

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt Coesfeld vom 08.03.2018**

1. Allgemeines

1.1 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 581 (Borken – Havixbeck)
- L 555 (Coesfeld – Laer)
- K 46 (Gescher – Coesfeld)
- K 52 (Billerbeck – Coesfeld)
- K 12 (Rorup – 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.

Straße	Kfz/Jahr
B 474	3,285 Mio bis 7,042 Mio
B 525	3,129 Mio bis 4,630 Mio

1.2 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, Markt 8, 48653 Coesfeld
Tel. 02541/939-1306, Fax. 02541/939-4310
Mail holger.ludorf@coesfeld.de
Homepage www.coesfeld.de

Die Stadt Coesfeld ist zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes verpflichtet, für die Durchführung der wesentlichen Maßnahmen selbst aber nicht zuständig. Für den Lärmschutz an Straßen ist der jeweilige Straßenbaulastträger 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
Homepage www.strassen.nrw.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) in nationales Recht sind die Kreise und die kreisfreien Städte verpflichtet, auf Grundlage der §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) die Lärmsituation für ihr jeweiliges gesamte Stadtgebiet zu ermitteln und anhand von Lärmkarten graphisch darzustellen.

1.4 Geltende Grenzwerte

Aktionspläne sind dann aufzustellen, wenn Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen. Für NRW hat das Umweltministerium in einem Runderlass Auslösewerte festgelegt. Sie kennzeichnen die Gebiete mit dem dringlichsten Handlungsbedarf. Danach sind in Nordrhein-Westfalen Lärmaktionspläne aufzustellen, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Lärmpegel **tagsüber von 70 dB(A)** und **nachts von 60 dB(A)** erreicht oder überschritten wird. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der (Lärm-)Aktionsplanung zugrunde legen.

Entsprechend der Festlegungen im Runderlass werden für die Stadt Coesfeld grundsätzlich zunächst Aktionspläne für die Bereiche mit Lärmpegeln von tags LDEN ≥ 70 dB(A) bzw. nachts LNight ≥ 60 dB(A) aufgestellt. Entsprechend der gesetzlichen Regelungen werden für Coesfeld die Auswirkungen der Bundesstraßen B 474 und B 525 betrachtet. Da die als Voraussetzung für eine Lärmsanierung festgelegten Grenzwerte seit dem Jahr 2010 von den Auslösewerten für die Aktionsplanung abweichen, werden parallel die niedrigeren Schwellenwerte von **LDEN ≥ 65 dB(A)** und **LNight ≥ 55 dB(A)** betrachtet.

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 nur die Bundesstraßen B 474 und B 525):

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

Straßen gesamt					
Anzahl der Menschen (N) in der Stadt Coesfeld, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:					
L _{DEN} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N (Stufe 3):	583	109	42	17	0
L _{NIGHT} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N (Stufe 3):	183	57	24	3	0
Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen (N) in der Stadt Coesfeld:					
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75		
N (Stufe 3):	326	28	0		
Anzahl der lärmbelasteten Schulen (N) in der Stadt Coesfeld:					
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75		
N (Stufe 3):	0	0	0		
Anzahl der lärmbelasteten Krankenhäuser (N) in der Stadt Coesfeld:					
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75		
N (Stufe 3):	0	0	0		
Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Coesfeld in km ²					
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75		
N (Stufe 3):	7,826625	1,965702	0,383679		

Die Lärmkarte für die Stadt Coesfeld kann im Internet auf den Seiten des Umgebungslärmportals www.umgebungslaerm.nrw.de/ eingesehen werden.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Als Grundlage einer Bewertung wurden zunächst die Lärmkartierungen in den Stufen 2 (2012) und 3 (2017) gegenübergestellt. Dabei wurden keine prägnanten Unterschiede festgestellt. Beispielhaft ist das Ergebnis der Gegenüberstellung für die LDEN-Werte als Anlage 2 (5 Blätter) beigefügt. Anschließend wurde anhand der Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) der Grad der Betroffenheit für die Stadt Coesfeld ermittelt. In der Auswertung wurde unterschieden nach den Auslösewerten

LDEN ≥ 70 dB(A) und/oder) LNight ≥ 60 dB(A) und

LDEN ≥ 65 dB(A) und/oder) LNight ≥ 55 dB(A).

Die Auswertung des offiziellen Tabellenteils der durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erstellten Lärmkarten ist im Folgenden abgebildet. Zusätzlich wurden die Ergebnisse der Lärmkartierungen in den Stufen 2 (2012) und 3 (2017) gegenübergestellt.

Straßen gesamt					Auswertung		
Anzahl der Menschen (N) in der Stadt Coesfeld, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:							
L _{DEN} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75	>70	>65
N (Stufe 3):	583	109	42	17	0	17	59
N (Stufe 2):	824	151	50	24	0	24	74
Differenz:	-241	-42	-8	-7	0	-7	-15
L _{NIGHT} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70	>60	>55
N (Stufe 3):	183	57	24	3	0	27	84
N (Stufe 2):	259	79	28	6	0	34	113
Differenz:	-76	-22	-4	-3	0	-7	-29
Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen (N) in der Stadt Coesfeld:							
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75				>65
N (Stufe 3):	326	28	0				28
N (Stufe 2):	450	34	0				34
Differenz:	-124	-6	0				-6
Anzahl der lärmbelasteten Schulen (N) in der Stadt Coesfeld:							
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75				>65
N (Stufe 3):	0	0	0				0
N (Stufe 2):	0	0	0				0
Differenz:	0	0	0				0
Anzahl der lärmbelasteten Krankenhäuser (N) in der Stadt Coesfeld:							
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75				>65
N (Stufe 3):	0	0	0				0
N (Stufe 2):	0	0	0				0
Differenz:	0	0	0				0
Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Coesfeld in km ²							
L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75				>65
N (Stufe 3):	7,826625	1,965702	0,383679				2,349381
N (Stufe 2):	8,469184	2,058701	0,434909				2,49361
Differenz:	-0,642559	-0,092999	-0,05123				-0,144229

Im Ergebnis sind

17 Personen tagsüber einem Lärmpegel von 70 dB (A) oder höher ausgesetzt,

27 Personen nachts einem Lärmpegel von 60 dB (A) oder höher ausgesetzt,

59 Personen tagsüber einem Lärmpegel von 65 dB (A) oder höher ausgesetzt

84 Personen nachts einem Lärmpegel von 55 dB (A) oder höher ausgesetzt.

Die Zahl der betroffenen Menschen ist gegenüber der Lärmkartierung der Stufe 2 (2012) in allen Kategorien zurückgegangen.

Lärmpegel von 70 dB (A) oder höher tagsüber: Abnahme um 7 Personen

Lärmpegel von 60 dB (A) oder höher nachts: Abnahme um 7 Personen

Lärmpegel von 65 dB (A) oder höher tagsüber: Abnahme um 15 Personen

Lärmpegel von 55 dB (A) oder höher nachts: Abnahme um 29 Personen

Dieser Rückgang kann unter anderem mit der Entwicklung der zugrundeliegenden Verkehrsbelastungen zusammenhängen. Die Verkehrsbelastungen sind auf der Bundesstraße B 474 zwischen 2012 und 2017 zum Teil deutlich gestiegen, auf der Bundesstraße B 525 reduzierte sich die Verkehrsbelastung an fast allen Querschnitten. Die Zahl der vom Verkehrslärm Betroffenen war aber bereits in der Lärmkartierung 2012 an der Bundesstraße B 525 deutlich höher, so dass sich hier eine Änderung der Verkehrsbelastung deutlicher auf die Zahl der Betroffenen auswirkt. Die höhere Betroffenheit an der B 525 gegenüber der B 474 lässt sich damit erklären, dass hier eine größere Anzahl von Einzelgebäuden in der Außerortslage ohne weiteren Lärmschutz nah an der Straße stehen.

B 474			
Zählstelle	DTV		
Nr.	2012	2017	Differenz
1	9.250	9.000	-250
2	11.926	12.952	1.026
3	11.928	12.560	632
4	8.836	9.572	736
5	11.288	14.522	3.234
6	15.592	18.484	2.892
7	11.962	15.560	3.598
8	13.724	19.292	5.568

B 525			
Zählstelle	DTV		
Nr.	2012	2017	Differenz
1	13.374	12.546	-828
2	11.682	10.546	-1.136
3	14.102	12.686	-1.416
4	9.120	8.912	-208
5	8.788	11.482	2.694
6	11.530	8.572	-2.958

Die räumliche Zuordnung der Zählstellen kann der Anlage 3 entnommen werden.

Insgesamt ist die Zahl der betroffenen Personen – gesehen auf das gesamte Stadtgebiet – als gering anzusehen. Die betroffenen Grundstücke liegen im Wesentlichen in Einzellage außerhalb der bebauten Ortsteile. lassen sich derzeit - über die Feststellungen im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung hinaus - keine verbesserungsbedürftigen Situationen identifizieren, die sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung behandeln lassen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Gegenüberstellung der Lärmkartierungen in den Stufen 2 (2012) und 3 (2017) ergibt 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. Die Zahl der betroffenen Menschen ist gegenüber der Lärmkartierung der Stufe 2 (2012) in allen Kategorien zurückgegangen. **Insgesamt lassen sich daher derzeit - über die Feststellungen im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung hinaus - keine verbesserungsbedürftigen Situationen identifizieren, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung behan-**

delt werden können.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

A. Vermeidung von Schallemissionen

Die konsequente Förderung der Nahmobilität 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 Infrastruktur 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 Bahnhaltedpunkte 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 verkehrabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen im Zuge des Hauptstraßennetzes, die insbesondere den Verkehrsfluss auf der Hauptachse verstetigen und
- die im Zusammenhang mit dem Bau der Hansestraße realisierten Kreisverkehre.

Ein weiteres Element zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs sind die vermehrt zum Einsatz gebrachten Schutzstreifen für Radfahrer.

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 und dem Bau des Inneren Rings im Zuge der K 46 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

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“,
- der Bau weiterer Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angebote am Bahnhof Coesfeld,
- die Beteiligung an Radschnellwegprojekten wie z.B. dem Radschnellweg RS2 Isselburg-Coesfeld
- die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptstraßennetz entsprechend der rechtlichen Vorgaben z.B. im Bereich von Schulen und Kindergärten 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.

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 Verstetigung des Verkehrs auf dem inneren Ring zwischen Holtwicker und Borkener Straße ist ein Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe, die in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt wurde. Die Empfehlungen, 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.

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.

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 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.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

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

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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
- Attraktive Gestaltung des Straßenraumes: „Straße als Lebensraum“

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Schätzwerte können nicht angegeben werden.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Aufstellung durch Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld am 27. September 2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

27. September 2018

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

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 28. Mai 2018 bis einschließlich 28. Juni 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 18. Mai 2018, über die örtliche Presse (Allgemeine Zeitung, Artikel vom 19. Mai 2018) und das Lokalradio (Pressemitteilung der Stadt Coesfeld vom 18. Mai 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.umgebungslaerm.nrw.de/).

Das Protokoll über die vorgebrachten Anregungen und Vorschläge zur Lärmaktionsplanung als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ist ebenfalls im Internet veröffentlicht und hier in den gesamten Auftritt zum Thema Lärmaktionsplanung integriert:

www.coesfeld.de/wirtschaft-bauen/planung/verkehrsplanung/laerm.html

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

keine

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.coesfeld.de/wirtschaft-bauen/planung/verkehrsplanung/laerm.html

5. Anlagen

Anlage 1:	Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Coesfeld
Anlage 2:	Gegenüberstellung der Lärmkartierungen der Stufen 2 (2012) und 3 (2017) für die LDEN-Werte
Anlage 2.1:	Blatt 1 – B 525 West
Anlage 2.2:	Blatt 2 – B 525 Ost
Anlage 2.3:	Blatt 3 – B 474 Nord
Anlage 2.4:	Blatt 4 – B 474 Mitte
Anlage 2.5:	Blatt 5 – B 474 Süd
Anlage 3:	Übersicht über die Verkehrsstärken