

## 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 km<sup>2</sup> 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](http://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](mailto: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/](http://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/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](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](http://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](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 <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	4,60	1,13	0,2

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

L <sub>night</sub> /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 <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4.640	1.640	580	150	100

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

**Tabelle 2:**

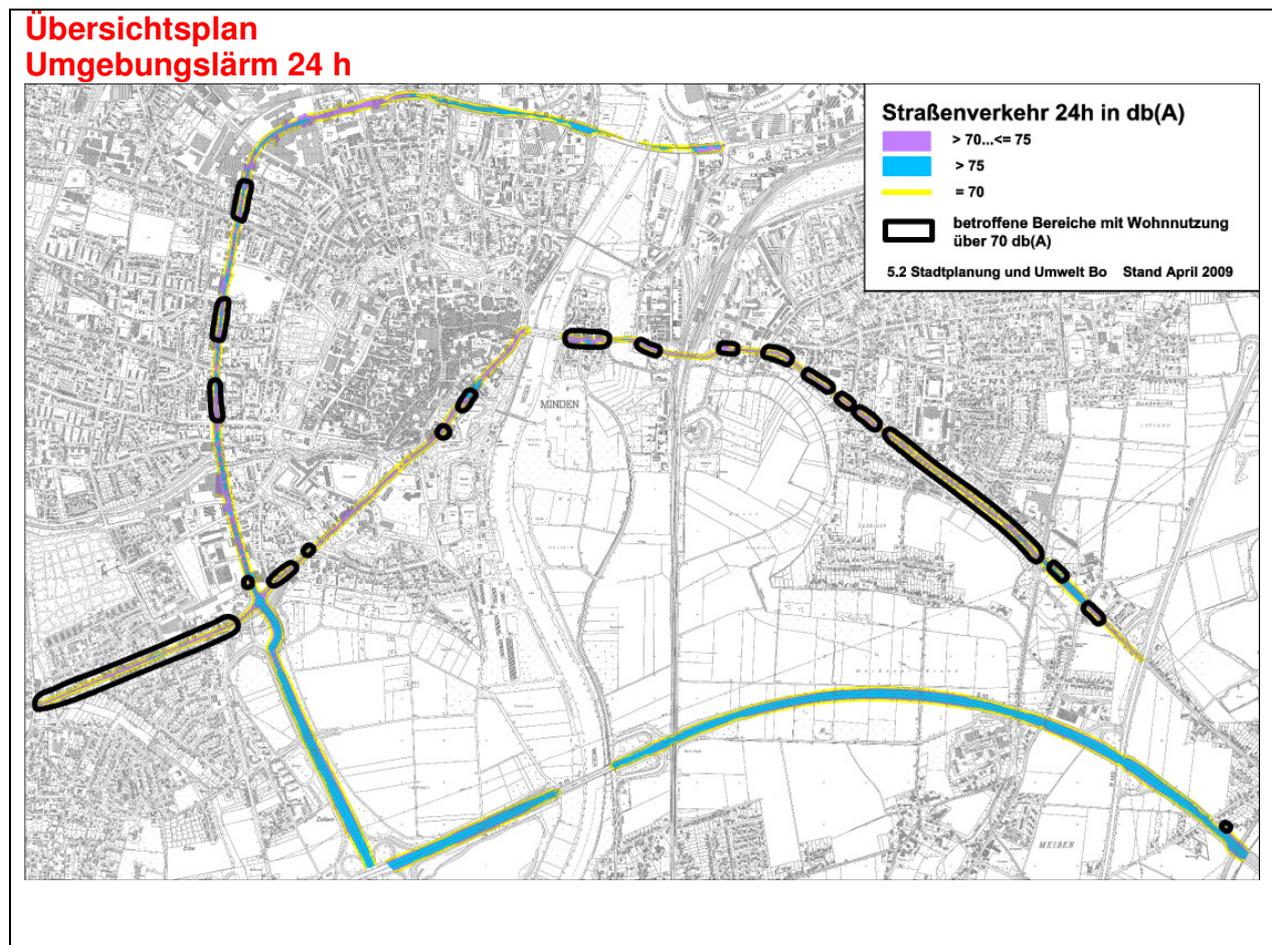
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

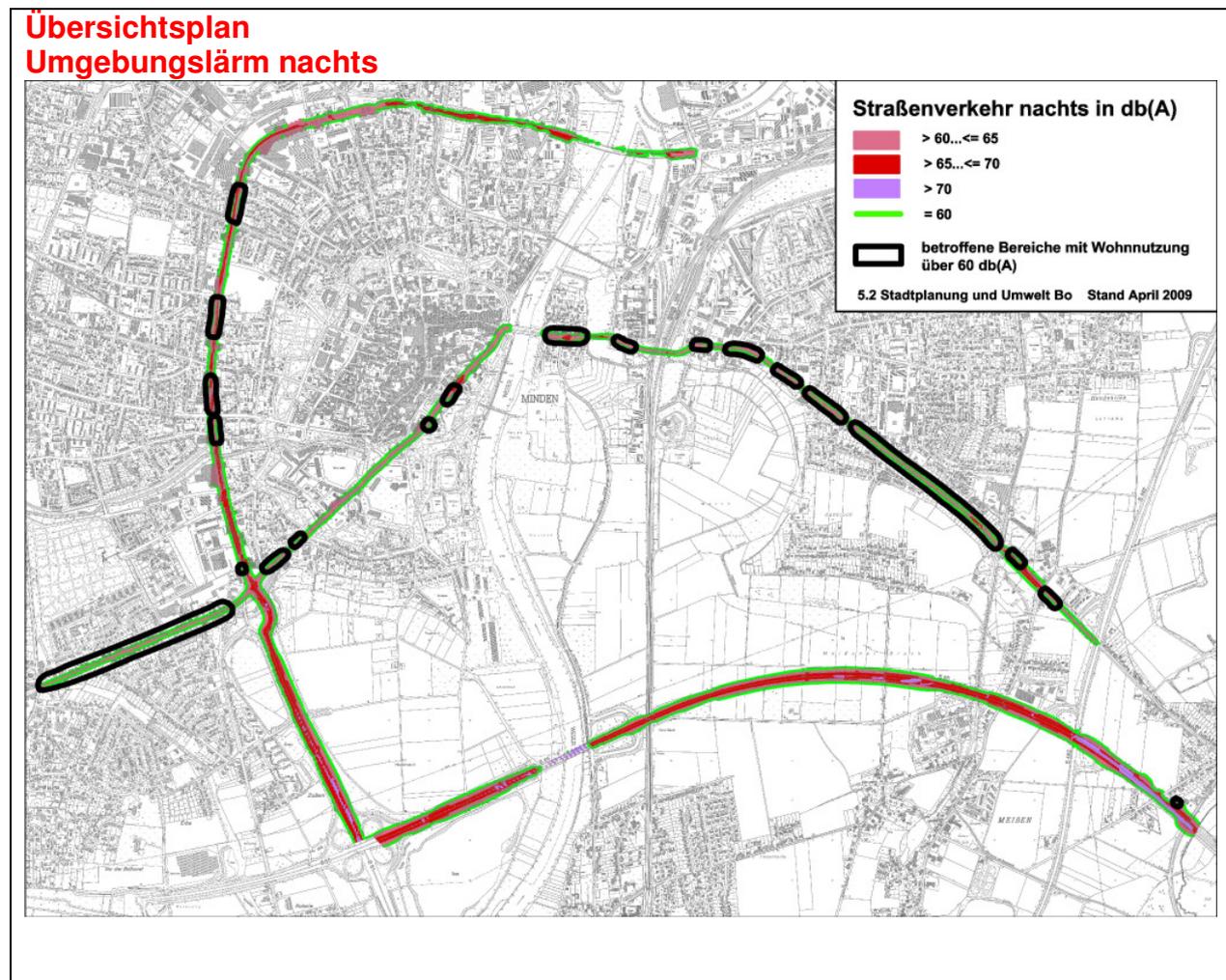
L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	10,8	2,7	0,7

L <sub>den</sub> /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.

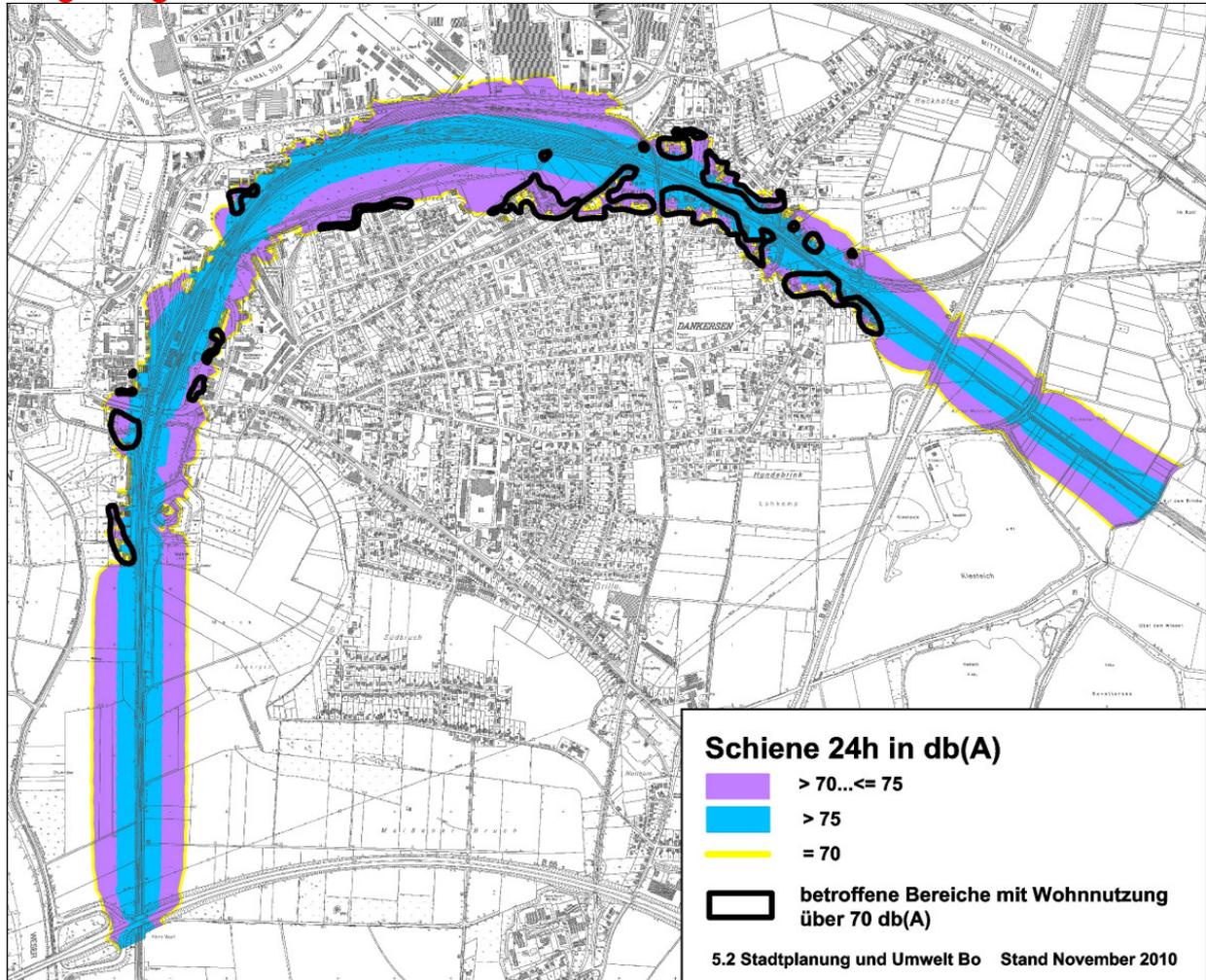
Im März 2011 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Bürgerversammlung durchgeführt (siehe Anlage 2, Protokoll vom 10.03.2011). Parallel erfolgte die Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange in dem Zeitraum von Mitte Februar bis Ende März 2011.

## **Finanzielle Informationen**

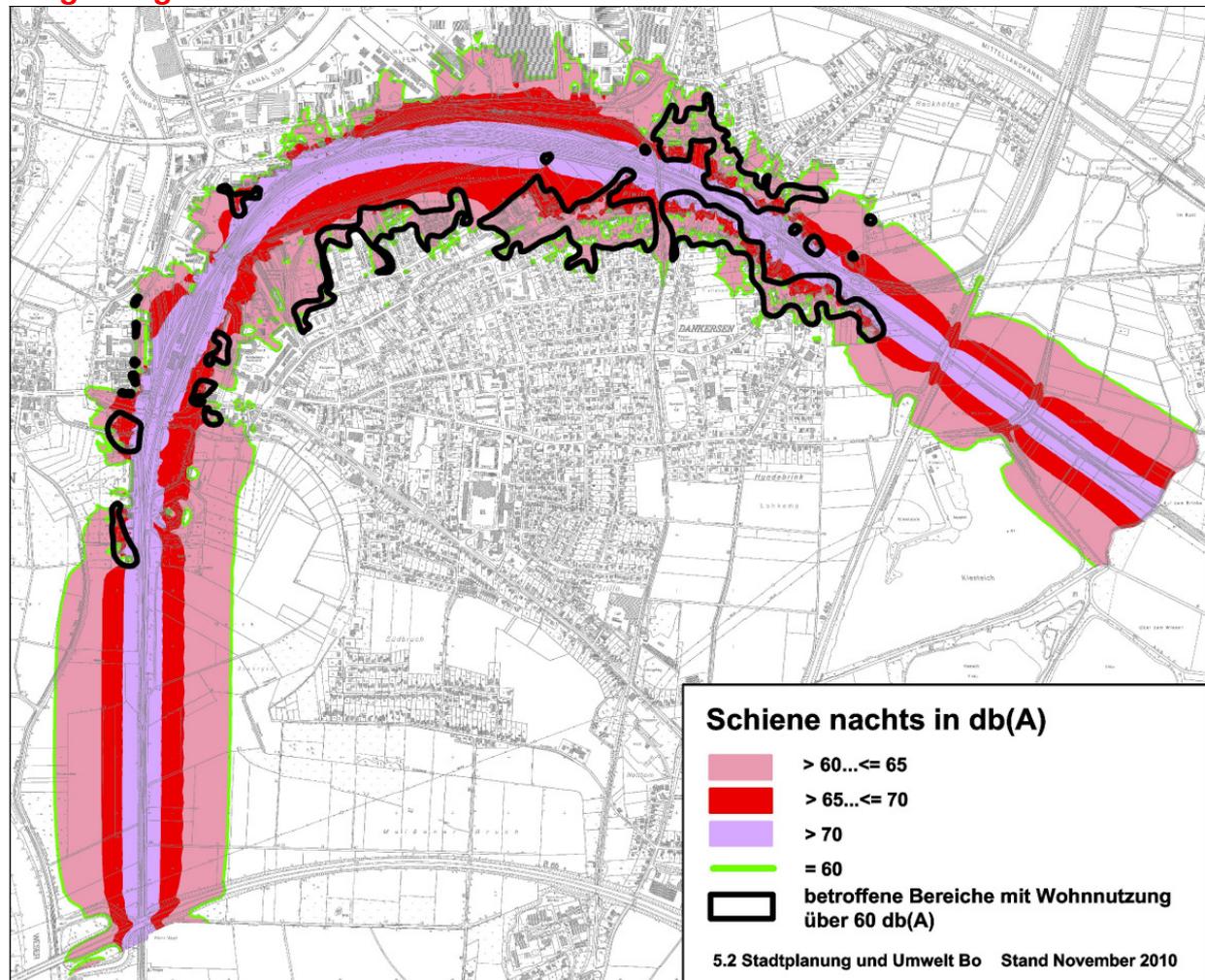
Vom Lärmaktionsplan Straße sind keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Minden zu erwarten.

## 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**