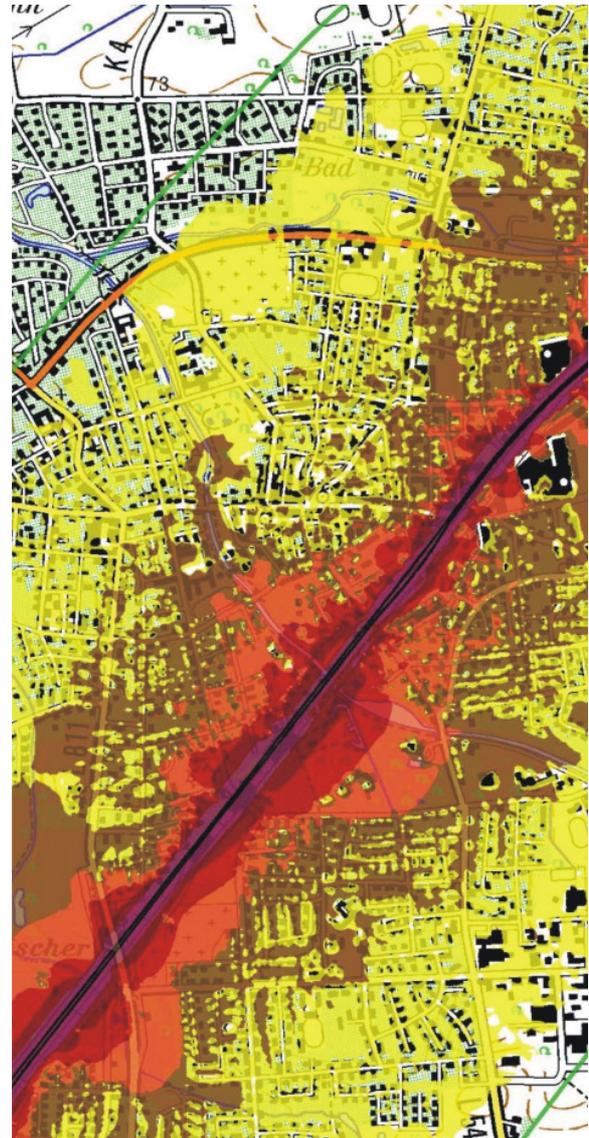


LÄRMAKTIONSPLANUNG

der STADT AHLEN



STADT **A**HLEN

Der Bürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Südstr. 41
Bearbeitung: Frau Schöning
Tel. 02382/ 59 - 340

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.....	5
1.5 Grenzwerte	6
2 Ergebnisse der Lärmkartierung	6
2.1 Straßenverkehr	7
2.2 Schienenverkehr	8
2.3 Bewertung der Betroffenheit	9
3 Lärmaktionsplanung Straßenverkehr	10
3.1 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten.....	10
3.1.1 Konrad-Adenauer-Ring.....	10
3.1.2 Kapellenstraße/ Hammer Straße.....	11
3.1.3 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Zeppelinstraße und Kreisverkehr Pattenmeicheln	12
3.1.4 Warendorfer Straße	12
3.1.5 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit den Baulastträgern..	13
3.1.6 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit privaten Bauherren .	13
3.2 Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen	14
3.2.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen.....	14
3.2.2 Geplante Maßnahmen	14
4 Lärmaktionsplanung Schienenverkehr	16
5 Schutz ruhiger Gebiete	17
6 Weiteres Vorgehen und Beteiligungsverfahren	18

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Vorbemerkung

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 wesent- liche Bausteine erarbeitet. Die durch das Landesumweltamt NRW sowie das Eisenbahnbun- desamt durchgeführte Lärmkartierung aus den Jahren 2008/ 2009 hat aufgezeigt, dass Stre- ckenabschnitte des Straßen- und Schienenverkehrs in Ahlen vom gesetzlich definierten Um- gebungslärm betroffen sind. Die Stadt Ahlen ist verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung für die entsprechenden räumlichen Bereiche der Stufe 1 (Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelas- tung von mehr als 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr sowie Schienenstrecken mit über 60.000 Zügen im Jahr) aufzustellen, mit der Wege zur Lösung von Lärmproblemen und Lärmauswir- kungen aufgezeigt werden sollen.

Mit Schreiben vom 23.12.2008 übermittelte die Stadt Ahlen dem zuständigen Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz fristgerecht den geforderten Sachstandsbericht über den Stand der Lärmaktionsplanung in Ahlen zur Meldung an die Eu- ropäische Union.

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 Be- kämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 europaweit einheitlich geltende Vorschrif- ten zur systematischen Erfassung von Lärmbelastungen und zur Erstellung von Lärmaktions- plänen 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 er- forderlichen Mindestinhalte eines Lärmaktionsplanes durch § 47 d, Abs. 2 BImSchG in Ver- bindung 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 wer- den an die Europäische Kommission als Grundlage für die Einführung weiterer Ge- meinschaftsmaßnahmen 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.

Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind.

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 Ahleener Stadtgebiet leben aktuell rund 53.800 Einwohner mit Erstwohnsitz (Stand Jan. 2010).

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 und die Bundesbahnstrecke 1700 Hamm – Minden verbunden. Weitere wichtige Straßenverbindungen sind die B 58 als Ost-West-Verbindung sowie die B 61 von Beckum durch den Ortsteil Dolberg nach Hamm. Weitere Landstraßen durchziehen das Stadtgebiet.

In der 1. Stufe der stattgefundenen Lärmkartierung sind für die Aktionsplanung in der Stadt Ahlen folgende Straßen (Belastung mit mehr als 16.400 Kfz/Tag) relevant:

Verkehrsaufkommen	Strecke
62500 Kfz täglich (DTV)	A 2 Teilstrecke zwischen AS Beckum und AS Hamm-Uentrop
18000 bis 21200 Kfz täglich (DTV)	B 58 Konrad-Adenauer-Ring zwischen Kapellenstraße und Beckumer Straße
17900 Kfz täglich (DTV)	L 811 innerstädtische Teilstrecke Kapellenstraße/ Hammer Str zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Raabestraße
18700 Kfz täglich (DTV)	L 547 Innerstädtische Teilstrecke Dolberger Straße zwischen Zeppeleinstraße und Kreisverkehr Pattenmeicheln
16700 Kfz täglich (DTV)	L 547 innerstädtische Teilstrecke Warendorfer Straße zwischen Vorhelmer Weg und Konrad-Adenauer-Ring

Die Eisenbahnstrecke 1700 Hamm-Minden sowie die ihr parallele Strecke 2990 erreichen in der Summe Zugbewegungen von mehr als 73000 Zügen im Jahr, so dass die Parallelstrecken ebenfalls Gegenstand der Lärmkartierung waren.

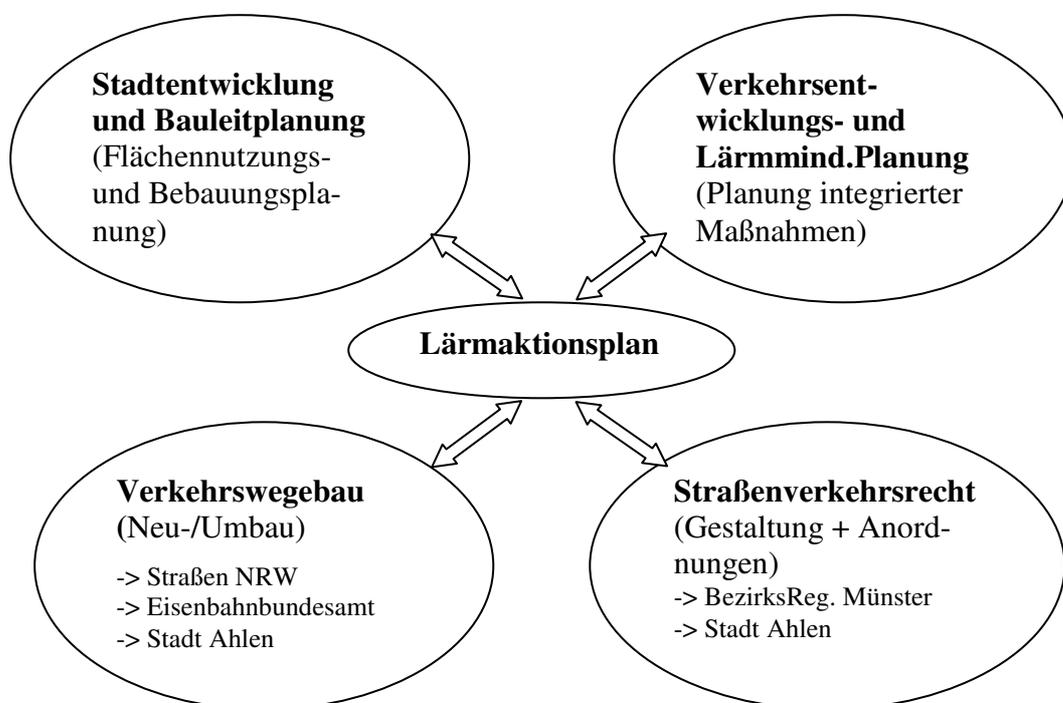
1.4 Zuständigkeiten für Lärmkartierung und -aktionsplanung

Die Zuständigkeiten für die Bestandserfassung d.h. die Lärmkartierung und für die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegen nicht in einer Hand. Die Lärmkartierung der maßgeblichen Hauptlärmquelle Straßenverkehr 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 Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse für Schienenwege des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt erstellt. Sie sind seit Sommer 2009 unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> veröffentlicht.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung der Lärmaktionspläne in den betreffenden Lärmschwerpunkten liegt in NRW bei den Kommunen, d.h. der Stadt Ahlen. Die entsprechenden Maßnahmenpläne sind im Benehmen mit den jeweiligen Planungsträgern aufzustellen.

Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen. Für Lärminderungsmaßnahmen in Ahlen sind Haushaltsmittel derzeit ausdrücklich nicht vorgesehen. Vielmehr ist der Lärmaktionsplan als querschnittsorientierter Plan wechselseitig verknüpft mit den Handlungsfeldern der Verkehrs- und Stadtplanung.

Die Ziele und Vorgaben dieses strategischen Maßnahmenplans sind in anderen raumbezogenen Planungen zu berücksichtigen, deshalb sollte mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW sowie der Bezirksregierung Münster eng zusammengearbeitet werden. Aufgrund der Wechselwirkungen und Synergien, aber auch möglichen Zielkonflikte ist eine enge kooperative Abstimmung zwischen diesen Planungen erforderlich.



1.5 Grenzwerte

Der Runderlass des Verkehrsministeriums des Landes NRW definiert als „Auslöseschwelle“ für eine notwendige Lärmaktionsplanung eine Lärmbelastung, die an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden einen Lärmindex Lden von 70 dB(A) oder einen Lärmindex Lnight von 60 dB(A) erreicht oder überschreitet. Es besteht also vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung dort, wo viele Betroffene im Lärmpegelbereich von täglich über 70 dB(A) Lden wohnen und/ oder einem nächtlichen Lärm von über 60 dB(A) Lnight ausgesetzt sind.

Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung stimmen auf den 1. Blick mit den Grenzwerten der Sanierungsplanung an Straßen- und Schienenwegen des Bundes in Bezug auf Wohngebiete überein. Dabei ist allerdings 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 Lden und Lnight auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen. Aus diesem Grunde können die sich ergebenden Werte für den L Tag und den Lden 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 Lärmaktionsplanung NRW im Bestand	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Verkehrswegen lt. VLärmSchR 97	Grenzwerte der 16. BImSchV bei Straßenneubau	Orientierungswerte der DIN 18005 im Städtebau
	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht
Dorf- und Mischgebiete	70 / 60	72 / 62	64 / 54	60 / 50
Allgemeine Wohngebiete	70 / 60	70 (67) ¹ / 60 (57)	59 / 49	55 / 45
Reine Wohngebiete	70 / 60	70 (67) / 60 (57)	59 / 49	50 / 40

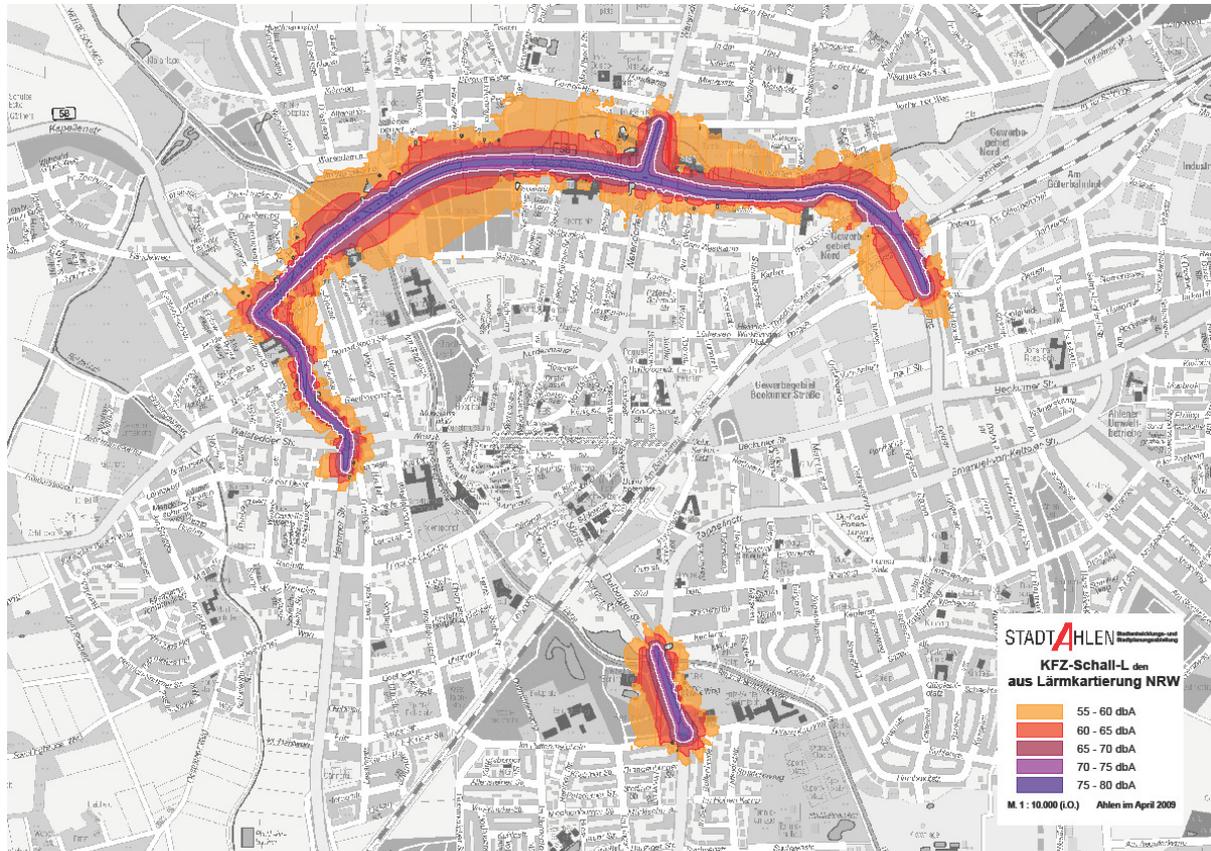
2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die vom Landesumweltamt NRW sowie dem Eisenbahnbundesamt für die jeweiligen Verkehrsträger Straße und Schiene erstellten Lärmkarten stellen die Ergebnisse von Schallausbreitungsrechnungen dar. Die Darstellung der Flächen gleichen Schalldruckpegels erfolgte in den Karten mit einer Stufung von 5 dB(A). Die Lärmindizes wurden für die Tageszeit (Lden) und die Nachtzeit (L night) unterschieden.

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. Die finanzielle Grundlage hierzu soll im Jahr 2011 geschaffen werden. Für Landesstraßen gelten weiterhin die einschlägigen Auslösewerte.

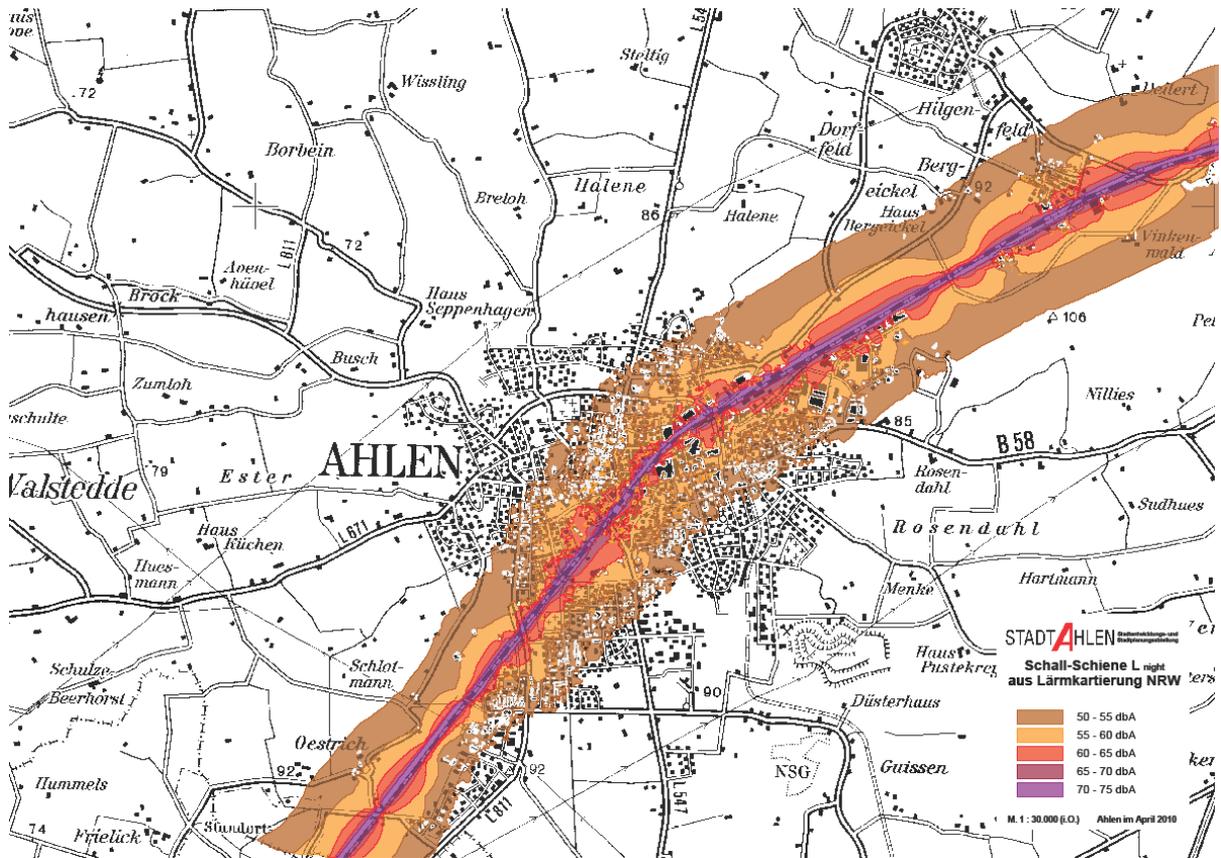
Die höchsten Lärmbelastungen im Stadtgebiet werden durch den Schienenverkehr und erst danach durch den Straßenverkehr verursacht.

2.1 Straßenverkehr



Die Auswertung der Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigt auf, dass vornehmlich auf dem westlichen Abschnitt des Konrad-Adenauer-Ringes (Abschnitt bis zur Richard-Wagner-Straße) sowie auf der Kapellenstraße und der Dolberger Straße Wohngebäude von einer Überschreitung der im Erlass des Landes NRW definierten Auslösewerte betroffen sind. Die Lärmauswirkungen der Bundesautobahn BAB2 können im Rahmen der Lärmaktionsplanung wegen mangelnder Betroffenheit auf dem Stadtgebiet von Ahlen ausgeklammert werden.

2.2 Schienenverkehr



Beim Schienenverkehr treten die höchsten Belastungen in der Nacht auf, da sie räumlich sehr ausgeprägt sind. Die Konfliktbereiche dehnen sich nach den vorliegenden Berechnungen in einem Korridor rechts und links des Schienenweges in einer Breite von bis zu 700 m aus. Von einer Überschreitung der im Erlass definierten Auslöswerte sind Wohngebäude im Bereich Steinbrückenkamp/ Von-Galen-Str., in Höhe Allensteiner Str. östlich und Gerhard-Hauptmann-Str. westlich der Bahnlinie, im Bereich Uhlandstraße/ Chamissostraße, in Höhe der Dolberger Str., im Bereich Moltkestr/ Luisenstr./ Holzweg und in den Bereichen Schützenstraße, Schinkelstraße sowie im Bereich Alte Ladestraße in Vorhelm-Bahnhof betroffen.

2.3 Bewertung der Betroffenheit

	Betroffene am Tag (00.00 bis 24.00h)			Betroffene in der Nacht (22.00 bis 06.00h)		
	Pegelbereich L den	Anzahl der Betroffenen	Prozentualer Anteil	Pegelbereich L night	Anzahl der Betroffenen	Prozentualer Anteil
Straßenverkehrslärm²						
	55-60	447		50-55	371	
	60-65	361		55-60	235	
	65-70	200		60-65	120	
	70-75	116		65-70	1	
	>75	4		>70	0	
Gesamt	>70	120		>60	121	
Schienenverkehrslärm						
	55-60	10980		50-55	9850	
	60-65	4140		55-60	2860	
	65-70	750		60-65	580	
	70-75	230		65-70	180	
	>75	110		>70	80	
Gesamt	>70	440		>60	840	

In Gebäuden mit Straßenverkehrslärmpegeln an der Fassade > 70 dB(A) LDEN wohnen rund 0,2% der Ahlener Bevölkerung, während vergleichbarer Schienenverkehrslärm rund 0,8% der Einwohner belastet.

Eine exakte Zuordnung von Einwohnern zu den Belastungsschwerpunkten ist auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten nicht möglich³.

Überlagerungen der Belastungen durch Straßen- und Schienenverkehrslärm, die jedoch im Rahmen der Lärmkartierung NRW nicht näher betrachtet wurden, bestehen im östlichen Bereich des Konrad-Adenauer-Ringes sowie an der Dolberger Straße.

² Daten mit Stand von März 2009

³ Das Land NRW führt hier Datenschutzgründe an.

3 Lärmaktionsplanung Straßenverkehr

3.1 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten

3.1.1 Konrad-Adenauer-Ring

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 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 verstetigt und es sollen 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 Querungswege der 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 bereits den Abschnitt zwischen Warendorfer Straße und Beckumer Straße mit dem von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ erneuert. Diese besonders gestaltete Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 5 dB(A) erzielen.

Geplante Maßnahmen

- Nach der erfolgreichen Erprobung auf dem östlichen Teilabschnitt im Jahr 2009 soll im Jahr 2011 die Erneuerung mit dem lärmoptimierten Asphalt im Abschnitt zwischen Warendorfer Straße und Kapellenstraße erfolgen.
- Im Zuge der o.g. Straßendeckenerneuerung 2011 soll zugunsten des Fuß- und Radverkehrs beidseitig auf dem genannten 2. Abschnitt ein Fuß- und Radweg als Hochboard errichtet werden. Der heute vorhandene Mehrzweckstreifen entfällt, so dass zusätzlich eine optische Fahrbahnverengung bewirkt wird, die sich geschwindigkeitsdämpfend auswirken soll. Zudem wird die Attraktivität für den Radverkehr erhöht.
- Die Erforderlichkeit und Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Abschnitt zwischen Kapellenstraße und Wersen sowie Parkstraße und Sedanstraße soll in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärm- sanierungsplanung)

- 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 mit dem Landesbetrieb Straßenbau und der Bezirksregierung Münster erörtert werden.

3.1.2 Kapellenstraße/ Hammer Straße

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Straßenzug Kapellenstraße/ Hammer Straße stellt die innerstädtische Führung der L 811 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:

- Zur Verstetigung 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 erwirkt werden kann.

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für die Kapellenstraße. Diese besonders gestaltete Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 5 dB(A) erzielen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Ob diese Trägerschaft weiterhin übernommen wird, wird derzeit überprüft.⁴
- Die Erforderlichkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion auf der Kapellenstraße (Beschränkung der Geschwindigkeit auf T 30 nachts) als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme gemäß der geltenden Lärmschutz-Richtlinien-StV soll mittel- bis langfristig mit dem Landesbetrieb Straßenbau und der Bezirksregierung Münster erörtert werden.

⁴ Nach aktueller Rechtslage (StrWG NW) besteht nur für Kommunen mit einer Zahl von über 80.000 Einwohnern die Pflicht, innerhalb von Ortsdurchfahrten verlaufende Kreis- und Landesstraßen zu pflegen und zu unterhalten.

3.1.3 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Zeppelinstraße und Kreisverkehr Pattenmeicheln

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Straßenzug Zeppelinstraße/ Dolberger Straße stellt die innerstädtische Führung der L 547 dar. Es handelt sich um eine historische Straßenverbindung. Folgende Maßnahmen hat die Stadt Ahlen bereits umgesetzt:

- Zur Verstärkung 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. lichtsinalanlagenbedingten 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.

Geplante Maßnahmen

- Der Bau einer Osttangente als östliche Umfahrung des Stadtgebietes von Ahlen mit Anbindung an die B 58 als auch die K 27 wurde hinsichtlich des Nutzen und der Auswirkungen modelltechnisch überprüft. Das Planfeststellungsverfahren ist von der Bezirksregierung Münster eingeleitet worden und soll 2011 abgeschlossen werden. Mit dem Bau der Osttangente ist eine wesentliche Entlastung des innerstädtischen Straßenzuges Zeppelinstraße/ Dolberger Straße – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - verbunden.

3.1.4 Warendorfer Straße im Abschnitt zwischen KAR und Vorhelmer Weg

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Die Warendorfer Straße stellt die innerstädtische Führung der L 547 im Norden des Stadtgebietes dar. Es handelt sich um eine historische Straßenverbindung. Im Rahmen der Lärmkartierung NRW wurde das erste Teilstück zwischen KAR und Vorhelmer Weg betrachtet, das lediglich Anwohner des Vorhelmer Weges bzw. des Bürgermeister-Corneli-Ringes tangiert. Folgende Maßnahmen hat die Stadt Ahlen bereits umgesetzt:

- Im Jahr 2008 erfolgte die Umstufung des Vorhelmer Weges von der Kreisstraße zur Gemeindestraße. Parallel hierzu wurde die Schinkelstraße mit geringer Anliegeranzahl parallel zur Bahnlinie als Kreisstraße mit direkter Anbindung an den KAR zur Entlastung der Warendorfer Straße von den Ost-West-Verkehren eingestuft.
- Der Einmündungsbereich der ehemaligen Kreisstraße Vorhelmer Weg in die nun als Kreisstraße eingestufte Schinkelstraße wurde umgestaltet, so dass eine eindeutige Vorfahrtsregelung den Verkehr auf dem Vorhelmer Weg ausbremst und somit diese Streckenverbindung unattraktiv wird.
- Der ehemalige Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Warendorfer Straße/ Konrad-Adenauer-Ring wurde im Zuge der Einrichtung einer Grünen Welle zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet.

- Im Zuge der Grünen Welle auf dem KAR 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 Querungswege der 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.

Geplante Maßnahmen

- Eine Umgestaltung des Vorhelmer Weges zugunsten T 30 soll mittelfristig erfolgen, so dass die Verbindung in Richtung Nordosten über die Warendorfer Straße für den Kfz-Verkehr noch unattraktiver wird.

Der Lärmaktionsplan Stufe 1 Straße ist als Anlage beigefügt (Din A 3).

3.1.5 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit den Baulastträgern

Die lokal wirksame Verminderung von Lärmimmissionen kann vordergründig 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 kann aktiver und passiver Lärmschutz mit Bundesfinanzmitteln auf freiwilliger Basis durchgeführt werden, wenn die Kriterien der Lärmsanierung nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97), insbesondere die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, erfüllt sind. Für den Landesbetrieb Straßenbau NRW sind die Verkehrszahlen aus den Straßenverkehrszählungen, die in einem Rhythmus von fünf Jahren durchgeführt werden, maßgebend.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde von der Stadt Ahlen mit Schreiben vom 19.09.2008 um eine Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung an allen lärmkartierten Straßenzügen der Stufe 1 gebeten. Mit Schreiben vom 07.07.2010 fordert der Baulastträger die Stadt Ahlen aufgrund der Vielzahl der kommunalen Anfragen auf, die lärmtechnischen Untersuchungen durch Lieferung entsprechenden Grundlagenmaterials (vermessungstechnische Daten) vorzubereiten bzw. zu unterstützen. Mit Schreiben vom 30.09.2010 kündigt der Landesbetrieb Straßenbau NRW an, die für eine Lärmsanierung notwendigen Berechnungen für die innerorts geführte B 58 2010/ 2011 vorzunehmen.

3.1.6 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit privaten Bauherren

Das Ziel einer Verminderung von Lärmimmissionen in Gebäuden im Bereich der lärmkartierten Straßen verfolgt das Ministerium für Bauen und Verkehr mit dem Runderlass vom 3.5.2010 zur Einführung technischer Baubestimmungen. Demnach ist ein Nachweis des ausreichenden Schallschutzes an Gebäuden (z.B. durch Lärmschutzfenster) in diesen Bereichen grundsätzlich durch den Bauherren zu erbringen. Die Stadt Ahlen wird sich im Rahmen einer Bauberatung darum bemühen, für Synergieeffekte mit notwendigen Wärmeschutzmaßnahmen zu werben. Eine finanzielle Förderung des passiven Lärmschutzes durch die Stadt Ahlen ist

aufgrund der schwierigen Haushaltslage nicht vorgesehen. 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.

3.2 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.

3.2.1 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 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 (z.B. Wohngebiete Lütkeweg, Kapellenstraße, Auf der Geist, Kleibrink). Diese Strategie verfestigt der neu aufgestellte Flächennutzungsplan der Stadt Ahlen. Es ist beabsichtigt, die kompakte Siedlungsstruktur Ahlens beizubehalten und damit kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad sicherzustellen.

3.2.2 Geplante Maßnahmen

Die Vermeidung bzw. Verminderung von Lärmemissionen setzt neben einer „Stadt der kurzen Weg“ 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). Eine Verlagerung der Lärmemissionen aus sensiblen Bereichen strebt die Stadt Ahlen mit der Planung von Ortsumgehungen an.

Das Rahmenkonzept zur Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung zeigt hier umfangreiche Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet auf:

Geplante Maßnahmen Kfz-Verkehr:

- Realisierung der Osttangente Ahlen (vgl. Dolberger Straße, Verlagerungseffekt)
- Beobachtung der Verkehre nach Bau der Osttangente und ggf. Umsetzung verkehrslenkender und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zugunsten bewohnter Gebiete
- Realisierung der Ortsumgehung im Osten Dolbergs
- Maßnahmen zum Rückbau und zur städtebaulichen Integration der Ortsdurchfahrt Dolberg wie Bau von Querungshilfen, Radverkehrsanlagen, Geschwindigkeitsreduktion
- Umsetzung des Bewirtschaftungskonzeptes der innerstädtischen Parkplätze und Neuordnung des Parkraumangebotes
- Unterstützung des Parkraumkonzeptes Innenstadt durch ein statisches Leitsystem
- Umsetzung von Tempo 30 auf dem Innenstadtring zur Verkehrsentlastung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr
- Realisierung der Südumgehung Vorhelm bei positivem Ergebnis vertiefender Untersuchungen

geplante Maßnahmen Radverkehr:

- Verbesserung von Radverbindungen zur Innenstadt: Weststraße, Parkstraße, Westfalendamm, Bergstraße (Höhe Kaldewei)
- sukzessive Verbesserung der Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich
- Aufhebung der Separierung des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Bereichen (z.B. Königsstrasse)
- Ergänzung der Radverkehrsanlagen im zentralen Stadtgebiet: Schachtstraße, Daimlerstraße, Vorhelmer Weg, Konrad-Adenauer-Ring, Kleiner Dahlweg / Willi-Schwienhorst-Straße
- Verbesserung von Radverkehrsanlagen und -enden: Dolberger Straße, Feldstraße/Wetterweg, Beckumer Straße, Rottmanstraße, Friedrich-Ebert-Straße, August-Kirchner-Str., Theodor-Schwarte-Str./ Auf dem Westkamp, Südenmauer, Rottmannstraße
- Sicherung der Querung von Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Radverkehrsführungen: Kapellenstraße ortsauwärts, Südstraße, Hammer Straße, Dolberger Straße sowie in Vorhelm: Hauptstraße, Ahlener Straße und Dorffelder Straße
- Ergänzung der Radverkehrsanlagen außerhalb der Ortschaften: Warendorfer Straße/ Münsterstraße (Verbindung Ri. Tönnishäuschen), Walstedder Str (Verkehrsbelastung L 671)
- Verbesserungen für den Radverkehr auf Grünverbindungen: Zechenbahntrasse, Lückenschluß Werseradweg, Lückenschluß Olferadweg, Weiterführung Richterbachradweg
- Erneuerung und Weiterentwicklung der innerstädtischen Radverkehrsbeschilderung
- Umsetzung der Radverkehrsrouten „Innenstadt“ mit Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auf dem Innenstadtring
- radfahrfreundliche Ampelschaltungen
- vorgezogene und aufgeweitete Aufstellflächen für den Radverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Fußgängerzone aus Richtung Bahnhof z.B. durch Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Achse Gerichtsstraße / Bahnhofstraße
- Prüfauftrag Einbahnstraßenregelung Gebrüder-Kerkmann-Platz: Neuorganisation und Umgestaltung des östlichen Innenstadtzugangs: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, Verbesserung der LSA-Schaltungen für Fuß- und Radverkehr

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 und Südstraße Höhe Uhlandstraße
- Neueinrichtung weiterer Fußgängerquerungsanlagen in der Parkstraße und Kapellenstraße (ortsauwärts)
- Aufwertung der Weststraße (Einbahnstraße od. Aufhebung Längsparken)
- Verbesserung der Zugänglichkeit vom südlichen Innenstadtring: Verbesserung Überquerbarkeit Westenmauer, Optimierung Lichtsignalanlagen (keine Bedarfsanforderung, keine gebrochenen Läufe)
- Verbesserung der Gehwegbereiche in der Innenstadt durch Aufhebung der Radverkehrsanlagen im Gehwegbereich und alternative Führung im Straßenverkehr
- Sukzessive Verbesserung der Gehwegbereiche auf weiteren Kernstadtstraßen

4 Lärmaktionsplanung Schienenverkehr

Die Bundesbahnstrecke verläuft im Stadtgebiet von Süd-Westen nach Nord-Osten und durchquert dabei mittig den Siedlungskern Ahlens sowie die Ortslage Vorhelm-Bahnhof. Neben der Abwicklung von regionalem und überregionalem Personenverkehr hat die Bedeutung der Strecke für den Güterverkehr auf der Schiene in den letzten Jahren massiv zugenommen. Die Zugstrecke ist Bestandteil einer europäischen Güterstrecke. Die durch das Büro PGN im Rahmen der Lärminderungsplanung herausgestellte besondere Schienenverkehrslärmbelastung ist auf die weitläufige Dammlage der Bundesbahnstrecke durch Ahlen (bis zu 5-10 m über dem Gelände) zurückzuführen, die den Schall „großzügig herabfallen lässt“. Aufgrund der insgesamt aufgelockerten Bebauung kann sich der Schall weitläufiger ausdehnen.

Das Lärminderungspotenzial für den Schienenverkehr ist besonders hoch, da technische Optimierungsmöglichkeiten von Schienenfahrzeugen aufgrund der notwendigen hohen Investitionskosten im bestehenden Fuhrpark noch nicht ausreichend ausgeschöpft wurden. Bei der Empfehlung der folgenden Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass nach § 47d BImSchG die Aufstellung eines Aktionsplanes in die kommunale Zuständigkeit fällt, aber die Umsetzung von Maßnahmen in der Regel durch die DB AG erfolgen muss. Technische Maßnahmen zur weiteren Lärmsanierung an den Schienenwegen liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ahlen.

Die Mittel für die 1999 in Deutschland begonnene Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind seit 2007 auf 100 Millionen Euro pro Jahr verdoppelt worden. Das Lärmsanierungsprogramm⁵ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) verfolgt seit 2005 das Ziel, auf freiwilliger Basis Lärmkonflikte im Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes zu begrenzen bzw. zu verringern und damit Anwohner insbesondere im Nachtzeitraum vor Schienenverkehrslärm zu schützen. Die Stadt Ahlen konnte von entsprechend durchgeführten Sanierungen der rund 525 Ortsdurchfahrten bislang nicht profitieren.

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – Gesamtkonzept der Lärmsanierung, 2005, Anhang 1: Liste der Sanierungsabschnitte

Gemäß dem aktuellen nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von August 2009 wird nunmehr eine Minderung der Belastung durch Lärm im Schienenverkehr um 50 % bis zum Jahr 2020 angestrebt, was einer flächendeckenden Reduktion des Schienenverkehrslärms um 10 dB(A) entsprechen würde.

Hierzu sollen Maßnahmen am Fahrweg und am Fahrzeugbestand (Projekt „Leiser Güterverkehr“) sowie die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise für Güterzüge dienen. Wie dem Programm „Innovative Maßnahmen am Gleis“ zu entnehmen ist, wird in den Jahren 2009 und 2010 (Konjunkturpaket) die Ahlen betreffende Schienenstrecke nicht berücksichtigt. Erprobt werden an anderen Schienenwegen in Deutschland z.B. Schienenstegdämpfer, hochelastische Schienenbefestigungen, neue Schienenschleifverfahren, Radsatzschmieranlagen, verschäumte Schottergleise, Maßnahmen der Brückenentdröhnung, niedrige Schallschutzwände u.a., die aufgrund der im Vergleich zu Lärmschutzwänden geringen optischen Wirkungen aus kommunaler Sicht zu begrüßen sind.

Zwar wurden bereits 2005 Streckenabschnitte der Strecke 1700 Hamm-Hannover in den Lärmsanierungsplan aufgenommen, jedoch fiel der Streckenabschnitt Beckum-Hamm und damit die Stadt Ahlen nicht darunter. Um Sanierungsabschnitte zusammenhängend beurteilen und bearbeiten zu können, hat die Deutsche Bahn (DB) Sanierungsbereiche von insgesamt ca. 10-15 km Länge zusammengefasst und nach ermittelten sog. Priorisierungskennziffern (PKZ) gewichtet. In diese Prioritätensetzung sind die Emissionspegel, die Betroffenenzahl, Zielpegel von 60 dB(A) nachts, die Gesamtlänge und Anzahl der Sanierungsbereiche im Sanierungsabschnitt und ein Lästigkeitsfaktor des Lärms eingegangen. In der Dringlichkeitsliste steht der Abschnitt Beckum-Hamm mit einer PKZ von 3,011 jedoch erst an 100. Position von 188 noch nicht realisierten Lärmsanierungsabschnitten. Derzeit sind die Abschnitte mit der Position 1 bis 60 in Bearbeitung und sollen in einem Zeitraum von bis zu 5 Jahren realisiert sein. Die Umsetzung des die Stadt Ahlen betreffenden Abschnittes zur Lärmsanierung soll mittelfristig in 5 bis 10 Jahren erfolgen⁶.

Die Deutsche Bahn (DB) sollte aufgrund der aktualisierten Verkehrsbelastungsdaten (2008) die Prioritätensetzung zugunsten einer Lärmsanierung in Ahlen erneut überprüfen. Dabei sind dreidimensionale Schallberechnungen mit Gelände- und Gebäudemodellierung erforderlich, um die Dammlage der Bahnführung in Ahlen entsprechend zu berücksichtigen. Die Stadt Ahlen wird sich dafür einsetzen, dass eine schnellstmögliche Bearbeitung des Streckenabschnittes erfolgt und eine Verortung innovativer und lokal wirksamer Maßnahmen auf den Streckenwegen durch Ahlen umgesetzt wird.

Wenn eine aktive Schallschutzmaßnahme wie der Bau einer Schallschutzwand aus städtebaulichen oder räumlichen Gründen nicht in Betracht kommt oder die Wand aufgrund ihrer Lage zu den zu schützenden Gebäuden nur eine geringe Wirkung hat, kommen passive Maßnahmen in Betracht. Hierzu gehören der Einbau von Lärmschutzfenstern, Wandlüfter mit Schalldämmung und Verbesserung an Rollläden, Wänden und Dächern. Auf die Möglichkeiten der Einwirkung durch die Stadt Ahlen im Rahmen der Anwendung der bautechnischen Bestimmungen im Baugenehmigungsverfahren wird verwiesen (siehe auch Punkt 3.1.6).

5 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

⁶ Telefonische Auskunft der DB Projektbau GmbH, Regionalbereich West am 20.07.2010

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 Wiese in der Bauerschaft Borbein als ruhige Gebiete eingestuft werden. Eine konkretisierende Abgrenzung wird derzeit allerdings nicht für erforderlich erachtet.

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

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

Zu berücksichtigen ist bei letzterem Gebietsvorschlag die Neuplanung der Osttangente.

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

6 Beteiligungsverfahren

Für die Aufstellung eines Aktionsplanes müssen nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie bzw. nach den einschlägigen Empfehlungen des NRW-Erlasses zur Lärmaktionsplanung von Februar 2008 die Öffentlichkeit sowie die zuständigen Behörden und Planungsträger beteiligt werden.

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 stadtweiten Lärminderungsplanung im Jahr 2008 eine umfassende Be-

teiligung der Öffentlichkeit stattgefunden hat, ist diese bereits für das Thema sensibilisiert. Auch umfangreiche Maßnahmenvorschläge wurden vorgebracht. Im Zeitraum vom 17.01. bis zum 18.02.2011 fand eine Beteiligung Der Öffentlichkeit mit den Unterlagen der Lärmaktionsplanung Stufe 1 in Form eines Planaushanges sowie durch Hinterlegung im Internet statt. Über die Anregungen haben die politischen Gremien der Stadt Ahlen im März 2011 beraten.

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, wurden gemäß ihrer Verantwortung der Landesbetrieb Straßenbau NRW, das Eisenbahnbundesamt sowie die Deutsche Bahn AG um eine Stellungnahme zu dem hier vorgelegten Konzept bzw. um etwaige weitere Maßnahmenvorschläge gebeten. Es wurden keine Anregungen vorgetragen.

Ahlen im März 2011