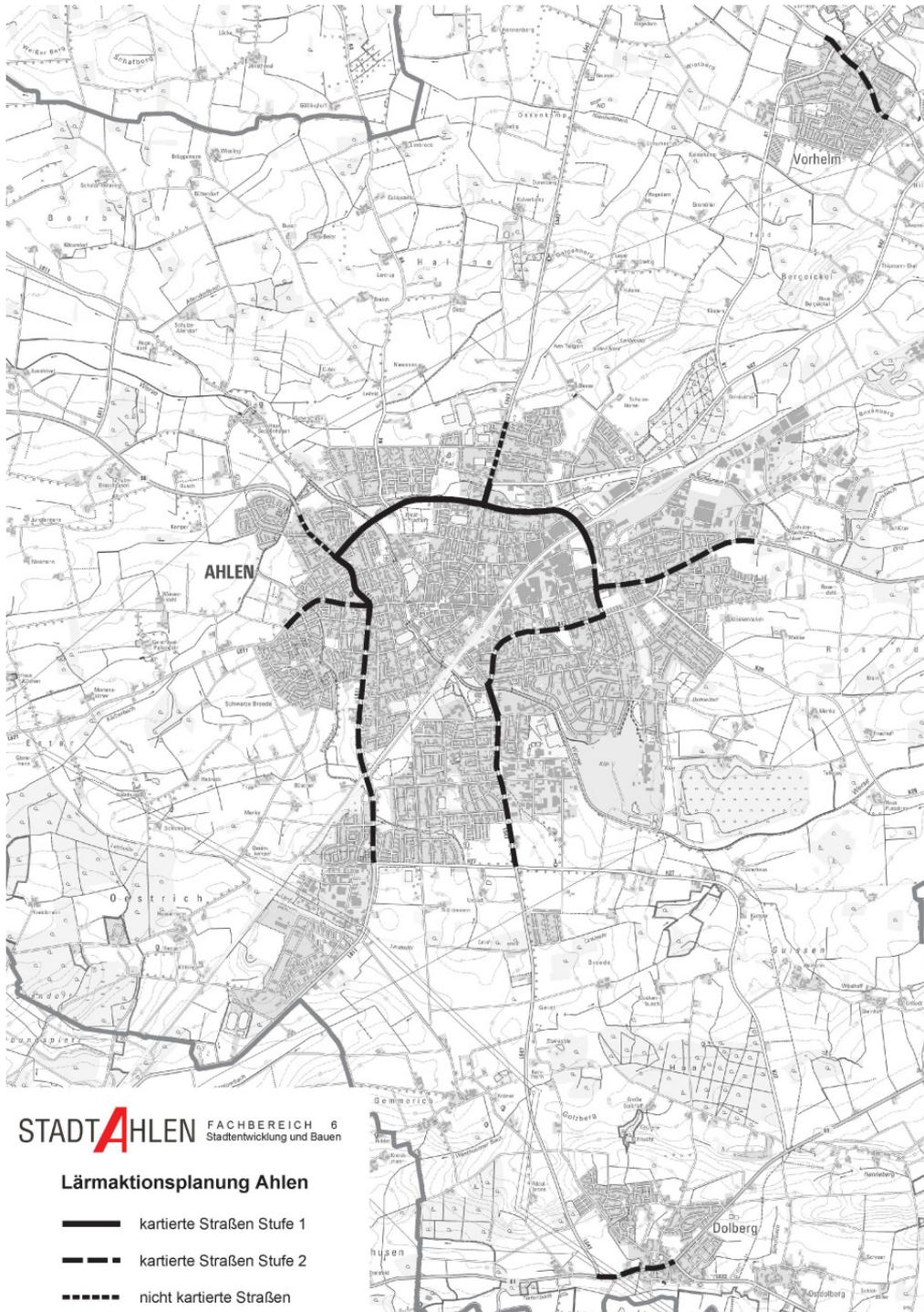


LÄRMAKTIONSPLANUNG

der STADT AHLEN



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	7
2.1 Lärmentwicklung an klassifizierten Straßen	8
2.2 Bewertung der Betroffenheit	9
3 Lärmaktionsplanung Straßenverkehr	10
3.1 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten.....	10
3.1.1 Beckumer Straße im Abschnitt zwischen Ecke KAR und Kruppstraße: B 58.....	10
3.1.2 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Ecke KAR: B 58	11
3.1.3 Hammer Straße bis Ecke „Im Hövenerort“: L 811	12
3.1.4 Walstedder Straße: L 671	15
3.1.5 Dolberger Straße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße: L 547	16
3.1.6 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring): L 547.....	18
3.1.7 Warendorfer Straße im Abschnitt zwischen Vorhelmer Weg und Ortsausgang: L 547.....	19
3.1.8 Hessener Straße in Dolberg: B 61	20
3.1.9 Hauptstraße in Vorhelm: L 586.....	21
3.1.10 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit den Baulastträgern	22
3.1.11 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit privaten Bauherren	23
3.2 Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen	23
3.2.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen.....	24
3.2.2 Geplante Maßnahmen	24
4 Beteiligungsverfahren	26

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 wesent-liche Bausteine erarbeitet.

Der Rat der Stadt Ahlen hat am 14.04.2011 den Lärmaktionsplan Stufe 1 beschlossen. Dieser Plan erstreckt sich lediglich über einen kleinen Teil von Straßen im Stadtgebiet, im Wesentli-chen auf den Konrad-Adenauer-Ring sowie auf die Bundeseisenbahnstrecke durch Ahlen.

Das Land NRW hat gemäß dem von der EU vorgeschriebenen zweistufigen Verfahren im Jahr 2012 die Ergebnisse von Lärmberechnungen für nahezu alle weiteren Bundes- und Lan-desstraßen im Stadtgebiet vorgelegt. Die Stadt Ahlen ist verpflichtet, nun auch für diese räumlichen Bereiche eine Lärmaktionsplanung Stufe 2 (Straßenabschnitte mit einer Ver-kehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr) aufzustellen, mit der Wege zur Lösung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufgezeigt werden sollen.

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 „Lärmminde-rungsplanung“ 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 Ahlener Stadtgebiet leben aktuell rund 53.500 Einwohner mit Erstwohnsitz (Stand Jan. 2012).

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 2. Stufe der stattgefundenen Lärmkartierung sind für die Aktionsplanung Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio Fahrzeugen jährlich bzw. von mehr als ca. 8200 Fahrzeuge täglich relevant. Diese Straßen nach dem NRW-Datenmodell sind in der Stadt Ahlen folgende:

Verkehrsaufkommen NRW-Datenmodell	Verkehrsaufkommen Ahlen-Datenmodell	Strecke
11900 Kfz täglich (DTV)	9000 - 11900 Kfz täglich (DTV)	B 58 Beckumer Straße zwischen Ecke KAR und Kruppstraße
9500 Kfz täglich (DTV)	12400 Kfz täglich (DTV)	B 61 Heessener Straße in Dolberg
13600 Kfz täglich (DTV)	12400-14800 Kfz täglich (DTV)	L 547 Dolberger Straße zwischen Ortseingang und Zeppelinstraße
13600 Kfz täglich (DTV)	5200 bis 6900 Kfz täglich (DTV)	L 547 Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Str, Feldstraße (innerstädtische Teilstrecke zwischen Dolberger Straße und Konrad-Adenauer-Ring)
8400 Kfz täglich (DTV)	5700-6900 Kfz täglich (DTV)	L 671 Walstedder Straße von Kreisel Buschhoff bis Ortsausgang
12200 Kfz täglich (DTV)	10200-12200 Kfz täglich (DTV)	L 811 Hammer Straße von Kreisel Buschhoff bis Ortsausgang T50
12200 Kfz täglich	7900-8100 Kfz täglich	L 811 Hammer Straße von Ortsausgang bis

(DTV)	(DTV)	bis Kreuzung Hövenerort T70
9100 Kfz täglich (DTV)	5200-6100 Kfz täglich (DTV)	L 586 Hauptstraße Vorhelm von Ortsein- bis Ortsausgang

Tabelle 1: lärmkartierte Streckenabschnitte Stufe 2 – Gegenüberstellung der NRW-Verkehrsdaten mit Daten des Ahlener Verkehrsmodells, 2012

Die Stadt Ahlen hat im Jahr 2012 das eigene Verkehrsmodell aus dem Jahr 2005 (erstellt von der Planungsgruppe Nord aus Kassel) aktualisiert. Interessant ist ein Vergleich der Modellwerte Ahlen und der des NRW-Datenmodells (vgl. Tabelle 1). Aufgrund der unterschiedlich detaillierten Betrachtung von Streckenabschnitten mit einer damit verbundenen Abweichung in den Datengrundlagen weichen die ausgewiesenen Modellwerte zum Teil voneinander ab.

Das Ahlener Modell kann darüber hinaus Modellwerte für ein umfangreiches Straßennetz in Ahlen vorweisen. Nach diesem Datenmodell 2012 der LK Argus aus Hamburg sind folgende Straßenzüge zusätzlich umgebungslärmrelevant, allerdings liegen hier keine Schallberechnungen vor:

Verkehrsaufkommen NRW-Datenmodell	Verkehrsaufkommen Ahlen-Datenmodell	Strecke
Keine Angabe	10100-11700 Kfz täglich (DTV)	B 58 Kapellenstraße Ecke KAR bis Ortsausgang (Stadtteil West)
Keine Angabe	8200 bis 11300 Kfz täglich (DTV)	L 547 Warendorfer Straße Ecke Vorhelmer Weg bis Ortsausgang (Stadtteil Nord)
Keine Angabe	9100 bis 9600 Kfz täglich (DTV)	L 822 Uentropfer Straße Ortsmitte bis Ostdolberg (Dolberg)
Keine Angabe	8600 Kfz täglich (DTV)	L 586 Münsterstraße von Kreisel bis Siedlungsrand Tönnishäuschen

Tabelle 2: **nicht** lärmkartierte Streckenabschnitte Stufe 2 – Darlegung der Daten des Ahlener Verkehrsmodells 2012

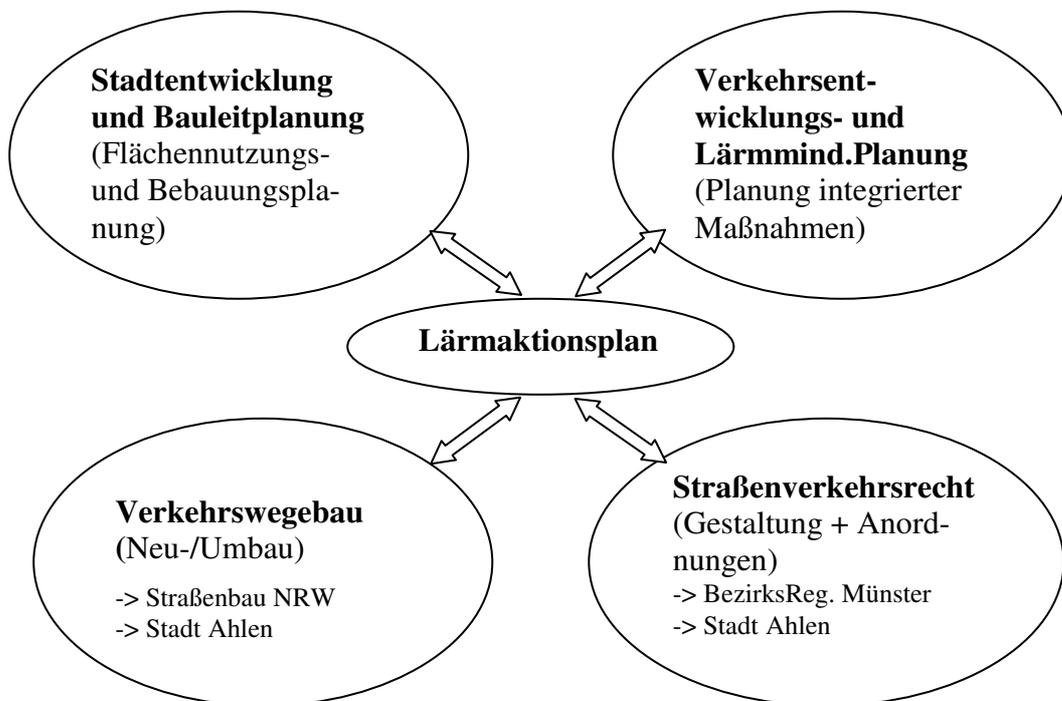
Aufgrund der im Ahlener Modell aufgezeigten hohen täglichen Verkehrsbelastungen von mehr als 10000 Kfz täglich auf Abschnitten der Warendorfer Straße sowie der Kapellenstraße gemäß Tabelle 2 sowie der Ergebnisse von Berechnungen im Zuge der Lärminderungsplanung 2008 werden diese Straßenzüge ebenfalls in die Lärmaktionsplanung Stufe 2 aufgenommen.

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.umgebungslaerm.nrw.de sind die Lärmkarten für Straßen-, Anlagen- und Fluglärm frei zugänglich.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung der Lärmaktionspläne in den betreffenden Straßenverkehrslärmschwerpunkten liegt in NRW bei den Kommunen, d.h. der Stadt Ahlen. Die entsprechenden Maßnahmenpläne sind im Benehmen mit dem Planungsträger, d.h. auch dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, 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.



1.5 Grenzwerte

Der Runderlass des Verkehrsministeriums des Landes NRW definiert seit 2008 Lärmwerte als „Auslöseschwelle“ für eine notwendige Lärmaktionsplanung. Das Umweltministerium NRW hat mit Datum vom 3.12.2012 die Änderung des Runderlasses vorgeschlagen. Demnach wird die Auslöseschwelle gesenkt, d.h. die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung soll nunmehr bei Lärmwerten erfolgen, die an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden einen Lärmindex L_{den} von 65 dB(A) oder einen Lärmindex L_{night} von 55 dB(A) erreicht oder überschreitet. 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 Grenzwerten 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 Lärmaktionsplanung NRW im Bestand (Entwurf 2012)	Haushaltsrechtliche Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundes-/ Landesstraßen ¹	Grenzwerte der 16. BImSchV bei Straßen-Neubau	Orientierungswerte 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 Wohngebiete	65 / 55	67 / 57 67 / 57	59 / 49	55 / 45
Reine Wohngebiete	65 / 55	67 / 57 67 / 57	59 / 49	50 / 40

Tabelle 3: Übersicht der Unterschiedlichkeit von Auslöse-, Grenz- und Orientierungswerten nach geltenden deutschen Regelwerken

2 Ergebnisse der Lärmkartierung

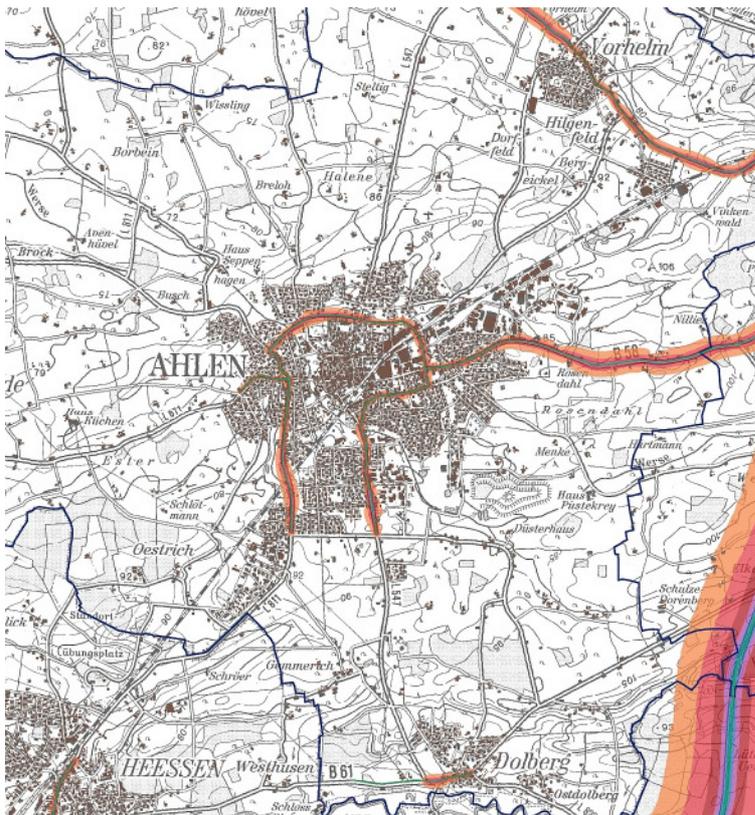
Die vom Land NRW bzw. dem Landesumweltamt NRW für Kommunen außerhalb von Ballungsräumen durchgeführten Lärmkartierungen für Bundes- und Landesstraßen sind für die Öffentlichkeit abrufbar unter www.umgebungslaerm.nrw.de.

Diese 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 00.00 bis 24.00h (Lden) und die Nachtzeit 22.00 bis 06.00h (L night) unterschieden.

Der Verkehr auf den durch Siedlungsgebiete führenden Bundesstraßen verursacht die höchsten Lärmbelastungen (die B 58 durch den Siedlungskern und die B 61 durch Dolberg). Darüber hinaus weisen allerdings die Verkehrsbelastungen auf den innerörtlichen Landesstraßen eine Höhe auf, die dazu führt, dass im Zuge der Lärmkartierung NRW Stufe 2 nunmehr nahezu alle klassifizierten Streckenabschnitte im Siedlungsgebiet erfasst sind.

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 Händen 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 2012



Karte 2: Schalldruckpegel in Stufen entlang der stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen als nächtlicher Mittelungspegel L NIGHT, Quelle: Lärmkartierung NRW 2012

Die Auswertung der Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigt auf, dass nicht länger nur der Siedlungskern erfasst wurde, sondern auch der Umgebungslärm in den Ortsteilen Vorhelm und Dolberg. Dabei werden 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. 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 Betroffenheiten 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
55 – 60	1067	711
60 – 65	964	103
65 – 70	603	0
70 – 75	41	0
>75	0	0

Tabelle 4: Übersicht der Betroffenheiten in Ahlen, Quelle: Lärmkartierung NRW 2012

Die statistische Betroffenheit aufgrund der vom Land NRW durchgeführten Berechnungen für die Entstehung von Umgebungslärm ist der vorstehenden Tabelle zu entnehmen. Eine exakte 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 obere und untere Hammer Straße, Zeppelinstraße oder Dolberger Straße. In den Ortsteilen rührt die Lärmbelastung insbesondere vom hohen LKW-Anteil auf den Ortsdurchfahrten und betrifft die historische Randbebauung, die gleichzeitig als Lärmabschirmung dient.

Nach empirischen Erhebungen der Weltgesundheitsorganisation gefährden Geräuschpegel von mehr als 55 dB (A) nachts die Gesundheit von Menschen und können auf Dauer Bluthochdruck und Herzinfarkte verursachen.³ In Ahlen sind von dieser Gesundheitsgefährdung mehr als 800 Einwohner betroffen. Zudem sind mehr als 600 Personen auch tagsüber in ihren Wohnungen Geräuschpegeln ausgesetzt, die anerkannte Richtwerte für die städtebauliche Planung gesunder Wohnverhältnisse überschreiten (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

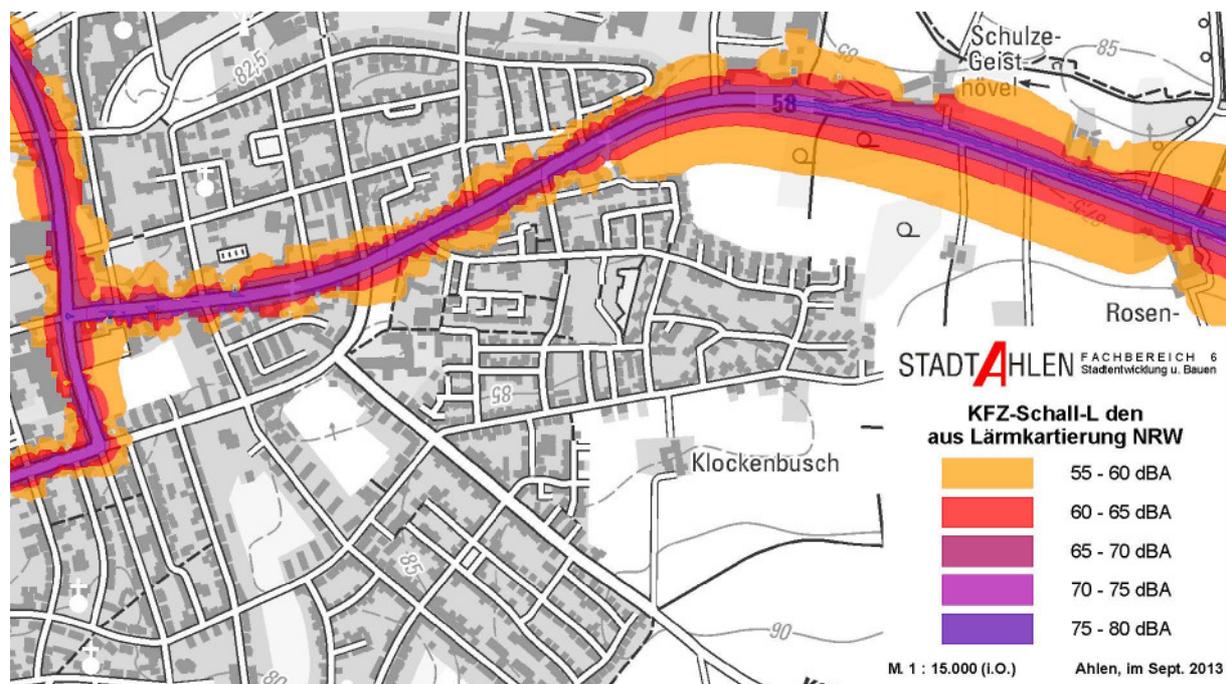
3.1 Lokal wirksame Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten

B 58 Beckumer Straße im Abschnitt zwischen Ecke KAR und Kruppstraße
B 58 Kapellenstraße im Abschnitt zwischen Ortseingang und Ecke KAR
L 811 Hammer Straße bis Ecke „Im Hövenerort“
L 671 Walstedder Straße von Kreisel Buschoff bis Ortsausgang
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) Zeppelinstraße zwischen Ecke Dolberger Straße bis Kreuzung Rottmannstraße
L 547 Warendorfer Straße im Abschnitt zwischen Vorhelmer Weg und Ortsausgang
B 61 Heessener Straße in Dolberg
L 586 Hauptstraße Vorhelm von Ortsein- bis Ortsausgang

Tabelle 5: Übersicht der für die Lärmaktionsplanung Stufe 2 gewählten Straßenabschnitte mit Vorschlägen zu lokal wirksamen Maßnahmen

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

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



Karte 3: Ausschnitt Straßenzug östliche B 58, eigene Darstellung Stadt Ahlen

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 Radweegeanlagen ausgebaut.

Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Beckumer Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen⁴. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug (vgl. Pkt. 3.1.9).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- 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 Stockpi-per“ soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Diese kann zugleich verkehrsverlagernd und damit lärmindernd wirken.

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

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 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 Radweegeanlagen ausgebaut.

⁴ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

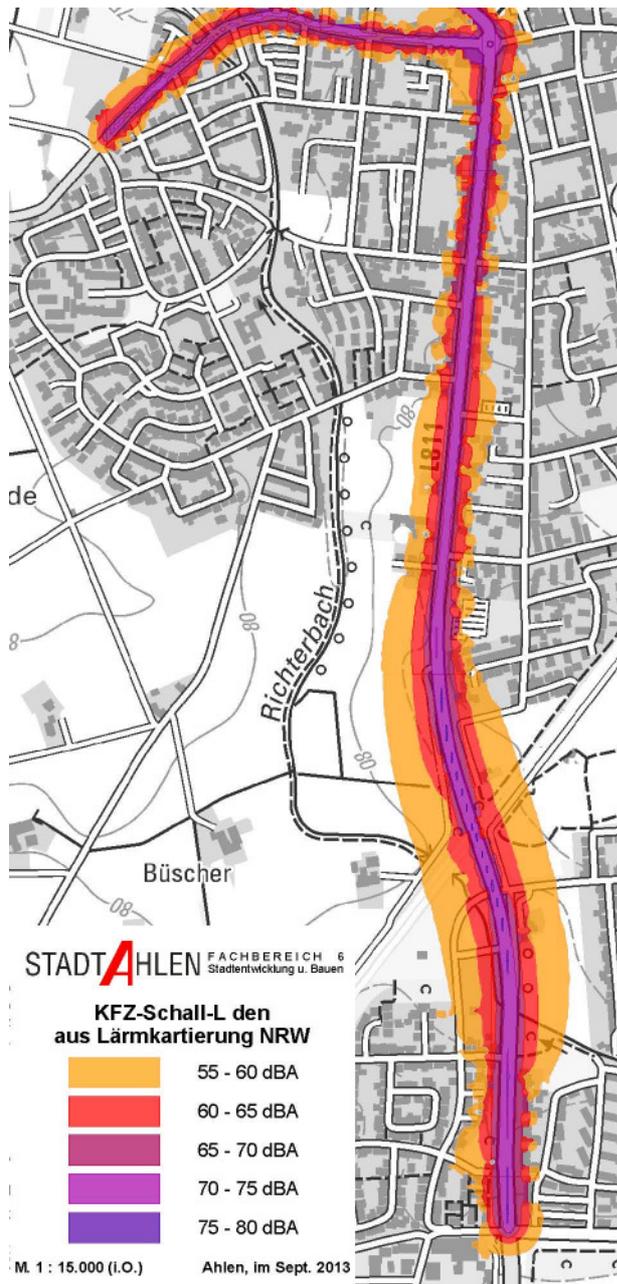
Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Beckumer Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen⁵. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug (vgl. Pkt. 3.1.9).
- Die Erforderlichkeit und Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Abschnitt zwischen Kälberbach und Prozessionsweg, d.h. außerhalb der Ortschaft mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70, soll in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung)
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Kapellenstraße für Bewohner im Westendstadtteil soll in Höhe des Händelweges eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt zugleich geschwindigkeits- und damit lärmindernd.

3.1.3 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 zur Einmündung Raabestraße wurde bereits im Rahmen der Lärmkartierung NRW Stufe 1 betrachtet.

⁵ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010



Karte 4: Ausschnitt Straßenzug nördliche L 811, eigene Darstellung Stadt Ahlen

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen hat die Stadt Ahlen in naher Vergangenheit umgesetzt:

- 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.

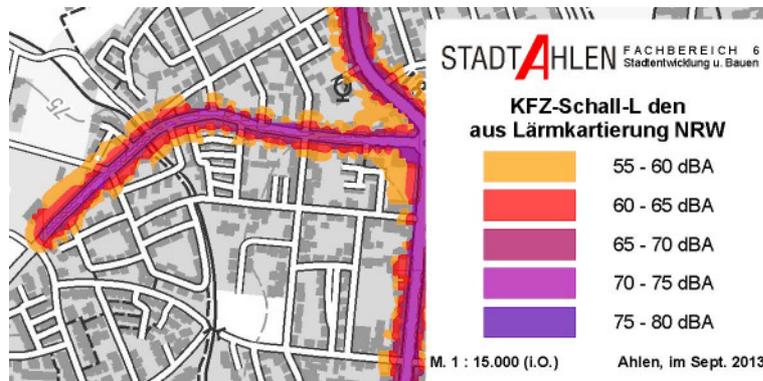
Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Kapellenstraße/ Hammer Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen⁶. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.⁷
- Im Abschnitt der Hammer Straße zwischen Ortsausgang/ Bahnlinie und der Einmündung „Im Hövenerort“ ist die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 aufgehoben und eine Geschwindigkeit von Tempo 70 zulässig. Hiervon betroffen sind innerstädtische Baugebiete wie Steinbrückenkamp/ Am Morgenbruch und Föhrenweg/ Kastanienweg. Die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenabschnitt soll in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung).
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf dem Straßenzug Kapellenstraße/ Hammer Straße soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- 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 geschwindigkeits- 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.

⁶ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

⁷ 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.

3.1.4 Walstedder Straße: L 671



Karte 5: Ausschnitt Straßenzug L 671, eigene Darstellung Stadt Ahlen

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.

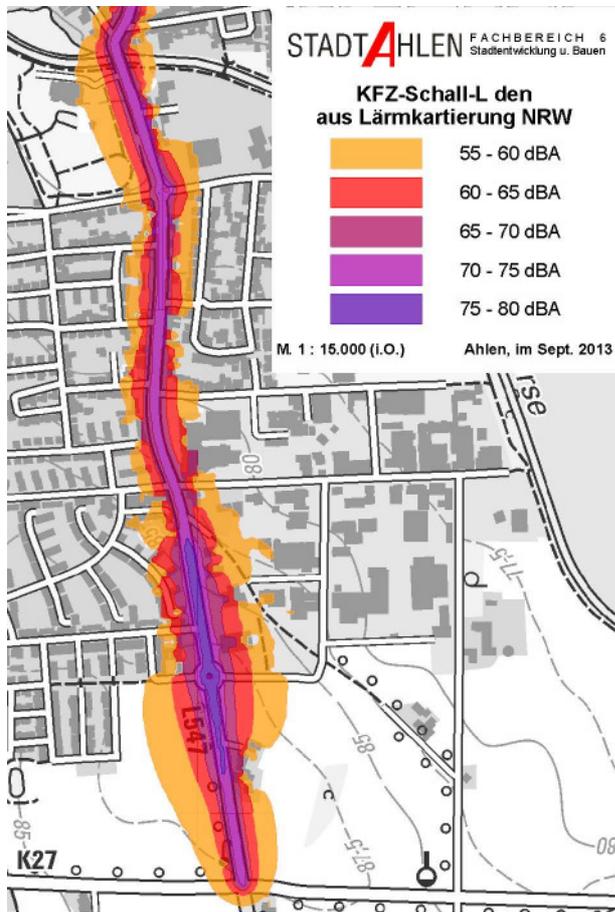
Geplante Maßnahmen

- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Walstedder Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen⁸. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.⁹
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.

⁸ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

⁹ 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.

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



Karte 6: Ausschnitt Straßenzug südliche L 547, eigene Darstellung Stadt Ahlen

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 „lärmmarmen“ Verkehrsteilnehmer.

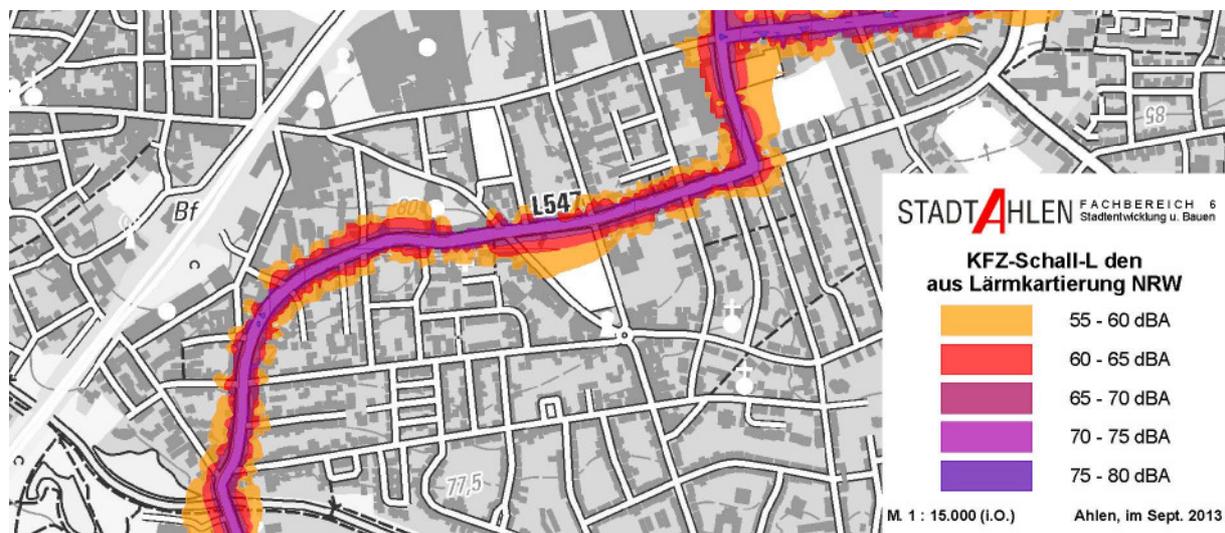
Geplante Maßnahmen

- 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.
- Insbesondere für die Zeit der Nichtumsetzung der Osttangente befürwortet die Stadt Ahlen im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Dolberger Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen¹⁰. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.¹¹
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- Im Abschnitt zwischen der Kreisverkehrsanlage Europaplatz und der Einmündung Am Röteringshof soll 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.
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Dolberger Straße für die Bewohner im Südenstadtteil soll in Höhe der Sachsenstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt zugleich geschwindigkeits- und damit lärmindernd. Die Planungen müssen noch konkretisiert werden. Optional ist eine weitere Querungshilfe in Höhe der Märkischen Straße zu prüfen.

¹⁰ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

¹¹ 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.

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



Karte 7: Ausschnitt Straßenzug östliche L 547, eigene Darstellung Stadt Ahlen

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. Die Belastung auf diesem Straßenzug beträgt nach dem Ahlener Verkehrsmodell weniger als die im Modell des Landes NRW angesetzten Daten. Die tatsächliche Lärmbelastung dürfte somit geringer als die in der Lärmkartierung NRW dargestellte Belastung sein.

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.
- Insbesondere für die Zeit der Nichtumsetzung der Osttangente befürwortet die Stadt Ahlen im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Zeppelinstraße, Emanuel-von-Kettler-Straße, Feldstraße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen¹². Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstra-

¹² Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

ßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.¹³

- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll vor dem Hintergrund fragwürdiger Annahmen zu den Verkehrsbelastungszahlen zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Aktualisierung von Verkehrszählraten).
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Emanuel-von-Kettler-Straße insbesondere auch vor dem Hintergrund des neu geschaffenen Nahversorgungszentrums soll in Höhe der Ostbredenstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt zugleich geschwindigkeits- und damit lärmindernd.

3.1.7 Warendorfer Straße im Abschnitt zwischen Vorhelmer Weg und Ortsgang: L 547

Die Warendorfer Straße stellt die historische Verbindung zwischen den Städten Ahlen und Warendorf dar. Sie ist das nördliche Teilstück der innerstädtisch geführten Landesstraße L 547 im Siedlungskern. Im Rahmen der Lärmkartierung NRW wurde das erste Teilstück zwischen KAR und Vorhelmer Weg bereits betrachtet. Seit Bau des Konrad-Adenauer-Ringes führt die Warendorfer Straße 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 getrennt geführten Fuß- und Radweegeanlagen ausgebaut.

Geplante Maßnahmen

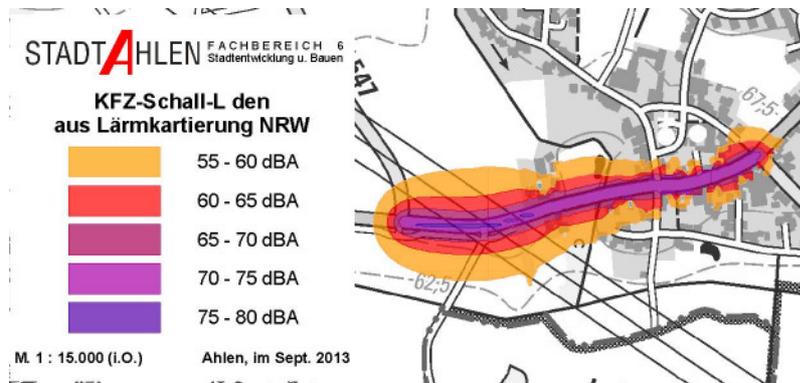
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für den Straßenzug Warendorfer Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen¹⁴. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.¹⁵
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.

¹³ 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.

¹⁴ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

¹⁵ 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.

3.1.8 Hessener Straße in Dolberg: B 61



Karte 8: Ausschnitt Straßenzug westliche B 61 in Dolberg, eigene Darstellung Stadt Ahlen

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 Autobahnzubringer 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. Stadtgestalterisch ist die Straße mit Mehrzweckstreifen ausgebaut.

Bereits umgesetzte Maßnahmen:

- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Heessener Straße in Dolberg wurden in Höhe der Combrinkstraße sowie aktuell in Höhe des Tiefenbaches Querungshilfen eingerichtet. Nach einer Eingewöhnungsphase sind geschwindigkeitsdämpfende Wirkungen festzustellen, die zugleich lärmindernd wirken.

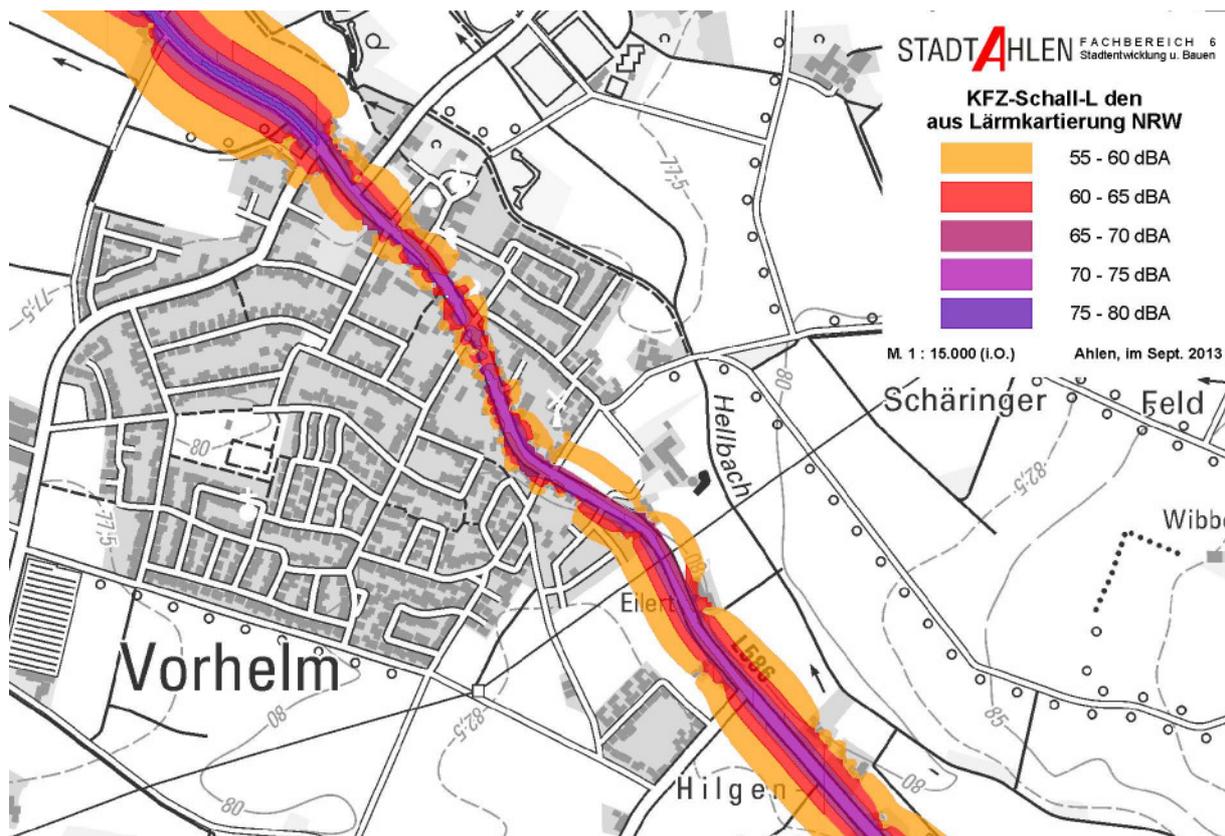
Geplante Maßnahmen

- 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 Straßenbaulasträger 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 Alleestraße/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 des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch

für den Straßenzug Heessener Straße. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen¹⁶. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist Träger der Straßenbaulast für diesen Straßenzug (vgl. Pkt. 3.1.9).

- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- Im gesamten Streckenabschnitt soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr sowie eine Reduktion des Straßenquerschnittes umgesetzt werden. Insbesondere bei Umsetzung der Ortsumgehung Dolberg ist der Straßenrückbau anzustreben. Dieser kann zugleich verkehrsverlagernd und geschwindigkeitsdämpfend und damit lärmindernd wirken.

3.1.9 Hauptstraße in Vorhelm: L 586



Karte 9: Ausschnitt Straßenzug L 586 in Vorhelm, eigene Darstellung Stadt Ahlen

Die Hauptstraße in Vorhelm stellt die historische Verbindung zwischen der Stadt Beckum und der Stadt Sendenhorst dar. Sie ist die Ortsdurchfahrt in Vorhelm, welche insbesondere die zunehmenden Ost-West-Verkehre Richtung Münster zu- und abführt. Aktive Lärmschutz-

¹⁶ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

maßnahmen existieren historisch bedingt entlang der zum Teil geschlossenen Straßenbebauung nicht. Der durch die zunehmende Motorisierung entstandenen Verkehrszunahme wurde lärmtechnisch nicht explizit begegnet. Stadtgestalterisch räumt die Straße dem Fuss- und Radverkehr einen geringen Raum ein.

Geplante Maßnahmen

- Der Bau einer Südumgehung Vorhelm als südliche Umfahrung des Ortsteiles mit jeweiliger Anbindung an die auswärts geführte Landesstraße L 586 im Westen wie 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 Südumgehung Vorhelm wird eine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt – insbesondere hinsichtlich des Lkw-Anteils - erwartet.
- Die Stadt Ahlen befürwortet im Zuge der regelmäßigen Asphalterneuerung den Einsatz des von der Universität Bochum entwickelten „Lärmoptimierten Asphalt“ auch für die Hauptstraße in Vorhelm. Diese in der Oberfläche besonders gestaltete dichte Asphaltdeckschicht könnte nach Modellversuchen eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB(A) erzielen¹⁷. Da die Zertifizierung dieses Asphalts noch nicht abgeschlossen ist, könnte alternativ auf Wunsch des Landesbetriebes Straßenbau der lärmoptimierte Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen. Die Stadt Ahlen ist derzeit noch Träger der Straßenbaulast für innerstädtisch geführte Landes- und Kreisstraßen. Voraussichtlich wird die noch kommunale Straßenbaulast ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergehen.¹⁸
- Die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Straßenzug soll zunächst in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau geprüft werden (Stichwort Lärmsanierungsplanung). Falls die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bzw. die notwendigen Auslösewerte für eine finanzielle Förderung nicht nachgewiesen werden können, kann in städtebaulichen Schwerpunktgebieten alternativ über ein kommunales Schallschutzfensterprogramm nachgedacht werden.
- Im gesamten Streckenabschnitt soll im Zuge eines straßenräumlichen Konzeptes die bessere Integration von Fuß- und Radverkehr sowie eine Reduktion des Straßenquerschnittes umgesetzt werden. Insbesondere bei Umsetzung der Ortsumgehung Vorhelm ist der Straßenrückbau anzustreben. Dieser kann zugleich verkehrsverlagernd und geschwindigkeitsdämpfend und damit lärmindernd wirken.
- Zugunsten einer besseren Querbarkeit der Hauptstraße in Vorhelm insbesondere auch vor dem Hintergrund des neu geschaffenen Nahversorgungszentrums soll in Höhe der Augustin-Wibbelt-Straße eine zusätzliche Querungshilfe eingerichtet werden. Diese wirkt zugleich geschwindigkeits- und damit lärmindernd.

3.1.10 Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Kooperation mit den Baulastträgern

¹⁷ Vgl. Stadt Köln: Messergebnisse nach Einsatz von gummimodifiziertem lärmoptimierten Asphalt im September 2010

¹⁸ 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.

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 Bundes- bzw. Landesfinanzmitteln 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 der Straßenverkehrszählung 2010 maßgebend. Ob zukünftig weitere Dauerzählstellen im Stadtgebiet von Ahlen eingerichtet werden, ist mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW besitzt zunächst die Straßenbaulast für alle innerörtlich geführten Bundesstraßen. In Folge der Lärmaktionsplanung Stufe 1 hat dieser für die stark belasteten Bereiche am Konrad-Adenauer-Ring konkrete Lärmberechnungen nach den einschlägigen Vorschriften der Lärmsanierung durchgeführt, um eine Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung an diesem Straßenzug vornehmen zu können. Diese sind im Ergebnis an einigen Gebäuden des Konrad-Adenauer-Ringes erfüllt.

Sofern die Straßenbaulast für alle innerstädtisch geführten Straßen ab dem 01.01.2014 wieder an den Landesbetrieb Straßenbau NRW übergegangen ist, könnten für alle im Rahmen der Stufe 2 kartierten Straßenzüge ebenfalls Berechnungen verlangt werden. Angesichts der landesweit vorliegenden Problemlage von lärmbeeinträchtigten Straßen sind jedoch nur solche Straßenzüge sinnvoll zu benennen, für die es einen konkreten Verdacht gibt, dass die Voraussetzungen für eine finanzielle Förderung der Lärmsanierung erfüllt sind.

3.1.11 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 den Bereichen der Lärmkartierung NRW grundsätzlich durch den Bauherren zu erbringen. Die Stadt Ahlen wird sich im Rahmen einer Bauberatung darum bemühen, für Synergieeffekte mit 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.

Eine finanzielle Förderung des passiven Lärmschutzes durch die Stadt Ahlen ist aufgrund der schwierigen Haushaltslage derzeit nicht absehbar.

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 Kleibrink, Lessingstraße, Barbarastraße). Diese Strategie verfestigt der neu aufgestellte Flächennutzungsplan der Stadt Ahlen. Es ist beabsichtigt, die kompakte Siedlungsstruktur Ahlens beizubehalten, auf die weitere Ausweisung von Baugebieten der grünen Wiese zu verzichten 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 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). Eine Verlagerung der Lärmemissionen aus sensiblen Bereichen strebt die Stadt Ahlen mit der Planung von Ortsumgehungen an.

Das Rahmenkonzept zur Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung 2008 zeigte hier umfangreiche Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet auf. Im Rahmen eines beabsichtigten Beitritts der Stadt Ahlen zum Kreis der fahrradfreundlichen Städte werden neue Impulse erwartet. Derzeit stehen noch folgende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zur Diskussion:

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, 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 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 Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden hat, ist diese bereits für das Thema sensibilisiert. Auch umfangreiche Maßnahmenvorschläge wurden vorgebracht.

Im Zeitraum vom 23.09. bis einschließlich zum 18.10.2013 soll eine Beteiligung der Öffentlichkeit mit den Unterlagen der Lärmaktionsplanung Stufe 2 in Form eines Planaushanges sowie durch Hinterlegung im Internet stattfinden. Über die Anregungen werden im Anschluss die politischen Gremien der Stadt Ahlen 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, wird auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW um eine Stellungnahme zu dem hier vorgelegten Konzept bzw. um etwaige weitere Maßnahmenvorschläge gebeten.

Ahlen im September 2013