Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes vorgesehen sind. Dazu ist anzumerken, dass Dortmund mit vielen Sanierungsbereichen in der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthalten ist. In der Anlage 3 sind die Sanierungsbereiche aufgelistet, welche noch bearbeitet werden sollen. Im Rahmen der Bearbeitung stellt sich dann heraus, ob und welche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden. Einen Auszug aus der Anlage 3 für den Ballungsraum Dortmund finden Sie im Anhang II zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes ab Seite 78. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass im Rahmen des Ausbaus von Strecken für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) Lärmschutzmaßnahmen gemäß der sogenannten Lärmvorsorge ergriffen werden. Diese Möglichkeit besteht zum Beispiel für die Strecke 2650, welche vom Hauptbahnhof Dortmund in östliche Richtung führt. Die Planungen für den Ausbau sind aktuell noch nicht so weit vorangeschritten, dass konkrete Aussagen zu den Maßnahmen getroffen werden können.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: Die inhaltlichen Nachschärfungen wurden im Lärmaktionsplan an den entsprechenden Stellen aufgenommen.</p>
<p>Im Anhang 1 zum Lärmaktionsplan stellen Sie auf Seite 10 in Kapitel 3.2 die Belastetenstatistik (Tabelle 4) für die Quelle „Schienenverkehrslärm“ dar. Dazu ist anzumerken, dass Abweichungen bei den Angaben zu der Anzahl der belasteten Wohnungen und belasteten Schulen (jeweils in den Pegelklassen ab 55 dB(A)) auffallen. Zum Vergleich sende ich Ihnen die Belastetenstatistik des Eisenbahn-Bundesamt im Anhang der Stellungnahme mit. Die restlichen Zahlen stimmen überein.</p> <p>Ebenfalls im Anhang 1 zum Lärmaktionsplan schreiben Sie in Kapitel 4.3.1 auf Seite 22 über die Unterschiede bei der Erhebung der Eingangsdaten zur Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Informationen, welche Daten das Eisenbahn-Bundesamt zur Lärmkartierung (Runde 4) verwendet hat, finden Sie im Lärmaktionsplan (Runde 4) an Haupteisenbahnstrecken im Kapitel 4.3 ab Seite 49. Genauere Informationen zu Bestimmung der Belastung finden Sie dort im Unterkapitel 4.3.4.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Für die Belastetenzahlen liegen die Daten des EBA zu Grunde. Allerdings wurden die Zahlen für Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen im Dortmunder LAP in Pegelklassen (also auch nach oben begrenzt) dargestellt und nicht wie in den Ausgangsdaten ab einem (nach oben offenen) Schwellwert. Eine Anpassung der Tabelle 4 im Anhang 1 ist daher nicht erforderlich. In Kapitel 4.3.1 wurden die Textteile angepasst und ein Verweis auf den LAP des EBA eingefügt.</p>
<p>Gemeinde Holzwickede Stellungnahme vom 07.11.2024</p> <p>Die Aufnahme des an unser Gemeindegebiet angrenzenden Hixterwaldes als ruhiges Gebiet ist zu begrüßen. Gleichwohl im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Holzwickede aufgrund der fehlenden flächendeckenden Lärmkartierung keine explizite Ausweisung ruhiger Gebiete erfolgt ist, wurde ebenso der Hixterwald als lokale Erholungszone im LAP der 4.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Runde aufgeführt. Der Entwurf des LAP 2024 wird hiermit zur Kenntnis genommen. Einwände bestehen nicht.</p>	
<p>Bezirksregierung Arnsberg - obere Straßenverkehrsbehörde Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Auf Seite 7 des Entwurfs zum LAP ist eine Liste mit den aus Lärmschutzgründen geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen enthalten. Leider kann von hieraus schwer nachvollzogen werden, wie die Lärmwerte an den einzelnen Straßenabschnitten sind. Daher sind die folgenden Anmerkungen allgemein gehalten:</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine detaillierte Beschreibung der Grundlagen und der Vorgehensweise zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie dem Vorgehen der Stadt Dortmund finden sich in Kapitel 6 und im besonderen dem Kapitel 6.1 (Rechtliche Grundlagen) und 6.3.5 (Geschwindigkeitsreduzierungen).</p>
<p>Vor einer Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen muss zunächst eine erneute Berechnung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV durchgeführt werden. Nach Abwägung und anschließender Anhörung der Polizei und des Baulastträgers ist es möglich, dass die Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lkw-Sperrungen etc.) anordnet. Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist i. d. R. rechtssicher und nicht zu beanstanden, wenn die errechneten Beurteilungspegel die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreiten. Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen ist zunächst § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten darf. Um Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs anordnen zu können, muss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage vorliegen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Schutzgutes "Gesundheit der Wohnbevölkerung" erheblich übersteigt. Für den "Schutz der Wohnbevölkerung" gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO sowie eine diesbezügliche besondere Gefahrenlage existieren keine festen Grenzwerte, vielmehr muss die Straßenverkehrsbehörde eine Ermessensentscheidung für den jeweiligen Einzelfall treffen. Wie dieses Ermessen auszuüben ist, wird in den Lärmschutz-Richtlinien-StV geregelt. Die Richtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen eine Obergrenze dar, bei deren Überschreitung sich die Pflicht des Einschreitens (also zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen) sehr stark verdichtet. Bei einer</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Das genannten Hinweise zum Vorgehen bei einer Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes wurden wie in den Kapiteln 6.1 und 6.3.5 des LAP beschrieben bereits vollständig berücksichtigt. An den Abschnitten, die im Rahmen des LAP geprüft wurden, besteht eine gehäufte Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (entsprechend Berechnung nach RLS-90) an der angrenzenden Wohnbebauung. Alternative Minderungsmaßnahmen standen an diesen Abschnitten nicht zur Verfügung. Negative Auswirkungen für den motorisierten Individualverkehr sind insbesondere durch die ebenfalls geplante Anpassung der Ampelschaltungen gering. Für den ÖPNV hat sich im Rahmen der Einzelfallprüfungen ergeben, dass Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten die Anschlusssicherheit oder Qualität des Stadtbahnnetzes beeinträchtigen würde. In diesen Fällen wurde geprüft, ob die Beeinträchtigung des ÖPNV durch eine Abmilderung (z.B. Busvorrangschaltungen, Tempo 40 oder eine zeitliche Beschränkung) auf ein verhältnismäßiges Maß zu reduzieren ist. Gelingt dies nicht, wurden keine Geschwindigkeitsbeschränkungen im LAP vorgeschlagen.</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Überschreitung dieser Richtwerte kann von einem erheblichen Ausmaß an Verkehrslärm ausgegangen werden, das nicht mehr als ortsüblich gilt und eine "besondere Gefahrenlage für die Gesundheit der Wohnbevölkerung" gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO darstellt.</p>	
<p>Werden die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, ist das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde bereits eröffnet. Dann hat sie im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens eine sorgfältige Abwägung aller berechtigten Interessen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und Beachtung der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorzunehmen.</p> <p>Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen setzt voraus, dass sich aus der Gesamtabwägung ein deutliches Überwiegen der Belange ergibt, die für die Anordnung einer Beschränkung bestehen. Je näher die berechneten Beurteilungspegel an den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen, desto mehr wiegen die Belange des Straßenverkehrs. Je höher das Lärmniveau ist und sich den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV nähert, desto kleiner wird der Ermessensspielraum für die Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten zugunsten der Lärmbetroffenen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Im LAP werden lediglich Abschnitte aufgeführt, bei denen gehäuft die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird, da diese Abschnitte prioritär zu behandeln sind.</p>
<p>Stadt Herdecke Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Die Stadt Herdecke hat keine Bedenken hinsichtlich der geplanten Maßnahmen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Straßen.NRW - Planung Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bedankt sich für die Beteiligung an dem Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Dortmund.</p> <p>Die Regionalniederlassung Ruhr nimmt dazu wie folgt Stellung: Geschwindigkeitsreduzierung 6.3.5: Maßnahmen nach Tabelle 11 Nr.9 an der L661 und Maßnahmen an der L556 Kurler Straße 35 bis Langerohstraße: Wir verweisen auf unser Antwortschreiben vom 22.11.2023 Punkt c): Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die mögliche Anordnung muss sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Straßenverkehrsbehörde ist verpflichtet jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Dem LAP ist zu entnehmen, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen bekannt sind (Kapitel 6.1). Das Erfordernis wurde entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt. Alternative Minderungsmaßnahmen stehen nicht zur Verfügung, Verkehrsverlagerungen und unverhältnismäßige Beeinträchtigungen des Verkehrs sind nicht zu erwarten. Die Stadt Dortmund wird auf dieser Grundlage das förmliche Verfahren nach § 45 StVO einleiten.</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen. Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird Straßen.NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.</p> <p>Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren nach § 45 StVO ist in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.</p> <p>Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm („Lärmschutz- Richtlinien-StV“; Verkehrsblatt 2007, S. 767) kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) die jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS- 90.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt die in Ihrem Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis. Jedoch kann für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorausgesetzt werden.</p> <p>Ohne Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat die Stadt Dortmund keinen Anspruch auf die Umsetzungen festgelegter LAP Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.</p>	
<p>Stadt Bochum Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Dortmund kann u.E. ohne Änderungen beschlossen werden. Wir setzen voraus, daß verbunden mit den Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im angrenzenden Bereich zum Bochumer Stadtgebiet (Nr. 12,13, 16 und 17) keine relevanten Verkehrsverlagerungen über das innerstädtische Bochumer Straßennetz erfolgen. Diese Strecken werden teilweise auch von Bochumer</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Buslinien befahren. Eine Beteiligung der BOGESTRA AG, ggf. verbunden mit der Umsetzung einer ÖPNV-Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen, ist bei der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Die BOGESTRA AG hat bestätigt, daß die in gemeinsamen Gesprächen besprochenen Maßnahmen - wie vereinbart - in Ihren Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Somit gibt es von Seiten der BOGESTRA AG keine Bedenken.</p> <p>Die Benennung des gemeinsamen zusammenhängenden Ruhigen Gebietes (Ölbachtal - Nr. 6) begrüßen wir ausdrücklich.</p>	
<p>Flughafen Dortmund Stellungnahme vom 18.11.2024</p> <p>Richtig ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie in den Dokumenten richtig beschrieben „stellt der Straßenverkehr mit großem Abstand vor dem Schienen- und Flugverkehr die Hauptlärmquelle auf Dortmunder Stadtgebiet dar“. Der Flughafen Dortmund gehört somit nicht zu den Lärm-Hotspots der Stadt. • „Im Vergleich zu 2017 sind beim Fluglärm keine wesentlichen Änderungen feststellbar.“ Es hat sich zwar die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt erhöht, aber die Flugbewegungen finden mit zunehmend lärmärmeren Fluggeräten statt. 	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Kritisch sehen wir folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der deutlich ausgeprägte Bezug zu den WHO-Grenzwerten <p>Die Lärmkartierung nach §47a-f BImSchG und 34. BImSchV folgt einer objektiven Berechnung ab LDEN 55 dB(A). Auch die rechtlich gültigen Werte des Fluglärmschutzgesetzes basieren auf den Ergebnissen der aktuellen Lärmwirkungsforschung und zielen auf die körperliche Unversehrtheit der Betroffenen und Zumutbarkeitsschwellen ab. Die WHO-Leitlinien hingegen gehen von einem idealisierten Zustand des „vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens aus“ und stellen auf das subjektive Empfinden jedes Einzelnen ab. Die Anwendbarkeit der Grenzwerte der WHO-Leitlinien stufen wir als „realitätsfremd“ und im normalen Alltag als nicht erreichbar ein.</p> <p>Bei der Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung sollten rechtliche Vorgaben daher nicht mit WHO-Leitlinien vermischt werden. Während die Betroffenenanzahlen bei der Straße und Schiene gesamt gestiegen sind, haben sich die Betroffenenanzahlen (>55dB(A)) beim Fluglärm in Dortmund um 9% vermindert.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die "Noise guidelines", die im Jahr 2018 von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) veröffentlicht wurden, enthalten keine Grenzwerte, sondern lediglich Empfehlungen für Lärmexpositionen in Abhängigkeit der Lärmquelle. Ab Erreichung dieser Schwellwerte sind negative gesundheitliche Auswirkungen empirisch gesichert nachgewiesen, insofern wird hier nicht auf den Zustand vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens abgezielt, sondern konkrete negative gesundheitliche Auswirkungen benannt. Aus diesem Grund ermöglicht die EU-Umgebungslärmrichtlinie die freiwillige Darstellung von Lärmexpositionen unterhalb der verpflichtenden Kartierungsschwelle von LDEN 55 dB(A) und LNight 50 dB(A) und der daraus resultierenden Lärmwirkungen explizit. Der Lärmaktionsplan greift auch für den Straßen- und Schienenverkehr die Möglichkeit auf, die Kartierungs- und</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
	<p>Befragungsergebnisse über das gesetzliche Mindestmaß hinaus zu analysieren.</p> <p>Hinsichtlich der Belastetenzahlen hat sich die Methode zur Ermittlung der Belastetenzahlen an Straßen und Schienen maßgeblich verändert und so zu einem (methodisch bedingten Anstieg) der Belastetenzahlen geführt. Dennoch sind auf den Bundesschienenwegen - entgegen Ihrer Darstellung - weniger Betroffene als zur letzten Kartierungsrunde zu verzeichnen. Beim Fluglärm ist die Methode hingegen gleichgeblieben ist.</p>
<p>Die Darstellung der Ergebnisse der Online-Umfrage im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Wir begrüßen grundsätzlich eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung, auch in Form einer Online-Umfrage. In der vorliegenden Form halten wir diese aber nicht für geeignet, um repräsentative wissenschaftliche Aussagen daraus abzuleiten. Die Online-Umfrage erfasst das subjektive Wohlbefinden der Teilnehmenden ohne personalisierte Daten wie z.B. Gesundheits- oder Sozialstatus etc. abzufragen und in Beziehung zu den Antworten zu setzen. Die Teilnehmerzahl ist im Vergleich zur Einwohnerzahl Dortmunds sehr gering, insbesondere bei dem Teilnehmerkreis, der sich zum Thema Fluglärm äußert. Davon wohnen auch nur wenige in Flughafennähe.</p> <p>Die Ergebnisse der Umfrage halten wir für nicht repräsentativ, da die Teilnehmerzahl zu gering ist, die Teilnahme durch Selbstauswahl erfolgte, eine Mehrfachteilnahme mit verschiedenen Endgeräten möglich war, sehr anonym durchgeführt wurde und keine Abfrage psychologischer Faktoren wie Gesundheit, Einstellung zur Lärmquelle etc. durchgeführt wurde.</p> <p>Der besonders betonte Bezug zu den WHO-Leitlinien könnte in der öffentlichen Wahrnehmung zu Fehlinterpretationen führen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung:</p> <p>Ziel der Umfrage war es eine breite freiwillige Beteiligung zu erlangen, insbesondere von weniger artikulationsstarken Bevölkerungsgruppen, die sich bisher nicht in Planverfahren eingebracht haben, aber oftmals stärkeren Umweltbelastungen ausgesetzt sind. Hier ist festzustellen, dass die Teilnehmer*innenzahl weiterhin einen Schwerpunkt in der östlichen und westlichen Innenstadt, sowie den südlichen Stadtbezirken hat. Dennoch wurden die unterschiedlichen Teilnahmequoten der Stadtbezirke im Vergleich zur letzten Befragung verringert. Die Teilnahme ist im Vergleich zu vielen anderen städtischen Planungen oder anderen Öffentlichkeitsbeteiligungen zur Lärmaktionsplanung als hoch einzustufen.</p> <p>Die selbstberichteten Belästigungen zum Fluglärm erscheinen grundsätzlich plausibel, da die Personen, die sich gestört fühlen, tatsächlich im Bereich der Flugschneisen (bzw. 45 und 50 dB(A)-Isophonen) zu finden sind, nur die wenigsten stammen aus dem Nahfeld des Flughafens. Eine repräsentative Untersuchung der gesundheitlichen Lärmwirkung wurde im Rahmen der Umfrage nicht angestrebt, es wird lediglich Bezug auf den vorliegenden Kenntnisstand zur Lärmwirkungsforschung genommen und ein möglicher, grundsätzlich plausibler Erklärungsansatz daraus abgeleitet.</p>
<p>Fazit: Die objektive Lärmkartierung und die subjektive Online-Umfrage zeigen unterschiedliche Ergebnisse. Objektive Betroffenheit/ Lärmwirkungsforschung steht subjektivem Belästigungsempfinden/Störung gegenüber.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Der Darstellung wird widersprochen. Die aktuellen Kartierungsgrenzen aus</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>Laut der Umfrage fühlen sich vom Fluglärm vor allem tagsüber deutlich mehr Personen stark belastet als vom Schienenverkehr. Laut der Lärmkartierung nach BImSchG sind die Fälle „stark Belästigter“ im Luftverkehr in Relation zur Straße und Schiene eher gering. Der Fluglärm spielt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der betroffenen Fälle mit gesundheitlichen Auswirkungen eine untergeordnete Rolle. Die Fläche ab 65 dB(A) ist beim Fluglärm relativ klein. Dies erklärt auch die geringe Anzahl an Fluglärmbeschwerden. Zudem gibt es im Luftverkehr im Gegensatz zur Straße und Schiene ein Nachtflugverbot und gesetzliche Regelungen wie das Fluglärmschutzgesetz. Flughafenbetreiber müssen für Schallschutz selbst aufkommen im Gegensatz zur Straße oder Schiene.</p>	<p>der 34. BImSchV bilden insbesondere im Fall des Fluglärms nicht die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung ab. Durch die Mittelung über 24 Stunden entsprechend der EU-Berechnungsmethodik zur Umgebungslärmkartierung (also auch in den Nachtstunden ohne Linienflugverkehr) werden die Spitzenpegel deutlich stärker nivelliert, als es beim Straßen- oder Schienenverkehr der Fall ist. Insofern ist es auch plausibel, dass die Belästigungen vor allem im Tages- und Abendzeitraum bestehen. Die nationale Rechtslage zum Fluglärm ist bekannt, daher wurden im Lärmaktionsplan keine Minderungsmaßnahmen zum Fluglärm erarbeitet, sondern die bestehenden Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt. Für den Flughafen bestehen durch den Lärmaktionsplan somit keine weiteren Verpflichtungen.</p>
<p>Redaktionelle Änderungen - Unter dem Punkt 6.6.3 Betriebszeiten steht „Demnach dürfen in den 6 verkehrsreichsten Monaten täglich nur vier planmäßige Landungen bis 23:00 Uhr durchgeführt werden.“ Hier bitte das Wort „durchschnittlich“ nach dem Wort „täglich“ ergänzen. - Unter dem Punkt 6.6.5 Passiver Schallschutz steht „Entsprechend der gesetzlichen Anforderungen wird für Bestandsbauten innerhalb der Schutzzone II passiver Schallschutz gefördert.“ Hier bitte den Begriff „Schutzzone II“ durch „Nachtschutzzone und Tagesschutzzone 1“ ersetzen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen Begründung: keine</p>
<p>Stadt Lünen Stellungnahme vom 18.11.2024</p> <p>Die Stadt Lünen nimmt wie folgt Stellung zum Entwurf. Die Stadt Lünen hat keine Bedenken einzuwenden. Dem Prüfauftrag zum Einbau von offenporigem Asphalt für die BAB2 (Seite 55) wird ausdrücklich zugestimmt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: keine</p>
<p>BoGeStra Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>Die BOGESTRA ist im Rahmen der Aufstellung der Lärmaktionsplanung frühzeitig beteiligt worden. Die Belange unseres Busverkehrs sind in dem vorliegenden Plan berücksichtigt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: keine</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
Wir bitten auch weiterhin um die weitere frühzeitige Beteiligung zu Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.	
<p>Stadt Castrop-Rauxel Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>Ich bedanke mich für die Beteiligung der Stadt Castrop-Rauxel am oben genannten Verfahren. Die Stadt Castrop-Rauxel hat keine Anregungen oder Bedenken vorzutragen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>DSW21 Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>Bitte immer „DSW21“ zusammenschreiben und jeweils ohne Artikel (also nicht „die DSW 21“</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: wurde an 2 Stellen ersetzt</p>
<p>- Zu Kapitel 6 „Maßnahmen“, Seite 43: Ist bei der Beschreibung des Vorhabens „Unterstützung der Mobilitätswende“ wirklich der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gemeint? Nicht eher der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)?</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine Änderung, SPFV ist gemeint, SPNV ist im ÖPNV enthalten</p>
<p>- Zu Kapitel 6.3.1 „Verkehrsplanung im Straßenverkehr“, Seite 52: „Zum Fahrplanwechsel im August 2024 wurde der Betrieb...“ (und nicht „wird“) usw. (Dies gilt auch für den ähnlichen Text auf Seite 63). Außerdem werden ebenfalls seit August 2024 bereits die ersten Elektrobusse auch auf ersten NachtExpress-Linien eingesetzt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>- Zu Kapitel 6.3.5 „Geschwindigkeitsreduzierungen“, Seite 60, Tabelle 11 („Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz auf kommunalen Straßen“):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. 9: Preinstr. von Zillestr. bis Wellinghofer Amtsstr. (und nicht Wellinghofer Str.) - Nr. 10: Hamburger Str. / Brüderweg vom Wallring bis Lippestr. (und nicht bis Franziskanerstr.), s. auch Protokoll vom Umweltamt zur Besprechung vom 07.08.2023: „Ab Kreuzung Lippestraße Richtung Körne wird Tempo 50 beibehalten.“ - Nr. 22: Hörder Phoenixseeallee: ab Hörder Kämpchen (und nicht Am Stift), s. auch Protokoll vom Umweltamt zur Besprechung vom 24.11.2023: „Auf dem Abschnitt Hörder Phoenixseeallee und Schüruferstraße 1-60 (Hörder Kämpchen bis An der Goymark) ist die Betroffenheit auch im Vergleich zu anderen Abschnitten sehr hoch.“ 	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: keine</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Seite 62, Tabelle 12 („Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz auf kommunalen Straßen mit Umsetzung im Rahmen weiterer Projekte“; weiterhin Kapitel 6.3.5): - Heiliger Weg (Märkische Straße bis Kaiserstr.): Zuvor ist die Einrichtung einer ÖPNV-Beschleunigung an LSAs erforderlich. 	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung:</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>- Bärenbruch: „Pilotprojekt Feuerwehrschtaltung“: Bitte mit Zusatz „inkl. integrierter Beschleunigung auch für den ÖPNV“ (wie besprochen)</p>	<p>Ist im Rahmen der Projekte vorgesehen, keine Dopplung durch LAP erforderlich.</p>
<p>- Seite 63: „Maßnahmen zur Erweiterung der Geschwindigkeitsreduzierungen im Nachtzeitraum“ (weiterhin Kapitel 6.3.5): DSW21 prüft zurzeit mögliche, weitere Änderungen im Nachtnetz mit dem Ziel die wichtigsten Stadtbahnlinien nachts länger fahren bzw. perspektivisch in den Wochenendnächten durchfahren zu lassen. So könnte der Busverkehr vor allem in die Stadtmitte in den Nachtstunden reduziert werden und auf diesen entfallenden Abschnitten ggf. (auch) in diesen Zeiten eine Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt werden. Dies bedarf jedoch vor allem noch einiger Abstimmungsprozesse sowohl intern als auch extern. - Zu Kapitel 6.5.2 „Minderungsmaßnahmen am Fahrzeug“, Seite 70: „Bei den eingesetzten Schienenfahrzeugen auf der Ost-West-Strecke (Tunnel 3 III) fand die letzte Beschaffung von Fahrzeugen bei der Umstellung zu NGT8-Zügen auf den Linien U43 und U44 statt. Auf den übrigen Stadtbahnlinien (Tunnel I und II) verkehren B-Wagen, welche durch neue Fahrzeuge des Typs "Vamos Dortmund" von Heiterblick seit 2024 ergänzt werden in den nächsten Jahren ergänzt werden sollen. Des Weiteren wird eine komplette Modernisierung Sanierung der vorhandenen Dortmunder B-Wagen erfolgen, sodass sie technisch identisch mit den neuen Wagen sind.“</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>- Zu Kapitel 6.5.3 „Minderungsmaßnahmen an der Schiene“, Seite 70/71: - Rasengleise: Die Prüfaufträge werden bei zukünftigen Gleisbauarbeiten auf ihre Machbarkeit geprüft und als Grundlage in die Planung einbezogen. - Schienenschleifen und Schienenschmieranlagen: Diese Maßnahmen werden, wie im Bericht vorgesehen, fortgeführt und konsequent umgesetzt. - Hinweis zum Fahrzeug: Es wird geprüft, ob zukünftig der Einsatz einer fahrzeugseitigen Schmiereinrichtung möglich ist.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Prüfung erfolgt unabhängig vom LAP, eine fahrzeugseitige Schienenschmierung könnte bei der Kartierung berücksichtigt werden, indem Kurvenzuschläge entsprechend Berechnungsvorschrift reduziert werden.</p>
<p>- Zu Kapitel 6.5.5 „Passiver Schallschutz – Schallschutzfenster“, Seite 71: Umbaumaßnahmen Rheinische Straße zwischen Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße Hochofenstraße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Stadt Unna Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>Von der Kreisstadt Unna gibt es im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung keine Einwände</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>gegen die Weiterentwicklung des Lärmaktionsplans der Stadt Dortmund. Ihr Bericht ist sehr detailliert und gut verständlich. Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p>	
<p>Emschergenossenschaft / Lippeverband Stellungnahme vom 25.11.2024</p> <p>Gegen die o.g. Planung bestehen unsererseits weder Bedenken noch Hinweise.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Autobahn GmbH - Planung Stellungnahme vom 07.11.2024</p> <p>Ich verweise auf meine Stellungnahme vom 18.12.2023. Erlauben Sie mir noch folgenden Hinweis: Die Autobahn GmbH priorisiert ihre Planungsmaßnahmen u.a. nach Dringlichkeit, wobei die Kosten eine erhebliche Rolle spielen. In Zeiten knapper werdender finanzieller Mittel und personeller Kapazitäten ist es nicht möglich, umfangreiche großräumige Lärmuntersuchungen an der A 1 bzw. der A 2 durchzuführen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Anregung wird in den LAP aufgenommen</p> <p>Begründung: Die Stadt Dortmund begrüßt grundsätzlich die Idee einer großräumigen Analyse der Lärmbelastung durchzuführen, um entsprechend der Betroffenheit Maßnahmen und Umsetzungszeiträume priorisieren zu können. In den letzten Jahren hatte die Autobahn GmbH derartige Betrachtungen noch in Aussicht gestellt. Aufgrund dieser Stellungnahme ist jedoch nicht mehr damit zu rechnen. Eine Verpflichtung zur Durchführung kann ohne Zustimmung der Autobahn GmbH durch den Lärmaktionsplan nicht erfolgen. Die Stadt Dortmund hat aber für die Bereiche der Autobahnen, die das Dortmunder Stadtgebiet tangieren, eine eigene Berechnung aufgestellt und dabei festgestellt, dass aus dem Autobahnverkehr allein an mehreren Stellen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten und damit das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzt wird. Vor diesem Hintergrund wird sich die Stadt Dortmund im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen, dass der Lärmschutz im Bereich der Autobahnen verbessert wird. Auf Basis dieser Stellungnahme wurden die Formulierungen zum Sanierungsfahrplan in den Kapiteln 6.3.3 und 6.3.4, sowie in Tabelle 7 im LAP angepasst.</p>
<p><u>StN der Autobahn GmbH vom 18.12.2023 auf die in der o.g. StN Bezug genommen wird und die im Rahmen der frühzeitigen TöB-Beitteilung entstanden ist:</u></p> <p>Obwohl der von Ihnen genannte Rückmeldetermin (24.11.2023) bereits verstrichen ist, möchte ich Ihnen kurz mit Blick auf unser am 6.11.23 geführtes Telefonat schriftlich antworten. Zu Ihren Fragestellungen:</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
<p>a) Mit email vom 7.11.23 habe ich Ihnen die geplanten Maßnahmen an Autobahnen auf Dortmunder Stadtgebiet mitgeteilt. Weitere Maßnahmen insbesondere an der A 2 sind im Augenblick nicht vorgesehen. [In der E-Mail vom 7.11.23 wurde mitgeteilt, dass sich die Planung für den 6-streifigen Ausbau der BAB45 zwischen AK DO-Hafen bis AK DONordwest incl. AS DOMengede Im Beginn des Entwurfstadiums befindet] b) Für die A 1 gibt es z.Zt. keine Sanierungsplanungen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: Die Ausbauplanung zur BAB45 wurde beierts bei der Erstellung des LAP berücksichtigt. Bzgl. der BAB1 und BAB2 wird auf den Abwägungsvorschlag im ersten Teil dieser Stellungnahme verwiesen.</p>
<p>c) Seit der Existenz der Autobahn GmbH (2021) sind keine sogenannten „Einzelanträge“ von Anwohnern für Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung bei uns eingegangen. Es gibt lediglich eine Anfrage (s. Anlage) seitens der Stadt DO (Stadtplanungsamt) im Bereich DO-Brechten.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: keine</p>
<p>d) Zum Thema Geschwindigkeitsreduzierungen möchte ich auf die umfangreichen Ausführungen der Anlage verweisen. [In der Anlage wurden die rechtlichen Anforderungen an eine Geschwindigkeitsreduzierung dargelegt.]</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Begründung: Die Darstellung ist bereits in die Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen (LAP Kapitel 6.1) und der Prüfung / Abwägung von Geschwindigkeitsreduzierungen (LAP Kapitel 6.3.5) mit eingeflossen. Dies betrifft insbesondere auch die drei Autobahnabschnitte, auf denen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird. So wurde bei den hier vorgeschlagenen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, um eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des Verkehrs zu vermeiden, die maßgeblichen Zeiträume berücksichtigt, weiterhin wurde von der (schalltechnisch effektiveren) Variante 80 km/h für Pkw und 60km/h für Lkw abgesehen und daher Tempo 100 aus Maßnahme festgelegt. Da seitens der funktionalen Straßenverkehrsbehörde, die für die Anordnung zuständig ist, trotz direkter Beteiligung keine Stellungnahme eingegangen ist, wird ein Einvernehmen mit dem Lärmaktionsplan angenommen.</p>
<p>e) Zum weiteren Einsatz der Diffraktoren sind mir keine neuen Einsatzmöglichkeiten bekannt. Nach den unbefriedigenden Ergebnissen in Salingen wollte sich die Firma einen anderen Versuchsstandort suchen. Leider kann ich dazu, ob und wenn ja wo, ein neuer Standort gefunden wurde, keine Angaben machen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: Die Stadt Dortmund begrüßt die Entwicklung und den Einsatz neuer Technologien zum Lärmschutz. Sofern in Zukunft hilfreich, kann die Stadt Dortmund bei der Auswahl von Standorten gerne unterstützen.</p>

Stellungnahme TöB	Abwägungsvorschlag
f) Ich bitte zu beachten, dass bei der Lärmsanierung sowie der Lärmvorsorge der Schutz eines „ruhigen Gebietes“ in Bezug auf die Zunahme von Lärmbeeinträchtigungen nicht vorgesehen ist. Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bezüglich festgelegten „ruhigen Gebieten“ kann somit nicht vorausgesetzt werden.	Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: Für die Festlegung von ruhigen Gebieten ist kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH erforderlich, allerdings können daraus - wie richtig dargestellt - auch keine Schutzmaßnahmen für den Bestand abgeleitet werden.

Tabelle 2 Stellungnahmen der Verbände und Abwägungsvorschläge der Verwaltung

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>HVWM Handelsverband NRW Westfalen- Münsterland Stellungnahme vom 25.11.2024</p> <p>Zunächst weisen wir darauf hin, dass wir grundsätzlich das Ziel einer Lärmreduktion für wichtig und richtig halten. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass in einer Stadt wie Dortmund immer eine Lärmbelastung insbesondere durch die Vielzahl der Einwohner, die Anzahl der Berufspendler, die diversen individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel, die Fülle von Veranstaltungen jeglicher Art, die Menge der ansässigen Unternehmen und Gewerbebetriebe und vor allem durch die Unternehmenslogistik (z.B. Anlieferung, Entsorgung, Paketdienste etc.) bestehen bleiben wird.</p> <p>Daher sollten aus unserer Sicht Maßnahmen, die sich negativ auf die städtische Erreichbarkeit, die Mobilität der Bevölkerung und der Arbeitskräfte sowie den tatsächlichen Willen einer Vielzahl von Menschen auswirken, möglichst niedrigschwellig umgesetzt werden und dort, wo es sich nicht vermeiden lässt, aus Sicht der jeweils betroffenen Menschen attraktive und nützliche Alternativen parallel geschaffen werden. Dazu bedarf es eines gemeinschaftlich abgestimmten Gesamtpakets, das alle unterschiedlichen Aspekte ausgewogen und angemessen würdigt, entgegengesetzte Interessen und Positionen verhältnismäßig in Einklang zu bringen versucht und das nicht auf möglichst schnelle Umsetzung einseitiger Maßnahmen abzielt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Die in den einzelnen Abschnitten benannten Maßnahmen dürften allgemein als sinnvoll angesehen werden, richten sich aber mit dem Instrumentarium Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbot, lärmmindernder Straßenbelag etc. hauptsächlich auf die Vermeidung oder Verringerung des vom Straßenverkehr ausgehenden Umgebungslärms.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Der Straßenverkehr wurde sowohl rechnerisch, als auch in der Beteiligung als Hauptlärmquelle identifiziert. Gleichzeitig bestehen seitens der Stadt Dortmund die größten Handlungsspielräume im Vergleich zu anderen Lärmquellen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Fahrverbote umgesetzt. Lärmmindernder Straßenbelag hat keine negativen Auswirkungen für den Straßenverkehr.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Dies ist sicher ein zentraler Aspekt zur Erreichung des Ziels der Lärminderung, aber nicht der einzige. Denn es geht zwar einerseits um die Reduzierung des von Lärmverursachern ausgehenden Lärms, andererseits geht es aber auch darum, durch geeignete Maßnahmen - wie etwa passiver Schallschutz, Schaffung räumlicher Abstände, Trassierung von Verkehrswegen - die Auswirkungen des nicht zu verhindernden Lärms zu reduzieren. Daher sollten auch Maßnahmen wie schallmindernde Abgrenzungen von Straßen zu Wohngebieten, Laubengänge, baurechtliche Vorgaben für Bestandswohnungen und für Wohnungsneubau, Außendämmung von Wohnungen und anderes mehr in die Überlegungen einbezogen werden, soweit dies nicht bereits vorgesehen ist.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Passiver Schallschutz wird im Rahmen des Dortmunder Schallschutzfensterprogramms gefördert (siehe Kapitel 6.3.6 LAP). Bei städtebaulichen Entwicklungen werden Lärmschutzaspekte in vielerlei Hinsicht berücksichtigt (siehe Kapitel 6.2 des LAP). Insbesondere bei Infrastrukturplanungen ist im Rahmen der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV ein ausreichender Schallschutz sicherzustellen (vgl. Kapitel 6.31, 6.41 und 6.5.1 des LAP). Daher liegt der Handlungsschwerpunkt des LAP auf den Bereichen des Bestands, an denen "gewachsene Strukturen" gesundes Wohnen nicht mehr ohne Weiteres ermöglichen.</p>
<p>In besonderer Weise zu berücksichtigen ist, dass für die Wirtschaft im Allgemeinen Lieferverkehre unabdingbar sind und dass für den Einzelhandel im Besonderen sowohl die Belieferung der Geschäfte als auch die Erreichbarkeit der Geschäfte für Kunden und Beschäftigte als auch die Erreichbarkeit der Anwohner von zentraler Bedeutung bleibt. Und Lieferverkehre verursachen auch dann Lärm, wenn sie mittels E-Fahrzeugen erfolgen. Daher sollten vor allem verkehrslenkende Maßnahmen für den Durchgangsverkehr geschaffen werden, lenkende Maßnahmen zu Lasten des Anwohner-, Ziel- und Lieferverkehrs aber einer besonderen Verhältnismäßigkeitsprüfung unterzogen werden.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Erreichbarkeit des Einzelhandels oder Gewerbes wird durch die Maßnahmen des LAP nicht eingeschränkt. Für die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen wurden die hohen Anforderungen an eine Verhältnismäßigkeitsprüfung aus der StVO und der Lärmschutz-Richtlinien-StV angewandt. Durch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen im Zuge eine Anordnung, wird auch der Verkehrsfluss weiterhin sichergestellt. Die tatsächliche Reisegeschwindigkeit wird innerorts übrigens oft mehr durch Lichtsignalanlagen, Ein- und Ausfahrten, Parkverkehre, Radverkehr auf der Fahrbahn, Fußgängerüberwege, Halten in zweiter Reihe, etc. als durch die angeordnete Höchstgeschwindigkeit beeinflusst.</p>
<p>Des weiteren ist auch zu prüfen, wo Lärmmessungen an Wohngebäuden vorgenommen werden, ob innerhalb, was wir befürworten, oder außerhalb. Für Nachfragen, Gespräche oder Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Verkehrslärm wird entsprechend der aktuell gültigen Regelwerke wird Verkehrslärm in Deutschland - wie in den meisten anderen Ländern - an der Fassade berechnet und nicht gemessen. Innenschallpegel können flächendeckend nur über pauschale Annahmen zu den Schalldämmeigenschaften der Fassade und den Raumeigenschaften abgeschätzt werden und sind daher nicht praktikabel.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>SGF Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund – Kreis Unna e.V. Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Der Standort Flughafen Dortmund-Wickede belastet Mensch und Umwelt in erheblichem Maße. Es ist zwingend erforderlich einen Ausgleich zwischen der wirtschaftlichen Bedeutung und den steigenden Mobilitätsbedürfnissen auf der einen Seite sowie dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auf der anderen Seite zu schaffen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedsstaaten vergleichbar sind. Erfahrungsgemäß werden damit deutlich mehr durch Fluglärm belastete Menschen ausgewiesen. Im Entwurf des LAP der Stadt Dortmund wird nicht auf die Umstellung der Lärmkartierung hingewiesen – geschweige denn, die daraus resultierenden Änderungen für potenziell Betroffene ersichtlich!</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die gültigen Methoden zur Umgebungslärmkartierung wurden auch im Fall des Fluglärms verwendet. Ein Verweis darauf findet sich bspw. in Kapitel 2 des Lärmaktionsplans und an zahlreichen Stellen des Anhang 1 zum Lärmaktionsplan. Die Änderung der Rechenmethodik hat im konkreten Fall des Dortmunder Flughafen kaum zu veränderten Berechnungsergebnissen im Pegelbereich bis L_{DEN} 55 dB(A) geführt.</p>
<p>Was den Fluglärm vom Straßenlärm unterscheidet: Bei Einzelflugereignissen treten in den genannten Gebieten erhebliche Lärmspitzen mit extrem hohem Belästigungspotential mit anzunehmenden gesundheitlichen Folgen und starker Minderung der Wohnqualität auf.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Diese Tatsache unterscheidet Fluglärm von Straßenlärm, der dauerhaft relativ niedrige Pegel aufweist. Dass die Fluggesellschaften „zunehmend lärmärmere Flugzeugtypen“ (6.6.2) einsetzen, ist statistisch nicht begründet. Auf die Angabe von Zahlen wird im LAP-Entwurf verzichtet.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine statistische Auswertung (z.B. auf Basis des DES) wäre mit einem erheblichen Aufwand verbunden und daher nicht vorgenommen. Der Flughafen beschreibt, dass im Rahmen der Flottenerneuerung vermehrt neuere Flugzeugtypen (z.B. A321neo) zugelassen werden und Bestandsflugzeuge meist mit Wing- oder Sharklets zur Lärminderung nachgerüstet wurden. In jedem Fall werden die tatsächlich eingesetzten Flugzeugtypen im Rahmen der Umgebungslärmkartierung berücksichtigt.</p>
<p>Unter diesem Aspekt erfolgt im Dortmunder Lärmaktionsplan eine nicht nachzuvollziehende und völlig einseitige Beurteilung des Straßenlärms.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
	<p>Begründung: Gemäß der Umgebungslärmkartierung und der Online-Umfrage stellt der Straßenverkehrslärm das größte Problem dar. Gleichwohl werde alle anderen Umgebungslärmquellen im Lärmaktionsplan angesprochen.</p>
<p>Unter der Überschrift „Die Freiheit über den Wolken sei grenzenlos“, werden Rundflüge über Wohngebiete angeboten, um aus „der Vogelperspektive per Panoramablick das Ruhrgebiet erleben“ zu können. Hier kann man auch eine Verletzung der Privatsphäre ableiten. Wollen wir das als Stadtgesellschaft?</p> <p>Die Flugschulen Essen/Mülheim und Dortmund nutzen regelmäßig den Dortmunder Flughafen, um Übungsflüge durchzuführen. Dabei werden regelmäßig in niedriger Höhe mehrfach Schleifen über Wohngebieten der Stadtbezirke Aplerbeck, Brackel, Hörde und Unna geflogen. Besonders lärmintensiv sind die sogenannten „Go-Arounds“, bei denen ein Flugzeug in der Endphase des Landeanflugs wieder Schub gibt und zügig aufsteigt, anstatt auf der Landebahn zu landen.</p> <p>Rund 10 % aller Flugbewegungen sind Hubschrauberflüge. Im Jahr 2022 waren dies rund 3.500 Flüge insbesondere der Polizeifliegerstaffel und der Deutschen Luftrettung. Ab den 1. Januar 2025 wird der bisher nur tagsüber eingesetzte Hubschrauber „Christoph“ der Deutschen Luftrettung im 24h- Betrieb, d.h. auch nachts eingesetzt. Die eingesetzten Hubschrauber fliegen in alle Himmelsrichtungen, zumeist in Flughöhen von 100 bis 300 m direkt über die angrenzenden Wohngebiete wie Wickede, Asseln, Brackel, Massen. Demgegenüber wird bei der Fluglärmberechnung die Flugrichtung 24/6 (Ost-Westrichtung) vornehmlich zugrunde gelegt</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Helikopterflüge wurden bei der Umgebungslärmkartierung ebenfalls berücksichtigt.</p>
<p>Mit dem angekündigten Rückzug von Ryanair und der Streichung der Verbindung nach München durch Eurowings werden künftig ca. 3.500 Flugzeuge jährlich weniger Dortmund anfliegen. Dies ist ein begrüßenswerter Beitrag zur Lärmminimierung.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Gemäß § 32b, Nr. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sollen die Mitglieder der Fluglärmkommission Maßnahmen den Genehmigungsbehörden, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation beraten, zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge vorschlagen. Bisher ist der Vertreter der Stadt Dortmund ausschließlich als Interessenvertreter des Dortmunder Flughafens aufgefallen. Dies widerspricht den Zielen des Luftverkehrsgesetzes.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Hieraus ergeben sich folgende Empfehlungen:</p> <p>Änderung der Lärmkartierung: Die Lärmkartierung für die Ausweisung von fluglärmbelasteten Gebieten wird auf die von der EU seit 2022 vorgeschriebene einheitliche Form umgestellt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Wie bereits oben beschrieben, wurden die gültigen Vorschriften angewendet.</p>
<p>Zu Punkt 0.2 „Berechnungsergebnisse der Umgebungslärmkartierung“: Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Umgebungslärmportals NRW für den Fluglärm werden in den Text übernommen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die wesentlichen Berechnungsergebnisse der Lärmkartierung sind im Lärmaktionsplan dargelegt. Eine Abbildung aller berechneter Karten im Lärmaktionsplan ist nicht sinnvoll möglich.</p> <p>Als Ballungsraum ist die Stadt Dortmund für die Ermittlung der Ergebnisse verantwortlich und berichtet diese ans LANUV, nicht umgekehrt. Die finale Berichterstattung der Stadt Dortmund hat bereits zu Beginn des Jahres 2023 stattgefunden.</p>
<p>Zu Punkt 0.3 „Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung“: Die Reduzierung der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Straßenverkehr ist völlig unzureichend. Hier ist eine Ergänzung um den Punkt Beschwerden zum Dortmunder Fluglärm erforderlich. Weiterhin hätte die Stadt Dortmund im Rahmen ihrer Verantwortung für die Fluglärmemissionen in östlicher Richtung, namentlich im Gebiet des Unnaer Stadtteils Unna-Massen, auch dort eine Öffentlichkeitsbeteiligung – ggfs. in Zusammenarbeit mit der Kreisstadt Unna- durchführen müssen. Dies ist offensichtlich unterlieben!</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: In Kapitel 3.1.2 sowie in Anhang 2 findet eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Eingaben zu den verschiedenen Lärmarten statt, hierzu gehört auch der Fluglärm (vgl. z.B. Abbildung 11 des LAP).</p>
<p>Zu Punkt 6.6.5 „Passiver Schallschutz – Schallschutzfenster“ Freiwilliges Lärmschutzprogramm Über ein freiwilliges Lärmschutzprogramm soll der Einbau von Schallschutzfenstern in allen Aufenthaltsräumen unterstützt werden, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämmmaß <35 dB erbringen, sowie Schalldämmlüfter oder alternativ eine Nachrüstung von programmierbaren automatischen Fensterschließeinrichtungen in Schlaf- und Kinderzimmern. Die Finanzierung des Programms erfolgt durch die Verursacher, den Dortmunder Flughafen gemeinsam mit den Fluggesellschaften, die regelmäßig von und nach Dortmund fliegen. Als Finanzrahmen wird eine jährliche</p>	<p>Wie in Kapitel 6.1 und 6.6 bereits dargestellt, richtet sich die Betriebsweise des Flughafens nach den gültigen Regeln und Gesetzen. Eine gesetzliche Grundlage zur Durchsetzung dieser Maßnahme besteht im Rahmen des Lärmaktionsplan nicht.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Summe von mind. 500 T€ für erforderlich gehalten. Nutznießer des Programms sollen vornehmlich Grundstückseigentümer bzw. Bewohner innerhalb der Tag-Schutzzone 2 sein. Über den Mittelabruf ist der Fluglärmkommission jährlich zu berichten.</p>	
<p>Zu Punkt 4.3 „Festlegung der ruhigen Gebiete“ Ziel ist die Vermeidung der Lärmzunahme in innerstädtischen Bereichen, in denen Erholungssuchende möglichst frei von Lärmbelastigungen „zur Ruhe kommen“ können, unter Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus sowie der Erhalt und die Steigerung der Lebensqualität. Behördenübergreifend und unter Einbeziehung der örtlichen Umweltverbände sind geeignete Flächen intensiv zu prüfen. Als ruhige Gebiete sind ausschließlich Bereiche zu definieren, in denen tagsüber 45 dB(A) bzw. nachts 35 dB(A) als Summenpegel aller Lärmquellen im Außenbereich entsprechend den Vorgaben der TA Lärm für Kurgelände, Krankenhäuser und Pflegeanstalten nicht überschritten werden. Darüber hinaus sind Einzelschall-Ereignisse durch Überflüge hinsichtlich Anzahl und Höhe miteinzubeziehen. Die in der Tabelle 6 genannten Flächen sind dahingehend zu überprüfen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Forderung steht im Gegensatz zu den Ergebnissen der online-Beteiligung in der die festgelegten Ruhigen Gebiete auch von der Bevölkerung als ruhig empfunden wurden und widerspricht jeder etablierten Praxis zur Festlegung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen. Würden die geforderten Kriterien zu Grunde gelegt, könnten in Dortmund kaum ruhige Gebiete ausgewiesen werden.</p>
<p>Zu Punkt 6.6 „Maßnahmen Flugplätze“ Der Maßnahmenkatalog ist um folgende Punkte zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer öffentlich zugänglichen Dokumentation über den Einsatz lärmarmen Flugzeuge und Maßnahmen zur technischen Reduzierung von Fluglärm. • Als „aktive Schallschutzmaßnahme“ ist auf Rundflüge über Dortmunder und Unnaer Siedlungsgebiete zu verzichten. Übungsflüge von Flugschulen sind zur Minimierung der erheblichen Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbebauung einzustellen. Aufsichtsrat und Geschäftsführung des Dortmunder Flughafens werden aufgefordert, den Linienflugbetrieb auf die Betriebszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr zu beschränken. Auf eine Akquisition von neuen Flugverbindungen zur Kompensation der in 2025 entfallenden Flugziele ist zu verzichten. • Bei der Bewertung von Fluglärm für künftige bzw. nicht abgeschlossene Planungen ist entsprechend den Empfehlungen der WHO, des Umweltbundesamtes und des Sachverständigenrates der Bundesregierung die Höhe der Unbedenklichkeitsschwelle für Nachtflüge auf 40 dB(A) anzusetzen. • Auf eine Verlagerung der bestehenden östlichen Landebahnschwelle um 300 m ist zu verzichten. 	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Wie in Kapitel 6.1 und 6.6 bereits dargestellt, richtet sich die Betriebsweise des Flughafens nach den gültigen Regeln und Gesetzen. Eine gesetzliche Grundlage zur Durchsetzung dieser Maßnahmen besteht im Rahmen des Lärmaktionsplan nicht.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Die Berechnungen des Fluglärms sind auf die tatsächlichen Bewegungsprofile der Hubschraubereinsätze der Deutschen Luftrettung bzw. der Polizeifliegerstaffel abzustellen. • Die Planungen zur Erweiterung des Flughafenvorfeldes und des Terminalgebäudes und zum Neubau eines weiteren Parkhauses sind aufzugeben. • Der Maßnahmenbericht des Lärmaktionsplans ist zu ergänzen um die bisher von den Mitgliedern der Fluglärmkommission eingebrachten Maßnahmen. Dies gilt insbesondere für die Hinweise der von der Stadt Dortmund entsandten Vertreter in der Fluglärmkommission. 	
<p>VCD Kreisverband Dortmund-Unna des Verkehrsclubs Deutschland Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Gern nimmt der Kreisverband Dortmund-Unna des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Stellung zum Entwurf des Dortmunder Lärmaktionsplans der vierten Runde. Lärm ist ein zentrales Problem in der Stadt Dortmund, wird jedoch insbesondere von den Nicht- oder Gering-Betroffenen oft unterschätzt. Den Berechnungen der Lärmkartierung aus 2022 zufolge sind in Dortmund gut 300.000 Menschen potenziell gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm ausgesetzt, das ist etwa die Hälfte der Stadtbewohner:innen. Knapp 15 % der Dortmunder:innen sind dabei sogar krankmachenden Dauerlärmpegeln (über 65 dB(A) ganztags) ausgesetzt. Lärm ist nicht zuletzt auch ein soziales Problem: in den eher preiswerten Wohnungen an den besonders verlärmten Hauptverkehrsstraßen dürften vor allem unsere ärmeren Mitbürger:innen leben.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Vorab können wir als VCD sagen, dass der Lärmaktionsplan 2024 für die Stadt Dortmund einen wichtigen Schritt in Richtung Lärmschutz darstellt und zentrale Herausforderungen aufgreift. Die Stadt hat sich bei der Erstellung des Lärmaktionsplans nicht zuletzt sehr bemüht, die Öffentlichkeit mit einzubeziehen und damit auch die Bewohner:innen und die Lärmbetroffenen zu Wort kommen zu lassen. Die Hörspaziergänge waren dabei eine innovative Form der Beteiligung. Ausdrücklich zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang die Einbeziehung der Technischen Universität Dortmund. Ebenso positiv schätzen wir die Arbeit des Lärmbeirats ein, in dem auch der VCD-Kreisverband vertreten ist. Er durfte die Erstellung des LAP von Beginn an begleiten; seine Hinweise wurden seitens der Stadt durchaus ernst genommen. Sehr erfreulich ist es aus unserer Sicht insofern, dass der</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Lärmbeirat weiter bestehen soll. Insgesamt wirkt der Entwurf gut begründet und nachvollziehbar ausgearbeitet.</p>	
<p>Bei allem Lob allerdings haben wir auch einiges zu kritisieren. Potenziale zur Entlastung der von Lärm betroffenen Bewohner:innen werden nicht immer ausreichend ausgeschöpft, teils werden falsche Maßnahmen ergriffen (Straßenneubau), die Lärmquelle Flughafen wird aus unserer Sicht nur am Rande und somit keinesfalls ausreichend betrachtet. Zudem wurde ein veraltetes Berechnungsverfahren angewendet.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine Auseinandersetzung mit den Kritikpunkten findet im nachfolgenden statt.</p>
<p>Im Einzelnen:</p> <p>Tempo 30/Tempo 40 Wir begrüßen es ausdrücklich, dass der Lärmaktionsplan verbindliche Anordnungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf innerstädtischen Straßen vorsieht. Das ist ein durchaus mutiger Schritt in die richtige Richtung; die Stadt setzt damit unmittelbar an der Lärmquelle an und praktiziert aktiven Lärmschutz. Dennoch gibt es hier entscheidende Einschränkungen: Die Anordnung von Tempo 40 statt Tempo 30 ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, denn die Wirkung vom Tempo 40 zur Lärminderung ist sehr begrenzt; zudem spricht auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Luftqualität vieles für Tempo 30 statt 40. Da es zudem künftig auf mehreren Straßenabschnitten im Wechsel mal Tempo 30, mal 40 und dann wieder 50 geben wird, dürften Autofahrende maximal verwirrt sein; der beständige Wechsel – verbunden mit einer Vielzahl von Straßenverkehrsschildern – könnte sich tatsächlich sogar negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Teils wechselnde zeitliche Anordnungen für verschiedene Tempolimits machen die Verwirrung komplett. Zudem sind laut Lärmkartierung 87.200 Personen von gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln von über 65 dB(A) betroffen, die größtenteils durch Straßenverkehrslärm verursacht werden. Die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen werden jedoch voraussichtlich nur 11.900 Personen entlasten. Heißt: die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen gehen schlicht nicht weit genug.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: An den Abschnitten, auf denen nunmehr Geschwindigkeitsreduzierungen im Rahmen des Lärmaktionsplans geprüft wurden, wäre aus alleiniger Sicht des Lärmschutzes Tempo 30 ganztägig erforderlich. Eine zeitliche Beschränkung oder eine Reduzierung auf 40 km/h ist ein Kompromiss, um den ÖPNV nicht unverhältnismäßig stark zu beschränken.</p> <p>Die Entlastungswirkung von 11.900 Personen bezieht sich auf die in erster Baureihe von kommunalen Straßen betroffenen Personen, die i.d.R. mit gesundheitsgefährdenden Pegeln belastet sind. Weitere 10.300 Personen haben auf Basis der bereits beschlossenen Geschwindigkeitsreduzierungen eine Entlastung erfahren. Natürlich sind die Auswirkungen auch in der zweiten Baureihe oder Einmündungen zu diesen Hauptverkehrsstraßen spürbar. Außerdem wirken sich die Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen, die bei dieser Berechnung nicht miteinbezogen wurden auf eine relativ große Personenzahl im Pegelbereich mit LDEN 55-65 aus. Die Entlastungswirkung wird also für deutlich mehr Personen spürbar als hier suggeriert, andererseits mildern Geschwindigkeitsreduzierungen die Lärmbetroffenheit nur und lösen sie nicht vollständig, sodass diese Bereiche weiterhin als laut einzustufen sind.</p>
<p>Straßenneubau als Lärmschutz? Kontraproduktiv ist es aus Sicht des VCD, mit dem Neubau von Straßen gegen den Straßenlärm vorgehen zu wollen. Hier werden im Entwurf des LAP zwei Straßenbauvorhaben genannt, die nicht nur wir als VCD strikt ablehnen: einmal der Bau der „Südspange“ in Hörde von der Gildenstraße bis PHOENIX West, zum anderen der</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Entscheidungen für die Nutzungsänderungen der Flächen Phoenix-West und Westfalenhütte sind bereits vor vielen Jahren getroffen worden und nicht reversibel.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Bau der „Nordspange“ von der Brackeler Straße über das Gelände der Westfalenhütte bis zur Bornstraße, weiter über teils vorhandene Straßen nördlich des Fredenbaumarks bis hin zur Emscherallee. Allen wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge (erstmalig 1930 in New York beobachtet, also in der Frühzeit der Automobilisierung, später wissenschaftlich belegt unter anderem durch die Verkehrsökonominnen Gilles Durant und Matthew Turner) wie auch aller lebenspraktischen Erfahrung nach führt Straßenneubau zu mehr Verkehr. „Wer Straßen sät, wird (Auto-)Verkehr ernten“, ist nicht nur ein dahin gesagter Spruch; induzierter Verkehr durch neue Straßen ist vielfach belegt, das Angebot an Verkehrs-Infrastruktur bestimmt die Nachfrage (dieser Satz gilt auch für die Verkehrsarten des Umweltverbands). Insbesondere die bereits feststehenden Planungen im Zuge der Nordspange führen die Hoffnung auf Lärminderung in der Nordstadt durch diese neue Straße ad absurdum. So sieht die Planung für den Knoten Bornstraße/Hildastraße zwei Linksabbiegespuren von der Nordspange Richtung nördlicher Innenstadt vor, was nichts anderes heißt als: Autoverkehr wird aktiv wieder in die Innenstadt gelenkt. Die bisherigen Planungen der Nordspange sehen zudem zwei Spuren pro Richtung vor, mithin einen massiven Ausbau des Angebots für den Kfz-Verkehr. Im Übrigen sehen wir die Gefahr, dass die Nordspange die Stadtoase Brügmans Hölzchen und den Hoeschpark verlärmern wird.</p> <p>Der VCD Dortmund-Unna sieht im Neubau von Straßen kein geeignetes Mittel zur Lärmreduzierung; vielmehr wird der Autoverkehr weiter gefördert und damit auch die Lärmbelastung erhöht. Wir lehnen als Kreisverband jeden Neu- und Ausbau von Straßen in Dortmund ab und fordern, entsprechende Planungen umgehend zu stoppen.</p>	<p>Die hierdurch entstehenden neuen Verkehre und Verkehrsbeziehungen sind so zu gestalten, dass die Auswirkungen auf die Anwohner möglichst geringgehalten werden. Was durch den Bau der Südspange als alternative Verbindung zur Hochofenstraße gelingt. Im Fall der Entwicklung der Westfalenhütte ist laut Verkehrsgutachten durch den Bau der Nordspange eine Abnahme der Belastung auf der Spange Brackeler Straße – Borsigstraße prognostiziert. Dies ist ein nicht nur durch Lärm, sondern auch durch erhöhte Luftbelastung gekennzeichnete Straßenabschnitt. Aus Sicht des Immissionsschutzes ist in diesen beiden Fällen eine Verlagerung des Verkehrs in weniger sensible Bereiche sinnvoll. Der Bebauungsplan zur Westfalenhütte sieht einen Lärmschutz für die angrenzenden Grünbereiche Hoeschpark und Brügmans Hölzchen vor.</p>
<p>Fluglärm Der Fluglärm wird aus unserer Sicht nicht ausreichend als Lärmquelle berücksichtigt. Laut Lärmaktionsplan Seite 1 sind gerade einmal 1.000 Personen in Dortmund vom Fluglärm durch den Flughafen in DO-Wickede betroffen. Abgesehen davon, dass hier die Betroffenen in Unna und Holzwickede nicht berücksichtigt werden, ist diese geringe Zahl systembedingt: sie hat mit der Erarbeitung von Mittelwerten über die Tages- und Nachtstunden zu tun, die Einzelereignisse, wie etwa Starts und Landungen von Flugzeugen, deutlich nivellieren. Tatsächlich aber hat die Online-Umfrage ergeben, dass sich vom Fluglärm deutlich mehr Menschen belästigt fühlen als etwa durch den Schienenlärm. Was wenig überrascht, denn Fluglärm ist unabhängig von seiner</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Es wird auf die Abwägung zum Schreiben der SGF verwiesen.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>rechnerischen Beurteilung durch den LAP extrem störend, weil er sich im Freien nicht abschirmen lässt und jeweils eine Lärmschleppe durch größere Teile des Stadtgebietes zieht. Das betrifft insbesondere auch Hörde und Hombruch, wo es entsprechend viele Hinweise bei der Online-Umfrage gab. Zusätzlich kritisch zu sehen ist, dass die Einflugschneise des Flughafens gleich mehrere naturnahe ruhige Gebiete und Stadtoasen kreuzt und diese somit in ihrer Funktion nachhaltig beeinträchtigt. Unabhängig von der insgesamt kritischen Haltung des VCD zum Flughafen in Dortmund – genannt seien hier nur die Aspekte Klimaschutz und Querfinanzierung durch die Stadtwerke zulasten des ÖPNV – wäre es deshalb mit Blick auf den Lärmschutz wichtig, dass es auch für den Flughafen klare Vorgaben im Sinne des Lärmschutzes gibt. Ein einfaches Mittel wäre die konsequente Einhaltung der nächtlichen Ruhezeiten von 22 bis 6 Uhr.</p>	
<p>Aktiver versus passiver Lärmschutz Der Entwurf des LAP macht mehr als deutlich, dass passiver Lärmschutz etwa durch Schallschutzfenster nur begrenzt wirkt und zudem deutlich teurer ist als die Anordnung von Tempo 30. Das zeigt sich etwa daran, dass in den nächsten fünf Jahren gerade einmal 700 bis 800 Personen von Schallschutzfenstern profitieren sollen und die Kosten der bis 2023 eingebauten Schallschutzfenster mehr als vier Mal so hoch liegen wie die Kosten der bis 2023 umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierungen, die relativen einmaligen Kosten je Einwohner und Dezibel sogar zehn Mal so hoch. Insofern sollte die Stadt Dortmund konsequent die Ursachen des Lärms bekämpfen und dafür etwa den Masterplan Mobilität mutig und entschlossen umsetzen, um den Autoverkehr als Hauptursache des Lärms in Dortmund weiter zurückzudrängen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Aus Sicht der Stadt Dortmund gibt es nicht „die eine Lösung“ zum Lärmschutz, sondern es geht vielmehr um eine Kombination von Maßnahmen. Geschwindigkeitsreduzierungen oder die kostenneutrale Decksschichtsanierung mit lärminderndem Asphalt bei ohnehin anstehenden Sanierungen sind natürlich kosteneffizienter, aber nicht überall umsetzbar und außerdem in ihrer Wirkung begrenzt, sodass teilweise weiterhin Betroffenheiten bestehen. In diesen Fällen stellt der passive Schallschutz eine gute Ergänzung dar. Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund ist erklärtes Ziel der Stadt Dortmund. (Kapitel 6.3.1 des LAP).</p>
<p>Als sinnvoll erachten wir, dass im Entwurf des LAP auf die Ziele, Leitlinien und die Teilkonzepte des Masterplans Mobilität 2030 verwiesen wird und dabei insbesondere auch auf eine Verlagerung der Wege vom Auto auf den Umweltverbund. Auch ein Rückbau der Auto-Infrastruktur zahlt auf den Lärmschutz ein; hier wird etwa der Rückbau des Heiligen Weges von vier auf zwei Kfz-Spuren genannt, ähnlich die Neugestaltung des Straßenzuges Treibstraße bis Gronastraße, der Umbau der Hellwegachse mit Ziel des barrierefreien Zugangs zur Straßenbahn und – wie bei den beiden Maßnahmen zuvor – dem Ziel des Ausbaus der Radinfrastruktur. Auch der geplante Umbau der Saarlandstraße wird hier – aus unserer Sicht sinnvollerweise – benannt. Allerdings bleibt</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>anzumerken: Hier gibt es zwar jeweils entsprechende Planungen und/oder Überlegungen seitens der Stadtverwaltung, aber keinesfalls politische Beschlüsse, diese stehen noch aus, teils gibt es nicht einmal veröffentlichte Vorlagen seitens der Verwaltung. Hier ist aktuell noch viel Wunsch und wenig reale Umsetzungschance vorhanden. Konkreter sind da Planungen zum Ausbau des RS1 und der Velorouten, die wir ausdrücklich begrüßen und die, weil sie den Radverkehr attraktiver gestalten, durch Verlagerungseffekte auch zum Lärmschutz beitragen dürften.</p>	
<p>Schutz ruhiger Gebiete und von Stadtoasen Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe III gibt es deutlich weniger ruhige Gebiete in Dortmund. Dieser Schwund wurde nur zu einem kleinen Teil ausgeglichen durch die Einführung von Stadtoasen. Wir können die Gründe für die Einführung dieser Gebietskategorie im Grundsatz nachvollziehen. Der deutliche Schwund, bezogen auf die Fläche, bei ruhigen Gebieten und Stadtoasen ist jedoch ein Alarmzeichen. Notwendig sind mehr Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und von Stadtoasen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Durch die geänderte Ausbreitungsberechnung bei der vierten Kartierungsrunde ergeben sich bei annähernd gleicher Verkehrsbelastung deutlich geringere Pegelminderungen auf Freiflächen in größerem Abstand zu Lärmquellen, wie z.B. Autobahnen. Damit sind (methodisch bedingt) deutlich mehr Bereiche mit einem LDEN >55 belastet als in der dritten Kartierungsrunde (siehe Anhang 1 zum LAP). Daher mussten einige Bereiche entfallen. Das Umweltamt der Stadt Dortmund teilt die Einschätzung, dass mehr Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete erforderlich sind, dafür bedarf es aber vor allem auf Bundesebene mehr rechtliche Möglichkeiten, welche die Gestaltung und Schutz ruhiger Gebiete ermöglichen.</p>
<p>Fehlender Zeitplan Die Maßnahmen-Tabelle auf den Seiten 42f. ist nicht mit einem Zeitplan hinterlegt. Unabhängig davon, dass wir eine zügige Umsetzung der (sinnvollen) Maßnahmen erwarten.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Viele der genannten Maßnahmen (z.B. Schallschutzfensterprogramm, Einbau lärmindernder Asphalt, ...) laufen kontinuierlich und bedürfen daher keines Zeitplans. Für die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen findet sich ein detaillierter Zeitplan im Kapitel 6.3.5. Für einige Maßnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein konkreter Zeitplan genannt werden, da die Projekte zunächst noch einer weiteren inhaltlichen Vertiefung bedürfen</p>
<p>Veraltete Berechnungsverfahren Überrascht hat es uns, dass im vorliegenden Plan zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen wurden, obwohl seit dem Jahr 2019 neuere Richtlinien, nämlich die RLS-19, vorliegen. Uns ist</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Anwendung der RLS-90 ist zum Bedauern des Umweltamtes leider weiterhin obligatorisch, wenn es um die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>bewusst, dass die Anwendung der RLS-90 auf einer Hilfestellung aus dem damaligen BMV aus dem Jahr 2007 basiert, nämlich der Lärmschutz-Richtlinien StV, und diese Hilfestellung in Nordrhein-Westfalen Erlass-Charakter hat, wobei dieser Erlass bislang nicht ersetzt wurde. Dennoch sollte die Lärmaktionsplanung stets auf dem Stand der Wissenschaft erfolgen, allein schon wegen der neueren Erkenntnisse der Lärmforschung. Insofern wäre eine Anwendung der RLS-19 für die Lärmaktionsplanung nicht nur angebracht, sondern auch erforderlich. Aus anderen Städten in NRW wissen wir, dass die RLS-19 angewendet wird. Wir stellen uns konkret die Frage, ob vielleicht mit neueren Rechenverfahren nach der RLS-19 an einigen Streckenabschnitten statt Tempo 40 dann Tempo 30 obligatorisch würde.</p>	<p>geht. Eine Berechnung nach RLS-19 liegt in Dortmund ebenfalls vor und wird z.B. für die Prüfung der Förderfähigkeit von Schallschutzfenstern verwendet. In Kapitel 6.1 wird dieser Sachverhalt dargelegt, an einem Beispiel erläutert (Infobox) und auf einen Vergleich zwischen den Ergebnissen mit unterschiedlichen Rechenvorschriften hingewiesen. Generell ist festzustellen, dass die nach RLS-90 und RLS-19 berechneten Pegel i.d.R. nur um wenige Zehntel dB voneinander abweichen, obwohl im Einzelfall bis zu 3 oder 4 dB(A) möglich wären. Dabei ist zu beachten, dass die neuere Vorschrift zwar detaillierter ist, aber nicht pauschal zu höheren Immissionen führt. Zwar sind die Emissionen für Pkw aufgrund höheren Gewichts und breiterer Reifen gestiegen, was aber dadurch aufgehoben wird, dass innerstädtisch erstmals lärmindernde Asphalte in der Berechnung berücksichtigt werden können, die in Dortmund oft Standardbauweisen sind (SMA 5/8; AC 11; LOA 5 D). Auch bei den Lkw wird die Berechnung durch Aufteilung auf zwei verschiedene Schwerverkehrsarten genauer, aber nicht pauschal lauter oder leiser, sondern ist logischerweise davon abhängig, wie viele schwere oder leichte Lkw auf einer Strecke verkehren.</p>
<p>Fazit Insgesamt sieht der VCD Licht, aber auch Schatten im vorgelegten Entwurf für den Lärmaktionsplan. Wir werden die weitere Bearbeitung des LAP und seine Umsetzung auch in Zukunft begleiten, auch im zuständigen Beirat, sofern dieser wie angekündigt fortgeführt wird.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>DUH Deutsche Umwelthilfe e.V. Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf des Dortmunder Lärmaktionsplans der vierten Runde Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der Lärmaktionsplan 2024 für die Stadt Dortmund zwar einen wichtigen Schritt in Richtung Lärmschutz darstellt, die bestehenden Potenziale zur nachhaltigen Entlastung der betroffenen Bevölkerung jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Die DUH fordert deshalb, die Maßnahmen im Plan deutlich auszuweiten, um die Bevölkerung möglichst</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>wirksam vor Lärmbelastungen zu schützen und ein höheres Maß an Lebensqualität zu erreichen.</p> <p>Ausmaß des Lärmproblems in Dortmund ist gewaltig Den Berechnungen der Lärmkartierung aus 2022 zufolge, sind in Dortmund 303.900 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Ganztagespegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 595.471 entspricht dies etwa 51% der Bevölkerung. Zum Vergleich: Laut WHO sollte der durchschnittliche Lärmpegel tagsüber 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren. Mit 87.200 Personen sind knapp 15% der Dortmunderinnen und Dortmunder sogar ganztägig extremen, krankmachenden Dauerlärmpegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt. Das Ausmaß der Lärmproblematik in Dortmund ist somit immens und wirksame Maßnahmen müssen schnellstmöglich ergriffen werden, um Gesundheitsrisiken zu reduzieren.</p>	
<p>Nichteinhaltung der gesetzlichen Frist zur Erstellung von Lärmaktionsplänen Die DUH fordert alle Städte und Gemeinden auf, die gesetzlichen Fristen zur Erstellung von Lärmaktionsplänen ernst zu nehmen und entsprechende Ressourcen einzuplanen, um die Einhaltung der Fristen zu gewährleisten. Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz unter § 47d (5) festgelegte Frist zur Erstellung der Lärmaktionspläne bis zum 18.7.2024 wurde von der Stadt Dortmund jedoch verfehlt. Auch die Frist zur Übermittlung der Pläne an das Umweltbundesamt bis zum 18.11.2024 wurde verfehlt. Die Nichteinhaltung der Fristen untergräbt nicht nur das Vertrauen Lärmbetroffener in die Planung, sondern führt auch zu Verzögerungen bei der Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Dortmunder Stadtverwaltung ist bestrebt die gesetzten Fristen einzuhalten. Allerdings ist die Erstellung komplexer Planungen wie der Lärmaktionsplanung innerhalb der gesetzten Frist von 2 Jahren mit einem notwendigen Qualitätsanspruch, einer Beteiligung der Öffentlichkeit und den nötigen Beschlüssen in der kommunalen Praxis einer stark lärmbeeinträchtigten Großstadt kaum möglich.</p>
<p>Festlegung von Geschwindigkeitsreduzierungen geht nicht weit genug Die Deutsche Umwelthilfe begrüßt, dass im vorliegenden Planentwurf Geschwindigkeitsbegrenzungen als Lärminderungsmaßnahmen in Folge einer positiven fachrechtlichen Prüfung für bestimmte Lärmhotspots verbindlich festgelegt werden. Die geplanten Temporeduzierungen auf ausgewählten Straßenabschnitten (Tempo 30 bzw. Tempo 40) sind ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Dabei gilt jedoch festzuhalten, dass die Anordnung von Tempo 40 nur begrenzte Wirkung hinsichtlich der Lärminderung hat, während Tempo 30 nachweislich deutliche Vorteile bietet. Diese umfassen nicht nur eine effektivere Reduzierung des Lärms, sondern auch</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: An den Abschnitten, auf denen nunmehr Geschwindigkeitsreduzierungen im Rahmen des Lärmaktionsplans geprüft wurden, wäre aus alleiniger Sicht des Lärmschutzes Tempo 30 ganztägig erforderlich. Eine zeitliche Beschränkung oder eine Reduzierung auf 40 km/h ist ein Kompromiss, um den ÖPNV nicht unverhältnismäßig stark zu beschränken.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Verbesserungen in der Verkehrssicherheit und der Luftqualität. Dennoch bleiben die Maßnahmen punktuell und reichen nicht aus, um das Ausmaß der Lärmbelastung in Dortmund angemessen zu reduzieren. Laut Lärmkartierung sind 87.200 Personen von gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln von über 65 dB(A) betroffen, die größtenteils durch Straßenverkehrslärm verursacht werden. Die im Plan vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen werden jedoch voraussichtlich gerade mal 11.900 Personen entlasten, die von der gleichen Pegelklasse betroffen sind. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die verbindlich geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen nicht weit genug gehen und der Planentwurf somit hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibt.</p>	<p>Die Entlastungswirkung von 11.900 Personen bezieht sich auf die in erster Baureihe von kommunalen Straßen betroffenen Personen, die i.d.R. mit gesundheitsgefährdenden Pegeln belastet sind. Weitere 10.300 Personen haben auf Basis der bereits beschlossenen Geschwindigkeitsreduzierungen eine Entlastung erfahren. Natürlich sind die Auswirkungen auch in der zweiten Baureihe oder Einmündungen zu diesen Hauptverkehrsstraßen spürbar. Außerdem wirken sich die Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen, die bei dieser Berechnung nicht miteinbezogen wurden auf eine relativ große Personenzahl im Pegelbereich mit L_{DEN} 55-65 aus. Die Entlastungswirkung wird also für deutlich mehr Personen spürbar als hier suggeriert, andererseits mildern Geschwindigkeitsreduzierungen die Lärmbetroffenheit nur und lösen sie nicht vollständig, sodass diese Bereiche weiterhin als laut einzustufen sind.</p>
<p>Dabei wird das Potenzial von Geschwindigkeitsreduzierungen als kostengünstige und wirksame Lärminderungsmaßnahme besonders deutlich im Vergleich zur projizierten Entlastungswirkung durch das Schallschutzfensterprogramm: Hierdurch sollen in den nächsten 5 Jahren gerade mal 700 bis 800 Personen entlastet werden – ein Bruchteil der Entlastungswirkung durch Geschwindigkeitsreduzierungen. Auch die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen die am häufigsten geforderten Maßnahmen zur Lärminderung sind. Die Deutsche Umwelthilfe fordert deshalb, Tempo 30 innerorts möglichst flächendeckend anzuordnen und nur in begründeten Ausnahmefällen höhere Geschwindigkeiten zuzulassen. Diese Maßnahme hätte das Potenzial, deutlich mehr Menschen zu entlasten und eine umfassendere Verbesserung der Lebensqualität sowie des Gesundheitsschutzes zu gewährleisten. Darüber hinaus fordert die Deutsche Umwelthilfe, die geplanten Maßnahmen mit verbindlichen Zeitplänen zu versehen, um den Umsetzungsfortschritt effektiv zu verfolgen und ggf. notwendige Anpassungen vorzunehmen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 ist derzeit nicht möglich. Die Kommune kann - durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) eingeschränkt - nicht selbstständig entscheiden, wo welche Geschwindigkeit im Straßennetz gelten soll. Auch wenn sich die Stadt Dortmund der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ (vgl. www.lebenswerte-staedte.de) angeschlossen hat, wird der Rahmen derzeit immer noch durch die StVO gesetzt (Vgl. Kapitel 6.1 und 6.3.5 des LAP). Aus Sicht der Stadt Dortmund gibt es nicht „die eine Lösung“ zum Lärmschutz, sondern es geht vielmehr um eine Kombination von Maßnahmen. Auch Geschwindigkeitsreduzierungen oder die kostenneutrale Deckschichtsanierung mit lärmminderndem Asphalt sind nicht überall umsetzbar und außerdem in ihrer Wirkung begrenzt, sodass teilweise weiterhin Betroffenheiten bestehen. In diesen Fällen stellt der passive Schallschutz eine gute Ergänzung dar.</p>
<p>Verwendung veralteter Berechnungsverfahren Im vorliegenden Plan werden zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen, obwohl seit dem Jahr 2019 (!) neuere Richtlinien vorliegen. In anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg werden für die</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Anwendung der RLS-90 ist zum Bedauern des Umweltamtes leider weiterhin rechtlich erforderlich obligatorisch, wenn es um die Anordnung</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Ermittlung der Beurteilungspegel für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 angewendet, die bereits vor knapp 5 Jahren amtlich bekannt gegeben wurden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit spätestens dem 1. März 2021 anzuwenden. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dabei geht es keineswegs um eine rein theoretische Frage, wie gerechnet wird. Ganz im Gegenteil: Die Verwendung von RLS-90 führt zu Lasten der Lärmbetroffenen zu einer beschönigten Darstellung der Lärmpegel. Durch den Einsatz breiterer Reifen und das größere Gewicht bei neueren Fahrzeugen sind die RLS-90 nicht geeignet, die vorherrschende Fahrzeugflotte abzubilden. Demnach führt die Lärmberechnung nach RLS-19 grundsätzlich zu anderen Pegelwerten als Berechnungen nach den veralteteten RLS-90. Besonders relevant ist jedoch, dass die Auslösewerte der RLS-90 vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung veraltet sind und in der RLS-19 deutlich abgesenkt wurden. Eine Lärmaktionsplanung, die im Jahr 2024 auf einem veralteteten und überholten Stand der Technik ausgeführt wurde und damit die Lärmbelastung zu Lasten der Lärmbetroffenen deutlich unterschätzt, ist inakzeptabel.</p>	<p>straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen geht. Eine Berechnung nach RLS-19 liegt in Dortmund ebenfalls vor und wird z.B. für die Prüfung der Förderfähigkeit von Schallschutzfenstern verwendet. In Kapitel 6.1 wird dieser Sachverhalt dargelegt, an einem Beispiel erläutert (Infobox) und auf einen Vergleich zwischen den Ergebnissen mit unterschiedlichen Rechenvorschriften hingewiesen. Generell ist festzustellen, dass die nach RLS-90 und RLS-19 berechneten Pegel i.d.R. nur um wenige Zehntel dB voneinander abweichen, obwohl im Einzelfall bis zu 3 oder 4 dB(A) möglich wären. Dabei ist zu beachten, dass die neuere Vorschrift zwar detaillierter ist, aber nicht pauschal zu höheren Immissionen führt. Zwar sind die Emissionen für Pkw aufgrund höheren Gewichts und breiterer Reifen gestiegen, was aber dadurch aufgehoben wird, dass innerstädtisch erstmals lärmmindernde Asphalte in der Berechnung berücksichtigt werden können, die in Dortmund oft Standardbauweisen sind (SMA 5/8; AC 11; LOA 5 D). Auch bei den Lkw wird die Berechnung durch Aufteilung auf zwei verschiedene Schwerverkehrsarten genauer, aber nicht pauschal lauter oder leiser, sondern ist logischerweise davon abhängig, wie viele schwere oder leichte Lkw auf einer Strecke verkehren. Eine systematische Unterschätzung der Pegel liegt dementsprechend nicht vor.</p>
<p>Fehlende Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete Gemäß den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie müssen Aktionspläne auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten, die innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden sollen. Der Entwurf des Lärmaktionsplans Dortmund listet zwar ruhige Gebiete auf, konkrete Schutzmaßnahmen werden jedoch nicht festgelegt. Es wird lediglich erwähnt, dass die festgelegten ruhigen Gebiete bei städtebaulichen Planungen und Konzepten (z.B. im Rahmen der Bauleitplanung und anderer Fachplanungen) berücksichtigt werden sollen. Darüber hinaus werden „denkbare“ Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in ruhigen Gebieten aufgeführt, wie z.B. die „Verbesserung des Klangraums“ oder die „optische Aufwertung durch Begrünung“. Die Deutsche Umwelthilfe kritisiert, dass weder die allgemeine Berücksichtigung in Planungsverfahren noch die vage formulierten, potenziellen Maßnahmen garantieren, dass ruhige Gebiete tatsächlich vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden. Die aufgelisteten Maßnahmen wirken eher wie eine Sammlung von Ideen, jedoch nicht wie verbindliche</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Das Umweltamt der Stadt Dortmund teilt die Einschätzung, dass mehr Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete erforderlich sind. Zu einem echten Schutz der ruhigen Gebiete fehlt es jedoch an den rechtlichen Grundlagen. Ein Lärmzuwachs im Ruhigen Gebiet durch umliegende Quellen kann derzeit nicht wirksam verhindert werden. Es bedarf vor allem auf Bundesebene mehr rechtliche Möglichkeiten, welche die Gestaltung und den Schutz ruhiger Gebiete ermöglichen.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>Schutzmaßnahmen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Zudem fehlt ein klarer Zeitplan für die Umsetzung von Schutzmaßnahmen. Vor dem Hintergrund der hohen Lärmbelastung in Dortmund spielt die Erholungsfunktion ruhiger Gebiete eine besonders wichtige Rolle für Betroffene. Der Planentwurf muss deshalb um verbindliche Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sowie um einen Zeitplan für deren Umsetzung ergänzt werden.</p>	
<p>Lärmbeirat sollte gestärkt werden Der Lärmbeirat hat das Potenzial, als Instrument zur Förderung des Dialogs zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung, Politik und beteiligten Institutionen einen wichtigen Beitrag zur Lärmaktionsplanung zu leisten. Seine Rolle als Plattform für den Austausch von Ideen und Vorschlägen kann dazu beitragen, die Akzeptanz und Transparenz von Lärminderungsmaßnahmen zu erhöhen. Damit der Beirat seine volle Wirksamkeit entfalten kann, ist es jedoch essenziell, dass seine Empfehlungen nicht nur angehört, sondern auch aktiv in die Planungs- und Umsetzungsprozesse integriert werden. Um die Arbeit des Beirats zur Lärminderung wirkungsvoll zu gestalten, bedarf es eines entsprechenden Mechanismus, der sicherstellt, dass die Vorschläge und Anregungen des Beirats tatsächlich in die Lärmaktionsplanung einfließen. Dazu bedarf es auch einer regelmäßigen Rückmeldung an den Beirat über den Status seiner Empfehlungen, um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Prozesse zu gewährleisten. Der Beirat darf keinesfalls lediglich eine konsultative Funktion ohne tatsächlichen Einfluss auf die Entscheidungsfindung haben. Dies würde das Vertrauen der Beteiligten untergraben und die Effizienz der Lärmaktionsplanung schwächen. Der Beirat könnte zudem als Plattform für eine verstärkte Bürgerbeteiligung dienen. Durch eine breitere Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner, auch über die reguläre Öffentlichkeitsbeteiligung hinaus, ließe sich wertvoller Input gewinnen, der die Lärmaktionsplanung besser an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert. Es ist daher entscheidend, die Arbeit des Beirats weiterhin angemessen zu unterstützen.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: In Dortmund hat der Beirat zur Lärminderung die Aufgabe den Dialog zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik, sowie den beteiligten Institutionen zu gewährleisten. Die in den Sitzungen erarbeiteten Vorschläge und Anregungen des Lärmbeirates wurden in die Bearbeitung des Lärmaktionsplans aufgenommen und entsprechende Rückmeldungen wurden in den folgenden Sitzungen gegeben. Die Fortführung des Lärmbeirates ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten. Nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans soll der Beirat allerdings seine eigene Arbeit reflektieren und Wünsche für die Arbeitsweise in der nächsten Legislaturperiode erarbeiten.</p>
<p>Fazit Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 für die Stadt Dortmund ist ein wichtiger Schritt zur Bekämpfung der Lärmbelastung, bleibt jedoch in zentralen Punkten hinter seinen Möglichkeiten zurück und schöpft das Potenzial einer umfassenden Lärminderungsstrategie nicht umfänglich aus. Die Lärmkartierung zeigt eindrücklich, dass die Belastung durch Straßenverkehrslärm in Dortmund ein immenses Ausmaß hat,</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die im Fazit aufgeführten Punkte wurden im oberen Bereich beantwortet.</p>

Stellungnahme Verband	Abwägungsvorschlag
<p>wobei mehr als die Hälfte der Bevölkerung potenziell gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt ist. Angesichts dieser dramatischen Situation sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung, insbesondere die punktuellen Geschwindigkeitsreduzierungen, nicht ausreichend, um den Großteil der Betroffenen spürbar zu entlasten. Die Deutsche Umwelthilfe fordert deshalb eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts, da dies eine kostengünstige und wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung darstellt. Die Nichteinhaltung der gesetzlichen Fristen zur Erstellung und Übermittlung des Lärmaktionsplans untergräbt das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Planung und verzögert die Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen zur Lärminderung. Auch das Fehlen von Maßnahmen, um ausgewiesene ruhige Gebiete langfristig vor Lärmquellen zu schützen, stellt einen Verstoß gegen die gesetzlichen Mindestanforderungen dar. Die Deutsche Umwelthilfe fordert die Stadt Dortmund auf, den Entwurf des Lärmaktionsplans zu überarbeiten, um die genannten Defizite zu beheben und möglichst viele Lärmbetroffene wirksam zu entlasten.</p>	

Tabelle 3 Private Eingaben bezüglich Straßenverkehrslärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 30.10.2024</p> <p>Ich bin Anwohnerin der Sölder Straße in Dortmund, Sölde und sehe hier meinen Eindruck bestätigt, dass es hier nicht nur in dem Bereich zwischen den beiden Bahnlinien durch den Schienenverkehr sondern auch auf der Sölder Straße selbst durch die massive Zunahme von LKW-Verkehr geradezu unerträglich laut geworden ist. Des weiteren leiden die Bausubstanz der Häuser unter der permanenten Erschütterung. Begrüßenswert wäre, hier lärmindernden Asphalt aufzubringen, eine Tonnagebegrenzung für LKWs zu erlassen sowie die Geschwindigkeit auf der Sölder Straße durchgehend auf Tempo 30 zu reduzieren. Gesundheit ist unser wichtigstes Gut. Bitte schützen Sie die BürgerInnen in Dortmund Sölde</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: In Teilen der Sölder Straße gilt heute bereits eine Geschwindigkeit von 30 km/h. Inwieweit dies ausgeweitet werden kann wird durch das Tiefbauamt auf Basis der geänderten StVO und unabhängig vom Lärmaktionsplan geprüft. Eine Tonnagebegrenzung für Lkw ist nicht vorgesehen, da die Sölder Straße als Landesstraße Teil des Lkw-Routenplans der Stadt Dortmund ist und in dieser Funktion auch den Schwerverkehr gebündelt aufnehmen soll. Es findet regelmäßig eine flächendeckende Erfassung des Zustandes der Straßen im Stadtgebiet statt. Welche Abschnitte zu welchem Zeitpunkt zu sanieren sind, ist eine Abwägungsentscheidung, bei der u.a. der Zustand, die verkehrliche Bedeutung sowie die personellen und finanziellen Ressourcen zu berücksichtigen sind. Die planmäßig zu sanierenden Abschnitte werden im Jahresarbeitsprogramm des Tiefbauamtes festgehalten. Dabei gilt gemäß des Lärmaktionsplans weiterhin der Grundsatz, dass an lauten Straßen lärmindernder Asphalt eingebaut wird, sofern dies akustisch sinnvoll und technisch machbar ist.</p>
<p>Bürgerin mit Angabe von Kontaktdaten Stellungnahme vom 03.11.2024</p> <p>Aus dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplans 2024 geht hervor, dass es sich bei dem Abschnitt Stockumer Str. (zwischen Am Hedreich und Hansmannstr., genauer auf Höhe der Einmündung Kleine Heide) um einen Lärmschwerpunkt handelt. Anliegend an diesen Abschnitt befindet sich ein Studentenwohnheim sowie eine Altenpflegeeinrichtung. Laut Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 ist für das Jahr 2028 die Umsetzung einer Temporeduzierung (40 km/h) auf dem Abschnitt der Stockumer Str. zwischen der Behringstr. und Am Hedreich geplant. Weiter auf dem Abschnitt Hansmann Str. bis Universitätsstr. wird eine Temporeduzierung aufgrund der bedeutsamen Buslinie 440 abgelehnt, was sehr verwunderlich ist, da diese Buslinie auch entlang des Abschnitts Behringsstr. bis Am Hedreich verläuft. Vollkommen unverständlich ist es jedoch, warum keine Temporeduzierung zwischen Am Hedreich und Hansmannstr. oder zumindest</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Es ist richtig, dass die Buslinien 440 und NE40 auch auf weiteren Abschnitten verkehren, wo im Rahmen des LAP i.d.R. Tempo 40 festgelegt wurde. Dadurch sind bereits die geringfügigen Puffer dieser stadtteilverbindenden Buslinien aufgebraucht. Da eine ÖPNV-Beschleunigung an den Ampelanlagen für diese Linie bereits besteht, können Zeitverluste, die durch eine weitere Anordnung entstehen auf diese Weise auch nicht mehr ausgeglichen werden. Letztendlich wurde auf Basis einer Kombination aus Höhe des Lärmpegels, Anzahl der Anwohnenden und praktischer Umsetzbarkeit entschieden, welche Abschnitte zu priorisieren sind. An dem Abschnitt der Stockumer Straße zwischen Behringstraße und Am Hedreich ist die Lärmbetroffenheit höher als auf dem Abschnitt Am Gartenkamp und Hansmannstraße. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit besteht durch die Entfernung des Seniorenwohnheims</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>zwischen Am Gardenkamp und Hansmannstr. geprüft bzw. vorgeschlagen wird, da es sich bei diesem Abschnitt um einen Lärmschwerpunkt handelt. Sowohl die Häuser der Kleinen Heide als auch das Studentenwohnheim sowie die Altenpflegeeinrichtung liegen im Lärmschwerpunkt bzw. in unmittelbarer Nähe. Zusätzlich zur Lärminderung wäre eine Temporeduzierung (allein schon aus Sicherheitsgründen) zu prüfen. Sowohl Studiereunde als auch Kinder auf Ihrem Schulweg nutzen die Ampel auf Höhe Kleine Heide, um die Buslinie 440 bzw. Schulbusse zu erreichen oder auch auf Ihrem Schulweg zur Eichlinghofer Grundschule. Insbesondere in den Morgenstunden herrscht sehr reger Verkehr. Die Autofahrenden fahren sehr häufig mit überhöhter Geschwindigkeit auf die Ampel zu (insbesondere bergab, von der Hansmannstr. kommend). Gerne wird dabei die Ampel "übersehen" bzw. einfach noch schnell über rot gefahren. Was dazu führt, dass teilweise bei grün für Fußgänger gefahren wird. Dies passiert mehrmals wöchentlich und stellt ein erhebliches Risiko dar.</p> <p>Aus diesem Grund rege ich sowohl aus Lärmschutz- als auch aus Sicherheitsgründen an, auch auf dem Abschnitt der Stockumer Str. zwischen Am Gardenkamp und Hansmann Str. eine Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30 oder zumindest Tempo 40) anzuordnen.</p>	<p>zur Straße und die vorhandene Lichtsignalanlage ebenfalls keine Erforderlichkeit für Tempo 30.</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Zuerst einmal begrüße ich die Reduktion des Tempolimits auf dem Abschnitt Lütgendortmunder Straße (ab Lütgendortmunder Hellweg bis Limbecker Str.) auf das Tempo 40. Jedoch möchte ich anmerken, dass unsere Straße (Höhe Albrandsweg/Clarastraße) ziemlich schmal ist. Daher ist die Lärmbelastung durch große und schwere Fahrzeuge insbesondere nervtötend. Zusätzlich wackelt unser gesamtes Haus (sicherlich auch nicht förderlich für den Denkmalschutz von Häusern an der Lütgendortmunder Straße), wenn schwere LKW oder Lang-Busse mit erhöhtem Tempo (deutlich >50km/h) über die Straße fahren.</p> <p>Daher wäre meine Anmerkung, ob es möglich sein ein LKW-Verbot für den oben genannten Abschnitt in Betracht zu ziehen. Natürlich mit Ausnahme für den ÖPNV sowie LKW, welche die ortsansässigen Einzelhändler beliefern. Aus meiner Perspektive wäre die Verlagerung des "LKW-Durchgangsverkehrs" auf den</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Bei der Lütgendortmunder Straße handelt sich um eine nicht weiter klassifizierte Straße des Vorbehaltsnetzes, die nicht Teil des Lkw-Routenplans ist. Dem Lkw-Verkehr stehen naheliegende, attraktivere Strecken, wie z.B. der Lütgendortmunder Hellweg als Lkw-Route zur Verfügung. Für den Lütgendortmunder Hellweg ist daher nicht von einem nennenswerten Lkw-Durchgangsverkehr auszugehen, sondern vielmehr davon, dass dieser nur dann vom Schwerverkehr befahren ist, wenn dies z.B. durch Belieferung der Anlieger notwendig ist. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot würde daher keinen effektiven Nutzen haben, eine zusätzliche Einschränkung der Belieferung ist als unverhältnismäßig zu werten. Der Vorschlag wird insofern abgelehnt.</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>Lütgendortmunder Hellweg (welcher eine deutlich breitere Straßenanlage als die Lütg.Str. hat), sowie auf die aktuell in Sanierung befindliche Provinzialstraße, äußerst gewinnbringend für eine Reduktion des Lärms & Erschütterungen vor Ort auf der Lütgendortmunder Straße.</p>	
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Altenderner Str. in 2025 erfolgen kann, sollte dies auch auf der Hostedder Str. in 2025 möglich sein.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Zur Anordnung von Tempo 40 auf der Altenderner Straße bedarf es keiner Anpassung von Lichtsignalanlagen, daher ist eine Umsetzung in 2025 möglich. Sofern Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen, richtet sich die Reihenfolge nach der Lärmbetroffenheit im Vergleich zu anderen Abschnitten und / oder nach ohnehin geplanten Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen innerhalb der nächsten 5 Jahre, sodass der Gesamtaufwand möglichst gering gehalten wird. Die Vorgehensweise wird in Kapitel 6.3.5 beschrieben, in der Tabelle 11 ist das Ergebnis für den Zeitplan ersichtlich.</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 18.11.2024</p> <p>Mein Anliegen bezieht sich auf die Möllerstraße im Bereich der Kreuzung zur Beuerhausstraße. Ich bitte hier folgende Anregungen zu berücksichtigen: - Umsetzung von Tempo 30 auf der Möllerstraße im Zeitraum von 6-24 Uhr im Rahmen der DS-Nr. 22817-21 möglichst schnell - Erweiterung von Tempo 30 auf der Möllerstraße im Zeitraum von 0-6 Uhr (da zu diesen Zeiten der Lärmschutz für die schlafende Bevölkerung dringen benötigt wird) - LKW-Fahrverbot auf der Möllerstraße von 22-6 Uhr - Abschaltung der Lichtsignalanlage Kreuzung Möllerstraße - Beuerhausstraße im Zeitraum von 22-6 Uhr (Hintergrund: insbesondere das Anfahren (insbesondere von LKW) in den Nachtstunden ist extrem störend und deutlich schädlicher als das relativ gleichmäßige Vorbeifahren) - Vermehrte Verkehrskontrolle auf der Möllerstraße nachts, da mit deutlich zu hohen Geschwindigkeiten gefahren wird und die Möllerstraße eine "Einfugschneise" von der B1/A40 zum Wall darstellt.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die Umsetzung erfolgt nach dem Zeitplan der Vorlage DS-Nr.: 22817-21, welcher sich an den Arbeitskapazitäten des Tiefbauamtes, sowie beteiligter Firmen für die Umstellung der Lichtsignalanlagen richtet. Eine Anordnung von 0-6 Uhr ist möglich, wenn entsprechende Änderungen im Nachtnetz erfolgen, sodass auch bei Tempo 30 alle ÖPNV-Anschlüsse und Umlaufzeiten erreicht werden. Dies ist aktuell noch nicht der Fall. DSW21 prüft zurzeit mögliche, weitere Änderungen im Nachtnetz mit dem Ziel die wichtigsten Stadtbahnlinien nachts länger fahren bzw. perspektivisch in den Wochenendnächten durchfahren zu lassen. So könnte der Busverkehr vor allem in die Stadtmitte in den Nachtstunden reduziert werden und auf diesen entfallenden Abschnitten ggf. (auch) in diesen Zeiten eine Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt werden. Dies bedarf jedoch vor allem noch einiger Abstimmungsprozesse. Ein nächtliches Lkw-Fahrverbot ist derzeit nicht geplant, da die Möllerstraße als Landesstraße Teil des Lkw-Routenplans der Stadt Dortmund ist und in dieser Funktion auch den Schwerverkehr gebündelt aufnehmen soll.</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
	Eine nächtliche Abschaltung der LSA ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 15.11.2024</p> <p>Das bloße Aufstellen von Digital-Displays bringt m.E. gar nichts. Hier in der Grävingsholzstraße in Dortmund-Eving wird trotz Tempo-30-Zone und dieser Displays weiterhin gerast. Rausgeschmissenes (Steuer-) Geld, stattdessen regelmäßige Polizeikontrollen!</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Dialogdisplays sind als Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan 2014 hervorgegangen. Mittlerweile wird in den Bezirksvertretungen über Standorte und Betriebsweise entschieden, so dass sie im Lärmaktionsplan nicht mehr als Maßnahme aufgeführt sind. Grundsätzlich erhöhen Dialogdisplays aber die Bereitschaft sich an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit zu halten, indem sie sensibilisieren. Insofern sind sie als sinnvolle Ergänzung zu Kontrollen von Polizei und Ordnungsamt anzusehen.</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 22.11.2024</p> <p>Meiner Meinung nach eignen sich die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen, um der Lärmbelastung entgegenzuwirken. Nun frage ich mich jedoch, inwieweit bzw. in welchem Umfang Maßnahmen ergriffen werden. Als ein konkretes Beispiel möchte ich die Grävingsholzstraße im Dortmunder Norden anführen: Ihren Analysen und Erhebungen zu Folge ist die Lärmbelastung an vielen Stellen der Grävingsholzstraße über 70 dB(A). Dazu schreiben Sie: "Bei einer Überschreitung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts wird im rechtlichen Sinne nicht mehr nur von einer erheblichen Belästigung i.S. von §§41-43 BImSchG ausgegangen, sondern von einer Gesundheitsgefährdung, sodass das Recht auf körperliche Unversehrtheit i.S. von Art. 2 des Grundgesetzes verletzt wird." Des Weiteren schreiben Sie im Entwurf des Lärmaktionsplanes: "Das Erfordernis für Minderungsmaßnahmen ergibt sich aus der zuvor beschriebenen Identifizierung von Straßenabschnitten, an denen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung gehäuft überschritten wird." Da das an der Grävingsholzstraße der Fall ist, ergibt sich für mich, als logische Konsequenz, die Durchführung einer Minderungsmaßnahme, z.B. in Form einer Geschwindigkeitsreduzierung. Einziger Haken, den ich aus dem Lärmaktionsplan entnehme und den ich kritisch</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist nach Vorgaben der StVO und den Lärmschutzrichtlinien-StV nur in Ausnahmefällen möglich (siehe Kapitel 6.1 LAP). Dazu ist die Lärmbelastung nach nationaler Berechnungsvorschrift zu ermitteln, die sich von der Berechnungsvorschrift für die Umgebungslärmkarten unterscheidet. Die Umgebungslärmkarten können daher nur einen ersten Anhaltspunkt geben. denn die Rechenpunkte einer Rasterlärmkarte unterscheiden sich von den Berechnungspunkten an der Gebäudefassade (z.B. durch Abstände zur Lärmquelle, Abschirmungen oder Reflektionen). Aufgrund der unterschiedlichen Zeitfenster im Vergleich zur Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich weitere relevante Unterschiede. Nach nationaler Berechnungsvorschrift beträgt die Lärmbelastung auf der Grävingsholzstraße zwischen 56 und 67 dB(A) tags und 48 bis 58 dB(A) nachts. Damit werden die Schwelle der Gesundheitsgefährdung und die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV deutlich unterschritten. Zusammen mit der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte an der Grävingsholzstraße kann hier kein Lärm-Hot-Spot festgestellt werden. Durch die Anordnung von Tempo 30 im Bereich der Schule ist die Verkehrssicherheit ausreichend gewährleistet.</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>sehe: Die Stadt Dortmund schaut auf die Anzahl der Betroffenen je 100 Meter und entscheidet dann, wo Maßnahmen priorisiert werden. Das sind an der Grävingholzstraße natürlich nicht so viele, wie an anderen Straßen in der Stadtmitte. Haben die Menschen, die an der Grävingholzstraße leben dann einfach Pech gehabt und müssen die Gesundheitsgefährdung hinnehmen? Für die Anordnung von Geschwindigkeitsmaßnahmen sind in Einzelfällen (in diesem Fall Reduzierung von 50 auf 30 km/h) - laut Lärmaktionsplan - folgende Punkte zu bewerten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erfordernis: Ist gegeben, da zum einen eine Lärmbelästigung von mehr als 70 dB(A) besteht, zum anderen, weil die Straße von vielen Kindern als Schulweg genutzt wird/werden muss. 2. Alternative Maßnahmen: Wären möglich, sind aber wesentlich aufwendiger und teurer. 3. Wirksamkeit: Ist erwiesen, steht u.a. In Kapitel 6.3.5. 4. Auswirkungen auf den Verkehr: Die halbe Grävingholzstraße ist bereits Tempo 30 Zone, viel ändern würde sich daher nicht. Fahrzeuge könnten auf der letzten Hälfte der Straße dann nur nicht mehr, wie gewohnt beschleunigen und stehen etwas später an der Ampel, als vorher. Für den ÖPNV würde sich ebenfalls nichts ändern. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der parkenden Autos am Straßenrand, können Busse meist eh nicht schneller als 30 km/h fahren. 5. Verhältnismäßigkeit: Da die Hälfte der Grävingholzstraße bereits Tempo 30 Zone ist, müssten lediglich 2 Tempo 50 Schilder abmontiert und ein Tempo 30 Schild aufgestellt werden. Schon würde die Gesundheitsgefahr für viele Menschen, um ein Vielfaches minimiert. Das sollten uns vor allem unsere Kinder doch wert sein! <p>Wenn ich die Inhalte des Lärmaktionsplans richtig verstanden habe, müsste an der Grävingholzstraße daher in jedem Fall eine Maßnahme gegen die Lärmbelästigung erfolgen. Kann ich als Bürgerin nun damit rechnen, dass das auch passiert? Das wäre ja großartig.</p>	
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 25.11.2024</p> <p>Leider finde ich die Grävingholzstraße im Stadtbezirk Eving nicht in Ihrem</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist nach Vorgaben der StVO und den</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>Maßnahmenplan wieder. An ihr liegt eine Schule, ein Kindergarten, ein Sportverein und ein großer Spielplatz. Zudem liegt sie direkt am Naturschutzgebiet Grävingholz. Mit ihren insgesamt 1,3 km Länge ist sie insbesondere für Kinder eine wichtige Wegeverbindung. 700 m sind bereits mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgeschildert. In diesem Bereich liegt die Lärmbelastung laut Kartierung knapp unter 70 dB. Auf den restlichen 600 m darf schneller gefahren werden. Hier liegt der Verkehrslärm darüber und ist damit gesundheitsgefährdend (vgl. S. 48 Ihres Berichtes).</p> <p>Mit nur einer sicheren Querungsstelle zwischen den signalisierten Kreuzungen an der Evinger und Lindenhorsterstraße sowie Gehwegabschnitten, die mit weniger als 1,50 m Breite deutlich unter dem absoluten Mindestmaß liegen wird die Straße ihrer Bedeutung für die Mobilität von Kindern nicht gerecht.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf der gesamten Grävingholzstraße würde nicht nur die Lärmbelastung für Anwohner*innen verringern, sondern auch die Sicherheit und Lebensqualität für alle Menschen in diesem Gebiet deutlich verbessern.</p> <p>Bitte nehmen Sie meine Stellungnahme in den Lärmaktionsplan auf, damit diese sinnvolle, nachhaltige, einfache und günstige Maßnahme mit großem Mehrwert bei der nächsten Lärmkartierung bereits Früchte trägt.</p>	<p>Lärmschutzrichtlinien-StV nur in Ausnahmefällen möglich (siehe Kapitel 6.1 LAP). Dazu ist die Ermittlung der Lärmbelastung nach nationaler Berechnungsvorschrift zu ermitteln. Die Umgebungslärmkarten können daher nur einen ersten Anhaltspunkt geben, denn die Rechenpunkte einer Rasterlärmkarte unterscheiden sich von den Berechnungspunkten an der Gebäudefassade (z.B. durch Abstände zur Lärmquelle, Abschirmungen oder Reflektionen). Aufgrund der unterschiedlichen Zeitfenster im Vergleich zur Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich weitere relevante Unterschiede. Nach nationaler Berechnungsvorschrift beträgt die Lärmbelastung auf der Grävingholzstraße zwischen 56 und 67 dB(A) tags und 48 bis 58 dB(A) nachts. Damit werden die Schwelle der Gesundheitsgefährdung und die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV deutlich unterschritten. Zusammen mit der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte an der Grävingholzstraße kann hier kein Lärm-Hot-Spot festgestellt werden.</p> <p>Durch die Anordnung von Tempo 30 im Bereich der Schule ist die Verkehrssicherheit ausreichend gewährleistet.</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 11.11.2024</p> <p>Durch zunehmende Verkehrsdichte und vor allem auch zu erwartende Zunahme an LKW Verkehr erhöht sich die schon spürbare Belastung durch Lärm im Bereich der Holthäuser Strasse in 44339 Dortmund.</p> <p>Eine Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wäre neben einer Verbesserung des zum Teil erheblich beschädigten Strassenbelages eine wichtige Maßnahme zur Reduzierung des entstehenden Lärms.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine Verkehrsbeschränkung, wie z.B. Lkw-Fahrverbote oder Geschwindigkeitsreduzierungen sind nach Vorgaben der StVO und den Lärmschutzrichtlinien-StV nur in Ausnahmefällen möglich (siehe Kapitel 6.1 LAP). Die Umgebungslärmkarten können daher nur einen ersten Anhaltspunkt geben, denn die Rechenpunkte einer Rasterlärmkarte unterscheiden sich von den Berechnungspunkten an der Gebäudefassade (z.B. durch Abstände zur Lärmquelle, Abschirmungen oder Reflektionen). Aufgrund der unterschiedlichen Zeitfenster im Vergleich zur Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich weitere relevante Unterschiede. Nach nationaler Berechnungsvorschrift beträgt die Lärmbelastung auf der Holthäuser Straße zwischen 55 und 65 dB(A) tags und 47 bis 57 dB(A) nachts. Damit werden die</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
	<p>Schwelle der Gesundheitsgefährdung und die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV deutlich unterschritten. Zusammen mit der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte an der Holthäuser Straße kann hier kein Lärm-Hot-Spot festgestellt werden.</p> <p>Es findet regelmäßig eine flächendeckende Erfassung des Zustandes der Straßen im Stadtgebiet statt. Welche Abschnitte zu welchem Zeitpunkt zu sanieren sind, ist eine Abwägungsentscheidung, bei der u.a. der Zustand, die verkehrliche Bedeutung sowie die personellen und finanziellen Ressourcen zu berücksichtigen sind. Die planmäßig zu sanierenden Abschnitte werden im Jahresarbeitsprogramm des Tiefbauamtes festgehalten. Dabei gilt gemäß des Lärmaktionsplans weiterhin der Grundsatz, dass an lauten Straßen lärmindernder Asphalt eingebaut wird, sofern dies akustisch sinnvoll und technisch machbar ist.</p>
<p>Bürger, Kontaktangaben bekannt Stellungnahme vom 13.11.2024</p> <p>Als Anlieger der Holthäuserstraße schlage ich aufgrund der ständig zunehmenden Autoverkehre an unserer Straße vor, die wachsend hohe Lärmbelastung (siehe Lärmaktionsplan / von 65 bis 74 dB(A)) an unserer Straße durch die folgenden Maßnahmen seitens der Verwaltung erheblich zu verbessern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tempo 30 km auf der gesamten Länge der Holthäuser Straße mit Wohnbebauung (von Einmündung Fürst-Hardenberg-Allee bis Dorfausgang Holthausen Richtung Lünen-Brambauer) 2. LKW-Nachtfahrverbot <p>Ich bitte um Aufnahme und Festsetzung dieser Maßnahmen in den zukünftigen Lärmaktionsplan.</p> <p>In einer Stadt zu leben, die sich um die berechtigten Anliegen ihrer Bürgerinnen und Bürger sichtbar sorgt und kümmert, ist nicht nur imagefördernd für eine Stadt mit wachsender und zunehmend junger Bevölkerung, sondern trägt sicherlich auch zu einem besseren Zusammenhalt der Menschen und deren Zufriedenheit bei.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Eine Verkehrsbeschränkung, wie z.B. Lkw-Fahrverbote oder Geschwindigkeitsreduzierungen sind nach Vorgaben der StVO und den Lärmschutzrichtlinien-StV nur in Ausnahmefällen möglich (siehe Kapitel 6.1 LAP). Dazu ist die Lärmbelastung nach nationaler Berechnungsvorschrift zu ermitteln. Die Umgebungslärmkarten können daher nur einen ersten Anhaltspunkt geben, denn zum einen unterscheiden sich die Rechenpunkte einer Rasterlärmkarte von den Immissionen am Gebäude (z.B. durch Abstände oder Reflektionen) und zum anderen ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Zeitfenster im Vergleich zur Umgebungslärmrichtlinie weitere relevante Unterschiede.</p> <p>Nach nationaler Berechnungsvorschrift beträgt die Lärmbelastung auf der Holthäuser Straße zwischen 55 und 65 dB(A) tags und 47 bis 57 dB(A) nachts. Damit werden die Schwelle der Gesundheitsgefährdung und die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV deutlich unterschritten. Zusammen mit der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte an der Holthäuser Straße kann hier kein Lärm-Hot-Spot festgestellt werden.</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 13.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 14.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 14.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 14.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 16.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 17.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 19.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 23.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße, ein zweiter Teil dieser StN befasst</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße</p>

Stellungnahme privat bzgl. Straßenlärm	Abwägungsvorschlag
sich mit Industrie- und Gewerbelärm, ein dritter Teil mit dem Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierauf wird in der nachfolgenden Tabelle eingegangen.	
Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 23.11.2024 wortgleiche Eingabe zur Holthäuser Straße, ein zweiter Teil dieser StN befasst sich mit Industrie- und Gewerbelärm, ein dritter Teil mit dem Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierauf wird in der nachfolgenden Tabelle eingegangen.	Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: siehe vorherige StN zur Holthäuser Straße

Tabelle 4 Private Eingaben bezüglich sonstigem Lärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung

Stellungnahme privat bzgl. sonstiger Lärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt zweiter Teil der Stellungnahme vom 23.11.2024</p> <p>Industrieanrainer (z.B. Ikea Zentrallager) Zunächst ist mir aufgefallen, dass in der Lärmkartierung lediglich die Gebäude berücksichtigt sind. Lärmbewertung der Zufahrt, Fahr- und Parkflächen sowie Eisenbahnverkehre kann ich nicht erkennen. Die davon ausgehenden Lärmemissionen sind an 7 Tage die Woche je 24 Stunden, neben den Betriebsgeräuschen des Lagers, erheblich. Beispielhaft sei hier aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> · LKW-Verkehr auf dem Ikea Parkplatz (Fahrgeräusche, Hupen u. Rückwärtspiepsen) · Randalierende (alkoholisierte) LKW-Fahrer und Parkplatzemissionen auch an „hohen“ Feiertagen · DB-Güterverkehr inkl. Akustiksignal, insbesondere nachts · sich regelmäßig wiederholende Instandsetzungsarbeiten der Betriebs- und Zufahrtfahrbahnen (Fräsgeräusche und verbotene Hupsignale) · Betriebsgeräusch Hochregallager 24/7 <p>In der Vergangenheit beim Bau des Zentrallagers:</p> <ul style="list-style-type: none"> · LKW-Verkehr über die Holthäuser Straße · „Rammenbetrieb“ über Jahre <p>Vorschläge zur Verbesserung (in Zusammenarbeit mit den Industrieanrainern:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Beschränkter Bahnübergang (Wegfall des Zughupsignals) · Kontrolle des Parkplatzes und Übernahme von sozialer Verantwortung durch Ikea für die LKW-Fahrer (Kantine, Sanitäreinrichtung, Nachtlager) · Koordinierung von z.B. Instandsetzungsarbeiten unter Berücksichtigung der Anwohner (Information über Arbeiten, keine Arbeiten während der Ruhezeiten und am Wochenende) 	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Der Betrieb von Logistikzentren oder Baustellen fällt nicht in die Zuständigkeit der strategischen Lärmaktionsplanung, da es sich nicht um Umgebungslärm im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie handelt. Der Sachverhalt wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 23.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe wie vorherige StN</p>	<p>s.o.</p>

Stellungnahme privat bzgl. sonstiger Lärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt dritter Teil der Stellungnahme vom 23.11.2024</p> <p>Zum Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung erlaube ich mir folgende Anmerkungen: Die Bewerbung der Öffentlichkeitsbeteiligung war nicht effektiv, so haben nur 2500 Personen (0,4% der Dortmunder Bevölkerung) an der Onlinebefragung teilgenommen und nur 67 Personen an Hörspaziergängen. Hier wünsche ich mir, dass das Thema Gesundheitsschutz durch Lärminderung mehr in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt wird, etwa durch</p> <ul style="list-style-type: none"> · ein kontinuierliches Angebot der Hörspaziergänge · Möglichkeit der fortlaufenden Onlineeingabe · Dialogveranstaltungen vor Ort (z.B. Anwohner, Lärmemittenten, Verwaltung) · fortlaufendes Monitoring mit jährlichem Bericht · effektive Information der Öffentlichkeit <p>Mir ist die Komplexität der Thematik bewusst und ich bedanke mich daher für die von den Beteiligten geleistete Arbeit. Des Weiteren hoffe ich auf eine Berücksichtigung meiner Eingaben und trete gerne gemeinsam mit den anderen Anwohner*innen mit Ihnen in den Dialog.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Teilnahme an der online-Beteiligung ist im Vergleich zu vielen anderen städtischen Planungen oder anderen Öffentlichkeitsbeteiligungen zur Lärmaktionsplanung als hoch einzustufen. Auch die Dauer war mit 3 Monaten überdurchschnittlich lang. Zum Anfang und zum Ende hat es eine breite Bewerbung Kampagne gegeben. Die Entwicklung der Teilnehmerzahlen zeigt, dass ohne Bewerbung kaum noch Eingaben getätigt werden. Für die nächste Runde der Lärmaktionsplanung ist eine ähnliche Beteiligung angedacht.</p> <p>Bzgl. der Hörspaziergänge handelt es sich sowohl für Bürger*innen als auch für die Verwaltung um ein zeitintensives Beteiligungsformat, welches in dieser Form nicht kontinuierlich angeboten werden kann. Daher werden Möglichkeiten geprüft "passive" Hörspaziergänge mit festen Hörstationen anzubieten, auf denen die persönlichen Höreindrücke per App eingegeben werden können.</p>
<p>Bürgerin, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 23.11.2024</p> <p>wortgleiche Eingabe wie vorherige StN</p>	<p>s.o.</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 13.11.2024</p> <p>Als Anlieger der Evinger Straße/ Ecke Am Birkenbaum in Brechten schlage ich aufgrund der ständig zunehmenden Autoverkehr an dieser Straße vor, die wachsend hohe Lärmbelastung zu verringern durch das hörbare Signal an den Ampeln zu ändern. Unser eins muss den ganzen Tag bis 23.00 Uhr dieses Geräusch ertragen. Im Sommer ist es dadurch sehr nervig draußen zu sein.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Die akustischen Signale von Ampeln werden nicht dem Umgebungslärm zugerechnet und dementsprechend nicht im LAP behandelt. Der Hinweis wird jedoch an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 21.11.2024</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p>

Stellungnahme privat bzgl. sonstiger Lärm	Abwägungsvorschlag
<p>Warum darf der BVB im Stadion tagelang, insbesondere nächtelang die Lüftung laufen lassen? Südlich vom Stadion liegen nicht nur diverse Gartenanlagen, sondern auch ein Landschafts- bzw. Naturschutzgebiet.</p>	<p>Begründung: Das beschriebene Problem fällt nicht in die Zuständigkeit der strategischen Lärmaktionsplanung, da es sich nicht um Umgebungslärm im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie handelt. Der Sachverhalt wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 22.11.2024</p> <p>Im KGV Bolmketal habe ich einen Garten. Die Gebläse / Kühlungen vom Stadion sind eine große Lärmbelästigung. Ausserdem sind nach Spielen / Veranstaltungen die Laubbläser nach 22:00 Uhr oder an Sonn- und Feiertagen stundenlang im Einsatz. Rücksichtslose Lärmbelästigung!</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: Das beschriebene Problem fällt nicht in die Zuständigkeit der strategischen Lärmaktionsplanung, da es sich nicht um Umgebungslärm im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie handelt. Der Sachverhalt wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

Tabelle 5 Private Eingaben bezüglich Fluglärm und Abwägungsvorschläge der Verwaltung

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger*in, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 21.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist überwiegend wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2), wobei der mittlere Teil dieser Stellungnahme zu Sonderflügen (Rundflüge, Rettungshubschrauber, Flugschulen), dem Rückzug von Ryanair und zur Fluglärmkommission nicht enthalten war.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 21.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist überwiegend wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2), wobei der mittlere Teil dieser Stellungnahme zu Sonderflügen (Rundflüge, Rettungshubschrauber, Flugschulen), dem Rückzug von Ryanair und zur Fluglärmkommission nicht enthalten war.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Der Fluglärm über Unna ist unerträglich. Der Flughafen Dortmund ist überflüssig.</p>	<p>Abwägungsvorschlag:</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p>	<p>Abwägungsvorschlag:</p>

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
<p>Es war so wunderbar ruhig zu Coronazeiten. Ich akzeptiere, dass es nicht immer so sein kann. Trotzdem sollten alle Menschen so gut wie möglich ein Recht auf Stille haben! Das Ringen um den Ausbau des Dortmunder Flughafens und die Einschränkungen der Nachtruhe sind nicht im Interesse der Anwohner*innen, sondern einer Minderheit, die damit Profite machen und Subventionen einheimsen will. Und krass gegen die Notwendigkeit der ökologischen Transformation!</p>	<p>Begründung: keine</p>
<p>Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Person schließt sich dem Anschreiben der SGF an (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in; anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p>

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).	Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2
Bürger*in; Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024 Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).	Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2
Bürger*in; anonym Stellungnahme vom 26.11.2024 Ich finde es unerträglich wie die Stadt Dortmund meine Lebensqualität seit Jahren durch den massiven Fluglärm beeinträchtigt. Dass Lärm die Gesundheit beeinträchtigt, ist ja hinlänglich bekannt. Klammheimliche Freude kommt nur bei der Nachricht auf, dass u.a. Ryanair demnächst mit den extrem lauten Boeing-Flugzeugen den Abflug macht und das Defizit für den maroden Dortmunder Airport wieder wachsen dürfte. Wermutstropfen: Durch die Beteiligung der Stadt Dortmund an Gelsenwasser unterstütze ich sogar noch Dortmunder Flughafen. Völlig unverständlich ist für mich den lärmintensiven Flughafen im weitesten Sinne in einem "Wohngebiet" zu betreiben (Stichworte: Massen, Wickede, Aplerbeck etc.). Es gibt genug Flughäfen in der Nähe, die bedeutend weniger Menschen belästigen. Ich verweise hierzu auf die Airports in Paderborn und Münster. Schauen mal mit Google Earth auf die vorgenannten Flughäfen. Die Wohndichte ist doch wohl deutlich niedriger.	Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: keine
Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024 Ich lebe in Dortmund Berghofen. Die Starts und Landungen erfolgen quasi über unserem Haus. Der Lärm beeinträchtigt meinen Schlaf und mein zur Ruhe kommen Zuhause. Bei offenem Fenster kann ich gar nicht mehr schlafen. Eine Ausweitung der Flugzeiten oder größere Landebahnen für größere Maschinen sind für mich unzumutbar und würden mich zu einem Wegzug aus dem schönen Stadtteil zwingen. Ich empfinde es zudem als Unverschämtheit, dass meine und die Steuergelder der Dortmunder Innen für den Flughafen betrieb zum "Fenster hinausgeworfen" werden. Das viele Geld könnte soziale Projekte sehr und besser unterstützen!	Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP Begründung: keine

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
<p>Anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Belastung des Menschen und der Umwelt durch den Flughafen Dortmund. Es treten bei Starts und Landungen extrem hohe Lärmspitzen mit extrem hohem Belästigungspotential auf. Das geht auf Kosten der Gesundheit. Die massiv überwiegenden Anteile der Flugbewegungen sind Ferien- bzw. Touristenflüge, deren Sinn sich bei Berücksichtigung aller 5 Flughäfen (Köln, Düsseldorf, Münster, Paderborn, Dortmund) im Radius von 100 km mir nicht erschließt. Hier ist festzustellen, dass ein vernünftiges Konzept unter Berücksichtigung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs Flughäfen in dieser Konzentration überflüssig würden, die ökologisch und speziell in Dortmund auch ökonomisch (öffentliche Zuschüsse) überhaupt nicht vertretbar sind. Der Schutz der Bevölkerung muß Priorität gegenüber wirtschaftlichen Interessen haben.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund Alle reden vom Klima, nur keiner tut etwas für den Schutz des Klimas. Die Lärmbelastung kommt hinzu. Für Eigentümer ist der Landeplatz eine kalte Enteignung ! Die Stadt Dortmund fördert den Flugplatz gegen die berechtigten Interessen ihrer meisten Bürger. Mit dem Gas- Strom- und Wasserpreis finanzieren die Stadtwerke seit Jahren wider besseren Wissens dieses Desaster für die gesamte Umwelt. Nicht nachvollziehbar und verantwortungslos !</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: keine</p>
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist mit Ausnahme der nachfolgenden Einleitung wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2) : Ich bin Bürgerin Unnas und bewohne die südliche Innenstadt. Gerade in den Sommermonaten,</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
<p>wenn wir uns gern in unserem Garten aufhalten oder bei offenen Fenster schlafen wollen, sind wir vom Fluglärm des Dortmunder Flughafens in erheblicher Weise gestört. [...]</p>	
<p>Bürger, Kontaktdaten bekannt Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Als Einwohner von DO-Schüren gehören wir (4-köpfige Fam.) ebenfalls zu den lärmgeplagten Bewohnern Dortmunds und anliegender Städte. Insbes. nach Ausweitung der Flugzeiten ist im Sommer die Lärmbelastung schon extrem, minutenlang ist auf der Terrasse keine Unterhaltung möglich und man muss sich die Ohren zuhalten. Und das Ganze dann noch iR einer seit Jahren defizitären Unternehmung... Ansonsten schließen wir uns den Ausführungen, insbes. den Empfehlungen der Schutzgem. Fluglärm an. [...]</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Wir sind Anwohner, d.h. unser Haus steht ca. 1,2 km Luftlinie von der Start- und Landebahn und damit direkt in der Einfugschneise. Es befindet sich ca. 250 m unterhalb der einfliegenden Flugzeuge (das Haus steht bereits länger als der Flughafen existiert).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Deswegen fordern wir auf jeden Fall die vorgeschriebenen Flughöhen einzuhalten. 2) Reduzierung der Flugbewegungen auf das Nötigste. 3) Die Einführung der Kerosinsteuer, um Billigflüge zu reduzieren. 4) Das Angebot an Kurzsteckenflügen ist konsequent zu streichen. 5) Eine drastische Reduzierung der privaten Flugbewegungen. 6) Das Nachtflugverbot ist auf die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr ohne Ausnahmen festzuschreiben. 7) Keine Ausweitung der Passagierzahlen auf mehr als 2,5 Millionen pro Jahr. 8) Die fluglärmbelasteten Gebiete vergrößern, denn der Geräuschpegel hört nicht auf der Straßenmitte auf. 9) Rücksichtnahme auf die Gesundheit der Anwohner, denn "Lärm macht krank", lt. etlicher medizinischer Gutachter. 	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>

Stellungnahme privat bzgl. Fluglärm	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>In dieser StN wird der Einleitungstext der SGF wortgleich wiedergegeben.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>In dieser StN wird der Einleitungstext der SGF wortgleich wiedergegeben.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>In dieser StN wird die StN der SGF wortgleich unter Auslassung des Einleitungstextes wiedergegeben.</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>
<p>Bürger*in, anonym Stellungnahme vom 26.11.2024</p> <p>Die Stellungnahme ist wortgleich mit dem Anschreiben der SGF (siehe StN Tabelle 2).</p>	<p>Abwägungsvorschlag: Kenntnisnahme / keine Änderung des LAP</p> <p>Begründung: siehe Begründung der Stadtverwaltung zur StN der SGF in Tabelle 2</p>