



Stadt Emsdetten  
Am Markt 1  
48282 Emsdetten

**- ENTWURF -**

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn, Steinberg Partner GmbH

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Thomas Mattner Dipl.-Ing (Projektleitung)

Carola Baier M. Sc. (Projektbearbeitung)

### Bildnachweis

Titelseite: Auszug aus der Lärmkarte 2022,  
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und  
Verkehr des Landes NRW (MUNV)

<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Anlass und Einführung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Zuständige Behörden</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Ablauf &amp; Inhalte der Lärmaktionsplanung</b>	<b>10</b>
3.1	Hauptverkehrsstraßen	10
3.2	Hauptebisenbahnstrecken	12
3.3	Andere Lärmquellen	12
<b>4</b>	<b>Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans</b>	<b>13</b>
4.1	Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne	13
4.2	Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes	14
4.3	Berechnungsmethoden der Lärmkartierung	15
4.4	Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel	16
4.5	Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess	18
4.6	Fördermöglichkeiten für Maßnahmen	19
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse der Lärmkartierung</b>	<b>20</b>
5.1	Darstellung der Lärmkartierung	20
5.2	Betroffenenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr	25
5.3	Kartierung und Lärmwirkung an den zusätzlich untersuchten Straßen	32
5.4	Fazit der Bewertungen	36
<b>6</b>	<b>Ausweisung „Ruhiger Gebiete“</b>	<b>37</b>
6.1	Ruhige Gebiete in Emsdetten	39
<b>7</b>	<b>Maßnahmen zur Lärminderung</b>	<b>48</b>
7.1	Maßnahmenstrategien zur Lärminderung	48
7.1.1	Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen Planungen	50
7.1.2	Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Emsdetten	51
7.2	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Lärminderung	53
7.2.1	Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Emsdetten (Steckbriefe)	59
7.2.2	Maßnahmenvorschläge für die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte	78
7.3	Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung	87
7.4	Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen	88
7.5	Umsetzung & Ergebniskontrolle der Lärmaktionsplanung	93
<b>8</b>	<b>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>94</b>
8.1	Frühzeitige Phase der Beteiligung	94
8.2	Offenlage des LAP-Entwurfs	98
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>99</b>
<b>10</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>101</b>
<b>11</b>	<b>Anhang</b>	<b>102</b>

# Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe 4 .....	11
Abbildung 2: Kartenauszug Lärmwirkung Schiene $L_{den}$ .....	12
Abbildung 3: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung .....	17
Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{den}$ .....	21
Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{den}$ , Fokus auf Stadtmitte.....	22
Abbildung 6: Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{night}$ .....	23
Abbildung 7: Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{night}$ , Fokus auf Stadtmitte .....	24
Abbildung 8: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, 24h ( $L_{den}$ ) - Gesamtstadt.....	27
Abbildung 9: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, 24h ( $L_{den}$ ) - Stadtmitte .....	28
Abbildung 10: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, Nacht ( $L_{night}$ ) - Gesamtstadt .....	29
Abbildung 11: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, Nacht ( $L_{night}$ ) - Stadtmitte.....	30
Abbildung 12: zusätzliche Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{den}$ .....	34
Abbildung 13: zusätzliche Lärmkartierung Straßenverkehr - $L_{night}$ .....	35
Abbildung 14: Ruhige Gebiete der Stadt Emsdetten .....	40
Abbildung 15: Übersicht ausgewählter Neubauprojekte .....	52
Abbildung 16: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A).....	54
Abbildung 17: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 481.....	61
Abbildung 18: Nummerierter Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 475 .....	67
Abbildung 19: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 590.....	69
Abbildung 20: Nummerierte Abschnitte mit Handlungsempfehlungen entlang der zusätzlich kartierten Straßen .....	78
Abbildung 21: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf.....	86
Abbildung 22: Räumliche Bezüge der abgegebenen Meldungen aus der 1. Beteiligungsphase .....	94
Abbildung 23: Verortung, Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge aus der Onlinebeteiligung .....	95
Abbildung 24: Themen der Eingaben aus der 1. Beteiligungsphase (Mehrfachnennungen möglich) .....	97



# Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen, $L_{den}$ .....	25
Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, $L_{night}$ .....	25
Tabelle 3: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen.....	26
Tabelle 4: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte.....	31
Tabelle 5: Betroffenheit nach Pegelklassen entlang der zusätzlich kartierten Straßen, $L_{den}$ .....	33
Tabelle 6: Betroffenheit nach Pegelklassen entlang der zusätzlich kartierten Straßen, $L_{night}$ .....	33
Tabelle 7: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen entlang zusätzl. kartierter Straßen.....	33
Tabelle 8: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete.....	38
Tabelle 9: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen.....	49
Tabelle 10: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen.....	90
Tabelle 11: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Emsdetten.....	92

## Abkürzungsverzeichnis

---

B	Bundesstraße
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
dB(A)	Messeinheit für Lautstärke/Lärm
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
UG	Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
IVU	Anlagen nach Richtlinie 2008/1/EG Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L	Landesstraße
L <sub>day</sub>	Lärmindex 6 Uhr – 18 Uhr
L <sub>den</sub>	Lärmindex gesamter Tag
L <sub>evening</sub>	Lärmindex 18 Uhr – 22 Uhr
L <sub>night</sub>	Lärmindex 22 Uhr – 6 Uhr
LKZ	Lärmkennziffer
LOA	Lärmtechnisch optimierter Asphalt
MUNLV/MUNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz/ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
OPA	Offenporiger Asphalt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park and Ride
UBA	Umweltbundesamt
ULP	Umweltleitplan
VBEb	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm
VBU <sub>Sch</sub>	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VBU <sub>S</sub>	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBU <sub>F</sub>	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBU <sub>I</sub>	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
WHO	Weltgesundheitsorganisation

# 1 Anlass und Einführung

Seit dem Jahr 2002 ist es Ziel der Europäischen Gemeinschaft (EG), die Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen zu schützen und diese durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und – soweit möglich – zu verhindern. Dazu wurde die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen, die in allen Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden musste. In Deutschland geschah dies im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), speziell in dessen §§ 47 a-f.

Mit dem Gesetz werden die nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen verpflichtet, sogenannte Lärmaktionspläne (kurz: LAPs) zu erstellen, in denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen oder in Ballungsräumen untersucht und durch entsprechende Maßnahmen geregelt bzw. gemindert werden sollen. Was genau ein Lärmaktionsplan enthalten muss, ist im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben.

Die ersten Lärmaktionspläne wurden durch die Ballungsräume und Großstädte ab dem Jahr 2008 erarbeitet und über die Bundesländer an die EU gemeldet. Seitdem sind diese alle fünf Jahre zu aktualisieren bzw. auch für alle weiteren Kommunen mit entsprechenden Betroffenheiten neu aufzustellen. Inzwischen läuft die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung, in der nun nahezu alle Kommunen bis zum 18. Juli 2024 einen neuen Lärmaktionsplan erstellen müssen.

## Welcher Lärm wird untersucht?

Unter Umgebungslärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie werden belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden, verstanden. Hauptlärmquellen sind der Straßen-, Luft- und Schienenverkehr sowie spezielle Gewerbe-/Industriegebiete und Großhäfen. Diese Arten von Lärm stellen in der Regel konstante Belastungen für die Betroffenen dar und können durch entsprechende Maßnahmen meist im Handlungsspielraum der zuständigen Behörden und Baulastträger konkret beeinflusst werden.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung geht es also nicht um den – sicherlich auch häufig als störend empfundenen – Alltagslärm in der Nachbarschaft (z. B. Rasenmäher, Klimageräte, Baustellen, laute Musik).

## Lärm macht krank!

In unserem Alltag – insbesondere in Städten – sind wir ständig umgeben von mehr oder weniger lauten Geräuschen und Lärm. Teilweise empfinden wir das als störend, manchmal als angenehm (z. B. Musik, Meeresrauschen). Die jeweilige Wahrnehmung kann dabei individuell abweichen. Wenn Menschen allerdings dauerhaft hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, kann dies zur ernsthaften Schädigung der körperlichen und psychischen Gesundheit führen.

Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm können großen Einfluss auf die Bevölkerung haben. Die gravierendsten Folgen sind nach Weltgesundheitsorganisation (WHO) und Umweltbundesamt (vgl. UBA 2008): Sprach- und Kommunikationsbeeinträchtigungen, Schmerzen, Hörermü-

dung und Hörschäden, Tinnitus, Schlafstörungen, hormonelle Reaktionen, Beeinträchtigung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit in Schule und Arbeit, Beeinträchtigung im Sozialverhalten (Aggressivität, Hilflosigkeit, etc.) und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Aber nicht nur die gesundheitlichen Beeinträchtigungen verursachen Probleme und auch volkswirtschaftliche Kosten (z. B. direkte Gesundheitskosten, verringerte Produktivität, erhöhte Unfallzahlen). Übermäßiger Lärm wirkt sich zudem negativ auf die Wohnungswirtschaft aus (z. B. sinkende Immobilienwerte, verringerte Mieteinnahmen, Leerstand und soziale Entmischung) und hemmt die Ansiedlung von lärmsensiblen Gewerbe (z. B. Büros, Dienstleistungen).

Die **Stadt Emsdetten** ist in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung von Straßen- und Schienenverkehrslärm betroffen, der erstmals zu der Aufstellung von Lärmkarten und eines Lärmaktionsplans verpflichtet. Das Emsdettener Stadtgebiet umfasst rund 72 km<sup>2</sup> und liegt zentral im Kreis Steinfurt. In Emsdetten leben rund 36.000 Menschen.

Die Planersocietät wurde beauftragt, eine entsprechend umgebungs-lärmrelevante Bewertung der Situation in Emsdetten durchzuführen und den LAP zu erstellen.

Der vorliegende Bericht enthält insbesondere:

- die erforderlichen Inhalte eines Lärmaktionsplans gem. § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie,
- die Methodik und Ergebnisse der Lärmkartierung (Lärmkarten für Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  unterschieden nach Lärmquelle) als Grundlage der Maßnahmenentwicklung,
- lang- und kurzfristige Strategien sowie Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrs,
- eine Kosten-Wirkungsabschätzung der benannten Maßnahmen.



## 2 Zuständige Behörden

Nach § 47e BImSchG sind für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden verantwortlich. Nach Landesrecht Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden zuständig. Die Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung wird nach § 47c und § 47d von der Gemeinde an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) übermittelt und von dort aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitgeteilt.

Zuständige Behörde für die **Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen**  
nach §47e BImSchG:

### **Stadt Emsdetten**

Gemeindekennzahl: 05566008

Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt

Am Markt 1  
48282 Emsdetten  
[www.emsdetten.de](http://www.emsdetten.de)

Ansprechpartner:  
Herr Thorsten Rösch  
Tel.: 02572 922-505  
E-Mail: [thorsten.roesch@emsdetten.de](mailto:thorsten.roesch@emsdetten.de)

Zuständige Behörde für die **Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienen**  
nach §47e BImSchG:

### **Eisenbahnbundesamt**

Heinemannstraße 6  
53175 Bonn

E-Mail: [lap@eba.bund.de](mailto:lap@eba.bund.de)  
<http://www.eba.bund.de/lap>

## 3 Ablauf & Inhalte der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr, Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner/-innen zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe 1). In der zweiten und dritten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße) mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner/-innen ausgeweitet.

Die Lärmkartierung wird in Nordrhein-Westfalen (NRW) durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für alle Kommunen durchgeführt. Die Ergebnisse der darauf beruhenden Aktionsplanung (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Sie sind unter [www.umgebungs-laerm.nrw.de](http://www.umgebungs-laerm.nrw.de) einsehbar.

Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Diese Ergebnisse werden vom EBA unter [www.eba.bund.de/lap](http://www.eba.bund.de/lap) veröffentlicht.

Alle fünf Jahre werden die Kartierungen aktualisiert und die Lärmaktionspläne neu aufgestellt bzw. überprüft. Die letzte Kartierung der Stufe 4 wurde durch das Land NRW im Sommer 2023 veröffentlicht.

Im Rahmen der Lärmkartierung wird der Lärm nicht vor Ort gemessen, sondern mittels eines Rechenmodells für unterschiedliche Tageszeiten berechnet. Dies erleichtert einerseits die Erstellung der Lärmdaten und sorgt andererseits dafür, dass alle Daten miteinander vergleichbar sind. Schwankungen und Abweichungen durch Einzelereignisse, wie sie bei Messungen vorkommen können, werden in der Berechnung mit einheitlichen Datengrundlagen ausgeschlossen.

Im Zuge der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung fand eine europäische Harmonisierung der Berechnungsmethodik statt, um die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten besser vergleichen zu können. Deshalb erfolgte eine Aktualisierung des Berechnungsverfahrens, das der Kartierung zu Grunde liegt (unter dem Namen CNOSSOS, vgl. Kapitel 4.3). Mit der neuen Rechenmethodik werden nun vielerorts deutlich mehr lärmbelastete Personen als in den vorherigen Kartierungsphasen ausgewiesen, sodass die Bilanzierungen der Betroffenenheiten aus den vorherigen LAPs nicht mehr direkt mit den neuen Ergebnissen vergleichbar sind.

### 3.1 Hauptverkehrsstraßen

Für die Lärmkartierung werden die Gegebenheiten entlang der vielbefahrenen Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen untersucht und die Lärmwirkung mit einem Simulationsmodell berechnet. Untersucht und kartiert wurden auf Datenbasis 2022 alle Hauptverkehrsstraßen dieser

drei Kategorien mit Verkehrsmengen von über 3 Mio. Kfz/Jahr (das entspricht etwa 8.200 Kfz/Tag).

Vom Land NRW (LANUV/MUNV) wurden in Emsdetten folgende Straßen und -abschnitte kartiert:

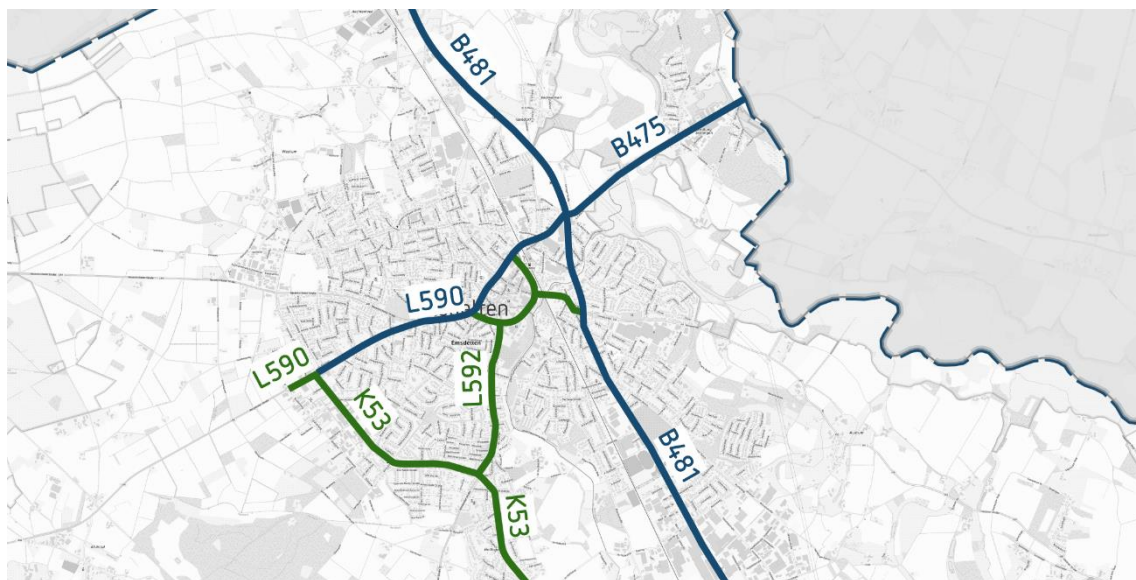
- Bundesstraßen B 481 und B 475
- Landesstraße L 590 (von Elbers, Wilhelm- und Borghorster Straße bis K 53)

Natürlich geht auch von allen anderen Straßen eine Lärmwirkung aus. Die Höhe der Lärmpegel und Anzahl der betroffenen Anwohner/-innen ist auf weniger stark befahrenen Straßen erfahrungsgemäß geringer. Die oft begrenzten finanziellen Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung sollen effizient und zum Wohle möglichst vieler Menschen auf Abschnitte mit dem höchsten Handlungsbedarf konzentriert werden, weshalb die genannte Vorauswahl der zu untersuchenden Straßen durch die rechtlichen Vorgaben seitens des Landesamtes erfolgte.

Die Stadt Emsdetten hat sich zusätzlich entschieden, freiwillig weitere Straßenabschnitte selbst kartieren zu lassen<sup>1</sup>. Folgende Straßenabschnitte wurden zusätzlich untersucht:

- Landesstraße L 590 (Borghorster Straße von K 53 bis Spatzen-/Erzweg)
- Landesstraße L 592 (Buckhoff- und Nordwalder Straße bis K 53)
- Kreisstraße K 53 (Taubenstraße, Lerchenfeld und Reckenfelder Straße bis Föhrendamm)
- Gemeindestraßen Mühlenstraße, In der Lauge (L 590 bis Münsterstraße), Münsterstraße (In der Lauge bis Hansestraße) und Hansestraße (Münsterstraße bis B 481)

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe 4



**blau:** durch das Land kartierte Straßen

**grün:** durch die Stadt zusätzlich beauftragte Untersuchung

Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie,

Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

<sup>1</sup> Die Kartierung erfolgte im 4. Quartal 2023 als Unterauftrag im Rahmen der Erstellung des LAP durch das Ingenieurbüro NTS aus Münster. Die Datengrundlagen für die Kartierung wurden dem Lärmmodell des Landes (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW) zur Lärmkartierung 2022 entnommen.

## 3.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung von Eisenbahnstrecken des Bundes liegt nach § 47e Absatz 4 BImSchG beim Eisenbahnbundesamt, welches seit dem 01.01.2015 auch für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen zuständig ist. Das Eisenbahnbundesamt erstellt derzeit den bundesweiten Lärmaktionsplan der Runde 4 für die Haupteisenbahnstrecken, der bis zum 18. Juli 2024 fertiggestellt und veröffentlicht wird.

Die Angaben zu Schienenstrecken sind daher an dieser Stelle nur nachrichtlich zu sehen.

Auf dem Emsdettener Stadtgebiet befindet sich eine zweigleisige Schienenstrecke, die das östliche Stadtgebiet von Norden nach Süden (von Rheine nach Münster) durchquert und von unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen befahren wird.

Im Fernverkehr wird die Strecke zweistündlich von einem Intercity befahren. Im Nahverkehr nutzen fünf verschiedene Nahverkehrslinien die Strecke im 30- bzw. 60-Minuten-Takt:

Regionalexpress 7 Rhein-Münsterland-Express (RE 7), RE 15 Emsland-Express und Regionalbahn 65 Ems-Bahn (RB 65). Betrieben werden diese Linien von der National Express, der Westfalenbahn und der Eurobahn.

Abbildung 2: Kartenauszug Lärmwirkung Schiene  $L_{den}$



Quelle: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW; Auszug aus der Lärmkartierung 2022; abrufbar unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>

## 3.3 Andere Lärmquellen

Gewerbelärm, ebenso wie Lärm durch Freizeit- oder Nachbarschaft, ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu untersuchen. Zu kartierende IVU Anlagen (Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) befinden sich ebenso nicht im Stadtgebiet wie zu berücksichtigende Flughäfen und -plätze<sup>2</sup> oder Häfen für die Schifffahrt.

<sup>2</sup> Es gibt in Emsdetten einen Sport-Flugplatz der Luftsportgemeinschaft Steinfurt e. V., der aufgrund seiner geringen Start- und Landezahlen jedoch nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist.



## 4 Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG wurde im Jahr 2005 in deutsches Recht umgesetzt und durch die §§ 47a - 47f in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen. Darin enthalten sind wesentliche Regelungsinhalte sowie eine Definition der Zuständigkeiten der Lärm-minderungsplanung. Demnach sind in NRW die Gemeinden für die Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung zuständig.

Die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinde. Diese sollte aber unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben.

Ziel der Lärmaktionspläne soll auch sein, Ruhige Gebiete gegen eine Lärmzunahme zu schützen.

### 4.1 Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne

Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie definiert die erforderlichen Mindestanforderungen für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionspläne. Anhang VI der Richtlinie legt die Daten fest, die an die Kommission zu übermitteln sind.

Für Lärmaktionspläne sind demnach folgende Mindeststandards definiert:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die Benennung der zuständigen Behörde(n),
- die Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- alle geltenden Grenzwerte,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

## 4.2 Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan definiert als ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes die Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge, mit denen die Belastung der Bevölkerung durch Lärm verringert werden kann. Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan jedoch in der Regel nicht und auch die benannten Grenzwerte sind nicht verpflichtend einzuhalten (vgl. Website Umgebungslärm NRW).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings nach Fachrecht gültig. Das bedeutet, dass alle planenden Fachämter und Behörden die Inhalte und Aussagen des LAP in ihre Abwägungs- und Entscheidungsprozesse aufnehmen müssen.

Der § 47d Absatz 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen durch den LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Im Gesetz wird dies wie folgt beschrieben: Die Durchsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes sind nach § 47d Absatz 6 BImSchG unter Einhaltung spezialgesetzlicher Eingriffsgrundlagen „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

Festlegungen und Entscheidungen über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf der Maßnahmen liegen im Ermessen der zuständigen Behörden bzw. in NRW der Kommunen. Maßnahmen sind mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und im Einvernehmen weiterzuentwickeln. Der Lärmaktionsplan bleibt den Vorgaben aus übergeordneten Gesetzen untergeordnet (z. B. Straßenverkehrsordnung (StVO) bei Temporeduzierung, vgl. Ausführung auf S. 56).

Der Detaillierungsgrad der Lärmkartierung reicht für die meisten spezialgesetzlichen Abwägungsprozesse nicht aus. Deshalb sind je nach Maßnahme die Belastungen der Streckenabschnitte bei Bedarf nach den spezialgesetzlichen Grundsätzen und unabhängig von der Lärmkartierung ggf. lärmtechnisch neu nach den gültigen Lärmschutzrichtlinien (z. B. RLS-19) vertieft zu berechnen. Soweit die Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden und auch nach Fachrecht gültig sind, wird in der Folge jedoch das Ermessen für die jeweilige Behörde (bspw. Straßenverkehrsbehörde) durch den Lärmaktionsplan eingeschränkt (vgl. MUNLV 2008 b).

Bauliche Veränderungen im Straßennetz obliegen weiter dem jeweiligen Straßenbaulastträger und sind von der Gemeinde bei ihm zu beantragen und abzustimmen. Der Lärmaktionsplan schränkt jedoch das Ermessen des Straßenbaulastträgers bei der Entscheidung, ob und wann im Rahmen des Straßenbaus/der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchgeführt werden, entsprechend ein. Auf Maßnahmen, die zurückgestellt werden, soll mit Begründung gesondert eingegangen werden.

Die Lärmaktionspläne müssen auch bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungspflicht, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung aber nicht (vgl. Website Umgebungslärm NRW; MLUR; MUNLV 2008 b).

Auch bei der Festlegung Ruhiger Gebiete handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen (in die Abwägung einzubeziehen) sind.

## 4.3 Berechnungsmethoden der Lärmkartierung

Zur Erstellung der Lärmkartierungen werden keine Messungen vor Ort durchgeführt. Alle relevanten Eingangsdaten (z. B. Lage und Nutzung der Gebäude, Einwohnerzahlen, Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen, Lärmschutzbauwerke) wurden seitens des Landes NRW auf Basis des Jahres 2022 zusammengestellt und durch die jeweiligen Kommunen auf Aktualität geprüft. Die Lärmausbreitung des Verkehrs wurde mittels standardisierter Methodik in einem komplexen Rechenmodell ermittelt<sup>3</sup>.

In den bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurde die Berechnung gemäß der 34. BImSchV §5 Abs. 1 durch vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch), an Flugplätzen (VBUF), durch Industrie und Gewerbe (VBUI) und zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) durchgeführt.

In der vierten Stufe wurde im Rahmen der europäischen Harmonisierung die europaweit einheitliche Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) eingeführt. Es handelt sich dabei um die Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates mit Änderungen vom 10. Januar 2018.

Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen wird ab der vierten Stufe nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt.

Daher sind die Lärmkarten der Stufe 4 nicht oder nur schwer mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar. Die Änderungen betreffen die verwendeten Eingangsdaten, die Rechenverfahren und die Rundungsregel für die Pegelklassen. Häufig werden nun deutlich mehr lärmbeeinträchtigten Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen können nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten abgelesen werden.

Weitere Hinweise zur Vorgehensweise bei der Lärmkartierung und zur Erläuterung der Rechtsvorschriften bieten die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, die von der Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz veröffentlicht wurden<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Für mehr Informationen zur Berechnung und Kartierung siehe auch:  
<https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

<sup>4</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung 27.01.2022; zum Download unter:  
[https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022\\_1654006649.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf)

## 4.4 Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel

Geräusche werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Ob sie für eine Person eine Belastung darstellen, hängt von vielen Faktoren ab. So kann sich eine gesellige Gruppe über laute Musik freuen, während die Nachbarin sich über dieselbe Musik ärgert, da sie am nächsten Tag früh aufstehen muss. Nachts werden Geräusche zudem eher als laut empfunden als tagsüber, wenn viele Lärmquellen aktiv und wir meist mit anderen Dingen beschäftigt sind.

Geräusche werden in Schallwellen übertragen. Je weiter die Geräuschquelle entfernt ist, desto schwächer werden diese Wellen. Die Stärke der Schallwellen nennt man Schalldruckpegel (umgangssprachlich: Lautstärke). Sie wird in Dezibel (dB) angegeben. Das große A, welches häufig hinter der Einheit dargestellt wird, beschreibt dabei einen international gebräuchlichen Bewertungsfiter, der die durch den Menschen wahrnehmbaren Frequenzen abbildet. Die Grenze des menschlichen Hörens liegt bei einem Dezibel. Lautstärken um 50 dB(A) sind allgemein noch angenehm, bei etwa 100 dB(A) wird es in der Regel unangenehm und bei rund 120 dB(A) wird Lärm sogar schmerzhaft wahrgenommen.

Dabei sind 100 dB(A) jedoch nicht doppelt so laut wahrzunehmen wie 50 dB(A). Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut: das bedeutet, dass nicht die einfachen Rechenregeln gelten, sondern mit Logarithmen gerechnet wird. Werden zwei Schallpegel von je 50 dB(A) addiert, so ergibt dies nicht 100 dB(A), sondern 53 dB(A). 3 dB(A) mehr entsprechen also bereits einer Verdoppelung der Schallintensität.

Als Richtwert im Verkehr führt die Halbierung des Verkehrsaufkommens seinerseits zu -3 dB(A). Dies entspricht jedoch gerade einmal der menschlichen Wahrnehmungsgrenze und erst bei einer Reduktion um -10 dB(A) wird die Lautstärke als nur noch halb so laut empfunden. Subjektive und psychologische Faktoren können hierbei zudem eine individuell bedeutende Rolle spielen (z. B. Vibrationen, die Sicht auf den Verkehr, plötzliche Geräusche wie Hupen).

### Lärmindizes nach Artikel 5 Umgebungsärmrichtlinie

Laut der Umgebungsärmrichtlinie soll der Lärm in den Kartierungen nach definierten Lärmindizes, angegeben in Dezibel, erfasst werden. Diese beziehen sich auf die Tageszeiten  $L_{\text{day}}$  (6:00-18:00 Uhr),  $L_{\text{evening}}$  (18:00-22:00 Uhr) und  $L_{\text{night}}$  (22:00-6:00 Uhr). Zusammenfassend müssen in den Lärmkarten der Index für den gesamten Tag  $L_{\text{den}}$  (day, evening, night) und der  $L_{\text{night}}$  für jede Lärmart getrennt dargestellt werden.

### Beurteilungspegel für Emsdetten

Als Beurteilungspegel werden die Lärmwerte benannt, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Bewertung und Priorisierung der Lärmbelastung herangezogen werden. Die angesetzten Beurteilungspegel sind im Rahmen des Lärmaktionsplans zu benennen. In der Stufe 4 ist es den Kommunen weitgehend freigestellt, wo sie den Beurteilungspegel setzen wollen, es gibt jedoch unterschiedliche Empfehlungen und Untersuchungen dazu.

Kritisch und lange Zeit unterschätzt worden sind insbesondere die dauerhaft wirkenden Lärmbelastungen, z. B. durch den Straßenverkehr. Vorbeifahrende Pkw erreichen Werte zwischen 55 und



75 dB(A), was u. a. abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, dem Motor und der Straßenoberfläche ist. Die Lärmpegel durch Lkw und Motorräder liegen meist darüber.

Ab ca. 40 dB(A) kann es bereits zu Konzentrationsstörungen kommen, Hörschäden können bei dauerhafter Beschallung ab 60 dB(A) entstehen. Bei längerer Aussetzung von Lärmpegeln ab 65 dB(A) wurde ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachgewiesen. Bei nur kurzer Einwirkung von 120 dB(A) können bleibende Hörschäden entstehen – reflexartig halten wir uns die Ohren zu.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) benennt daher Auslösewerte (also Lautstärken, ab denen man schützende Vorkehrungen treffen sollte) von dauerhaft 53 dB(A)  $L_{den}$  (24h-Mittelungspegel) und 45 dB(A)  $L_{night}$  (nachts). Das Umweltbundesamt schlägt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösekriterien einer Lärmaktionsplanung 65 dB(A)  $L_{den}$  und 55 dB(A)  $L_{night}$  vor. Mittelfristig wird zur Minderung der erheblichen Belästigung ein  $L_{den}$  von 60 dB(A) bzw.  $L_{night}$  von 50 dB(A), langfristig 55 dB(A)  $L_{den}$  bzw. 45 dB(A)  $L_{night}$  angestrebt (vgl. UBA 2008).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind laut Richtlinie 2002/49/EG Schutz- oder Verminderungsmaßnahmen ab spätestens (!) 70 dB(A)  $L_{den}$  bzw. 60 dB(A)  $L_{night}$  zu entwickeln.

Demzufolge liegen nach dem Runderlass des MUNLV NRW aus dem Jahr 2008 zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung in hiesiges Recht Lärmprobleme in jedem Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{den}$  von 70 dB(A) und ein  $L_{night}$  von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden.

Da gesundheitliche Beeinträchtigungen allerdings bereits bei deutlich geringerer Lärmbelastung feststellbar sind (vgl. Aussagen der WHO), ist den Kommunen in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung nun weitgehend selbst überlassen worden, welche Auslösewerte sie zur Bewertung der dortigen Lärmsituation ansetzen wollen.

Abbildung 3: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	$L_{DEN}$		$L_{Night}$	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
<b>Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen</b>	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
<b>Vermeidung erheblicher Belästigungen</b>	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: UBA 2022

Als Beurteilungswerte für die **Lärmaktionsplanung in Emsdetten** wird – nach Abstimmung mit der Stadt – eine Orientierung an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur mittelfristigen Vermeidung von Gesundheitsschäden angewendet.

Folglich werden für den  $L_{den}$  **60 dB(A)** und den  $L_{night}$  **50 dB(A)** angesetzt.

Die folgenden Analysen und Bewertungen orientieren sich an diesen Werten. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erforderlichen Aussagen zur Betroffenheit sind davon nicht beeinflusst. Die Pegelwerte dienen vielmehr dazu, bei der Ableitung und Priorisierung von Handlungsbedarfen alle Menschen zu berücksichtigen, die von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und erhöhten Risiken betroffen sind.

## 4.5 Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess

Eine wichtige Forderung der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Das Thema Lärm soll aktiv in die Diskussion gebracht werden und mehr öffentliche Wahrnehmung erfahren.

Nach § 47d Abs. 3 ist die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für die Lärmaktionspläne zu beteiligen. Sie soll rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Die erforderliche Beteiligung erfolgt in der Regel durch öffentliche Auslage des LAP-Entwurfs, während derer die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den festgestellten Belastungen und vorgeschlagenen Maßnahmen bekommen. Die Eingaben werden geprüft und der LAP bei Bedarf nochmals angepasst, bevor er dann politisch beschlossen wird.

### Frühzeitige Beteiligung

In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Gemeinden nun explizit dazu angehalten, die Öffentlichkeit frühzeitig einzubeziehen und die Beteiligung in zwei Phasen zu unterteilen.

In der ersten Phase wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die die Ergebnisse der Lärmkartierung für Emsdetten sowie die Erforderlichkeit und Ziele der Lärmaktionsplanung unterrichtet.

Zudem wurde der Öffentlichkeit an diesem Punkt bereits die Möglichkeit gegeben, Vorschläge zur Lärminderung einzubringen. Dazu hat sich die Stadt Emsdetten zur Online-Veröffentlichung der Lärmkarten mit Kommentarfunktion entschieden.

Die Beteiligung fand vom 13. September bis zum 6. Oktober 2023 statt. Es wurden über 50 Beiträge von Bürger/-innen auf der Onlinekarte platziert.

### Offenlage des Entwurfs

In der zweiten Phase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans bekanntgemacht und offengelegt, sodass Bürger/-innen und Träger öffentlicher Belange (TöB) innerhalb eines festgelegten Zeitraums Stellungnahmen abgeben konnten. Die Offenlage fand statt vom 11.12.2023 bis zum 19.01.2024, es wurden **xx Stellungnahmen von Bürger/-innen und xx Stellungnahmen seitens der TöB** abgegeben.

Die Dokumentationen und Auswertung der zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Emsdetten sind dem Kapitel 8 dieses Berichts zu entnehmen.

## 4.6 Fördermöglichkeiten für Maßnahmen

Ein aktuelles Förderprogramm für die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung besteht nicht (Stand Oktober 2023). Es lassen sich jedoch die Finanzmittel aus Förderprogrammen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nutzen. Hier sind Förderprogramme des Landes oder des Bundes sowie Fördermöglichkeiten über die NRW.BANK zu nennen. Dabei kann sich auch die Gelegenheit bieten, Lärmschutz begleitend zu realisieren.

Eine nicht abschließende Übersicht über einige Fördermöglichkeiten wird im Folgenden gegeben. Weitergehende Informationen bietet das Förderportal [www.umgebungslearn.nrw.de](http://www.umgebungslearn.nrw.de) sowie die Website [www.nrwbank.de](http://www.nrwbank.de).

- FöRi-kom-Stra NRW: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, bspw. zur Verkehrssicherheitserhöhung oder zur Nahmobilitätsförderung, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- FöRi-MM: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätssystems, bspw. Mobilitätsmanagement, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- NRW.BANK.Infrastruktur: u. a. Lärmschutz im Rahmen der Infrastruktur, des Städtebaus oder der sozialen Infrastruktur (Zielgruppe: Unternehmen, private Investoren, kommunale Unternehmen)
- Programm Energetische Stadtsanierung (NRW.BANK.KfW): bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Kommunen)
- Energieeffizient Sanieren (NRW.BANK.KfW): bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- NRW.BANK.Moderne Schulen: energetische Sanierung von Schulen mit positiver Auswirkung auf die Lärmbelastung (Zielgruppe: Schulen)
- Räumliche Strukturmaßnahmen - Landwirtschaftliche Rentenbank: Berücksichtigung von aktiven und passiven Lärmschutzaspekten bei Investitionen in lautstärkeintensive Einrichtungen (z. B. Sport- und Freizeiteinrichtungen, Freibäder, Kita) (Zielgruppe: Kommunen)
- RWP - Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm: Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen bei der Geländeerschließung und Gebäudeerrichtung (Zielgruppe: Kommunen)
- Städtebauförderung: dient städtebaulichen Gesichtspunkten, hier kann aber der Lärmschutz integriert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- Wohnraumförderung NRW: Wohnraumförderung und Lärmschutz, u. a. auch passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster, Schallschutzverglasungen etc. für Wohngebäude (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- Förderprogramm von Straßen.NRW (<https://www.strassen.nrw.de/de/laerschutz.html>)

## 5 Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse der Lärmkartierung

Im Folgenden werden die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse der Lärmkartierungen (siehe strategische Lärmkarten im Anhang) für die Stadt Emsdetten dargestellt und ausgewertet.

### 5.1 Darstellung der Lärmkartierung

Gemäß den Vorgaben im Anhang IV der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit den nach der 34. BImSchV vorgegebenen Berechnungs- und Bewertungsmethoden wurden die Ausbreitungsberechnungen für das Stadtgebiet Emsdetten gesondert für den Lärmindex  $L_{den}$  (day-evening-night) und den Lärmindex  $L_{night}$  durchgeführt und in Lärmkarten dargestellt.

In den Lärmkarten werden gegliedert nach den Lärmindizes Flächen mit den folgenden Belastungswerten erzeugt:

- **Lärmindizes  $L_{den}$ :** 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), 70-74 db(A), > 75 db(A)
- **Lärmindizes  $L_{night}$ :** 50-54 db(A), 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), > 70 db(A)

Im Folgenden sind die Lärmkarten für den Straßenverkehr  $L_{den}$  und  $L_{night}$  dargestellt:

Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{den}$ 

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr 24h  
 $L_{den}$  / dB(A)

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

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)



Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{den}$ , Fokus auf Stadtmitte

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

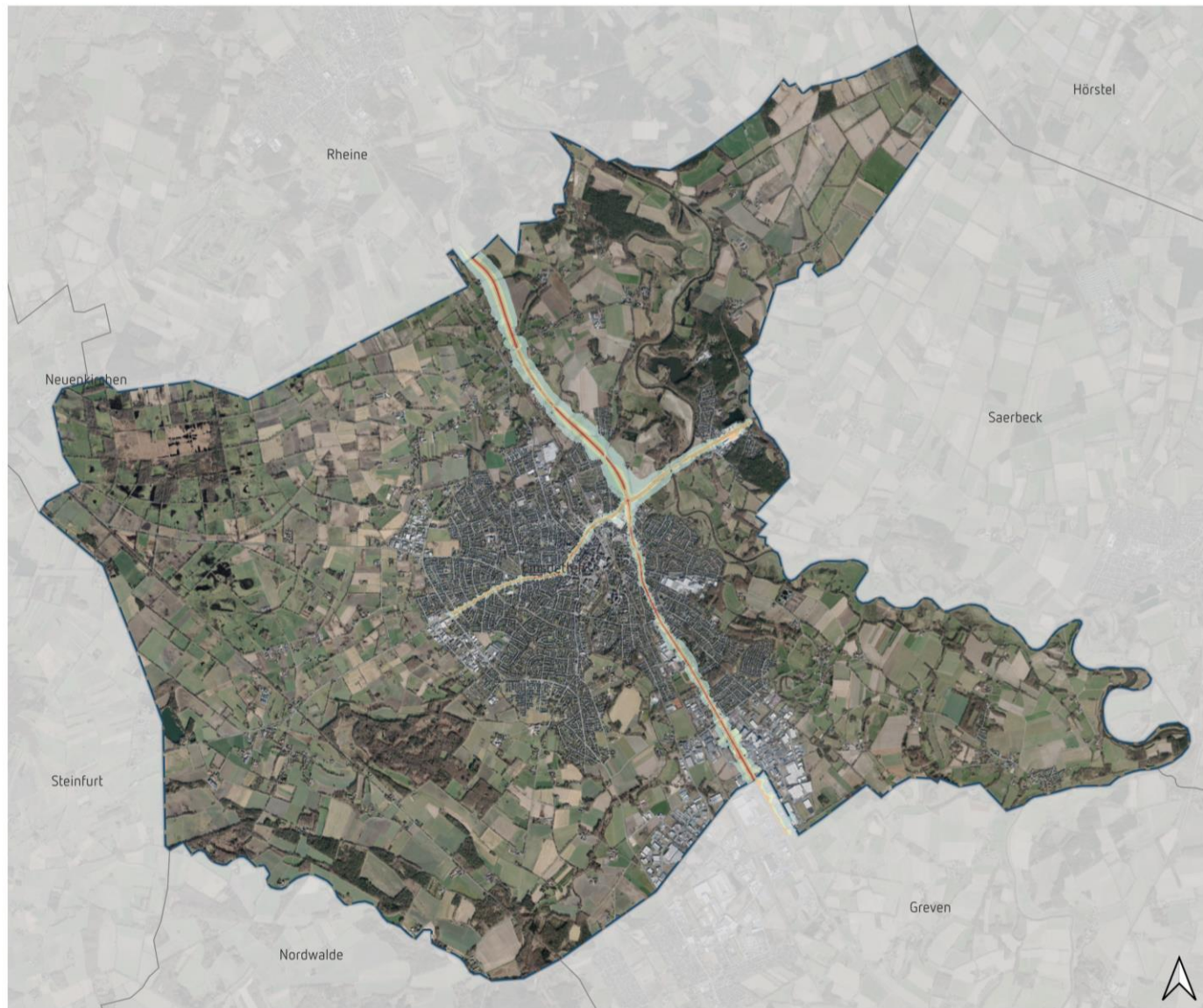
### Legende

Straßenverkehr 24h  
 $L_{den}$  / dB(A)

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

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)



Abbildung 6: Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{night}$ 

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr Nachts  
 $L_{-NGT}$  / dB(A)

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

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)



Abbildung 7: Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{\text{night}}$ , Fokus auf Stadtmittle

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr Nachts  
 $L_{\text{NGT}}$  / dB(A)

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

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)

## 5.2 Betroffenenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr

Die Betroffenenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner/-innen bzw. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt. Die hier genannten Betroffenenzahlen stammen aus den Daten des Landes NRW, die im Rahmen der Lärmkartierung für die Kommunen aufbereitet und ausgegeben wurden.

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildung 4 bis Abbildung 7) zeigen, dass die Bundesstraße B 481 und der Straßenzug B 475 / L 590 große Lärmquellen im Stadtgebiet darstellen. Positiv feststellbar ist, dass in einem Großteil der belasteten Gebiete die Lärmwerte nicht über 60 dB(A) liegen.

Von erhöhten Lärmbelastungen mit  $L_{den} > 60$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 50$  dB(A) sind in Emsdetten rechnerisch 1.600 ( $L_{den}$ ) bzw. 1.653 ( $L_{night}$ ) Menschen betroffen. Das sind jeweils rund 4,5 % der Gesamtbevölkerung. Von stark erhöhten Lärmpegeln ( $L_{den} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 60$  dB(A)) sind rechnerisch 474 ( $L_{den}$ ) bzw. 466 ( $L_{night}$ ) Personen betroffen.

In Emsdetten ist eine Schule von erhöhter Lärmbelastung ( $L_{den} > 60$  dB(A)) betroffen. Dabei handelt es sich um die Paul-Gerhardt-Schule an der Wilhelmstraße.

Gesundheitlich sind laut Berechnungen des LANUV (Tabelle 3) aufgrund der Lärmwirkung der vom Land kartierten Straßen 509 Personen von schweren Belästigungen betroffen, 119 von starken Schlafstörungen und eine Person von ischämischen Herzkrankheiten.

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen,  $L_{den}$

$L_{den,r}$ dB(A)	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70 – ≤ 75	> 75
Betroffene	1.022	539	587	474	-
Schulen	1	-	1	-	-
Krankenhäuser	1 <sup>5</sup>	-	-	-	-
$L_{den,r}$ dB(A)	> 55	> 60	> 65	> 70	> 75
Betroffene (kumuliert)	2.622	1.600	1.061	474	-

Quelle: LANUV 2023

Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen,  $L_{night}$

$L_{night,r}$ dB(A)	> 50 – ≤ 55	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70
Betroffene	584	603	466	-	-
$L_{night,r}$ dB(A)	> 50	> 55	> 60	> 65	> 70
Betroffene (kumuliert)	1.653	1.069	466	-	-

Quelle: LANUV 2023

<sup>5</sup> In den Berechnungen des LANUV sind das Altenwohnheim und das Hospiz in der Karlstraße fälschlicherweise als Krankenhaus klassifiziert. Bei diesen Einrichtungen handelt es sich jedoch nicht um Krankenhäuser im engeren Sinne.

Tabelle 3: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen

Gesundheitliche Auswirkung	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Betroffene	509	119	1

Quelle: LANUV 2023

### Betroffene nach Straßenabschnitten (Priorisierung mittels Lärmkennziffer/HotSpots)

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildung 4 bis Abbildung 7) zeigen die räumliche Ausbreitung des Straßenverkehrslärms durch die untersuchten Straßen als Lärmquellen. Sie veranschaulichen, wo Menschen von besonders hohen Lärmbelastungen betroffen sind, zeigen jedoch nicht, wo besonders viele Einwohner/-innen wohnen. Beides ist notwendig, um Handlungsbedarfe zu priorisieren und zielgerichtet Maßnahmen ergreifen zu können.

Um eine diesbezügliche Bewertung vornehmen zu können, wurde auf Grundlage der Kartierungsdaten des Landes eine sogenannte HotSpot-Analyse mittels Ableitung einer Lärmkennziffer vorgenommen.

Dazu wurde zunächst ein 100x100m Raster über die Stadt gelegt. Für jedes Quadrat wurde die Summe der dort lebenden Einwohner/-innen und die an den Fassadenpunkten der dortigen Gebäude benannten Pegelüberschreitung ermittelt und zugeordnet.

Als Beurteilungspegel wurden die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Abstufungen für mittelfristige Kriterien von 60 dB(A) über den Gesamttag und 50 dB(A) in der Nacht angesetzt. Somit werden alle Personen mit erheblichen Belästigungen durch Verkehrslärm in die Bewertung mit einbezogen, was den Empfehlungen des Umweltbundesamts entspricht.

Die Anzahl der betroffenen Einwohner/-innen werden schließlich mit der Pegelüberschreitung multipliziert. Im Ergebnis erhält man die sogenannte Lärmkennziffer (LKZ) für jeden Hektar (100x100m-Quadrat).

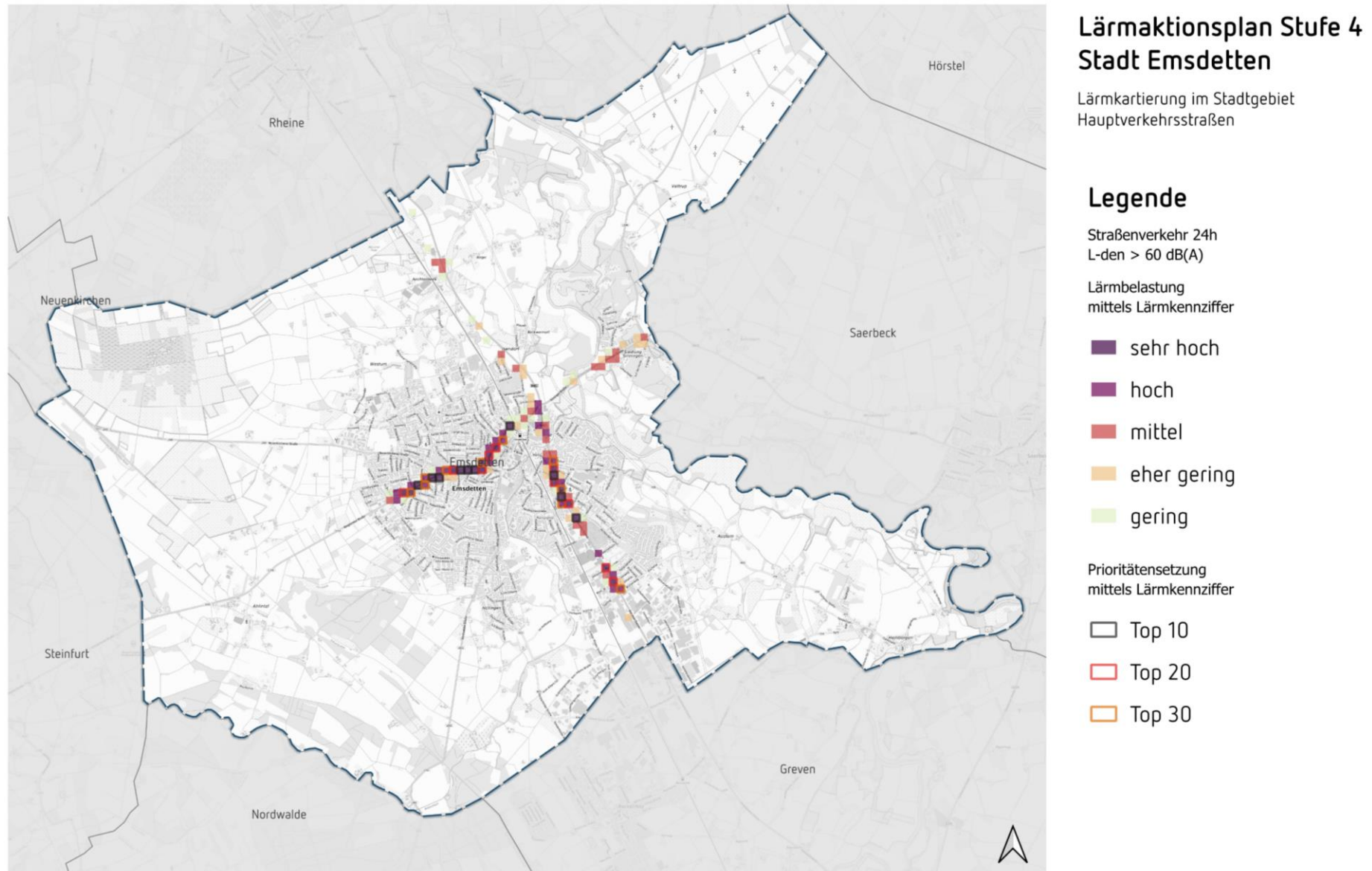
Anhand dieses Wertes lassen sich die Raumeinheiten entsprechend ihrer Lärmrelevanz untereinander bewerten und einstufen.

In den folgenden Kartendarstellungen wurden die Lärmkennziffern in 20%-igen Schritten relativ nach ihrer Höhe dargestellt. Sehr hoch bedeutet also, dass es sich um die obersten 20% der Lärmkennziffern im Stadtgebiet handelt. Zusätzlich wurden die 30 höchsten Lärmkennziffern mittels farbiger Umrandung in 3-stufiger Clusterung hervorgehoben. Dabei handelt es sich also um die 30 Quadranten mit der höchsten Lärmkennziffer im Stadtgebiet.

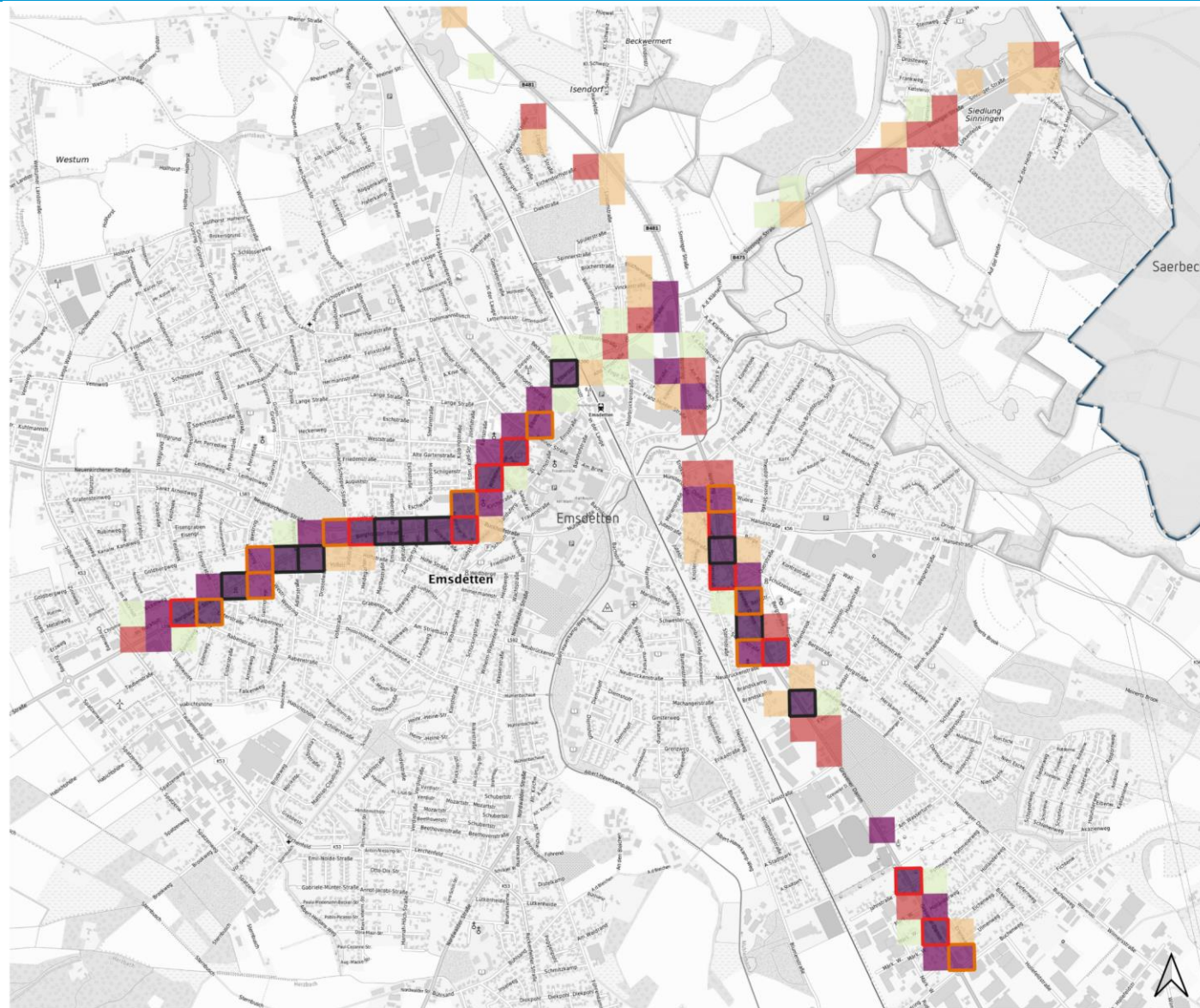
Anhand dieser Darstellung wurden Straßenabschnitte gebildet und in ihrem Handlungsbedarf auf Grundlage der Lärmkennziffer priorisiert.

Bei Beurteilung der Maßnahmenpriorität wird neben der Priorisierung mittels Lärmkennziffer auch stets die absolute Zahl der Betroffenen (über 50 bzw. 60 dB(A)) und die mittlere sowie maximale Pegelhöhe an den dortigen Gebäuden betrachtet, wie sie im jeweiligen Steckbrief angegeben ist.



Abbildung 8: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, 24h ( $L_{den}$ ) - Gesamtstadt

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:  
[https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

Abbildung 9: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, 24h ( $L_{den}$ ) – Stadtmitte

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr 24h  
 $L_{den} > 60$  dB(A)

Lärmbelastung  
mittels Lärmkennziffer

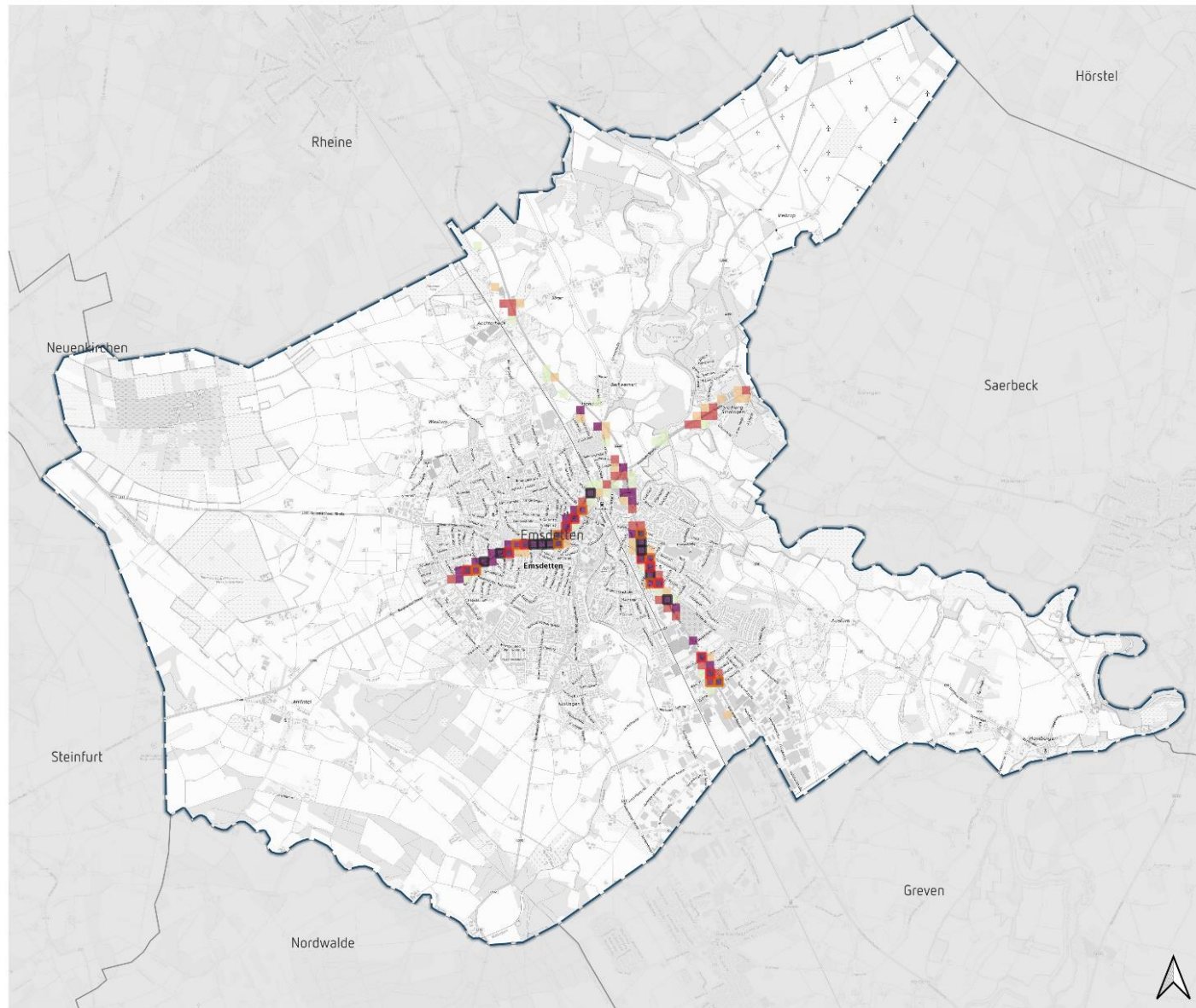
- sehr hoch
- hoch
- mittel
- eher gering
- gering

Prioritätensetzung  
mittels Lärmkennziffer

- Top 10
- Top 20
- Top 30

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:  
[https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)



Abbildung 10: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, Nacht ( $L_{night}$ ) – Gesamtstadt

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr 22-6:00 Uhr  
 $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$

Lärmbelastung  
mittels Lärmkennziffer

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- eher gering
- gering

Prioritätensetzung  
mittels Lärmkennziffer

- Top 10
- Top 20
- Top 30

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:  
[https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)



Abbildung 11: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung, Nacht ( $L_{night}$ ) – Stadtmitte

## Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Emsdetten

Lärmkartierung im Stadtgebiet  
Hauptverkehrsstraßen

### Legende

Straßenverkehr 22-6:00 Uhr  
 $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$

Lärmbelastung  
mittels Lärmkennziffer

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- eher gering
- gering

Prioritätensetzung  
mittels Lärmkennziffer

- Top 10
- Top 20
- Top 30

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:  
[https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

Die zuvor dargestellten Abbildungen verdeutlichen, dass kaum Unterschiede zwischen der ganztägigen ( $L_{den}$ ) und nächtlichen ( $L_{night}$ ) Lärmbelastung auftreten. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung zu verschiedenen Tageszeiten an denselben Orten auftritt. Lediglich in der Stärke und Ausdehnung der kritischen Belastung gibt es Veränderungen (was einerseits an geringeren Verkehrsmengen und andererseits an den niedrigeren Bewertungspegeln nachts liegt). Zudem wird deutlich, dass die HotSpots sich auf die innerörtlichen Bereiche konzentrieren. Dies liegt daran, dass außerorts keine oder nur wenige Personen von der Lärmbelastung betroffen sind.

Die höchsten Lärmkennziffern – also Faktor aus Betroffenen und Pegelüberschreitungen – treten an den folgenden Straßenabschnitten auf. Sie sind sortiert entsprechend der Straßenbezeichnung:

Tabelle 4: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte

#	Straße	von...	bis...	Priorität
1	Nordring (B 481)	Am Mühlenbach 16	Brede	niedrig
2	Nordring (B 481)	Im Hagenkamp	Münsterstraße	hoch
3	Grevenener Damm (B 481)	Münsterstraße	Neubrückenstraße	hoch
4	Grevenener Damm (B 481)	Grevenener Damm 83	Lönsstraße	mittel
5	Grevenener Damm (B 481)	Grevenener Damm 142	Südring	hoch
6	Sinninger Straße (B 475)	Sinninger Straße 9	L 593	niedrig
7	Borghorster Straße (L 590)	Silberweg (K 53)	Westring	hoch
8	Borghorster Straße (L 590)	Westring	Amtmann-Schipper-Str.	hoch
9	Borghorster Straße (L 590)	Amtmann-Schipper-Str.	Wilhelmstraße	hoch
10	Wilhelmstraße (L 590)	Borghorster Straße	Karlstraße	hoch
11	Wilhelmstraße (L 590)	Karlstraße	Rheiner Straße	hoch
12	Elbersstraße (L 590)	Rheiner Straße	In d. Lauge	mittel
13	Elbersstraße (L 590)	In d. Lauge	Eisenbahnstraße	mittel
14	Elbersstraße (L 590)	Eisenbahnstraße	Nordring (B 481)	niedrig

Auch die Bewohner/-innen der Stadt Emsdetten nehmen die Lärmbelastung an den aufgelisteten Straßenabschnitten als störend wahr. Dies zeigt die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kapitel 8). Die eingegangenen Anmerkungen aus der Öffentlichkeit werden zusammen mit den Rahmenbedingungen und Maßnahmenempfehlungen für die Straßenabschnitte in Steckbriefen in Kapitel 7 beschrieben.

### 5.3 Kartierung und Lärmwirkung an den zusätzlich untersuchten Straßen

Die Stadt Emsdetten hat sich zusätzlich entschieden, freiwillig weitere Straßenabschnitte selbst kartieren zu lassen. Wie eingangs genannt wurden folgende Straßenabschnitte zusätzlich lärmkartiert und untersucht:

- Landesstraße L 590 (Borghorster Straße von K 53 bis Spatzen-/Erzweg)
- Landesstraße L 592 (Buckhoff- und Nordwalder Straße bis K 53)
- Kreisstraße K 53 (Taubenstraße, Lerchenfeld und Reckenfelder Straße bis Föhrendamm)
- Gemeindestraßen Mühlenstraße, In der Lauge (L 590 bis Münsterstraße), Münsterstraße (In der Lauge bis Hansestraße) und Hansestraße (Münsterstraße bis B 481)

Die Berechnung der Lärmpegel wurde durch das Ingenieurbüro nts aus Münster auf Datengrundlage der im Lärmkartierungsmodell des Landes hinterlegten Angaben nach denselben standardisierten Methoden mit dem Programm SoundPlan durchgeführt. Zur Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung wurden eigene Zählraten der Stadt Emsdetten ergänzt.

Die Berechnungen wurden im Ergebnis nicht mit der Kartierung des Landes verschnitten. Das heißt, dass es in den Randbereichen zu Überlagerungen der Lärmwirkungen der unterschiedlichen Straßen kommen kann, die nicht berücksichtigt wurden. Auf der anderen Seite gibt es in den Überlagerungsbereichen Betroffene, die in beiden Kartierungen (und somit doppelt) bilanziert wurden. Die Ergebnisse für die zusätzlichen Straßenabschnitte sind daher methodisch und im Ergebnis mit denen der durch das Land kartierten Straßenabschnitte vergleichbar, eine saubere Aufaddierung und Summenbildung der Betroffenenanzahlen ist jedoch nur unter Berücksichtigung der Überlagerungseffekte möglich.

Die Darstellungen der zusätzlichen Lärmkarten (Abbildung 10 und Abbildung 11) zeigen, dass auch die K 53 eine durchaus nennenswerte Lärmquelle im Stadtgebiet darstellt. Dies bestätigen auch die zahlreichen Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit entlang dieses Straßenzugs.

Insgesamt werden entlang der zusätzlich kartierten Straßenabschnitte sogar höhere Betroffenenanzahlen über 55 dB(A)  $L_{den}$  bzw. 50 dB(A)  $L_{night}$  erreicht, wie es an den durch das Land kartierten Straßen der Fall ist. Dies zeigt eindrucksvoll auf, dass eine durchaus beträchtliche Anzahl an belasteten Menschen über die vorgegebene Beschränkung der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung auf die stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen nicht berücksichtigt wird. Umso wichtiger ist der Entschluss der Stadt Emsdetten einzustufen, die zusätzlichen Abschnitte untersuchen zu lassen.

Von erhöhten Lärmbelastungen mit  $L_{den} > 60$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 50$  dB(A) sind in Emsdetten entlang der zusätzlich kartierten Straßenabschnitte rechnerisch weitere 1.920 ( $L_{den}$ ) bzw. 1.989 ( $L_{night}$ ) Menschen betroffen. Von stark erhöhten Lärmpegeln ( $L_{den} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 60$  dB(A)) sind rechnerisch 704 ( $L_{den}$ ) bzw. 835 ( $L_{night}$ ) weitere Personen betroffen.

Gesundheitlich sind laut Berechnungen entlang der zusätzlich kartierten Straßen 599 Personen von starken Belästigungen durch Lärm betroffen, 152 von starken Schlafstörungen und eine Person von ischämischen Herzkrankheiten.

An den dicht bebauten Straßen liegen tagsüber sogar Betroffenenheiten mit Lärmpegeln über 75 bzw. 65 dB(A) vor (9 bzw. 22 Menschen). Weiterhin befinden sich keine Schulen in den belasteten Bereichen, auch entlang der zusätzlich kartierten Straßen.

Tabelle 5: Betroffenheit nach Pegelklassen entlang der zusätzlich kartierten Straßen,  $L_{den}$

$L_{den}$ , dB(A)	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70 – ≤ 75	> 75
Betroffene	1.049	526	690	695	9
Schulen	-	-	-	-	-
Krankenhäuser	-	-	-	-	-
$L_{den}$ , dB(A)	> 55	> 60	> 65	> 70	> 75
Betroffene (kumuliert)	2.969	1.920	1.394	704	9

Quelle: Planersocietät/nts 2023, auf Grundlage der Datenbasis der Lärmkartierung des Landes 2022 und aktualisierten Verkehrsdaten der Stadt Emsdetten

Tabelle 6: Betroffenheit nach Pegelklassen entlang der zusätzlich kartierten Straßen,  $L_{night}$

$L_{night}$ , dB(A)	> 50 – ≤ 55	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70
Betroffene	581	573	813	22	-
$L_{night}$ , dB(A)	> 50	> 55	> 60	> 65	> 70
Betroffene (kumuliert)	1.989	1.408	835	22	-

Quelle: Planersocietät/nts 2023, auf Grundlage der Datenbasis der Lärmkartierung des Landes 2022 und aktualisierten Verkehrsdaten der Stadt Emsdetten

Tabelle 7: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen entlang zusätzl. kartierter Straßen

Gesundheitliche Auswirkung	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Betroffene	599	152	1

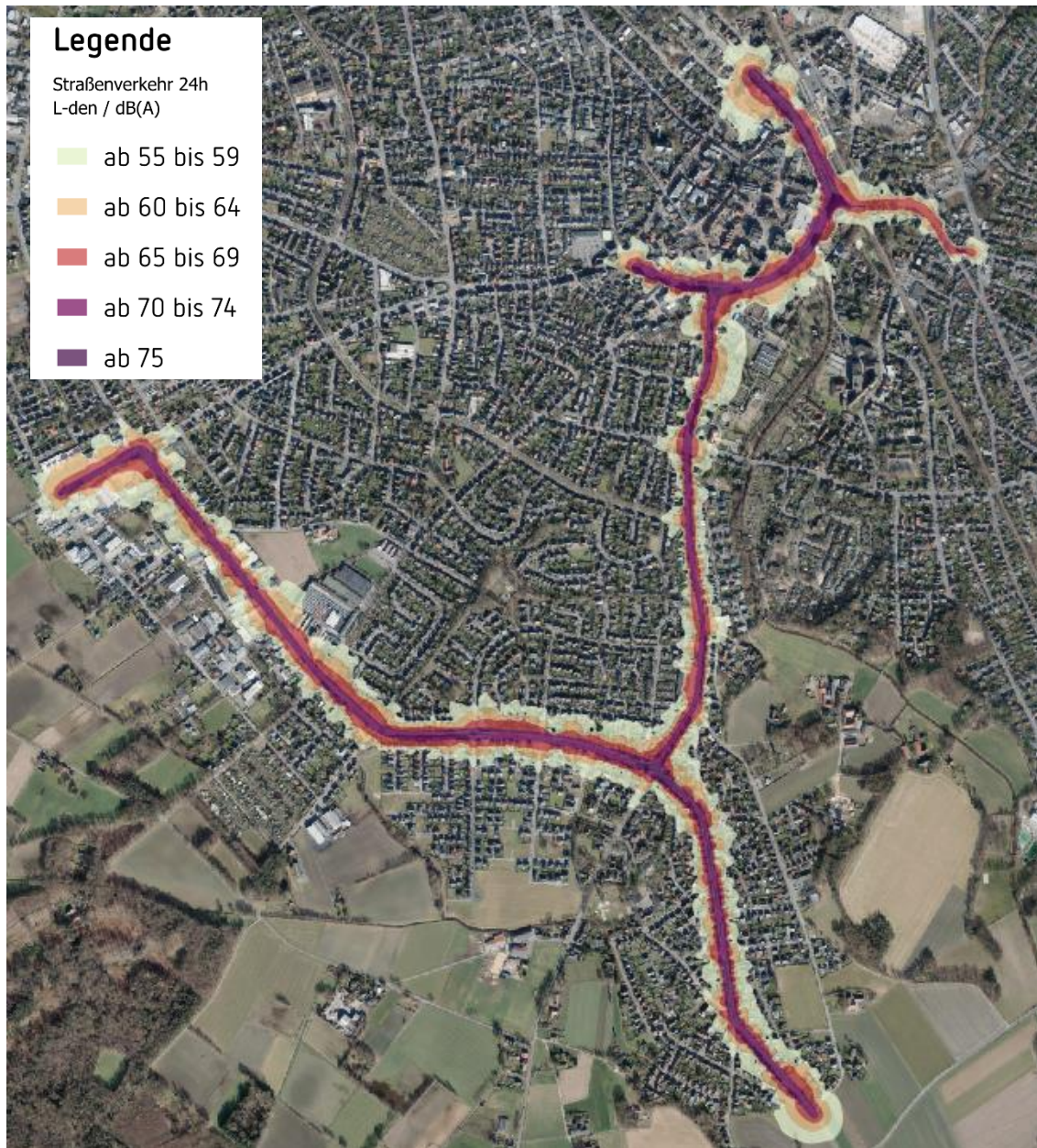
Quelle: Planersocietät/nts 2023, auf Grundlage der Datenbasis der Lärmkartierung des Landes 2022 und aktualisierten Verkehrsdaten der Stadt Emsdetten

Eine Prioritätenanalyse mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Kartierung wurde für die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte nicht vorgenommen.

Auf Grundlage der hohen Betroffenenzahlen und Pegelwerte sowie der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit wurden jedoch – ebenfalls in Form von Steckbriefen – Handlungsempfehlungen zur Lärmreduzierung entlang der K 53, der L 592 und auf dem südl. Stadtring (Buckhoff- und Mühlenstraße, In der Lauge) sowie der Münster-/Hansestraße entwickelt.

Diese sind im Kapitel 7.2.1 dargestellt.



Abbildung 12: zusätzliche Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{den}$ 

Quellen: Eigene Darstellung nach nts 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)



Abbildung 13: zusätzliche Lärmkartierung Straßenverkehr -  $L_{night}$ 

Quellen: Eigene Darstellung nach nts 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de)



## 5.4 Fazit der Bewertungen

Von stark erhöhten Lärmpegeln (mit  $L_{den} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 60$  dB(A)) entlang der durch das Land kartierten Straßenabschnitte sind in Emsdetten rund 1,2 % der Bevölkerung betroffen. Nimmt man die nächste Kategorie der erhöhten Lärmbelastung durch den Straßenverkehr (mit  $L_{den} > 60$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 50$  dB(A)) dazu, steigt der Anteil der belasteten Einwohner/-innen auf etwa 4-5 % der Emsdettener Bevölkerung an.

Diese Werte liegen – verglichen mit den Datengrundlagen für das Bundesland NRW (Stand: 15.09.2023<sup>6</sup>) – anteilig unter dem Landesmittel (ca. 10-11 % über 50/60 dB(A) bzw. 3% über 60/70 dB(A)). So gesehen lebt es sich in Emsdetten in Bezug auf den Straßenlärm also ruhiger als im restlichen NRW. Allerdings beeinflussen die großen Städte und Ballungsräume maßgeblich den Durchschnittswert. Im Endeffekt ist die Betroffenheit in jeder Kommune und an jeder Straße auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten für sich zu bewerten, da der Verkehrslärm eine tatsächliche Belastung und Gesundheitsgefahr für jede dort wohnende Person darstellt – egal wie viele es insgesamt sind.

Auch entlang der zusätzlich kartierten Straßenabschnitte hat sich eindrucksvoll gezeigt, dass dort eine zahlenmäßig sogar höhere Anzahl an Menschen lebt, die ebenfalls von Straßenlärm betroffen sind. Dies zeigt auf, dass die im Rahmen der Lärmaktionsplanung pflichtgemäß kartierten Straßen lediglich einen Teil der Belastung in den Städten darstellen. Neben den zu entwickelnden Maßnahmen an den durch das Land kartierten Abschnitten, sollte daher auch stets eine gesamtstädtische Strategie zur Verkehrsreduzierung und somit Lärminderung verfolgt werden. Die Tätigkeit der Lärmreduzierung sollte nicht nur auf den kartierten Straßen liegen, sondern ist eine stadtweite Aufgabe. In Emsdetten ist dazu u. a. mit dem Mobilitätskonzept ein wichtiger Schritt gemacht worden.

Nichtsdestotrotz sind seitens der Kommunen und Behörden die verfügbaren Mittel zum Schutz vor Lärm so einzusetzen, dass möglichst viele Menschen davon profitieren.

Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf entlang der durch das Land kartierten Pflichtstraßen befinden sich in Emsdetten vor allem im Bereich der L 590, gefolgt von der B 481 und der B 475.

Die Analyse mittels Lärmkennziffern verdeutlicht dort, dass die Mehrheit der Top 30 Lärmkennziffern sowohl nachts als auch tagsüber entlang der L 590 auftreten. Dementsprechend ist für den gesamten Straßenzug ein priorisierter Handlungsbedarf anzusetzen.

Entlang der B 481 und B 475 existieren hingegen auch Abschnitte, die eine geringere Priorität aufweisen. Dies liegt daran, dass die Betroffenenzahlen in diesen Abschnitten geringer sind, da dort keine oder nur wenige Personen wohnen.

Ergänzend wurden Handlungsvorschläge zur Lärminderung entlang der zusätzlich kartierten Abschnitte entwickelt, dies sind insbesondere die K 53 sowie die L 592 (Nordwalder Straße).

Das Kapitel 7 gibt zu Beginn einen Überblick über die möglichen Maßnahmenansätze und konkretisiert diese danach im räumlichen Bezug.

---

<sup>6</sup> Datengrundlage des UBA auf Basis der Lärmaktionsplanung und -kartierungen; zum genannten Zeitpunkt lagen noch nicht alle Daten der Kommunen vor.

## 6 Ausweisung „Ruhiger Gebiete“

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist neben der Reduzierung des Straßenverkehrslärms und des Lärms, von dem die Anwohnenden betroffen sind, der Schutz von sogenannten „Ruhigen Gebieten“. In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Kommunen explizit aufgefordert, Ruhige Gebiete auszuweisen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete sind in das Ermessen der zuständigen Behörde (in NRW die Kommunen) gestellt.

Die Ausweisung Ruhiger Gebiete ist als eine Vorsorgeplanung zu verstehen. Das Ziel muss nicht zwangsläufig sein, diese Gebiete von Lärm zu befreien oder den Lärm zu mindern. Unter Umständen kann für ein Ruhiges Gebiet auch die Zielvorgabe gelten, eine zukünftige Lärmzunahme zu verhindern.

Ruhige Gebiete können sowohl innerstädtische Freiflächen oder bebaute Flächen als auch kleinere und größere Freiflächen außerhalb einer Stadt sein. Bisher existieren noch keine festgelegten Kriterien, die zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten herangezogen werden können. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet lediglich zwischen „Ruhigen Gebieten in Ballungsräumen“ und „Ruhigen Gebieten auf dem Land“, ohne konkrete weitere Hinweise zu geben. Zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten werden daher augenblicklich noch qualitative Kriterien herangezogen, insbesondere, da in den meisten Kommunen keine flächendeckende Lärmkartierung erfolgt.

Als **Ruhige Gebiete in Ballungsräumen** können v. a. jene Flächen ausgewiesen werden, die einen Schwerpunkt auf Erholung und Freizeit legen, der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von hohen Lärmpegeln im Alltag bieten können. Dies können bspw. innerstädtische Ruheräume wie Stadtparks, Krankenhausparks, Friedhöfe oder auch ruhige Wohngebiete sein. Auch innerstädtische Grünachsen oder Flussbereiche kommen in Betracht.

Diese Flächen müssen nicht zwangsläufig lärm-unbelastet sein, dies ist ohnehin kaum möglich. Als Richtwert kann angesehen werden, dass das Gebiet eine überwiegend unter  $L_{den} 50$  dB(A) liegende Lärmbelastung aufweist. Weitere Anhaltspunkte können bspw. sein, dass die Flächen von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden oder für die Erholung und für die soziale Kontaktpflege eine besondere Rolle spielen.

**Ruhige Gebiete auf dem Land** sind Gebiete, die keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete auf dem Land können bspw. größere Wiesen- oder Waldflächen sein, die weitgehend naturbelassen sind, aber auch durch eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung geprägt sein können. Anhaltspunkte bieten Pegelwerte von 40 dB(A) und weniger sowie auch die in der Landschaftsplanung ausgewiesenen Flächen wie bspw. Biotopverbundachsen. Für Ruhige Gebiete auf dem Land bietet sich auch eine großflächige interkommunale Vernetzung von Natur- und Erholungsgebieten an.

Bei der Auswahl der Kriterien zur Identifikation möglicher Ruhiger Gebiete wird sich an den Leitfäden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg<sup>7</sup> und des Umweltbundesamtes<sup>8</sup> orientiert.

---

<sup>7</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung.

Tabelle 8 stellt eine Übersicht von gängigen Kriterien, die in dem Leitfaden des Umweltbundesamtes (UBA) vorzufinden sind, dar.

Tabelle 8: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
<b>Akustische Kriterien</b>	L <sub>DEN</sub> 55 dB(A) bis L <sub>DEN</sub> 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L <sub>DEN</sub> 50 dB(A) bis L <sub>DEN</sub> 55 dB(A)	L <sub>DEN</sub> 40 dB(A) bis L <sub>DEN</sub> 50 dB(A)
<b>Flächennutzung</b>	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
<b>Mindestgröße</b>	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
<b>Zusammenfassung</b>	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Quelle: UBA 2018: 15

Eine Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und tatsächlicher Nutzung ist entsprechend den Empfehlungen des UBA und der bisher gängigen Praxis als rechtlich zulässig und fachlich sinnvoll zu bewerten. Dabei sei die Wahrnehmung als Ruhiges Gebiet relativ zum umgebenden Gebiet zu bestimmen. Lediglich könne ein tatsächlich verlärmtes Gebiet, das gerade nicht als Ruhiges Gebiet wahrgenommen wird, auch nicht als Ruhiges Gebiet festgesetzt werden. (vgl. UBA 2018: 18)

### Rechtliche Wirkung der Ausweisung als Ruhiges Gebiet

Bei der Festlegung von Ruhigen Gebieten handelt es sich – wie auch bei den sonstigen Inhalten des LAP – um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträger/-innen zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG). Ist eine Fläche als Ruhiges Gebiet ausgewiesen, so löst dies die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag, der mit der Festsetzung als Ruhiges Gebiet verbunden ist, zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des Ruhigen Gebiets zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Die Notwendigkeit von Maßnahmen, Eingriffen und Planungen, die erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Lärmbelastung dort beitragen werden, muss dann nachvollziehbar begründet werden – sofern sie denn erforderlich sind. Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen (bspw. der Schutz dieser Gebiete vor Überbauung bzw. störender Anbauung in der Flächennutzungsplanung oder in der Bauleitplanung) sind in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsträger/-innen zu formulieren, konkrete Maßnahmen (bspw. Verkehrsregelungen) sind im

<sup>8</sup> Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung.

Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden (bspw. Straßenverkehrsbehörde) auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts zu entwickeln.

Zum Schutz der Ruhigen Gebiete kommen laut UBA 2018 v. a. folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren
- Vermeidung von Siedlungserweiterungen
- Schaffung von Pufferzonen
- Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums
- Des Weiteren kommen Maßnahmen der Lärmsanierung und Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwälle in Betracht. Auch Verkehrsberuhigung oder -verlagerung im Umfeld kann sich positiv auswirken, sofern im Gegenzug dadurch nicht andere sensible Siedlungsbereiche stärker belastet werden.

## 6.1 Ruhige Gebiete in Emsdetten

In Emsdetten wurden mehrere Flächen als mögliche Ruhige Gebiete identifiziert.

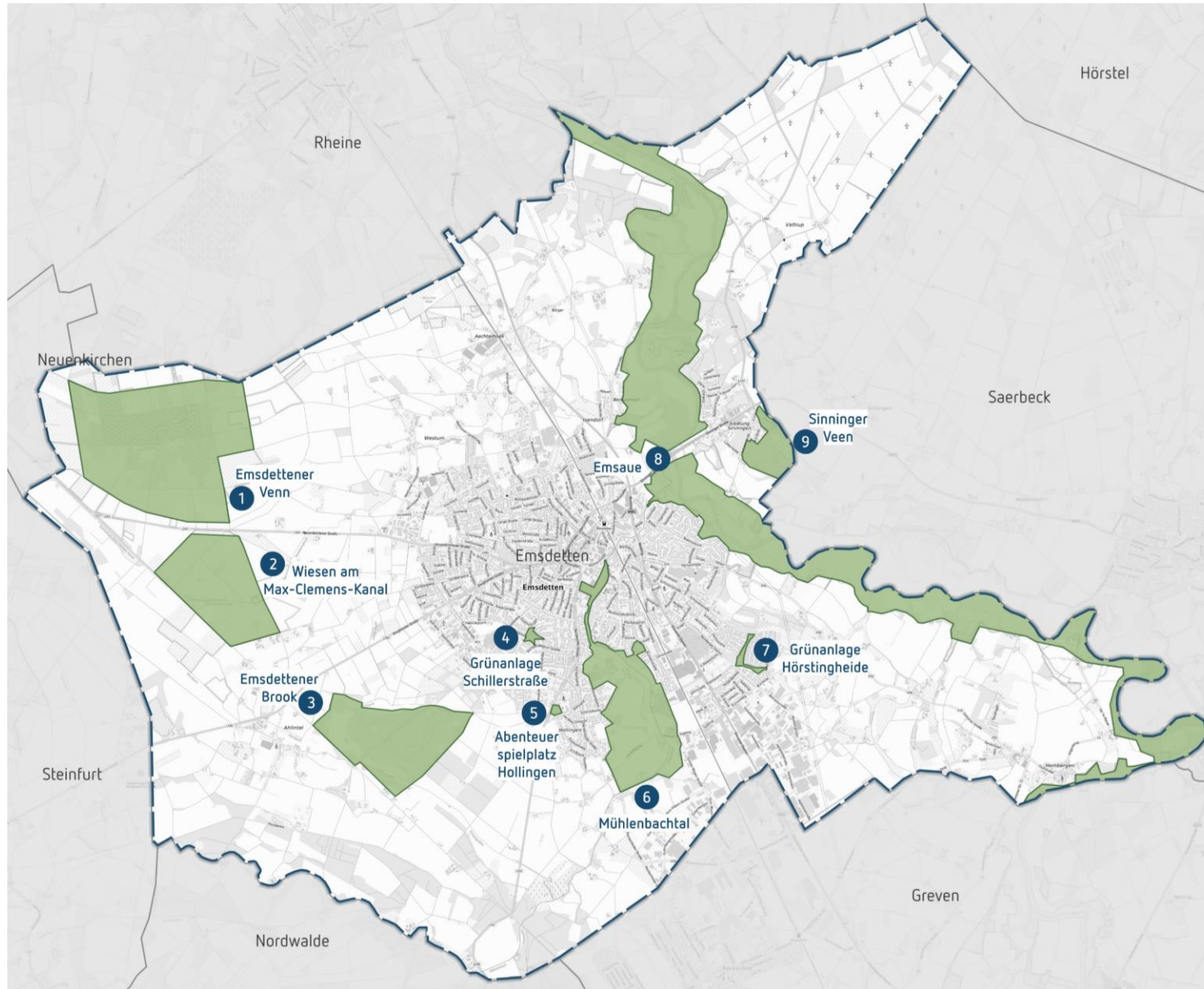
Bei der Auswahl wurden die (unvollständigen, nicht flächendeckenden) akustischen Kriterien durch eine qualitative Bewertung und die Auswahl der relevanten Freizeit- und Erholungsflächen ergänzt.

Zudem wurde auf das Binnenentwicklungskonzept der Stadt Emsdetten aus dem Jahr 2006 sowie auf das Freiflächenentwicklungskonzept aus dem Jahr 2023 zurückgegriffen.

Im Rahmen der frühzeitigen Onlinebeteiligung wurden keine Vorschläge aus der Bevölkerung zu möglichen Ruhigen Gebieten abgegeben.

In der folgenden Abbildung 14 sind die Bereiche, welche der LAP als zukünftige Ruhige Gebiete empfiehlt, dargestellt:

Abbildung 14: Ruhige Gebiete der Stadt Emsdetten



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

## Steckbriefe und Argumentation zu den Ruhigen Gebieten in Emsdetten

[Im Rahmen der politischen Diskussion und Offenlage des LAP-Entwurfs werden hierzu explizit Stellungnahmen erbeten]

Der LAP empfiehlt die folgenden Bereiche im Emsdettener Stadtgebiet zur Ausweisung als Ruhige Gebiete, die nachfolgenden Kurzbeschreibungen fassen die jeweilige Argumentation zusammen:

1. Emsdettener Venn
2. Wiesen am Max-Clemens-Kanal
3. Emsdettener Brook
4. Grünanlage Schillerstraße
5. Abenteuerspielplatz Hollingen
6. Mühlenbachtal
7. Grünanlage Hörstingheide
8. Emsaue
9. Sinninger Veen

1	Emsdettener Venn	landschaftl. geprägter Erholungsraum	266 ha
<b>Akustisches Kriterium: Verkehrslärm &lt; 55 dB(A)</b>	Teilweise erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 583.		
<b>Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse</b>	Nein		
<b>Flächennutzung</b>	Landschafts- und Naturschutzgebiet		
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Die Fläche liegt außerhalb des Siedlungsbereichs im Nordwesten des Stadtgebiets. Sie ist durch kleine Straßen und Waldwege zu erreichen und für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	Stellungnahmen erbeten		
<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Mit dem Fahrrad ist das Naturschutzgebiet vom Stadtzentrum ausgehend über Nebenstraßen in 20 Minuten zu erreichen. Mit dem ÖPNV kann die Bushaltestelle „Emsdettener Venn“ genutzt werden. An der L 583 südlich des Gebiets existieren Parkplätze, von denen das Gebiet fußläufig erreichbar ist.		
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>			
<p><b>Ja.</b> Das Emsdettener Venn ist ein landschaftlich geprägter Erholungsraum, der viel Ruhe und Raum bietet. Das Gebiet befindet sich zwar außerhalb des Siedlungsbereichs, wird aber von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern zum Wandern oder Radfahren genutzt. Das Venn ist im Flächennutzungsplan bereits durch die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet bzw. Naturschutzgebiet geschützt, trotzdem ist ein weiterer Schutz durch die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.</p>			



2	Wiesen am Max-Clemens-Kanal	landschaftl. geprägter Erholungsraum	109 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im nördlichen Bereich Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 590.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Wald		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Die Fläche liegt außerhalb des Siedlungsbereichs im Südwesten des Stadtgebiets. Sie ist durch kleine Straßen und Waldwege zu erreichen und für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Mit dem Fahrrad ist das Naturschutzgebiet vom Stadtzentrum ausgehend über Nebenstraßen in 20 Minuten zu erreichen. Mit dem ÖPNV kann die Bushaltestelle „Emsdettener Venn“ genutzt werden. An der L 583 nördlich des Gebiets existieren Parkplätze, von denen das Gebiet fußläufig erreichbar ist.		
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>			
<p>Ja. Die Wiesen am Max-Clemens-Kanal sind ein landschaftlich geprägter Erholungsraum, der viel Ruhe und Raum bietet. Das Gebiet befindet sich zwar außerhalb des Siedlungsbereichs, wird aber von den Bewohnerinnen und Bewohnern zum Wandern oder Radfahren genutzt. Die Wiesen sind im Flächennutzungsplan bereits durch die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet bzw. Naturschutzgebiet geschützt, trotzdem ist ein weiterer Schutz durch die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.</p>			

3	Emsdettener Brook	landschaftl. geprägter Erholungsraum	116 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	erfüllt, perspektivisch wird allerdings die planfestgestellte K 53n den Bereich nördlich tangieren		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Wald		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Brook liegt außerhalb des Siedlungsbereichs im Südwesten des Stadtgebiets. Er ist durch kleine Straßen und Waldwege zu erreichen und für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		

<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Mit dem Fahrrad ist der Wald vom Stadtzentrum ausgehend in 10 Minuten zu erreichen. Eine direkte Verbindung bietet der Brookweg, der vom Brook bis in das Stadtzentrum verläuft.
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>	
<p>Ja. Der Brook stellt einen landschaftlich geprägten Erholungsraum außerhalb des Siedlungsbereichs dar. Das Waldgebiet bietet Platz zum Wandern und Radfahren. Um den Wald vor zukünftiger Lärmbelastung durch Straßenverkehr zu schützen, ist die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert. Bestandteil des hier betrachteten ruhigen Gebiets sind ausschließlich die nicht von der K 53n betroffenen Bereiche. Die von der K 53n betroffenen Bereiche werden explizit vom ruhigen Gebiet Emsdettener Brook ausgenommen.</p>	

4	Grünanlage Schillerstraße	Stadtoase	2 ha
<b>Akustisches Kriterium: Verkehrslärm &lt; 55 dB(A)</b>	erfüllt		
<b>Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse</b>	Kinderspiel, Sportgeräusche		
<b>Flächennutzung</b>	Fläche für Freizeit, Spielplatz, Bolzplatz		
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Die Fläche liegt zwischen Wohnsiedlungen und ist über zahlreiche Wege aus diesen zu erreichen. Vor allem für die direkten Anwohnenden ist das Gebiet demnach gut fußläufig zu erreichen. Das Gebiet ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	Stellungnahmen erbeten		
<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Das Gebiet ist fußläufig und mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Ortsteilen zu erreichen. Für den motorisierten Verkehr ist die Wegeverbindung nicht zugänglich.		
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>			
<p>Ja. Die wohngebietsnahe Grünanlage Schillerstraße stellt eine innerstädtische Grünfläche dar und dient als Ruheoase für die Anwohnenden. Um diese Fläche auch zukünftig vor Straßenverkehrslärm oder auch Nachverdichtung zu schützen, ist die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.</p>			

5	Abenteuerspielplatz Hollingen	Stadtoase	1 ha
<b>Akustisches Kriterium: Verkehrslärm &lt; 55 dB(A)</b>	Mäßig erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der Nordwalder Straße.		
<b>Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse</b>	Kinderspiel		
<b>Flächennutzung</b>	Spielplatz, Pumptrack		

<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Der Abenteuerspielplatz grenzt an die Hollinger Grundschule an. Diese befindet sich im Süden des Siedlungsbereichs. Demnach ist die Fläche für Anwohnende in diesem Bereich gut zu Fuß und mit dem Fahrrad zu erreichen. Der Spielplatz ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich.
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	Stellungnahmen erbeten
<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Das Gebiet liegt an der Nordwalder Straße. Es ist fußläufig und mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Ortsteilen gut zu erreichen. In näherem Umfeld des Spielplatzes liegen die Bushaltestellen „Schule Hollingen“ und „Wältermann“.
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>	
<p><b>Bedingt.</b> Der Abenteuerspielplatz ist flächenmäßig nicht groß, stellt jedoch einen kleinen wohnungsnahen Freizeit- und Erholungsraum für die Anwohnenden dar. Um die Fläche auch zukünftig vor Straßenverkehrslärm oder auch Nachverdichtung zu schützen, könnte die Ausweisung als Ruhiges Gebiet sinnvoll sein. Durch das direkte Angrenzen an eine Straße, die geringe Größe der Fläche und die bestehenden Nutzungen sind andere Gebiete jedoch zu priorisieren.</p>	

6	Mühlenbachtal	Ruhiger Stadtraum	124 ha
<b>Akustisches Kriterium: Verkehrslärm &lt; 55 dB(A)</b>	Teilweise erfüllt. Es bestehen stellenweise Lärmeinwirkungen ausgehend von der Neubrückenstraße, der Mühlenstraße und der Blumenstraße.		
<b>Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse</b>	Kinderspiel, saisonal Freibad		
<b>Flächennutzung</b>	Fläche für Freizeit, Friedhöfe, Spielplätze, Stadtpark, Waldbad Teilweise landschaftlich genutzte Flächen		
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Das Mühlenbachtal verläuft durch Siedlungsbereiche und das südliche Stadtgebiet. Im direkten Umfeld befinden sich Wohnhäuser, Schulen, Kleingärten, Spielplätze, Friedhöfe, ein Waldbad und der Stadtpark mit Tierpark und Minigolfanlage. Südlich des Siedlungsbereiches befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, die nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sind.		
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	Stellungnahmen erbeten		
<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Das Mühlenbachtal liegt zentral in Emsdetten und stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr da. Für den motorisierten Verkehr ist diese Wegeverbindung nicht zugänglich.  Der östliche Teil des Gebiets mit dem Waldbad und dem Stadtpark ist über die als Fahrradstraße ausgewiesene Blumenstraße vor allem mit dem Fahrrad gut zu erreichen. An den ÖPNV ist es durch die Bushal-		

	testelle „Freibad/Stadtpark“ gut angebunden und mit dem Pkw kann ein Parkplatz auf der anderen Straßenseite genutzt werden.
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>	
Ja. Das Mühlenbachtal dient der Emsdettener Bevölkerung nicht nur zur Erholung und für Freizeitaktivitäten, sondern stellt auch eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr abseits des MIV dar. Deshalb ist es wichtig, den durch motorisierte Fahrzeuge verursachten Verkehrslärm auch zukünftig aus diesem Gebiet fernzuhalten. Die Ausweisung als Ruhiges Gebiet ist demnach empfehlenswert.	

7	Grünanlage Hörstingheide	Stadtoase	3 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	erfüllt		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Kinderspiel		
Flächennutzung	Fläche für Freizeit, Spielplätze		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Die Fläche liegt zwischen Wohnsiedlungen und ist über mehrere Wege aus diesen zu erreichen. Vor allem für die direkten Anwohnenden ist das Gebiet demnach gut fußläufig angebunden. Das Gebiet ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Das Gebiet ist fußläufig und mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Ortsteilen zu erreichen. Für den motorisierten Verkehr ist die Wegeverbindung nicht zugänglich.		
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>			
Ja. Die wohngebietsnahe Grünanlage Hörstingheide stellt eine innerstädtische Grünfläche dar und dient als Ruheoase für die Anwohnenden. Um diese Fläche auch zukünftig vor Straßenverkehrslärm oder auch Nachverdichtung zu schützen, ist die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.			

8	Emsauen	landschaftl. geprägter Erholungsraum	545 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im mittleren Bereich Lärmeinflüsse ausgehend von der B 475.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Fläche teilweise Naturschutzgebiet, Landwirtschaft, Spielplätze		
Lage, Einzugsgebiet,	Das Naturschutzgebiet Emsaue befindet sich an den Ufern der Ems		



<b>Zugänglichkeit</b>	und durchzieht somit den gesamten nördlichen Teil des Stadtgebiets. Ein Teil der Emsaue grenzt direkt an die Siedlungsfläche östlich der B 481 und nördlich der Hansestraße. Vor allem für die Anwohnenden aus diesem Bereich ist das Gebiet gut fußläufig zu erreichen. Dieser Teil der Emsaue ist, im Gegensatz zu anderen Teilen, für die Öffentlichkeit frei zugänglich.
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	<b>Stellungnahmen erbeten</b>
<b>Verkehrliche Anbindung</b>	Teile des Gebiets sind fußläufig und mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Ortsteilen zu erreichen. Andere Bereiche liegen weiter außerhalb des Siedlungsbereichs und sind über kleine Straßen, Waldwege angebunden. Auch mit dem Bus lassen sich verschiedene Bereiche der Emsaue anfahren.
<b>Eignung als Ruhiges Gebiet?</b>	
<p><b>Ja.</b> Die Emsaue ist ein weitläufiges, großes Naturschutzgebiet in Emsdetten und wird geprägt durch den Verlauf des Flusses Ems. Während einige Bereiche nicht direkt zugänglich sind, ist der siedlungsnaher Bereich gut erreichbar und bietet viel Ruhe und Raum zur Erholung. Zudem attraktivieren Freizeitangebote wie ein Abenteuerspielplatz das Gebiet. Es bestehen bereits Lärmeinwirkungen ausgehend von der B 475, die den mittleren Teil des Gebiets betreffen. Umso wichtiger ist es, den Rest des Gebiets vor zukünftigen Lärmeinwirkungen zu schützen. Das Gebiet ist durch die Ausweisung als Naturschutzgebiet in Teilen bereits geschützt, trotzdem ist ein weiterer Schutz durch die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.</p> <p>Es eignet sich zudem für eine gemeinsame, grenzübergreifende Ausweisung mit den Nachbarkommunen Rheine, Saerbeck und Greven.</p>	

9	Senninger Veen	landschaftl. geprägter Erholungsraum	29 ha
<b>Akustisches Kriterium: Verkehrslärm &lt; 55 dB(A)</b>	Teilweise erfüllt. Es bestehen im nördlichen Bereich Lärmeinwirkungen ausgehend von der B 475.		
<b>Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse</b>	Nein		
<b>Flächennutzung</b>	Fläche teilweise Naturschutzgebiet, Wald		
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Die Fläche liegt nördlich der Stadt Emsdetten und südlich der Siedlung Sinnigen. Der nördliche Teil des Gebiets ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen. In das Einzugsgebiet des Senninger Veens fallen die Bewohnerinnen und Bewohner von Sinnigen. Das Gebiet ist für die Öffentlichkeit zum großen Teil frei zugänglich.		
<b>Einschätzung der Öffentlichkeit</b>	<b>Stellungnahmen erbeten</b>		

**Verkehrliche Anbindung**

Das Gebiet ist fußläufig und mit dem Fahrrad aus dem angrenzenden Ortsteil Sinnigen gut zu erreichen. Die Anbindung an den ÖPNV ist durch die Haltestellen „Möhring“ und „Sinnigen Holthaus“ gegeben.

**Eignung als Ruhiges Gebiet?**

**Ja.** Das wohngebietsnahe Senninger Veen stellt insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner aus Sinnigen einen Erholungsraum dar. Das Veen ist bereits durch die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet bzw. Naturschutzgebiet teilweise geschützt, trotzdem ist ein weiterer Schutz durch die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.

## 7 Maßnahmen und Strategien zur Lärmmin- derung

Aufbauend auf den Analysen, Kartierungsergebnissen und den Hinweisen aus der Öffentlichkeit wurden Strategien und Maßnahmen zur Minderung der schädlichen Lärmwirkungen durch den Straßenverkehr in Emsdetten erarbeitet.

Diesbezüglich werden zunächst die langfristigen Maßnahmenstrategien, die dazu in Frage kommen, erläutert und der übliche Katalog an kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen aufgezeigt.

Im Anschluss wird Bezug zu bereits umgesetzten, bestehenden oder geplanten Konzepten und Maßnahmen genommen, die es in Emsdetten gibt und die Einfluss auf den Verkehrslärm bzw. die Ausbreitung der Lärmbelastung haben können.

Abschließend werden konkrete Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des gesundheitsschädlichen Verkehrslärms in den zuvor priorisierten Straßenabschnitten gegeben und in Steckbriefen verortet.

### 7.1 Maßnahmenstrategien zur Lärminderung

Unter Strategien zur Lärminderung werden Strategien verstanden, die den Straßenverkehrslärm vermeiden, verlagern und vermindern. In erster Linie ist es das Ziel, den Lärm an der Emissionsquelle zu bekämpfen, danach sind Verlagerungen oder Schutzmaßnahmen zu treffen. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollen vermieden, unvermeidbarer Verkehrslärm verlagert oder durch Minderungen des Emissionsausstoßes verträglicher gestaltet werden. Maßnahmen auf der Immissionsseite (Lärmbetroffene, also z. B. Lärmschutzfenster oder -wälle) sind nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollten erst nachrangig zur Anwendung kommen. Es gilt der Grundsatz, dem Lärm möglichst an der Quelle entgegenzuwirken und nicht am Einwirkungsort.

Eine wirksame Lärminderung im Straßenverkehr setzt i. d. R. voraus, dass Maßnahmen nicht einzeln und isoliert zur Anwendung kommen. Notwendig sind vielmehr Konzepte, die auf verschiedenen Strategien aufbauen und so ein breites Spektrum an Potenzialen nutzen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über allgemein mögliche Maßnahmen, die zur Vermeidung, Verlagerung oder Minderung von Verkehrslärm beitragen können:

Tabelle 9: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen

Strategie	Mögliche Maßnahmen (nach UBA 2008)
Vermeidung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung und -verdichtung</li> <li>- Fahrtenverlagerung: Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad)</li> <li>- Parkraummanagement und Park &amp; Ride</li> <li>- Mobilitätsmanagement, Car Sharing, City-Maut, City-Logistik etc.</li> </ul>
Räumliche Verlagerung und Bündelung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigung im Nebennetz, Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes</li> <li>- Lkw-Routenpläne</li> <li>- Fahrverbote (für bestimmte Fahrzeuggruppen und/oder zu Tageszeiten)</li> <li>- Verkehrsorganisation (Abbiegeverbote, Leitsysteme, Umfahrungen etc.)</li> </ul>
Minderung von Kfz-Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lärmärmere Fahrbahnbeläge (Asphalt statt Pflaster, „Flüsterasphalt“)</li> <li>- Senkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung</li> <li>- Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. Grüne Welle, Verkehrsberuhigung, Kreisverkehre)</li> <li>- lärmärmere Fahrzeuge im ÖPNV und kommunalen Eigenbetrieben</li> </ul>
Minderung von Lärmimmissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Straßenraumgestalt: Abstandserhöhung Kfz-Verkehr - Gebäudefassade</li> <li>- Bauleitplanung: geschlossene Bauweisen, abschirmende Gebäudestellungen, Aufenthaltsräume in der lärmabgewandten Seite von Gebäuden, etc.</li> <li>- Schallschutzinstallationen (Wände, Wälle etc.)</li> <li>- passiver Schallschutz z. B. durch Schallschutzfenster</li> </ul>

Je nachdem, wie aufwendig die Realisierung ist, haben die unterschiedlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung sowie Verminderung unterschiedliche Umsetzungs- bzw. Wirkungshorizonte:

- Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Fahrverbote, Tempobeschränkungen, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.), die der räumlichen Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie der Minderung der Lärmemissionen und -immissionen dienen, sind zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisierbar.
- In Abhängigkeit von der Intensität der Infrastrukturmaßnahmen und den Planungen der jeweiligen Baulastträger sind Maßnahmen zur Verminderung sowie Verlagerung und Bündelung auch mittel- bis eher langfristigen Strategien zuzuordnen. Dies trifft bspw. auf die Bauleitplanung zu, die z. B. durch abschirmende Gebäudestellungen die Lärmimmissionen mindern kann, oder auch auf umfassende bauliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung auf Bestandsstraßen.
- Maßnahmen zur Vermeidung besitzen oft eher einen langfristigen Umsetzungs- und damit Wirkungshorizont. Hierzu zählen Leitbilder bzw. Strategien der Stadtplanung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verdichtung etc.) und Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes, die neben organisatorischen Aspekten zumeist mit einer nachhaltigen Anpassung der Infrastruktur verbunden sind. Die verkehrsvermeidenden Maßnah-



men im Bereich des Parkraummanagements, P&R, Mobilitätsmanagement etc. sind demgegenüber durchaus mittel- bis kurzfristig umsetzbar.

Viele Maßnahmen strategischer Natur sind im städtischen Gesamtzusammenhang zu sehen.

Empfehlenswert ist daher die Etablierung eines kommunalen Planungsmanagements, in dem Lärm vermeidende/verlagernde/vermindernde Strategien und Maßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge obligatorisch Berücksichtigung finden. Hierzu gehört auch die integrierte Betrachtung des Lärmschutzes im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen und Themenfeldern wie der Stadt- und Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung, dem städtischen Klimaschutz oder der Verkehrssicherheit.

Eine aktive Lärmvorsorge verhilft dabei, Zusatzkosten für den Lärmschutz

- zu vermeiden, indem von Anfang an Lärm vermeidend/vermindernd geplant wird oder
- soweit möglich zu verringern, indem Lärmschutzmaßnahmen von Anfang an eingeplant werden, sodass kostenintensive Nachbesserungen entfallen.

### 7.1.1 Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Aufgabe mit Schnittstellen zu weiteren Plänen und Aufgaben. Beispielsweise wirken Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Regel auch positiv auf die Luftreinhaltung und die Verkehrssicherheit. Weiterhin wirken sich Lärmreduzierungen positiv auf die Qualität und das Image von Straßen oder ganzen Stadtteilen einer Kommune aus und führen zu Lageverbesserungen auf dem Wohnungsmarkt. Diese Synergieeffekte verstärken die Argumente der Lärmaktionsplanung.

Im Folgenden werden beispielhafte Maßnahmen und Synergieeffekte von anderen raumbezogenen Planungen zur Lärmaktionsplanung aufgezeigt (vgl. MUNLV 2008b):

*Regionalplan:*

- Ausweisung von Siedlungsbeschränkungen im Bereich lärmrelevanter Standorte
- Festlegung von Siedlungszuwächsen mit Berücksichtigung der Lärmschutzaspekte
- Ausweisung von Siedlungsflächen im Einzugsbereich des ÖPNV (Stärkung des Umweltverbundes)
- Verkehrsvermeidung durch räumliche Zuordnung von Nutzungen (z. B. von Gewerbe- und Siedlungsflächen)

*Flächennutzungsplan:*

- Zuordnung verträglicher Nutzungen, Ausschluss störender/lärmverursachender Nutzungen, Definition von Abstandsflächen zu Lärmquellen
- Innenentwicklung, Nutzungsmischungen, Zuordnung von Siedlungsflächen zum öffentlichen (Personennah-) Verkehr etc.: Stadt der kurzen Wege
- Darstellung von Nutzungsbeschränkungen für Flächen oder von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen

*Bebauungsplan:*

- Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, bspw. Beeinflussung der Lärmabschirmung über die Geschosszahl
- Nutzung von Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätzen/Garagen und öffentlichen/privaten Grünflächen zur Lärmabschirmung
- Lärmabschirmende Gebäudestellungen, geschlossene Bauweisen
- Ausschluss oder Beschränkung von Nutzungen, um bspw. lärmerezeugende Nutzungen in Wohnbereichen zu vermeiden
- Lärmvermindernde Ausweisung/Dimensionierung von Verkehrsflächen (geschwindigkeitsreduzierende Straßenquerschnitte etc.)

*Verkehrsentwicklungsplan:*

- Prüfung der Lärmwirkung als Entscheidungskriterium bei Netzergänzungen
- Verkehrslenkung (z. B. Lkw-Routen) und Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenig sensible Bereiche
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes

## 7.1.2 Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Emsdetten

Für das Gebiet der Stadt Emsdetten bestehen bereits Gutachten, Konzepte und Planungen, deren Maßnahmenvorschläge Wirkung auf die Lärmentwicklung (insb. des Straßenverkehrs) in der Stadt haben. Im Folgenden wird ein Überblick über diese gegeben.

Die Erkenntnisse aus den genannten Unterlagen sowie die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen wurden in der darauffolgenden Maßnahmenkonzeption der Lärmaktionsplanung mit Blick auf mögliche Synergieeffekte und Wechselwirkungen berücksichtigt.

### **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten:**

Ende 2022 wurde ein Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten beschlossen. Zu den langfristigen Zielen des Mobilitätskonzepts zählt eine stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs, die Förderung von alternativen Antrieben sowie die Stärkung der umweltgerechten Verkehrsmittel, insbesondere des Fahrrads. Zudem sollen die negativen Folgen des Verkehrs reduziert und die Lebensqualität im Stadtgebiet erhöht werden.

In dem Konzept wurden Maßnahmen entwickelt, die eine Mobilitätswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität unterstützen. Die Stadt Emsdetten strebt an, diese gebündelt in drei Maßnahmenprogrammen bis 2035 umzusetzen. Viele der Maßnahmen tragen auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen bei, bspw. Ausweisung von Fahrradstraßen, Ausbau und Förderung alternativer Antriebe, Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen, Verkehrslenkungskonzept, Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren.

### Radverkehrskonzept Emsdetten:

Neben dem Integrierten Mobilitätskonzept liegt der Stadt Emsdetten ein Radverkehrskonzept vor. Dieses wurde im Jahr 2014 fertiggestellt und legt das Netz und die Grundlagen der Radverkehrsplanung in Emsdetten fest. Die Inhalte wurden im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts aufgegriffen und an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

### Smart City Strategie:

Die Smart City Strategie (2018-2022) der Stadt Emsdetten enthält Ansätze für eine moderne Stadtentwicklung im Zeichen der Digitalisierung. Das Konzept beinhaltet verschiedene Handlungsfelder einer Smart City, u. a. Smart Mobility und Smart Environment. Einige der formulierten Ansätze tragen (indirekt) auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen bei. Hierzu zählen beispielsweise die Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs sowie die energetische Sanierung von Gebäuden.

### Binnenentwicklungskonzept und Freiflächenentwicklungskonzept:

Das Binnenentwicklungskonzept der Stadt Emsdetten aus dem Jahr 2006 folgt dem Motto „Innen Wohnen. Außen schonen“. Neben dem Aufzeigen von Potenzialen für die Binnenentwicklung macht das Konzept die Relevanz des Erhalts von Freiraumelementen deutlich. Dieses Thema ist auch Hauptbestandteil des Freiflächenentwicklungskonzepts aus dem Jahr 2023. Die Konzepte sind demnach insbesondere für die Ausweisung von Ruhigen Gebieten von Bedeutung und spiegeln sich darin wider (vgl. Kapitel 6).

### Planungen Neubauprojekte:

Im Emsdettener Stadtgebiet sind einige Neubauvorhaben geplant, die sich an den lärmbelasteten Straßen befinden (vgl. Abbildung 15). Neben neuen Wohnungen ist auch der Bau von Gewerbeeinheiten und Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen.

Für die Projekte liegen Verkehrsgutachten und teilweise eigene schalltechnische Untersuchung vor. Für die neuen Wohneinheiten an der Franz-Mülder-Straße / Moorbrückenstraßen sind beispielsweise passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen und als Vorgabe für eine bauliche Umsetzung fixiert.

Abbildung 15: Übersicht ausgewählter Neubauprojekte



Quelle: eigene Darstellung nach Angaben der Stadt Emsdetten

### Längerfristige Straßenbaumaßnahmen:

**Umgehung K 53n:** Seit längerer Zeit ist in Emsdetten eine Westumgehung im Gespräch. Sie soll nicht nur für eine bessere Erschließung der Gewerbegebiete, sondern auch für eine Entlastung der Ortsdurchfahrten K 53 und B 481 sorgen. Eine Umgehungsstraße führt Änderungen in der Ver-

kehrbelastung herbei und hat somit auch Einfluss auf die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Die Bezirksregierung Münster hat am 6. Oktober 2023 den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der K 53n erteilt.

## 7.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Strategische und fachübergreifende Maßnahmen sind immens wichtig, stellen jedoch meist aufgrund ihrer Langfristigkeit keine Lösung für akute Lärmprobleme in der Stadt dar.

Für die konkrete Lärminderungsplanung entlang der Straßen, an denen Anwohner/-innen durch eine Überschreitung der Grenzwerte betroffen sind, eignen sich Maßnahmen, die möglichst kurz- bis mittelfristig zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führen.

Die Wirkungsweise der gängigsten und erfolgversprechendsten Handlungsansätze wird im Folgenden aufgeführt. Konkret verortete und priorisierte Empfehlungen für die einzelnen Straßenabschnitte finden sich in den Steckbriefen in Kapitel 7.2.1.

Die folgende Abbildung zeigt die Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmenansätze, die sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung als gängigste und auch erfolgversprechendste Maßnahmen herausgestellt haben. Die Wirksamkeit wurde seitens des UBA untersucht.

Die Hauptansatzpunkte zur kurz- bis mittelfristigen Lärmreduzierung im Straßenverkehr stellen die Handlungsfelder Fahrbahnbelag, Geschwindigkeiten und Verkehrsfluss sowie Verkehrsreduzierung dar. Aber auch Aufteilung und Gestaltung der Straßen- und Seitenräume können Einfluss auf die Lärmwirkung nehmen, indem sie z. B. die Entfernung der lärmemittierenden Fahrzeuge zur Wohnbebauung vergrößern oder durch Einbauten und Gestaltung Einfluss auf die Fahrweise und Geschwindigkeit genommen wird.

Neben diesen Maßnahmen, welche direkt an der Lärmquelle ansetzen, bieten sogenannte „passive Lärmschutzmaßnahmen“ ebenfalls Schutz vor unerwünschter Geräuschbelastung. Dazu zählen vor allem die Errichtung von baulichen Barrieren (u. a. Lärmschutzwände, Abschirmung durch neue Gebäude, Wälle und in Teilen auch Bepflanzung) und die Verbesserung der Gebäudefassaden (u. a. Lärmschutzfenster, Einhausungen von Balkonen oder auch in Teilen Fassadenbegrünung). Diese führen allerdings zu keiner „echten“ Lärmreduzierung im Sinne der Ursachenbekämpfung, sondern helfen lediglich, sensible Bereiche von der Lärmwirkung abzuschirmen. Sie können die Ausbreitung des Lärms verhindern, außerhalb der Abschirmung bleibt er jedoch bestehen.

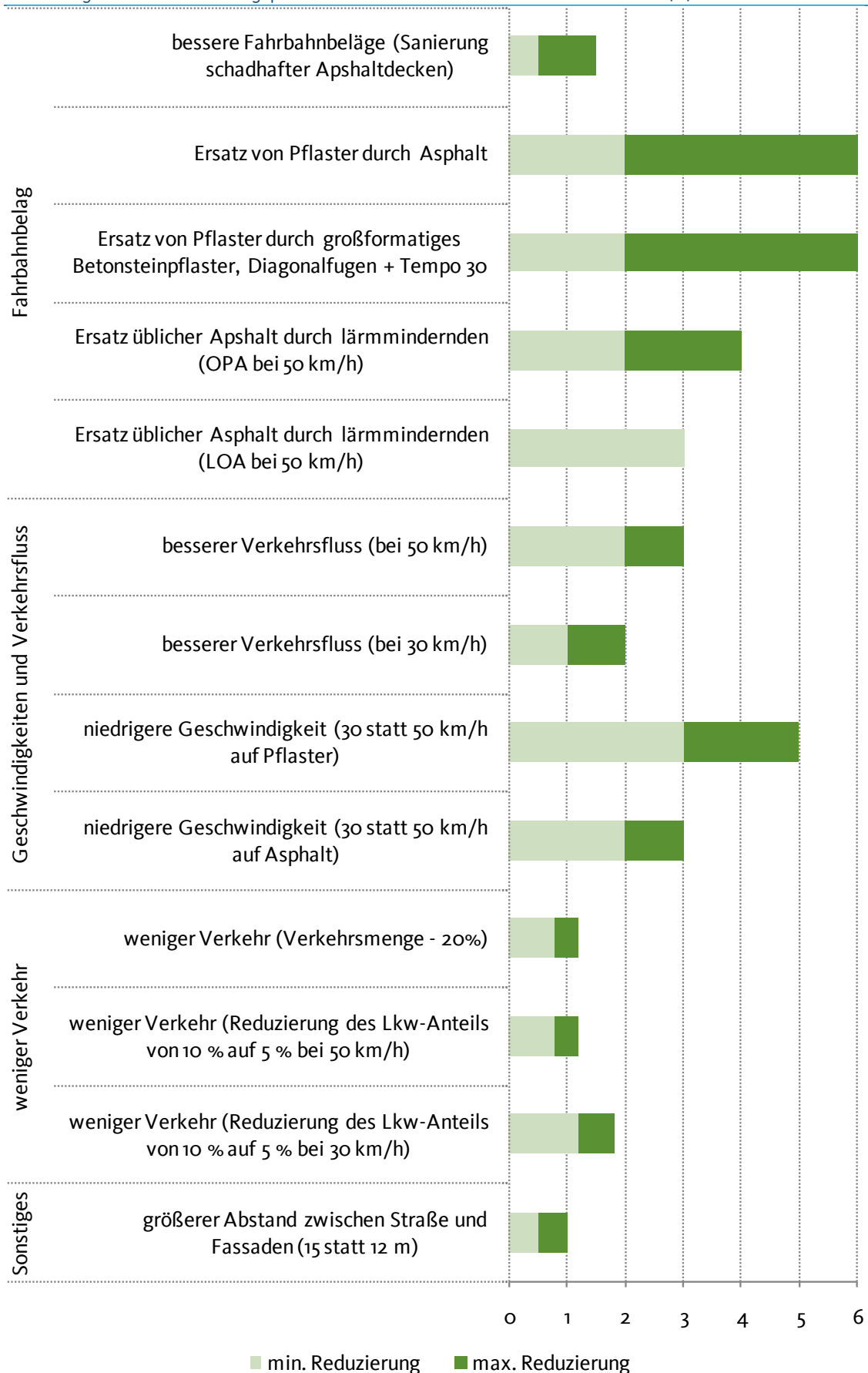
Auch zu beachten ist – neben der tatsächlichen Minderung der Lärmbelastung durch Senkung des dB(A) – die subjektive Wahrnehmung der Betroffenen: in einem Modellversuch verringerte die Ausweisung von Tempo 30 den Lärmpegel „nur“ um 1,4 dB(A)<sup>9</sup>, während der Anteil der sich betroffenen Fühlenden um 26 % sank. Das Lärmempfinden der Betroffenen wird demnach nur zu etwa einem Drittel durch den objektiv messbaren Schallpegel bestimmt und zum Großteil durch andere Faktoren wie beruhigter Verkehr oder eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. MUNLV 2008).

---

<sup>9</sup> Eine für den Menschen wahrnehmbare Reduzierung des Lärms ist erst ab ca. 3 dB(A) erreicht.



Abbildung 16: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A)



Quelle: Eigene Darstellung nach UBA 2008, Website Leipzig, MUNLV 2008

Die einzelnen Handlungsfelder werden im Folgenden näher – zunächst allgemeingültig – erläutert:

### Sanierung/Erneuerung von Fahrbahnoberflächen und -belägen

Die Fahrbahnoberfläche hat einen maßgeblichen Einfluss auf die entstehende Lärmbelastung der Umgebung. Um Lärm zu vermeiden, sollte der Belag möglichst eben und in gutem Zustand sein. Neben der Sanierung der Fahrbahnoberflächen können ferner spezielle, lärmarme Asphaltoberflächen aufgebracht werden. Die Einsatzgebiete und Empfehlungen der unterschiedlichen Oberflächenmaterialien sind dabei zu berücksichtigen.

**Die Sanierung von beschädigten Fahrbahnoberflächen** erweist sich als sehr effektive Maßnahme. Insbesondere Flickstellen, Schlaglöcher oder abgesetzte Gullydeckel können schnell für störende Lärmeinwirkungen sorgen. Durch die Sanierung kann eine Lärmreduzierung von in der Regel 1-2 dB(A) erreicht werden. Bei der Planung und Priorisierung von Fahrbahnsanierungen sollte also auch die Lärmwirkung mitberücksichtigt werden, sodass die verfügbaren Mittel entsprechend eingesetzt und stark lärmbelastete Straßenabschnitte gegebenenfalls eher saniert werden können.

**Der Austausch von lärmintensiven Belägen** (wie z. B. Kopfsteinpflaster) kann ebenfalls sehr effektiv die Lärmwirkung optimieren. Beispielsweise kann durch einen Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt eine Lärminderung von 3-8 dB(A) erreicht werden, bei Tempo 50 sogar zwischen 6-12 dB(A) (vgl. LAI 2012).

Bei Fahrbahnsanierungen sollte aus Gründen der Lärmreduzierung der Einsatz spezieller, lärmarmen Asphaltoberflächen geprüft werden. Aus Kostengründen empfiehlt sich der Einbau vor allem dort, wo zukünftig ohnehin die Asphaltdecke erneuert wird (bspw. aufgrund von Straßenumbaumaßnahmen, Kanalarbeiten etc.) sowie bei Neubaumaßnahmen mit anliegender Wohnbebauung. Hierzu kommen inzwischen unterschiedliche Belagstypen mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften (v. a. relevant sind hierbei die Kosten und Haltbarkeit) in Betracht. Am häufigsten angewendet werden offenporige Asphaltbeläge (OPA) und Asphaltbeläge mit geringen Körnungsdurchmessern (z. B. LOA 5D):

**Lärmoptimierter Asphalt (LOA)**, oftmals als „Flüsterasphalt“ bezeichnet, bewirkt durch eine besondere Materialzusammensetzung eine Reduktion der Rollgeräusche der Reifen gegenüber bisher üblichem Asphalt. Durch den Einbau lärmoptimierten Asphalts können je nach Art des Asphalts und abhängig von der Verkehrsbelastung Lärminderungen von 2-3 dB(A) bis zu 5 dB(A) erreicht werden – in Einzelfällen auch bis zu 9 dB(A), was fast einer Halbierung des Lärms entspricht. Sinnvoll ist der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt aber erst auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h, da darunter das Motorengeräusch das Rollgeräusch übersteigt und keine nennenswerte Lärminderung eintritt. Die Kosten liegen nur unwesentlich höher als bei bisher üblichen Asphaltdecken. Positive Erfahrungen mit LOA-Asphalten machten bisher u. a. die Städte Düsseldorf und Köln.

Außerorts (über 60 km/h) wird hingegen eher der sogenannte **offenporige Asphalt (OPA)** zur Lärminderung eingesetzt. Die lärmabsorbierende Wirkung von offenporigem Asphalt entsteht insbesondere durch zusammenhängende Hohlräume in der Asphaltdecke. Auch er besitzt ein ho-

hes Potenzial zur Lärminderung (zumeist ca. 2 bis zu 4 dB(A), kurz nach dem Einbau auch bis zu 8 dB(A)), jedoch ist seine Haltbarkeit bzw. Wirkungsdauer begrenzt (ca. 6-10 Jahre). Anfällig ist der OPA vor allem gegenüber der Verschmutzung/Verstopfung der Hohlräume. Bei niedrigen Geschwindigkeiten setzt die Selbstreinigung der Deckschicht durch den Sog der Reifen nur unzureichend ein, sodass die Hohlräume, die für den Wasserabfluss und die Reduktion der Abrollgeräusche sorgen, sich bereits nach relativ kurzer Zeit zusetzen und die Deckschicht erneuert werden müsste. Des Weiteren reagiert der OPA sehr empfindlich auf Scherbelastungen (Lenkbewegungen im Stand), wie sie vor allem an Ein- und Ausfahrten sowie in Kreuzungsbereichen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge insbesondere von Lkw und Bussen entstehen. Daher ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht die Verwendung von OPA im innerörtlichen Bereich nicht ratsam.

Neben LOA und OPA gibt es noch **weitere lärmindernde Fahrbahnoberflächen**, deren Einsatz je nach Gegebenheiten (u. a. Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsmenge und -fluss, Schwerverkehrsanteil, Abschnittslänge) spezifische Vor- und Nachteile bieten. Dies sind z. B. lärmarme Splittmastix-Asphalte (SMA) oder dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V).

Bei der Auswahl des Fahrbahnoberflächenmaterials sollte auf den im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen neben den wichtigen Faktoren wie Haltbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit stets auch die Lärminderungswirkung eine Rolle spielen.

### Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bedeutet im innerstädtischen Straßennetz in der Regel eine Ausweisung von Tempo 30-Strecken. Dies kann nicht nur in Wohngebieten (hier dann meist als Zonen-Beschilderung) sondern auch auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll sein.

Denn eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt bereits eine nachgewiesene Lärminderung von etwa 2-3 dB(A), was in etwa einer Halbierung des Verkehrsaufkommens gleichkommt. Mit Tempo 30-Ausweisungen können kurzfristig und kostengünstig deutlich messbare Lärminderungen erreicht werden. Des Weiteren ergeben sich Synergieeffekte zur Verkehrssicherheit und zur Luftreinhaltung (weniger Schadstoffausstoß der Kfz).

Soweit möglich ist eine Ausweisung von Tempo 30 ganztags vorzusehen, da auf diese Weise sowohl tagsüber als auch nachts eine Lärmreduktion eintritt. Alternativ bietet sich vor allem auf viel befahrenen Haupteinfallstraßen aber auch Tempo 30 nur nachts (22-6 Uhr) an, sofern die ganztägige Tempo 30-Ausweisung aufgrund der Bedeutung der Straße kritisch betrachtet wird. Auf diese Weise wird zumindest der während des Schlafs besonders störend und gesundheitsbeeinträchtigende Lärm verringert.

Wichtig im Zusammenhang mit Senkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Förderung eines angepassten Verhaltens der Autofahrer. Auf die Einhaltung von Tempo 30 sollte daher durch eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung (baulich oder durch Markierungen) oder durch Geschwindigkeitskontrollen bzw. Geschwindigkeitsdisplays hingewirkt werden.

Zu beachten sind jedoch auch die straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen (v. a. die Vorgaben der StVO) und mögliche Verdrängungseffekte in das Nebennetz, sofern dort dadurch schnellere Fahrtrouten entstehen. Auch die Belange des ÖPNV und Wirtschaftsverkehrs sind vor der Ausweisung zu prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindig-

keit sollte daher noch vorrangig an Straßenabschnitten mit hoher Lärmbetroffenheit in Betracht gezogen werden, wo der Gesundheitsschutz besonders in den Vordergrund rückt. Hinzu kommt die Schwierigkeit, dass die Baulast der meisten im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Hauptverkehrsstraßen nicht bei den Kommunen, sondern bei übergeordneten Trägern liegt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigen Umständen laut Gesetz grundsätzlich 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs 9 Satz 3 StVO). Weitergehend besteht die Möglichkeit, im unmittelbaren Bereich von besonders schützenswerten Einrichtungen (bspw. Kitas und Schulen) die Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 30 herabzusetzen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO i. Vm. zu Zeichen 274 Rdnr. 13 VwV StVO). Diese Möglichkeit bezieht sich jedoch ausschließlich auf Einrichtungen, die sich direkt an der Straße befinden und dürfen maximal auf einer Länge von 300m angeordnet werden. Die StVO stellt an die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts also noch sehr hohe Anforderungen<sup>10</sup>.

**Perspektivisch wird wohl mehr möglich werden:** In Form der „Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden“ haben sich deutschlandweit seit 2021 bereits über 1.000 Kommunen und Kreise zusammengeschlossen, die gemeinsam mehr Rechte zur Mitbestimmung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auch auf übergeordneten Straßen einfordern. Und langsam scheint dieser Wunsch auch auf die Bundesebene Einfluss zu nehmen, denn auch wenn der im Oktober 2023 eingebrachte Vorschlag zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bundesrat zunächst abgelehnt wurde, ist ein erster, wichtiger Schritt getan. Auch die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes (hier also der direkte Lärmbezug) sowie der städtebaulichen Entwicklung wurden - nach Aussage des Bundesrates – zur Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht kategorisch abgelehnt. Allerdings forderte der Bundesrat vielmehr, dass die Verkehrssicherheit über all diesen Dingen stehen müsse. Inwieweit und wann es neue Möglichkeiten für Tempo 30 nun in eine Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schaffen werden, bleibt abzuwarten.

### Verstetigung des Verkehrs

Eine Verstetigung des Verkehrs verringert die Zahl der lärmintensiven Pegelspitzen (Beschleunigungsvorgänge der Kfz) und trägt somit zur Lärminderung bei. Zur Verstetigung des Verkehrs eignen sich beispielsweise „Grüne Wellen“, Anzeigen empfohlener Geschwindigkeiten oder Kreisverkehre. Durch eine Verstetigung können je nach Höhe der zulässigen Geschwindigkeiten und des Lkw-Anteils Entlastungswirkungen von 1 bis zu 3 dB(A) erreicht werden.

---

<sup>10</sup> Vertiefend dazu auch folgende Aussage: „§ 45 IX 3 StVO modifiziert und konkretisiert die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 I StVO dahingehend, dass für die Beschränkung des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage vorausgesetzt wird, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Gesundheit der Wohnbevölkerung) erheblich übersteigt. Dies ist dann anzunehmen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss“ (Suslin/Zilsdorf: Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen (NZV 2020, 407)).



### Verkehrsverlagerungen und Lkw-Routenplankonzepte

Verkehrsverlagerungen dienen dazu, den Straßenverkehr durch möglichst lärmunsensible Gebiete zu leiten und die sensiblen Bereiche (bspw. Wohngebiete) zu entlasten. Hierzu eignen sich u. a. Routenausweisungen für Durchgangsverkehr, Lkw-Routenführungen und Lkw-Durchfahrtverbote (auch zeitweise) oder Parkleitsysteme.

Das Lärminderungspotenzial leitet sich direkt aus der Verkehrsmengenreduktion ab (bspw. führt eine Halbierung des Verkehrs zu einer Verringerung der Lärmbelastung um 3 dB(A)). Eine veränderte Fahrzeugzusammensetzung (bspw. Reduktion des Lkw-Anteils durch Lkw-Routenführungen) führt zu weiteren zu Lärmentlastungen. So ist innerstädtisch ein Lkw so laut wie 20 Pkw, auf Autobahnen wie fünf (vgl. LAI 2012).

### Fahrbahnverengungen/Erhöhungen des Fassadenabstandes

Durch Straßenumbaumaßnahmen oder auch einfache Markierungsmaßnahmen wird der Abstand von den fahrenden Kfz zur Fassade der angrenzenden Häuser vergrößert, was i. d. R. eine Verengung der Fahrbahn zur Folge hat. Beispielsweise führt eine Verdopplung des Fassadenabstandes zur Fahrbahn mit Minderungswirkungen von 3 dB(A) zu deutlich messbaren Erfolgen und Entlastungen der Anwohnenden. Weiterhin fördern Verengungen der Fahrbahn auch ein entsprechend geschwindigkeitsangepasstes Verhalten der Autofahrer/-innen, sodass zusätzlich zur Lärminderung durch eine Erhöhung des Fassadenabstandes oftmals auch der Verkehr verlangsamt und – im wahrsten Sinne des Wortes – beruhigt werden kann.

Neben Straßenraumbauten, bspw. durch eine Verbreiterung der Gehwege oder durch den Bau zusätzlicher Längsparkstände, ist eine Fahrbahnverengung bzw. Erhöhung des Fassadenabstandes auch auf einfache und kostengünstige Weise möglich – zum Beispiel durch die Markierung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder auch Schutzstreifen). Auf diese Weise ergeben sich Synergieeffekte zwischen der Lärminderungsplanung und der Radverkehrsförderung sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### Schallschutzfenster und Schallschutzwände

Schallschutzfenster und -wände bzw. -wälle zählen – wie oben bereits erwähnt – zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen. Sie kommen i. d. R. dann zur Anwendung, wenn andere Maßnahmen nicht möglich oder sinnvoll sind, wenn nur punktuell eine kleine Betroffenenzahl festzustellen ist oder wenn bereits durchgeführte oder geplante Maßnahmen keine ausreichende Lärminderung gewährleisten. Der Wirkungsgrad von Schallschutzwänden sowie -fenstern ist hoch (Lärmreduzierung um bis zu 20 dB(A) bzw. bis zu 30 dB(A)), als reine Symptombekämpfung eignen sie sich jedoch nicht zur nachhaltigen Minderung der Ursache des Verkehrslärms.

Die Kosten für Schallschutzfenster tragen zunächst die Wohnungs-/Hauseigentümer/-innen. Für Straßen in der Baulast des Bundes (Autobahnen, Bundesstraßen) bestehen nach Beantragung durch die Eigentümer/-innen Fördermöglichkeiten, die durch die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) geregelt werden. Für Nordrhein-Westfalen gibt es ein entsprechendes Förderprogramm des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW). In einigen Kommunen gibt es darüber hinaus eigene Schallschutzfenster-Programme, die Fördergrundsätze für die in der Baulast der Kommune lie-

genden Straßen regeln. Die Förderung erfolgt in diesem Fall durch kommunale Mittel. In der Vergangenheit konnten hierzu Mittel aus dem Konjunkturpaket II verwendet werden. Bemessungsgrundlage für Schallschutzfensterprogramme sind die Lärmbelastungen, die bspw. aus der Lärminderungsplanung hervorgehen.

Im Rahmen des Einbaus von Schallschutzfenstern empfiehlt es sich für Hauseigentümer/-innen, zudem eine kostenlose Beratung durch die Polizei in Bezug auf einbruchhemmende Fenster und Türen zu nutzen bzw. auch direkt auf gute Dämm- und Isolationswerte im Rahmen der energetischen Sanierung zu achten.

### 7.2.1 Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Emsdetten (Steckbriefe)

Im Folgenden werden konkrete Maßnahmenempfehlungen für die lärmbelasteten Bereiche im Straßennetz dargestellt. Die als belastet identifizierten Straßen sind in Prioritätsstufen eingeteilt. Hierbei wurden z. T. auch benachbarte einzelne, kurze Straßenteilbereiche zu Straßenabschnitten zusammengefasst, da sich so Maßnahmen wirkungsvoller umsetzen lassen.

Nach den Straßenabschnitten an den durch das Land kartierten Hauptverkehrsstraßen, die im Rahmen der gesetzlichen Pflichtinhalte der Lärmaktionsplanung untersucht werden, werden zusätzlich Steckbriefe mit Handlungsempfehlungen für die freiwillig kartierten Straßenabschnitten aufgeführt.

Die folgenden Steckbriefe zu den einzelnen Straßenabschnitten beinhalten die Informationen aus der Lärmkartierung<sup>11</sup>, Daten über die tägliche Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung DTV und Schwerverkehrsanteil) sowie eine Zusammenfassung der Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem werden verschiedene Informationen zum Umfeld des jeweiligen Straßenabschnitts aufgelistet, u. a. der Fassadenabstand zur Fahrbahn. Die Kategorie *gering* bedeutet dabei einen Abstand von unter 5 Meter, die Kategorie *mittel* 5 - 10 Meter und die Kategorie *groß* über 10 Meter.

Zusätzlich wurden durch den Gutachter Ortsbegehungen durchgeführt, um zu den Straßenabschnitten weitere Informationen und eigene Eindrücke zu erhalten. Hierzu gehören bspw. Bebauungsarten, Abschätzungen über Fassadenabstände und Informationen über das Parken in den Straßen sowie die Nutzung des Straßenraumes neben der Fahrbahn (z. B. Radwege). Diese Informationen bieten Anhaltspunkte über Maßnahmenpotenziale zur Lärminderung.

Zur Verbesserung der Lärmsituation wurden jeweils für den Teilabschnitt wirksame Maßnahmen vorgeschlagen. Auch der mögliche Einfluss langfristiger Maßnahmen oder übergeordneter Planungen wird benannt.

Die Maßnahmenempfehlungen, insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrbahnsanierungen, wurden in der Regel mit dem Hinweis auf „Prüfung“ formuliert. Die Prüfung

---

<sup>11</sup> Angegeben sind die maximalen und mittleren Fassadenpegel je Abschnitt und die Anzahl der Betroffenen in Gebäuden – jeweils mit Fassadenpegeln über dem Beurteilungspegeln ( $L_{den} > 60 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ ) – und die Gesamtanzahl der Einwohner in den farblich dargestellten und dem Straßenabschnitt zugeordneten Quadranten

bezieht sich insbesondere auf die Erfüllung der dafür erforderlichen gesetzlichen und fachplanerischen Voraussetzungen. Zumeist sind zur Umsetzung weitere Prüfschritte – wie z. B. eine Lärm-berechnung nach RLS-19, eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung sowie die Anhörung ggf. wider-sprüchlicher Belange – durchzuführen.

[Auch die Hinweise aus der Offenlage und Trägerbeteiligung sind zu bewerten und im Maßnah-menkonzept zu ergänzen.]

Die zu erwartende Maßnahmenwirkung bezüglich der Reduktion der Lärmbelastungen entlang der kartierten Straßen werden anhand von allgemein anerkannten, groben Kennwerten in den Steck-briefen abgeschätzt. Dabei ist für eine Benennung der Betroffenzahlen sowie eine Addierung der Wirkungen oft eine erneute Berechnung im Lärmmodell erforderlich.

In der Tabelle im Anhang 2 werden alle Abschnitte inkl. Maßnahmen, Wirkungs- und Kostenschät-zung auf wenigen Seiten gegenübergestellt.

## Straßensteckbriefe

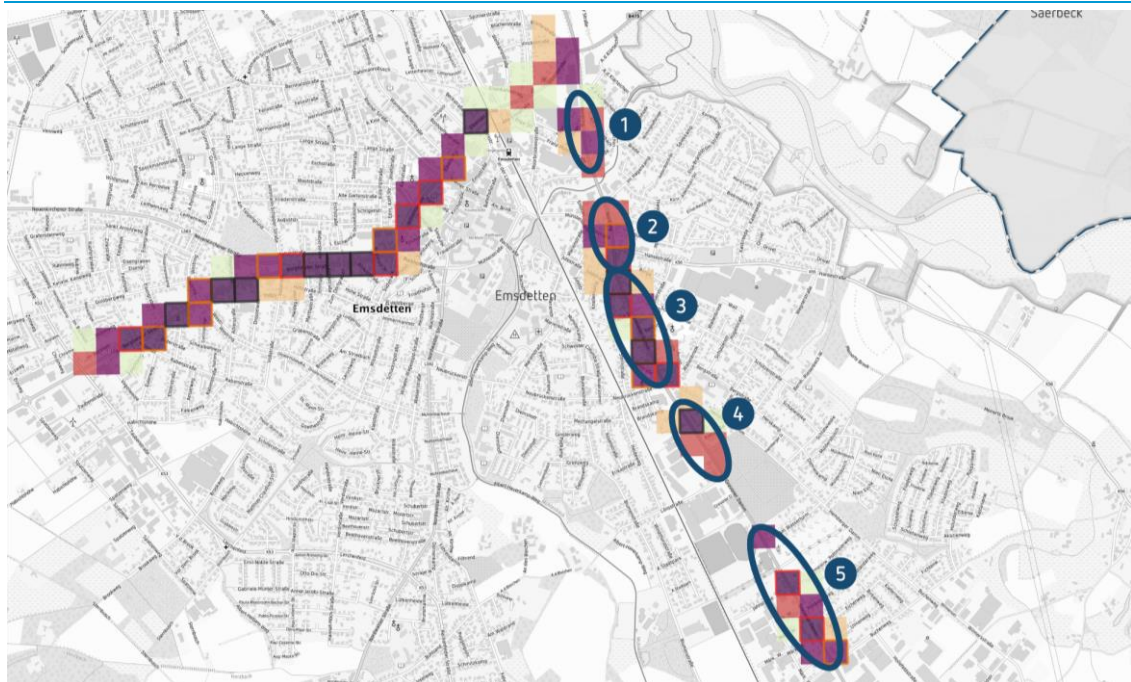
Im Folgenden werden die Straßensteckbriefe zu den Abschnitten mit konkreten Maßnahmevorschlägen zur Reduzierung der Lärmwirkung dargestellt. Sie sind gegliedert und sortiert nach Straßenklassifikation sowie räumlicher Zuordnung.

### Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Bundesstraße 481

Die Bundesstraße B 481 verläuft von Norden nach Süden durch das Emsdettener Stadtgebiet. Innerstädtisch trägt sie die Namen „Nordring“ und „Grevener Damm“ und weist im Querschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 12.000 Kfz auf. Im Umfeld der B 481 befinden sich Wohnhäuser (teilweise mit Mischnutzung) und Gewerbeeinheiten. Der Fuß- und Radverkehr wird innerorts und im Gewerbegebiet im Seitenraum geführt, außerorts existiert i. d. R. kein Geh- oder Radweg.



Auch außerorts verursacht der Verkehr auf der B 481 Lärmbelastung, jedoch sind dort lediglich vereinzelt Personen davon betroffen. Innerorts liegen die Betroffenzahlen höher und machen den Handlungsbedarf deutlich. Die Möglichkeiten zur Lärmreduzierung sind dabei begrenzt durch die engen Straßenquerschnitte und die Abhängigkeit vom Baulastträger.

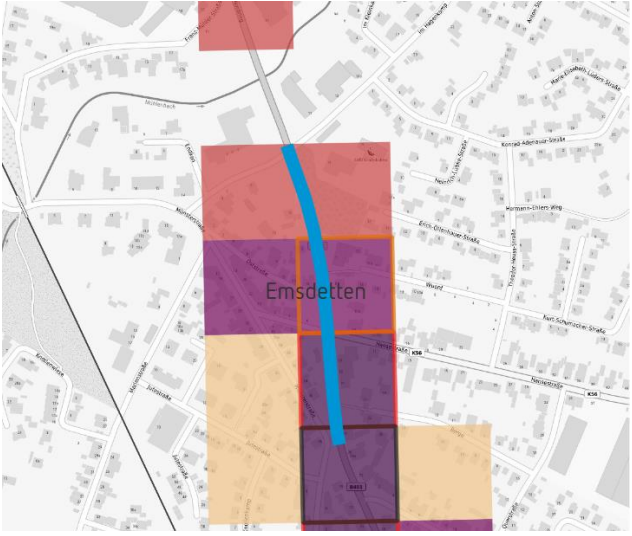

Abbildung 17: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 481



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html) und LANUV 2023





Nordring (B 481) Am Mühlenbach 16 bis Brede				1	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)	$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)
12.079 Kfz/d 5,4 %	50 km/h	71,7 dB(A) 65,3 dB(A)	62,0 dB(A) 55,1 dB(A)	62	69
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 196	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen, offene Bebauung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>11,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrzweckstreifen beidseitig</li> <li>unbeschilderter Weg beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierung eines Neubauprojekts mit 66 Wohneinheiten (Franz-Mülder-Str./Moorbrückenstr.) mit passivem Schallschutz</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> zunehmende Verkehrsstärke, hoher Anteil an Schwerverkehren, (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Tempoüberschreitungen, Motorradlärm</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduzierung, Geschwindigkeitskontrollen, Lärmblitzer, Flüsterasphalt, Wälle und Mauern</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



Nordring (B 481) Im Hagenkamp bis Münsterstraße				2	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
12.079 Kfz/d 5,4 %	50 km/h	73,0 dB(A) 64,6 dB(A)	63,5 dB(A) 54,9 dB(A)	115	119
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 132	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen, offene Bebauung</li> <li>Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,6 m - 11,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig</li> <li>z. T. Mehrzweckstreifen beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierung eines Neubauprojekts mit 19 Wohneinheiten und Neubau eines Nahversorgers (B 481/Im Hagenkamp) &amp; 40 Wohneinheiten und Vergrößerung des Kinderkottens der AWO (B 481/Im Hagenkamp) erfolgt mit Schallgutachten und Festsetzungen im Bebauungsplan hinsichtlich des Verkehrslärms</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> zunehmende Verkehrsstärke, hoher Anteil an Schwerverkehren, (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Tempoüberschreitungen, Motorradlärm</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduzierung, Geschwindigkeitskontrollen, Lärmblytzer, Flüsterasphalt, Wälle und Mauern</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>					2-3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Grevener Damm (B 481) Münster-/Hansestraße bis Neubrückenstraße				3	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
12.079 Kfz/d 5,4 %	50 km/h	73,6 dB(A) 67,2 dB(A)	64,2 dB(A) 57,6 dB(A)	250	260
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 611	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>z. T. Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,6 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh-/Radweg beidseitig</li> <li>z. T. Längsparken einseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> zunehmende Verkehrsstärke, hoher Anteil an Schwerverkehr (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Tempoüberschreitungen</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduzierung, dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen, Flüsterasphalt, Umfahrlösungen, Schallschutzmaßnahmen, Begrünung</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>				2-3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der geplanten Sanierung der Seitenräume</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



Grevener Damm (B 481) Grevener Damm 83 bis Lönsstraße				4	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
12.079 Kfz/d 5,4 %	50 km/h	72,5 dB(A) 65,9 dB(A)	63,2 dB(A) 56,1 dB(A)	113	125
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 320	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen</li> <li>• Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein-/Mehrfamilien- und Reihenhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7,6 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• getrennter Geh-/Radweg beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> zunehmende Verkehrsstärke, hoher Anteil an Schwerverkehren (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Tempoüberschreitungen</li> <li>• <b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduzierung, dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen, Flüsterasphalt, Umfahrlösungen, Schallschutzmaßnahmen, Begrünung</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der geplanten Sanierung der Seitenräume</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

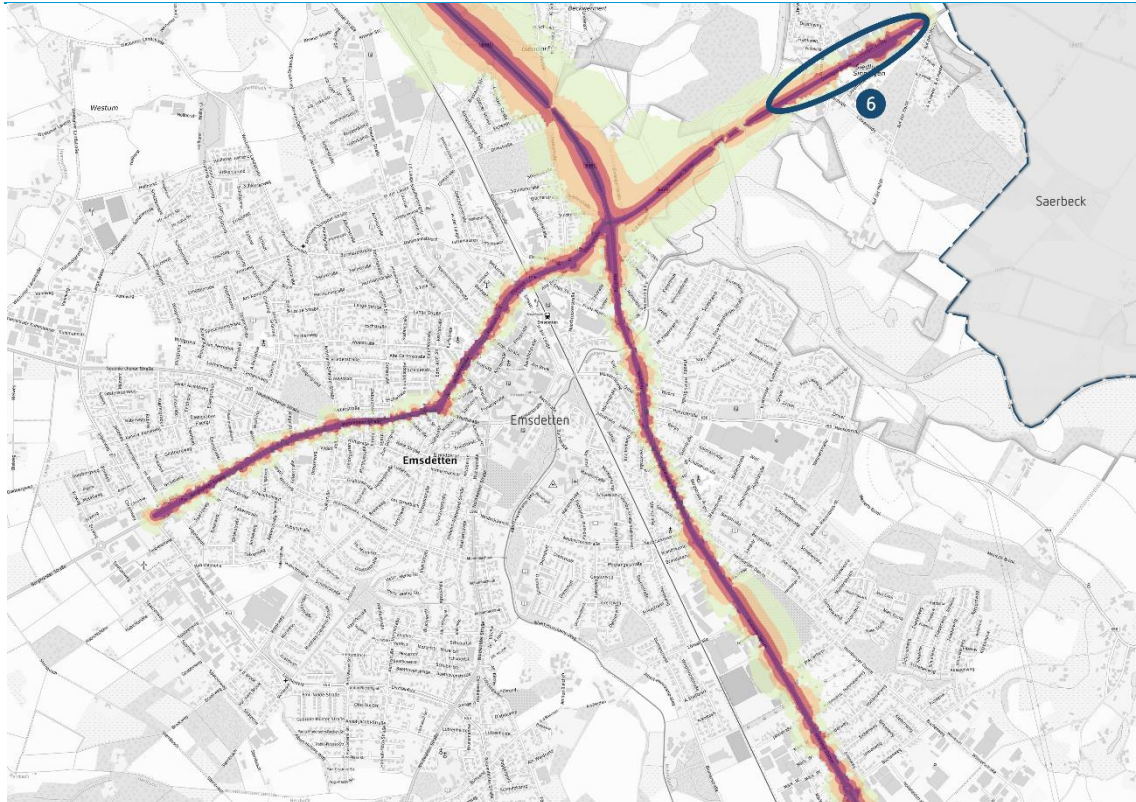


Grevener Damm (B 481) Grevener Damm 142 bis Südring				5	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
12.079 Kfz/d 5,4 %	50 km/h	71,8 dB(A) 65,7 dB(A)	62,5 dB(A) 55,8 dB(A)	217	230
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 416	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein-/Mehrfamilien- und Reihenhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,6 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh-/Radweg beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>es gibt eine private „Lärmschutzwand“ auf einem Teil des Bereichs, die nicht Teil der Berechnung war</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> zunehmende Verkehrsstärke, hoher Anteil an Schwerverkehren (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Tempoüberschreitungen und Beschleunigen nach Kreisverkehr</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduzierung, dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen, Flüsterasphalt, Umfahrlösungen, Schallschutzmaßnahmen, Begrünung</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der geplanten Sanierung der Seitenräume</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	




### Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Bundesstraße 475

Die Bundesstraße B 475 führt östlich aus dem Emsdettener Stadtgebiet heraus und verläuft durch den Ortsteil Sinningen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt im Querschnitt über 8.000 Kfz. Entlang eines Großteils der im Stadtgebiet verlaufenden B 475 befinden sich keine Wohnhäuser o. ä. Deshalb begrenzt sich der Handlungsbedarf auf den Ortsteil Sinningen. Hier befinden sich entlang der Sinninger Straße Wohnhäuser und Gewerbeeinheiten. Der Fuß- und Radverkehr wird im Seitenraum geführt.

Abbildung 18: Nummerierter Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 475



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html) und LANUV 2023

Sinninger Straße (B 475) Sinninger Straße 9 bis L 593				6	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)	$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)
8.220 Kfz/d 8,9 %	50 km/h	70,5 dB(A) 64,9 dB(A)	61,3 dB(A) 55,2 dB(A)	69	75
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 135	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Industrie und Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einfamilienhäuser, Hallen</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>mittel bis groß</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>11,6 m – 15,6 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gemeinsamer Geh- / Radweg beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>es gibt eine private „Lärmschutzwand“ auf einem Teil des Bereichs, die nicht Teil der Berechnung war</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung bauliche und gestalterische Betonung des Siedlungsbeginns (westlich) zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

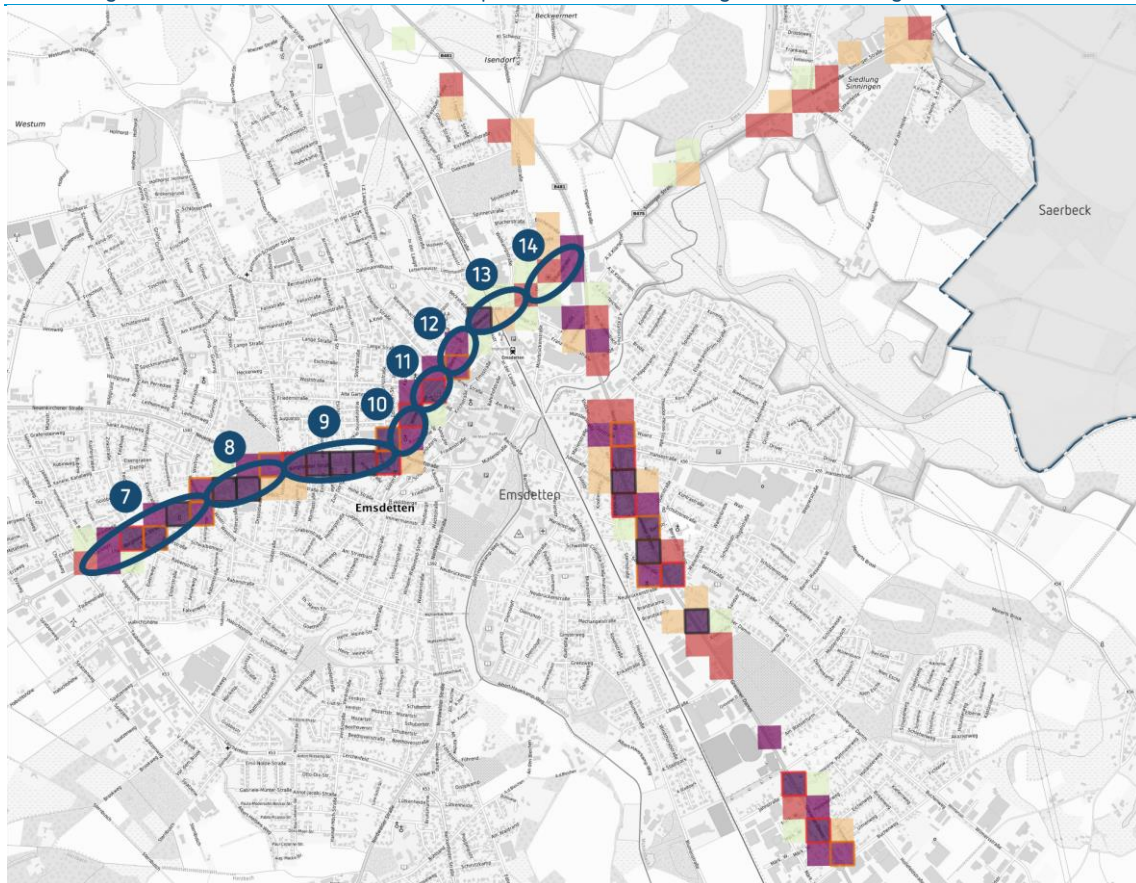


### Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Landesstraße 590

Die Landesstraße L 590 verläuft von Osten nach Westen durch das Emsdettener Stadtgebiet bis zur Kreuzung mit der B 481. Sie trägt die Namen „Elbersstraße“, „Wilhelmstraße“ und „Borghorster Straße“ und weist im Querschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 8.000 Kfz auf<sup>12</sup>. Im Umfeld der L 590 befinden sich überwiegend Wohnhäuser, teilweise mit Mischnutzung. Der Fuß- und Radverkehr wird im Seitenraum bzw. auf Mehrzweckstreifen geführt.

Abbildung 19 verdeutlicht, dass es entlang der L 590 innerorts keinen Abschnitt gibt, für den kein priorisierter Handlungsbedarf gilt. Ähnlich wie die B 481 ist die L 590 geprägt durch enge Straßenräume und größtenteils sehr geringe Fassadenabstände zur Fahrbahn. An vielen Stellen grenzen die anliegenden Gebäude direkt an den Seitenraum der Fahrbahn. Neben dieser Herausforderung ist die Abhängigkeit vom Baulastträger zu nennen, welche die Möglichkeit zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beeinflusst.



Abbildung 19: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 590



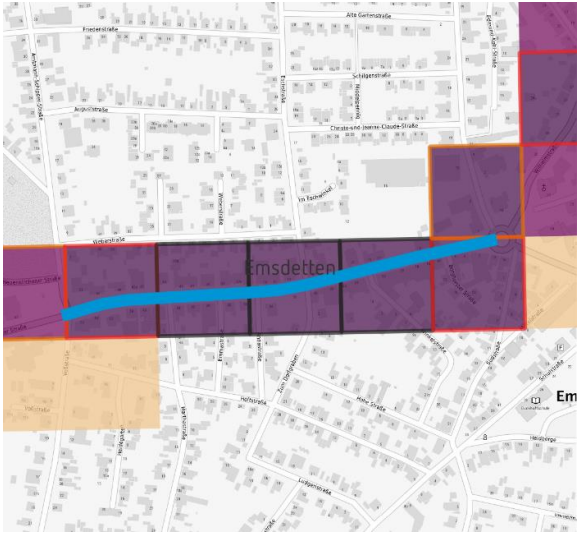

Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html) und LANUV 2023

<sup>12</sup> Die Kartierungsgrundlagen des LANUV weisen auf diesem Abschnitt lediglich den Standardwert 8.220 Kfz/24h aus. Neuere Zählungen deuten auf eine höhere Belastung in der Größenordnung 11-12.000 Kfz hin. Zum Zeitpunkt der Kartierung wurden diese Werte nicht mit einbezogen, weshalb die tatsächlichen Pegelhöhen und Betroffenheiten auf diesen Straßenabschnitten voraussichtlich etwas höher liegen, als im LAP dargestellt (das LANUV geht von ca. +1 dB(A) aus). In der Prioritäteneinstufung der Steckbriefe wurde dies mitberücksichtigt.

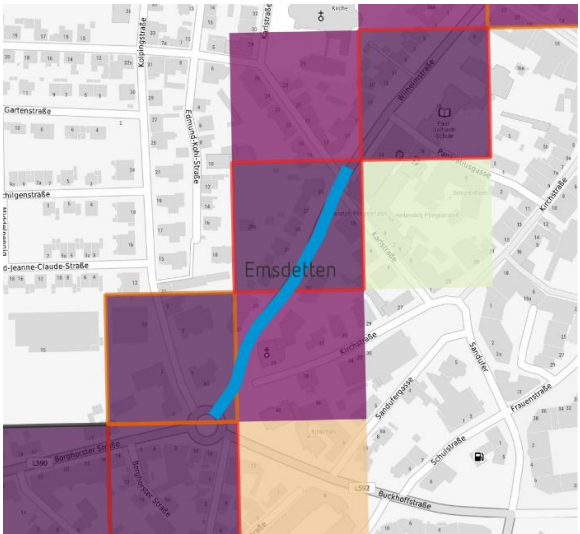



Borghorster Straße (L 590) Silberweg (K 53) bis Westring				7	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)	$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	73,7 dB(A) 67,0 dB(A)	62,2 dB(A) 56,2 dB(A)	134	155
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 417	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>10,0 m – 14,2 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig</li> <li>Mehrzweckstreifen beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Temporeübertretungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>				2-3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Anlage von Radfahrstreifen mit Roteinfärbung (statt Mehrzweckstreifen)</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer), (in Kombination mit T30)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung des geplanten Neubaus einer einseitigen Radverkehrsanlage außerorts Richtung Borghorst</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Borghorster Straße (L 590) Westring bis Amtmann-Schipper-Straße				8	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	73,8 dB(A) 67,3 dB(A)	62,3 dB(A) 56,6 dB(A)	184	163
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 234	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen</li> <li>• Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8,2 m – 11,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig</li> <li>• Mehrzweckstreifen beidseitig</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• *Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li>• <b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Temporeübertretungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li>• <b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h					2-3
• Prüfung der Anlage von Radfahrstreifen mit Roteinfärbung (statt Mehrzweckstreifen)				1-2	
• Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)				1	
• Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer), (in Kombination mit T30)				1	
• Umsetzung des geplanten Neubaus einer einseitigen Radverkehrsanlage außerorts Richtung Borghorst				nicht direkt darstellbar	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Borghorster Straße (L 590) Amtmann-Schipper-Straße bis Wilhelmstraße		9		Priorität: hoch	
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	74,1 dB(A) 67,9 dB(A)	62,6 dB(A) 56,9 dB(A)	216	216
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 394	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>8,2 m – 11,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>Mehrzweckstreifen beidseitig</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h				2-3	
• Prüfung der Anlage von Radfahrstreifen mit Roteinfärbung (statt Mehrzweckstreifen)				1-2	
• Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)				1	
• Umsetzung des geplanten Neubaus einer einseitigen Radverkehrsanlage außerorts Richtung Borghorst				nicht direkt darstellbar	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



Wilhelmstraße (L 590) Borghorster Straße bis Karlstraße				10	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)	$L_{den}$ >60 dB(A)	$L_{night}$ >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	72,5 dB(A) 66,1 dB(A)	61,1 dB(A) 55,6 dB(A)	67	84
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 89	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,2 m - 9,2 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>Grünstreifen</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäreres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>					2-3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays (in Kombination mit T30) zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	





Wilhelmstraße (L 590) Karlstraße bis Rheiner Straße				11	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %*	50 km/h, 30 km/h an Schultagen 7 - 17 h**	72,4 dB(A) 67,3 dB(A)	61,1 dB(A) 56,5 dB(A)	71	90
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 236	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Gewerbe</li> <li>Ost: Paul Gerhardt Schule</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>9,2 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh-/Radweg beidseitig</li> <li>Ost: Grün/Längsparken; West: Anliegerstraße</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li>** die zeitlich begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde im Rechenmodell nicht berücksichtigt</li> <li>Der Bebauungsplan („Pastors Garten“) beinhaltet Festsetzungen hinsichtlich des passiven Schallschutzes</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäreres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung dauerhafte Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>					2-3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays (in Kombination mit T30) zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf vorgeschriebenes Tempo</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Elbersstraße (L 590) <i>Rheiner Straße bis In d. Lauge</i>				12	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	71,9 dB(A) 65,7 dB(A)	61,2 dB(A) 55,5 dB(A)	35	33
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 265	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen</li> <li>• Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7,2 m - 10,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• *Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li>• Der Bebauungsplan mit Einzelhandel und Wohnungen („Pastors Garten“) beinhaltet Festsetzungen hinsichtlich des passiven Schallschutzes</li> <li>• <b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li>• <b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäreres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h					2-3
• Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)				1	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Elbersstraße (L 590) In d. Lauge bis Eisenbahnstraße				13	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	68,5 dB(A) 65,2 dB(A)	57,7 dB(A) 54,7 dB(A)	89	90
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 232	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>groß</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,2 m - 10,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig (Zwei- richtungsradsverkehr)</li> <li>Grünstreifen mit Baumscheiben</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li>Realisierung eines Neubauprojekts mit 22 Wohn- und 2 Gewerbeeinheiten (Elbersstraße/In d. Lauge) mit passivem Schallschutz</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Temporeüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays (in Kombination mit T30) zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



Elbersstraße (L 590) Eisenbahnstraße bis Nordring (B 481)				14	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.220 Kfz/d * 23,5 %	50 km/h	71,6 dB(A) 64,4 dB(A)	60,2 dB(A) 54,0 dB(A)	70	56
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 154	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>mittel bis groß</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>10,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>z. T. Baumscheiben</li> </ul>					
					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Kfz-Belastung in der Rechengrundlage zu niedrig angesetzt (vermutlich mehr Betroffenheit vorhanden)</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> viel Schwerverkehr, zunehmende Verkehrsstärken, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, (temporäres) Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Überplanung der Elmer Kreuzung</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



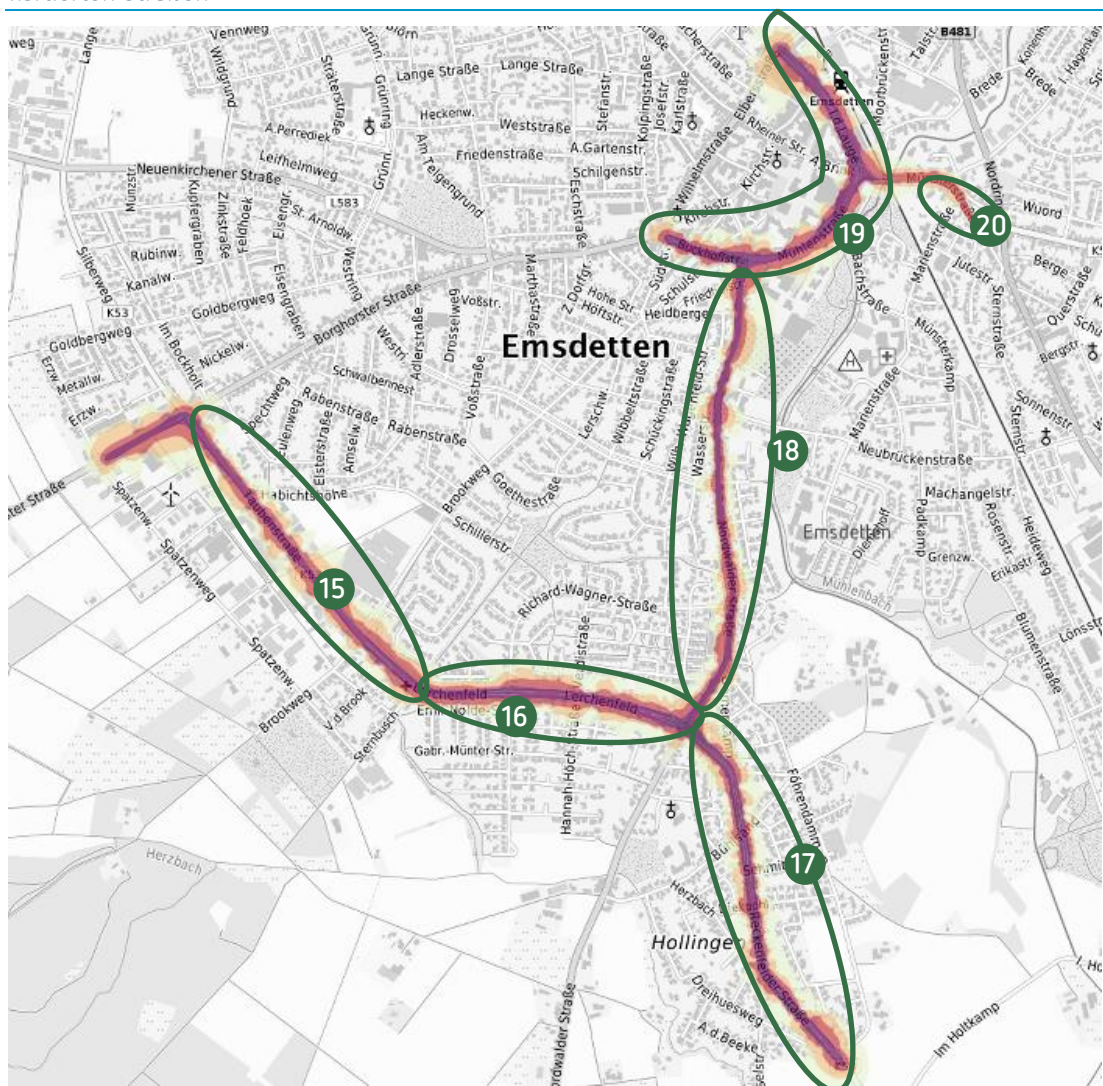
## 7.2.2 Maßnahmenvorschläge für die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte

In diesem Kapitel werden ergänzend auch für die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte in Emsdetten entsprechende Maßnahmenempfehlungen abgegeben. Dort liegen z. T. ähnliche Betroffenenanzahlen und Lärmpegelhöhen vor.

Für die zusätzlichen Straßen wurden keine HotSpot-Analyse und Lärmkennzifferermittlung durchgeführt, die Steckbriefe beinhalten jedoch Aussagen zu den maximalen und mittleren Lärmpegeln im Abschnitt. Es werden zudem die durch den Straßenabschnitt Betroffenen über den Auslösewerten und die Gesamtbevölkerung im Umfeld benannt. Ein Vergleich mit den durch das Land kartierten Abschnitten ist somit möglich.

Die Steckbriefe wurden erstellt für die K 53 und die L 592 sowie den Stadtring (Buckhoffstraße, Mühlenstraße und In der Lauge) und die Münster-/Hansestraße. Nicht erstellt wurde ein Steckbrief für den kurzen Abschnitt der Borghorster Straße (keine betroffenen Anwohner/-innen).

Abbildung 20: Nummerierte Abschnitte mit Handlungsempfehlungen entlang der zusätzlich kartierten Straßen



Quelle: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html) und nts 2023

Taubenstraße (K 53) Borghorster Straße (L 590) bis Brookweg				15	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
9.290 Kfz/d 8,9 %	50 km/h	71,5 dB(A) 64,8 dB(A)	61,9 dB(A) 54,9 dB(A)	125	147
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 305	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>Gewerbe</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einfamilienhäuser</li> <li>Hallen</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>14,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrzweckstreifen beidseitig</li> <li>unbeschilderter Weg beidseitig</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> hoher Anteil an Schwerverkehrern (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Bau der Umgehungsstraße, Temporeduktion, dauerhafte Geschwindigkeitsmessung</li> </ul>					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
• Neubau der K 53n (mittelfristig)					3-6
• Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot, Anlieger frei (in Kombination mit K 53n)				1-2	
• Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen				1-2	
• Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)				1	
• Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Lerchenfeld (K 53) Brookweg bis Nordwalder Straße (L 592)				16	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
11.670 Kfz/d 9,2 %	50 km/h	74,5 dB(A) 64,4 dB(A)	65,2 dB(A) 54,5 dB(A)	259	302
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 592	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>mittel bis groß</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>11,0 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>z. T. parallele Anliegerstraße (Anton-Niessing-Straße) und Grünstreifen</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> hoher Anteil an Schwerverkehren (Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge), Schäden an Kanaldeckeln</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Bau der Umgehungsstraße, Lärmschutzwand</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Neubau der K 53n (mittelfristig)</li> </ul>					3-6
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>				2-3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot, Anlieger frei (in Kombination mit K 53n)</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung verkehrsberuhigende Umgestaltung (in Kombination mit K 53n)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)</li> </ul>				1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	







Nordwalder Straße (L 592) Reckenfelder Straße (K 53) bis Buckhoffstraße		18		Priorität: hoch	
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
8.069 Kfz/d 3,9 %	50 km/h	73,6 dB(A) 65,5 dB(A)	64,0 dB(A) 55,7 dB(A)	465	474
		Gesamteinwohnerzahl: ca. 809			
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>z. T. Mischnutzung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ein- und Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering bis mittel</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>8,6 m – 10,1 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>z. T. Längsparken einseitig</li> <li>z. T. Grünstreifen/Baumscheiben</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> hohes Verkehrsaufkommen, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen, Fahrbahnschäden</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Fahrbahnsanierung, Temporeduktion</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung in dB(A):</b>	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h					2-3
• Prüfung Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn				1-2	
• Prüfung Fahrbahnsanierung (Prüfung auf lärmrelevante Unebenheiten)				1	
• Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Buckhoffstraße (L 592) <i>Borghorster Straße (L 592) bis Mühlenstraße</i>				19 a	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchstgeschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
12.510 Kfz/d 1,4 %	50 km/h	72,2 dB(A) 66,2 dB(A)	62,5 dB(A) 56,2 dB(A)	122	127
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 150	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen</li> <li>• z. T. Mischnutzung</li> <li>• Nahversorgung</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8,6 m – 10,1 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>• z. T. Längsparken</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> hohes Verkehrsaufkommen, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen</li> <li>• <b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduktion, Geschwindigkeitskontrolle</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung:</b>	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h				2-3	
• Prüfung Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. Grüne Welle)				1-2	
• Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	
• Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Mühlenstraße & In der Lauge Buckhoffstraße (L 592) bis Elbersstraße				19 b	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
6.646-11.050 Kfz/d 1,0-6,0 %	50 km/h	71,5 dB(A) 66,2 dB(A)	62,8 dB(A) 56,4 dB(A)	369	416
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 949	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen</li> <li>z. T. Mischnutzung</li> <li>Nahversorgung</li> <li>In d. Lauge: Bahnhof und Fußgängerzone</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrfamilienhäuser</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>8,6 m – 10,1 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>getrennter Geh- /Radweg beidseitig</li> <li>z. T. Längsparken</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> hohes Verkehrsaufkommen, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tempoüberschreitungen</li> <li><b>Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Temporeduktion, Geschwindigkeitskontrolle</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</li> </ul>					2-3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. Grüne Welle)</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

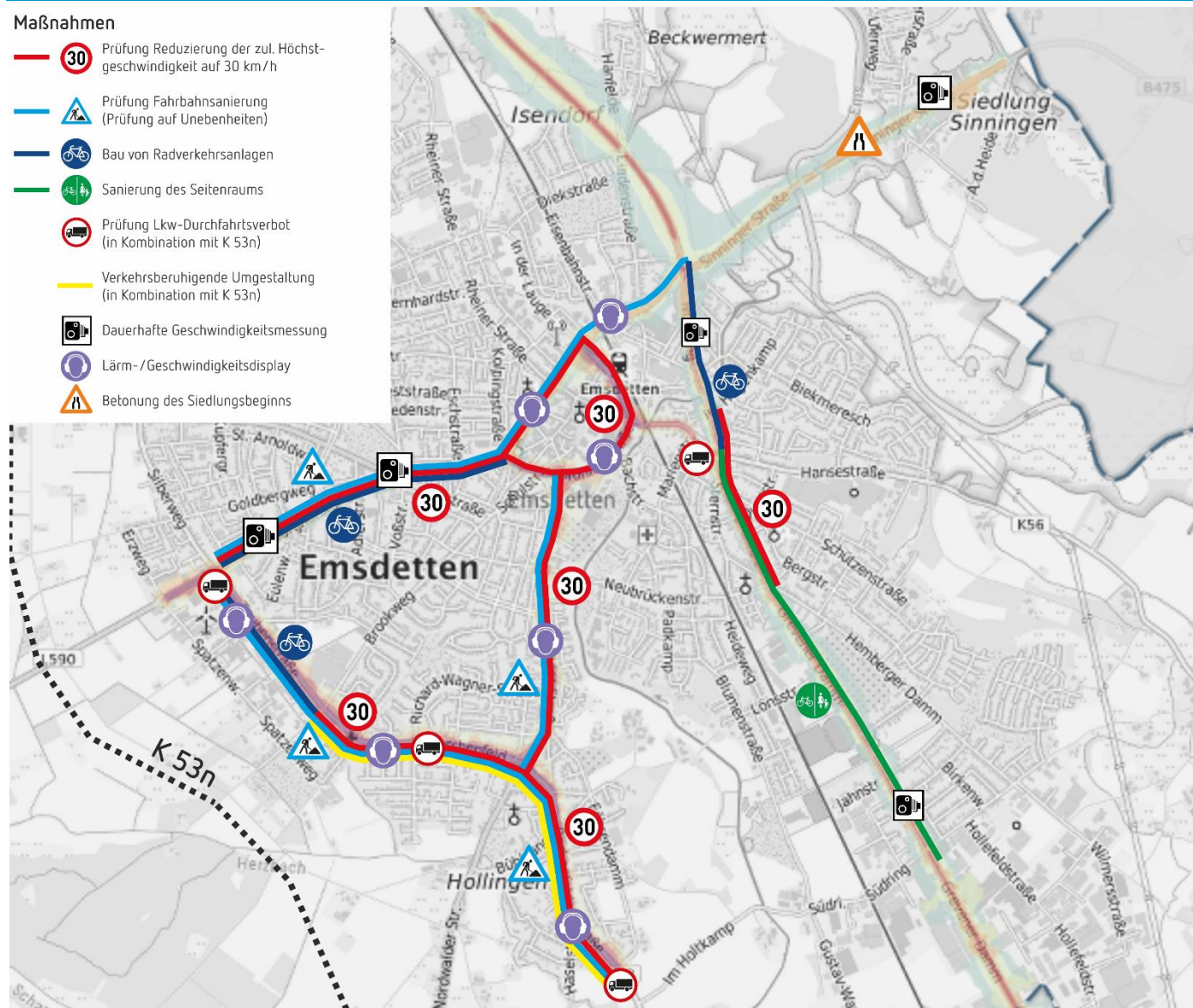


Münster- und Hansestraße <i>In der Lauge bis B 481</i>			20	Priorität: niedrig	
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene	
		L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)	L <sub>den</sub> >60 dB(A)	L <sub>night</sub> >50 dB(A)
9.000-10.420 Kfz/d 2,0 %	30 km/h	68,8 dB(A) 64,3 dB(A)	59,2 dB(A) 54,4 dB(A)	112	112
				Gesamteinwohnerzahl: ca. 214	
<b>Umfeldnutzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen, z. T. Gewerbe/Handel</li> </ul> <b>Bebauungsart:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt villen, Reihenhäuser</li> <li>z. T. Geschäftszeilen</li> </ul> <b>Fassadenabstand zur Fahrbahn:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>gering</li> </ul> <b>Fahrbahnbreite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>6,0 – 6,8 m</li> </ul> <b>Seitenraum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geh- /Radwege, z. T. beidseitig</li> <li>z. T. Längsparken</li> </ul>					
<b>Anmerkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gebäude an der Ecke Münsterstraße/Hansestraße wurden inzwischen abgerissen. Dort ist eine neue Bebauung mit mehr Abstand zur Fahrbahn vorgesehen.</li> <li><b>Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:</b> Beschwerde über gestiegenes Verkehrsaufkommen und mehr Schwerverkehr</li> </ul>					
<b>Maßnahmenempfehlungen:</b>				<b>Wirkungsabschätzung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot</li> </ul>				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Installation von Geschwindigkeitsdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)</li> </ul>				nicht direkt darstellbar	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)</li> </ul>				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	



Zusammenfassend zeigt die Karte alle zuvor aufgeführten Straßenabschnitte sowie die dort empfohlenen Maßnahmen (siehe auch Tabelle im Anhang 2):

Abbildung 21: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html) und LANUV 2023

zusätzlich gesamtstädtische Strategien zur Lärminderung (mittel-langfristig):

- Kfz-Verkehr reduzierende, integrierte **Verkehrsplanung** (laufend, langfristig)
- Neubau K 53n (mittelfristig)
- lärmindernde **Regelbauweise mit lärmoptimiertem Asphalt** im Hauptstraßennetz (mittel- bis langfristig)
- lärmvorsorgende **Bauleitplanung** (laufend, langfristig)
- **Arbeitsgruppe LAP** und Monitoring (laufend, mittelfristig)

## 7.3 Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt, die gegebenenfalls nicht in den nächsten 5 Jahren (bis zur Erstellung eines neuen LAPs) zu realisieren bzw. in ihrer Wirkung zu greifen sind, jedoch mittel- bis langfristig anzustreben sind.

### Mittel- bis langfristige Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz:

Zu den mittel- bis langfristigen Infrastrukturmaßnahmen gehören Maßnahmenempfehlungen, die den Lärmschutz unterstützen können, jedoch aufgrund der unklaren Realisierungszeiträume nicht in die konkrete Lärmaktionsplanung für die nächsten 5 Jahre eingeflossen sind. Als lärmrelevante Infrastrukturempfehlungen im Straßennetz ist dies die K 53n.

Mit dem **Neubau der K 53n** im Westen von Emsdetten sind Hoffnungen auf umfangreiche Entlastungen auf der alten K 53 verbunden, insbesondere eine Reduktion der Lärmbelastung. Ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 (vgl. Planungsbüro Hahm 2021: VU Neubau Kreisstraße K 53n) attestiert dem Vorhaben eine hohe Entlastungswirkung der derzeitigen K53. Die Verkehrswirksamkeit der K53n wird somit als sehr hoch eingestuft – Maßstab dieser Bewertung ist die weitgehende mögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre sowie eines (erheblichen) Anteils der Quell-Zielverkehre. Im Vorzugs-Szenario des Gutachtens werden Entlastungen der bestehenden K 53, je nach Streckenabschnitt, zwischen mind. 3.800 Kfz/Tag (Reckenfelder Straße) und 6.600 Kfz/Tag (Lerchenfeld) prognostiziert. Die Entlastungswirkungen betragen für den innerörtlichen Kfz-Verkehr im Mittel zwischen 50 Prozent und 30 Prozent und für den Lkw-Verkehr zwischen 80 Prozent und 70 Prozent (mehr als 1.200 Lkw/Tag). Diese Entlastungen würden eine spürbare Verringerung der Lärmbelastung für die Anwohnenden der K 53 bedeuten. Demgegenüber stehen negative Einflüsse auf die Natur durch landschaftliche Zäsur und Versiegelung.

Darüber hinaus ist **mittel- bis langfristig die lärmindernde Regelbauweise mit lärmoptimiertem Asphalt im Hauptstraßennetz** zu empfehlen. Basierend auf bisherigen Erkenntnissen über die Bauweisen ist die Verwendung von OPA innerörtlich nicht ratsam. Stattdessen sollte, insbesondere bei Fahrbahnerneuerung, der Einsatz von LOA oder anderen lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft und der aktuelle Stand der Forschung berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 7.1).

### Mittel- bis langfristige Strategien

Zu den mittel- bis langfristigen Strategien der Lärminderung gehört die konsequente Berücksichtigung des Lärmschutzes in allen lärmrelevanten Planungen (siehe Kapitel 7.1). Hierzu gehören insbesondere die Berücksichtigung von Lärmemissionen und -immissionen im Flächennutzungsplan und zugehörigen Umweltbericht, bei der Neuaufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen, in der Flächennutzungsplanung sowie bei konkreten verkehrsintensiven Einzelvorhaben.

**Flächenneudarstellungen/-änderungen in Bauleitplänen** sollten bspw.

- auf ihre Sensibilität hinsichtlich des Lärms und ihre Lage im Bereich bestehender Lärmbelastungen überprüft werden,
- hinsichtlich ihrer Lärmwirkungen (bspw. durch Quell- und Zielverkehre auf die Umgebung) untersucht werden,

- im Falle von Wohngebieten oder sonstigen wichtigen Quellen/Zielen des Verkehrs möglichst an den ÖPNV-Achsen orientiert werden,
- durch eine verstärkte Mischnutzung, Innenentwicklung und Orientierung zu wichtigen Infrastrukturen (bspw. Güter des täglichen Bedarfs, Bildung) zu einer Stadt der kurzen Wege beitragen.

Des Weiteren sollte von Seiten der Stadt eine **zukunftsorientierte und integrierte Verkehrsentwicklung gemäß des bestehenden Integrierten Mobilitätskonzepts** angestrebt werden, die auf eine Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs und Fußverkehrs setzt, eine leistungsfähige, jedoch verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorsieht (innerstädtische Verkehrsberuhigung) sowie ein verstärktes Mobilitätsmanagement zum Ziel hat.

Diese Zielfelder tragen zur **Vermeidung und Verringerung des Kfz-Verkehrs** bei und verhelfen zu einer verträglicheren Abwicklung des weiterhin nötigen Verkehrs. Verringerungen des Kfz-Verkehrsaufkommens und Verkehrsberuhigungen wirken direkt lärmindernd.

## 7.4 Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen

[Es wurde seitens des LANUV ein Berechnungstools zur Wirkungsabschätzung für Anfang November angekündigt, welches im Rahmen des LAPs angewandt werden sollte. Die Veröffentlichung ist bislang (Stand 05.12.2023) noch nicht erfolgt. Sollte es noch rechtzeitig einsatzfähig sein, wird die Bewertung damit nachträglich ergänzt. Bis dahin wurde anhand allgemeiner Kennwerte zu bekannten Wirkungsspannen von Maßnahmen bilanziert. Entsprechend der Bilanzierungsergebnisse könnten sich daher noch Änderungen in der Maßnahmenempfehlung ergeben.]

Zur Bewertung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen sollen entsprechend den in der Anlage zur Umgebungslärmrichtlinie genannten Mindestanforderungen – soweit möglich – Schätzwerte für die Reduzierung der Lärmbelastung aufgrund der angesetzten Maßnahmen und zur veränderten Zahl der betroffenen Personen formuliert werden.

Dabei gehen nicht alle relevanten Minderungsparameter in die Berechnungen der Lärmkartierung ein, obwohl die Maßnahmen durchaus eine konkrete Entlastung der Bevölkerung darstellen können. So werden z. B. in der Lärmkartierung keine Lärmfolgen durch ggf. häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen berücksichtigt. Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle, wie Blitzanlagen oder Lärmdisplays, aber auch die Reparatur klappernder Kanaldeckel und passiver Lärmschutz am Gebäude (z. B. Fenster) haben im Rechenmodell also keine Auswirkung auf die Pegelwerte und Betroffenzahlen.

Auch verkehrsreduzierende, gesamtstädtische Konzepte oder Planungen zu alternativen Verkehrsmitteln (z. B. eine neue Buslinie oder ein Radweg) sind in ihrer Wirkung auf die Kfz-Verkehrsmenge eines konkreten Straßenraums schwer zu beziffern.

Für die klassischen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (u. a. Temporeduzierung, Fahrbahnoberflächen, Verbreiterung der Seitenräume) gibt es hingegen gut erforschte Erfahrungswerte zu den zu erwarteten Wirkungsspannen (vgl. z. B. Abbildung 16 auf Seite 54). Auch hier bleibt jedoch die

genaue Wirkung abhängig von sehr vielen individuellen, lokalen Faktoren, sodass es sich insgesamt um grobe Schätzungen handelt.

Ferner wird die Wirkung auf alle Menschen entlang der kartierten Abschnitte, die nicht von Lärmpegeln über den kartierten Grenzwerten und Beurteilungspegeln betroffen sind, außer Acht gelassen. Diese könnte – sofern viele Personen niedrigen Lärmpegeln ausgesetzt sind – in Summe durchaus relevant sein.

Insgesamt wird durch die allein rechnerische Wirkungsermittlung die tatsächliche Lärmentlastung tendenziell also eher unterschätzt, die verfügbaren Möglichkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch begrenzt.

### Wirkungsschätzung

Im Folgenden wurden die zu erwartenden Wirkungen der in Kapitel 7.2.1 empfohlenen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Wie eingangs beschrieben, werden dabei nicht alle Maßnahmen rechnerisch berücksichtigt, sondern nur diejenigen, die im Rahmen der Lärmkartierung eine berechenbare Wirkung erzielen und für die grobe Wirkungsspannen bekannt sind.

Da keine erneute Berechnung der Lärmkartierung für den Maßnahmenfall erfolgte konnte zudem keine rechnerische Beurteilung möglicher Maßnahmenkombinationen und Wechselwirkungen erfolgen. Denn die für eine Einzelmaßnahme benannten Wirkungswerte und -spannen sind in der Regel nicht durch schlichte Addition zu kombinieren. Auch hier wirken vielfältige Aspekte mit ein (z. B. Lärmreflexionen oder die logarithmische Pegelskala).

Ohne eine erneute Berechnung ist außerdem keine Aussage zur konkreten Reduktion der Betroffenenanzahlen möglich. Hinweise bieten hier allerdings die in den Steckbriefen benannten maximalen Fassadenpegel und Betroffenenanzahlen, auf die eine Entlastung wirken könnte.

### Kostenschätzung und finanzielle Einordnung

Außerdem wird der zu erwartenden Wirkung eine Schätzung der aus derzeitiger Sicht für die Umsetzung der Maßnahmen abzusehenden Kosten gegenübergestellt. Dies kombiniert ergibt das Kosten-Wirkungsverhältnis, welches eine der Grundlagen der Bewertung und Abwägung sein soll.

Zur Abschätzung der Kosten wurden folgende, grobe Kostensätze verwendet. Dargestellt sind die reinen Planungs-, Installations- bzw. Baukosten der berechneten Maßnahmen. Es handelt sich um eine sehr grobe Vorabschätzung ohne Kenntnis der genauen Umsetzungsdetails.

- Fahrbahnsanierung: Länge [m] \* Fahrbahnbreite [m] \* 80 €
- Sanierung Seitenraum: Länge [m] \* Breite [m] \* 80 €
- Umsetzung Radverkehrsanlage: Länge [m] \* 2 m Breite \* 200 €
- Prüfung Radfahrstreifen: Länge [m] \* 60 €
- Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit (Grundprüfung und Beschilderung): ca. 3.000 €  
(ohne Kosten für zusätzliche Lärmberechnungen, z. B. nach RLS-19)
- Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung: ca. 80.000 €
- Geschwindigkeits-/Lärmdisplay: ca. 2.000 €
- Lkw-Durchfahrtsverbot (Grundprüfung und Beschilderung): ca. 3.000 €
- Verstetigung des Verkehrsflusses (Kosten zur Umrüstung einer Ampelanlage): ca. 20.000 €



- Prüfung bauliche und gestalterische Betonung des Siedlungsbeginns: ca. 100.000 €
- Neubau der K 53n (laut Planfeststellungsbeschluss): ca. 32.800.000 €

Tabelle 10: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen

Straße	geschätzte Gesamtkosten der einbezogenen Maßnahmen	geschätzte Minderungswirkung (Spannen der Einzelmaßnahmen, nicht addierbar)	Σ Betroffene (im Bestand)	
			L <sub>den</sub> >60 dB	L <sub>night</sub> >50 dB
<b>B 481</b> Nordring, Grevener Damm	ca. 820.000 €	-2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 30  -1-2 dB durch Radverkehrsanlagen  zzgl. Sanierung der Seitenräume und Geschwindigkeitsmessung	757	803
<b>B 475</b> Sinninger Straße	ca. 180.000 €	-1-2 dB durch bauliche und gestalterische Betonung des Siedlungsbeginns  zzgl. Geschwindigkeitsmessung	69	75
<b>L 590</b> Borghorster Straße, Wilhelmstraße, Elbersstraße	ca. 2.048.000 €	-2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 30  -1-2 dB durch Radverkehrsanlagen  -1 dB durch Fahrbahnsanierung  zzgl. Geschwindigkeitsmessung	866	887
<b>L 592</b> Nordwalder Straße  Buckhoffstraße	ca. 725.000 €  ca. 5.000 €	-2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 30  -1-2 dB durch Radverkehr auf Fahrbahn  -1-2 dB durch Verstetigung Verkehrsfluss	587	601
Mühlenstraße, In der Lauge	ca. 45.000 €	-1 dB durch Fahrbahnsanierung  zzgl. Geschwindigkeitsdisplays	369	416
Münster- / Hansestraße	ca. 5.000 €	-1-2 dB durch Lkw-Verbot  zzgl. Geschwindigkeitsdisplays	112	112
<b>K 53</b> Taubenstraße, Lerchenfeld, Reckenfelder Straße  [Bau der K 53 n:]	ca. 1.871.000 €  [ca. 32.800.000 € laut Planfeststel- lungsbeschluss]	-2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 30  -1-2 dB durch Lkw-Verbot  -1-2 dB durch Radverkehrsanlagen  -1 dB durch Fahrbahnsanierung  zzgl. Geschwindigkeitsdisplays [ -3-6 dB durch Verkehrsverlagerung]	786	882
<b>Summe</b>	<b>ca. 5.699.000 €</b> [ohne K 53n]	<b>Einzelwirkungen zw. -1 und -3 dB (in Kombination mehr)</b>	<b>rd. 3.550</b>	<b>rd. 3.780</b>

Quelle: eigene Darstellung und Kalkulation

Zusammenfassend für die untersuchten Straßen sind die aus der Tabelle 10 ablesbaren Kosten-Wirkungsverhältnisse zu erwarten. Darin werden die geschätzten Gesamtkosten der kalkulierbaren Maßnahmen addiert, die geschätzten Wirkungsspannen der Einzelmaßnahmen benannt (hierbei sind keine Kombinationseffekte berücksichtigt) und die Summe der heute dort über den Auslösewerten (60 bzw. 50 dB) betroffenen Menschen für den Gesamttagess- ( $L_{den}$ ) und Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ) benannt.

Die den Kalkulationen zu Grunde liegende Auswahl und jeweiligen Wirkungs- und Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen sind für jeden Steckbrief in der Tabelle in Anhang 2 aufgestellt.

Die geschätzten Kosten für alle in den Steckbriefen (auch den zusätzlich kartierten Abschnitten) benannten Maßnahmen (ohne Bau der K 53n) betragen gemäß einer ersten Grobabschätzung insgesamt rund 5,7 Millionen Euro. Davon entfällt der größte Teil allerdings auf übergeordnete Bau- lastträger, nur ein Teil (rd. 1,3 Mio. €) müsste von der Stadt Emsdetten allein getragen werden. Auch eventuelle Fördermöglichkeiten sind dabei noch nicht mit eingeplant.

Durch die Maßnahmen würde rd. 3.600-3.800 Menschen geholfen, die heute über die Beurteilungspegel hinaus belastet sind. Überschlägig könnten sie um mind. 1-3 dB (bei Umsetzung der jeweils stärksten Maßnahmen) entlastet werden. Durch Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen wird die voraussichtliche Entlastung sicherlich höher liegen, so dass – mit Blick auf die Betroffenen nach Pegelklassen (vgl. Tabellen 1, 2 und 5, 6) – schätzungsweise ein Viertel bis ein Drittel dieser Betroffenen unter die Beurteilungspegel von 60 dB(A)  $L_{den}$  und 50 dB(A)  $L_{night}$  rutschen könnten. Voraussichtlich wird zudem ein großer Teil der Betroffenen eine Betroffenheitsstufe niedriger eingestuft werden können.

Die wirksamsten Maßnahmen werden dabei Geschwindigkeitsreduktionen sowie die Förderung des Radverkehrs darstellen. Dies wird zusätzlich positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Ausstoß von luft- und klimaschädlichen Emissionen haben. Für die Entlastung der Bewohner/-innen der K 53 wird außerdem der Neubau der planfestgestellten K 53n durch die prognostizierte Verkehrsverlagerung eine Lärminderung von 3-6 dB(A) ergeben und in Folge zusätzliche Maßnahmen wie z. B. Tempo 30 und Lkw-Durchfahrtsverbote ermöglichen.

### **Gegenüberstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung**

Um die abgeschätzten Kosten der Maßnahmen (von insgesamt rd. 5,7 Mio. €) in einen vergleichbaren Bezug zu setzen und diese Summe besser einzuordnen, bietet sich die Darstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung in Emsdetten an.

Diese Kosten werden häufig nicht wahrgenommen, da sie nicht unbedingt im städtischen Haushalt auftreten. Sie werden umfassend ermittelt und beinhalten neben realen Kosten – wie Aufwendungen im Gesundheitssystem und Produktionsausfälle durch lärmbedingte Krankheiten – auch immaterielle Kosten – wie Gesundheitsbeeinträchtigungen, den Verlust an Lebensjahren und erlittenes Leid durch Erkrankung und Tod. Entsprechend wird die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen auch nicht die vollständige rechnerische Wirkung dieser Gesamtkosten in Bezug auf die verfügbaren Haushaltsmittel einer Kommune entfalten. Die Lärmschadenskosten sind aber durchaus geeignet, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Lärminderungsmaßnahmen einzuordnen.

Entsprechend der Klassierungen der Belastungspegel wurden durch das Umweltbundesamt pauschale volkswirtschaftliche Kostenwerte pro Kopf und Jahr ermittelt, die sich auf die konkreten Belastungsdaten in Emsdetten ansetzen lassen.

Tabelle 11: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Emsdetten

$L_{den}$ , dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75	Summe /Jahr
<b>Lärmschadenskosten</b> € pro Anwohner u. Jahr	63 €	116 €	196 €	306 €	456 €	651 €	
vom Land kartierte Hauptverkehrsstraßen	k. A.	118.552 €	105.644 €	179.622 €	216.144 €	- €	<b>619.962 €</b>
zusätzlich kartierte Straßen	k. A.	121.684 €	103.096 €	211.140 €	316.920 €	5.859 €	<b>758.699 €</b>

Quelle: Eigene Darstellung; aus: LAI, nach UBA 2020: Methodenkonvention 3.1

Insgesamt entstehen somit volkswirtschaftliche Gesamtkosten von rd. 1,38 Mio. € durch die Auswirkungen von Lärmbelastungen über 55 dB(A) in Emsdetten entlang der kartierten Straßen – und zwar jedes Jahr.

Dies lässt den erforderlichen Einsatz von einmalig 5,7 Mio. € – der sich auf unterschiedliche Träger und Haushalte aufteilt und zudem auch weiteren Aspekten wie Verkehrssicherheit und Klimaschutz Rechnung trägt – mittel- bis langfristig durchaus verhältnismäßig erscheinen.

Besonders Tempo 30 ist im Vergleich von Kosten und Wirkung eine empfehlenswerte und wirtschaftlich effiziente Maßnahme. Hier spielen jedoch – wie in anderen Kapiteln bereits ausgeführt – weitergehende Prüfungen und die Vorgaben anderer Fachplanungen und Gesetze eine entscheidende Rolle.

## 7.5 Umsetzung & Ergebniskontrolle der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung sowie die Aktionspläne werden nach den Richtlinien der Umgebungslärmrichtlinie alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dementsprechend sind die Lärmkartierung im Jahr 2027 erneut durchzuführen sowie die Aktionsplanung im Jahr 2028 zu evaluieren.

Im Rahmen der Kartierung werden der Straßen- und Schienenverkehrslärm auf Basis der jeweils dann aktuellen Verkehrsbelastungen ermittelt und die Lärmbetroffenheiten neu berechnet. Auf dieser Grundlage können die Wirkungen der bis dahin durchgeführten Maßnahmen im Vergleich zur Lärmkartierung 2022 ermittelt werden (sofern es keine erneuten Änderungen im Berechnungsverfahren gibt). In die weitere Aktionsplanung sind diese Erkenntnisse einzubeziehen.

### Hinweise zur Realisierung der Maßnahmen

In Bezug auf die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen ist insbesondere zu beachten, dass die Lärmaktionsplanung in erster Linie ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes darstellt. Die Durchführung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgen auf Grundlage bestehender nationaler Vorschriften (vgl. Kapitel 4.2).

Der § 47d Abs. 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen im Rahmen des LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen.

Der LAP ist also mit seinen Maßnahmen den Vorgaben aus den spezialgesetzlichen Grundlagen und einschlägigen Gesetzen (z. B. der StVO bei Temporeduzierungen) untergeordnet. Ein Rechtsanspruch auf Maßnahmenumsetzung besteht nicht.

Zudem handelt es sich bei den meisten der kartierten Straßen um Hauptverkehrsstraßen, die nicht in der Baulast der Stadt Emsdetten liegen. Bei der Umsetzung und letztendlichen Beurteilung von Maßnahmenprioritäten sind die jeweiligen Baulastträger (z. B. Kreis, Land, Bund) im Rahmen ihrer durch die spezialgesetzlichen Grundlagen vorgegebenen Möglichkeiten und übergeordneten Priorisierungen zuständig.

Die Stadt sollte sich jedoch aktiv dafür aussprechen, die Maßnahmen im Sinne der Lärmaktionsplanung ins Bewusstsein zu holen und zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu realisieren.

### Empfehlung: Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung und konstantes Monitoring

Darüber hinaus sollte seitens der Stadt Emsdetten ein kontinuierliches Monitoring über die Lärminderung im Stadtgebiet, z. B. unter Leitung einer Arbeitsgruppe „Lärmaktionsplanung“, eingerichtet werden. In einem jährlichen Kurzbericht können die Fortschritte der Lärminderung inkl. lärmrelevanten Einzelprojekten sowie mögliche weitere lärmrelevante Entwicklungen in Emsdetten dargestellt bzw. Probleme oder Hindernisse zusammengetragen werden, die einer effektiven Lärminderung entgegenstehen. Das Monitoring hilft dabei, mögliche Probleme oder Konflikte (bspw. mit anderen Zielstellungen der Stadt- oder Verkehrsplanung, geringe Wirkungsintensitäten/Umsetzungsschwierigkeiten bestimmter Maßnahmen) frühzeitig zu erkennen und ggfs. Korrekturen noch vor der Phase V der Lärmaktionsplanung durchzuführen. Zudem wird es die Fortschreibung des LAP erleichtern.



## 8 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

In diesem Kapitel sind die Ergebnisse der ersten und zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst und festgehalten.

### 8.1 Frühzeitige Phase der Beteiligung

Vom 13. September bis zum 6. Oktober 2023 hatte die Öffentlichkeit in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, sich online über den Lärmaktionsplan zu informieren und auf einer interaktiven Stadtkarte entsprechende Hinweise zu hinterlassen.

Insgesamt gingen in dem Zeitraum 53 Beiträge über die Kartenfunktion ein.

Räumlich betrachtet betrifft die Mehrheit der Beiträge die K 53. Am zweithäufigsten wurde die Lärmbelastung an der L 590 adressiert, gefolgt von der B 481 und weiteren Straßenabschnitten (vgl. Abbildung 22).

Bei der Beteiligung gab es zudem die Möglichkeit, bereits abgegebenen Beiträge zuzustimmen. Die Anzahl der Zustimmungen ist der Abbildung 23 zu entnehmen. Auch hier liegt die K 53 vorne, gefolgt von der L 590.

Abbildung 22: Räumliche Bezüge der abgegebenen Meldungen aus der 1. Beteiligungsphase

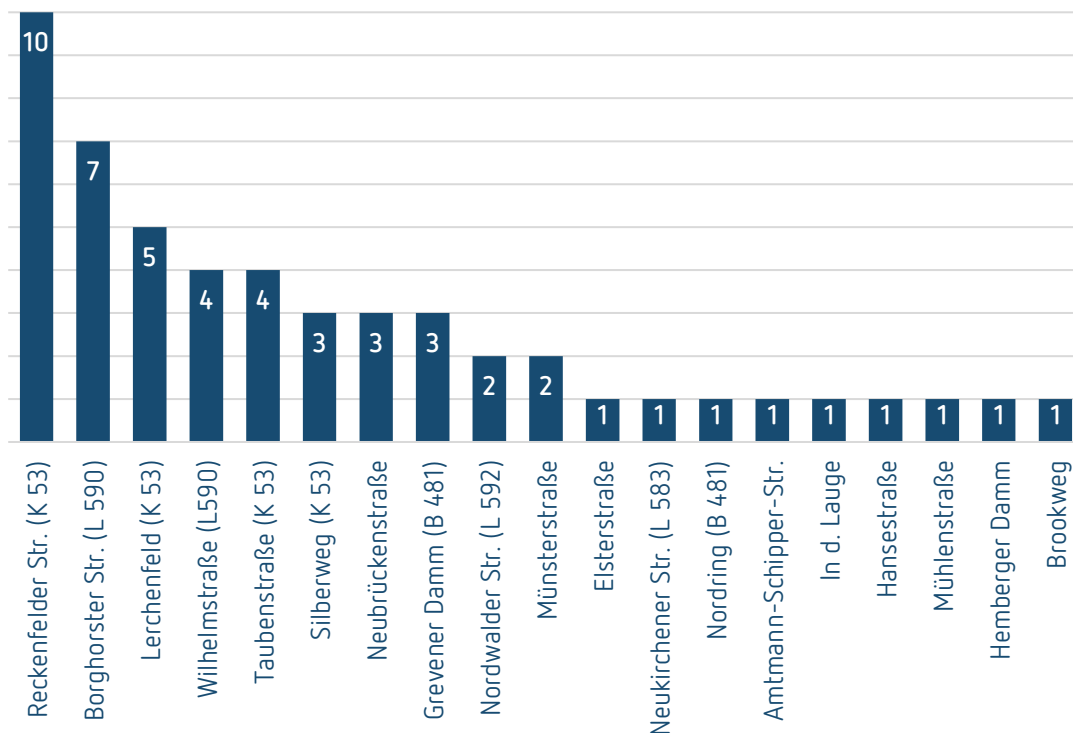
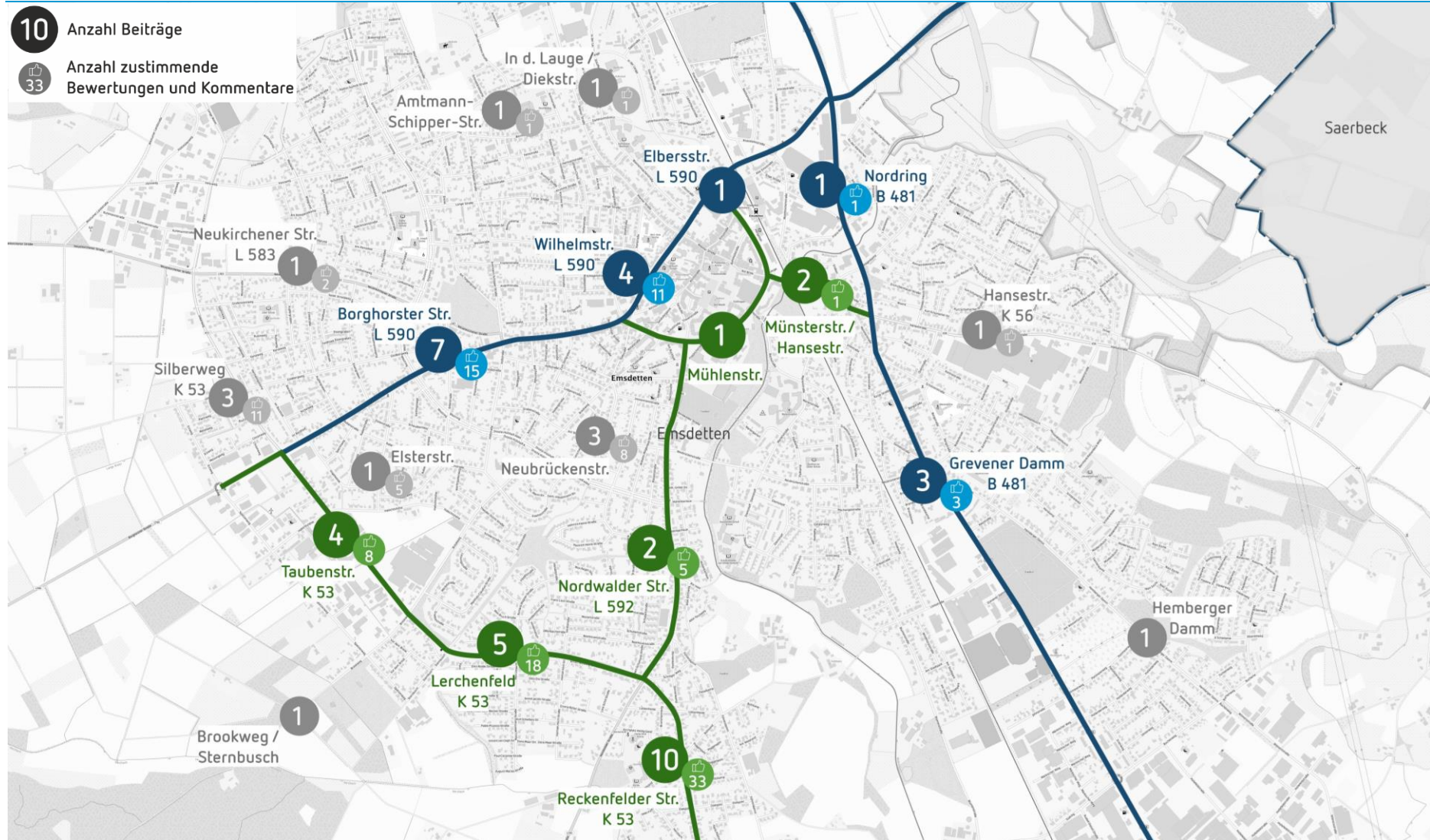


Abbildung 23: Verortung, Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge aus der Onlinebeteiligung



**blau:** Beiträge an den durch das Land kartierten Straßen

**grün:** Beiträge an den durch die Stadt zusätzlich berechneten Straßen

**grau:** Beiträge an weiteren Straßen im Stadtgebiet

Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: [https://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/gdz/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

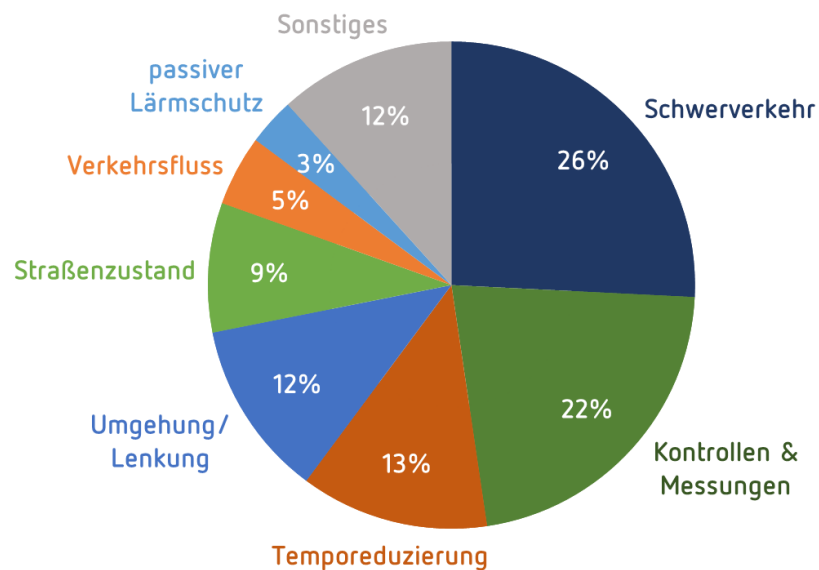
Die wichtigsten Aspekte, die dabei immer wieder genannt wurden, sind:

- **Geschwindigkeitsüberschreitungen:** Viele Anwohner bemängeln, dass Autofahrende, Motorradfahrende und Lkw-Fahrende die Geschwindigkeitsbegrenzungen ignorieren, was zu erhöhtem Lärm führt.
- **Wunsch nach Temporeduzierung:** Es wird vermehrt vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu senken, um den Lärmpegel zu reduzieren.
- **Brems- und Beschleunigungsvorgänge:** An einigen Knotenpunkten sorgen die Brems- und Beschleunigungsvorgänge für eine erhöhte Lärmbelastung (z. B. K 53/L 590 oder Hansestraße/Münsterstraße).
- **Belastung durch Schwerverkehr:** Der Schwerlastverkehr, insbesondere von LKW, Lieferfahrzeugen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen, wird als besonders lärmintensiv wahrgenommen.
- **Schlechter Straßenzustand:** Schlaglöcher und Straßenschäden tragen zur Lärmbelastung bei, insbesondere bei Durchfahrten von unbeladenen Lkw. Neben der Straßensanierung wird der Einsatz von „Flüsterasphalt“ gefordert.
- **Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen:** Es wird vorgeschlagen, den Einbau von Lärmschutzverglasung zu fördern, um die Belastung in den Häusern zu reduzieren.
- **Umgehungsstraße/Westumgehung:** Viele Anwohnende sehen in der Umgehungsstraße eine Möglichkeit, den Verkehr aus den bewohnten Gebieten fernzuhalten und somit die Lärmbelastung zu verringern. Vereinzelt werden jedoch auch die negativen Aspekte einer neuen Straße geäußert.
- **Mehr Lärmmessungen und -kontrollen:** Einige Anwohnende fordern verstärkte Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, aber zudem auch eine Prüfung der Einhaltung von Lärmschutzvorschriften, z. B. durch Lärmmessungen und „Lärmschutzblitzern“.

Zusätzlich zu den genannten Aspekten wurden auch folgende Punkte vielfach hervorgehoben:

- Der Verkehrslärm in Emsdetten steige von Jahr zu Jahr. Es müsse endlich etwas dagegen getan werden.
- Die Lebensqualität der Anwohnenden verschlechtere sich dadurch beständig und die Attraktivität der Wohnlagen werde nachhaltig geschädigt. Einige Anwohnende an Hauptstraßen seien bereits aufgrund der Lärmbelastung fortgezogen.
- Die Problematik insbesondere an der K 53 sei seit Jahren bekannt und verschlimmere sich zunehmend durch neue Industrie- und Gewerbeerweiterungen, die zu einer Zunahme des (Schwerlast-)Verkehrs führen. Der Mehrzweckstreifen der K 53 werde teilweise zum Abstellen von Lkw mit laufenden Motoren genutzt. Die Anwohnenden erwarten den geplanten Fahrradstreifen und die Entlastung der Westumgehung.

Abbildung 24: Themen der Eingaben aus der 1. Beteiligungsphase (Mehrfachnennungen möglich)



Eine vollständige Wiedergabe der in der Onlinebeteiligung gesammelten Beiträge ist diesem Bericht angehängt.

Zusammenfassend zeigen die Kommentare, dass die Lärmbelastung im Straßenverkehr ein ernsthaftes Anliegen der Anwohnenden ist. Es wird eine Bandbreite klassischer Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Belastungen zu reduzieren. Diese reicht von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Durchfahrtsverboten und Straßensanierungen über den Bau der Umgehungsstraße bis hin zum Wunsch nach passiven Lärmschutzmaßnahmen (v. a. Fenster).

Die Hinweise und Vorschläge wurden bei der Erstellung der Handlungssteckbriefe und Ableitung von Maßnahmen überprüft und sind darin eingeflossen.

Folgende Problemstellen wurden im Rahmen der Beteiligung benannt, die weder an den durch das Land kartierten noch an den zusätzlich berechneten Straßenabschnitte liegen (in alphabetischer Reihenfolge):

- **Hansestraße (östl. der B 481):** steigendes Verkehrsaufkommen und wachsende Lärmbelastung
- **Hemmberger Damm:** erhöhtes Verkehrsaufkommen und Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (30 km/h)
- **In der Lauge (nördl. L 590):** Tempoüberschreitungen und starker Durchgangsverkehr
- **Neubrückenstraße:** sehr viel Verkehr im Schulumfeld; Tempo 30 km/h gewünscht
- **Neuenkirchener Straße:** Tempoüberschreitungen (v. a. nachts); Wunsch nach Straßenumgestaltung
- **Silberweg (K 53):** Beschwerden über Lkw-Verkehr und Unebenheiten durch Gullideckel; Wunsch nach Geschwindigkeitskontrollen (nachts)



Diese nachrichtlich aufgeführten Problemmeldungen und Maßnahmenwünsche seitens der Bevölkerung sind nicht Teil des Untersuchungsbereichs des LAPs. In diesem Rahmen erfolgt daher keine weitere Überprüfung (da keine Lärmkartierung auf diesen Abschnitten vorliegt).

Trotzdem sollten sie ernst genommen und seitens der Verwaltung bzw. zuständigen Behörden und Baulastträger geprüft werden.

## 8.2 Offenlage des LAP-Entwurfs

Die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans wird die zweite Beteiligungsphase darstellen. Hierzu wurde der Entwurf des Berichts inkl. aller Maßnahmenvorschläge in der Zeit vom 11.12.2023 bis 19.01.2024 öffentlich ausgelegt und die Gelegenheit gegeben, Kommentare dazu zu formulieren.

Zudem wurden die sogenannten Träger öffentlicher Belange aufgefordert, zum Entwurf und den Maßnahmen Stellung zu beziehen.

Alle Rückmeldungen wurden in Form einer Synopse zusammengestellt, kommentiert und bei Bedarf in den finalen Bericht zum Lärmaktionsplan integriert.

[hier folgt nach der Offenlage eine kurze Darstellung, welche maßgeblichen Aspekte verändert wurden]

## 9 Zusammenfassung

Das vorliegende Dokument stellt den ersten Lärmaktionsplan der Stadt Emsdetten dar. Zu dessen Aufstellung ist die Kommune durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet. Bis zum 25. Juni 2024 soll der LAP fertiggestellt und politisch beschlossen sein. Im Anschluss muss er an das Land bzw. die EU gemeldet werden. Der Lärmaktionsplan definiert Handlungsbedarfe bezüglich der gebietsbezogenen Lärmbelastung und schlägt Maßnahmen vor, mit denen Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen geschützt und die Lärmbelastung verringert werden soll. Betrachtet wird dabei der Straßenverkehrslärm.

Die zu untersuchenden Straßen werden, basierend auf ihrer Klassifizierung und der Verkehrsbelastung, vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) festgelegt und hinsichtlich ihrer Lärmbelastung kartiert. Dies sind:

- Bundesstraßen B 481 und B 475,
- Landesstraße L 590 (von Elbers, Wilhelm- und Borghorster Straße bis K 53).

Zusätzlich zu diesen Straßen hat die Stadt Emsdetten weitere Abschnitte freiwillig kartieren und im LAP untersuchen lassen:

- Landesstraße L 590 (Borghorster Straße von K 53 bis Spatzen-/Erzweg),
- Landesstraße L 592 (Buckhoff- und Nordwalder Straße bis K 53),
- Kreisstraße K 53 (Taubenstraße, Lerchenfeld und Reckenfelder Straße bis Föhrendamm),
- Gemeindestraßen Mühlenstraße, In der Lauge (L 590 bis Münsterstraße) und
- Münster-/Hansestraße (In der Lauge bis B 481).

Mittels einer EU-weit einheitlichen Methodik wird die Ausbreitung des Verkehrslärms berechnet und in Dezibel-Pegeln (dB) an den Fassadenpunkten angegeben. Hierfür existieren definierte Lärm-indizes, die die Lärmbelastung zu unterschiedlichen Tageszeiten abbilden. Für den LAP am entscheidendsten sind die Lärmindizes  $L_{den}$  (ganztäglich) und  $L_{night}$  (22-6:00 Uhr). Ab wieviel Dezibel ein prioritärer Handlungsbedarf besteht, wird über sogenannte Beurteilungspegel festgelegt. Für Emsdetten werden für den  $L_{den}$  60 dB(A) und den  $L_{night}$  50 dB(A) angesetzt. Diese Werte orientieren sich an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur mittelfristigen Vermeidung von Gesundheitsschäden.

Entlang der durch das LANUV kartierten Straßenabschnitte sind in Emsdetten ganztäglich und nachts jeweils rund 4-5 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm über dem jeweiligen Beurteilungspegel betroffen. Stark erhöhten Lärmpegeln (mit  $L_{den} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 60$  dB(A)) sind jeweils 1,2 % der Emsdettener Bevölkerung ausgesetzt.

Durch die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte steigt die dokumentierte Anzahl der Betroffenen deutlich: ganztäglich und nachts sind dort zusätzlich jeweils rd. 5 % der Bevölkerung von erhöhter Lärmbelastung ( $L_{den} > 60$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 50$  dB(A)) betroffen. Der Bevölkerungsanteil für die stark erhöhten Lärmpegel beträgt ganztäglich und nachts dort jeweils rd. 2 %.

Somit leiden insgesamt in Emsdetten (entlang der kartierten Straßen) rd. 1.110 Menschen gesundheitlich unter der starken Lärmbelastung, weitere rd. 270 leiden unter starken Schlafstörungen und rechnerisch 2 Personen haben sogar ein erhöhtes Risiko, ischämische Herzerkrankungen durch die dauerhafte Lärmbelastung zu entwickeln.

Gründend auf diesen Betroffenheiten wurden Maßnahmen und Strategien entwickelt, um den Lärm an den betrachteten Straßen zu reduzieren. Dafür wurden Steckbriefe für die prioritären Abschnitte aufbereitet, die neben Information zu Umfeld, Betroffenenzahlen und Verkehrsdaten konkrete Maßnahmenvorschläge und Abschätzungen zu deren Wirkung enthalten. Die wohl wirksamste und an den Emsdettener Straßen geeignetste Einzelmaßnahme ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Ebenfalls vorgeschlagen werden Fahrbahnsanierungen, insbesondere kurzfristige Ausbesserung von Unebenheiten. Beide Maßnahmen bedürfen jedoch noch weiteren Prüfung. Aber auch die Realisierung von Radverkehrsanlagen, die Optimierung von Lkw-Routen, dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen oder die Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays können wirksam ihren Teil zu einer Lärmentlastung beitragen. Zu den kurz- und mittelfristigen Einzelmaßnahmen kommen strategisch ausgerichtete, langfristige Maßnahmen und Konzepte, die den Lärm stadtweit nachhaltig reduzieren sollen.

Die Gesamtkosten für die kalkulierten Maßnahmen werden auf rd. 5,7 Millionen Euro geschätzt, allerdings verteilt auf verschiedene Baulastträger und abhängig von der genauen Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen. Nicht mit eingerechnet ist darin der Bau der K 53n als teuerste Maßnahme, die insbesondere für die zusätzlich kartierten Straßenabschnitte an der K 53 lärmrelevant ist. Demgegenüber stehen gesamtwirtschaftliche Kosten als Folge des Lärms von mind. 1,38 Mio. € im Jahr, die sich reduzieren lassen.

Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan in der Regel nicht. Durch den Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings von den planenden Fachämtern und Behörden in ihren Abwägungs- und Entscheidungsprozessen mit aufzunehmen.

Diese Pflicht zur Berücksichtigung der Inhalte des LAP ist auch für die Ausweisung der Ruhigen Gebiete relevant, da diese als Vorsorgeplanung zu verstehen ist. Ruhige Gebiete sind Erholungsflächen für die Bevölkerung, die vor zusätzlicher Lärmbelastung geschützt werden sollen. Im Rahmen der vierten Stufe des LAP ist Emsdetten explizit dazu aufgerufen, Ruhige Gebiete auszuweisen. Dafür wurden neun unterschiedlich große Flächen im Emsdettener Stadtgebiet ausgewählt und näher beschrieben (Emsdettener Venn, Wiesen am Max-Clemens-Kanal, Emsdettener Brook, Grünanlage Schillerstraße, Abenteuerspielplatz Hollingen, Mühlenbachtal, Grünanlage Hörstingheide, Emsaue, Sinninger Veen), die als Rückzugsmöglichkeiten für Bevölkerung und Natur dienen sollen.

Die Öffentlichkeit hatte während der Erstellung des LAP zwei Möglichkeiten, sich zu beteiligen. Zum einen fand frühzeitig eine Online-Beteiligung statt, in der die Einwohner/-innen ihre Anmerkungen zur Lärmbelastung verorten und Ideen zur Lärmreduktion abgeben konnten. Zum anderen wurde im späteren Verlauf des Prozesses der Entwurf des LAP offengelegt und jede Person oder Institution hat die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu den Inhalten abzugeben. Die in beiden Phasen gesammelten Hinweise wurden in den finalen LAP mit aufgenommen und beispielweise bei der Maßnahmenentwicklung und -bewertung berücksichtigt.

## 10 Quellenverzeichnis

Freiflächenentwicklungskonzept Emsdetten - RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH, GREEN-BOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTGmbH, März 2023. Dortmund/Köln.

Handbuch zur Binnenentwicklung Emsdetten - Architekten & Stadtplaner BDA/SRL, August 2006. Emsdetten/Dortmund

LAI 2012 -Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012.

LAI 2022 -Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 19. September 2022.

MLUR (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie. Kiel

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008: Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen – Lärmkartierung und Aktionsplanung nach der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie. Düsseldorf

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008b: Lärmaktionsplanung - RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1; v. 7.2.2008. Düsseldorf

UBA (Umweltbundesamt) 2008: Silent City – Handbuch Umgebungs-lärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Berlin

UG – Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs-lärm

Website Umgebungs-lärm NRW: [www.umgebungs-laerm.nrw.de](http://www.umgebungs-laerm.nrw.de)



# 11 Anhang

Anhang 1: Synopse und Kommentierung der Stellungnahmen aus der Offenlage vom 11.12.2023 bis 19.01.2024

[wird nach der Offenlage ergänzt]

## Anhang 2: Maßnahmen auf Abschnitten, inkl. Kosten-Wirkung und zuständiger Behörde

Maßnahmen an den durch das Land NRW kartierten Straßenabschnitten							
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit		
<b>B 481</b>	<b>1</b>	<b>Nordring</b> <i>Am Mühlenbach 16 bis Brede</i>  L <sub>den</sub> : max. 71,7 dB(A) >60 dB(A): 62 Betroffene L <sub>night</sub> : max. 62,0 dB(A) >50 dB(A): 69 Betroffene	niedrig	geplante Radverkehrsanlagen	-1-2 dB zu ca. 120.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten	
			niedrig	Prüfung Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	Stadt Emsdetten	
				Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €		
				Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.		
				Prüfung passiver Lärmschutz	individuell		Straßen NRW / Bewohnerantrag
	<b>2</b>	<b>Nordring</b> <i>Im Hagenkamp bis Münsterstraße</i>  L <sub>den</sub> : max. 73,0 dB(A) >60 dB(A): 115 Betroffene L <sub>night</sub> : max. 63,5 dB(A) >50 dB(A): 119 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW	
				geplante Radverkehrsanlagen	-1-2 dB zu ca. 120.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten	
				Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
				Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag	
	<b>3</b>	<b>Grevener Damm</b> <i>Münsterstraße bis Neubrückenstraße</i>  L <sub>den</sub> : max. 73,6 dB(A) >60 dB(A): 250 Betroffene L <sub>night</sub> : max. 64,2 dB(A) >50 dB(A): 260 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW	
				Sanierung der Seitenräume	k. A. ca. 140.000 €	Stadt Emsdetten	
				Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
				Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag	
	<b>4</b>	<b>Grevener Damm</b> <i>Grevener Damm 83 bis Lönsstraße</i>  L <sub>den</sub> : max. 72,5 dB(A) >60 dB(A): 113 Betroffene L <sub>night</sub> : max. 63,2 dB(A) >50 dB(A): 125 Betroffene	mittel	Prüfung Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	Stadt Emsdetten	
				Sanierung der Seitenräume	k. A. ca. 85.000 €		
				Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.		
				Prüfung passiver Lärmschutz	individuell		Straßen NRW / Bewohnerantrag
	<b>5</b>	<b>Grevener Damm</b> <i>Grevener Damm 142 bis Südring</i>  L <sub>den</sub> : max. 71,8 dB(A) >60 dB(A): 217 Betroffene L <sub>night</sub> : max. 62,5 dB(A) >50 dB(A): 230 Betroffene	hoch	Sanierung der Seitenräume	k. A. ca. 185.000 €	Stadt Emsdetten	
				Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €		
				Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.		
Prüfung passiver Lärmschutz				individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag		

Maßnahmen an den durch das Land NRW kartierten Straßenabschnitten					
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
B 475	6	niedrig	Prüfung bauliche und gestalterische Betonung des Siedlungsbeginns (westlich) zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten	-1-2 dB zu ca. 100.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
L 590	7	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 340.000 €	
			Prüfung Radverkehrsstreifen	-1-2 dB zu ca. 36.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	-1 dB ca. 80.000 €	Stadt Emsdetten
			Geplante, einseitige Radverkehrsanlage außerorts Richtung	k. A.	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
L 590	8	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 200.000 €	
			Prüfung Radverkehrsstreifen	-1-2 dB zu ca. 22.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	-1 dB ca. 80.000 €	Stadt Emsdetten
			Geplante, einseitige Radverkehrsanlage außerorts Richtung	k. A.	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag

[...]

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
L 590	<b>9</b>  <b>Borghorster Straße</b> <i>Amtmann-Schipper- bis Wilhelmstraße</i>  L <sub>den</sub> : max. 74,1 dB(A) >60 dB(A): 216 Betroffene  L <sub>night</sub> : max. 62,6 dB(A) >50 dB(A): 216 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 270.000 €	
			Prüfung Radverkehrsstreifen	-1-2 dB zu ca. 29.000 €	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Geplante, einseitige Radverkehrsanlage außerorts Richtung Borghorst; Modal Shift zum Rad	k. A.	Straßen NRW / Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
	<b>10</b>  <b>Wilhelmstraße</b> <i>Borghorster Straße bis Karlstraße</i>  L <sub>den</sub> : max. 72,5 dB(A) >60 dB(A): 67 Betroffene  L <sub>night</sub> : max. 61,1 dB(A) >50 dB(A): 84 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 110.000 €	
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung i. R. v. T30	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
	<b>11</b>  <b>Wilhelmstraße</b> <i>Karlstraße bis Rheiner Straße</i>  L <sub>den</sub> : max. 72,4 dB(A) >60 dB(A): 71 Betroffene  L <sub>night</sub> : max. 61,2 dB(A) >50 dB(A): 90 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 145.000 €	
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung i. R. v. T30	nicht rechenbar ca. 3.000 €	Stadt Emsdetten
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
	<b>12</b>  <b>Elbersstraße</b> <i>Rheiner Straße bis In der Lauge</i>  L <sub>den</sub> : max. 71,9 dB(A) >60 dB(A): 35 Betroffene  L <sub>night</sub> : max. 61,2 dB(A) >50 dB(A): 33 Betroffene	mittel	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 145.000 €	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag

[...]



Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit	
L 590	13	mittel	Elbersstraße <i>In der Lauge bis Eisenbahnstraße</i>	Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 200.000 €	Straßen NRW
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung i. R. v. T30	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Emsdetten	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag	
	14	niedrig	Elbersstraße <i>Eisenbahnstraße bis Nordring (B 481)</i>	Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 210.000 €	Straßen NRW
			Überplanung der Elmer Kreuzung	k. A.	Straßen NRW / Stadt Emsdetten	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag	
Lden: max. 68,5 dB(A) >60 dB(A): 89 Betroffene						
Lnight: max. 57,7 dB(A) >50 dB(A): 90 Betroffene						
Lden: max. 71,6 dB(A) >60 dB(A): 70 Betroffene						
Lnight: max. 60,2 dB(A) >50 dB(A): 56 Betroffene						

#### Maßnahmen an den durch die Stadt Emsdetten zusätzlich kartierten Straßenabschnitten

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit	
K 53	15	mittel	Taubenstraße <i>Borghorster Straße (L 590) bis Brookweg</i>	Neubau der K 53n	-3-6 dB zu ca. 32.800.000 €	Kreis Steinfurt
			Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot, Anlieger frei (Kombination K 53n)	-1-2 dB zu ca. 3.000 €	Kreis Steinfurt/ Stadt Emsdetten	
			Umsetzung Radverkehrsanlagen	-1-2 dB zu ca. 310.000 €		
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 440.000 €	Stadt Emsdetten	
			Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	Stadt Emsdetten	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Stadt Emsdetten/ Bewohnerantrag	
Lden: max. 71,5 dB(A) >60 dB(A): 126 Betroffene						
Lnight: max. 61,9 dB(A) >50 dB(A): 147 Betroffene						

[...]

Maßnahmen an den durch die Stadt Emsdetten zusätzlich kartierten Straßenabschnitten					
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
K 53	16	hoch	Neubau der K 53n	-3-6 dB zu ca. 32.800.000 €	Kreis Steinfurt
			Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Kreis Steinfurt/ Stadt Emsdetten
			Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot, Anlieger frei (Kombination K 53n)	-1-2 dB zu ca. 3.000 €	
			Prüfung verkehrsberuhigende Umgestaltung (Kombination mit K 53n)	-1 dB zu k.A.	
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 550.000 €	Stadt Emsdetten
			Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	
	Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Stadt Emsdetten/ Bewohnerantrag		
	17	hoch	Neubau der K 53n	-3-6 dB zu ca. 32.800.000 €	Kreis Steinfurt
			Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Kreis Steinfurt/ Stadt Emsdetten
			Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot, Anlieger frei (Kombination K 53n)	-1-2 dB zu ca. 3.000 €	
			Prüfung verkehrsberuhigende Umgestaltung (Kombination mit K 53n)	-1 dB zu k. A.	
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 550.000 €	Kreis Steinfurt
			Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	Stadt Emsdetten
Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr			k. A.		
Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Stadt Emsdetten/ Bewohnerantrag			

[...]

Maßnahmen an den durch die Stadt Emsdetten zusätzlich kartierten Straßenabschnitten						
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit	
L 592	18	hoch	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Straßen NRW	
			Prüfung Verlagerung Radverkehr auf Fahrbahn	-1-2 dB zu k.A.		
			Prüfung Fahrbahnsanierung	-1 dB zu ca. 720.000 €	Stadt Emsdetten	
			Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €		
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.		
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell		Stadt Emsdetten/ Bewohnerantrag
a	Buckhoffstraße (L 592), Borghorster Straße (L 592)	mittel	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	-2-3 dB zu ca. 3.000 €	Stadt Emsdetten / Straßen NRW	
			Prüfung Verstetigung des Verkehrsfluss (z. B. Grüne Welle)	-1-2 dB zu ca. 40.000 €		
kom-munale Straßen	19	mittel	Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €	Stadt Emsdetten	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Emsdetten	
	b		Mühlenstraße & In der Lauge Buckhoffstraße (L 592) bis In der Lauge	Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Stadt Emsdetten/ Bewohnerantrag
				20	Münster-/Hansestraße In der Lauge bis B 481	niedrig
Prüfung Geschwindigkeitsdisplays	nicht rechenbar ca. 2.000 €					

### Anhang 3: Beiträge der frühzeitigen Onlinebeteiligung (13. September bis 06. Oktober 2023)

#### Beiträge zu untersuchten Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung

B 481	
1	<p><b>Verortung: Grevener Damm (B 481)</b></p> <p>Wir haben vor rund 25 Jahren angrenzend an die B 481 gebaut - seit damals hat sich der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge) gefühlt mindestens "verdoppelt". Innerhalb der Woche zu den Stoßzeiten Arbeitsbeginn und -ende ist ein Abbiegen auf die B 481 oft viele Minuten lang gar nicht möglich.</p> <p>Der Schall / die Lautstärke der Fahrzeuge scheint sich zwischen den mittlerweile höheren Nachbargebäuden zu verstärken. Somit taugen unsere damals errichtete Mauer und die Schallschutzfenster zur Straße B 481 gefühlt nicht mehr als Schallschutz.</p> <p>Die Lärmbelästigung entsteht einerseits durch "normale" Fahrgeräusche, insbesondere aber durch LKW (gibt es da eine Lautstärkenbegrenzung??) sowie durch das Beschleunigen der Fahrzeuge nach dem Kreisverkehr (Buchenweg/Südring). Ist die Straße weniger stark befahren, werden Geschwindigkeiten teilweise sehr deutlich überschritten (insbesondere nachts).</p> <p>Mögliche Ansätze (neben einer Ortsumgehung, die tatsächlich die Nord-Süd-Achse ersetzt) wären aus meiner Sicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung und insbesondere auch ein (probeweiser?) Einsatz von "Flüsterasphalt". Es wäre interessant zu erfahren, ob es auch neue Schallschutzmöglichkeiten gibt.</p>
2	<p><b>Verortung: Grevener Damm (B 481)</b></p> <p>Leider nimmt der Verkehrslärm am Grevener Damm von Jahr zu Jahr stetig drastisch zu. Dieser Lärm zeichnet sich über den ganzen Tag aus und geht bis in den späten Abend hinein. Nachts sind die in der Anzahl steigenden Einsätze mit Martinshorn sehr aufschreckend. Insbesondere die vielen LKW am Tag hinterlassen deutliche Spuren, sodass ein Öffnen der Fenster häufig undenkbar ist. Auch die Nutzung des Balkons bietet keine Erholung. Es stinkt nach Abgasen und eine Unterhaltung ist aufgrund der Lärmbelästigung in der Regel sehr mühselig. Neben den LKW und Autos hört man auch, je nach Windlage, die parallel verlaufende Bahn. Jetzt während der Erntezeit Ende September, Anfang Oktober fahren zu Stoßzeiten im 15-minütigen Takt Landmaschinen mit Anhänger über den Grevener Damm und dieses sowohl am Wochenende als auch an Feiertagen. All dies geschieht im Wissen, dass in unmittelbarer Nähe ein Kindergarten und ein Jugendtreff liegen.</p> <p>Es müssen dringend Lösungen erwogen werden, um die Verkehrsdichte drastisch zu reduzieren. Dabei könnten alternative Streckenführungen besonders aussichtsreich sein, um den Verkehrsfluss zu vereinzeln.</p> <p>Die Lebensqualität als Anwohner des Grevener Damms hat sich leider beständig verschlechtert und die Attraktivität der Wohnlage ist nachhaltig geschädigt. Viele ehemalige Nachbarn sind bereits fortgezogen. Leerstehende Immobilien werden zur Miete umgewidmet und beherbergen zu einem großen Anteil diejenigen Mitbürger, die sich aufgrund ihrer Einkommensverhältnisse das Leben in einem gesunden und attraktiven Umfeld nicht erlauben können. So wird das Leben an einer Hauptverkehrsstraße auch zu einem sozialen Schicksal, das auf dem Rücken der schwächsten Mitglieder unserer Gesellschaft getragen wird. Es bedarf einer Perspektive für die Reduktion von Abgasen und Lärm, die Begrünung des Umfelds, die Aufhebung von Sanierungsstaus im Immobilienumfeld, sowie einer Aufwertung der Infrastruktur.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
3	<p><b>Verortung: Grevener Damm (B 481)</b></p> <p>Der Verkehrslärm am Grevener Damm steigt von Jahr zu Jahr, dieser Lärm beginnt gegen 5:00 Uhr morgens und endet am späten Abend. die Nutzung der Terrasse ist durch Lärm und Abgase sehr eingeschränkt, die Fenster können nur begrenzt geöffnet werden. Viele unserer Nachbarn sind bereits fortgezogen.</p> <p>Um die Verkehrsdichte zu reduzieren könnte eine Umgehungsstraße hilfreich sein und das Leben am Grevener Damm wieder attraktiver machen.</p>



	➤ 1 zustimmende Bewertung
<b>4</b>	<p><b>Verortung: Nordring (B 481) / Elberstraße (L 590)</b></p> <p>Erhöhte Schallpegel insbesondere von Rasern, Motorräder und LKWs sowie Landwirtschaftliche Maschinen. Maßnahmen wären Ortstafel versetzen, Geschwindigkeitsmessungen, Lärmverstöße abmahnen Lärmblichter, Oberflächen austauschen mit OPA Asphalt oder Splittmastix -3 dB und Lärmschutz durch Wälle oder Mauern.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>

	<b>L 590</b>
<b>5</b>	<p><b>Verortung: Elbersstraße (L 590)</b></p> <p>Durch den stark wachsenden LKW und Landmaschinenverkehr hat die Geräuschbelastung sehr zugenommen. Ein weiteres Problem ist der Zustand der Straße. Auf den ersten flüchtigen Blick ist der Zustand in Ordnung, aber durch die dauerhafte Belastung durch viele und immer schwerer werdende PKW und viele LKW sacken die Kanaldeckel immer wieder ab. Dies wurde in den letzten Jahren bereits zweimal korrigiert, aber das Problem kommt immer wieder. Dazu kommt, dass die Straße abschüssig ist und unten sich eine Kreuzung befindet. PKW und LKW versuchen von der Innenstadt kommend, die Ampel bei grün zu schaffen, merken aber in Höhe der Häuser Nr. 29-31, dass die Ampel umspringt und müssen dann stark bremsen. Vor allem leere PKW-Anhänger, leere LKW und leere LKW-Anhänger klappern dann enorm.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Endlich die Umgehungsstraßen bauen</li> <li>2. Die Fahrbahn wieder in Ordnung bringen</li> </ol> <p>Angebot an die Verantwortlichen: Besuchen sie uns, wir können Ihnen das gerne vor Ort zeigen.</p>
<b>6</b>	<p><b>Verortung: Wilhelmstraße (L 590)</b></p> <p>Folgende Maßnahmen würde ich vorschlagen, um die Lärmbelastung zu reduzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• temporär unbegrenzte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 KM/H. Darüber hinaus müsste eine Blitzanlage installiert werden, weil sich ansonsten sowieso keiner an Tempolimits hält. (Das jetzt bestehende Tempolimit wird zum großen Teil ignoriert, eine Kontrolle durch die Polizei gibt es nicht mehr).</li> <li>• Durchfahrverbot für LKW und besonders landwirtschaftliche Fahrzeuge. Es würde schon helfen dieses Durchfahrverbot auch temporär auszusprechen. Besonders am Wochenende oder in den Abend- und Nachtstunden ist die Lärmbelastung besonders durch Trecker und LKW erheblich.</li> <li>• Straßenschäden beseitigen. Durch die Schlaglöcher vor unserem Haus gibt es zusätzlich Lärm gerade bei LKW</li> <li>• Lärmschutzmaßnahmen bei den Anliegern fördern. Durch Lärmschutzverglasung würde die Belastung sinken. Da die Kosten erheblich sind, würde eine Förderung einen Einbau neuer Fenster erleichtern</li> <li>• Umgehungsstraßen. Jedes Fahrzeug, das mit einer Umgehungsstraße von der Stadt ferngehalten wird, reduziert die Lärmbelastung.</li> <li>• Keine Konzentration des Verkehrs auf wenige Straßen. Durch das Verhindern von Verkehr auf Nebenstraßen (Durchfahrverbote/ bauliche Maßnahmen) konzentriert sich der Verkehr auf einige wenige Straßen. Das belastet diese Straßen zusätzlich.</li> </ul> <p>➤ 7 zustimmende Bewertungen</p>
<b>7</b>	<p><b>Verortung: Wilhelmstraße (L 590)</b></p> <p>Die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Wilhelmstraße ist enorm. Tagsüber auch besonders durch Schwerlastverkehr und viel zu schnell fahrende Trecker z. T. mit Anhänger. Überhaupt wird viel zu schnell gefahren. Auch nachts.</p> <p>Unser altes Haus (denkmalgeschützt von 1911) erzittert und erbebt dabei sehr oft. Viele Risse haben sich bereits gebildet. Das ist nicht nur für das alte Haus eine starke Belastung, sondern natürlich auch für uns Be-</p>

	<p>wohner. Eine Temporeduzierung könnte schon erhebliche Verbesserung bringen. Gerne laden wir Gutachter ein, sich davon zu überzeugen.</p> <p>➤ 4 zustimmende Bewertungen</p>
<b>8</b>	<p><b>Verortung: Wilhelmstraße (L 590)</b></p> <p>Der Straßenverkehr hat in den letzten Jahren enorm zugenommen und damit auch die Lärmbelastung für die Anwohner. Besonders die LKW und landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die in den Abend- und frühen Morgenstunden oft zu schnell fahren, sind sehr laut und störend. Eine Temporeduzierung (Tempo 30) könnten schon mal etwas Erleichterung schaffen. Die Einhaltung müsste aber auch immer mal wieder kontrolliert werden.</p>
<b>9</b>	<p><b>Verortung: Wilhelmstraße (L 590)</b></p> <p>Seit Jahren nimmt die Lärmbelastung durch PKW, LKW usw. an dieser Stelle zu. Hinzu kommt, dass immer mehr LKW und auch große landwirtschaftliche Fahrzeuge hier bei freier Strecke mit deutlich über 50 km/h vorbeifahren! Der Zustand der Straße trägt mit seinen Unebenheiten dazu bei das zusätzlicher Lärm verursacht wird. Gerade sind wir mitten in der Erntezeit. Da fahren die Trecker ab 4:30 morgens bis 23:00 abends...</p> <p>Ich fordere folgende Maßnahmen, um die Belastung zumindest etwas zu senken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Die Geschwindigkeit muss auf dem Steckenabschnitt L 590 - Elbersstraße, Wilhelmstraße und Borghorster Straße auf 30 km/h begrenzt werden.</li> <li>2) Dies muss mit fest installierten Radaranlagen (gern auch vor unserem Haus) überwacht werden!</li> <li>3) Der genannte Streckenabschnitt sollte zumindest in der Zeit von 20:00 bis 08:00 für LKW und Landwirtschaftliche Fahrzeuge gesperrt werden.</li> </ol> <p>Die in der Karte vermerkten Lärmbelastungen bestreite ich. Es können hier an der Straße Lautstärken deutlich über 75 dB/(A) gemessen werden. Bitte führen Sie die entsprechenden Messungen durch.</p>
<b>10</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Der Straßenlärm an der Borghorster Straße hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Es ist nicht nur zu „Rush Hour“ Zeiten ein Problem, sondern auch in den Abendstunden und an den Wochenenden. Laute Motorräder, welche enorm beschleunigend auf eine Ampel zufahren und damit unnötigen Lärm erzeugen werden immer mehr. Gerne kann die Polizei hier auch mal einen Blitzer aufstellen oder Verkehrskontrollen durchführen. Zudem stellen zu schnelle landwirtschaftliche Fahrzeuge, die an vielen Tagen bis spät in die Nacht ihre Ernte fahren, einen extremen Lärmpegel dar. Aufgrund des Lärms können Fenster in Sommermonaten nicht geöffnet werden. Rissiger Asphalt und tiefe Gullydeckel verstärken die Geräusche.</p> <p>➤ 4 zustimmende Bewertungen</p>
<b>11</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Der Lärm ist mittlerweile fast unerträglich, nicht nur die Motorräder, sondern auch Autos, die wie verrückt anhalten bzw. abfahren. Und das die komplette Woche über. Nachts hat man schon das eine oder andere Mal das Gefühl an einer Autobahn zu wohnen.</p> <p>Die Erwähnung der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, grade sehr aktuell, gestern bis spät in die Nacht und seit heute Morgen sechs Uhr wird hier die Ernte gefahren. LKW-Fahrer die auf dem Seitenstreifen parkend, natürlich mit laufendem Motor, Brötchen und Kaffee an der Tankstelle holen. Mitbürger die zu unmöglichen Zeiten ihre Fußmatten ausklopfen, ihr Auto waschen und aussaugen. Beispiele gibt es viele.</p> <p>"Als Lärm werden belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche verstanden, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung geht es dabei jedoch nicht um den – sicherlich auch häufig als störend empfundenen – Lärm in der Nachbarschaft."</p> <p>Für mich ist das oben genannte ein Gesamtpaket Lärm, der durch menschliche Aktivitäten verursacht wird. Lärm in der Nachbarschaft, das ist der Lärm des Rasenmähers, die Musik der Gartenparty oder das Bellen des Hundes usw. Das ist Lärm, der vollkommen ok und normal ist.</p>

	➤ 4 zustimmende Bewertungen
<b>12</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Die Lärmbelästigung an der Kreuzung Borghorster Straße ist zu stark. Der Straßenverkehr wird immer aggressiver. Wenn die Lkws an der Ampel stehen, verursachen sie so ein starkes Brummen, sodass man es im 2 Stockwerk hört und fühlt. Es werden auch nicht die Geschwindigkeiten eingehalten. Es wäre sinnvoll Blitzer o.ä. aufzustellen. Auch nachts.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
<b>13</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590) / Erzweg</b></p> <p>Es kommt am Kreisverkehr Borghorster Straße / Erzweg kontinuierlich zu einer erhöhten Lärmbelästigung durch anfahrende Fahrzeuge in Zusammenhang mit der enormen Verkehrsbelastung.</p> <p>Als Ursache ist der Knotenpunkt für das Nahversorgungszentrum (Anbindung über den Erzweg), das Gewerbegebiet Spatzenweg und die Borghorster Straße als Ausweichstraße für die fehlende Umgehungsstraße.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
<b>14</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Es kommt im Bereich Borghorster Straße (Ortsausfahrt) kontinuierlich zu einer erhöhten Lärmbelästigung durch anfahrende Motorräder oder unnötig lärmende KFZ, die scheinbar mit ihren aufgearbeiteten Motoren irgendetwas kompensieren wollen.</p> <p>Gefühlt dient die Borghorster Straße in dem Bereich ab Ortsausfahrt, gerade an Sonn- und Feiertagen, als Versuchsteststrecke zur Wahrnehmung eines ausgeprägten Beschleunigungsgefühls.</p> <p>➤ Kommentar: Nicht erst ab Ortsausfahrt. Diesem Kommentar kann ich weitestgehend zustimmen. Allerdings wird bereits ab der Verkehrsinsel am Grünring aus den Fahrzeugen herausgeholt, was halt so da ist, sehr gerne auch spätabends oder nachts. Und ein Tempolimit scheint es auch nicht zu geben.</p>
<b>15</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Wie sehr viele vor mir schon angemerkt haben, hat sich der Verkehr in den vergangenen Jahren extrem erhöht und damit auch der Verkehrslärm. Unerträglich geworden ist er allerdings in den letzten Jahren durch Verkehrsteilnehmer*innen, die uns allen beweisen müssen, wie schnell sie anfahren können, wie schnell sie überhaupt fahren können, wie laut ihre Fahrzeuge sein können (durch ständiges Aufheulen lassen) und Ignorieren des Tempolimits. In diesem Rahmen lade ich "Elsa" gerne mal ein, zwei Wochen vor unserem Haus zu stehen und Tag und Nacht zu kontrollieren. Die Stadt würde sehr viel Geld verdienen.</p> <p>Die Fenster im Sommer nachts oder auch tagsüber zu öffnen ist hier unmöglich, wenn man gedenkt zu schlafen oder auch zu lernen/sich zu konzentrieren.</p> <p>LKW, Motorräder und zur Zeit vor allem die Traktoren sind on top und krönen das Ganze zu einem auf Dauer krankmachenden Problem, doch das ist allen bereits bekannt.</p> <p>Vorschläge zur zeitnahen Lärmreduktion bestehen zum einen in den schon öfter geforderten 30 km/h, die dann per regelmäßig eingesetzten Blitzern kontrolliert werden müssen. Umgehungsstraßen rund um Emsdetten wären schön, und dann die Innenstadt mit einer generellen 30iger-Zone zu versehen wären meine langfristigen Ideen. Inwieweit Flüsterasphalt helfen kann...auf Autobahnen ja, innerorts bin ich da nicht sicher. Temporäre Fahrverbote sind sicher auch sinnvoll. Insbesondere LKW und landwirtschaftliche Fahrzeuge, die von 8 bis 20 Uhr fahren dürften und sonst nicht.</p> <p>Inwieweit es sich umsetzen lässt...ich lasse mich überraschen.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
<b>16</b>	<p><b>Verortung: Borghorster Straße (L 590)</b></p> <p>Leider kommt es auf der Borghorster Str. Vor allem gegen Abend gerne mal zu „Autorennen“ bei denen man die Gänge extrem hochzieht. Abgesehen von der Gefahr, die sich dahinter verbirgt, ist der Lärm nicht zu un-</p>

terschätzen. Auch Motorräder, die die Gänge bis zur Unendlichkeit ziehen sind extrem nervig. Eine 30er Zone zwischen Kreisverkehr und Kreisverkehr könnte hier Abhilfe schaffen. Die Umsetzung auch mit konsequenter Unterstützung von „Elsa“.

- 1 zustimmende Bewertung

## Beiträge zu den zusätzlich untersuchten Straßenabschnitten

K 53	
17	<p><b>Verortung: K 53</b></p> <p>Seit die Firma Taurus ihren Sitz am Vennweg hat und Tag und Nacht die Strecke Vennweg-Reckenfeld fährt, ist der Lärm nachts unerträglich geworden, besonders weil die LKW nachts mit total überhöhter Geschwindigkeit fahren. Man hört nachts nur noch geraspelt und geklappt und manchmal liefern sich die LKW auch Wettrennen.</p>
18	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Der Lärm in diesem Abschnitt ist bekannt, enge Häuserfluchten, viel zu viel Schwerlastverkehr. Hier kann kein Fenster geöffnet werden in der Nacht. Alles andere ist bekannt. Hier die Bürger um Rat und Hinweise zu bitten ist fast schon unverschämt!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
19	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Kann die Stadt mal was machen, bitte. An diesem Abschnitt ist doch seit Jahren alles klar. Gemacht habt ihr nix. Legt endlich los und hört auf Fragen zu stellen, deren Antworten ihr im Rathaus längst kennt. Ist doch kein Wunder, dass die Menschen sauer sind auf Stadt und Politik, wenn man so agiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
20	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Steigender Verkehr, über 1000 schwere LKW und über 10.000 PKW jagen da her. Die Stadt kennt das Problem schon Jahrzehnte. Ohne irgendwelche erkennbaren Ergebnisse. Man sollte die Stadt und dem Kreis verklagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
21	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Eigentlich muss man zur K53 nichts mehr schreiben. Der all tägliche PKW und LKW-Verkehr erzeugt genügend Lärm. Allerdings ist es durch die speziellen Container Fahrzeuge, welche den Anlieferverkehr zu Lohmann bilden, manchmal noch deutlich lauter als normaler LKW-Verkehr. Diese Container Fahrzeuge erzeugen durch Ihre großen Metallgestelle beim Bremsen/Anfahren oder auch fahren über Gullideckel kurzzeitige extrem laute Geräusche. Hinzukommen immer wieder LKW, gerade aus den Niederlanden, welche durch defekte laute Auspuffanlagen auffallen. Auffällig ist auch, dass es immer mehr LKW-Fahrten vor Ablauf des Sonn- und Feiertagsfahrverbot um 22 Uhr gibt. Gerade in den Abendstunden kommen dann sowohl Auto- wie auch Motorradfahrer hinzu, welche durch veränderte Auspuffanlagen und durch extremes Beschleunigen ab ca. Einmündung Dreihuesweg/Föhrendamm den Lärmpegel immer wieder kurzzeitig aber extrem nervig in die Höhe treiben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 11 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
22	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Über das Verkehrsaufkommen an der Reckenfelder Str. ist in Emsdetten ja schon reichlich diskutiert worden. Aus meiner Sicht ist es nicht möglich, bei offenem Fenster entweder zu schlafen bzw. Fernsehen zu schauen. Am meisten stören die Container-Lkw. Sie fahren entweder zum Postzentrum oder zur Fa. Lohmann. Wenn</p>



	<p>sie unbeladen sind, sind die Fahrgeräusche durch das Durchschlagen der Blattfedern am Lkw oder am Anhänger extrem laut. Dann kommen zu dem gleichbleibenden Lärmpegel auch noch Laute Knallgeräusche hinzu. Dann kommt auch noch hinzu, dass Pkw-Fahrer Hupen, wenn man mal Besuch hat und dieser sich erdreistet, das Auto an der Reckenfelder Str. zu Parken. Des Weiteren kommt es, da es auch ein Schulweg für die Grundschule ist, immer wieder zu "Stop and go" Verkehr. Die Anfahrgeschäfte sind auch wesentlich lauter. Darüber haben sich ja auch die Bewohner des Innenstadtrings oder der Neubrückenstr. beschwert wenn es auf der Reckenfelder Str. zu Umleitungen gekommen ist. Vielleicht sollte man zu "Rushhour" eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 einführen. Das würde weniger Lärm erzeugen und auch noch Benzin sparen. Den gleichen Effekt hätte auch eine Westumgehung da es dort kein "Stop and go" Verkehr geben würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommentar: Genau so ist es.</li> <li>➤ 4 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>23</b>	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Weiterhin übermäßig viel Verkehr. Wie bekannt ist, ist der LKW- und der PKW-Verkehr sehr laut und störend. Bei den Erweiterungen der Industriegebiete auch kein Wunder. Der Verkehr muss, wie in anderen Städten auch (z. B. Nordwalde), um die Wohngebiete geleitet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>24</b>	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Zu viel Verkehr auch nachts mit LKW's. Zu laut.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>25</b>	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Hier ist es immer laut. Schülerampel (Bühlsand) wird ignoriert. Container-LKW knallen so laut, dass an Schlaf nicht zu denken ist. Die Durchfahrt sollte ab sofort mit 30 km/h belegt werden und die Westumgehung muss endlich gebaut werden. Lieber grüner Bürgermeister - hör auf zu träumen von Schienen und Lasten-fahrrädern für diesen Verkehr und schaffe endlich Entlastung für Emsdettens Westen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>26</b>	<p><b>Verortung: Reckenfelder Straße (K 53)</b></p> <p>Die Belastungen hier und am Grevener Damm sind extrem. Das weiß jeder in Emsdetten. Es passiert aber nichts. Bürgerbeteiligung ist gut, aber nicht, wenn sie dazu dient, weitere Verzögerungen in die Handlungen einzubauen. Hier an der Straße sind die Entscheidungen alle getroffen. Baut die Westumgehung und danach gleich weiter bis zur B 481. Würden diese Entscheidungen konsequent umgesetzt, wäre eine Umgehung längst fertig. Jede und Jeder in Emsdetten weiß, wo es laut ist. Also kümmert euch endlich.</p>
<b>27</b>	<p><b>Verortung: Lerchenfeld (K 53)</b></p> <p>Lkw an Lkw, Unerträglich. Befürchten weiter Zunahme durch große Betriebe in Reckenfeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 7 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>28</b>	<p><b>Verortung: Lerchenfeld (K 53)</b></p> <p>Wann kommt endlich die Westumgehung? Industrie ansiedeln, aber den Verkehr weiter durch die Stadt und die Wohngebiete lenken? Da passt grds. etwas nicht. An einem ruhigen Schlaf ist nicht zu denken. Kein ungewöhnliches Bild, wenn sich fünf LKWs der Firma Lohmann aneinander reihen. Seitdem auf der Taubenstraße die Werkstatt eröffnet wurde, gefühlt noch mehr Lohmann Container. Was ist eigentlich die Alternative zur Westumgehung liebe "Grünen"? Immer dagegen Stimmung machen, aber selbst keine Vorschläge unterbreiten, wie der Verkehr gebändigt werden kann...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2 zustimmende Bewertungen</li> </ul>
<b>29</b>	<p><b>Verortung: Lerchenfeld (K 53)</b></p>

	<p>Der Berufsverkehr beginnt ab fünf. Der Schwerlastverkehr ist enorm belastend u.a. wegen der DHL. Jetzt hat die Firma Lohmann auch noch auf der Taubenstraße 51 ihre LKW-Werkstatt. Und dazu kommen schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge, die zur Erntezeit rund um die Uhr fahren. Es kann nicht sein, dass Industrie angesiedelt wird (Industriepark Reckenfeld/Spatzenweg) und es keine Rücksichtnahme auf schon lange bestehende Wohngebiete gibt. Unsere Nachbarschaftsgemeinschaft (Grabbestraße) (Brief liegt BM vor) fordert eine Lärmschutzwand (ausreichend Platz wäre vorhanden) oder ENDLICH die schon vor 40 Jahren versprochene Umgehungsstraße.</p>
<b>30</b>	<p><b>Verortung: Lerchenfeld (K 53) / Nordwalder Straße</b></p> <p>Mehr und mehr LKW sorgen zu Stoßzeiten für mehr und mehr Lärm. Sie machen die stärkste Belastung aus, nicht PKW.</p> <p>Allein die Entsorger Reihen sich zu dritt, manchmal zu viert hintereinander. Wie ein Vorredner beschreibt, sorgen die Gestelle und Containerbrücken, auch der Post-DHL für extra Lärm. Überregionaler Verkehr noch nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Fahrverbotszeiten werden nicht mehr zu 100% eingehalten.</p> <p>Die Erweiterung der Logistikunternehmen in Reckenfeld und Emsdetten Süd wird sicher weiteren Effekt erzielen, so gut dies auch für Arbeitsplätze und Gewerbesteuer ist - die Straßen-Infrastruktur bleibt wie vor 40 Jahren.</p> <p>➤ 8 zustimmende Bewertungen</p>
<b>31</b>	<p><b>Verortung: Silberweg (K 53)</b></p> <p>Vor allem fallen hier die LKW der Zulieferer für DHL in Reckenfeld auf. Auch Lohmann Zulieferer gehören dazu. Aber insbesondere die leeren Anhänger der Sattelzüge von Taurus (DHL) sorgen nachts ab ca. 3 Uhr für extremen Lärm. Stichworte: überhöhte Geschwindigkeit und veraltete Gullideckel. Und gerade nachts soll der Mensch doch zur Ruhe kommen. Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot wird, wie in einem früheren Beitrag schon angesprochen, auch hier umgangen (ist ja auch schließlich noch die K 53). Eine konkret durchzuführende Maßnahme in diesem Streckenabschnitt wäre definitiv das Austauschen der veralteten Gullideckel, die noch deutlich im Boden eingelassen sind. Das würde das Scheppern der metallenen, leeren DHL-Anhänger deutlich mildern. Geschwindigkeitskontrollen durch mobile Anlagen, die auch nachts messen, würden ebenfalls nicht schaden.</p> <p>➤ 8 zustimmende Bewertungen</p>
<b>32</b>	<p><b>Verortung: Silberweg (K 53)</b></p> <p>LKWs sind extrem laut. Dazu knallt es, wenn sie über die Gullideckel fahren.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
<b>33</b>	<p><b>Verortung: Silberweg (K 53)</b></p> <p>In der Nähe des Zebrastreifens (Goldbergweg), sollte ein 30 km/h Schild hin, man fühlt sich wie bei einer Rennstrecke, es ist sehr laut, die Autos und Lkws fahren meistens schneller als nur 50 km/h. Kinder müssen länger am Zebrastreifen warten.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
<b>34</b>	<p><b>Verortung: Taubenstraße (K 53)</b></p> <p>Sehr starker Durchgangsverkehr auf der Taubenstr. Bei uns vor dem Haus Taubenstr. 50 parken immer wieder Lkw mit laufendem Motor (Kaffee Völker). Wann kommt der bereits zugesagte Fahrradstreifen? Ebenso ist die Westumgehung zwingend notwendig.</p> <p>➤ 3 zustimmende Bewertungen</p>
<b>35</b>	<p><b>Verortung: Taubenstraße (K 53)</b></p> <p>Verkehrszählung zu sinnvollen Uhrzeiten (ab morgens 4 Uhr bis 22 Uhr). Geschwindigkeitskontrollen: Nachts fahren die LKWs so schnell sie wollen und sind extrem laut. Noch dazu knallt es und die Ketten scheppern,</p>

	<p>wenn sie über die Gullideckel fahren.</p> <p>Westumgehung zur Lärmentlastung dringend notwendig.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
<b>36</b>	<p><b>Verortung: Taubenstraße (K 53)</b></p> <p>Die K53 ist seit Jahren - wenn nicht sogar Jahrzehnten - aufgrund der geplanten Westumgehung als Verkehrsschwerpunkt bekannt. Nicht verwunderlich ist daher die hohe Lärmbelastung für uns Anwohner.</p> <p>Besonders der LKW-Verkehr, sowie die vielen Landmaschinen sind sehr laut. Ein großes Problem ist aktuell u.a. die beschädigte Straßendecke: abgesenkte Gullideckel lassen leere LKW-Auflieger quasi kurz fliegen. Außerdem sind viele Fahrzeuge zu schnell unterwegs, besonders bei uns im Kreuzungsbereich mit der Borghorster Straße führt es dadurch oft zu starken Bremsmanövern, die besonders bei LKWs mit großem Lärm verbunden sind. Nicht zu vergessen, das folgende Beschleunigen bei grüner Ampel und Aufheulen der Motoren. Eine Temporeduzierung würde hier sicherlich helfen, die Brems- und Beschleunigungsvorgänge abzumildern. Auch einen Kreisverkehr könnte ich mir als gute Möglichkeit vorstellen, die Lärmbelastung zu reduzieren, durch den steteren Verkehrsfluss.</p> <p>Nicht zu vergessen ist außerdem, dass in diesem Jahr fast 100 Wohneinheiten auf der Taubenstraße neu entstanden sind. Damit ist das Verkehrsaufkommen natürlich nochmal deutlich gesteigert.</p> <p>Vom Lärmaktionsplan verspreche ich mir langfristig Verbesserungen für alle Anwohner solch lauter Straßen. Tempolimits sind da meiner Meinung nach das beste Mittel. Nebenbei erhöht sich dadurch auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer.</p>
<b>37</b>	<p><b>Verortung: Taubenstraße (K 53)</b></p> <p>Die K53 ist schon lange ein Verkehrsschwerpunkt mit hoher Lärmbelastung, insbesondere durch laute LKWs und Landmaschinen. Die beschädigte Straßendecke und abgesenkte Gullideckel verursachen zusätzliche Lärmprobleme. Schnelles Fahren, besonders an der Kreuzung mit der Borghorster Straße, führt zu lauten Bremsmanövern, gefolgt von lauten Beschleunigungen. Eine Temporeduzierung und ein möglicher Kreisverkehr könnten den Lärm verringern. Aufgrund neuer Wohnungen in der Taubenstraße ist das Verkehrsaufkommen nochmal gestiegen.</p> <p>➤ 3 zustimmende Bewertungen</p>
<b>38</b>	<p><b>Verortung: Franz-Lehar-Straße</b></p> <p>Sehr starke Lärmbelastung durch starken LKW-Verkehr auf K 53.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
	<b>L 592</b>
<b>39</b>	<p><b>Verortung: Nordwalder Straße (L 592)</b></p> <p>Hohes Verkehrsaufkommen wg. neuer Baugebiete (war vor 10 Jahren noch nicht), schlechte Fahrbahn (mehrere Ausflickerarbeiten sind nach einigen Wochen wieder unbrauchbar), Geschwindigkeitsüberschreitungen wg. grüner Ampel (ab Einmündung Föhrendamm bis zur Ampel Reckenfelder Str.), laute Musik aus Autos mit offenem Fenster, die an der Ampel warten müssen, laute Motorengeräusche von Motorrädern wg. Geschwindigkeitsüberschreitungen beim Anfahren nach roter Ampel.</p> <p>➤ 4 zustimmende Bewertungen</p>
<b>40</b>	<p><b>Verortung: Nordwalder Straße (L 592)</b></p> <p>Stadtauswärts Nordwalder Str. ab der Kreuzung Reckenfelder Str. - Richtung Nordwalde - bis hin zur Gaststätte Wältermann donnern sowohl LKW`s als auch PKW`s mit überhöhter Geschwindigkeit - und somit entsteht ein überhöhter Lärmpegel - diese Straße entlang. Sowohl Stadtauswärts als auch Stadteinwärts. Bekanntlich grenzt in diesem Teilstück der Hollinger Spielplatz an!</p> <p>Hier sollte m.E unbedingt ein Tempolimit von 20 - 30 km/h eingeführt werden. U.a. auch deshalb, da an</p>

	<p>beiden Seiten dieses Teilstücks der Nordwalder Str. sich viele Kinder bewegen bzw. leben/ wohnen/ aufhalten! Somit haben wir auf der einen Seite einen großen (wenn auch eingezäunten Spielplatz, der nur bedingt Sicherheit bietet) und auf der gegenüberliegenden Seite ein Neubaugebiet mit vielen Kindern.</p> <p>Darüber hinaus wird dieses Teilstück häufig bei passendem Wetter von vielen Motorrädern (häufig mit speziell dröhnenden Auspuffanlagen) genutzt , die Stadteinwärts noch eine entsprechende Geschwindigkeit aus Nordwalde mitbringen und Stadtauswärts ab der Fußgänger - Ampel zum Kirchplatz Heilig Geist hin schon "richtig aufdrehen", da ja bald das Ortsausgangsschild in Sichtweite befindet!</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
	<b>Münsterstraße / Hansestraße</b>
<b>41</b>	<p><b>Verortung: Münsterstraße</b></p> <p>Wir wohnen seit vielen Jahren auf der Münsterstraße und bemerken einen deutlichen Zuwachs an Lärm. Gerade die abbremsenden und anfahrensden LKW an der Kreuzung zur Hansestraße sorgen für kurze Nächte. Ab 5:00 Uhr ist nur noch schlafen mit geschlossenem Fenster möglich. Was bei einer Wohnung im Dachgeschoss bei über 30 Grad Außentemperatur einer Sauna gleicht. Die Schallschutzfenster dämmen den Pegel im Haus aber bei Nutzung des Gartens ist auch hier der Verkehr sehr präsent, obwohl eine ganze Häuserreihe noch zwischen der Bundesstraße und uns liegt. Ich frage mich wie sich die Situation darstellt, wenn der geplante Kreisverkehr dort errichtet wird. Dann müssen alle LKW abbremsen, um in den Kreisverkehr einzufahren.</p>
<b>42</b>	<p><b>Verortung: Münsterstraße, Hansestraße</b></p> <p>Der Verkehr, egal ob PKW oder LKW, hat hier in den letzten Jahren extrem zugenommen. Alles, was von Richtung Grevener Damm angefahren kommt und Richtung Innenstadt unterwegs ist, fährt hier her (Verständlicherweise, die langen Schlangen an der geschlossenen Schranke Neubrückerstraße sind legendär, hier hätte vor Jahrzehnten schon reagiert werden müssen). Nun wurde vor einiger Zeit die erlaubte Geschwindigkeit auf Hansestraße - Münsterstraße von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, leider wird diese nur viel zu selten (und wenn dann nur unterhalb der Moorbrücke) kontrolliert.</p> <p>Eine große Anzahl von Verkehrsteilnehmern verwenden diese Straße als Rennstrecke (überwiegend in den Früh- und Abendstunden), was die Lärm- bzw. Feinstaubbelastung zusätzlich steigen lässt, und hierfür benötige ich als Beleg auch kein Messgerät, das eine höre ich und das andere sehe ich, vorzugsweise auf meine Fensterbänke innen und außen sowie in den Gardienen. Unser Haus wurde 1870 erbaut, da gab es weder PKW noch LKW, auch noch keinen Grevener Damm aber die Hanse- sowie Münsterstraße. Für die heutige Verkehrsbeanspruchung sind diese Straßen nie ausgelegt worden, sondern wurden dazu gemacht.</p> <p>Als Eigentümer fühlt man sich Zwangsenteignet (wer will hier bei der krankmachenden Verkehrsbelästigung noch wohnen). Bei offenem Fenster im Sommer putzen Sie sich doof und dusselig bezogen auf Staubbelastung, bekommen aber auch keine Ruhe bezogen auf Lärm. Wenn man ehrlich miteinander umgehen würde, so müsste auf dem Straßenschild unterhalb des Straßennamens folgender Hinweis angebracht werden: "Wer hier wohnt, riskiert seine Gesundheit" (gilt für viele weitere Straßen in Emsdetten ebenfalls).</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
	<b>Mühlenstraße</b>
<b>43</b>	<p><b>Verortung: Mühlenstraße</b></p> <p>Die Autos fahren zu schnell. Lkws sind sehr laut. Es wird dort vor Ort viel gehupt. Motorräder sind ebenfalls zu laut. Viele beschleunigen vor der Ampel nochmal unnötig.</p>



## Beiträge zu nicht kartierten Straßenabschnitten

44	<p><b>Verortung: Amtmann-Schipper-Straße</b></p> <p>Starke Lärmbelästigung durch Quellverkehr und Durchgangsverkehr (überhöhte Geschwindigkeit) nach Verlassen des Kreisels.</p>
45	<p><b>Verortung: Brookweg / Sternbusch</b></p> <p>Ich bin zwar gegen immer mehr Straßen, aber wenn es hier so weiter geht, baut in Gottes Namen die Umgebung. Hier wird zu schnell gefahren und insgesamt sind es viel zu viele Fahrzeuge auf diesem Landwirtschaftsweg - zu laut sind die auch. Genutzt als Ausweichstrecke für die K53. An geruhsames joggen ist nicht mehr zu denken, es ist regelrecht gefährlich. Dann besser eine Unterführung für uns Fußgänger, Jogger und Radfahrer.</p>
46	<p><b>Verortung: Elsterstraße</b></p> <p>Ja nachdem wie der Wind steht, hört man die LKWs oder laute PKWs von den der Borghorster Str. (L 590) und der Taubenstraße (K 53).</p> <p>5 zustimmende Bewertungen</p>
47	<p><b>Verortung: Hansestraße (K 56)</b></p> <p>Die Lärmbelastung an der Hansestraße zwischen Kreuzung B 481 und Schmitz-Werken ist durch die immer mehr werdenden LKW und PKW extrem hoch. Auch von den Schmitz-Werken selbst gehen durch bestimmte Arbeitsprozesse extrem laute Geräusche aus.</p> <p>1 zustimmende Bewertung</p>
48	<p><b>Verortung: Hemberger Damm</b></p> <p>Erhöhtes Verkehrs- und Lärmaufkommen auf dem Hemberger Damm durch weitere Wohnbebauung, Berufsverkehr, Schul- Kindergartenverkehr und Missachtung der Straße als Tempo 30er Zone.</p> <p>Auch auf meiner Wohnsammelstraße ist der Verkehrslärm von Jahr zu Jahr gestiegen, obwohl auf dem Hemberger Damm seit langem aus guten Gründen Tempo 30 gilt. Das Tempolimit wird leider erschreckend häufig überschritten, missachtet, ignoriert. Ich habe schon am 17.10.2019 in einem Schreiben an die Stadtverwaltung darauf hingewiesen und um eine deutlich optischere Kennzeichnung als 30er Zone gebeten. Damit ließe sich recht schnell eine Lärmreduzierung herstellen.</p> <p>Die 2 kleinen eher unscheinbaren Hinweis -30- Schilder jeweils am Anfang/ Ende der Straße sind völlig unzureichend als ernstzunehmenden Hinweis auf die hier gültige Straßen VO.</p>
49	<p><b>Verortung: In d. Lauge / Diekstraße</b></p> <p>Obwohl es in der Lauge mehrere 30 Zonen gibt, wird grundsätzlich zu schnell gefahren. In den Nachtstunden sind einige Fahrzeuge vermutlich mit Geschwindigkeiten weit über 100 km/h unterwegs. Wenn in die Diekstraße eingebogen wurde, werden die Motoren hochgedreht, damit man den offenen Bahnübergang schnell erreicht. Für Emsdettener Taxis scheint es in den Nachtstunden prinzipiell keine Geschwindigkeitsbegrenzungen zu geben.</p> <p>Ich bin für ein Tempolimit Innerorts von 30 km/h, aber das müsste dann auch gelegentlich überprüft werden. Warum wird in Emsdetten denn nicht auch mal in den Nachtstunden geblitzt, oder Fahrzeugkontrollen durchgeführt? Es gibt viele Fahrzeuge, die einfach zu laut sind. Ich persönlich liebe schnelle und laute Fahrzeuge, aber da wo sie hingehören. Auf der Rennstrecke!</p> <p>1 zustimmende Bewertung</p>
	<p><b>Neubrückenstraße</b></p>
50	<p><b>Verortung: Neubrückenstraße</b></p> <p>Starker PKW- und LKW-Verkehr und somit hohe Lärmbelästigung. Vorschlag zur Reduzierung des Lärms:</p>

	Tempo 30 ➤ 4 zustimmende Bewertungen
<b>51</b>	<b>Verortung: Neubrückenstraße</b> Die Belastung der Anwohner ist hoch. Der Verkehr nimmt stetig zu. Die Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, sind einfach zu hoch. Im oberen Bereich (Bahnübergang, 30er Zone) hält sich nur ein sehr geringer Anteil der Fahrzeuge an das Tempolimit. Weder PKW, Motorräder, LKW und Busse halten sich daran. Die Abgase der Fahrzeuge vor dem ständig geschlossenen Bahnübergang sind eine zusätzliche Belastung für die dort ansässigen Personen. Es reicht einfach nicht, Beschränkungen und Tempolimits zu verordnen. Man muss diese dann auch durchsetzen, und zwar regelmäßig. ➤ 3 zustimmende Bewertungen
<b>52</b>	<b>Verortung: Neubrückenstraße</b> Hohes Verkehrsaufkommen durch PKW und LKW, Tempo 30 im Bereich der Schulen, hier sind viele Kinder unterwegs und es wird oft schneller als 50 km/h gefahren. ➤ Kommentar: Drei Schulen und starker Verkehr. Tempo 30 wäre angemessen. Lkw und Autos fahren oft zu schnell.
<b>53</b>	<b>Verortung: Neukirchener Straße (L 583)</b> Zwischen der Fußgängerampel auf Höhe des Brennesselweg und dem Ortsausgangsschild wird auf der Neukirchener Straße (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden) zu schnell gefahren. Die Lärmimmissionen sind für alle Anlieger auch in zweiter und Dritter Reihe deutlich spürbar. Eine Umgestaltung der Straße o.ä. wäre hier hilfreich. ➤ Kommentar: Es wird gerast! Volle Zustimmung. Man meint, dass viele hinter der Ampel das Ortsausgangsschild schon sehen und geben da schon richtig Gas ➤ 1 zustimmende Bewertung