

Aktionsplan für die Stadt

Minden

Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Die Stadt Minden liegt im Nordosten von Nordrhein-Westfalen, unmittelbar an der Grenze zu Niedersachsen und damit am Rande der Norddeutschen Tiefebene. Im Süden schließen sich das Weser- und Wiehengebirge sowie die Porta Westfalica an. Umgeben von diesem abwechslungsreichen Landschaftsraum liegen die Kernstadt und Ortsteile am Wasserstraßenkreuz von Weser und Mittellandkanal.

Das Stadtgebiet hat eine Größe von ca. 101 km² und ca. 82.000 Einwohner leben in Minden.

Die Hauptverkehrsstraßen sind zum einen die B 61, die die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstellt und den innerstädtischen Bereich als Halbring umschließt und zum anderen die B 65, die die übergeordnete Straßenverkehrsverbindung in Ost-West-Richtung übernimmt.

Die Landesstraßen L 534 und L 764 bilden zusammen mit weiteren Landesstraßen die Ergänzung für das übergeordnete Hauptverkehrsnetz im städtischen Bereich und damit die Verkehrsverbindungen zu den angrenzenden Nachbargemeinden.

Nächste Oberzentren sind Bielefeld, Osnabrück, Bremen und Hannover, die über Bundesstraßen und Autobahnen als auch durch das Streckennetz der DB AG zu erreichen sind. Als wichtigste Hauptverbindungen sind die ICE-Strecken Hannover – Bielefeld - Ruhrgebiet und Hannover – Osnabrück – Niederlande aufzuführen.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
B 61 neu	ca. 9,3 Mill.	südlich, außerhalb des Siedlungsraumes in Richtung Weserauentunnel / Porta Westfalica (Nord-Süd-Richtung)
B 61 (Ringstraße)	von ca. 6,1 bis 6,8 Mill.	innerstädtisch, umschließt im Norden und im Westen den innerstädtischen Bereich
B 65	von ca. 6,3 bis 7,3 Mill.	südlich, außerhalb des Siedlungsraumes in Ost-West-Richtung verlaufend und derzeit dort endend
B 65 Lübbecker Straße	ca.6,0 Mill.	innerstädtisch, südlich des Stadtzentrums, östlichster Teilabschnitt in Ost-West-Ausrichtung
L 534 (PortasträÙe / Klausenwall / Kaiserstraße)	ca.7,3 Mill.	innerstädtisch, den Innenstadtkern tangierend, in Süd-Nord-Ausrichtung, nach Nordosten und Osten abknickend
L 534 (Victoriastraße / Grille / Clus)	von ca. 6,5 bis 6,6 Mill.	innerstädtisch, auf dem Rechten Weserufer, in West-Ost-Ausrichtung, nach Südosten abknickend
L 764 (Gustav-Heinemann-Brücke und Ringstraße)	ca.7,9 Mill.	innerstädtisch, nördlich des Stadtzentrums, in West-Ost-Richtung verlaufend

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Hauptstrecken Hannover – Bielefeld und Hannover - Osnabrück	ca. 107.000	Durchschneidung des Siedlungsraumes Rechtes Weserufer in Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung

Flughafen

Auswirkungen von Großflughäfen sind im Stadtgebiet Mindens nicht gegeben.

Zuständige Behörde

Stadt Minden; 05770024, Kleiner Domhof 17; 32423 Minden; Telefon: 0571-890; Fax: 0571-89401,
Homepage: www.minden.de

Die fachliche Bearbeitung erfolgt durch den Bereich 5.2 Stadtplanung und Umwelt.

Ansprechpartner U. Schwiebert, Telefon: 0571-89-297; Fax: 0571-98- 695;

E-Mail: u.schwiebert@minden.de

Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z.B. Internetseite)

Informationen zur Lärmaktionsplanung in Minden werden demnächst ins Internet unter www.minden.de/ eingestellt.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a - f des BImSchG.

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Berechnung der Lärmimmissionen des Straßenverkehrs erfolgte durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV). Die Ergebnisse sind in Form von Lärmkarten im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter: http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm.

Hinsichtlich des Verkehrslärms „Straße“ sind die aktualisierten Daten vom März 2009 aufgenommen worden (Korrektur Anteil LKW-Belastung). Bei den seitens des Landes vorgegebenen Auslösungswerten liegt der Anteil der betroffenen Personen für den Tageslärmindex über 24 Stunden (Lden) bei > 70 dB(A) bei ca. 70 Einwohnern und beim Nachtlärmindex – 22:00 bis 06:00 Uhr (Lnight) > 60 dB(A) bei knapp 110 Einwohnern.

Die bearbeitungsfähigen Daten zur Verkehrsbelastung „Schiene“ wurden durch das EBA über das LANUV Ende April 2010 der Stadt Minden zur Verfügung gestellt. Bezüglich des Verkehrslärms „Schiene“ liegt der Anteil der hiervon betroffenen Personen bei Lden > 70 dB(A) bei rund 250 Einwohnern und bei Lnight > 60 dB(A) bei ca. 680 Einwohnern.

Da sowohl für den Straßen- als auch Schienenverkehr die zulässigen Auslösungswerte für den Umgebungslärm überschritten werden, ist eine Lärmaktionsplanung erforderlich, in der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen der betroffenen Wohnbevölkerung geregelt werden.

Im nördlichen Abschnitt der L 534 - Bereich Kaiserstraße und Viktoriastraße stadtauswärts –

ist die dort lebende und arbeitende Bevölkerung sowohl den Einwirkungen des Lärms durch den Straßen- als auch den des Schienenverkehrs ausgesetzt.

Die vorliegenden Angaben zum Straßen- und Schienenlärm sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt.

Lärmeinwirkungen durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	4,60	1,13	0,2

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	984	365	0
N Schulgebäude	3	0	0
N Krankenhausgebäude	0*	0	0

* Die Kinikumstandorte an der Ring- und an der Portastraße sind im I. Quartal 2008 aufgegeben worden!

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.025	927	603	71	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	995	683	106	0	0

Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Schienenverkehrslärm, der von Strecken der Deutschen Bahn mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Tabelle 1:

Geschätzte Zahl von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) – Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4.640	1.640	580	150	100

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	4.200	1.290	480	120	80

Tabelle 2:

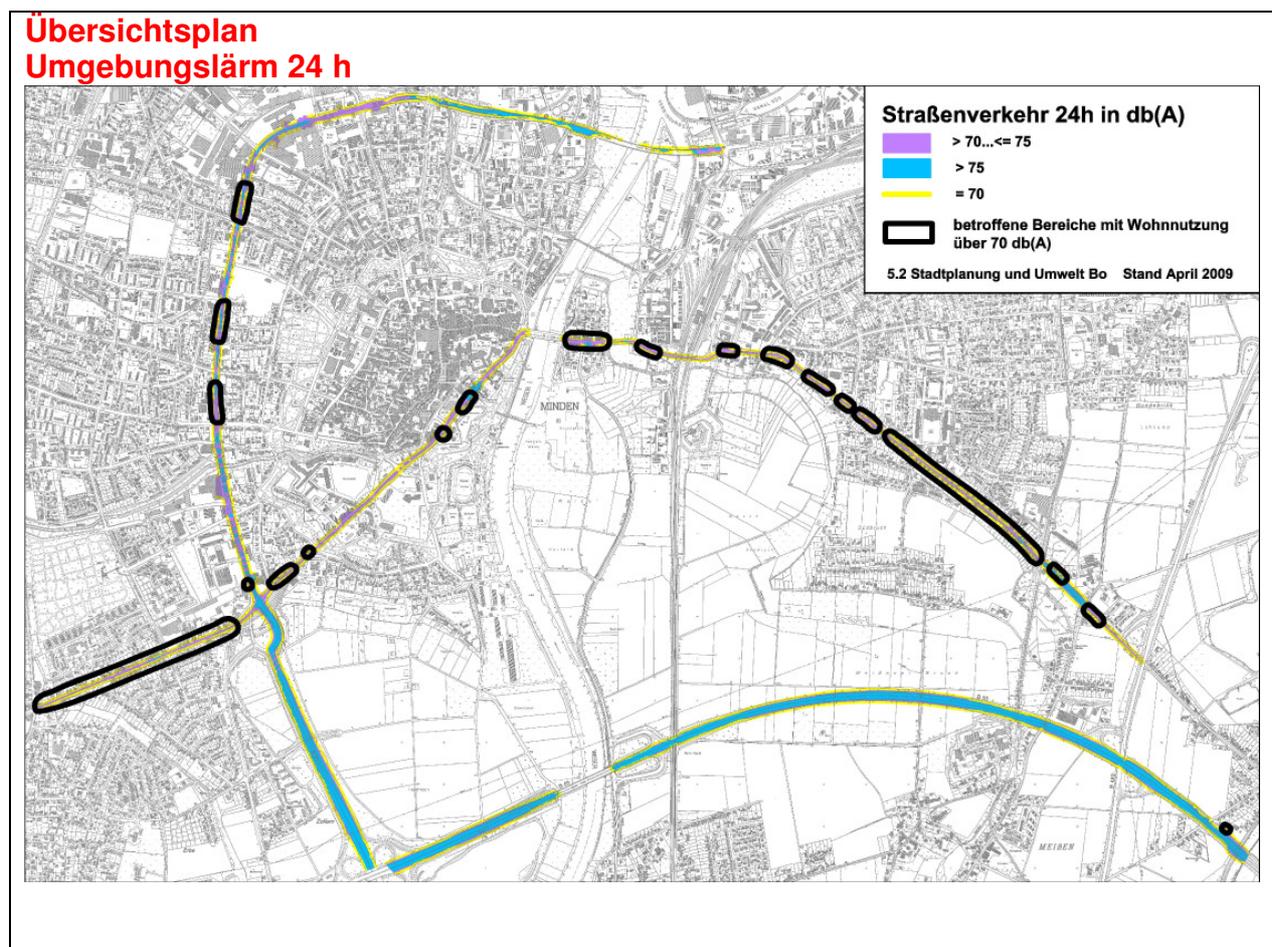
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

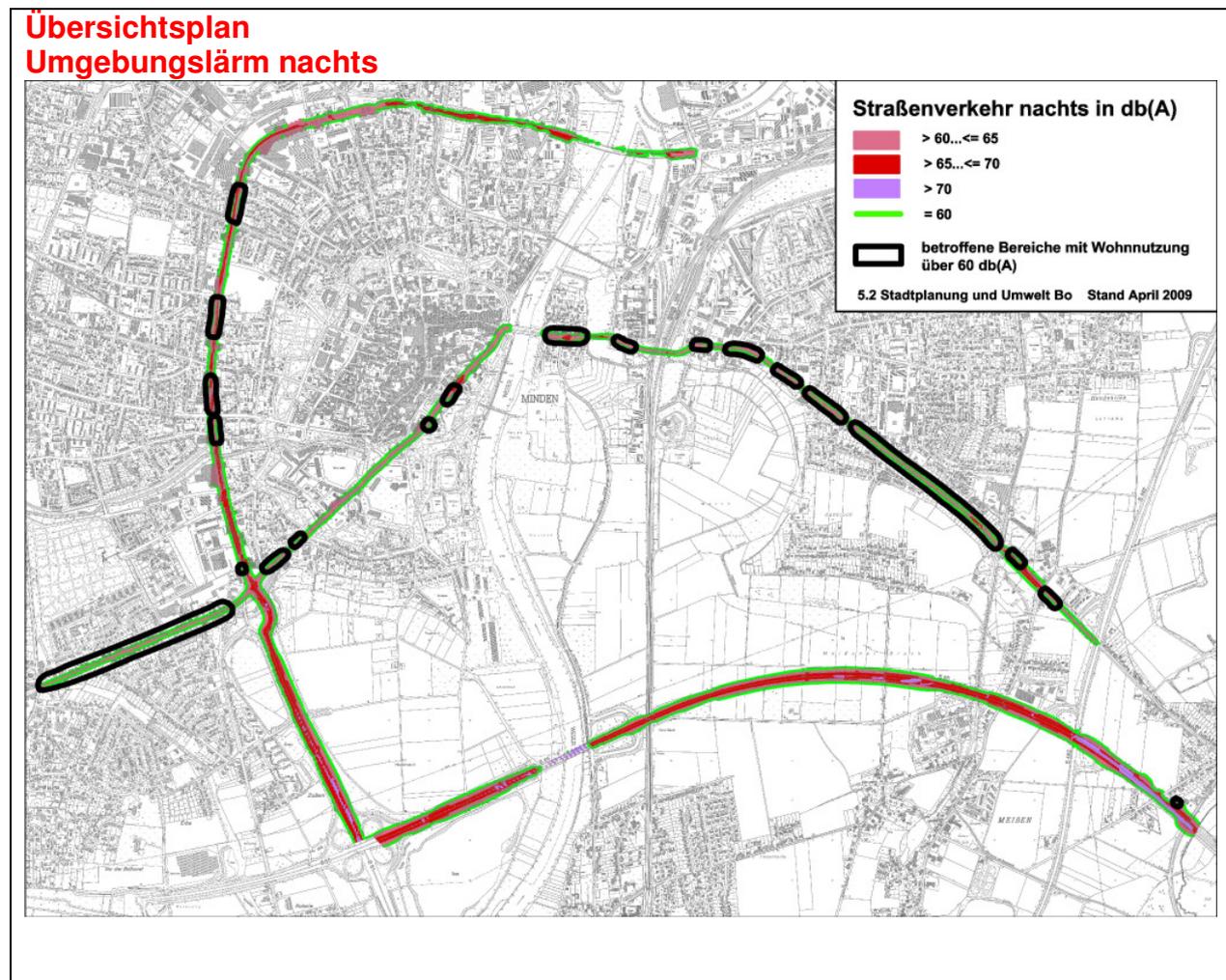
L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	10,8	2,7	0,7

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	3.218	371	45
N Schulgebäude	8	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Teilaktionsplan Minden-2008-Straße





Zugehörige Daten

Beschreibung der Streckenabschnitte

B 61 neu

übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen der Portastraße und der B 65

Haupt-Süd-Verbindung zur B 482 und weiter zur BAB A2 Richtung Westen

Verkehrsstärke: ca. 9,3 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil von ca. 4,9 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: außerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: keine Betroffenheit gegeben, da im Rahmen der Baumaßnahme die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen mit errichtet wurden, um die angrenzende Wohnnutzung zu schützen

B 61 Ringstraße

innerstädtische Hauptverkehrsstraße zwischen Marienstraße und Portastraße,

Hauptverkehrsverbindung für den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung

Verkehrsstärke: von ca. 6,1 bis 6,8 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil zwischen ca. 3,2 und 4,1 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: die prägende gewerbliche Nutzung wird durch vereinzelt vorhandene Wohnnutzung unterbrochen; diese wird durch die Auslösungswerte erfasst
Aufgabe und Verlagerung des Standorts Klinikum I im I. Quartal 2008

B 65

übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen der B 61 neu und der B 482
Haupt-Ost-Verbindung Richtung angrenzendes Bundesland Niedersachsen und weiter Richtung BAB A2 Berlin bzw. BAB A 7 Richtung Norden oder Süden.

Verkehrsstärke: von ca. 6,3 bis 7,3 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil zwischen ca. 6,7 und 10,1 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: außerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: sehr gering, da nur ein Gebäude im Stadtbezirk Meißen durch die beiden Auslösungswerte überlagert wird

B 65 Lübbecker Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraße zwischen Ringstraße und Schwabenring, eine von mehreren Verkehrsverbindungen in das westliche und südliche Stadtgebiet

Verkehrsstärke: ca. 6 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil von ca. 4,6 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: die vorhandene Wohnnutzung entlang dieses Straßenzuges wird durch die beiden Auslösungswerte durchgängig überlagert

L 534 Portastraße / Klausenwall / Kaiserstraße

innerstädtische Hauptverkehrsstraße zwischen Ringstraße und Hafenstraße

Verkehrsstärke: ca. 7,3 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil von ca. 0,9%

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: durch die vorhandene Wohnnutzung ist eine punktuelle Betroffenheit entlang dieses Straßenzuges gegeben

Aufgabe und Verlagerung des Standorts Klinikum II im I. Quartal 2008

L 534 Victoriastraße / Grille / Clus

innerstädtische Hauptverkehrsstraße zwischen Hafenstraße und B 482 bzw. Gemeinde- und Landesgrenze zu Niedersachsen

Verkehrsstärke: von ca. 6,5 bis 6,6 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil zwischen ca. 1,3 bis 1,4 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: die prägende vorhandene Wohnnutzung, teilweise mit unterschiedlichsten Dienstleistungsangeboten durchsetzt, wird durch die beiden Auslösungswerte überlagert

L 764 Gustav Heinemann Brücke und Ringstraße

innerstädtische Hauptverkehrsstraße zwischen Marienstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße in Richtung Siedlungsraum Rechtes Weserufer mit seiner gewerblich-industriellen Prägung sowie den angrenzenden Nachbarkommunen

Verkehrsstärke: ca. 7,9 Mill. Kfz/Jahr einschließlich einem LKW-Anteil von ca. 3 %

Lärmquelle: Straßenverkehr

Lage: innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Betroffenheit: keine Betroffenheit gegeben, da die unmittelbar angrenzenden Nutzungen gewerblich geprägt sind

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

- Bestrebungen den Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split auf bis zu 25 % zu steigern
- weitestgehende Vermeidung von Bauflächen- und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- Ausweisung von Baugebieten mit geringeren Schutzanspruch hinsichtlich Verkehrslärm entlang den Hauptverkehrsstraßen als Schutz für die dahinterliegende Wohnbebauung
- durchgängige Geschwindigkeitsregelung auf < 60 km/h und Einrichtung einer „Grünen Welle“ auf dem Streckenabschnitt Ringstraße
- aktiver Lärmschutz (Damm plus Wand) entlang des Streckenabschnittes der B 61 neu
- Festsetzungen von erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- Überprüfung passiver Schallschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung im Rahmen des 4-spurigen Ausbaus der B 61 Ringstraße
- passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffene Wohnbevölkerung an den innerörtliche Hauptverkehrsstraßen über Förderung seitens des Straßenbaulasträgers, auf Antragstellung der Eigentümer
- Ausweisungen von Tempo-30 Zonen in fast allen städtischen Wohngebieten auf der Grundlage des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes.
- Einrichtung eines Parkleitsystems im innerstädtischen Bereich
- temporäre Ausschluss / Lenkung des LKW-Schwerlastverkehrs in dem Zeitraum 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr in den innerstädtischen Wohnquartieren

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

- es ist vorgesehen, die oben beschriebenen vorhandenen und geplanten Maßnahmen auch in den nächsten 5 Jahren weiter zu führen

Langfristige Strategie der Lärminderung

Langfristig ist in der Stadt Minden vorgesehen, den motorisierten Individualverkehr zugunsten einer Steigerung der Nahmobilität zu reduzieren (z.B. Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs am Modal Split auf 25 %), wodurch auch eine Verringerung der Lärmimmissionen ausgelöst wird. Weiterhin soll durch den geplanten Bau der B 65 n Südumgehung Minden die Lübbecker Straße (jetzige B 65) soweit vom Durchgangsverkehr entlastet werden, dass u.a. auch eine Verringerung der Lärmimmissionen eintritt.

Bemerkungen

Weitere denkbare Maßnahmen der Stadt Minden (z.B. Programm zur Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern) sind freiwillige Leistungen, die aufgrund der finanziellen Lage (Nothaushalt) nach Gemeindeordnung nicht zulässig sind.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

Im Jahr 2012 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festgestellten Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele nicht erreicht sein, wird der Aktionsplan überarbeitet und neu aufgestellt.

Erwartete Auswirkungen

Auswirkungen durch die langfristige Strategie (Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und Bau der B 65 n Südumgehung Minden) sind in den nächsten 5 Jahren noch nicht zu erwarten. Jedoch kann durch die beschriebenen Maßnahmen nur im Einzelfall bei konkreten Planungs- bzw. Bauvorhaben eine Verbesserung der Lärmsituation (z.B. durch den Bau einer abschirmenden Bebauung oder die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen) erreicht werden).

Darüber hinaus wird es für besonders Betroffene (wenn die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind) durch Antragstellung beim Straßenbaulastträger (hier Landesbetrieb Straßen NRW) möglich sein über die bestehenden Förderprogramme passive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr nahm im Januar 2011 die Entwurfsfassung zur Lärmaktionsplanung zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung auf dieser Grundlage die Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

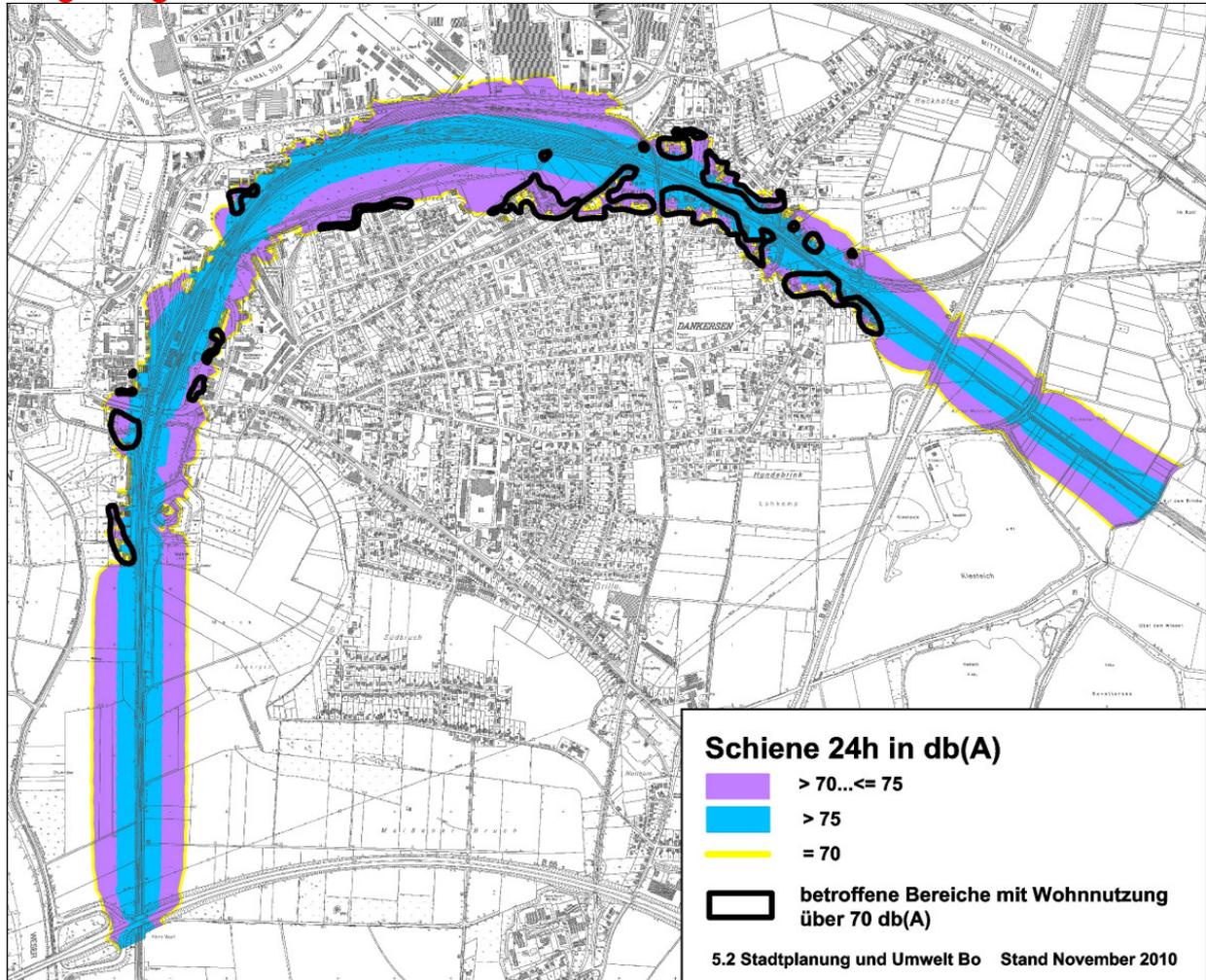
Im März 2011 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Bürgerversammlung durchgeführt (siehe Anlage 2, Protokoll vom 10.03.2011). Parallel erfolgte die Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange in dem Zeitraum von Mitte Februar bis Ende März 2011.

Finanzielle Informationen

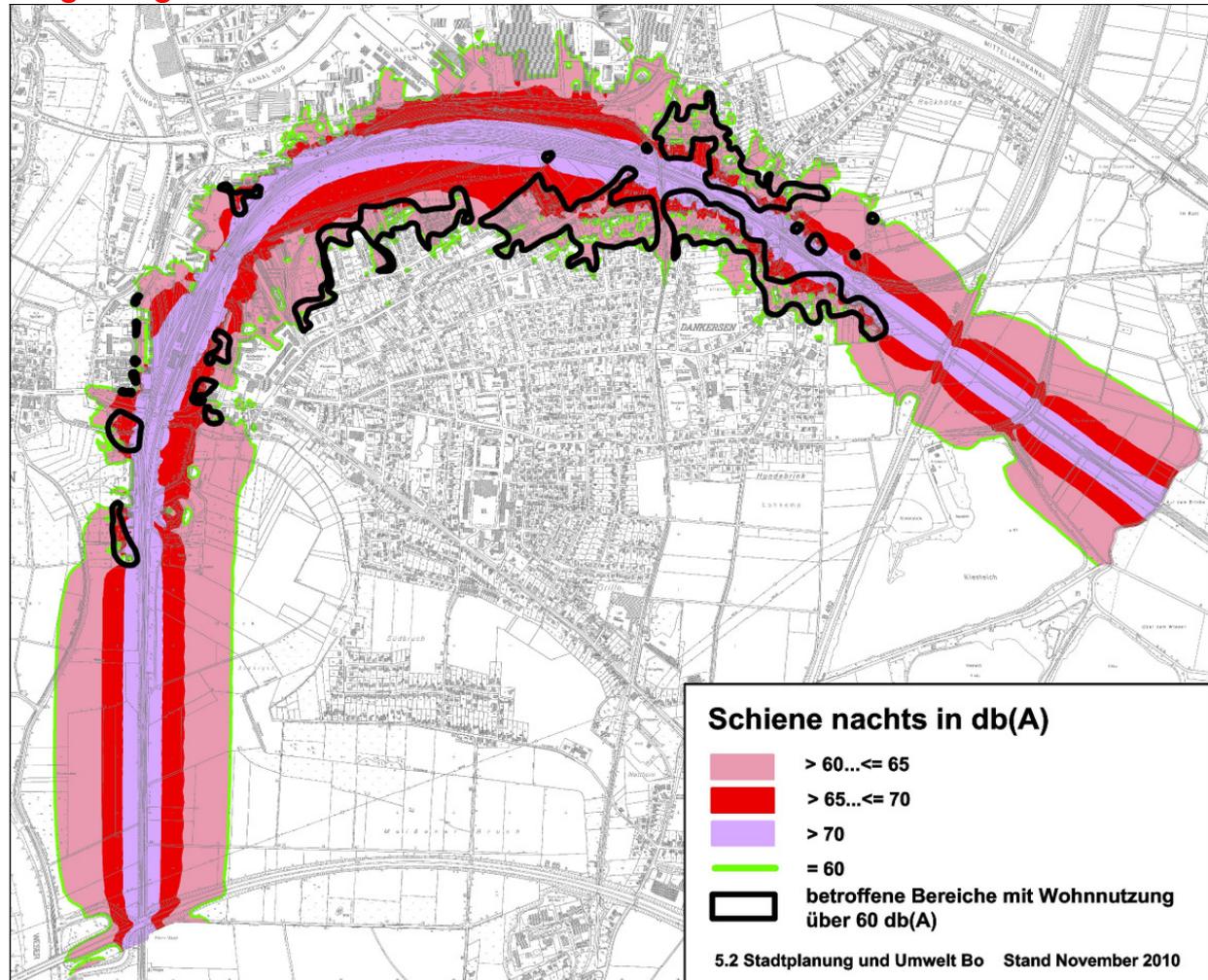
Vom Lärmaktionsplan Straße sind keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Minden zu erwarten.

Teilaktionsplan Minden-2008-Schiene

Übersichtsplan Umgebungslärm 24 h



Übersichtsplan Umgebungs-lärm nachts



Zugehörige Daten

Streckenabschnitt 1.700

ICE-Strecke Hannover – Bielefeld (zwischen der Stadtgrenze Bückeburg bzw. Landesgrenze zu Niedersachsen und der Stadtgrenze Porta Westfalica) einschließlich des parallel verlaufenden Teilabschnittes der Bahnstrecke Minden – Nienburg.

Verkehrsstärke: ca. 107.000 Züge/Jahr

Lärmquelle: Schienenverkehr

Lage: Durchschneidung des Siedlungsraumes Rechtes Weserufer in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situation

Die vorhandene Wohnbebauung entlang der Siedlungsränder in den Stadtbezirken Rechtes Weserufer und Dankersen ist schwerpunktmäßig von den Lärmimmissionen des Schienenverkehrs betroffen. Während jedoch bei der 24 Stunden Betrachtung nur Randzonen betroffen sind, ist bei der Betrachtung des Nachtwertes eine ausgeprägte Ausstrahlung festzustellen; die aufgrund der vorhandenen Bebauung bzw.

Gebäudestellung in diesem Siedlungsbereich mit ihrem Auslösewert teilweise bis ca. 500 m in das Wohngebiet hineinreicht.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

- weitestgehende Vermeidung von Bauflächen- und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- Festsetzungen von erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

- es ist vorgesehen, die oben beschriebenen vorhandenen und geplanten Maßnahmen auch in den nächsten 5 Jahren weiter zu führen

Langfristige Strategie der Lärminderung

Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ist nur durch eine Lärmsanierung der Schienenstrecke (z.B. durch den Bau von Schallschutzwänden) zu erreichen. Die Zuständigkeit derartige Maßnahmen liegt bei der DB AG.

Die Service Immobilien GmbH der DB AG wies im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange darauf hin, dass es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes gibt. Der Abschnitt Minden ist hier als Nr. 13 „Minden – Bad Oeynhaus“ aufgeführt. Sobald dieser Abschnitt durch das BMVBS zur Bearbeitung freigegeben ist, sollen bestimmte Bereiche schalltechnisch untersucht werden. In welchem Umfang hieraus z. B. aktive Schallschutzmaßnahmen entstehen, wird die weitere Planung, schalltechnische Untersuchung, Entwurfsplanung etc. zeigen.

Mit Beginn der schalltechnischen Untersuchung ist nicht vor 2013 zu rechnen. Bei der Planungsdauer, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Finanzfreigabe etc. von ca. 3 Jahren wäre mit einer Realisierung vor Ort, somit ab ca. 2016 zu rechnen.

Da die seitens der DB AG aufgeführten Untersuchungsbereiche jedoch nicht alle betroffenen Wohnsiedlungsbereiche erfasst, die durch den Verkehrslärm Schiene beeinträchtigt werden, ist rechtzeitig vor Beginn der schalltechnischen Untersuchungen darauf hinzuwirken, dass der gesamte Bereich in den Untersuchungsumfang einbezogen wird.

Bemerkungen

Weitere denkbare Maßnahmen der Stadt Minden (z.B. Programm zur Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern) sind freiwillige Leistungen, die aufgrund der finanziellen Lage (Nothaushalt) nach Gemeindeordnung nicht zulässig sind.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

Im Jahr 2012 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird der Aktionsplan überarbeitet und neu aufgestellt

Erwartete Auswirkungen

Durch die beschriebenen Maßnahmen kann nur im Einzelfall bei konkreten Planungs- bzw. Bauvorhaben eine Verbesserung der Lärmsituation (z.B. durch den Bau einer abschirmenden Bebauung oder die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen) erreicht werden). Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ist erst durch die Maßnahmen der DB AG zu erwarten (s.a. langfristige Strategie).

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr nahm im Januar 2011 die Entwurfsfassung zur Lärmaktionsplanung zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung auf dieser Grundlage die Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Behörden durchzuführen.

Im März 2011 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Bürgerversammlung durchgeführt (siehe Anlage 2, Protokoll vom 10.03.2011). Parallel erfolgte die Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange in dem Zeitraum von Mitte Februar bis Ende März 2011.

Finanzielle Informationen

Vom Lärmaktionsplan Schiene sind keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Minden zu erwarten.

- Ende Aktionspläne Minden-2008-Straße und Schiene

Anlage: Protokoll der öffentlichen Anhörung vom 10.03.2011

Bericht über die Lärmaktionsplanung die Stadt

Minden

Gemeindekennzahl: **05770024**

Kennung der Behörde für Lärmaktionsplanung:

DE_NW_05770024_Minden

Nach Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist der Kommission folgendes zur Lärmaktionsplanung zu übermitteln:

Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

Dieser Bericht erfolgt entsprechend in Übereinstimmung mit den Anforderungen aus Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Minden, Postfach 30 80, 32423 Minden, www.minden.de, 0571/890, info@Minden.de
Ansprechpartner: Steffen Wilhelmi, Bereich 5.2 Stadtplanung und Umwelt, Telefon 0571 89 696,
Email s.wilhelmi@minden.de

Welche Hauptlärmquellen wurden auf dem Gemeindegebiet im Rahmen der Lärmkartierung 2012 kartiert?

- Hauptverkehrsstraßen Hauptschienenwege Großflughäfen

Liegt der Lärmaktionsplan zu den Hauptverkehrsstraßen bereits als abgeschlossene Endfassung oder noch in einer Entwurfsfassung vor?

- Entwurf (LAP noch in Arbeit) Endfassung (LAP fertig)
 LAP wegen geringer Betroffenheiten nicht erforderlich

Besteht ein Gemeinde-bzw. Stadtratsbeschluss zum Lärmaktionsplan?

- Ja
 Nein

Liegt der Lärmaktionsplan zu den Hauptschienenwegen bereits als abgeschlossene Endfassung oder noch in einer Entwurfsfassung vor?

- Entwurf (LAP noch in Arbeit) Endfassung (LAP fertig)
- LAP wegen geringer Betroffenheiten nicht erforderlich

Besteht ein Gemeinde-bzw. Stadtratsbeschluss zum Lärmaktionsplan?

- Ja
- Nein

Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kennung	Kfz/a	Lage
B0065 (Ms+Einba hnstr.)	DE_NW_rd_05770024001	6743000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0876	DE_NW_rd_05770024002	3709000	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0061 (Ms+Einba hnstr.)	DE_NW_rd_05770024003	7464000	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0482	DE_NW_rd_05770024004	5802000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0764 (Ms+Einba hnstr.)	DE_NW_rd_05770024005	4568000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0766 (Ms+Einba hnstr.)	DE_NW_rd_05770024006	3712000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0534 (Ms+Einba hnstr.)	DE_NW_rd_05770024007	5875000	DE_NW_DF5_MRoad_map

Die B 61 ist eine wichtige Nord-Südverbindung der Stadt Minden. Sie kommt von Norden als zweispurige Hauptverkehrsstraße, die im Siedlungsbereich Minden mit Wohn- und Geschäftsnutzungen bebaut ist. Um den Innenstadtbereich führt die B 61 als vierspurige Hauptverkehrsstraße mit überwiegend Geschäftsnutzungen herum. Im südlichen Bereich ist die B 61 als anbaufreie, vierspurige Hauptverkehrsstraße ausgebaut.

Die B 65 ist die überörtliche Ost-Westverbindung der Stadt Minden. Sie verläuft südlich des Stadtzentrums. Der östliche Abschnitt ist als vierspurige, anbaufreie Kraftfahrstraße ausgebaut. Der westliche Abschnitt (Lübbecker Straße) ist eine zweispurige, innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Wohn- und Geschäftsnutzungen.

Die B 482 ist eine weitere wichtige Nord-Südverbindung der Stadt Minden. Sie verläuft im östlichen Stadtgebiet und ist anbaufrei, dreispurig (2 +1 -Lösung) ausgebaut. Sie dient als Haupteinfahrstraße der großen Mindener Gewerbe- und Industriegebiete und als Anbindung an die A 2.

Die L 534 ist eine zweispurige, innerstädtische, den Innenstadtkern tangierende Hauptverkehrsstraße, die von Süden kommend im Innenstadtbereich nach Osten abknickt. Insbesondere in den östlichen Bereichen befindet sich Wohnbebauung.

Die L 764 ist in 2 Bereichen von Verkehrsstärken über 3 Mio Kfz im Jahr betroffen. Zum einen beginnt sie als Stiftsallee an der Ringstraße und verläuft in nordwestlicher Richtung. Sie ist zweispurig ausgebaut und wird hauptsächlich von Wohn- und Geschäftsnutzungen gesäumt. Der zweite Abschnitt beginnt auch an der Ringstraße, diesmal auf der östlichen Weserseite und verläuft entlang des Bahnhofsgebietes durch die Weserwiesen Richtung Porta Westfalica. Sie ist auch hier zweispurig ausgebaut und weist im Innenstadtbereich gemischte Bebauung auf.

Die L 766 Königstraße ist eine vom Innenstadtring (Ringstraße) nach Westen führende, zweispurige Hauptverkehrsstraße. Sie ist überwiegend mit Wohn- und Geschäftsnutzungen bebaut.

Die L 864 ist eine im südlichen Mindener Stadtgebiet in Ost-west-Richtung von Porta Westfalica-Barkhausen nach Hille-Rothenuffeln verlaufende zweispurige Hauptverkehrsstraße. Sie verläuft bis auf kleinere Ortsdurchfahrten (z.B. Häverstädt) außerorts.

Haupt-Schienenverkehr

Name	Kennung	Züge/a	Lage

Bei der betroffenen Hauptschienenstrecke handelt es sich um die Eisenbahnstrecke 1700 von Hannover Hbf nach Hamm Hbf. Sie ist im Planbereich eine zweigleisige und elektrifizierte Strecke und zählt in der Ortsdurchfahrt Minden zum Leistungsnetz. Das Stadtgebiet Minden durchschneidet sie von Süden kommend und knickt hinter dem Mindener Bahnhof nach Osten ab. Dabei werden insbesondere die Siedlungsbereiche Rechtes Weserufer und Dankersen durchquert.

Verweis auf Ort der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans (z.B. Internetseite)

Informationen zur Lärmaktionsplanung in Minden sind unter der Internetadresse www.minden.de/ im Internet eingestellt. Hier wird auch der Lärmaktionsplan der Stufe 2 nach seiner Fertigstellung veröffentlicht werden.
Weiterhin wird hier auch der Ratsbeschluss nach der angestrebten Beschlussfassung am 07.07.2016 veröffentlicht werden.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a -f des BImSchG.

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:
<http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Datenberichterstattung zur Lärmkartierung: **DE_NW_DF8_05770024_Minden**

Die Ergebnisse der Lärmkarten an den Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigenen Schienenwegen und Großflughäfen wurden durch das LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de/>. Die Angaben werden durch das LANUV in Anlage 1 übernommen.

Bewertung der Lärmkarten und der Anzahl der betroffenen Personen, Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Im Bereich Verkehrslärm "Straße" sind entsprechend der Lärmberechnung des LANUV n in der Lärmaktionsplanung festgelegten Auslösewerten von 70/60 dB(A) tags/nachts in Minden 161 Personen im Gesamtzeitraum (Tag-Abend-Nacht) und 241 Personen im Nachtzeitraum mit Pegeln belastet, die über den genannten Auslösewerten liegen.

Die betroffenen Personen leben fast ausschließlich im Einflussbereich der innerstädtischen Bereiche der Hauptverkehrsstraßen B 61 (Bereich Ringstraße, Marienstraße, Todtenhauser Straße), B 65 (Bereich Lübbecker Straße), L 766 (Bereich Königstraße), L 764 (Bereich Stiftsallee), L 534 (Bereich Portastraße, Klausenwall, Kaiserstraße, Grille, Clus) und L 876 (Bereich Barkhauser Straße, Bergkirchener Straße).

Im Bereich Verkehrslärm "Schiene" sind gemäß der Lärmberechnung des Eisenbahnbundesamtes im Tages-Abend-Nacht-Zeitraum (L-den) ca. 230 Einwohner von Lärmbelastungen über 70 dB(A) betroffen. Im Nachtzeitraum (L-night) ca. 700 Einwohner von Lärmbelastungen über 60 dB(A) betroffen.

Die betroffenen Einwohner leben ausschließlich in den Stadtbezirken Rechtes Weserufer und Dankersen, wobei der Schwerpunkt der Betroffenheit im Bereich Dankersen liegt.

Da sowohl für den Straßen- als auch den Scheinenverkehr die zulässigen Auslösewerte bei der Lärmkartierung für eine Vielzahl von Einwohnern überschritten werden, ist eine Lärmaktionsplanung notwendig.

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Hinweis auf die Protokolle der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie / §47d Abs. (3) BImSchG: Internetseite URL

www.minden.de/

Welche Methoden der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung wurden in der Kommune angewandt:

- Nutzung der Printmedien
- Veranstaltungen / öffentliche Sitzungen
- Nutzung des Internet:
- sonstige:

Weitere Erläuterungen:

Die Stadt Minden hat am 01.01.2014 die Straßenbaulast für die klassifizierten Straßen in der Ortsdurchfahrt übernommen. Seit diesem Zeitpunkt wurde begonnen grundsätzliche Untersuchungen mit Öffentlichkeitsbeteiligung im Verkehrsbereich durchzuführen (wie z.B. Modal-Split-Erhebung und Mobilitätskonzept). Diese Untersuchungen enthalten Grundlagen, die für die Verkehrslärmproblematik von Bedeutung sind. Eine grundsätzliche Aufarbeitung der Verkehrslärmproblematik mit umfangreicher Öffentlichkeitsbeteiligung ist daher erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

In welche dieser Bereiche können die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen eingeordnet werden?

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung (z.B. Hybridbusse, Radabsorber an Schienenfahrzeugen, etc.)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige:

Weitere Erläuterungen zu den bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Bereits geplante oder vorhanden Maßnahmen zur Lärminderung

- Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs am Modal Split auf 25 %
- weitestgehende Vermeidung von Bauflächen und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- Ausweisung von Baugebieten mit geringerem Schutzanspruch hinsichtlich Verkehrslärm entlang der Hauptverkehrsstraßen als Schutz für dahinterliegende Wohnbebauung
- durchgängige Geschwindigkeitsregelung < 60 km/h und Errichtung einer "Grünen Welle" auf der Ringstraße
- aktiver Lärmschutz (Damm + Wand) entlang des Streckenabschnittes B 61 neu
- Festsetzung von erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung im Rahmen des 4-streifigen Ausbaus der B 61 Ringstraße

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptverkehrsstraßen

In welche dieser Bereiche können die in den nächsten Jahren geplanten Maßnahmen eingeordnet werden?

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung (z.B. Hybridbusse, Radabsorber an Schienenfahrzeugen, etc.)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige:

Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptverkehrsstraßen:

Es ist vorgesehen, die oben beschriebenen vorhandenen und geplanten Maßnahmen auch in den nächsten 5 Jahren weiterzuführen.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptschienenwegen

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. Rasengleise)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung (z.B. Radabsorber)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige:

Weitere Erläuterungen zu den bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptschienenwegen:

Auf städtischer Ebene werden folgende Maßnahmen zur zur Lärminderung an Hauptschienenwegen durchgeführt.

- weitestgehender Verzicht auf Bauflächen- und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in den lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren.
- Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren.

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptschienenwegen

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. Rasengleise)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung (z.B. Radabsorber)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige:

Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptschienenwegen:

Auf städtischer Ebene werden folgende Maßnahmen zur zur Lärminderung an Hauptschienenwegen durchgeführt.

- weitestgehender Verzicht auf Bauflächen- und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in den lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren.
- Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren.

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juli 2013 ein Aufschlag erheben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend "leise" Güterwagen eigestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17.10.2013.

- Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen (Flüsterbremsen), welche beim Bremsvorgang die Räder glätten und so das Fahrgeräusch deutlich senken.

- Lärmsanierungsprogramm

Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept zur Lärmsanierung entwickelt.

Aufgrund der hohen Zahl betroffener Einwohner findet die Lärmsanierung an den bestehenden Schienenstrecken des Bundes in Minden in den Jahren 2016 / 2017 statt. In dieser Zeit wird auf der Südseite der Strecke eine Lärmschutzwand (LSW) in einer Länge von 1580m und auf der Nordseite von 458m gebaut. Die mittleren Pegelminderungen betragen 6,32 dB(A) bei der LSW Süd und 4,31 dB(A) bei der LSW Nord. Dadurch können bei 142 Wohneinheiten die Lärmsanierungsgrenzwerte zukünftig eingehalten werden. Weitere Lärmschutzwände sind aus technischen oder Kosten-Nutzen-Gründen nicht möglich. Die Kosten der Maßnahme betragen knapp 3 Mio Euro.

Nach der Maßnahme verbleiben 244 Wohneinheiten bei denen passive Schallschutzmaßnahmen förderfähig sind.

Langfristige Strategie der Lärminderung

Im Bereich "Straße" ist in der Stadt Minden langfristig vorgesehen, den motorisierten Individualverkehr zugunsten einer Steigerung der Nahmobilität zu reduzieren (z.B. durch Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs am Modal Split um 25%; siehe Radverkehrskonzept), wodurch auch eine Verringerung der Lärmimmissionen ausgelöst wird. Zielsetzungen und Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels sollen in Kürze in einem Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Weiterhin soll durch den Bau der B 65n Südumgehung Minden die Lübbecker Straße (jetzige B 65n) soweit vom Durchgangsverkehr entlastet werden, dass u.a. auch eine Verringerung der Lärmimmissionen eintritt.

Im Bereich "Schiene" sind durch die geplante Lärmsanierung der DB und die in Teilbereichen weiter bestehende Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen mehr vorgesehen. Hier bleiben nur die Maßnahmen des Bundes zur Lärmoptimierung der Waggonen.

Finanzielle Informationen

Derzeit sind vom Lärmaktionsplan "Straße" keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Minden zu erwarten. Ob nach Übernahme der Straßenbaulast der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen in der Ortsdurchfahrt am 01.01.2014 finanzielle Mittel für den Lärmschutz und die Lärmaktionsplanung bereitgestellt werden, kann im Moment noch nicht eingeschätzt werden.

Die im Lärmaktionsplan "Schiene" beschriebenen Maßnahmen haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Stadt Minden. Insbesondere das Lärmsanierungsprogramm zur Errichtung der Lärmschutzwände wird als freiwillige Maßnahme vom Bund finanziert.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes (Qualitätssicherung)

2017 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2012 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

Bemerkungen

Die Stadt Minden übernimmt am 01.01.2014 die Straßenbaulast für die innerörtlichen, klassifizierten Straßen. Im Rahmen dieses Straßenbaulastträgerwechsels erhält die Stadt Minden auch die Zuständigkeit für den Lärmschutz an den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen in der Ortsdurchfahrt. Dadurch erhöhen sich die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Minden im Bereich Lärmschutz erheblich.

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten**Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr** (Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. 75	>75
N	1817	1662	1012	161	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70
N	1744	1221	241	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	12,124928	3,199280	0,407944

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	1636	552	0
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	1	0	0

Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr (Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Hauptschienenstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. 75	>75
N					

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70
N					

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²			

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen			
N Schulgebäude			
N Krankenhausgebäude			

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr (Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. 75	>75
N					

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70
N					

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²			

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen			
N Schulgebäude			
N Krankenhausgebäude			

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung zur Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt/Gemeinde

Minden

Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 07.07.2016

Für welche Hauptlärmquellen ist der Lärmaktionsplan gültig?

Hauptverkehrsstraßen

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde :	Regionalschlüssel/Gemeindekennziffer :
Minden	05770024
Ansprechpartner :	Telefon :
Steffen Wilhelmi	0571 89 696
E-Mail :	Internetadresse :
s.wilhelmi@minden.de	minden.de
Adresse :	
Kleiner Domhof 17, 32423 Minden / Postfach 30 80	

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Minden hat ca. 84.000 Einwohner und drei Bundesstraßen B61, B65 und B482, wovon B61 und B65 zum Teil innerstädtisch verlaufen. Hinzukommen fünf Landestraßen mit innerstädtischen Verlauf. Der Bahnhof Minden ist Fernverkehrshalt und befindet sich auf der Strecke Berlin-Köln. Dieser Bahnhof befindet sich auf der schwächer besiedelten östlichen Weserseite und außerhalb der Innenstadt, welche sich auf westlicher Seite der Weser befindet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

1.4 Geltende Grenzwerte

Siehe Anlage bzw. Link (optional zu ergänzen sind vorhandene kommunale oder länderspezifische Auslösewerte für Maßnahmenplanungen)

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tab.1: Anzahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen

Hauptverkehrsstraße	> 50 bis 55	> 55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70 (bis 75)	>75
L DEN dB(A)		1643	1474	972	58	0
L Night dB(A)	1572	1096	149	0	0	

Tab.2: Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

LDEN dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Hauptverkehrsstraße			
> 55 dB(A)	13	1486	4	0
> 65 dB(A)	4	491	5	1
> 75 dB(A)	0	0	0	0

Link zu den Lärmkarten <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Die Anzahl an Personen, die von Umgebungslärm betroffen sind, hat sich im Vergleich zum letzten Lärmaktionsplan verringert. Über 70 dB (A) über 24 Stunden von 161 auf 58 Personen und im Nachtzeitraum über 60 dB (A) von 241 auf 149 Personen.

2.3 Angabe (in der Gemeinde) vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen

Die betroffenen Personen leben fast ausschließlich in den innerstädtischen Bereichen der untersuchten Straßenabschnitte.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Weitere Erläuterungen zu den bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung (Begründung sofern keine Maßnahmen bereits vorhanden sind)

Im Straßenraum wurden bisher keine Maßnahmen veranlasst, weder aktive Lärmschutzwände, noch passive Lärmschutzeinrichtungen an Wohneinheiten.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Begründung sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Begründung sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Derzeit gibt es keine Planungen für Maßnahmen zur Lärminderung, weder durch Bau von Lärmschutzwänden, noch von passiven Einrichtungen an Wohneinheiten.

Es wird angestrebt durch Verbesserung von Radverkehr und ÖPNV den MIV-Anteil zu verringern und dadurch eine Lärminderung zu erzielen.

Derzeit befindet sich der Bau der B65n im Planfeststellungsverfahren. Diese Südumgehung würde das Verkehrsaufkommen der Lübbecker Str. reduzieren und zur Lärminderung im Innenstadtbereich führen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Verringerung des MIV-Anteil durch verbesserten Radverkehr und ÖPNV.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz (Erläuterung sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Es wurde ein Pflege und Entwicklungskonzept für das Glacis entworfen und wird zeitnah in der Politik zum Beschluss vorgestellt. Dabei handelt es sich um einen historischen Grüngürtel, der sich mitten in der Innenstadt befindet.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (durch die vorgesehenen

Schätzwerte zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen lassen sich derzeit noch nicht abschätzen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

am 29.08.2020

4.2 Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom 07.09.2020 bis 09.10.2020

4.3 Formen der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit

Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die öffentliche Auslegung als Internetbeteiligung durchgeführt. Eine Einsichtnahme in die Auslegungsunterlagen war nach telefonischer Terminabsprache möglich.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Während der Auslegung wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans

keine

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme)

keine

5.3 Kosten/Nutzenanalyse (ggf. auch verbale Beschreibung)

Bitte beschreiben Sie hier eine ggf. durchgeführte Kosten/Nutzenanalyse!

nicht durchgeführt

6 Evaluierung des Aktionsplans

Welche Maßnahmen wurden getroffen, um die Durchführung der Lärmaktionsplanung und die Ergebnisse des Lärmaktionsplans zu überprüfen, ggf. Begründung wenn keine Maßnahmen getroffen wurden

Es wurden keine Maßnahmen getroffen. Es wurden keine Berechnungen erstellt.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist durch

Beschluss der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

am 18.11.2020 in Kraft getreten.

7.2 Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten erfolgte

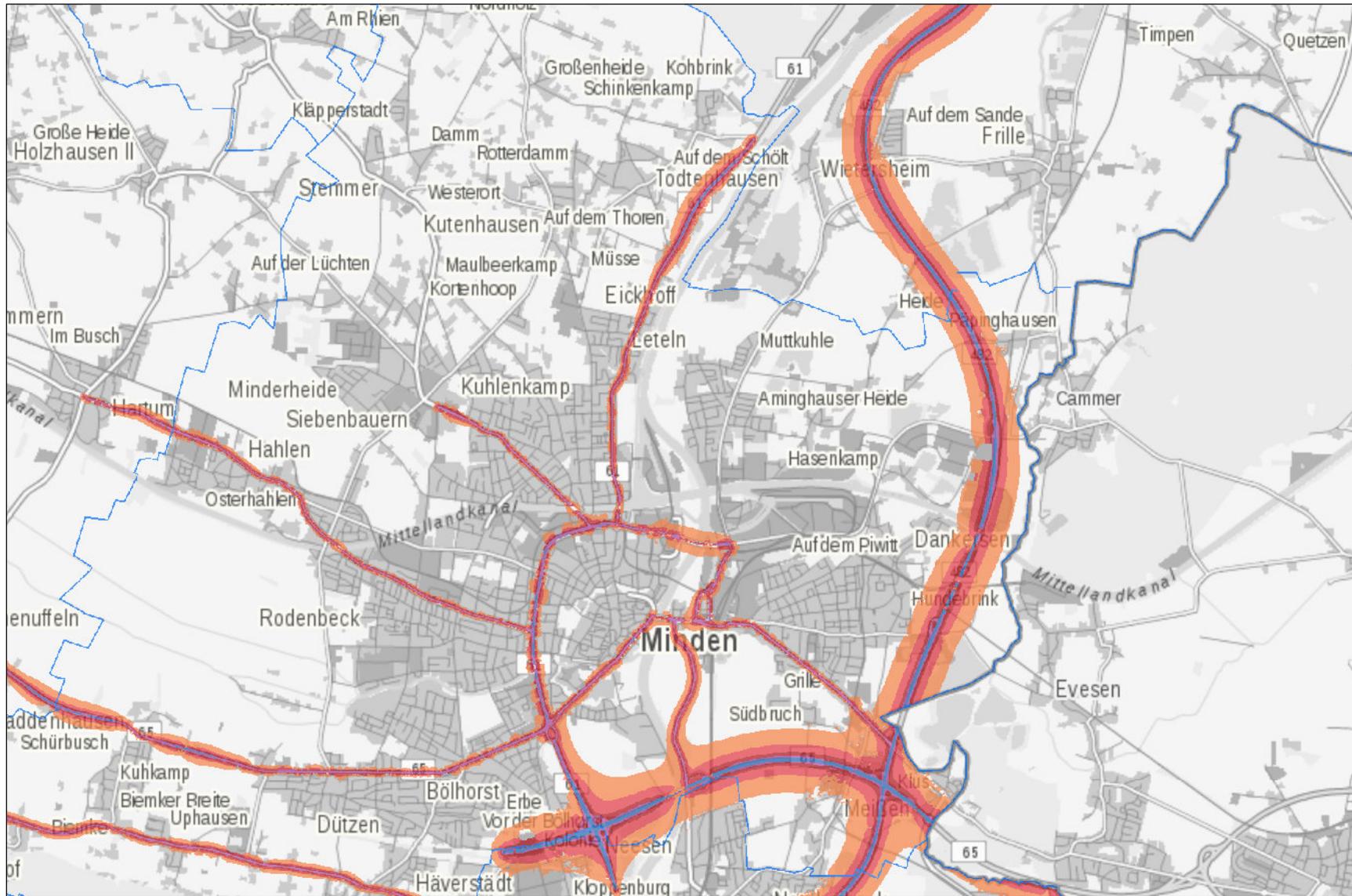
am 02.12.2020

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

https://www.minden.de/stadt_minden/de/Leben%20in%20Minden/Umwelt/L%C3%A4rmaktionsplan/

Unterschrift

Steffen Wilhelmi

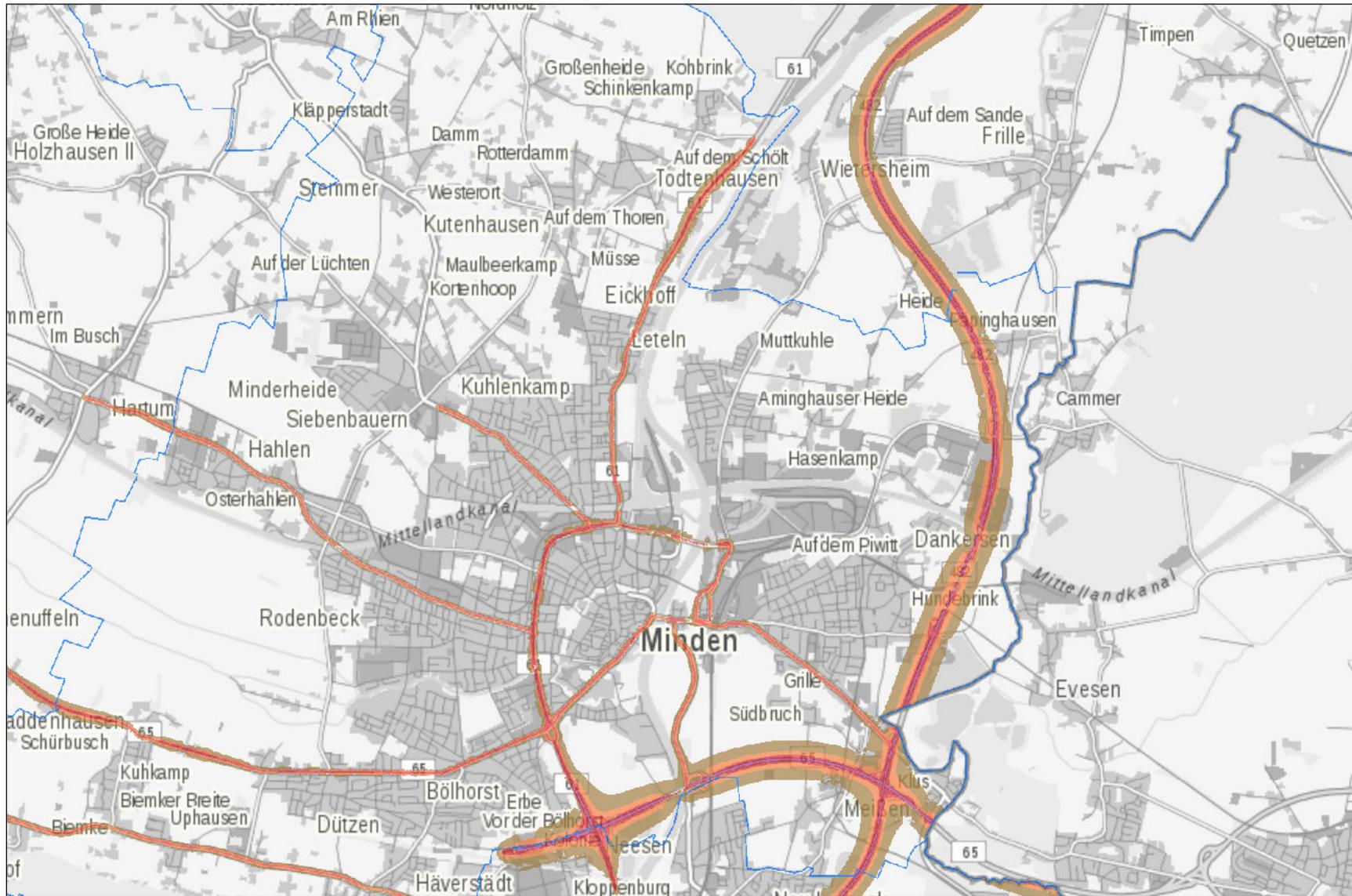


Straßenverkehr 24h

- L_{den} / dB(A)**
- > 55 ... <= 60
 - > 60 ... <= 65
 - > 65 ... <= 70
 - > 70 ... <= 75
 - > 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen





Straßenverkehr nachts

$L_{night} / dB(A)$

Light blue	> 50 ... <= 55
Yellow	> 55 ... <= 60
Orange	> 60 ... <= 65
Red	> 65 ... <= 70
Dark red	> 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

