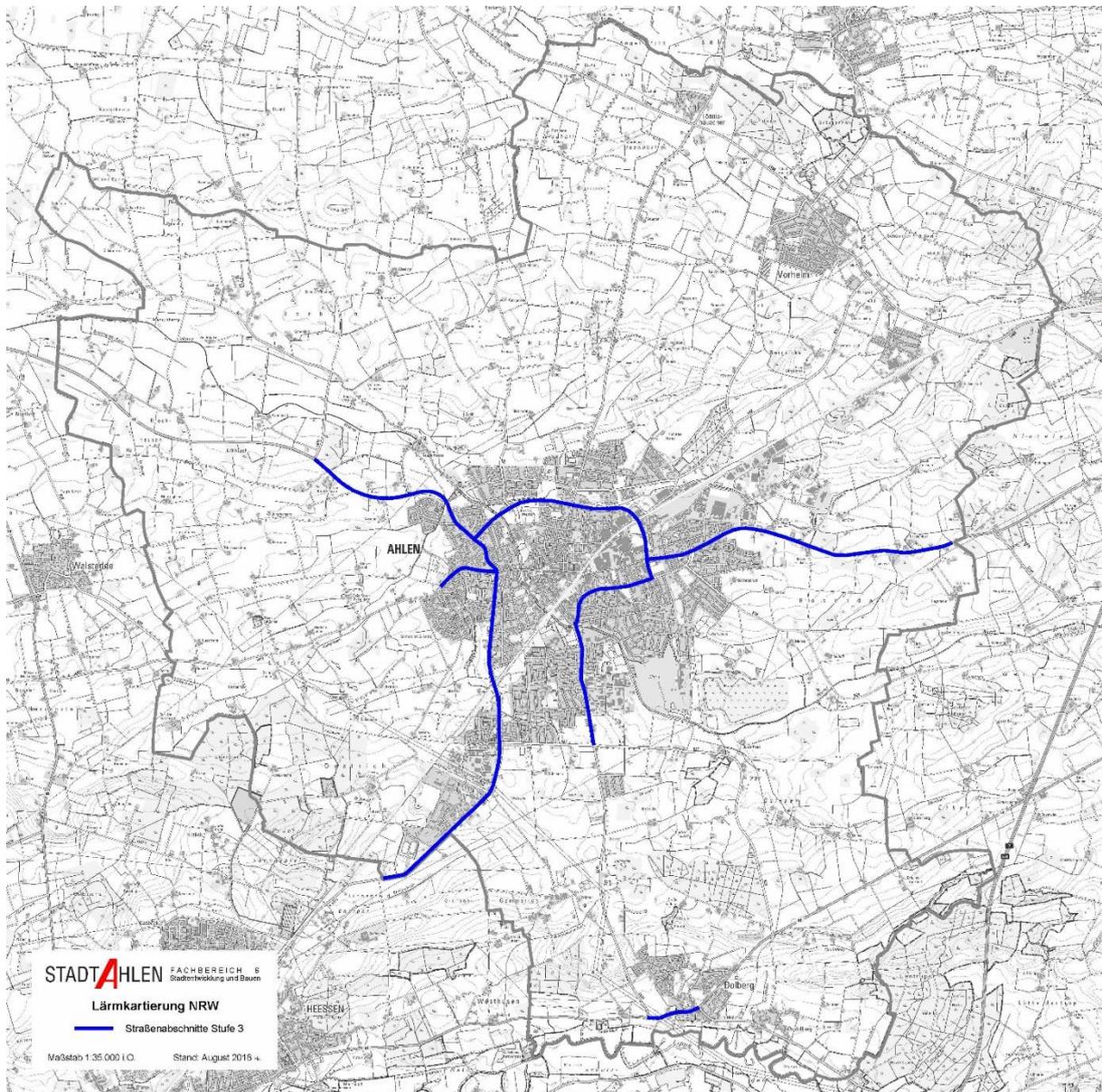


Fortschreibung der LÄRMAKTIONSPLANUNG der Stadt Ahlen (Stufe 3)



STADT AHLEN

Der Bürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Bearbeitung: A. Schöning

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung und Grundlagen	3
1.1 Vorbemerkung.....	3
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung	3
1.3 Untersuchungsgebiet und Lärmquellen.....	4
1.4 Zuständigkeiten für Lärmkartierung und -aktionsplanung.....	6
1.5 Grenzwerte	7
2 Ergebnisse der Lärmkartierung	8
2.1 Lärmentwicklung an klassifizierten Straßen	9
2.2 Bewertung der Betroffenheit	11
3 Lärmaktionsplanung Straßenverkehr	12
3.1 Handlungsrahmen zur Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen	12
3.1.1 Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten bei der Straßenunterhaltung	12
3.1.2 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung	12
3.1.3 Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr.....	13
3.1.4 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit privaten Bauherren .	14
3.2 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten.....	14
3.2.1 Konrad-Adenauer-Ring: B 58	15
3.2.2 Beckumer Straße im Abschnitt zwischen Ecke KAR und Kruppstraße: B 58.....	16
3.2.3 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen KAR und Buschhoff-Kreisel: B 58	17
3.2.4 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Ecke KAR: B 58	18
3.2.5 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße: L 547	20
3.2.6 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring): L 547	22
3.2.7 Hammer Straße bis Ecke „Im Hövenerort“: L 811	23
3.2.8 Walstedder Straße: L 671	25
3.2.9 Heessener Straße in Dolberg: L 507	26
3.3 Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen	28
3.3.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen.....	28
3.3.2 Geplante Maßnahmen	29
4 Schutz ruhiger Gebiete	30
5 Beteiligungsverfahren	31

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Vorbemerkung

Lärm ist in der heutigen Zeit eines der größten Umweltprobleme unserer Städte. Oft wird die Wohnqualität durch hohe Lärmbelastungen beeinträchtigt. Nicht zuletzt ist Lärm somit auch ein lagebezogenes Merkmal, das sich auf Immobilienpreise und –werte negativ auswirken kann. Die Stadt Ahlen beabsichtigt, den Lärm im Stadtgebiet durch verschiedene Handlungsschritte langfristig zu mindern. Im Rahmen der integrierten Verkehrsentwicklungs- und Lärmminde-rungsplanung aus dem Jahr 2008 wurden dazu bereits flächenhaft für das Stadtgebiet wesentli-che Bausteine erarbeitet.

Die Stadt Ahlen ist gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz und dem Runderlass vom 7.02.2008 in NRW für die Durchführung der Lärmaktionsplanung zuständig, mit der Wege zur Lösung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufgezeigt werden sollen.

Der Rat der Stadt Ahlen hat am 14.04.2011 den Lärmaktionsplan Stufe I und am 17.12.2013 den Lärmaktionsplan Stufe II beschlossen. Diese Planungen umfassen nahezu alle Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet von Ahlen. Während in der Stufe I zunächst nur die Straßenzüge mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr betrachtet wurden, erstreckte sich die Kartierung, Lärmberechnung und Aktionsplanung der Stufe II auf alle wei-teren Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr.

In NRW übernimmt die Lärmkartierung für Bundes- und Landesstraßen außerhalb von Bal-lungsräumen, also in den ländlichen Kommunen, das Landesamt für Natur, Umwelt und Ver-braucherschutz.

Für die Lärmkartierung und Aktionsplanung für Bahnstrecken mit entsprechend hoher Ver-kehrsstärke (mehr als 30.000 Züge/ Jahr) ist seit dem 01.10.2015 das Eisenbahnbundesamt zu-ständig. Somit erübrigt sich eine Weiterbearbeitung der Planungen aus dem Jahr 2011 durch die Stadt Ahlen für die Hauptschienenstrecke im Stadtgebiet.

Das Land NRW hat im Februar 2018 neue Ergebnisse von Lärmberechnungen für Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet vorgelegt. Gemäß Erlass des Ministeriums für Umwelt, Land-wirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (MULNV) vom 11.04.2018 hat die Stadt Ah-len die Berechnungsergebnisse sowie die aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Hinblick auf die bestehenden Lärmaktionspläne der Stufe 1 und 2 zu überprüfen. Bei der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung handelt es sich im Ergebnis um eine Fortschreibung, die zukünftig alle fünf Jahre erfolgt und dabei insbesondere die Ergebnisse der jeweils aktuellen Lärmkartierung berücksichtigt.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

Die stetig steigende Lärmbelastung in Ballungsgebieten und an Hauptverkehrswegen hat die Europäische Union veranlasst, mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämp-fung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 europaweit einheitlich geltende Vorschriften zur systematischen Erfassung von Lärmbelastungen und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen zu erlassen.

Die o.g. Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG Richtlinie über die Bewer-tung und Bekämpfung von Umgebungslärm am 24. Juni 2005 in nationales Recht umgesetzt.

Damit wurden in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47 f eingefügt. Hier sind die erforderlichen Mindestinhalte eines Lärmaktionsplanes durch § 47 d, Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V nach Artikel 8 der EG-Umgebungslärmrichtlinie definiert.

Folgende Schritte sind vorzunehmen:

- zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm werden strategische Lärmkarten nach einheitlichen Vorgaben erstellt
- auf der Grundlage der Lärmkarten werden Lärmaktionspläne mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen erarbeitet
- die Öffentlichkeit wird über die Lärmkartierung und Aktionsplanung informiert und bei der Aktionsplanung beteiligt
- die Informationen aus den strategischen Lärmkarten und aus den Aktionsplänen werden an die Europäische Kommission als Grundlage für die Einführung weiterer Gemeinschaftsmaßnahmen übermittelt

In NRW wurden mit dem Runderlass des MUNLV vom 07.02.2008 Hinweise für die einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung nach den bundesgesetzlichen Regelungen im BImSchG aufgestellt. In Anlehnung an die Arbeitshilfe des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW von März 2018 kann die Fortschreibung der bestehenden Lärmaktionspläne erfolgen.

Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind. Die Straßenbaulast für die innerörtlich verlaufenden Bundes- und Landesstraßen liegt in der Trägerschaft des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

1.3 Untersuchungsgebiet und Lärmquellen

Die im Kreis Warendorf gelegene Stadt Ahlen befindet sich im südlichen Münsterland am Westabhang der Beckumer Berge und grenzt nord-östlich an die Randlage des Ballungsraumes Ruhrgebiet - hier die Stadt Hamm - an. Der kompakte Siedlungskern der Mittelstadt Ahlen wird ergänzt durch den Ortsteil Vorhelm im Nordosten sowie den Ortsteil Dolberg im Südosten. In dem 123 km² umfassenden Ahlener Stadtgebiet leben aktuell rund 53.913 Einwohner mit Erstwohnsitz (Stand Dez. 2017).

Die Stadt Ahlen gehört zu den ältesten Städten Westfalens und erfuhr mit Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke einen deutlichen Entwicklungsschritt. Bis in die jüngste Zeit ist die Stadt vom Bergbau geprägt. Zwischen 1945 und 1975 erfolgte die Entwicklung zu einer vielseitigen industriellen Mittelstadt.

Die Stadt Ahlen ist mit dem Ballungsraum Ruhrgebiet durch übergeordnete Verkehrswege wie die Bundesautobahn A 2 (Anschlussstelle Hamm-Uentrop), die Bundesautobahn A 1 (Anschlussstelle Hamm-Bockum/ Werne) und die Bundesbahnstrecke 1700 Hamm – Minden verbunden. Die wichtigste regionale Straßenverbindung im Stadtgebiet ist die Bundesstraße B 58 als Ost-West-Verbindung. Weitere Landes- und Kreisstraßen durchziehen das Stadtgebiet.

Auf der Grundlage der vorliegenden Lärmkartierung NRW sind für die Aktionsplanung 2019 folgende lärmrelevante Straßenzüge nach dem NRW-Datenmodell in der Stadt Ahlen zu prüfen:

Verkehrsaufkommen NRW-Datenmodell Täglich	Strecke
14700 - 15400 Kfz täglich (DTV)	B 58 Konrad-Adenauer-Ring (östlicher und westlicher Abschnitt)
11400 Kfz täglich (DTV)	B 58 Beckumer Straße zwischen Ecke KAR und Kruppstraße
10600 Kfz täglich (DTV)	B 58 Kapellenstraße ab KAR bis Ortsausgang Höhe Zuckerort
9700 Kfz täglich (DTV)	L 507 Heessener Straße in Dolberg (ehemals B 61)
13800 Kfz täglich (DTV)	L 547 Dolberger Straße zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße
13600 Kfz täglich (DTV)	L 547 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring)
8500 Kfz täglich (DTV)	L 671 Walstedder Straße von Kreisel Buschhoff bis Ortsausgang
12500 Kfz täglich (DTV)	L 811 Kapellenstraße ab KAR bis Kreisel Buschhoff
12300 Kfz täglich (DTV)	L 811 Hammer Straße von Kreisel Buschhoff bis Ortsausgang T50
12300 Kfz täglich (DTV)	L 811 Hammer Straße von Ortsausgang bis Kreuzung Hövenerort T70

Tabelle 1: lärmkartierte Streckenabschnitte Stufe 3

Für den Landesbetrieb Straßenbau NRW sind für die Durchführung der landesweiten Lärmkartierung die regelmäßig erhobenen Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählung maßgebend (auf dem Stadtgebiet von Ahlen sind 22 Zählstellen für die regelmäßig alle fünf Jahre stattfindende Straßenverkehrszählung in NRW eingerichtet).

Aufgrund der Verkehrsbelastungsdaten im NRW-Datenmodell wurden für die Straßenzüge L 586 in Vorhelm und Tönnishäuschen sowie die Warendorfer Straße als innerörtlicher Straßenzug der L 547 im Ahlener Norden keine Lärmberechnungen mehr im Zuge der Lärmkartierung Stufe 3 vorgenommen. Lärmberechnungen für den innerörtlichen Straßenzug der L 822 Uentropfer Straße in Dolberg wurden aufgrund der Verkehrsbelastung unterhalb der vorgegebenen Schwellenwerte (mehr als drei Millionen Fahrzeuge jährlich) wiederholt nicht vorgenommen.

Mit dem Straßenbaulastträger wurde im Vorfeld der Straßenverkehrszählung 2015 abgestimmt, eine neue Zählstelle in der Ortslage Dolberg, Heessener Straße an der L 507 (ehemals B 61) einzurichten, um die innerörtliche Verkehrsbelastung in Dolberg realitätsnäher darstellen zu können. Gleiches gilt für die neuen Zählstellen an der Kapellenstraße ortsauswärts sowie an der Beckumer Straße innerhalb der Ortslage Ahlen.

Im Ermessen der Straßenbaulastbehörde wurde die Zählstelle an der durch das Siedlungskerngebiet von Ahlen verlaufenden L 547 im Vorfeld der Straßenverkehrszählung 2015 von der Dolberger Straße an die Zeppelinstraße verlegt.

Im Ergebnis wurden bei der Lärmkartierung der Stufe 3 die durchgeführten Berechnungen auf eine bessere Datengrundlage gestellt und erstmals Lärmberechnungen für die Emissionen der B 58 Kapellenstraße vom Händelweg bis zum Abzweig Prozessionsweg vorgenommen.

Die Verkehrsbelastungsdaten für den Straßenzug Emanuel-von-Kettler-Straße sowie für die Feldstraße dürften aufgrund der Interpolation der gezählten Werte an der Zeppelinstraße auf diese Straßenabschnitte nach wie vor als überhöht angesehen werden.

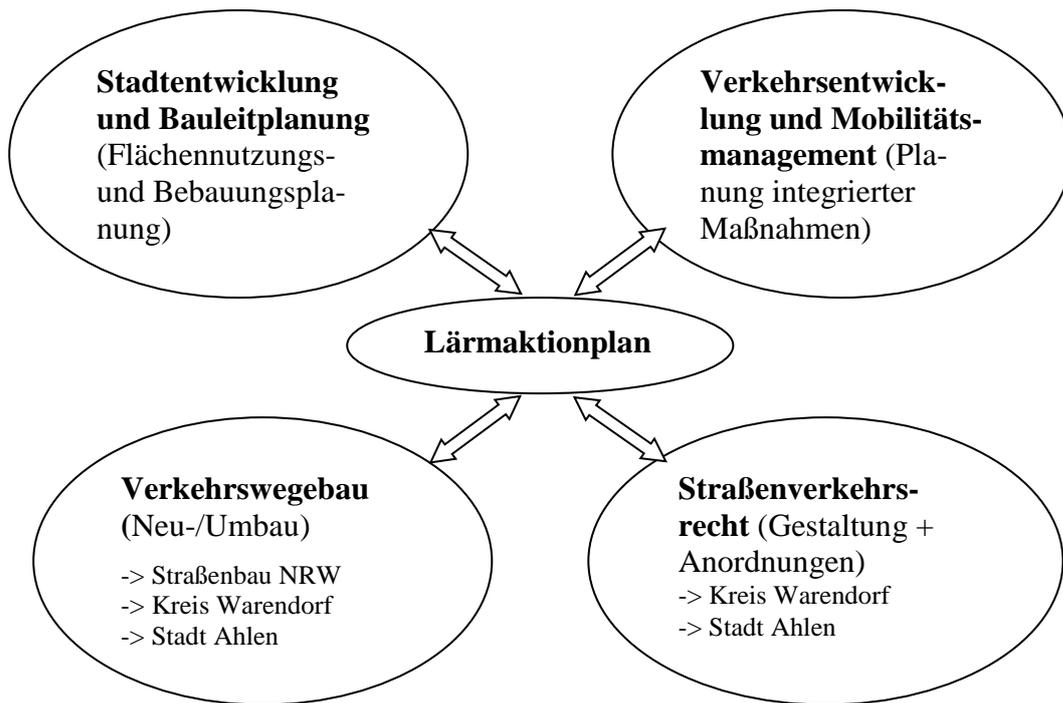
Insgesamt ist festzustellen, dass auf allen für die Lärmkartierung relevanten Ahlener Straßenzügen das Verkehrsaufkommen gegenüber dem Jahr 2010 zugenommen hat, teilweise um bis zu 20 %.

1.4 Zuständigkeiten für Lärmkartierung und -aktionsplanung

Die Zuständigkeiten für die Bestandserfassung d.h. die Lärmkartierung und für die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegen nicht in einer Hand. Die Lärmkartierung für den Straßenverkehr als maßgebliche Hauptlärmquelle in Ahlen wurde durch das Land NRW übernommen. Über das Internet-Portal www.umgebungs-laerm.nrw.de sind die Lärmkarten für Straßen-, Anlagen- und Fluglärm frei zugänglich.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung der Lärmaktionspläne in den betreffenden Straßenverkehrslärmschwerpunkten liegt nach Erlasslage in NRW bei den Kommunen, d.h. der Stadt Ahlen. Die entsprechenden Maßnahmenpläne sind im Benehmen mit dem Planungsträger für die Bundes- und Landesstraßen aufzustellen. Da die Stadt Ahlen die vormals vorhandene kommunale Straßenbaulast für die innerörtlich verlaufenden Bundes- und Landesstraßen seit 2013 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW zurückgegeben hat, wiegt das Benehmen mit dieser für die Maßnahmenumsetzung verantwortlichen Stelle umso schwerer.

Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich in der Regel um freiwillige Leistungen der Straßenbaulastträger in den betroffenen Kommunen. Die Finanzmittel für eine Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen sind bundesweit begrenzt und daher nur bedingt verfügbar, auch wenn Handlungsbedarf auf rechtlicher Grundlage nachgewiesen wird. Für weitere kommunale Lärminderungsmaßnahmen sind Haushaltsmittel im Etat der Stadt Ahlen derzeit ausdrücklich nicht vorgesehen. Vielmehr bietet der Lärmaktionsplan als querschnittsorientierter Plan Anknüpfungspunkte an die Handlungsfelder der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung, mit der Verkehre vermieden, verringert oder umgelenkt werden können.



1.5 Grenzwerte

Der Runderlass des Verkehrsministeriums des Landes NRW definiert seit 2008 Lärmwerte als „Auslöseschwelle“ für eine notwendige Lärmaktionsplanung. Demnach soll die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung erfolgen, wenn Lärmwerte an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden einen ganztäglichen Lärmindex L_{den} von 65 dB(A) oder einen nächtlichen Lärmindex L_{night} von 55 dB(A) erreichen oder überschreiten. Es besteht also vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmreduzierung dort, wo viele Betroffene im Lärmpegelbereich von täglich über 65 dB(A) L_{den} wohnen und/ oder einem nächtlichen Lärm von über 55 dB(A) L_{night} ausgesetzt sind.

Im Vergleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sowie der Grenzwerte der Sanierungsplanung an Straßen- und Schienenwegen des Bundes in Bezug auf Wohngebiete ist zu berücksichtigen, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel L_{Tag} , L_{Nacht} bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen. Aus diesem Grunde können die sich ergebenden Werte für den L_{Tag} und den L_{den} nicht unmittelbar miteinander verglichen werden.

Setzt man andere Grenz- und Orientierungswerte nach gesetzlichen Regelungen innerhalb Deutschlands an, so zeigt sich, dass Lärmbelastungen für die direkte und weitere Anwohnerschaft von Verkehrswegen auch unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung existieren. Die entsprechenden Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV bzw. der DIN 18005 sollen eine Gesundheitsgefährdung bei Neubaumaßnahmen vermeiden helfen.

Gebietsart	Auslösewerte Lärmaktions- planung NRW im Bestand (Entwurf 2012)	Haushaltsrechtliche Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundes-/ Landes- straßen ¹	Grenzwerte der 16. BIm- SchV bei Straßen- Neubau	Orientierungs- werte der DIN 18005 im Städtebau
	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht
Dorf- und Mischgebiete	65 / 55	69 / 59 67 / 57	64 / 54	60 / 50
Allgemeine Wohnge- biete	65 / 55	67 / 57 67 / 57	59 / 49	55 / 45
Reine Wohngebiete	65 / 55	67 / 57 67 / 57	59 / 49	50 / 40

Tabelle 2: Übersicht der Unterschiedlichkeit von Auslöse-, Grenz- und Orientierungswerten nach geltenden deutschen Regelwerken

2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die vom Land NRW bzw. dem Landesumweltamt NRW für Kommunen außerhalb von Ballungsräumen durchgeführten Lärmkartierungen für Bundes- und Landesstraßen sind für die Öffentlichkeit abrufbar unter www.umgebungs-laerm.nrw.de.

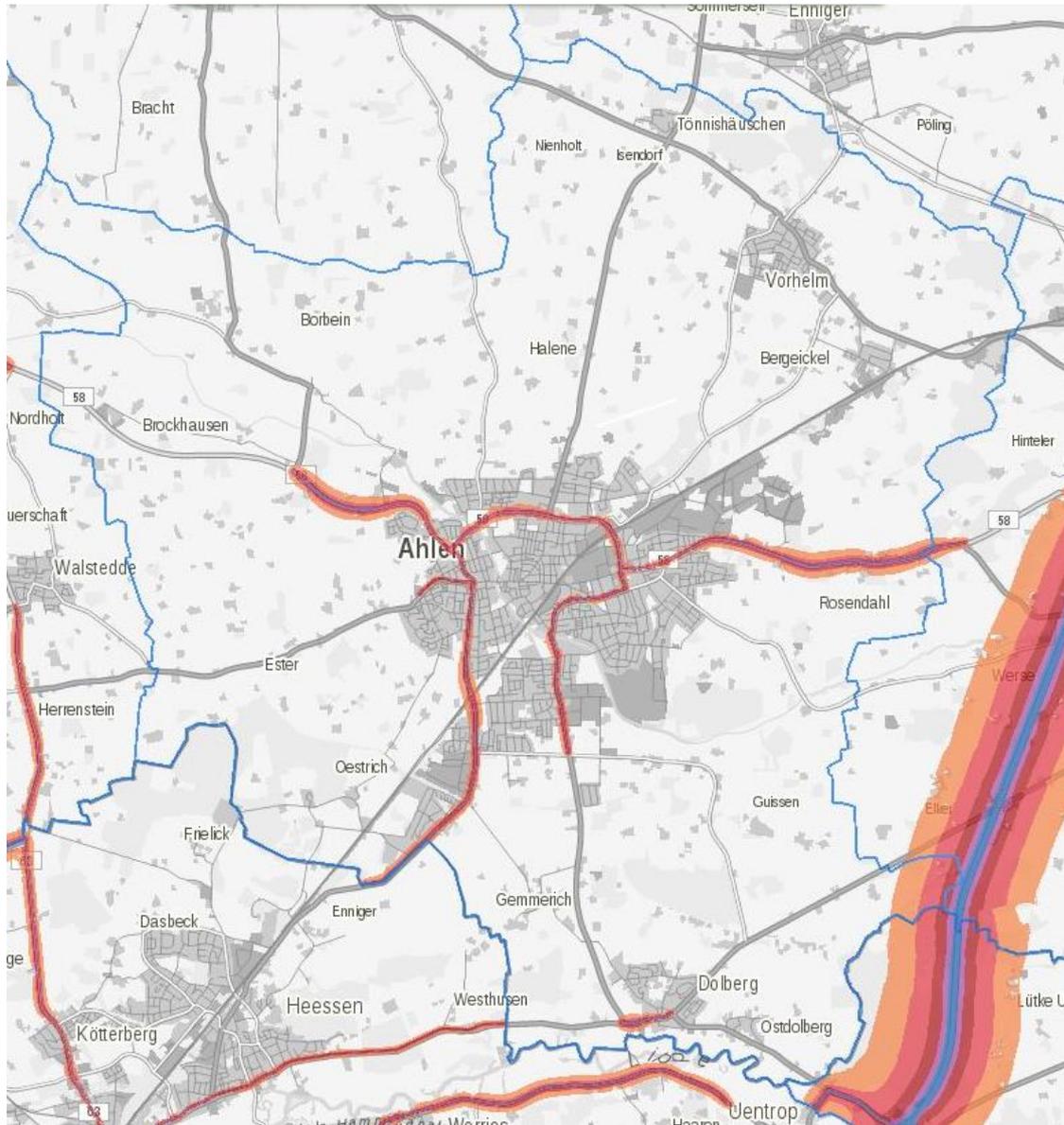
Diese Lärmkarten stellen die Ergebnisse von Schallausbreitungsrechnungen dar. Dabei unterscheidet sich die für alle Mitgliedsstaaten der EU vorgegebene Berechnungsmethode zur Lärmkartierung (VBUS) von der bundesrechtlich geltenden Berechnungsmethode für die Ermittlung eines etwaigen Anspruchs auf Lärmsanierung (RLS-90).

Die Darstellung der Flächen gleichen Schalldruckpegels erfolgte in den Karten mit einer Stufung von 5 dB(A). Die Lärmindizes wurden für die Tageszeit 00.00 bis 24.00h (Lden) und die Nachtzeit 22.00 bis 06.00h (Lnight) unterschieden.

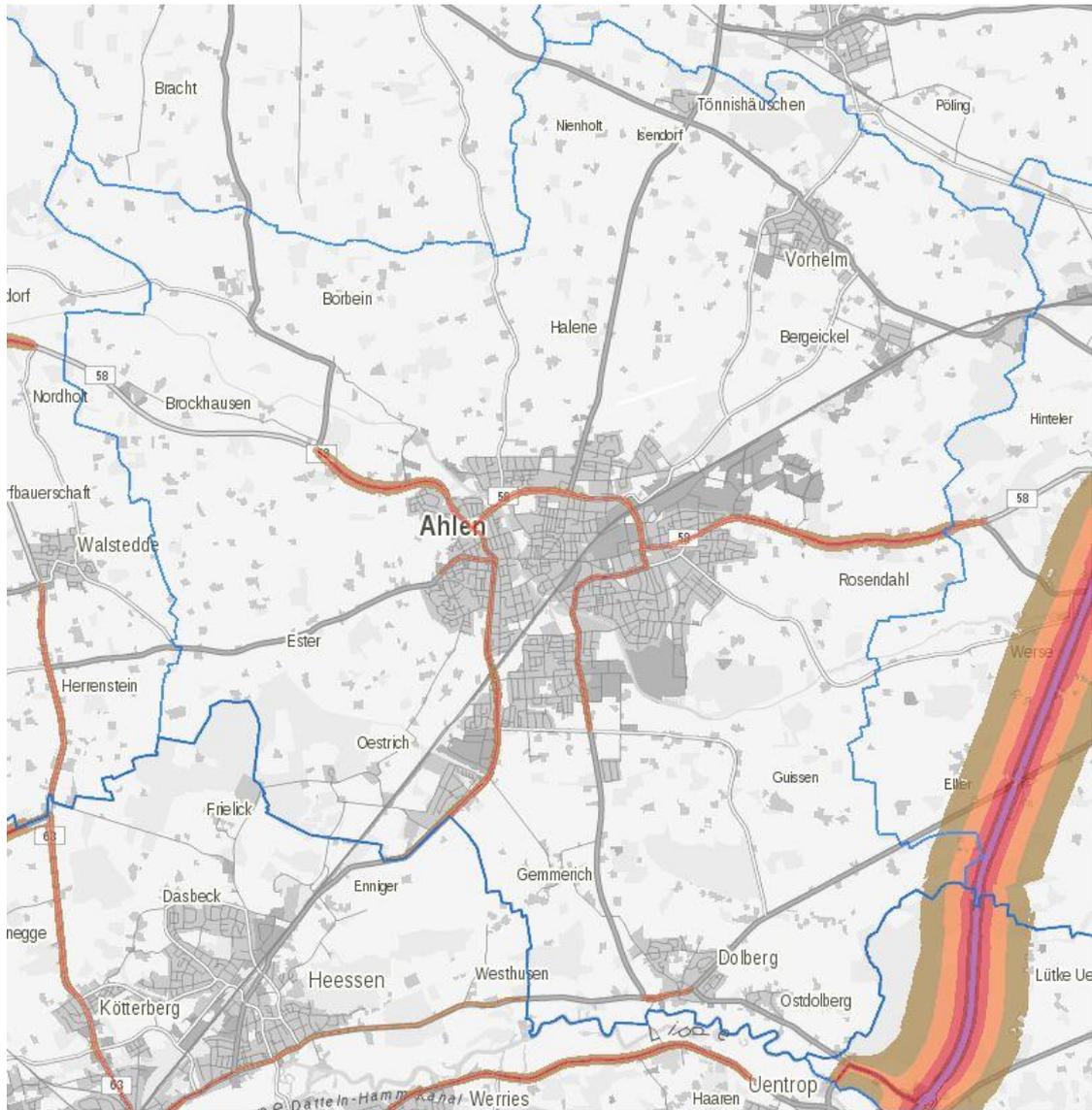
Der Verkehr auf der durch das innerstädtische Siedlungsgebiet führenden Bundesstraße B 58 verursacht als West-Ost-Achse die höchsten Lärmbelastungen. Ebenfalls hohe Lärmbelastungen für die Ahleener Bevölkerung löst die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Landesstraße L 547 im südlichen Siedlungskern aus. Des Weiteren sind Bevölkerungsteile im Ahleener Westen von Lärmbelastungen durch die nach Süden verlaufende Landesstraße L 811 und die nach Westen verlaufende Landesstraße L 671 betroffen. Schließlich leidet die Ortsdurchfahrt in Dolberg, d.h. die Anlieger der Landesstraße L 507, unter Lärmbelastungen aufgrund der Zubringerfunktion zur Autobahnanschlussstelle Uentrop und der Verbindungsfunktion zwischen den Städten Beckum und Hamm.

¹ Die Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen um 3 dB(A) (z.B. B 58) wurde im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II im Jahr 2009 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angekündigt und am 25.06.2010 umgesetzt. Mit Datum vom 18.05.2011 wurden ebenfalls die Auslösewerte der Lärmsanierung für Landesstraßen abgesenkt. Die Verantwortung für die Finanzierung von Maßnahmen liegt analog in unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bundes- und Landesbehörden.

2.1 Lärmentwicklung an klassifizierten Straßen



Karte 1: Schalldruckpegel in Stufen entlang der stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen als 24-Stunden-Mittelungspegel L DEN, Quelle: Lärmkartierung NRW Februar 2018



Karte 2: Schalldruckpegel in Stufen entlang der stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen als nächtlicher Mittelungspegel L NIGHT, Quelle: Lärmkartierung NRW Februar 2018

Die Auswertung der Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigt auf, dass an einzelnen Streckenabschnitten Ganztags-Lärmwerte an den Gebäuden von mehr als 65 bzw. 70 dB(A) sowie Nacht-Lärmwerte an den Gebäuden von mehr als 55 bzw. 60 dB(A) erreicht werden. Der aufgezeigte Umgebungslärm im Stadtgebiet überschreitet somit die gemäß dem Erlass des Landes NRW definierten Auslösewerte. Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung hängt jedoch auch von den konkreten Betroffenenheiten an diesen Streckenabschnitten ab.

2.2 Bewertung der Betroffenheit

Pegelbereich in Intervallen von 5 dB(A)	Anzahl der Betroffenen am Tag L den (00.00 bis 24.00h)	Anzahl der Betroffenen in der Nacht L Night (22.00 bis 06.00h)
50 – 55	k.A.	1002 (2012 1002)
55 – 60	989 (2012 1067)	713 (2012 711)
60 – 65	969 (2012 964)	79 (2012 103)
65 – 70	606 (2012 603)	0
70 – 75	44 (2012 41)	0
>75	0	0

Tabelle 3: Übersicht der Betroffenheiten in Ahlen, Quelle: Lärmkartierung NRW Februar 2018

Die statistische Betroffenheit aufgrund der vom Land NRW durchgeführten Berechnungen für die Entstehung von Umgebungslärm ist der vorstehenden Tabelle zu entnehmen. Eine exakte räumliche Zuordnung von Einwohnern zu den Belastungsschwerpunkten ist auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten nicht möglich².

Die kartierten Straßenzüge verlaufen augenscheinlich innerhalb von relativ dicht bewohnten Siedlungsbereichen wie im Bereich des Konrad-Adenauer-Rings, der Kapellenstraße, der Beckumer Straße, der oberen und unteren Hammer Straße, der Zeppelinstraße und der Dolberger Straße. Im Ortsteil Dolberg rührt die Lärmbelastung insbesondere vom hohen LKW-Anteil auf der Ortsdurchfahrt und betrifft die historische Randbebauung, die gleichzeitig als Lärmabschirmung dient.

Nach empirischen Erhebungen der Weltgesundheitsorganisation gefährden Geräuschpegel von mehr als 45 dB (A) nachts die Gesundheit von Menschen und können auf Dauer Bluthochdruck und Herzinfarkte verursachen.³ In Ahlen sind von dieser Gesundheitsgefährdung gut 1800 Einwohner betroffen. Zudem sind mehr als 2600 Personen auch tagsüber in ihren Wohnungen Geräuschpegeln ausgesetzt, die anerkannte Richtwerte für die städtebauliche Planung gesunder Wohnverhältnisse überschreiten.

Im Hinblick auf die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind diese am Tage mit mehr als 65 dB(A) für 650 betroffene Personen in Ahlen und in der Nacht mit mehr als 55 dB(A) für 792 betroffene Personen in Ahlen überschritten (vgl. Tabelle 3).

² Das Land NRW führt hier Datenschutzgründe an.

³ Gemeint sind Schlafstörungen sowie Stressreaktionen auch während des Schlafs, da Ohren, Gehirn und Körper trotzdem auf Geräusche reagieren.

3 Lärmaktionsplanung Straßenverkehr

3.1 Handlungsrahmen zur Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen

3.1.1 Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten bei der Straßenerhaltung

Straßenverkehrslärm wird verursacht durch die Kraftfahrzeugmotoren sowie das entstehende Geräusch der auf der Fahrbahn rollenden Reifen. Seit den 70er Jahren hat das Reifen-Fahrbahn-Geräusch ständig an Bedeutung gewonnen, da die Antriebsgeräusche der Motoren seit dieser Zeit deutlich reduziert werden konnten und Fahrzeuge mit immer schwereren und breiteren Reifen ausgerüstet werden. Beim Pkw dominiert zunächst das Motorengeräusch beim Anfahren und Beschleunigen. In der Fahrsituation innerorts und außerorts dominiert hingegen das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bei Lkw dominiert das Antriebsgeräusch bis etwa 70 km/h.

Lärm mindernde Asphaltdeckschichten führen aufgrund ihrer Oberflächentextur zu einer Reduzierung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches. Darüber hinaus kann eine Zugänglichkeit der Hohlräume zusätzlich zu einer Absorption des Schalls führen. Konventionelle Splittmastix-Asphalte (SMA) sind ein Beispiel für eine solche Deckschicht. Beim Einsatz von Asphalten können bei der Berechnung der Lärmausbreitung grundsätzlich Korrekturwerte (DStrO) nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berücksichtigt werden. Nach den aktuellen bautechnischen Entwicklungen werden für Asphalte mit lärm mindernder Wirkung Zu- und Abschläge je nach Fahrbahnoberfläche von bis zu 5,0 dB(A) kalkuliert. Eine Berücksichtigung solcher Korrekturwerte für den innerstädtischen Bereich in den genannten Richtlinien wurde bislang nicht vorgenommen.

Lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten sind weiterentwickelte lärm mindernde Asphaltdeckschichten wie der lärmoptimierte Splittmastix-Asphalt (SMA LA) oder der lärmoptimierte Asphaltbeton (AC 5 D LOA), denen allerdings noch keine allgemein gültigen Korrekturwerte D StrO zugewiesen wurden. Allerdings hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im Jahr 2014 neue Merkblätter zur Planung und Ausführung der lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten herausgegeben.

In Ahlen wurden auf Teilbereichen des Konrad-Adenauer-Rings zwischen 2009 und 2012 Fahrbahnsanierungen mit Asphalten mit lärm mindernden Wirkungen durchgeführt. Nahfeld (CPX)-Messungen der möglichen Reduktion von Reifen-Fahrbahngeräuschen wurden bislang noch nicht durchgeführt. Ein weiterer Einsatz dieser Deckschichten auf anderen Straßenzügen im Stadtgebiet erfolgte bislang nicht. Die Stadt Ahlen befürwortet den Einsatz von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen in den bewohnten Ortslagen zur Lärmreduktion.

Entscheidungen zum Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge werden diesbezüglich vom Landesbetrieb Straßenbau NRW getroffen und liegen somit nicht in der Verantwortung der Stadt Ahlen.

3.1.2 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Die lokal wirksame Verminderung von Lärmimmissionen kann im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel der Lärmsanierung auch durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwand) oder passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, Raumkonzept in Wohngebäuden) sichergestellt werden.

Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen können Maßnahmen auf freiwilliger Basis durch den Landesbetrieb Straßen dann durchgeführt werden, wenn die Kriterien der Lärmsanierung nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97), insbesondere die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, erfüllt sind.

In Folge der Lärmaktionsplanung Stufe 1 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW für die stark belasteten Bereiche am Konrad-Adenauer-Ring konkrete Lärmberechnungen nach den einschlägigen Vorschriften der Lärmsanierung durchgeführt. Diese Berechnungen sind maßgebend für die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung an diesem Straßenzug. Tatsächlich sind die Voraussetzungen für die Durchführung einer Lärmsanierung an einigen Gebäuden des Konrad-Adenauer-Ringes erfüllt. Allerdings rechtfertigen die Ergebnisse keine aufwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, sondern lediglich punktuell die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen in Verantwortung der Eigentümer.

In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als Träger der Straßenbaulast der in Ahlen innerstädtisch geführten Landesstraßen sollen in Zukunft weitere Berechnungen zur Prüfung der Anspruchsberechtigung einer Lärmsanierung eingefordert bzw. durchgeführt werden.

3.1.3 Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr

Geschwindigkeitsreduktionen sind in vielen Fällen von engen straßenräumlichen Verhältnissen (kein aktiver Schallschutz möglich) eine wirksame Maßnahme zur Senkung der Lärmbelastung. Den gesetzlichen Rahmen für Tempolimits bzw. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bilden die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die als Orientierungshilfe angelegten Lärmschutz-Richtlinien aus dem Jahr 2007 (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Für die Anordnung von Tempolimits sehen die einschlägigen Rechtsgrundlagen bestimmte Anforderungen an die Lärmsituation, weitere verkehrsbezogene Anforderungen sowie Ermessen der Fachbehörde vor. Die Vorgaben des § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO formulieren eine „Eingriffsschwelle“, also eine erhebliche Lärmbelastungssituation, damit ein Tempolimit verhängt werden kann. Zugleich ist der Belang: „Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit“ gegenüber dem Belang Lärmschutz in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO (erhebliches Übersteigen des allgemeinen Risikos einer Rechtsgutbeeinträchtigung durch Verkehrslärm) in der Praxis oftmals privilegiert. Gleichwohl gewährt die Regelung nach derzeitiger Rechtsauffassung (OVG Berlin-Brandenburg, OVG 1 N 71.09) Schutz vor Lärm nicht erst bei Überschreiten eines bestimmten Schallpegels, sondern dann, wenn „der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss“.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können grundsätzlich von der unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Ahlen angeordnet werden, müssen allerdings mit den übergeordneten Straßenverkehrsbehörden und dem Straßenbaulastträger einvernehmlich abgestimmt werden.

3.1.4 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit privaten Bauherren

Das Ziel einer Verminderung von Lärmimmissionen in Gebäuden im Bereich der lärmkartierten Straßen verfolgt der ministerielle Runderlass zur Einführung technischer Baubestimmungen vom 3.5.2010 durch das damalige Ministerium für Bauen und Verkehr, der seither Gültigkeit besitzt. Demnach ist ein Nachweis des ausreichenden Schallschutzes an Gebäuden (z.B. durch Lärmschutzfenster) in den Bereichen der Lärmkartierung NRW grundsätzlich durch den Bauherren zu erbringen.

Die Stadt Ahlen ist darüber hinaus bemüht, im Rahmen einer Bauberatung für Synergieeffekte von Schallschutzfenstern und notwendigen Wärmeschutzmaßnahmen zu werben. Gleichwohl kann bei Inanspruchnahme von Fördermitteln für Wärmeschutzmaßnahmen durch den Bauherren der notwendige Mehraufwand für den Schallschutz bei entsprechender Auswahl von geeigneten Produkten gering gehalten werden. Umgekehrt sind bei Inanspruchnahme von Fördermitteln der Lärmsanierung Schallschutzfenster anzuraten, die auch dem Thema Wärmeschutz Rechnung tragen.

3.2 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten

B 58 Konrad-Adenauer-Ring (KAR)
B 58 Beckumer Straße im Abschnitt zwischen Ecke KAR und Kruppstraße
B 58 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen KAR und Buschhoff-Kreisel
B 58 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen Ortsausgang Höhe Zuckerort und Ecke KAR
L 547 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße
L 547 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring)
L 811 Hammer Straße vom Buschhoff-Kreisel bis Ecke „Im Hövenerort“
L 671 Walstedder Straße von Kreisel Buschhoff bis Ortsausgang
L 507 Heessener Straße Ortsdurchfahrt in Dolberg

Tabelle 5: Übersicht der für die Lärmaktionsplanung Stufe 3 relevanten Straßenabschnitte für die Ausarbeitung von lokal wirksamen Maßnahmen

Der aus der Stufe 1 + 2 fortgeschriebene Lärmaktionsplan Stufe 3 mit Darstellung von lokal wirksamen Maßnahmen ist als Anlage beigefügt (Din A 3).

Im Verkehrsbereich gibt es viele Einzelmaßnahmen und kleinräumige Konzepte, die Auswirkungen auf die Lärmbelastungssituation haben. Maßnahmen zur unmittelbaren Lärmentlastung sind die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen, die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, der Einbau von Asphalten mit lärmindernder Wirkung bei Fahrbahnerneuerungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Straßenumgestaltungen zugunsten des Umweltverbundes.

Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und zur Veränderung des Geschwindigkeitsniveaus hängen maßgeblich von den technischen Regelwerken und den rechtlichen Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung (STVO) ab. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung hängen zudem maßgeblich von bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen (Entwicklung der Kosten des motorisierten Verkehrs, Förderung des nicht-motorisierten Nahverkehrs) ab, können aber auch durch städtisches Handeln beeinflusst und gelenkt werden.

3.2.1 Konrad-Adenauer-Ring: B 58



Karte 3: Straßenzug Konrad-Adenauer-Ring B 58, Ausschnitt aus: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Konrad-Adenauer-Ring (KAR) ist die innerstädtisch geführte Umfahrung des Stadtkerns und ein Teilstück der Bundesstraße B 58. Sie wurde in den 70er und 80er Jahren realisiert. Der KAR ist die in Ahlen am stärksten belastete Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen Parkstraße und Kapellenstraße ist sie heute beidseitig von Wohnbebauung umrahmt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden beim Neubau der Verkehrsverbindung nur in geringem Umfang realisiert. Weitere Maßnahmen hat die Stadt Ahlen in naher Vergangenheit umgesetzt, die hinsichtlich ihrer positiven Wirkungen noch zu bewerten sind:

- Bereits im Jahre 2005/ 2006 wurde die „Grüne Welle“ auf dem Konrad-Adenauer-Ring umgesetzt. Damit soll der Verkehrsfluss im Verlauf der nördlichen Umgehung der Innenstadt verstetigt und Anfahr- und Bremsgeräusche der Kraftfahrzeuge verringert werden.
- Im Zuge der o.g. Maßnahme wurde der Kreuzungsbereich Warendorfer Straße zu einer klassischen lichtsignalgesteuerten Kreuzung umgestaltet. Beim Umbau dieser Kreuzung sind die sogenannten „Freien Rechtsabbieger“ einschließlich ihrer entsprechenden Fahrbahnteiler entfallen. So wurde sichergestellt, dass die Länge der Querungswege für Radfahrer und Fußgänger reduziert wurden. Die Akzeptanz der Lichtsignalanlage für Fußgänger und Radfahrer konnte insgesamt erhöht und somit der vormalige Unfallschwerpunkt entschärft werden. Langfristiges Ziel ist neben der erhöhten Verkehrssicherheit die Verkehrsvermeidung.
- Auf Antrag der Stadt Ahlen hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung im Jahr 2009 den Abschnitt zwischen Warendorfer Straße und Beckumer Straße mit dem „Lärmoptimierten Asphalt“ (LOA 5D) erneuert. Die Erprobungsphase zeigte nach fünf Jahren feine Netzrisse und Schäden im Belag auf einer Teilstrecke von 200 m. Im Jahr 2016 wurde vorsorglich einer weiteren Frosteinwirkung mit Folgeschäden der kleine Straßenabschnitt in Höhe Warendorfer Str./ St. Michael-Gymnasium mit konventionellem Splitt-Mastix-Asphalt (SMA 11S) saniert.

- Im Jahr 2012 wurde der westliche Abschnitt zwischen Warendorfer Straße und Kapellenstraße zugunsten einer sicheren Radverkehrsführung auf dem Hochbord und einer entsprechenden Fahrbahnverengung umgebaut und ein Splitt-Mastix-Asphalt (SMA 8 LA) zur Lärminderung verwendet.
- Zudem wurde die bestehende bewachsene Lärmschutzwand zwischen Millöcker Straße und Kapellenstraße im Jahr 2014 als 500 m lange Wand aus 60 cm tiefen Gabionen durch die Stadt Ahlen erneuert.
- Die Erforderlichkeit und Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Abschnitt zwischen Kapellenstraße und Werse sowie Parkstraße und Sedanstraße wurde nach dem bundesrechtlich vorgegebenen schalltechnischen Berechnungsverfahren für die Lärmsanierung im Jahr 2013 geprüft. Die Grenzwertüberschreitungen nach der Berechnung von Straßen NRW betrafen nur einzelne Gebäude, so dass die Voraussetzungen für eine entsprechende Baumaßnahme nicht gegeben waren.

Geplante Maßnahmen

- Die Schaltung der „Grünen Welle“ auf dem Konrad-Adenauer-Ring mit einer niedrigeren Progressionsgeschwindigkeit nachts (Tempo 30) als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme gemäß der geltenden Lärmschutz-Richtlinien-StV soll mittel- bis langfristig erneut mit dem Landesbetrieb Straßenbau und der oberen Straßenverkehrsbehörde der Bezirksregierung Münster erörtert werden. Maßgeblich sind hier die hohen Lkw-Anteile bei einer dichten Verkehrsführung des KARs entlang von Wohngebieten ohne aktiven Lärmschutz.
- Die endgültige Bewertung des Einsatzes des lärmoptimierten Asphalts auf innerörtlichen Straßenzügen in Ahlen durch den Landesbetrieb Straßen NRW wird die weitere Diskussion um Lärminderungsmaßnahmen in der Stadt Ahlen maßgeblich bestimmen.
- Der Bau einer nördlichen Umfahrung des Stadtgebietes zugunsten einer Entlastung des Konrad-Adenauer-Rings und anderer zuführender Straßen wurde im Bundesstraßenbedarfsplans erstmals im Jahr 2008 als Vorhaben mit höchster Priorität bewertet. Die Stadt Ahlen hat das Planvorhaben seit 2010 nachrichtlich im Flächennutzungsplan dargestellt. Der aktuelle Bundesstraßenbedarfsplan

3.2.2 Beckumer Straße im Abschnitt zwischen Ecke KAR und Kruppstraße: B 58



Karte 4: Straßenzug Beckumer Straße B 58, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Die Beckumer Straße stellt die historische Verbindung zwischen den Städten Ahlen und Beckum dar. Sie ist das östliche Teilstück der innerstädtisch geführten Bundesstraße B 58. Seit Bau des Konrad-Adenauer-Ringes führt sie vor allem von diesem die Verkehre ortsein- und ortsauswärts. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der zum Teil geschlossenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch ist die Straße mit Alleecharakter und getrennt geführten Fuß- und Radwegeanlagen ausgebaut.

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Beckumer Straße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).
- Der Bau einer Osttangente als östliche Umfahrung des Stadtgebietes von Ahlen mit Anbindung an die Beckumer Straße B 58 im Norden als auch an die Guissener Straße K 27 im Süden wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Die Bezirksregierung Münster hat im Jahr 2012 den Planfeststellungsbeschluss gefasst. Mit dem Bau der Osttangente wird eine wesentliche Entlastung des westlich gelegenen Teilstücks der innerstädtisch geführten Beckumer Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet.
- Im Abschnitt zwischen Konrad-Adenauer-Ring und der Einmündung „Am Stockpiper“ soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Zusätzlich soll eine Querungshilfe (ggf. Lichtsignalanlage) in Höhe des Zechenbahnradweges eingerichtet werden. Diese Maßnahmen könnten geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmmindernd wirken.

3.2.3 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen KAR und Buschhoff-Kreisel: B 58



Karte 5: Straßenzug Kapellenstraße L 811, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Der Straßenzug stellt ein Teilstück der innerstädtischen Führung der L 811 zwischen dem Konrad-Adenauer-Ring und dem Buschhoff-Kreisel/ Knoten Hammer Straße dar. Es handelt sich um eine historische Straßenverbindung in Nord-Süd-Richtung. Folgende Maßnahmen hat die

Stadt Ahlen in naher Vergangenheit umgesetzt, die hinsichtlich ihrer positiven Wirkungen noch zu bewerten sind:

Bereits umgesetzte Maßnahmen

- Zur Verstärkung des Kfz-Verkehrs wurde 2006 der Ausbau der Kreisverkehrsanlage „Buschhoff“ im Schnittpunkt von Kapellenstraße/ Hammer Straße und Weststraße/ Walstedder Straße umgesetzt. Damit verbunden sind Lärminderungen der kreuzungs- bzw. lichtsignalanlagenbedingten Anhalte- und Abfahrgeräusche.
- In diesem Zusammenhang wurde 2006 ebenfalls eine deutliche Straßenraumgestaltung der Kapellenstraße sowie der Hammer Straße bis zur Einmündung „Auf der Geist“ vorgenommen. Hiermit verbunden ist die Einengung der Fahrbahn zugunsten eines komfortablen Ausbaus der Fuß- und Radwege, womit zusätzlich eine niedrigere Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr erwirkt werden kann.

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Kapellenstraße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).

3.2.4 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Ecke KAR: B 58



Karte 6: Straßenzug Kapellenstraße L 811, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Die Kapellenstraße stellt die Verlängerung der Drensteinfurter Straße und damit die historische Verbindung zwischen den Städten Ahlen und Drensteinfurt dar. Sie ist das westliche Teilstück der innerstädtisch geführten Bundesstraße B 58. Seit Bau des Konrad-Adenauer-Ringes führt sie vor allem von diesem die Verkehre ortsein- und ortsauswärts. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der zum Teil geschlossenen Straßengebäude nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch ist die Straße teils mit Mehrzweckstreifen und getrennt geführten Fuß- und Radwegeanlagen ausgebaut.

Bereits umgesetzte Maßnahmen

- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Kapellenstraße für Bewohner im Westendstadtteil wurde in Höhe des Prozessionsweges sowie in Höhe des Kälberbachs eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd.

Geplante Maßnahmen

- Der Landesbetrieb Straßenbau bearbeitet derzeit eine Konzeption zur Straßenraumumgestaltung der Kapellenstraße. Wesentliche Bausteine sind die durchgängige Fahrbahnverengung, der Einbau einer weiteren Querungshilfe in Höhe des Händelweges sowie die Umgestaltung und Optimierung des Kreuzungspunktes Konrad-Adenauer-Ring/Kapellenstraße. geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd. Diese Maßnahmen wirken stark geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd.
- Die Erforderlichkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion auf der Kapellenstraße außerorts (Beschränkung der Geschwindigkeit auf T 50 nachts) als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme gemäß der geltenden Lärmschutz-Richtlinien-StV soll mittel- bis langfristig mit dem Landesbetrieb Straßenbau und der Bezirksregierung Münster erörtert werden.
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Kapellenstraße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden, insbesondere im Abschnitt zwischen Kälberbach und Prozessionsweg, d.h. außerhalb der Ortschaft mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 (Vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).

3.2.5 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße: L 547



Karte 7: Straßenzug Dolberger L 547, Ausschnitt aus: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de

Die Dolberger Straße stellt die historische Verbindung zwischen der Stadt Ahlen und dem Ortsteil Dolberg dar. Sie ist das südliche Teilstück der innerstädtisch geführten Landesstraße L 547 im Siedlungskern. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der teils geschlossenen, teils offenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch ist die Straße im Querschnitt sehr großzügig ausgebaut. Im Rahmen der Lärmkartierung NRW Stufe 1 wurde das Teilstück zwischen Zeppelinstraße und Kreisverkehr Europaplatz bereits betrachtet.

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen hat die Stadt Ahlen bereits umgesetzt:

- Zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs wurde der Ausbau der Kreisverkehrsanlage „Europaplatz“ im Schnittpunkt von „Im Pattenmeicheln/ August-Kirchner-Straße“ umgesetzt. Damit verbunden sind Lärminderungen der kreuzungs- bzw. lichtsignalanlagenbedingten Anhalte- und Abfahrgeräusche.
- Im Zuge des Neubaus der Kreisverkehrsanlage „Europaplatz“ erfolgte eine Straßenraum-Umgestaltung. Die Einengung der Fahrbahn erfolgte mit dem Ziel, die Geschwindigkeit insgesamt zu reduzieren und damit neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch Lärmverbesserungen zu erreichen. Zeitgleich erfolgte der komfortable Ausbau der Fuß- und Radwege zugunsten der nicht-motorisierten „lärmarmen“ Verkehrsteilnehmer.
- Im Abschnitt zwischen der Kreisverkehrsanlage Europaplatz und der Einmündung Am Röteringshof wurde im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr sowie eine Reduktion des Straßenquerschnittes umgesetzt werden. Diese kann zugleich verkehrsverlagernd und geschwindigkeitsdämpfend und damit lärmindernd wirken. Allerdings wird der Radfahrer in Teilen noch immer auf der Fahrbahn geführt und eine Asphalterneuerung erfolgte bislang nur mit konventionellen Asphaltdeckschichten.
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Dolberger Straße für die Bewohner im Südenstadtteil wurde in Höhe der vorhandenen Bushaltestelle Höhe Danziger Straße eine Querungshilfe eingerichtet. Diese wirkt zugleich geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd. Eine weitere Querungshilfe befindet sich in Höhe der Straße „Zum Richterbach“

Geplante Maßnahmen

- Der Bau einer Osttangente als östliche Umfahrung des Stadtgebietes von Ahlen mit Anbindung an die Beckumer Straße B 58 im Norden als auch an die Guissener Straße K 27 im Süden wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Die Bezirksregierung Münster hat im Jahr 2012 den Planfeststellungsbeschluss gefasst. Mit dem Bau der Osttangente wird eine wesentliche Entlastung des innerstädtischen Straßenzuges Zeppelinstraße/ Dolberger Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet.
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Dolberger Straße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Im Abschnitt zwischen der Einmündung „Brandenburger Straße“ und dem Knotenpunkt „Am Röteringshof“ soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden.
- Die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden, insbesondere im durchgängig bewohnten Abschnitt zwischen dem Europakreisel und dem Knotenpunkt „Am Röteringshof“ (Vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).

3.2.6 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring): L 547



Karte 8: Straßenzug Emanuel-von-Kettler-Str/ Feldstraße L 547, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Der Straßenzug Zeppelinstraße über die Emanuel-von-Kettler-Straße zur Feldstraße stellt das innerstädtische Verbindungsstück der Landesstraße L 547 zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring dar. In Höhe des D.-Paul-Rosenbaum-Platzes führt der Straßenzug am Nahversorgungszentrum Ost entlang. Der Straßenzug ist überwiegend mit Rad- und Fußwegen im Seitenraum ausgestattet. Auf dem nördlichen Abschnitt von Emanuel-von-Kettler-Straße und Feldstraße wurden Zählraten der Zeppelinstraße interpoliert. Nach Einschätzung der Stadt Ahlen dürfte die tatsächliche Lärmbelastung hier geringer sein als die in der Lärmkartierung NRW dargestellte Belastung.

Geplante Maßnahmen

- Der Bau einer Osttangente als östliche Umfahrung des Stadtgebietes von Ahlen mit Anbindung an die Beckumer Straße B 58 im Norden als auch an die Guissener Straße K 27 im Süden wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Die Bezirksregierung Münster hat im Jahr 2012 den Planfeststellungsbeschluss gefasst. Mit dem Bau der Osttangente wird eine wesentliche Entlastung des innerstädtischen Straßenzuges Zeppelinstraße/ Emanuel-von-Kettler-Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet. Allerdings wird der Bau der Osttangente die Verkehre auf der Feldstraße voraussichtlich verstärken. Diesbezügliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen sind im Bedarfsfall zu prüfen.
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Zeppelinstraße bis Feldstraße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).

- Die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden, insbesondere im bewohnten Abschnitt zwischen Dolberger Straße und Feldstraße (vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Emanuel-von-Kettler-Straße in Höhe des Nahversorgungszentrums Ost soll zur Erreichbarkeit der Ostbredenstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd.

3.2.7 Hammer Straße bis Ecke „Im Hövenerort“: L 811

Die Hammer Straße stellt die historische Verbindung zwischen den Städten Ahlen und Hamm dar. Der Straßenzug Hammer Straße ist die innerstädtische Führung der Landesstraße L 811 bis ins Stadtzentrum von Ahlen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der zum Teil geschlossenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch ist die Straße teils mit Mehrzweckstreifen und getrennt geführten Fuß- und Radwegeanlagen ausgebaut. Das erste Teilstück der Hammer Straße bis zum Ortsausgang südlich der Einmündung „Fritz-Reuter-Straße“ mit Anbindung an den Südenstadtteil Ahlens ist mit durchgehenden Rad- und Fußwegen ausgestattet. Im weiteren Verlauf bis zur Einmündung „Im Hövenerort“ erfolgt eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 70. Der Streckenabschnitt ist anbaufrei, verläuft allerdings beidseitig an Wohngebieten entlang und ist hier nur mit Mehrzweckstreifen ausgestattet.



Karte 9: Straßenzug Hammer Straße L 811, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen hat die Stadt Ahlen in naher Vergangenheit umgesetzt:

- Zur Verstärkung des Kfz-Verkehrs wurde 2006 der Ausbau der Kreisverkehrsanlage „Buschhoff“ im Schnittpunkt von Kapellenstraße/Hammer Straße und Weststraße/Walstedder Straße umgesetzt. Damit verbunden sind Lärminderungen der kreuzungs- bzw. lichtsignalanlagenbedingten Anhalte- und Abfahrgeräusche.
- In diesem Zusammenhang wurde 2006 ebenfalls eine deutliche Straßenraumgestaltung der Kapellenstraße sowie der Hammer Straße bis zur Einmündung „Auf der Geist“ vorgenommen. Eine Querungshilfe wurde in Höhe der Zufahrt zum Nahversorgungs-

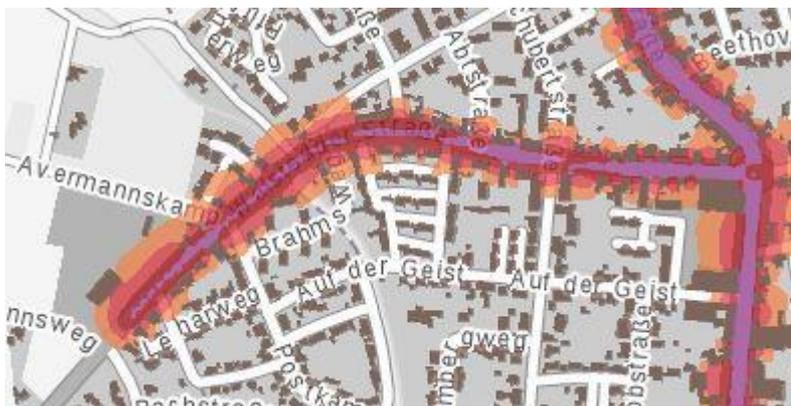
zentrum West eingerichtet. Hiermit verbunden ist die Einengung der Fahrbahn zugunsten eines komfortablen Ausbaus der Fuß- und Radwege, womit zusätzlich eine niedrigere Geschwindigkeit erwirkt werden kann.

- An der Einmündung zur Friedrich-Ebert-Straße/ Bachstraße wurde eine Fußgängerampel installiert, die die Binnenverkehre von Fußgängern und Radfahrern aus der Innenstadt in Richtung des Westen-Stadtteils sicherstellt

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Hammer Straße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden, insbesondere im Abschnitt, zwischen Ortsausgang/ Bahnlinie und der Einmündung „Im Hövenerort“ d.h. außerhalb der Ortschaft mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 (Vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).
- Im Abschnitt zwischen der Kreisverkehrsanlage Buschhoff und der Einmündung Oestricher Weg soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Diese kann zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd wirken (z. Teil bereits umgesetzt).
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Hammer Straße mit Verbindung zum Südenstadtteil soll in Höhe der Fritz-Reuter-Straße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt zugleich geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd. Die Planungen müssen noch konkretisiert werden. Alternativ ist eine Querungshilfe bzw. Umgestaltung des Einmündungsbereiches in Höhe des Oestricher Weges mit dem Ziel einer besseren Querung zu prüfen.
- Im Abschnitt zwischen Fritz-Reuter-Straße und Knotenpunkt „Im Hövenerort“ soll alternativ zu aktiven Schallschutzmaßnahmen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 auf Tempo 50 als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme geprüft werden. Maßgeblich sind hier die vorhandene Wohnbebauung sowie die hohen Lkw-Anteile bei einer dichten Verkehrsführung der Hammer Straße entlang von Wohngebieten ohne aktiven Lärmschutz. Damit könnte die Aufhebung des Rechtsfahrgebotes von der Zufahrt „Am Röteringshof“ verbunden werden.

3.2.8 Walstedder Straße: L 671



Karte 10: Straßenzug Walstedder Straße L 671, Ausschnitt aus: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de

Die Walstedder Straße stellt die historische Verbindung zwischen der Stadt Ahlen und dem Drensteinfurter Ortsteil Walstedde dar. Sie ist das westliche Teilstück der innerstädtisch geführten Landesstraße L 671 im Siedlungskern, welche insbesondere die Stadt Ahlen an den Autobahzubringer Nordtangente Hamm zur BAB 1 anbindet. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der teils geschlossenen, teils offenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch ist die Straße teils mit getrennt geführten Fuß- und Radwegeanlagen ausgebaut.

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Walstedder Straße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).
- Im Zuge der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsanbindung an die Bundesautobahn BAB 1 sollte am Ortseingang in Höhe des Hohmannsweg/ Martinstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt bei entsprechender baulicher Gestaltung am Ortseingang vor allem geschwindigkeitsdämpfend sowie zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd.

3.2.9 Heessener Straße in Dolberg: L 507



Karte 11: Straßenzug Heessener Straße L 507, Ausschnitt aus: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de

Die Heessener Straße stellt die historische Verbindung zwischen der Stadt Beckum bzw. dem Ortsteil Dolberg und dem Hammer Ortsteil Heessen dar. Sie ist das wesentliche Teilstück der Ortsdurchfahrt Dolberg, welche insbesondere die Stadt Ahlen an den Autobahzubringer Uentroper Straße zur BAB 2 anbindet. Aktive Lärmschutzmaßnahmen existieren historisch bedingt entlang der zum Teil geschlossenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende

Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Der Radverkehr wird in der Ortsdurchfahrt auf einem Schutzstreifen geführt.

Bereits umgesetzte Maßnahmen:

- Im gesamten Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt wurde ein straßenräumliches Konzeptes zur besseren Integration von Fuß- und Radverkehr, eine Reduktion des Straßenquerschnittes und nicht zuletzt ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Heessener Straße/ Uentroper Straße umgesetzt. Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Heessener Straße wurden dabei in Höhe der Combrinkstraße sowie in Höhe des Tiefenbaches Querungshilfen eingerichtet. Diese Maßnahmen wirken zugleich verkehrsverlagernd und geschwindigkeitsdämpfend und damit lärmindernd.

Geplante Maßnahmen

- Der Bau einer Westumgehung Dolberg als westliche Umfahrung des Ortsteiles mit Anbindung an die L 736 im nördlichen Stadtgebiet von Hamm wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat als Straßenbaulastträger das Linienbestimmungsverfahren im September 2009 abgeschlossen. Die Stadt Ahlen hat mit Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2010 die Trasse nachrichtlich dargestellt. Mit dem Bau der Westumgehung Dolberg wird eine Entlastung des innerörtlichen Straßenzuges Uentroper Straße/ Heessener Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet.
- Der Bau einer Ortsumgehung Dolberg als östliche Umfahrung des Ortsteiles mit Anbindung an die Alleestraße B 61 im Norden als auch an die Uentroper Straße L 822 im Osten wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Die Stadt Ahlen hat mit Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2010 die Trasse als verkehrliche Zielsetzung dargestellt. Mit dem Bau der Ostumgehung Dolberg wird eine Entlastung des innerörtlichen Straßenzuges Alleestraße/ Heessener Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet.
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten für den Straßenzug Heessener Straße. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug und trifft diesbezügliche Entscheidungen (vgl. Pkt. 3.1.10).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll in Abhängigkeit von der Verkehrszunahme fortlaufend durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Vgl. Pkt. 3.1.11 zur Lärmsanierung).

3.3 Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen

Um langfristig eine wirksame Lärminderung zu erzielen, reichen in komplexen städtischen Situationen in der Regel einzelne lokale Maßnahmen nicht aus. Notwendig sind hier Konzepte, die sich aus unterschiedlichen Maßnahmenbausteinen zusammensetzen und verschiedene Potentiale nutzen. In Frage kommen planerische, verkehrliche, technische, bauliche, gestalterische und organisatorische Maßnahmen.

Mögliche Handlungsansätze zur Lärminderung im gesamten Stadtgebiet leiten sich aus folgenden grundsätzlichen Strategien ab:

- Vermeidung von Lärmemissionen,
- Verlagerung von Lärmemissionen und
- Verminderung von Lärmemissionen.

3.3.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen

Bereits seit vielen Jahren hat die Stadt Ahlen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm geplant und realisiert. Dazu gehören die flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten, die alternative Führung von klassifizierten Straßen (K1 vormals Vorhelmer Weg, nun Schinkelstraße), die Einrichtung eines Stadtbusverkehrs, der Ausbau von Radwegen, straßenrechtliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die Einrichtung einer Grünen Welle, der Bau von Kreisverkehren und Umbau von Straßenzügen. Bei Neubauvorhaben entlang von belasteten Straßenzügen sowie der Bahntrasse wurden im Rahmen der Bauleitplanung zum Teil aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt und passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die Stadt Ahlen hat in den letzten Jahren auf großzügige Siedlungserweiterungen weitgehend verzichtet und viele kleinteilige Innenentwicklungen, die bauleitplanerisch begleitet wurden, umgesetzt. Diese Strategie verfestigt der im Jahr 2010 aufgestellte Flächennutzungsplan der Stadt Ahlen sowie die Fortschreibung des Wohnraumflächenzielkonzeptes. Es ist beabsichtigt, die kompakte Siedlungsstruktur Ahlens beizubehalten sowie eine weitere Ausweisung von Baugebieten am Stadtrand nur maßvoll vorzunehmen und damit kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad sicherzustellen.

Die Vermeidung bzw. Verminderung von Lärmemissionen setzt neben einer „Stadt der kurzen Wege“ an einer Reduzierung der Emissionen im Kfz-Verkehr durch Förderung der lärmarmen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und eindämmenden Maßnahmen des lärmrelevanten Pkw- und Lkw-Verkehrs an (Maßnahmen im Straßenquerschnitt, Geschwindigkeitsreduzierungen).

Im Zuge der touristischen Anbindung der Stadt Ahlen wurde der Werseweg sowohl als Grünverbindung zu den Nachbarstädten aber auch als innerstädtische Grünverbindung ausgebaut. Zudem wurde ein innerstädtisches Netz von Grünverbindungen für den Fuß- und Radverkehr mit dem Projekt „Ahlener Trialog“ umsetzungsreif konzipiert. Der Zechenbahnradweg als innerstädtische Nord-Süd-Achse wurde realisiert. Seit dem Jahr 2015 ist die Stadt Ahlen in den Kreis der fahrradfreundlichen Städte in NRW aufgenommen worden. Im Jahr 2017 und 2018 wurden umfassende radverkehrsfördernde Maßnahmen in der Innenstadt umgesetzt:

- Verbesserung von Radverbindungen zur Innenstadt: Umbau Weststraße, Gebrüder-Kerkmann-Platz

- Konsequente Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung im gesamten Innenstadtbereich
- Umfangreicher Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich
- Geschwindigkeitsreduktion und straßenräumliche Verengung und Verkehrsberuhigung auf dem Innenstadtverkehrsring
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Fußgängerzone aus Richtung Bahnhof und Teilöffnung für Radfahrer
- Verbesserung der Gehwegbereiche in der Innenstadt durch Aufhebung der Radverkehrsanlagen im Gehwegbereich und alternative Führung im Straßenverkehr

3.3.2 Geplante Maßnahmen

Eine Verlagerung der Lärmemissionen aus sensiblen Bereichen strebt die Stadt Ahlen mit der Planung von Ortsumgehungen an.

Zur Stärkung der Nahmobilität werden weitere neue Impulse durch die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung erwartet. Im Sommer 2018 wurde die Stelle eines Mobilitätsbeauftragten eingerichtet, um weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Nahverkehrs in Ahlen voranzubringen und umzusetzen:

- Ergänzung der Radverkehrsanlagen im zentralen Stadtgebiet: Schachtstraße, Daimlerstraße, Vorhelmer Weg, Kleiner Dahlweg / Willi-Schwienhorst-Straße
- Verbesserung von Radverkehrsanlagen auf städtischen Hauptverkehrsstraßen wie Dolberger Straße, Feldstraße, Beckumer Straße, Hammer Straße
- Sicherung der Querung von Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Radverkehrsführungen: Kapellenstraße ortsauwärts, Hammer Straße und Dolberger Straße sowie in Vorhelm: Hauptstraße, Ahlener Straße und Dorffelder Straße
- Ergänzung der Radverkehrsanlagen außerhalb der Ortschaften: Beckumer Straße, Warendorfer Straße, Münsterstraße (Verbindung Ri. Tönnishäuschen und Ri. Beckum), Walstedder Str (Lückenschluss des Bürgerradwegs an der L 671), Hammer Straße
- Verbesserungen für den Radverkehr auf Grünverbindungen: Lückenschluss Olfe-Radweg, Weiterführung Richterbachradweg, Fortführung des Zechenbahnradweges über die Wese zum Schlingefeld
- Erneuerung und Weiterentwicklung der innerstädtischen Radverkehrsbeschilderung
- radfahrfreundliche Ampelschaltungen im Stadtgebiet

geplante Maßnahmen Fußverkehr:

- Stadtteilzentrum Hansaplatz / Rottmannstraße: Verbesserung der Gehwegbereiche
- Stadtteilzentrum Gemmericher Straße: Umgestaltung / Aufhebung des Gehwegparken
- Verbesserung der Überquerbarkeit Hammer Straße Höhe Fritz-Reuter-Straße
- Verbesserung der Gehwegbereiche und der Überquerbarkeit in den Maßnahmenschwerpunkten Dolberger Straße, Beckumer Straße
- Sukzessive Verbesserung der Gehwegbereiche auf weiteren Kernstadtstraßen

4 Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d, Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel der Lärmaktionsplanung, *ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*. Nach der EU-Richtlinie gibt es keine akustischen oder anderen Eigenschaften, die einen Bereich als ruhiges Gebiet kennzeichnen, sondern eine entsprechende Fläche muss – laut BImSchG – durch die Kommune festgesetzt sein. Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt im Good Practice Guide 2006 bei der Ausweisung ruhiger Gebiete im städtischen Umfeld, *einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*.

In der Bundesrepublik hat sich die Umweltministerkonferenz auf eine vergleichbare Umsetzung in den einzelnen Bundesländern geeinigt. In den von Ihnen entwickelten LAI-Hinweisen kommen daher ruhige Landschaftsräume in Frage, die einen weitgehend durchgängig erlebbaren Naturraum bilden. Als Anhaltswerte werden eine Flächengröße von mehr als 4km² und eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50\text{dB(A)}$ auf dem überwiegenden Teil der Fläche sowie bis zu 5 dB(A) höhere Schalldruckpegel an den Gebietsrändern genannt.

Nach Erlasslage in NRW kommen als „ruhige Gebiete“ sowohl bebaute Gebiete, z.B. Wohngebiete, als auch unbebaute Gebiete in Betracht.

Aufgrund der im Jahr 2008 abgeschlossenen Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung liegen für das Siedlungsgebiet von Ahlen aktuelle Daten zur flächenhaften Bewertung der Lärmsituation vor.

Bei der Auswahl der ruhigen Gebiete in der Stadt Ahlen wird unterschieden zwischen:

- *Ruhigen Gebieten* außerhalb der geschlossenen Siedlungsfläche, die große, zusammenhängende Freiflächen ohne verlärmte Bereiche bilden
- *Ruhigen Gebieten* innerhalb der Siedlungsflächen, die für eine wohnortnahe Erholungsfunktion von Bedeutung sein können

Außerhalb der geschlossenen Siedlungsfläche können insbesondere Bereiche entlang der Wese in der Bauerschaft Borbein als ruhige Gebiete eingestuft werden. Eine konkretisierende Abgrenzung wird derzeit allerdings nicht für erforderlich erachtet.

Innerhalb der Siedlungsflächen bietet sich für zwei Bereiche die Festsetzung als „ruhiges Gebiet“ im Sinne des § 47d Abs. 2 Satz 2 an:

- Stadtpark am Krankenhaus (Kampstraße)
- Ostfriedhof in Verbindung mit den Grünzügen auf dem ehemaligen Zechengelände Westfalen

Diese Bereiche sind bei einer flächenhaften Betrachtung der Lärmsituation im Siedlungskerngebiet noch als relativ unbelastet zu werten. Mit der Neuplanung der Osttangente werden aufgrund von aktiven Schallschutzmaßnahmen keine Verschlechterungen für den Ostfriedhof und die vernetzten Grünflächen erwartet.

Ein Übersichtsplan zu den Gebietsvorschlägen der Ruhigen Gebiete ist als Anlage beigefügt (Din A 4).

5 Beteiligungsverfahren

Die Gemeinde soll der Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Da im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2010 und 2013 eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden hat, ist diese bereits für das Thema sensibilisiert. Auch umfangreiche Maßnahmenvorschläge wurden vorgebracht.

Im einem Zeitraum von vier Wochen ab dem 26.01.2019 bis einschließlich zum 27.02.2019 wurde eine Beteiligung der Öffentlichkeit mit den Unterlagen der fortgeschriebenen Lärmaktionsplanung Stufe 3 in Form eines Planaushanges sowie durch Hinterlegung im Internet durchgeführt. Über die Anregungen hat der Rat der Stadt Ahlen am **02.04.2019** beraten und den Lärmaktionsplan Stufe 3 beschlossen.

Da Maßnahmen, die gem. § 47 Abs. 6 Satz 1 umzusetzen sind, im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Aktionsplan aufgenommen werden sollen, wurde auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW um eine Stellungnahme zu dem hier vorgelegten Konzept bzw. um etwaige weitere Maßnahmenvorschläge gebeten.

Ahlen im April 2019