

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
der Stadt Coesfeld, Entwurf für die Beschlussfassung am 12.09.2024 (Entwurf  
vom 30.07.2024)**

## 1. Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist festgelegt, dass die Gemeinde oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich sind. Die formale Zuständigkeit für die Aufstellung des Lärmaktionsplans liegt somit bei der Stadt Coesfeld:

|                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| Name der Stadt/Gemeinde:     | Coesfeld                  |
| Amtlicher Gemeindeschlüssel: | 05558012                  |
| Name der Behörde:            | Stadt Coesfeld            |
| Straße und Hausnummer:       | Markt 8                   |
| Postleitzahl:                | 48653                     |
| Ort:                         | Coesfeld                  |
| E-Mail:                      | holger.ludorf@coesfeld.de |
| Internet-Adresse:            | www.coesfeld.de           |

Die Stadt Coesfeld ist zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes verpflichtet, für die Durchführung der wesentlichen Maßnahmen selbst aber nur teilweise zuständig. Für den Lärmschutz an Straßen ist der jeweilige Straßenbaulasträger zuständig. Für die auf Coesfelder Gebiet betroffenen Bundesstraßen ist dies der

Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Regionalniederlassung Münsterland  
Wahrkamp 30  
48653 Coesfeld  
Mail [kontakt.rnl.msl@strassen.nrw.de](mailto:kontakt.rnl.msl@strassen.nrw.de)  
Homepage [www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)

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

Die Stadt Coesfeld liegt im westlichen Münsterland. Sie ist Kreisstadt des Kreises Coesfeld und hat als Mittelzentrum eine wichtige Funktion als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort. Die Entfernung zum nächstgelegenen Oberzentrum Münster beträgt etwa 40 km. Die Stadt zeichnet sich durch einen kompakten Siedlungskörper aus. Lediglich der Ortsteil Lette sowie die Wohngebiete Goxel und Brink befinden sich räumlich von der Kernstadt getrennt. Die Stadt Coesfeld liegt etwa 10 km von der A 31 (Anschlussstelle Gescher / Coesfeld) sowie etwa 15 km von der A 43 (Anschlussstelle Dülmen) entfernt. Der Anschluss an das Autobahnnetz wird über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B

474 sowie über die in West-Ost-Richtung verlaufende B 525 sichergestellt. Die Kreuzung dieser beiden wichtigen überregionalen Verbindungen liegt im südwestlichen Bereich des Stadtgebiets. Die Stadt Coesfeld bildet zudem einen Schnittpunkt regional teilweise bedeutender Landes- und Kreisstraßen:

- L 555 (Coesfeld – Laer)
- L 581 (Borken – Havixbeck)
- K 12 (Rorup – Coesfeld)
- K 46 (Gescher – Coesfeld)
- K 48 Lette
- K 52 (Billerbeck – Coesfeld)
- K 58 (Coesfeld)

„Hauptverkehrsstraße“ im Sinne des Gesetzes ist eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dieses Kriterium wird auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld ausschließlich durch die Bundesstraßen B 474 und B 525 erfüllt. Die B 474 verläuft als Verbindung zwischen der A 31 (Anschlussstelle Legden/Ahaus) und der A 43 (Anschlussstelle Dülmen) in Nord-Süd-Ausrichtung durch das Stadtgebiet Coesfeld und tangiert als Umgehungsstraße die westlichen Wohngebiete.

Die B 525 verläuft als Verbindung zwischen der B 70 (Südlohn) und der A 43 (Anschlussstelle Nottuln) in West-Ost-Ausrichtung durch das Stadtgebiet Coesfeld und tangiert als Umgehungsstraße die südlichen Wohngebiete.

Verkehrsbelastungen, die der Lärmaktionsplanung zugrunde liegen:

| Straße: | Kfz/Jahr:               |
|---------|-------------------------|
| B 474   | 3,384 Mio bis 7,253 Mio |
| B 525   | 3,223 Mio bis 4,769 Mio |

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Lärmaktionspläne sind für alle Bereiche aufzustellen, die von der Lärmkartierung erfasst sind. Dabei ist es unerheblich, ob Betroffene vorhanden sind oder nicht. In Nordrhein-Westfalen haben demnach alle Städte und Gemeinden mit Lärmkarten (Lärmpegelbändern / Isophonen) auf ihrem Gebiet Lärmaktionspläne zu erstellen.

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

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00

Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

| Geltungsbereich                             | Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>24</sup><br><br>Tag / Nacht<br>[dB(A)] | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baualast des Bundes <sup>25</sup> sowie an Schienenwegen des Bundes <sup>26</sup><br><br>Tag / Nacht<br>[dB(A)] | Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <sup>27</sup><br><br>Tag / Nacht<br>[dB(A)] | Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen <sup>28</sup><br><br>Tag / Nacht<br>[dB(A)] |
|---|---|--|--|--|
| Krankenhäuser, Schulen                      | 57/47   | 64/54  | 70/60  | 45/35 (für Krankenhäuser)  |
| Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA) | 59/49   | 64/54  | 70/60  | 50/35 (WR)<br>55/40 (WA)   |
| Dorf-/Kern-/Mischgebiet                     | 64/54   | 66/56  | 72/62  | 60/45  |
| Urbanes Gebiet                              | 64/54   | -  | -  | 63/45  |
| Gewerbegebiet                               | 69/59   | 72/62  | 75/65  | 65/50  |

Tabelle 1: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

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

| Geltungsbereich  | Orientierungswert tags [dB(A)] | Orientierungswert nachts [dB(A)] <sup>30</sup> |
|--|--------------------------------|--|
| reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete                   | 50                             | 40 bzw. 35                                     |
| Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete           | 55                             | 45 bzw. 40                                     |
| Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen                                   | 55                             | 55   |
| Besondere Wohngebiete  | 60                             | 45 bzw. 40                                     |
| Dorfgebiete, Mischgebiete  | 60                             | 50 bzw. 45                                     |
| Kerngebiete, Gewerbegebiete  | 65                             | 55 bzw. 50                                     |
| sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart |                                |  |

Tabelle 2: Übersicht Richtwerte der DIN 18005:

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht (für die Stadt Coesfeld die Bundesstraßen B 474 und B 525):

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) LDEN durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind: 1.783

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) LNight durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind: 595

Auszug aus dem Bericht über die Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) für die Stadt Coesfeld, Anlage 1:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelsteten Personen in der Stadt Coesfeld:

| LDEN dB(A): | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 bis 74 | Ab 75 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
|             | 1.344        | 259          | 136          | 44           | 0     |

| LNight dB(A): | ab 50 bis 54 | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
|               | 392          | 149          | 54           | 0            | 0     |

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Coesfeld:

| LDEN dB(A):              | Ab 55 | Ab 65 | Ab 75 |
|--------------------------|-------|-------|-------|
| Größe in km <sup>2</sup> | 12,44 | 2,6   | 0,47  |

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Coesfeld:

| LDEN dB(A):        | Ab 55 | Ab 65 | Ab 75 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Wohnungen          | 847   | 84    | 0     |
| Schulgebäude       | 0     | 0     | 0     |
| Krankenhausgebäude | 0     | 0     | 0     |

Die Lärmkarte für die Stadt Coesfeld kann im Internet auf den Seiten des Umgebungslärmportals [www.umgebungslaerm.nrw.de/](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/) eingesehen werden.

## 2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Als Grundlage einer Bewertung wurden die Ergebnisse der Lärmkartierungen in den Stufen 3 (2017) und 4 (2022) gegenübergestellt.

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen:

| Runde 3 (2017) |              |              |              |       |
|----------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| LDEN [dB(A)]   |              |              |              |       |
| >55≤60         | >60≤65       | >65≤70       | >70≤75       | >75   |
| 583            | 109          | 42           | 17           | 0     |
| Runde 4 (2022) |              |              |              |       |
| LDEN [dB(A)]   |              |              |              |       |
| ab 55 bis 59   | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 bis 74 | ab 75 |
| 1344           | 259          | 136          | 44           | 0     |

| Runde 3 (2017) |              |              |              |       |
|----------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| LNIGHT [dB(A)] |              |              |              |       |
| >50≤55         | >55≤60       | >60≤65       | >65≤70       | >70   |
| 183            | 57           | 24           | 3            | 0     |
| Runde 4 (2022) |              |              |              |       |
| LNIGHT [dB(A)] |              |              |              |       |
| ab 50 bis 54   | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 |
| 392            | 149          | 54           | 0            | 0     |

Gesamtfläche [km²]

| Runde 3 (2017) |       |       |
|----------------|-------|-------|
| LDEN [dB(A)]   |       |       |
| >55            | >65   | >75   |
| 7,83           | 1,97  | 0,38  |
| Runde 4 (2022) |       |       |
| LDEN [dB(A)]   |       |       |
| ab 55          | ab 65 | ab 75 |
| 12,44          | 2,6   | 0,47  |

Die Zahl der durch die Lärmkartierung ermittelten lärmbelasteten Personen ist in allen ausgewiesenen Lärmpegelbereichen angestiegen. Auch die vom Lärm betroffene Gesamtfläche ist in den ausgewiesenen Lärmpegelbereichen größer als in der Stufe 3.

Dies lässt allerdings nicht den Rückschluss zu, dass sich die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen zwischen den Stufen 3 und 4 der Lärmaktionsplanung tatsächlich verändert hat.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 lassen sich nach einer Information des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wie folgt einordnen:

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

*Zu den Hauptverkehrsstraßen in NRW:*

*Beim Straßenverkehr können sich durch Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken oder Verkehrsverlagerungen aus sonstigen Gründen lokale Veränderungen der Verkehrsmengen ergeben, die zu einer wesentlichen Veränderung der lokalen Lärmbelastung führen können.*

*Dies erklärt jedoch nicht die landesweit tendenziellen Veränderungen bei der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen.*

*Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszählungen der Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine Verkehrszunahme von 3 % zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB erwarten lassen.*

*Auch der Umfang der zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen hat sich kaum geändert. Die Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume ist entsprechend mit ca. 5.000 km gleichgeblieben, wobei gegenüber der Kartierung 2017 rund 500 km neu zu kartierende Straßen hinzugekommen, aber auch ca. 500 km Straßen weggefallen sind.*

*Hieraus kann abgeleitet werden, dass auch die Veränderungen der Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen sind. Selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation werden tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen.*

*Somit können die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden.“*

Für Coesfeld hat sich weder die Emissionssituation noch die Immissionssituation wesentlich geändert (siehe Kapitel 3.1 und 3.2). Die pauschal angesetzte Verkehrszunahme von 3 % führt zu Unterschieden im Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB. Die Veränderungen der Ergebnisse Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen mit einem deutlichen Anstieg der vom Lärm betroffenen Personen lässt sich für Coesfeld demnach eindeutig auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückführen.

Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen, gesehen auf das gesamte Stadtgebiet, demnach weiterhin als gering anzusehen.

### **2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen**

Die Gegenüberstellung der Lärmkartierungen in den Stufen 3 (2017) und 4 (2022) ergibt unter der Berücksichtigung der Ausführungen im Abschnitt 2.2 keine prägnanten Unterschiede. Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen – gesehen auf das gesamte Stadtgebiet – weiterhin als gering anzusehen. Die betroffenen Grundstücke liegen im Wesentlichen in Einzellage außerhalb der bebauten Ortsteile. Insgesamt lassen sich daher derzeit - über die Feststellungen im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung hinaus - keine verbesserungsbedürftigen Situationen identifizieren, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung behandelt werden können.

## **3. Maßnahmenplanung**

### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

#### **A. Vermeidung von Schallemissionen**

Die konsequente Förderung von Öffentlichem Verkehr sowie von Fuß- und Radverkehr bestimmt die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Coesfeld als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS).

Hierzu gehören neben dem Bau einer modernen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur auch verbesserte Angebote im Bereich der intermodalen Mobilität (z.B. Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen) sowie ein abgestimmtes Kommunikationskonzept. Auch die Förderung des öffentlichen Schienen- bzw. Personennahverkehrs (SPNV/ÖPNV) z.B. durch den Bau zusätzlicher Bahnhaltdepunkte und einer Aufwertung der Bushaltestellen wurde und wird weiterhin konsequent verfolgt. Ziel insgesamt ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Radverkehr, Fußverkehr) und somit die direkte Vermeidung von Straßenverkehrslärm.

## B. Verminderung von Schallemissionen

Wesentliche Elemente zur Verminderung der Schallemissionen im Straßenverkehr sind die Verlangsamung und die Verstetigung des Straßenverkehrs. In den vergangenen Jahren wurden sämtliche Wohngebiete als Tempo 30-Zonen ausgewiesen und somit die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h abgesenkt. Dies reduziert beispielweise den Mittelungspegel um 2-3 dB(A), bei einer gepflasterten Straßenoberfläche sogar um bis zu 5 dB(A).

Die Verstetigung des Straßenverkehrs, also die Bewirkung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses, erhöht zum einen die Kapazität der Straßen und zum anderen werden insbesondere die Geräuschspitzen durch Abbrems- und Anfahrvorgänge reduziert. Die Reduktion des Mittelungspegels liegt bei etwa 1-2 dB(A), die des Maximalpegels, also die der Geräuschspitzen, bei etwa 4 dB(A). Die Vermeidung von Verkehrsstauungen führt gleichzeitig zu einer Reduzierung der Luftbelastung. Maßnahmen, die in der Vergangenheit realisiert wurden und zur Verstetigung des Verkehrs beitragen, sind

- die koordinierten Lichtsignalanlagen in einzelnen Abschnitt des Hauptstraßennetzes,
- die verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen im Zuge des Hauptstraßennetzes, die insbesondere den Verkehrsfluss auf der Hauptachse verstetigen und
- die in den vergangenen Jahren realisierten Kreisverkehre.

Weitere Element zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs sind unter anderem Aufpflasterungen und Geräte zur Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeiten.

## C. Verlagerung von Schallemissionen

Bei der Verlagerung von Schallemissionen soll der vorhandene Verkehr aus konfliktbelasteten Bereichen über Routen mit möglichst unsensibler Nutzung abgeleitet werden. Mit dem Bau der Westumfahrung der B 474, der Südumfahrung der B 525, dem Bau des Inneren Rings im Zuge der K 46 und der Ortsumfahrung Lette im Zuge der B 474 wurden sehr frühzeitig Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs aus den sensiblen Stadtbereichen ergriffen.

## D. Verringerung von Schallimmissionen

Hierzu gehört insbesondere der Bau aktiver (und passiver) Schallschutzmaßnahmen im Zuge des Baus der Umgehungsstraßen und der Entwicklung von Wohngebieten auf Grundlage der jeweils aktuellen gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf die Lärmvorsorge.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)**

#### A. Vermeidung von Schallemissionen

Die Förderung des Umweltverbundes bleibt weiterhin Grundlage der Coesfelder Verkehrsentwicklung. Der im Jahr 2023 beschlossene Masterplan Mobilität manifestiert dies durch die Definition der grundsätzlichen Zielsetzung und durch entsprechende Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen im Integrierten Handlungskonzept. Darüber hinaus wird der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs ausdrücklich als Ziel definiert.

Das Kapitel zur Zielentwicklung im Masterplan Mobilität ist als Anlage 5 beigefügt. Ein Auszug aus den Maßnahmenempfehlungen bietet einen Einblick in das Gesamtkonzept:

| Nr.  | Maßnahmentitel  |
|------|---|
| A2   | Entwicklung eines Mobilitätsmanagement  |
| B1   | Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten                             |
| B2   | Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen  |
| B3.2 | Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings |
| B4   | Planung und Bau des Radverkehrsnetzes   |
| B5   | Einrichtung von Fahrradstraßen  |
| B6   | Ausbau der Fahrradabstellanlagen  |
| B7   | Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes   |
| C1   | Optimierung des Regionalverkehrs  |
| C2   | Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System                                       |
| C3   | Mobilstationen  |
| D1   | Ausbau von Gemeinschaftsstraßen   |
| E2   | Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet         |
| F1   | Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Vorbehaltsnetz                               |
| F2   | Verkehrsberuhigung in Wohngebieten  |

Alle Informationen zum Masterplan Mobilität finden sich auf der Homepage der Stadt Coesfeld:

<https://www.coesfeld.de/planung/verkehrsplanung/masterplan-mobilitaet>

## B. Verminderung von Schallemissionen

In seiner Stellungnahme im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wies der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der betrachteten Straßen ausdrücklich darauf hin, 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. Somit hätte eine Absenkung der Geschwindigkeit nicht nur negative Auswirkungen auf die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, sondern gegebenenfalls auch auf die Anlieger der Straßen, die durch die Verkehrsverdrängung eine Mehrbelastung erfahren.

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung können keine flächenhaften, sondern nur punktuelle Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung abgeleitet werden. Bei solchen punktuellen Überschreitungen stellen gebäudebezogenen Maßnahmen zur Lärmsanierung den geeigneteren Ansatz zur Reduzierung der Lärmimmissionen dar. Daher wird unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Landesbetriebes im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Absenkung des Lärmniveaus verzichtet.

C. Verlagerung von Schallemissionen

Hier sind derzeit keine weiteren Maßnahmen geplant.

D. Verringerung von Schallimmissionen

D.1 Vorsorgender Lärmschutz in der Bauleitplanung

Der vorsorgende Lärmschutz in der Bauleitplanung im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen bleibt wesentliches Element der Lärminderung.

Als Beispiel kann das Baugebiet Kalksbecker Heide genannt werden. Dies befindet sich aktuell in der baulichen Umsetzung. Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor dem Lärmemissionen der Bundesstraße B 525 wurde hier eine Lärmschutzwand im Bebauungsplan festgesetzt, die im Rahmen der Flächenerschließung realisiert wird.

D.2 Lärmschutz an den Bundesstraßen B 474 und B 525

Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen – gesehen auf das gesamte Stadtgebiet – als gering anzusehen. Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung können keine flächenhaften, sondern nur punktuelle Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung abgeleitet werden. Zudem liegen die betroffenen Grundstücke im Wesentlichen in Einzellage außerhalb der bebauten Ortsteile. Bei solchen punktuellen Überschreitungen der Auslösewerte stellen gebäudebezogenen Maßnahmen zur Lärmsanierung den geeigneteren Ansatz zur Reduzierung der Lärmimmissionen dar.

Lärmsanierung ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Bei Straßen in der Baulast des Bundes (wie z.B. Bundesstraßen) übernimmt diese Aufgabe der Landesbetrieb Straßenbau NRW. Hier wird die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.

Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW eingehend geprüft, ob für einzelne Grundstücke (Gebäude) Ansprüche auf eine Lärmsanierung bestehen. Dabei wurden fünf Grundstücke identifiziert, bei denen die damaligen Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht) überschritten werden. Diese Grundstücke liegen alle an der Bundesstraße B 525. Dem Grunde nach besteht für diese Grundstücke somit ein Anspruch auf Lärmsanierung. Die Lärmsanierung dient dabei der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Insofern kommen insbesondere Maßnahmen des passiven Lärmschutzes in Frage. Hierzu gehören z.B. Lärmschutzfenster oder aber auch schalldämmende Maßnahmen an der Fassade.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wies im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ausdrücklich darauf hin, dass eine Überprüfung für einen Anspruch auf Lärmsanierung für weitere Grundstücke nur auf separaten Antrag der Grundstückseigentümer erfolgt. Insofern sieht die Stadt Coesfeld grundsätzlich keinen Handlungsspielraum für weitere Maßnahmen der Lärmsanierung, die im Rahmen des Lärmaktionsplanes festgesetzt werden können.

Allerdings wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut die Lärmsituation im Ortsteil Goxel angesprochen. In der Abwägungstabelle (siehe Kapitel 4.2) nimmt die Verwaltung hierzu ausführlich Stellung. Aus den Beschlüssen des Rates vom 12.09.2024 ergibt sich für den Lärmaktionsplan die folgende Festsetzung:

*„Die Überprüfung der Lärmsituation entlang der B 525 im Bereich Goxel zwischen Berningweg und Rekenener Postweg wird als Festsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen ist der Lärmaktionsplan dann ggf. in Bezug auf weitergehende Maßnahmen (z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) zu ergänzen.“*

Im Rahmen der Behördenbeteiligung reichte der Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Liste mit Maßnahmen zur Lärminderung zur Berücksichtigung in der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung ein. Auf Coesfelder Stadtgebiet enthält sie die beiden folgenden Maßnahmen:

- B 474/L 555: Geh- und Radweg zwischen Loburger und Holtwicker Straße
- B 474: Neubau zwischen Reken und Dülmen.

Die Liste des Landesbetriebes Straßenbau NRW wurde als Anlage 6 in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

### **3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**

Die im Masterplan Mobilität definierten Ziele und Handlungsempfehlungen bestimmen auch die langfristige Strategie der Stadt Coesfeld zum Schutz vor Umgebungslärm? Nähere Informationen können dem Kapitel 3.2 entnommen werden, alle Informationen zum Masterplan Mobilität finden sich auf der Homepage der Stadt Coesfeld:

<https://www.coesfeld.de/planung/verkehrsplanung/masterplan-mobilitaet>

### **3.4 Schutz ruhiger Gebiete**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete festgesetzt.

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

Schätzwerte können nicht angegeben werden.

## **4. Mitwirkung der Öffentlichkeit**

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung/Art der öffentlichen Mitwirkung**

Phase 1:

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Coesfeld als erster Baustein der Lärmaktionsplanung, Informationen zur Analyse der Lärmkartierung und Informationen zur Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 wurden in der Zeit vom 18. Dezember 2023 bis einschließlich 29. Januar 2023 auf der Internetseite der Stadt Coesfeld unter dem Thema „Planen & Bauen“ zur Einsichtnahme bereitgestellt. Neben der Internetveröffentlichung konnten sämtliche Unterlagen als zusätzliches Informationsangebot bei der Stadt Coesfeld, Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr, Markt 8, 48653 Coesfeld eingesehen werden.

Innerhalb der Auslegungsfrist konnten Anregungen und Vorschläge zur Lärmkartierung und zur Lärmaktionsplanung abgegeben werden. Anregungen und Vorschläge sollten elektronisch übermittelt werden, beispielsweise

- per Online-Formular auf oben angegebener Seite
- per E-Mail an [bauleitplanung@coesfeld.de](mailto:bauleitplanung@coesfeld.de) (unter Angabe des Betreffs „Lärmaktionsplanung“).

Bei Bedarf war es auch möglich, Anregungen und Vorschläge beispielsweise in schriftlicher Form oder mündlich (zur Niederschrift) abzugeben.

Über die Möglichkeit, sich über die Ergebnisse der Lärmkartierung zu informieren und Anregungen und Vorschläge zur Lärmaktionsplanung vorzubringen, wurde die Öffentlichkeit im Amtsblatt der Stadt Coesfeld, veröffentlicht am 15.12.2023 und über die örtliche Presse (Artikel in der Allgemeinen Zeitung vom 20.12.2023) informiert. Das Amtsblatt enthielt auch den Hinweis, dass die Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet veröffentlicht wurden und dass das komplette Kartenwerk, die Ergebnisdaten sowie alle Gesetzestexte, Richtlinien und weitere Hinweise von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet auf den Seiten des Umgebungslärmportals, das vom Umweltministerium Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen betrieben wird, eingesehen werden können ([www.umgebungslaerm.nrw.de/](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/)).

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde parallel im gleichen Zeitraum durchgeführt.

### Phase 2:

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes einschließlich der Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Coesfeld, der Informationen zur Analyse der Lärmkartierung und der Informationen zur Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 wurde in der Zeit **vom 14. Juni 2024 bis einschließlich 26. Juli 2024** auf der Internetseite der Stadt Coesfeld unter dem Thema „Planen & Bauen“ veröffentlicht.

[www.coesfeld.de/planung/verkehrsplanung/laerm](http://www.coesfeld.de/planung/verkehrsplanung/laerm)

Neben der Internetveröffentlichung konnten sämtliche Unterlagen als zusätzliches Informationsangebot in Papierform bei der Stadt Coesfeld, Markt 8, 48653 Coesfeld während der Sprechzeiten der Stadtverwaltung eingesehen werden.

Während dieser Frist konnten Anregungen und Vorschläge zur Lärmaktionsplanung abgegeben werden. Anregungen und Vorschläge sollten vorzugsweise elektronisch übermittelt werden. Alternativ war es auch möglich, die Stellungnahme in schriftlicher Form, mündlich (zur Niederschrift) oder in anderer Form abzugeben.

Über die Möglichkeit, sich über den Entwurf des Lärmaktionsplanes einschließlich der Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Coesfeld, der Informationen zur Analyse der Lärmkartierung und der Informationen zur Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 zu informieren und Anregungen und Vorschläge zur Lärmaktionsplanung vorzubringen, wurde die Öffentlichkeit im Amtsblatt der Stadt Coesfeld, veröffentlicht am 07.06.2024 und über die örtliche Presse (Artikel in der Allgemeinen Zeitung vom 15.06.2024) informiert. Das Amtsblatt enthielt auch den Hinweis, dass die Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet veröffentlicht wurden und dass das komplette Kartenwerk, die Ergebnisdaten sowie alle Gesetzestexte, Richtlinien und weitere Hinweise von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet auf den Seiten des Umgebungslärmportals, das vom Umweltministerium Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen betrieben wird, eingesehen werden können ([www.umgebungslaerm.nrw.de/](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/)).

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde parallel im gleichen Zeitraum durchgeführt.

## 4.2 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

### Phase 1:

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wandten sich zwei Personen mit Fragen zur Lärmsituation an zwei konkreten Grundstücken im Ortsteil Goxel und in der Bauernschaft Harle an die Verwaltung. Beide Grundstücke liegen an den in der Lärmkartierung betrachteten Bundesstraßen. Mit beiden Personen wurde vereinbart, dass sie persönlich einen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation beim Landesbetrieb Straßenbau NRW einreichen. Die Kontaktdaten wurden übermittelt.

Von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen gab es folgende Rückmeldung:

*„Aus landwirtschaftlicher Sicht werden zu der o. g. Planung keine Anregungen geltend gemacht. Wir bitten Sie darum, dass Sie uns im weiteren Verfahren über den aktuellen Stand der Planung in Kenntnis setzen.“*

Der Bitte, die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen im weiteren Verfahren über den aktuellen Stand der Planung in Kenntnis zu setzen, wurde dahingehend berücksichtigt, dass die Landwirtschaftskammer auch in der Phase 2 der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beteiligt wurde.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW reichte eine Liste mit Maßnahmen zur Lärminderung zur Berücksichtigung in der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung ein. Auf Coesfelder Stadtgebiet enthält sie die beiden folgenden Maßnahmen:

- B 474/L 555: Geh- und Radweg zwischen Loburger und Holtwicker Straße
- B 474: Neubau zwischen Reken und Dülmen.

### Phase 2:

Die in der Phase 2 der Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer Abwägungstabelle zusammengefasst und mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Abwägungsvorschlag versehen. Die Abwägung erfolgte dann im Rahmen der Beschlussfassung zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes.

Hieraus ergibt sich die folgende Festsetzung für den Lärmaktionsplan:

*„Die Überprüfung der Lärmsituation entlang der B 525 im Bereich Goxel zwischen Berningweg und Rekener Postweg wird als Festsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen ist der Lärmaktionsplan dann ggf. in Bezug auf weitergehende Maßnahmen (z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) zu ergänzen.“*

Die Festsetzung des Prüfauftrages wurde in das Kapitel „3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)“ aufgenommen.

#### **4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Liste des Landesbetriebes Straßenbau NRW, in der die Maßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld kenntlich gemacht wurden, wurde als Anlage 6 in den Lärmaktionsplan aufgenommen und die Maßnahmen in die entsprechenden Kapitel übernommen.

Die Abwägungstabelle wurde als Anlage 7 in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

#### **5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

Der Lärmaktionsplan wurde durch die Mitarbeiter der Stadt Coesfeld aufgestellt. Weitere externe Leistungen wurden nicht in Anspruch genommen. Der angefallene Arbeitsaufwand wurde nicht festgehalten, eine Kostenangabe ist somit nicht möglich.

#### **6. Evaluierung des Aktionsplans**

##### **6.1 Überprüfung und Umsetzung**

Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans sind nicht vorgesehen.

##### **6.2 Überprüfung der Wirksamkeit**

Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans sind nicht vorgesehen.

#### **7. Inkrafttreten des Aktionsplans**

##### **7.1 Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes**

Der Lärmaktionsplan wurde durch Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld am **12.09.2024** aufgestellt.

##### **7.2 Datum der Öffentlichen Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes**

Der Lärmaktionsbeschluss wurde am **xx.xx.2024** im Amtsblatt der Stadt Coesfeld öffentlich bekanntgemacht.

##### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

<https://www.coesfeld.de/planung/verkehrsplanung/laerm>

**8. Anlagen**

|           |   |
|-----------|---|
| Anlage 1: | Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Coesfeld  |
| Anlage 2: | Lärmkartierung „Straßenverkehr 24h  |
| Anlage 3: | Lärmkartierung „Straßenverkehr nachts“  |
| Anlage 4  | Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe   |
| Anlage 5: | Kapitel zur Zielentwicklung im Masterplan Mobilität   |
| Anlage 6: | Landesbetrieb Straßenbau NRW: Liste mit Maßnahmen zur Lärm-minderung zur Berücksichtigung in der 4. Stufe der Lärmaktions-planung |
| Anlage 7: | Abwägungstabelle  |

## **Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt**

# **Coesfeld**

Gemeindekennzahl: **05558012**  
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE\_NW\_05558012**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

### **Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG**

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Coesfeld  
Markt 8  
48653 Coesfeld

Telefon: 02541 9390  
E-Mail: [stadt@coesfeld.de](mailto:stadt@coesfeld.de)  
[www.coesfeld.de](http://www.coesfeld.de)

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,  
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,  
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

## Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

### Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen** in der Stadt Coesfeld:

| <b>LDEN</b><br>dB(A): | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 bis 74 | ab 75 |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
|                       | 1344         | 259          | 136          | 44           | 0     |

| <b>LNight</b><br>dB(A): | ab 50 bis 54 | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
|                         | 392          | 149          | 54           | 0            | 0     |

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Stadt Coesfeld:

| <b>LDEN</b> dB(A):       | ab 55 | ab 65 | ab 75 |
|--------------------------|-------|-------|-------|
| Größe in km <sup>2</sup> | 12,44 | 2,6   | 0,47  |

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude** in der Stadt Coesfeld:

| <b>LDEN</b> dB(A): | ab 55 | ab 65 | ab 75 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Wohnungen          | 847   | 84    | 0     |
| Schulgebäude       | 0     | 0     | 0     |
| Krankenhausgebäude | 0     | 0     | 0     |



**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

-  ab 55 bis 59
-  ab 60 bis 64
-  ab 65 bis 69
-  ab 70 bis 74
-  ab 75

-  Gebäude
-  Gemeindegrenzen





**Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

-  ab 50 bis 54
-  ab 55 bis 59
-  ab 60 bis 64
-  ab 65 bis 69
-  ab 70

-  Gebäude
-  Gemeindegrenzen



**Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe  
nach § 47 d Abs. 5 BImSchG**

**nach dem vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes  
Nordrhein-Westfalen veröffentlichten Muster**

**Gemeindename:** Stadt Coesfeld

**Gemeindekennzahl:** 05558012

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Aus Anhang V Nr. 1 (letzter Anstrich) der Richtlinie 2002/49/EG ergibt sich, dass bei der Überprüfung sowohl die Durchführung wie auch die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplans zu bewerten sind.

Für die Überprüfung der Lärmaktionspläne können daher mindestens folgende Fragestellungen relevant sein:

- I. Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?
- II. Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?
- III. Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?
  - a. – Emissionen
  - b. – Ausbreitungsbedingungen
  - c. – Immissionen/Betroffenen
- IV. Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit nicht nur bei der Ausarbeitung sondern auch bei der Überprüfung der Lärmaktionspläne die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig und effektiv mitzuwirken.

Im Folgenden werden diese Fragestellungen in Bezug auf den Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Coesfeld in der Stufe 3 vom 27.09.2018 beantwortet und die durchgeführte Beteiligung erläutert und bewertet.

## 1. Erfüllt der bisherige Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne

### Berücksichtigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen im Aktionsplan

Berücksichtigt der bestehende Lärmaktionsplan ausreichend die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen?  
*Bemerkungen (z.B. zu Hauptlärmquellen, Kriterien, für welche Bereiche Maßnahmen geplant oder ruhige Gebiete festgesetzt wurden; Betroffenheiten, Prioritätensetzung)*

Ja.

- Der Lärmaktionsplan der Stufe 3 berücksichtigt ausreichend die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld. Zu betrachten sind hier die Hauptverkehrsstraßen. Für diese wurde der Lärm kartiert, die Anzahl der betroffenen Personen ermittelt und die betroffenen Flächen lokalisiert. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen geplant und festgesetzt.

### Mitwirkung der Öffentlichkeit (angemessen, rechtzeitig, effektiv)

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

*Bemerkungen (z.B. wie und wann die Öffentlichkeit aktiv an der Ausarbeitung mitwirken und Vorschläge machen konnte, wie sie über den endgültigen Plan informiert wurde, angemessene Fristen,...)*

Ja.

- Die Ergebnisse der Lärmkartierung als erster Baustein der Lärminderungsplanung konnten zusammen mit dem vom Rat der Stadt Coesfeld in seiner Sitzung am 17.05.2018 beschlossenen Entwurf des Lärmaktionsplanes in der Zeit vom 11. Juni 2018 bis einschließlich 11. Juli 2018 bei der Stadtverwaltung Coesfeld, Markt 8, Bürgerbüro, Zimmer 1, während der Dienststunden (montags bis freitags von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr und samstags von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr) eingesehen werden. Zusätzlich wurde die Möglichkeit angeboten, die Planung nach vorheriger Terminabstimmung mit dem zuständigen Mitarbeiter zu erörtern. Fragen konnten persönlich, per Telefon, per Mail oder Brief ebenfalls direkt an den Mitarbeiter gerichtet werden. Darüber hinaus standen die ausgelegten Informationen auf der Internetseite der Stadt Coesfeld unter dem Thema „Verkehrsplanung/Lärm“ zur Einsicht bereit.

Innerhalb der Auslegungsfrist konnten Anregungen und Vorschläge zur Lärmkartierung und zur Lärmaktionsplanung im Bürgerbüro abgegeben werden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, diese online auf der Internetseite der Stadt Coesfeld unter dem Thema „Verkehrsplanung/Lärminderungsplanung“ abzugeben.

Über die Möglichkeit, sich über die Ergebnisse der Lärmkartierung zu informieren und Anregungen und Vorschläge zur Lärmaktionsplanung vorzubringen, wurde die Öffentlichkeit im Amtsblatt der Stadt Coesfeld, veröffentlicht am 29. Mai 2018 und über die örtliche Presse (Pressemitteilung der Stadt Coesfeld vom 11. Juni 2018) informiert. Das Amtsblatt enthielt auch den Hinweis, dass die Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet veröffentlicht wurden und dass das komplette Kartenwerk, die Ergebnisdaten sowie alle Gesetzestexte, Richtlinien und weitere Hinweise von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet auf den Seiten des Umgebungslärmportals, das vom Umweltministerium Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz

Nordrhein-Westfalen betrieben wird, eingesehen werden können ([www.umgebungs-laerm.nrw.de/](http://www.umgebungs-laerm.nrw.de/)).

#### Verwaltungsinterne und Stadt/Gemeinde-interne Abstimmung

Erfolgt eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen?

Ja.

- Federführung durch den Fachbereich „Planung, Bauordnung und Verkehr“, Beteiligung insbesondere der Fachbereiche „Bauen und Umwelt“ und „Sicherheit und Ordnung“.

#### Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (z.B. Verkehrsbehörden, Straßenbaulastträger)

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet und einbezogen?

Ja.

#### Validierung/Verabschiedung/Unterzeichnung des Plans

Wurde der Plan validiert, verabschiedet oder unterzeichnet? Durch wen und wann?

Ja.

- Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld vom 27.09.2018

#### Wurde eine Zusammenfassung des Plans mit dem Onlineformular übermittelt?

Gibt es eine Zusammenfassung, die nicht mehr als 10 Seiten umfasst? Enthält sie Angaben, wo der vollständige Aktionsplan, die Protokolle der Beteiligungen etc. veröffentlicht sind?

Ja:

- [https://www.coesfeld.de/fileadmin/Dateien/60/verkehrsplanung/Laerm/181105\\_Laermaktionsplan\\_Coesfeld.pdf](https://www.coesfeld.de/fileadmin/Dateien/60/verkehrsplanung/Laerm/181105_Laermaktionsplan_Coesfeld.pdf)

## **2. Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?**

### **2.1. Durchführung des Aktionsplans**

Konnten die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden?

#### **Auszug aus dem Lärmaktionsplan (grün) mit Hinweisen zum Umsetzungsstand (blau)**

##### A. Vermeidung von Schallemissionen

Die Förderung des Umweltverbundes bleibt weiterhin Grundlage der Coesfelder Verkehrsentwicklung. Als konkrete Maßnahmen können benannt werden:

- das Schaffen einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Infrastruktur im Rahmen der Umsetzung des „Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt“,
- Im Rahmen des Projektes BerkelStadt Coesfeld, Teilprojekt Urbane Berkel, konnten wesentliche Elemente einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Infrastruktur umgesetzt werden: Promenade entlang der Berkel, Schlosspark, Bernhard-von-Galen-Straße, David- und Poststraße.

- der Bau weiterer Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angebote am Bahnhof Coesfeld,
- Der Bahnhof Coesfeld wurde inzwischen zu einer modernen Mobilstation mit einem breit gefächerten Angebot im Bereich der nachhaltigen Mobilität entwickelt.
- die Beteiligung an Radschnellwegprojekten wie z.B. dem Radschnellweg RS2 Isselburg-Coesfeld
- Der im Zusammenhang mit dem Radschnellweg RS2 Isselburg-Coesfeld stehende Radweg entlang der L 581 zwischen Velen und Coesfeld wurde durch Straßen.NRW in Kooperation mit der Stadt Coesfeld fertiggestellt.
- die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptstraßennetz entsprechend der rechtlichen Vorgaben z.B. im Bereich von Schulen und Kindergärten
- Die Geschwindigkeit konnte an einigen Bereichen im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen punktuell reduziert werden.
- und schließlich die Förderung des SPNV im Rahmen des Regionale 2016-Projektes BahnLandLust, welches die Attraktivitätssteigerung auf der Schienenstrecke Coesfeld-Reken-Dorsten zum Ziel hat.
- Das Angebot auf der Strecke wurde inzwischen deutlich ausgebaut und insbesondere die Direktverbindung zwischen Coesfeld und Essen realisiert.

#### B. Verminderung von Schallemissionen

- In seiner Stellungnahme im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wies der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der betrachteten Straßen ausdrücklich darauf hin, 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. Somit hätte eine Absenkung der Geschwindigkeit nicht nur negative Auswirkungen auf die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, sondern gegebenenfalls auch auf die Anlieger der Straßen, die durch die Verkehrsverdrängung eine Mehrbelastung erfahren.
- Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung können keine flächenhaften, sondern nur punktuelle Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung abgeleitet werden. Bei solchen punktuellen Überschreitungen stellen gebäudebezogenen Maßnahmen zur Lärmsanierung den geeigneteren Ansatz zur Reduzierung der Lärmimmissionen dar. Daher wird unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Landesbetriebes im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Absenkung des Lärmniveaus verzichtet.
- Die Ausführungen in den beiden Abschnitten des Lärmaktionsplanes sind weiterhin aktuell. Die von Straßen.NRW genannten Gründe behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Eine Anpassung des Aktionsplanes in diesem Punkt ist daher nicht erforderlich.
- Die Verstetigung des Verkehrs auf dem inneren Ring zwischen Holtwicker und Borkeener Straße ist ein Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe, die in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt wurde. Die Empfeh-

lungen, die im Zuge der Untersuchung ausgesprochen wurden, sollen - nach Abschluss von Städtebauprojekten mit einem wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in diesem Bereich - in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

- Die Maßnahme konnte aufgrund von derzeit in Planung befindlichen Projekten in der Innenstadt, die wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben (z.B. Umsetzung Parkraumkonzept, Entwicklung Kapuzinerquartier) noch nicht umgesetzt werden. Durch den am 21.06.2023 vom Rat der Stadt Coesfeld beschlossenen Masterplan Mobilität wurden inzwischen aber andere Schwerpunkte gesetzt. Vorrangiges Ziel ist nicht mehr die Verstärkung des (Kfz-)Verkehrs, sondern die nahmobilitätsfreundliche Gestaltung der Knotenpunkte. Dies soll die angestrebte Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund unterstützen. Insgesamt ist die Umsetzung des Masterplans ein wesentlicher Baustein zur Verminderung von Schallemissionen. In diesem Punkt ist der Lärmaktionsplan entsprechend zu ergänzen.

#### C. Verlagerung von Schallemissionen

- Hier sind derzeit keine weiteren Maßnahmen geplant.
- Dies ist weiterhin aktuell.

#### D. Verringerung von Schallimmissionen

##### D.1 Vorsorgender Lärmschutz in der Bauleitplanung

- Der vorsorgende Lärmschutz in der Bauleitplanung im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen bleibt wesentliches Element der Lärminderung.
- Dies ist weiterhin aktuell.

##### D.2 Lärmschutz an den Bundesstraßen B 474 und B 525

- Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen – gesehen auf das gesamte Stadtgebiet – als gering anzusehen. Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung können keine flächenhaften, sondern nur punktuelle Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung abgeleitet werden. Zudem liegen die betroffenen Grundstücke im Wesentlichen in Einzellage außerhalb der bebauten Ortsteile. Bei solchen punktuellen Überschreitungen der Auslösewerte stellen gebäudebezogene Maßnahmen zur Lärmsanierung den geeigneteren Ansatz zur Reduzierung der Lärmimmissionen dar.

Lärmsanierung ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Bei Straßen in der Baulast des Bundes (wie z.B. Bundesstraßen) übernimmt diese Aufgabe der Landesbetrieb Straßenbau NRW. Hier wird die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.

Im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW eingehend geprüft, ob für einzelne Grundstücke (Gebäude) Ansprüche auf eine Lärmsanierung bestehen. Dabei wurden fünf Grundstücke identifiziert, bei denen die Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht) überschritten werden. Diese Grundstücke liegen alle an der Bundesstraße B 525. Dem Grunde nach besteht für diese Grundstücke somit ein Anspruch auf Lärmsanierung. Die Lärmsanierung dient dabei

der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Insofern kommen insbesondere Maßnahmen des passiven Lärmschutzes in Frage. Hierzu gehören z.B. Lärmschutzfenster oder aber auch schalldämmende Maßnahmen an der Fassade. Das Verfahren der Lärmsanierung läuft derzeit.

Die Zahl der betroffenen Menschen ist gegenüber der Lärmkartierung der Stufe 2 (2012) in allen Kategorien zurückgegangen. Diese Zahl wird sich mit Umsetzung der oben angesprochenen Maßnahmen der Lärmsanierung weiter reduzieren. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wies im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung ausdrücklich darauf hin, dass eine Überprüfung auf einen Anspruch auf Lärmsanierung für weitere Grundstücke nur auf separaten Antrag der Grundstückseigentümer erfolgt.

Insofern sieht die Stadt Coesfeld keinen Handlungsspielraum für weitere Maßnahmen der Lärmsanierung, die im Rahmen des Lärmaktionsplanes festgesetzt werden können.

- Die Maßnahmen der Lärmsanierung wurden inzwischen abgeschlossen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung in der Stufe 4 zeigen keine wesentlichen Abweichungen gegenüber der Kartierung in der Stufe 3 (siehe hierzu Erläuterungen im Kapitel 3.2). Dies lässt den Rückschluss zu, dass keine weiteren Ansprüche auf eine Lärmsanierung bestehen und Maßnahmen zur Verminderung von Schallemissionen weiterhin nicht erforderlich sind.

Enthält er Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete? Sind diese nützlich und aktuell?

Nein.

- Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden keine Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete festgesetzt. Dies ist auch zukünftig nicht geplant.

Wurden planungsrechtliche Festsetzungen in anderen Planungen und/oder von anderen Planungen berücksichtigt?

Nein.

Enthält der bisherige Aktionsplan Angaben zur langfristigen Strategie zur Lärminderung in der Kommune? Sind diese nützlich und noch aktuell?

#### **Auszug aus dem Lärmaktionsplan (grün) mit Erläuterungen zur Aktualität (blau)**

- Das im Verkehrsentwicklungsplan formulierte Leitbild der verkehrlichen Entwicklung in Verbindung mit dem integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt gewährleistet auch für die Zukunft eine stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Weiteres Standbein ist die Netzwerkarbeit in der AGFS und dem Netzwerk für Verkehrssicherheit NRW. Die folgenden Ziele können hier formuliert werden:
  - Sicherheit im Verkehr
  - Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer

- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
  - Bessere Vernetzung der Verkehrsmittel
  - Vermeidung unnötiger Verkehrsleistungen durch
    - Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
    - Stadt der kurzen Wege
  - Förderung des Umweltverbundes
  - Erhalt eines leistungsfähigen Straßennetzes für alle Verkehrsteilnehmer
    - Verbesserung in der Qualität des Verkehrsablaufes
    - Verstetigung des Verkehrs
  - Attraktivierung des Straßenraumes: „Straße als Lebensraum“
- Am 21.06.2023 hat der Rat der Stadt Coesfeld den Masterplan Mobilität beschlossen. Dieser greift viele dieser Ziele auf und ergänzt sie um weitere Ziele.

Auszug aus dem Masterplan, Teil II, Kapitel 1 „Zielentwicklung:

*Ziele mit übergeordnetem Charakter*

- I. *Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.*
- II. *Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.*
- III. *Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.*
- IV. *Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation gestärkt werden.*
- V. *V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.*
- VI. *VI. Der aktive Einsatz des Mittelzentrums Coesfeld für Nachhaltigkeit und Klimaschutz soll Besucher:innen; Investor:innen und neue Einwohner:innen anziehen und das Kaufkraftniveau und die Einzelhandelszentralität stärken. Auch die Expertise der IHK Nord-Westfalen soll miteinbezogen werden.*

Weiteres erklärtes Ziel des Masterplanes ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und die Erhöhung der Modal Split-Anteile von ÖV und Fuß- und Radverkehr. Der Masterplan Mobilität ist somit der wesentliche Baustein einer langfristigen Strategie zur Lärmminde- rung. Der Lärmaktionsplan ist in diesem Punkt entsprechend zu ergänzen.

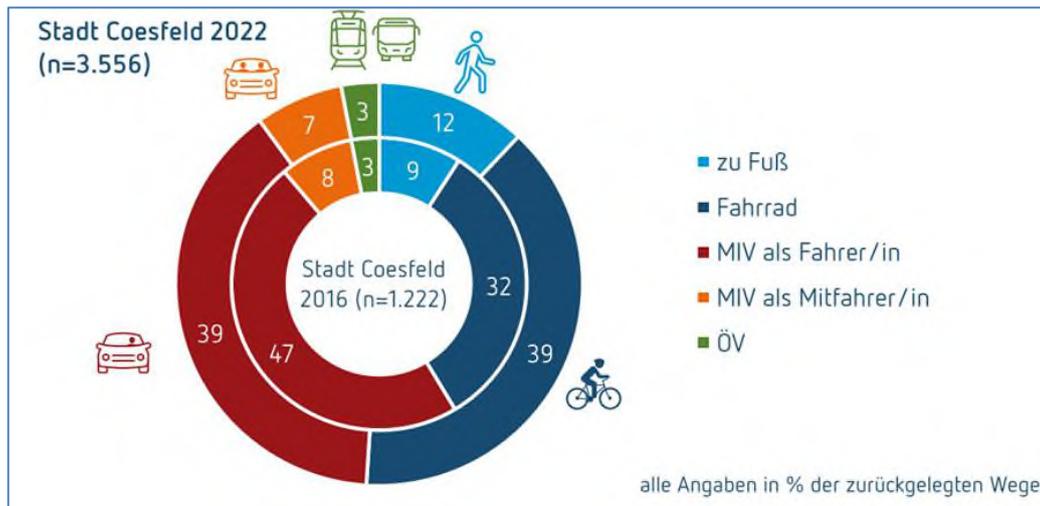
Welche Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten werden gesehen?

- Größtes Hemmnis sind die fehlende Handlungsmöglichkeiten der Kommunen, die zwar für die Lärmaktionsplanung verantwortlich, aber nicht Straßenbaulastträger sind. Dies ist aber ein generelles Hemmnis und ist kein spezielles Problem des Lärmaktionsplanes der Stadt Coesfeld.

## 2.2. Ergebnisse des Aktionsplans:

Haben sich durch den Aktionsplan Veränderungen bei den Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ergeben?

- Die im Aktionsplan festgesetzten Maßnahmen zielen auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und auf eine Verlagerung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Dies ist ein langfristiger Prozess, der sich nicht unmittelbar in der Lärmkartierung niederschlägt. Dass er dennoch erfolgreich ist, lässt sich an den Verlagerungen im Modal Split zwischen 2016 und 2022 ablesen:



Hat sich durch den Aktionsplan die Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder die Größe der betroffenen Flächen relevant verändert?

- Die Veränderungen der Ergebnisse der Lärmkartierung an den Hauptverkehrsstraßen auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld sind im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen (siehe hierzu Kapitel 3.2). Die Auswirkungen durch den Lärmaktionsplan sind dagegen eher marginal. sind. Unmittelbare Auswirkungen auf die Ergebnisse der Lärmkartierung lassen sich daher nicht ablesen. Siehe hierzu auch die Erläuterungen zur vorherigen Thematik.

## 3. Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?

### 3.1. Emissionssituation

Wurden zusätzliche oder andere Straßenabschnitte kartiert? Sind Straßenabschnitte weggefallen?

Bemerkungen (Gründe: Schwellenwert, Umwidmung,...)

Nein.

- Es gibt keine Veränderung gegenüber der Kartierung in Stufe 3. Es wurden keine zusätzlichen oder andere Straßenabschnitte kartiert, Straßenabschnitte sind nicht weggefallen.

Liegen relevante Änderungen in den Verkehrsbelastungen vor, z.B.:

- Verkehrsstärken +/- 30%,
- LKW-Anteile +/- 50 %, bei gleichbleibender Verkehrsstärke

Nein.

- Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszählungen der Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine Verkehrszunahme von 3 % zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB erwarten lassen.

- Geschwindigkeitsregelungen +/- 20 km/h?

Nein

- Veränderte Geschwindigkeitsregelungen ergeben sich für die untersuchten Hauptverkehrsstraßen nicht.

Sind relevante Veränderungen bei anderen Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eingetreten?

Nein.

- Relevante Veränderungen bei anderen Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind nicht eingetreten?

### 3.2. Immissionssituation

Hat eine geänderte Bebauungsstruktur die Schallausbreitung relevant verändert?

*Bemerkung: Gebäude, Lärmschutzbauwerke, Anzahl der entlasteten Personen/Gebäude...*

Nein.

- Es gab keine wesentlichen Änderungen in der Bebauungsstruktur, die die Schallausbreitung relevant verändert hätte.

Wurden weitere passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) umgesetzt?

*Bemerkung: Gebäude, Lärmschutzbauwerke, Anzahl der entlasteten Personen/Gebäude...*

Nein.

- Zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht umgesetzt.

Haben sich die Einwohnerzahlen relevant geändert?

Nein.

- Die Einwohnerzahlen haben sich nicht relevant geändert. Die Bevölkerungsentwicklung stellt sich wie folgt dar:
  - 2017: 36.302 Einwohner      2020: 36.182 Einwohner
  - 2018: 36.217 Einwohner      2021: 36.382 Einwohner
  - 2019: 36.257 Einwohner      2022: 37.030 Einwohner

## Hat sich die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen relevant geändert?

### Nein.

- Die Zahl der durch die Lärmkartierung ermittelten lärmbelasteten Personen ist in allen ausgewiesenen Lärmpegelbereichen angestiegen. Auch die vom Lärm betroffene Gesamtfläche ist in den ausgewiesenen Lärmpegelbereichen größer als in der Stufe 3.

Dies lässt allerdings nicht den Rückschluss zu, dass sich die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen zwischen den Stufen 3 und 4 der Lärmaktionsplanung tatsächlich verändert hat.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 lassen sich nach einer Information des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wie folgt einordnen:

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

*Zu den Hauptverkehrsstraßen in NRW:*

*Beim Straßenverkehr können sich durch Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken oder Verkehrsverlagerungen aus sonstigen Gründen lokale Veränderungen der Verkehrsmengen ergeben, die zu einer wesentlichen Veränderung der lokalen Lärmbelastung führen können.*

*Dies erklärt jedoch nicht die landesweit tendenziellen Veränderungen bei der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen.*

*Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszählungen der Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine Verkehrszunahme von 3 % zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB erwarten lassen.*

*Auch der Umfang der zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen hat sich kaum geändert. Die Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume ist entsprechend mit ca. 5.000 km gleichgeblieben, wobei gegenüber der Kartierung 2017 rund 500 km neu zu kartierende Straßen hinzugekommen, aber auch ca. 500 km Straßen weggefallen sind.*

*Hieraus kann abgeleitet werden, dass auch die Veränderungen der Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen sind. Selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation werden tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen.*

*Somit können die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden.“*

Für Coesfeld hat sich weder die Emissionssituation noch die Immissionssituation wesentlich geändert (siehe Kapitel 3.1 und 3.2). Die pauschal angesetzte Verkehrszunahme von 3 % führt zu Unterschieden im Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB. Die Veränderungen der Ergebnisse Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen mit einem deutlichen Anstieg der vom Lärm betroffenen Personen lässt sich für Coesfeld demnach eindeutig auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückführen.

Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen, gesehen auf das gesamte Stadtgebiet, demnach weiterhin als gering anzusehen.

#### 4. Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Gab es Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Stadt/Gemeinde (z.B. Änderung von B-Plänen, F-Plänen, Gebietsausweisungen)? Haben diese Änderungen wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Lärmsituation? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Nein.

- Der Flächennutzungsplan wurde geändert, Bebauungspläne wurden aufgestellt und vorhandene geändert. Diese Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung der Lärmsituation generell und sind nicht relevant für die Lärmaktionsplanung. Die Lärmauswirkungen auf die in den Bauleitplänen ausgewiesenen Flächen wurden untersucht, negative Auswirkungen wurden durch entsprechende Festsetzungen vermieden.

Gab es Änderungen der rechtlichen Grundlagen (EU, Bund, NRW) - z.B. CNOSSOS bei 4. Runde, die Auswirkungen auf die Lärmsituation haben (Fahrverbote/Baurecht/16. BImSchV...)? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Nein.

- Es gab keine für die Lärmaktionsplanung relevanten Änderungen der rechtlichen Grundlagen.

#### 5. Zusammenfassende Bewertung

##### 5.1. Schlussfolgerung:

- Eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe ist ausreichend.

##### 5.2. Begründung der Entscheidung:

- Der bisherige Lärmaktionsplan erfüllt alle Anforderungen, die an Aktionspläne gestellt werden.
- Die im Aktionsplan der Stufe 3 festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung von Schallemissionen wurden weitestgehend umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung. Die

Ausführungen im Aktionsplan der Stufe 3 zur Verminderung, Verlagerung und Verringerung von Schallemissionen behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

- Die Angaben im Aktionsplan der Stufe 3 zur langfristigen Strategie zur Lärminderung in der Kommune sind weiterhin nützlich und grundsätzlich aktuell. Als wesentliches Element einer langfristigen Strategie hinzugekommen ist der am 21.06.2023 vom Rat der Stadt Coesfeld beschlossene Masterplan Mobilität. Dieser geht mit seiner Zielstellung über die im Lärmaktionsplan der Stufe 3 festgesetzte Strategie hinaus. Der Lärmaktionsplan ist in diesem Punkt entsprechend zu ergänzen.
- Die Emissionssituation hat sich nicht relevant verändert. Kartiert wurden in der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung die gleichen Straßenabschnitte wie in der Stufe 3. Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszähl-  
daten der Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine Verkehrszunahme von 3 % zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB erwarten lassen. Dies hat somit keine relevanten Auswirkungen auf die Emissionssituation.
- Auch die Immissionssituation hat sich nicht relevant verändert. Zwar ist die Zahl der durch die Lärmkartierung ermittelten lärmbelasteten Personen in allen ausgewiesenen Lärmpegelbereichen angestiegen. Auch die vom Lärm betroffene Gesamtfläche ist in den ausgewiesenen Lärmpegelbereichen größer als in der Stufe 3. Dies lässt allerdings nicht den Rückschluss zu, dass sich die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen zwischen den Stufen 3 und 4 der Lärmaktionsplanung tatsächlich verändert hat. Vielmehr sind die Veränderungen der Ergebnisse der Lärmkartierung im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen (siehe hierzu die Ausführungen im Kapitel 3.2). Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen – gesehen auf das gesamte Stadtgebiet – weiterhin als gering anzusehen.
- Änderungen der rechtlichen Grundlagen (bezogen sowohl auf die Bauleitplanung der Gemeinde als auch auf übergeordnete rechtliche Grundlagen) liegen nicht vor bzw. sind nicht relevant für die Lärmaktionsplanung.

Für die Richtigkeit:

Coesfeld 23.11.2023

Im Auftrag

Holger Ludorf



**MOBILITÄT  
MITGESTALTEN -  
Coesfeld GEHT WEITER.**

# **MOBILITÄT in COESFELD**

## **Masterplan Mobilität A nach B || Coesfeld geht weiter**

### **Endbericht Teil II**

*Zielsetzungen  
Maßnahmenentwicklung  
Handlungskonzept*

*Auszug*

## Auftraggeberschaft

Stadt Coesfeld  
Markt 8  
48653 Coesfeld

## Auftragnehmerschaft

nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
48165 Münster  
T. 025 01 27 60 – 0  
F. 025 01 27 60 – 33  
info@nts-plan.de  
www.nts-plan.de

USP Projekte GmbH  
Friedrichstraße 27  
80801 München  
T. 089 461337 – 30  
F. 089 461337 – 33

SIMPLE GmbH  
Clouth 104 / Block D  
Niehler Straße 104  
50733 Köln  
office@simple.de

## Verantwortliche

Sonja Rube  
T. 089 461 337 – 40  
rube@usp-projekte.de

Bärbel Hinterberger  
T. 089 461 337 - 31  
hinterberger@usp-projekte.de

Anna Hennerkes  
T. 025 01 27 60 – 62  
anna.hennerkes@nts-plan.de

Severin Pieper  
T. 025 01 27 60 - 82  
severin.pieper@nts-plan.de

## Inhalt Endbericht Teil II

|      |  |     |
|------|--|-----|
| 1.   | Zielentwicklung .....  | 5   |
| 2.   | Grundlegende Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung .....                                       | 13  |
| 3.   | Netzhierarchien .....  | 18  |
| 3.1. | Kfz-Angebotsstruktur .....   | 18  |
| 3.2. | Radverkehrsnetz .....  | 22  |
| 3.3. | Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt .....   | 27  |
| 3.4. | Straßennetz in der Innenstadt .....  | 29  |
| 4.   | Maßnahmen .....  | 31  |
|      | Maßnahme A1: Beschluss einer Stellplatzsatzung .....   | 35  |
|      | Maßnahme A2: Entwicklung eines Mobilitätsmanagements .....   | 37  |
|      | Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten .....                             | 39  |
|      | Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen .....  | 42  |
|      | Maßnahme B3.1: Förderung des Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage .....      | 45  |
|      | Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings ..... | 47  |
|      | Maßnahme B4: Planung und Bau des Radnetzes .....   | 51  |
|      | Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen .....  | 55  |
|      | Maßnahme B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen .....  | 59  |
|      | Maßnahme B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes .....   | 62  |
|      | Maßnahme C1: Optimierung des Regionalverkehrs .....  | 66  |
|      | Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System .....                                       | 69  |
|      | Maßnahme C3: Mobilstationen .....  | 72  |
|      | Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen .....  | 76  |
|      | Maßnahme D2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit .....  | 81  |
|      | Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt .....                                   | 84  |
|      | Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet .....           | 93  |
|      | Maßnahme E3: Vision „Digitale Brücken“ .....   | 98  |
|      | Maßnahme F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz .....         | 103 |
|      | Maßnahme F2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten .....  | 108 |
|      | Maßnahme F3: Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools .....    | 110 |
| 5.   | Integriertes Handlungskonzept und Prioritäten .....  | 113 |
| 5.1. | Schlüsselmaßnahmen .....   | 116 |
| 5.2. | Weitere Maßnahmen und sonstige Empfehlungen .....  | 119 |
| 6.   | Fazit .....  | 122 |
| 7.   | Literaturverzeichnis .....   | 124 |

## Tabellen

|  |     |
|--|-----|
| Tabelle 9 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstärkerungsansatz | 11  |
| Tabelle 10 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Stadt .....         | 12  |
| Tabelle 11 - Qualitätskriterien Wegetypen .....  | 29  |
| Tabelle 12 - Übersicht Maßnahmen und Zuordnung zu Zielfeldern 1 - 5 .....                      | 31  |
| Tabelle 13 - Integriertes Handlungskonzept, zeitliche Abfolge .....                            | 115 |

## Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 107 - Vorbehaltsnetz Planung .....   | 19 |
| Abbildung 108 - Qualitätsstandards des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im<br>Bereich der Radverkehrsinfrastruktur ..... | 24 |
| Abbildung 110 - Auszug Radverkehrsnetz Coesfeld .....  | 25 |
| Abbildung 111 - Auszug Radverkehrsnetz Lette .....   | 26 |
| Abbildung 112 - Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt .....   | 28 |
| Abbildung 113 - Straßennetz der Innenstadt .....   | 30 |
| Abbildung 114 - Wirkungskompass: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern der<br>Bestandsanalyse und den Zielfeldern .....              | 33 |
| Abbildung 115 - Übersicht Maßnahmensteckbriefe .....   | 34 |

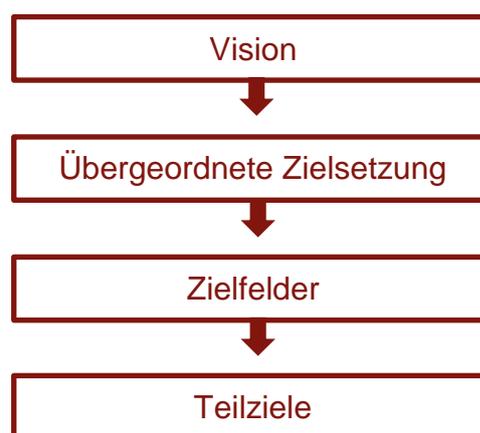
# 1. Zielentwicklung

In der Regel resultieren verkehrsplanerische Zielsetzungen aus unterschiedlichen Nutzeransprüchen. Daher ist zumeist zwischen dem Anspruch des Einzelnen gegenüber dem der Allgemeinheit abzuwägen. Ziel des Einzelnen ist es, möglichst schnell, kostengünstig, zuverlässig und mit dem Verkehrsmittel seiner Wahl die beabsichtigten Wege zu bewältigen. In diesem Fall entspricht eine gute Erreichbarkeit einer positiven Bewertung der Verkehrsqualität und somit der Zielerreichung. Dem steht jedoch die Verträglichkeit des jeweiligen zurückgelegten Weges des Einzelnen mit Wegen der anderen Verkehrsnutzer – das heißt der Allgemeinheit – sowie dem Wunsch nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen gegenüber. Hier ist vor allem eine hohe Verkehrssicherheit für die aktiven Nutzer, sowie darüber hinaus die emissionsparende Abwicklung des Verkehrs zugunsten aller aktiven und passiven Nutzer sowie der Umwelt gemeint. [1]

Im besten Fall können beide Ansprüche miteinander vereint werden. Es ergeben sich jedoch regelmäßig Konflikte, bei denen die Ansprüche des Einzelnen zu Lasten der Ansprüche der Allgemeinheit zurückgestellt werden. Im Sinne einer sozialgerechten Mobilität und gleichberechtigten Teilhabe sollte hier grundsätzlich das größere Wohl im Blick behalten werden und im Zweifelsfall zugunsten der Allgemeinheit entschieden werden. Diese Maxime wurde bei der Zielentwicklung verfolgt.

Auf Basis der in der Bestandsanalyse gewonnen Erkenntnisse und insbesondere der dort herausgearbeiteten Big Points formuliert der Masterplan Mobilität Ziele, die als Leitlinie für das verkehrspolitische Handeln der Zukunft dienen sollen. Dabei ist insbesondere der zeitliche Horizont des Masterplans zu beachten. Entsprechend seiner Funktion als **strategisches Planungsinstrument** verfolgt der Masterplan **langfristig angelegte Zielsetzungen**. Diese wurden im Zuge von Beteiligungsformaten mit dem Lenkungskreis der Stadt Coesfeld eruiert. Nicht für alle der folgenden Aspekte wurde in diesem Gremium ein Konsens gefunden.

Im Rahmen des Masterplans wurde ein Zielkonzept entwickelt, das übergeordnete, durch den Kreis, das Land, den Bund und die EU vorgegebene Ziele mit kleineren, teilweise messbaren Zielen zur Evaluation in einen Zusammenhang setzt. Die im weiteren Verfahren entwickelten Maßnahmen ordnen sich den definierten Zielen unter. Die folgende Darstellung skizziert die Ebenen des Zielkonzepts.



Als grundsätzliche Ausrichtung des verkehrspolitischen und -planerischen Handelns der Zukunft wird der folgende Leitsatz als langfristig angelegte Vision ausgegeben:

***Mobilität in Coesfeld ist 2040 klimaneutral, sozial gerecht, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar, in einem coolen attraktiven Stadtumfeld mit kurzen Wegen auch im Umland und bietet Lebensqualität und Zukunftssicherheit, wovon Wirtschaft und Einzelhandel profitieren.***

Dieser Leitgedanke wurde in gemeinsamen Sitzungen mit dem Lenkungskreis Mobilität erarbeitet. Auf Basis dessen wurden die folgenden Ziele mit übergeordnetem Charakter abgeleitet:

- I. Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.**
- II. Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.**
- III. Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.**
- IV. Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation gestärkt werden.**
- V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.**
- VI. Der aktive Einsatz des Mittelzentrums Coesfeld für Nachhaltigkeit und Klimaschutz soll Besucher:innen; Investor:innen und neue Einwohner:innen anziehen und das Kaufkraftniveau und die Einzelhandelszentralität stärken. Auch die Expertise der IHK Nord-Westfalen soll miteinbezogen werden.**

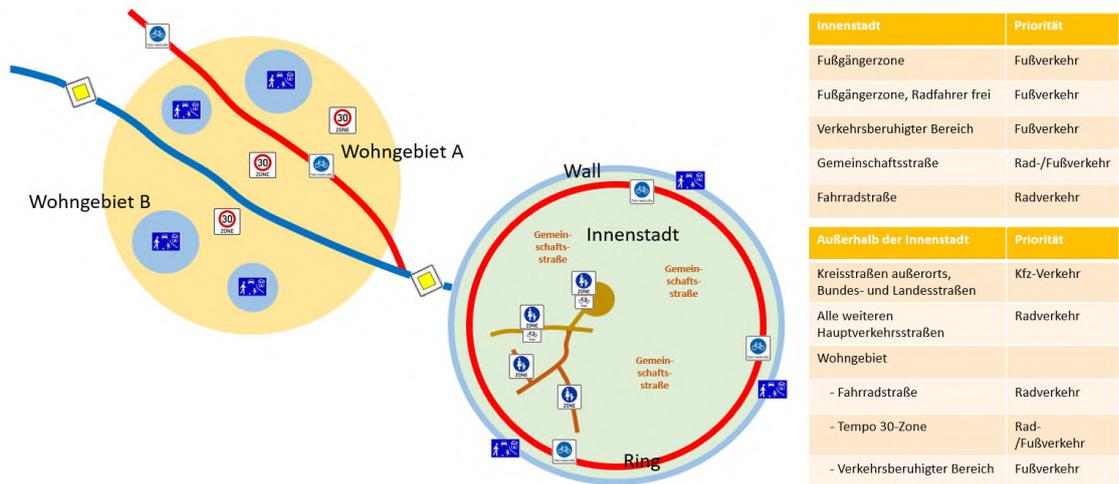
Die übergeordneten Ziele I. bis IV. sind nur über einen integrierten Ansatz zu erreichen, der unter anderem alle Verkehrsarten, die Straßenraumgestaltung und sonstige planerische Belange miteinbezieht. Den Zielen I. bis V. sind Teilziele aus unterschiedlichen Zielfeldern zugeordnet. Diese sind zur besseren Nachvollziehbarkeit durchnummeriert. Dabei sind manche der nun folgenden Ziele inhaltlich nicht immer eindeutig von anderen Zielfeldern (ZF) abzugrenzen. Dort, wo im Rahmen des Verfahrens Ziele keinen Konsens gefunden haben oder zu ausführenden Kontroversen geführt haben, ist dies kenntlich gemacht. Dem Ziel IV. sind keine untergeordneten Teilziele zugeordnet, dieses wurde nachträglich durch Beratungen der Politik hinzugefügt.

**ZF 1**

**Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.**

- MV1. Ziel ist ein verändertes Mobilitätsverhalten, das den Switch zu alternativen Mobilitätsformen fördert.
- MV2. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität soll gestärkt und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden.
- MV3. Kommunikation und Transparenz sollen für alle Mobilitätsangebote verbessert werden. Bürger\*innen, Einpendler\*innen und Gäste sollen optimal über alle Angebote informiert sein, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen.
- MV4. In der Verwaltung soll für Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Maßnahmenumsetzung eine weitere Stelle eingerichtet werden.
- MV5. Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet.

Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet priorisiert gemäß nachfolgendem Schaubild (siehe auch Anlage):



- MV6. Aufgrund der überragenden Bedeutung des Radverkehrs für eine Verkehrswende soll Coesfeld als Fahrradstadt weiterentwickelt werden.
- MV7. Die weitere Siedlungs- und Wohnentwicklung (Stadtentwicklung) soll so erfolgen, dass ein maximal nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung ermöglicht wird.

*(Der Zusatz „durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung“ wird überwiegend befürwortet, teilweise aber auch kontrovers gesehen. Das Vorgehen wirkt langfristig und entspricht der täglichen Praxis der Stadtplanung in Coesfeld.)*

- MV8. Durch eine Stellplatzsatzung soll die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Möglichkeit geschaffen werden, Stellplatzpflichten durch Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu reduzieren.

*(Dieser Ansatz wird von Einzelnen kritisch gesehen.)*

- MV9. Es sollen insbesondere für Pendelnde Anreize für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Dafür können in Zusammenarbeit mit Arbeitgebenden Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. Anreize für Fahrgemeinschaften) entwickelt werden.

**ZF 2****Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.**

- UV1. Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.
- UV2. Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zufußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.
- UV3. Die sichere, komfortable Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes ist für Zufußgehende und Radfahrende zu gewährleisten. Schwerpunktmäßig sind die Knotenpunkte entlang des inneren Rings nahmobilitätsfreundlich zu gestalten.
- UV4. Zebrastreifen sollen als Standard etabliert und im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden.
- UV5. Ein hierarchisches Radwegenetz (Velorouten und Radhaupttrouten) mit Anschluss an das Radwegenetz des Kreises soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Auch Pendlerstrecken bis etwa 10km sollen attraktiv gestaltet werden. Besondere Priorität besitzen die Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den Ortsteilen Lette, Goxel und Brink (Ausbau auf den vereinbarten Standard, Beleuchtung).
- UV6. Wichtigster Baustein im Radwegenetz ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr priorisiert geführt wird. Aufgrund des Coesfelder Verkehrsnetzes können diese häufig nur auf Sammelstraßen geführt werden (Coesfelder Weg/Strategie).
- UV7. Das Fahrradabstellanlagenkonzept soll in der Innenstadt und an wichtigen Frequenzorten weiterentwickelt, die Kapazitäten erhöht und überdachte Fahrradabstellanlagen integriert werden.
- ÖV1. Die Stadt Coesfeld setzt sich für den Ausbau überörtlicher Verbindungen ein, um insbesondere für Pendelnde, Umlandbewohnende und Besuchende ein attraktives ÖV-Angebot zu schaffen.
- ÖV2. Durch die Verschmelzung von Bürgerbus und On-Demand soll ein neues attraktives, "cooles", bedarfsgerechtes und flexibles Angebot für smarte Mobilität auch für das Umland und Jugendliche geschaffen werden.
- ÖV3. Formen der geteilten Mobilität (Car-Sharing und Lastenrad-Sharing) sollen gefördert werden. Der Aufbau von Mobilstationen zur Förderung der Multi- und Intermodalität soll voranschreiten. Der Ausbau der Bahnhaltepunkte und der wichtigsten Bushaltestellen zu Mobilstationen muss weiterverfolgt werden.

**ZF 3****Die Qualität des öffentlichen Raums soll gesteigert werden.**

- ÖR1. Die Barrieren innerhalb des öffentlichen Raums sind konsequent abzubauen. Eine Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen ist zu sichern.
- ÖR2. Durch Umgestaltung des öffentlichen Raums sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit ökologische Funktionen (Klimafolgenanpassung) möglich sind und die mikroklimatische Situation gestärkt wird.
- ÖR3. Die Begegnungs- und Aufenthaltsqualität muss gestärkt werden.
- ÖR4. Der Flächenanspruch durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr muss reduziert werden, um mehr Raum für Grüngestaltung, Stadtmobiliar und gastronomische Aufstellflächen zu schaffen (Aufenthaltsqualität).

 *(Das Teilziel ÖR4 wurde vereinzelt kontrovers diskutiert. Der Konsens ist abhängig von der konkreten Ausgestaltung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt.)*

**ZF 4****Die Attraktivität der Innenstadt soll gestärkt werden.**

- ÖR5. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle Verkehrsarten gewahrt bleiben.
- ÖR6. Um dies zu erreichen, müssen im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt die Stellplätze Zug um Zug abgebaut und der öffentliche Raum Zug um Zug umgestaltet werden.
- ÖR7. Das Parken für Menschen mit Behinderung muss auch im Innenstadtbereich weiter gewährleistet bleiben.
- ÖR8. Im ersten Schritt sollen vorhandene Kapazitätsreserven in den Parkierungsbauwerken und Sammelstellplatzanlagen genutzt werden.  
 *(Dieser Ansatz wird in Teilen kontrovers gesehen.)*
- ÖR9. (Vorübergehend) verbleibende Stellplätze im Straßenraum sollen Anwohnenden vorbehalten bleiben.
- ÖR10. In einem weiteren Schritt sollen neue Parkangebote am Innenstadtrand (z.B. Kreishaus) die Erreichbarkeit Coesfelds insbesondere für auswärtige Pendler sicherstellen und den Abbau weiterer Stellplätze im öffentlichen Raum der Innenstadt ermöglichen.
- ÖR11. Gleichzeitig sollen die Möglichkeiten der Steuerung für Parkende (Preis, Parkdauer) so genutzt werden, dass das Parken am Innenstadtrand gefördert und innerstädtischer Parksuchverkehr unterbunden wird.
- ÖR12. Es sollen Angebote für „die letzte Meile“ von den Stellplätzen aus entwickelt werden. (Rikscha Service, Leihräder, E-Scooter, Lieferdienste)
- ÖR13. Fußwege von den Parkbauten/Parkplätzen am Innenstadtrand in die Innenstadt müssen hierfür attraktiv gestaltet werden.
- ÖR14. Mobilitätseingeschränkte Personen fahren On-Demand oder können in der Innenstadt parken. Sammelstellplätze und – nach Umsetzung aller vorgeschalteter Maßnahmen und einer gewissen Zeit zur Anpassung des Nutzerverhaltens - auch Parkierungsanlagen sollen Mobilitätseingeschränkten und Anwohnenden priorisiert zur Verfügung stehen.
- ÖR15. Zur genauen Umsetzung „Zug um Zug“ soll ein detailliertes Konzept erarbeitet werden.

- ÖR16. Ziel ist es, langfristig keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt zu benötigen.
- ÖR17. Der Umbau und die Ausweisung von "Gemeinschaftsstraßen" (gemäß InHK) soll vorangetrieben werden. Durch Gemeinschaftsstraßen wird die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert und den langsamen Verkehrsteilnehmenden wird ein gewisser Vorrang eingeräumt.

**ZF 5****Die Bevölkerung soll vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden.**

- VS1. Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmende zu gewährleisten. Dabei genießen die schwachen Verkehrsteilnehmenden einen besonderen Schutz.
- VS2. Im Zweifelsfall ist der Verkehrssicherheit der Vorrang vor dem Komfort einzuräumen.
- VS3. Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.
-  *(Bei diesem Teilziel wird der Vorrang des Radverkehrs auf innerörtlichen Kreisstraßen teilweise kontrovers gesehen.)*
- VS4. Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.
-  *(Dieser Ansatz wird teilweise kontrovers gesehen.)*
- VS5. Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.

Um Maßnahmen und Handlungsleitsätze des Masterplans langfristig evaluieren zu können, sollten quantifizierbare Ziele definiert werden. Diesbezüglich wurden Prognose-Werte für den Modal Split im Jahr 2040 auf Basis der anvisierten Effekte aus den Maßnahmen des Masterplans definiert. Dafür wurden zwei Szenarien entwickelt. Grundlage der Prognose sind die Prognosen und die räumliche Einteilung des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie, die in hier bereits eine Orientierungsgrundlage mit der Veröffentlichung „Verkehrswende für Deutschland“ [2] gegeben haben. Hierin wurden auf Basis einer umfassenden wissenschaftlichen Untersuchung Werte des Modal Split für verschiedene Gebietskategorien definiert, die erreicht werden müssen, um die Zielvorgaben zum Klimaschutz des Bundes und der Länder zu erreichen.

Das Szenario eins betrachtet Coesfeld als Gebiet mit Verstärkerungsansatz. Hier sind die Modal-Split-Prognose-Werte etwas zurückhaltender formuliert, da in diesen Bereichen von anderen Mobilitätsmustern der Bevölkerung ausgegangen wird als im urbanen Raum. Das Szenario Stadt definiert die Prognose demnach ambitionierter. Es werden für jede Verkehrsart, unterteilt nach Wegelängen die Analyse- und die Prognosewerte angegeben, siehe nachfolgende Tabellen.

Tabelle 1 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstärkerungsansatz

| Szenario Gebiet mit Verstärkerungsansatz |     |     |            |                |    |  |
|--|-----|-----|------------|----------------|----|--|
|  | Fuß | Rad | MIV-Fahrer | MIV-Mit-Fahrer | ÖV | Kontrolle  |
| < 0,5 km                                 | 61  | 33  | 5          | 1              | 0  | Bei Entfernungen unter 500 m sollte angestrebt werden, dass nur in absoluten Ausnahmefällen das Auto genutzt wird.   |
|  | 62  | 35  | 2          | 1              | 0  |  |
| < 1,0 km                                 | 35  | 54  | 8          | 2              | 1  | Auf Strecken <1,0 km sollte das Auto ebenfalls die Ausnahme bilden. Umverteilung auf den Fußverkehr- und ÖPNV-Anteil.  |
|  | 37  | 54  | 5          | 2              | 2  |  |
| < 2,0 km                                 | 23  | 54  | 20         | 3              | 0  | Fuß unverändert, MIV übernommen aus der Klasse < 1,0 km, Rest wird verteilt auf ÖPNV (On-Demand) und Rad.  |
|  | 23  | 62  | 8          | 2              | 5  |  |
| < 5,0 km                                 | 7   | 50  | 35         | 7              | 1  | Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% erhöht, da ländlicher Raum über On-Demand erschlossen wird, Rad als Rest                             |
|  | 7   | 63  | 20         | 4              | 6  |  |
| < 10,0 km                                | 4   | 34  | 49         | 10             | 4  | Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 10% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV unverändert, Rad um 10% erhöht (Pendlerstrecke Lette - Coesfeld) sowie langfristiger Ausbau der Velorouten |
|  | 4   | 44  | 40         | 8              | 4  |  |
| < 20,0 km                                | 0   | 16  | 72         | 6              | 6  | Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% angehoben (Pendlerbeziehungen Dülmen und billerbeck), MIV-Fahrer als Rest   |
|  | 0   | 16  | 67         | 6              | 11 |  |
| < 50,0 km                                | 0   | 8   | 76         | 9              | 8  | Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% angehoben (Pendlerbeziehung Münster), MIV-Fahrer als Rest   |
|  | 0   | 8   | 70         | 9              | 13 |  |
| ≥ 50,0 km                                | 0   | 0   | 69         | 22             | 9  | unverändert  |
|  | 0   | 0   | 69         | 22             | 9  |  |
| Veränderung                              | 12  | 38  | 40         | 7              | 3  | Modal Split gesamt   |
|  | 13  | 45  | 31         | 5              | 7  |  |
|  | 1   | 7   | 9          | 2              | 4  | 23   |
|  | 19  | 51  | 25         | 5              | 1  | Modal Split für Wege < 5,0 km  |
|  | 19  | 60  | 13         | 3              | 5  |  |

**Tabelle 2 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Stadt**

| Szenario Stadt     |     |     |            |                |    |  |
|--------------------|-----|-----|------------|----------------|----|--|
|                    | Fuß | Rad | MIV-Fahrer | MIV-Mit-Fahrer | ÖV | Kontrolle  |
| < 0,5 km           | 61  | 33  | 5          | 1              | 0  | Bei Entfernungen unter 500 m sollte angestrebt werden, dass nur in absoluten Ausnahmefällen das Auto genutzt wird.   |
|                    | 62  | 35  | 2          | 1              | 0  |  |
| < 1,0 km           | 35  | 54  | 8          | 2              | 1  | Auf Strecken <1,0 km sollte das Auto ebenfalls die Ausnahme bilden. Umverteilung auf den Fußverkehr- und ÖPNV-Anteil.  |
|                    | 38  | 56  | 3          | 1              | 2  |  |
| < 2,0 km           | 23  | 54  | 20         | 3              | 0  | Fuß unverändert, MIV übernommen aus der Klasse < 1,0 km, Rest wird verteilt auf ÖPNV (On-Demand) und Rad.  |
|                    | 23  | 65  | 5          | 2              | 5  |  |
| < 5,0 km           | 7   | 50  | 35         | 7              | 1  | Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% erhöht, da ländlicher Raum über On-Demand erschlossen wird, Rad als Rest                                     |
|                    | 7   | 82  | 8          | 2              | 1  |  |
| < 10,0 km          | 4   | 34  | 49         | 10             | 4  | Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV unverändert, Rad um 10% erhöht (Pendlerstrecke Lette - Coesfeld) sowie langfristiger Ausbau der Velorouten         |
|                    | 4   | 45  | 34         | 8              | 9  |  |
| < 20,0 km          | 0   | 16  | 72         | 6              | 6  | Fuß, Rad unverändert, Verhältnis von MIV-Mitfahrern erhöht (Aufbau PENDLA), MIV-Fahrer um 10% gesenkt, dafür ÖV angehoben (Pendlerbeziehungen Dülmen und billerbeck) durch u.a. Stärkung der ÖV-Regional-Linien, |
|                    | 0   | 16  | 62         | 6              | 16 |  |
| < 50,0 km          | 0   | 8   | 76         | 9              | 8  | Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV angehoben (Pendlerbeziehung Münster) durch Stärkung Regionallinien sowie schlechteren Parkbedingungen an Zielen (wie bspw. Münster), MIV-Fahrer als Rest              |
|                    | 0   | 8   | 60         | 12             | 20 |  |
| ≥ 50,0 km          | 0   | 0   | 69         | 22             | 9  | unverändert  |
|                    | 0   | 0   | 69         | 22             | 9  |  |
| Veränderung        | 12  | 38  | 40         | 7              | 3  | Modal Split gesamt   |
|                    | 13  | 51  | 24         | 5              | 7  |  |
|                    | 1   | 13  | 16         | 2              | 4  | 18   |
|                    | 19  | 51  | 25         | 5              | 1  | Modal Split für Wege < 5,0 km  |
|                    | 19  | 70  | 6          | 2              | 3  |  |
| Analysewerte       |     |     |            |                |    |  |
| Prognose/Zielwerte |     |     |            |                |    |  |

### **Anmerkungen zur Tabelle von Straßen.NRW:**

- Die Tabelle führt beispielhaft verschiedene Arten von Lärmschutzmaßnahmen auf, ohne diese im Detail auszuwerten und ohne Anspruch auf Vollständigkeit.
- Die Tabelle ist nicht mit einzelnen Maßnahmenlisten, die den Kommunen bereits im Zuge anderweitiger Abfragen vorliegen, abgeglichen worden.
- Ein Abgleich beispielsweise mit dem Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2023 war nicht möglich. Es gibt keine gesonderte Darstellungsmöglichkeit hinsichtlich des Bezugs zum Lärmschutz.
- Maßnahmen des passiven Lärmschutzes werden nicht genannt (Ausnahme: flächenhafte Abwicklung bei einzelnen Projekten), da es sich in der Regel um Einzelanfragen handelt.
- Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Verwirklichung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers.

[Link zu den Standorten von Straßen.NRW](https://www.strassen.nrw.de/de/einrichtungen-und-standorte.html)

(<https://www.strassen.nrw.de/de/einrichtungen-und-standorte.html>)



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |         | Bezeichnung der Baumaßnahme                            | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*                       | Art der Maßnahme  | Gemeinde             | Hinweis                            | Region |
|-----------|---------|--|---|---|----------------------|------------------------------------|--------|
| Kategorie | Nummer  |  |   |   |                      |                                    |        |
| 1         | 2       | 3  | 4   | 5   | 6                    | 7                                  |        |
| B         | 51      | Ausbau zwischen Münster und Telgte (Münster-Handorf)   | In Planung  | Verstetigung des Verkehrs   | Münster              |                                    | 1      |
| B         | 64      | Ortsumgehung Warendorf                                 | In Planung  | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Warendorf            | Planfeststellungsunterlagen fertig | 1      |
| B         | 70      | Knotenpunkt Umgestaltung A30 / B70 AS Rheine-Nord      | 2021  | Lärmschutzwand  | Rheine               |                                    | 1      |
| B/B       | 51/481  | Umgehungsstraße Münster                                | In Umsetzung  | Lärmschutzwand<br>Offenporige Asphaltdeckschicht<br>Passiver Lärmschutz | Münster              |                                    | 1      |
| B         | 54      | Deckensanierung zwischen Steinfurt und Münster         | In Umsetzung  | Deckensanierung   | Borghorst, Nordwalde |                                    | 1      |
| B         | 235     | Umgestaltung der Sendener Straße in Lüdinghausen       | In Umsetzung  | Fahrbahnsanierung, Querschnittsumgestaltung, Radweg                     | Lüdinghausen         |                                    | 1      |
| B / L     | 474/555 | Geh- und Radweg; Lohburger Straße – Holtwicker Straße  | In Umsetzung  | Deckensanierung<br>Radweg   | Coesfeld             |                                    | 1      |
| B         | 474     | Neubau zwischen Reken und Dülmen                       | 1. Bauabschnitt fertiggestellt,<br>2. Bauabschnitt in Umsetzung | Einschnitt  | Dülmen               |                                    | 1      |
| B         | 475     | Lärmsanierung - Neubau Lärmschutzwand                  | In Umsetzung  | Lärmschutzwand  | Ennigerloh           |                                    | 1      |
| L         | 501     | Umgestaltung der L 501 zwischen Ibbenbüren und Hörstel | In Umsetzung  | Deckensanierung   | Hörstel, Ibbenbüren  |                                    | 1      |
| L         | 604     | Umbau der Mussumer Ringstraße/Industriepark Bocholt    | in Umsetzung  | Deckensanierung, Radweg   | Bocholt              |                                    | 1      |
| B         | 611     | Löhne/Wittel - Vlotho/Exter (A 2 - L 860), Ausbau      | 2019  | Lärmschutzwand<br>Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg               | Löhne, Vlotho        |                                    | 1      |
| B         | 64      | Instandsetzung Lärmschutzwand "Raiffeisenallee"        | 2022  | Lärmschutzwand  | Rheda-Wiedenbrück    |                                    | 1      |
| B         | 239     | Instandsetzung Lärmschutzwand "Jerxer Straße"          | 2021/22   | Lärmschutzwand  | Detmold              |                                    | 1      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme  | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme   | Gemeinde              | Hinweis   | Region |
|-----------|--------|--|---|--|-----------------------|---|--------|
| Kategorie | Nummer |  |   |  |                       |   |        |
| 1         | 2      | 3  | 4   | 5  | 6                     | 7   |        |
| B         | 482    | Porta Westfalica, Knotenpunkt B 482 / K 25 (Findelstr.) – Fähranger, Ausbau                          | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Porta Westfalica      |   | 1      |
| L         | 535    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Kreuzweg, Weinberg-/Imkerstr."  | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Bad Salzuflen         |   | 1      |
| L         | 787    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Alte Verler Str."   | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Sennstadt             |   | 1      |
| L         | 712    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Grastrup"   | 2020                                      | Lärmschutzwand   | Bad Salzuflen         |   | 1      |
| L         | 787    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Benteler"   | 2020                                      | Lärmschutzwand   | Bielefeld             |   | 1      |
| L         | 756    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Grundgreiben"   | 2020                                      | Lärmschutzwand   | Bielefeld             |   | 1      |
| L         | 855    | Ersatzneubau Lärmschutzwand Limbreede  | 2018                                      | Lärmschutzwand   | Bielefeld, Vilsendorf |   | 1      |
| L         | 756    | Instandsetzung Lärmschutzwand "Südring 3"  | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Bielefeld, Brackwede  |   | 1      |
| L         | 751    | Neubau der Ortsumgehung Lipperreihe hier: Lärmschutzwand „Dalbker Senne“                             | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Oerlinghausen         |   | 1      |
| B         | 482    | Porta-Westfalica, w. Costedter Str. östl. K 25 Instandsetzung Lärmschutzwände B 482 (9 Teilbauwerke) | In Umsetzung                              | Lärmschutzwand   | Porta Westfalica      |   | 1      |
| L         | 712n   | Lückenschluss der Ostwestfalenstraße   | In Umsetzung                              | Aktiver und passiver Lärmschutz Entlastung der Bielefelder Stadtteile Altenhagen und Milse | Bielefeld             |   | 1      |
| B         | 64     | Ortsumgehung Herzebrock/Clarholz   | In Planung                                | Passiver Lärmschutz, Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Herzebrock, Clarholz  | Planfeststellungsunterlagen mit Datum 01.06.2022 fertig/bauliche Umsetzung nicht innerhalb der nächsten 5 Jahre | 1      |
| B         | 238    | Ortsumgehung Lemgo (L 712 - B 238 alt)   | In Planung                                | Aktiver Lärmschutz Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Lemgo                 |   | 1      |
| B         | 239    | Ortsumgehung Lage (B 239 S - B 239 N)  | In Planung                                | Aktiver und passiver Lärmschutz Entlastung der Ortsdurchfahrt                              | Lage                  | Bauliche Umsetzung nicht innerhalb der nächsten 5 Jahre   | 1      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |         | Bezeichnung der Baumaßnahme  | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme  | Gemeinde            | Hinweis | Region |
|-----------|---------|--|---|---|---------------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer  |  |   |   |                     |         |        |
| 1         | 2       | 3  | 4   | 5   | 6                   | 7       |        |
| L         | 775     | Ortsdurchfahrt Bünde / Ennigloh, Ausbau m. G/R   | In Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Bünde               |         | 1      |
| L         | 535     | Ortsdurchfahrt Bad Salzuflen/Wüsten, 1.Bauabschnitt, w.Ortsdurchfahrt Gr (L535)-ö.Ortsdurchfahrt Gr.(L958), Ausbau m.G/R | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Bad Salzuflen       |         | 1      |
| L         | 941/936 | Ortsdurchfahrt Lage/Heiden, 2. Bauabschnitt  | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Lage                |         | 1      |
| L         | 757     | Verl, ö. Thaddäusstraße - östl. L791, G/R  | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Verl                |         | 1      |
| L         | 757     | Gütersloh, ö.Ortsdurchfahrt Spexard-ö."Thaddäusstr.", Decke u. G/R   | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Gütersloh           |         | 1      |
| B         | 61      | Ausbau Herford, Nordring bis B239  | in Planung                                | Aktiver Lärmschutz, Verbesserung des Verkehrsflusses  | Herford             |         | 1      |
| L         | 712     | Bad Salzuflen, Knotenpunkt L712n/L751, planfreier Knotenpunkt m. G/R   | in Umsetzung                              | Verbesserung Verkehrsfluss  | Bad Salzuflen       |         | 1      |
| L         | 778     | Steinhagen, Hilterweg - B 68, Decke  | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage, Lärmindernder Asphalt | Steinhagen          |         | 1      |
| B         | 61      | Minden, Lärmschutzwand Alte Portastr. - Koppelstr. + Lärmschutzwand Koppelstr. - Portastr., Sanierung Lärmschutzwand     | in Planung                                | Lärmschutzwand  | Minden              |         | 1      |
| B         | 61      | Neubau der Anschlussstelle "Großer Kamp" in Löhne  | in Planung                                | Verbesserung des Verkehrsflusses  | Löhne               |         | 1      |
| B         | 65      | Ausbau zwischen Preußisch Oldendorf/Offelten und Bad Holzhausen (Landwehr)   | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Preußisch Oldendorf |         | 1      |
| B         | 65      | Lübbecke, Ortsdurchfahrt Nettelstedt   | in Planung                                | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Lübbecke            |         | 1      |
| B         | 239     | Bad Salzuflen (K4)- Herford (A2)   | in Planung                                | aktiven Lärmschutz  | Bad Salzuflen       |         | 1      |
| B         | 239     | Ortsdurchfahrt Lage (Schötm.Str.), nördl. Ortsdurchfahrt-Fr.-Petri-Str., mit abschnittsweise Amphibienschutzeinr.        | in Umsetzung                              | Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage                        | Lage                |         | 1      |
| B         | 239     | Lübbecke, Lärmschutzwand Berliner Str., Sanierung Lärmschutzwand   | in Planung                                | Lärmschutzwand  | Lübbecke            |         | 1      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme   | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme   | Gemeinde                   | Hinweis | Region |
|-----------|--------|---|---|--|----------------------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer |   |   |  |                            |         |        |
| 1         | 2      | 3   | 4   | 5  | 6                          | 7       |        |
| B         | 239    | Bad Salzuflen/Ahmsen, Lärmschutzwand Meerbreite, Sanierung Lärmschutzwand | in Planung                                | Lärmschutzwand   | Bad Salzuflen              |         | 1      |
| L         | 756    | Steinhagen, Fahrtrichtung Bielefeld, Sanierung Lärmschutzwand             | in Planung                                | Lärmschutzwand   | Steinhagen                 |         | 1      |
| B         | 66     | Bielefeld/Hillegossen-Leopoldsh./Asemissen                                | in Umsetzung                              | aktiver und passiver Lärmschutz, Verbesserter Verkehrsfluss  | Bielefeld                  |         | 1      |
| B         | 66     | Ortsumgehung Bartrup  | in Umsetzung                              | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Bartrup                    |         | 1      |
| B         | 61     | Zubringer Bielefeld/Ummeln  | in Planung                                | Aktiver Lärmschutz, Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Bielefeld, Ummeln          |         | 1      |
| B         | 64     | Verlängerung Lärmschutzwand Tegetfeld/Südstraße im Auffahrtsarm B 64      | 2020                                      | Lärmschutzwand   | Delbrück                   |         | 1      |
| B         | 64     | Ersatzneubau Lärmschutzwand Paderborn-Sande in Fahrtrichtung Delbrück     | 2023                                      | Lärmschutzwand   | Paderborn-Sande            |         | 1      |
| L         | 636    | Fahrbahnsanierung Lippstadt-Esbeck  | 2023                                      | Deckensanierung  | Lippstadt                  |         | 1      |
| L         | 673    | Fahrbahninstandsetzung zwischen Wickede und Ense-Waltringen               | 2023                                      | Deckensanierung  | Ense                       |         | 1      |
| L         | 755    | Erneuerung der Ortsdurchfahrt Gemeinde Borchon                            | 2023-2025                                 | Neubau/Umbau von zwei Busbuchten, Erneuerung der Fahrbahnbefestigung inkl. Fahrbahnbelag Altenaubrücke; Barrierefreier Umbau des Kreisverkehrs L 755/K 20 (Unter der Burg/Bahnhofstraße) | Borchon                    |         | 1      |
| L         | 776    | Ortsumgehung Bad Fredeburg  | 2023                                      | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Bad Fredeburg              |         | 1      |
| B         | 83n    | Neubau der Ortsumgehung Bad Karlshafen und Beverungen/Herstelle           | 2019-22                                   | Entlastung der Ortsdurchfahrten  | Bad Karlshafen, Beverungen |         | 1      |
| B         | 511    | Bad Fredeburg in Fahrtrichtung Eslohe                                     | in Umsetzung                              | Lärmschutzwand/-wall   | Schmallenberg              |         | 1      |
| B         | 68     | Erneuerung der Ortsdurchfahrt Lichtenau                                   | in Umsetzung                              | Deckensanierung  | Lichtenau                  |         | 1      |
| B         | 236    | Neubau Geh-/Radweg zwischen Schmallenberg und -Winkhausen                 | in Umsetzung                              | Radweg, Bushaldebuchten  | Schmallenberg              |         | 1      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |         | Bezeichnung der Baumaßnahme   | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme   | Gemeinde                      | Hinweis | Region |
|-----------|---------|---|---|--|-------------------------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer  |   |   |  |                               |         |        |
| 1         | 2       | 3   | 4   | 5  | 6                             | 7       |        |
| B         | 64      | Neubau zwischen Brakel/Hembsen – Höxter/Ottbergen (Abschnitt 1a)  | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Stadt Höxter<br>Stadt Brakel  |         | 1      |
| B         | 1       | Ortsumgehung Salzkotten   | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Salzkotten                    |         | 1      |
| B         | 64      | Paderborn, Instandsetzung von Holzlärmschutzwänden Borchener Str. in Fahrtrichtung Rheda-Wiedenbrück                          | in Planung                                | Lärmschutzwand   | Paderborn                     |         | 1      |
| B         | 64      | Neubau zwischen Höxter/Godelheim und Höxter   | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Stadt Höxter                  |         | 1      |
| B         | 229     | Ortsumgehung Neuenrade  | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Stadt Neuenrade               |         | 1      |
| B         | 508n    | Ortsumgehung Kreuztal   | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Kreuztal                      |         | 1      |
| L         | 70n     | Ortsumgehung Sprockhövel/Niedersprockhövel  | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Sprockhövel                   |         | 1      |
| B         | 56      | Ortsumgehung Düren  | 2020/2021                                 | Entlastung Ortsdurchfahrt<br>Lärmschutzwand<br>Lärmmindernder Fahrbahnbelag<br>Passiver Schallschutz | Düren                         |         | 2      |
| L         | 50n     | Ortsumgehung Setterich (K 27 – L 50)<br>Neubau Lärmschutzwände  | 2021                                      | Lärmschutzwand   | Stadt Baesweiler/<br>Settrich |         | 2      |
| B         | 265n    | Ortsumgehung Hürth-Hermülheim und vierstreifiger Ausbau der B 265 / Luxemburger Straße zwischen Bau-km 0+090 und Bau-km 5+538 | 2018-2022                                 | Lärmschutzwand<br>Passiver Schallschutz  | Stadt Hürth                   |         | 2      |
| B         | 51n     | Ortsumgehung Köln-Meschenich  | In Umsetzung                              | Entlastung der Ortsdurchfahrt  | Köln, Meschenich              |         | 2      |
| L         | 361n    | Neubau der A4-Anschlussstelle Frechen –Königsdorf   | In Umsetzung                              | Entlastung der Ortsdurchfahrt Frechen-Königsdorf   | Frechen                       |         | 2      |
| L         | 333     | Sanierung zwischen Eitorf und Windeck-Herchen   | 2023                                      | Erneuerung der Asphaltdeckschicht  | Eitorf                        |         | 2      |
| B         | 42      | Sanierung der Tunnelkette Oberkassel, Galerie Oberdollendorf, Tunnel Oberdollendorf   | In Umsetzung                              | Asphaltdeckschicht   | Bonn, Königswinter            |         | 2      |
| L/L       | 120/277 | Sanierungsarbeiten in Windeck an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz  | in Umsetzung                              | Deckensanierung  | Windeck                       |         | 2      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme   | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme  | Gemeinde          | Hinweis | Region |
|-----------|--------|---|---|---|-------------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer |   |   |   |                   |         |        |
| 1         | 2      | 3   | 4   | 5   | 6                 | 7       |        |
| L         | 269n   | Bau der Ortsumgehung Niederkassel   | in Umsetzung                              | Entlastung der Ortsdurchfahrt, Kreisverkehr, gemeinsamer Geh- und Radweg, Lärmschutzwände | Niederkassel      |         | 2      |
| L         | 332n   | Bau der Ortsumgehung Troisdorf  | in Umsetzung                              | Entlastung der Ortsteile Sieglar und Eschmar, Lärmschutzwand, Troglage                    | Troisdorf         |         | 2      |
| L         | 351    | Sanierung der Landesstraße in Reichshof-Wildbergerhütte   | in Umsetzung                              | Deckensanierung   | Reichshof         |         | 2      |
| B         | 237    | Ortsumgehung Hückeswagen  | in Planung                                | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Hückeswagen       |         | 2      |
| B         | 54     | Lünen (B236 – DB-Strecke) 4-streifiger Ausbau   | in Umsetzung                              | Lärmindernde Fahrbahnbelag, Lärmschutzwand und Passiver Schallschutz                      | Lünen             |         | 2      |
| L         | 551    | Bochum, Königsallee Deckensanierung (Abs. 11 Stat. 0,00 bis Abs. 13 Stat. 0,29)                 | 2019                                      | Deckensanierung Lärmindernder Fahrbahnbelag   | Bochum            |         | 2      |
| L         | 644    | Herten, Umbau der Krzg. L644/L638/L639 (Ewaldstr./Gelsenkirchener Str.)                         | 2019                                      | Passiver Schallschutz   | Herten            |         | 2      |
| B         | 233    | Kamen, Nordring (alt B61), Deckensanierung mit Umgestaltung der Ortsdurchfahrt                  | 2019                                      | Passiver Schallschutz   | Kamen             |         | 2      |
| B         | 474    | Ortsumgehung Datteln (L609 - B235), Neubau  | in Umsetzung                              | Ortsumgehung  | Datteln           |         | 2      |
| L         | 821n   | Ortsumgehung Bergkamen (L654 - K16)   | in Umsetzung                              | Ortsumgehung Lärmschutzwälle  | Bergkamen         |         | 2      |
| L         | 667n   | Ortsumgehung Holzwickede  | in Planung                                | Ortsumgehung Lärmschutzwälle und lärmindernder Fahrbahnbelag                              | Holzwickede       |         | 2      |
| B         | 236    | Ortsdurchfahrt Schwerte (Ostentor - A1)   | in Planung                                | Passiver Schallschutz   | Schwerte          |         | 2      |
| B         | 236    | Ausbau der Bundesstraße von der Anschlussstelle Schwerte bis zur Dortmunder Stadtgrenze (TA 10) | 2022                                      | Lärmschutzwände   | Dortmund/Schwerte |         | 2      |
| B         | 236    | Anschlussstelle Dortmund/Derne - Tunnel Wambel; Erhaltungsentwurf (Nordabschnitt TA 3)          | in Planung                                | Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbahnbelag                              | Dortmund          |         | 2      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme  | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme  | Gemeinde      | Hinweis | Region |
|-----------|--------|--|---|---|---------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer |  |   |   |               |         |        |
| 1         | 2      | 3  | 4   | 5   | 6             | 7       |        |
| B         | 236    | Anschlussstelle Dortmund/Derne - Tunnel Wambel; Erhaltungsentwurf (TA 4 + 5)         | in Planung                                | Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbelag                | Dortmund      |         | 2      |
| B         | 236    | Austausch Betonelemente der Lärmschutzwände an den Tunnelportalen (TA 6)             | 2023                                      | Erneuerung Lärmschutzwände im Tunnelbereich                             | Dortmund      |         | 2      |
| B         | 236    | Dortmund, zw. Tunnel Wambel u. Berghofen; Erneuerung der LSW entlang der B236 (TA 7) | in Planung                                | Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbelag                | Dortmund      |         | 2      |
| B         | 236    | Sanierung der Lärmschutzwände an den Tunnelportalen (TA 8)                           | in Planung                                | Erneuerung Lärmschutzwände im Tunnelbereich                             | Dortmund      |         | 2      |
| B         | 63n    | Ortsumgehung Hamm (Teil 1; A2 - K35n)  | in Planung                                | Ortsumgehung  | Hamm          |         | 2      |
| B         | 63n    | Ortsumgehung Hamm (Teil 2; K35n - Zentrum)   | in Planung                                | Ortsumgehung  | Hamm          |         | 2      |
| L         | 665    | Bönen, Sanierung von B63n bis Anschlussstelle Bönen (A2) inkl. Anlage Radweg         | in Planung                                | Sanierung Querschnitt und Anpassung Lärmschutz                          | Bönen         |         | 2      |
| L         | 651    | Bochum, Munscheider Damm, Neubau Bauwerk; mit Neubau Radweg                          | in Umsetzung                              | Passiver Schallschutz   | Bochum        |         | 2      |
| B         | 58n    | Ortsumgehung Wesel (Abschnitt 21.3 Station 0+374 bis Abschnitt 24 Station 3+115)     | In Umsetzung                              | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Wesel         |         | 2      |
| B         | 67     | OU Uedem (Südabschnitt A 57 - L 77)  | Planung                                   | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Uedem         |         | 2      |
| B         | 67     | OU Uedem (Nordabschnitt) L 77 – L 174  | Planung                                   | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Uedem         |         | 2      |
| B         | 220n   | OU Kleve-Kellen  | Planung                                   | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Kleve         |         | 2      |
| B         | 528n   | OU Kamp-Lintfort   | Planung                                   | Entlastung der Ortsdurchfahrt   | Kamp-Lintfort |         | 2      |
| B         | 220    | Neubau der Lärmschutzwand „Zeisigweg“  | 2021                                      | Lärmschutzwand  | Emmerich      |         | 2      |
| B         | 221    | Ortslage Broekhuysen (Abs.45, Stat. 0+465 - 0+86)                                    | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Straelen      |         | 2      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme   | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme  | Gemeinde   | Hinweis  | Region |
|-----------|--------|---|---|---|--|--|--------|
| Kategorie | Nummer |   |   |   |  |  |        |
| 1         | 2      | 3   | 4   | 5   | 6  | 7  |        |
| L         | 137    | Ortslage Büderich (Abs.10.2 u. 10.3)                                      | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Meerbusch  | Anordnung derzeit außer Kraft - Klage                              | 2      |
| L         | 361    | Ortslage Kapellen (Abs.17,2 Stat. 0,014 - 0,615 und 1,700 - 2,790 (2017)) | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Grevenbroich   |  | 2      |
| L         | 491    | Ortslage Kevelaer (Abs. 2, Stat. 0+017 - 0+320)                           | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Kevelaer   |  | 2      |
| L         | 371    | Ortslage Hostert (Abs. 7)   | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 50 km/h a.g.O. | Schwalmtal   |  | 2      |
| L         | 287    | Kamp-Lintfort (Abs.5, Stat. 0+090 - 0+600)                                | In Umsetzung<br>Noch offen                | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Kamp-Lintfort  |  | 2      |
| L         | 371    | Ortslage Hostert (Abs. 6)   | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 50 km/h a.g.O. | Schwalmtal   |  | 2      |
| L         | 491    | Ortslage  | In Umsetzung                              | Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O. | Kevelaer   |  | 2      |
| RS        | 1      | Radschnellweg Ruhr  | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund                                  | Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Kamen, Moers, Unna | nur in Teilbereichen eine Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre | 2      |
| RS        | 2      | Radschnellweg Westmünsterland (Bocholt-Rhede)                             | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund                                  | Bocholt, Borken, Coesfeld, Gescher, Isselburg, Rhede, Velen                |  | 1      |
| RS        | 3      | Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe  | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund                                  | Bad_Oeynhausen, Herford, Löhne, Minden, Porta Westfalica                   | nur in Teilbereichen eine Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre | 1      |
| RS        | 4      | Radschnellweg Euregio   | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund                                  | Aachen, Herzogenrath   |  | 2      |
| RS        | 5      | Radschnellweg Neuss, Düsseldorf und Langenfeld                            | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund                                  | Düsseldorf, Langenfeld, Monheim  |  | 2      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers



Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

| Straße    |        | Bezeichnung der Baumaßnahme        | Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand* | Art der Maßnahme                       | Gemeinde                 | Hinweis | Region |
|-----------|--------|------------------------------------|---|--|--------------------------|---------|--------|
| Kategorie | Nummer |                                    |   |  |                          |         |        |
| 1         | 2      | 3                                  | 4   | 5                                      | 6                        | 7       |        |
| RS        | 6      | Radschnellweg Köln-Frechen         | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund | Köln, Frechen            |         | 2      |
| RS        | 7      | Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet | in Planung                                | Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund | Bottrop, Essen, Gladbeck |         | 2      |

\*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers