

**LÄRMAKTIONSPLANUNG  
PORTA WESTFALICA**

**- ENDBERICHT -**

**AUFTRAGGEBER: STADT PORTA WESTFALICA  
HAUPTSTRASSE 23-27, 32440 PORTA WESTFALICA**

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH  
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER  
TELEFON: 0511/38 39 40  
TELEFAX: 0511/33 22 82  
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. H. MAZUR  
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN  
DIPL.-ING. S. SCHUSTER**

**GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN  
DIPL.-ING. S. SCHUSTER**

**TYPOSCRIPT: DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS**

HANNOVER, 05. AUGUST 2009

P1926\_T01\_090805\_ENDBERICHT\_PW.DOC

<b>INHALTSVERZEICHNIS:</b>		<b>Seite</b>
0.	Vorwort .....	3
1.	Ausgangslage und Vorgehen .....	4
2.	Bestandssituation .....	4
2.1	Straßenverkehr .....	4
2.2	Schienenverkehr .....	5
2.3	Bewertung .....	5
2.4	„Hot Spots“ (Dringlichkeiten) .....	6
3.	Ziele und Maßnahmenkonzept .....	8
3.1	Rechtlicher Rahmen .....	8
3.2	Ziele des Lärmaktionsplanes .....	8
3.3	Maßnahmenübersicht und Handlungsschwerpunkte .....	8
4.	Maßnahmen (Lärmaktionsplan) .....	11
4.1	Örtlich vorhandene Planungen mit Lärmrelevanz .....	11
4.2	Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans .....	12
5.	Erwartete Wirkungen .....	14
6.	Maßnahmenumsetzung .....	16
6.1	Grundsätzliche Aussagen .....	16
6.2	Stand der Abstimmung .....	18

#### **TABELLENVERZEICHNIS:**

Tab. 3.1:	Strategien und Relevanz einzelner Maßnahmen in Porta Westfalica .....	10
Tab. 5.1:	Belastetenzahlen nach Pegelbändern – Hauptverkehrsstraßennetz .....	15
Tab. 6.1:	Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont .....	17

#### **ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb. 5.1:	Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung (eigene Zusammenstellung PGT, aus: Lärminderungsstudien [7] Rostock, PGT 1999 / [8] Rheine, PGT 2003 / [9] Berlin Charlottenburg - Wilmersdorf, [10] PGT 2006 / Dietzenbach, PGT 2007). 14
-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### **ANLAGENVERZEICHNIS:**

1a	Verkehrsmengen
1b	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw/24 h]
1c	Lärmschutzwände /-wälle
2	Hot Spots
3	Vorhandene Planungen
4	Maßnahmenvorschläge
5a	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: B 482 / Höhe Bahnhof
5b	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: B 482 / Höhe Vennebeck
5c	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: BAB 2 / nördlich Eisbergen
6	Stellungnahme EBA zur Lärmkartierung der Schienenwege vom 03.11.08
7	Stellungnahmen zum LAP im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

## 0. Vorwort

Mit dem vorliegenden Endbericht zum Lärmaktionsplan Porta Westfalica erfüllt die Stadt ihre Berichtspflicht zur Darlegung der Lärmsituation und der im Rahmen eines Lärmaktionsplanes zu treffenden Maßnahmen. Die Stadt hat auf Basis der vom Land durchgeführten Lärmkartierung eine Lärmaktionsplanung durchgeführt. Im Rahmen dieser sind zahlreiche Maßnahmevorschläge untersucht worden, die für besonders problematische Situationen innerhalb des Stadtgebietes Lösungsvorschläge zur Minderung des Verkehrslärms aufzeigen. Einzelne dieser Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung begriffen, andere werden im Lauf der nächsten Jahre in Bezug auf ihre Umsetzung weiter geprüft. Dabei ist nicht allein die Stadt verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen, sondern im Wesentlichen der Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger, der den größten Teil der lärmbelasteten Straßen unterhält.

Die Problematik des Schienenverkehrslärms konnte im vorliegenden Lärmaktionsplan zunächst nur am Rand betrachtet werden, da die aktualisierten Lärmkarten des Eisenbahn Bundesamtes noch nicht vorliegen. Zu gegebener Zeit werden diese der Öffentlichkeit vorgestellt und kommentiert.

Der Berichtsentwurf, der den LAP enthielt, wurde in den Ausschüssen vorgestellt und bereits dem Rat zur Beschlussempfehlung vorgeschlagen und ist zur Information und Abstimmung vom 20.05. bis 03.07.2009 ausgelegt worden. Bei der Stadt eingehende Anregungen wurden berücksichtigt. Diese sind in der Anlage dargestellt.

Der vorliegende Bericht fasst die abgestimmten Ergebnisse zusammen und wird in der Ratssitzung am 24.08.2009 zur Beschlusslage vorgelegt.

## 1. Ausgangslage und Vorgehen

„Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Absatz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird“<sup>1</sup>. In diesem Sinn ist die Lärmaktionsplanung (LAP) zunächst auf die Untersuchung der Konflikterwartungsgebiete beschränkt, welche diese Schwellenwerte erreichen. In der 1. Stufe der Lärmkartierung werden Straßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 6 Mio Kfz einbezogen. D.h. (nahezu) alle innerörtlichen Straßen in Porta Westfalica werden nicht berücksichtigt, obwohl sie mit einem Jahresaufkommen von 3 - 6 Mio Kfz und geringen Abständen zur Wohnbebauung hohe Betroffenenzahlen aufweisen.

Beim Schienenverkehr werden in der 1. Stufe der Lärmkartierung Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen einbezogen.

In Ergänzung zur 1. Stufe der Lärmkartierung wird für den Lärmaktionsplan Porta Westfalica auch das Straßennetz der 2. Stufe, d.h. Straßen mit mehr als ca. 8.000 Kfz/24 h, in die Betrachtung einbezogen sowie die Konfliktbereiche, die unterhalb der Lärmbelastungswerte von 70 / 60 dB(A) liegen.

## 2. Bestandssituation

### 2.1 Straßenverkehr

Den Anlagen 1 a-c sind die der Lärmkartierung zu Grunde gelegten Verkehrsmengen, die derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie die vorhandenen Abschirmungsmaßnahmen (Lärmschutzwände, -wälle) zu entnehmen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass in den der Lärmkartierung (Durchführung LANUV) zu Grunde liegenden Datensätzen eine Reihe von Angaben fehlerhaft sind:

- Der Weserauentunnel wurde nicht als Tunnelstrecke berechnet. D.h. es liegt dort eine geringere Lärmbelastung vor als in der Kartierung dargestellt.
- Die der Berechnung zu Grunde liegenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Verlauf B 482 Höhe Vennebeck und auf der BAB A 2 liegen unterhalb der tatsächlich vor-

---

<sup>1</sup> Lärmaktionsplanung, RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW – V-5 – 8820.4.1 v. 7.2.2008

handen Höchstgeschwindigkeiten. D.h. aufgrund höherer Geschwindigkeiten ist in diesen Abschnitten von einer höheren Lärmbelastung auszugehen.

- Die Verkehrsmengen im Zuge der B 65 östlich B 61 wurden zu hoch angesetzt.
- In Teilabschnitten der B 61 südlich der Weserbrücke fehlen Angaben zu Verkehrsmengen.
- Die Angaben zu Lärmschutzwänden und -wällen (Abschirmungen) sind nicht immer korrekt. Es bestehen teilweise erhebliche Höhenunterschiede bezüglich der Abschirmungen.
- Im Abschnitt BAB 2 östlich der L 441 (Kleinenbremen) wurde ein fehlerhaftes Geländemodell verwendet, welches die Lärmbelastung überzeichnet. Berechnet wurde eine sehr starke Lärmausbreitung in nördlicher Richtung, obwohl dieser Bereich durch ein ansteigendes Relief abgeschirmt ist.

Für den Straßenverkehr ist daher in zahlreichen Bereichen – bis auf den Weserauentunnel – von einer tatsächlichen höheren Lärmsituation auszugehen als in den Berechnungen aufgezeigt.

## 2.2 Schienenverkehr

Die Schienenstrecke Hannover – Ruhrgebiet, die das Gebiet Porta Westfalica in Nord-Süd-Richtung durchschneidet, wird von etwa 111.000 Zügen pro Jahr befahren. Eine aussagekräftige Lärmberechnung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für den Güterverkehr sowie Personenverkehr war für Januar / Februar 2009 angekündigt (vgl. hierzu auch die Stellungnahme des EBA in Anlage 6), soll nunmehr jedoch erst ab Mitte August 2009 vorliegen.

## 2.3 Bewertung

Im Stadtgebiet erkennbar sind die starken Lärmbänder verursacht durch die Bundesstraßen B 61, B 65 und B 482 sowie die BAB A 2. Dabei fällt auf, dass die Lärmausbreitungsberechnung aufgrund der Nichtberücksichtigung der Straßen der Stufe 2 sowie der Ungenauigkeiten der Datensätze Lücken aufweist. So ist zumindest der südliche Teil der Portastraße als auch die B 61 im Abschnitt an der Weserbrücke in die Berechnungen einzubeziehen, da die Verkehrsmengen nur unwesentlich unter den Werten der Stufe 1 (15.400 gegenüber 16.000 Kfz/24 h) liegen.

Die Lärmbelastung entlang der bisher nicht kartierten Straßen der 2. Stufe – insbesondere der Landesstraßen – ist als hoch einzuschätzen und wird durch das Relief (Steigungsstre-

cken, Hanglage, etc.) noch verstärkt. Die Lärmbelastung betrifft hier zudem in besonderem Maße Wohngebiete.

Die gesamten Berghänge im Bereich von Porta Westfalica sind durch Schienenverkehrslärm und den Straßenverkehrslärm der B 482 verlärmert. Die in den Wohngebieten erreichten Pegel liegen jedoch unterhalb den Auslöseschwellen  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder  $L_{Night}$  von 60 dB(A).

Mit dem Weserauentunnel ist im Bereich von Barkhausen eine weitgehende Beruhigung der örtlichen Situation eingetreten. Hier bleibt der Hauptschwerpunkt der Lärmbelastung auf dem südlichen Abschnitt der Portastraße.

Die Fehler bei der Lärmkartierung erschweren die vergleichende Beurteilung. Dessen ungeachtet ergibt sich eine Dringlichkeitssituation, die in Anlage 2 dargestellt ist.

## 2.4 „Hot Spots“ (Dringlichkeiten)

Auf Basis der Lärmkarten des LANUV erfolgte die Auswertung der „Hot Spots“, der besonders belasteten Bereiche, für die eine hohe Priorität zur Aufstellung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans besteht. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe wurde schwerpunktmäßig eine Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung gemäß des Lärmindizes  $L_{NIGHT}$  durchgeführt. Eine hohe Dringlichkeit (1. und 2. Priorität) besteht bei einer Überschreitung von 60 dB(A). Aber auch Bereiche mit einer Lärmbelastung von 55-60 dB(A) sind als noch dringlich einzustufen (3. Priorität).

Die untersuchten Straßen in Porta Westfalica liegen überwiegend außerorts oder in Randlagen und sind im unmittelbaren Randbereich nur wenig angewohnt. Die wesentlichen Konfliktbereiche sind nachfolgend aufgelistet (vgl. auch Anlage 2):

- B 61: Südlicher Eingang Weserauentunnel mit einer Lärmbelastung von bis zu über 65 dB(A) und angrenzender Wohnbebauung (auch Neubaugebiete). Da in diesem Abschnitt aufgrund falscher Eingabedaten die Tunnelstrecke bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurde, liegt die tatsächliche Lärmbelastung niedriger. In diesem Abschnitt ist eine Neuberechnung erforderlich.
- B 65: Barkhausen Höhe Portastraße, einzelne Wohnhäuser liegen in einem Pegelbereich von 60-65 dB(A).
- B 482: Abschnitt nördlich Bahnhof, einzelne Wohnhäuser sind von einer Lärmbelastung von über 65 dB(A) betroffen.
- B 482: Abschnitt in Höhe Vennebeck, einzelne Wohnhäuser sind von mit Pegeln von über 60 dB(A), teilweise auch über 65 dB(A) betroffen. Darüber hinaus sind große Teile

- Vennebecks, einschließlich Schule, jedoch sowohl durch die B 482 als auch die BAB 2 verlärmert und liegen überwiegend in einem Pegelbereich zwischen 50 und 55 dB(A)
- BAB 2: Im Verlauf der BAB 2 gibt es mehrere Bereiche in denen überwiegend einzelne belastete Wohnhäuser liegen mit einer Belastung größer 60 dB(A), teilweise auch größer 65 dB(A).
  - BAB 2: Im Abschnitt nördlich Eisbergen liegen Bereiche in denen mehrere Wohngebäude von einem Pegel von 60-65 dB(A) betroffen sind.
  - BAB 2: Im Bereich Vennebeck/Holtrup (westlich Autohof) sind etliche Wohngebäude von einer Lärmbelastung von über 65 dB(A) betroffen.

Konfliktbereiche, die aufgrund von Verkehrsmengen etwas unterhalb von 6 Mio Kfz/Jahr liegen und nicht in die 1. Stufe der Lärmkartierung fallen, befinden sich in Barkhausen in der Portastraße sowie in Hausberge im Kirchsiek (L 780).

In den Ortsteilen Neesen, Lerbeck, Barkhausen, Hausberge, Holzhausen und Vennebeck ist zusätzlich eine Überlagerung des Straßenverkehrslärms mit dem Schienenverkehrslärm insbesondere nachts festzustellen. Eine Bewertung kann jedoch erst nach Vorlage der Lärmkarten des EBA erfolgen.

### **3. Ziele und Maßnahmenkonzept**

#### **3.1 Rechtlicher Rahmen**

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-Richtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in deutsches Recht in den §§ 47a – f BImSchG.

#### **3.2 Ziele des Lärmaktionsplanes**

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. Sie ist integrativ und daher nur ämter- und ressortübergreifend zu realisieren. Planung, Finanzierung und Anordnung der Lärminderungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Entscheidend für den Erfolg ist die Integration des Aktionsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen. Empfehlenswert ist die Einrichtung eines Arbeitskreises Lärmaktionsplanung. Dieser sollte den Umsetzungsprozess von Maßnahmen begleiten. Die Maßnahmen sind in einem längerfristigen Planungs- und Umsetzungszeitraum zu realisieren, da die Lärmaktionsplanung immer auch als Prozess zu verstehen ist.


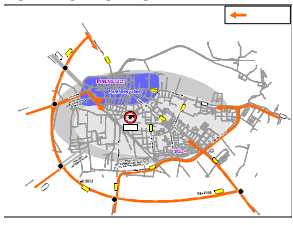


Bei der Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist zu beachten, dass das Ineinandergreifen verschiedener Maßnahmen berücksichtigt wird. Der Gesamterfolg ergibt sich aus der Wirkung vieler Einzelmaßnahmen.

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird in Porta Westfalica der Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt. Zahlreiche chronische Erkrankungen, so die Weltgesundheitsorganisation (WHO), haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichenden Nachtruhe.

#### **3.3 Maßnahmenübersicht und Handlungsschwerpunkte**

Die in der Tabelle 3.1 aufgelisteten Strategien und Maßnahmen eines Lärmaktionsplans sind als Checkliste in ihrer Übertragbarkeit auf Verhältnisse in Porta Westfalica untersucht worden. Verfolgenswerte Maßnahmen sind mit einem Punkt in ihrer Relevanz bewertet und in Bezug auf den Standort in der Spalte „Ort“ beschrieben.



Strategie	Maßnahmen	Relevanz	Ort	Wirkung
<b>Verkehrsvermeidung / Reduzierung der Verkehrsmengen</b> 	<b>Stadtentwicklung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung dezentraler Versorgung</li> </ul> <b>Förderung Fußgängerverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attraktive Fußwege und -verbindungen</li> <li>• Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen</li> </ul> <b>Förderung Fahrradverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike+Ride (Verknüpfung mit ÖPNV)</li> <li>• Abstellanlagen – diebstahlsicher, wettergeschützt</li> <li>• attraktive Radwege</li> <li>• Wegweisung</li> </ul> <b>Förderung ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebotsverbesserung</li> <li>• Stadtbussystem / flexible Bedienung</li> <li>• Verknüpfung Schiene/Bus, Bus/Bus</li> <li>• Park+Ride</li> <li>• Busbeschleunigung</li> <li>• Tarifstruktur (Job-Ticket)</li> </ul> <b>Weiteres</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkraumbewirtschaftung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>● ⇒</li> <li>● ⇒</li> <li>● ⇒</li> <li>○</li> <li>○</li> <li>○</li> <li>-</li> <li>● ⇒</li> <li>●</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>●</li> </ul>	<p>Bahnhof Hausberge</p> <p>Bahnhof Hausberge</p> <p>Bahnhof Hausberge</p>	<p>flächenhaft, mittlere bis geringe Wirkung, Radverkehrsförderung stellenweise mit deutlicher Wirkung</p>
<b>Räumliche Verlagerung von Verkehren</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsumfahrung</li> <li>• Stadtkernentlastungsstraße</li> <li>• Verkehrsleitsysteme</li> <li>• Pfortnerampeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>● ⇒</li> </ul>	<p>Barkhausen</p>	<p>flächenhaft und linienhaft, mittel- bis langfristige Umsetzung, Akzeptanzprobleme, (Weserauentunnel vorh.)</p>
<b>Reduzierung Schwerverkehr</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Routennetzauweisung bzw. -beschränkung (B 61)</li> <li>• Wegweisung (B 61)</li> <li>• Nutzervorteile für emissionsarme Lkw</li> <li>• Verbesserung der Logistik</li> <li>• City-Logistik</li> <li>• Fahrverbote (zeitlich/räumlich befristet)</li> <li>• Restriktionen für Fahrzeuge, Fahrzeugklassen (LKW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ⇒</li> <li>●</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> </ul>	<p>B 482 / Bahnhof</p>	<p>flächenhaft, mittlere bis geringe Wirkung, LKW-Verbote stellenweise mit deutlicher Wirkung</p>
<b>Reduzierung Geschwindigkeiten</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 100 abschnittsweise auf BAB 2</li> <li>• Tempo 50/70 abschnittsweise im Zuge der B 482</li> <li>• Geschwindigkeitstrichter</li> <li>• § 45 StVO (Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓/● ⇒</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>● ⇒</li> <li>● ⇒</li> </ul>	<p>BAB 2 / Eisbergen / Vennebeck</p> <p>Vennebeck</p>	<p>linienhaft, kurzfristig und versuchsweise umsetzbar, teilw. sehr hohe Wirkung</p>
<b>Homogenisierung Verkehrsfluss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsmengenabhängige Lichtsignalanlagen</li> <li>• Koordinierung der Lichtsignalanlagen</li> <li>• Umbau von Knoten zu Kreisverkehren</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit zu lärminderndem Verhalten:</li> <li>• Angepasste Fahrweise</li> <li>• Motorradkontrollen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>○</li> <li>○</li> <li>● ⇒</li> <li>●</li> </ul>	<p>Gesamtstadt</p>	<p>kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung</p>

Strategie	Maßnahmen	Relevanz	Ort	Wirkung
<b>Straßenraumgestaltung</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelinseln</li> <li>• Reduzierung der Breite der Fahrstreifen</li> <li>• Engstellen</li> <li>• Komplettumgestaltung Straßenraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ⇒</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>○</li> </ul>	Barkhausen Hausberge Bahnhof	linienhaft, punktuell, kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung
<b>Verbesserung Fahrbahnbeläge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belagsanierung, Asphaltdecke</li> <li>• offenerporiger Asphalt (<math>V &gt; 50</math> km/h), bspw. BAB 2, B 482</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ⇒</li> <li>●</li> </ul>	BAB 2 / Eisbergen / Vennebeck / B 482 im Bereich Hausberge	linienhaft, punktuell, mittel- bis langfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung
<b>Abstandsvergrößerung</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Fahrstreifenanzahl</li> <li>• Reduzierung der Breite der Fahrstreifen, Anlage von Radwegen, Radfahrstreifen etc.</li> </ul>	- -		linienhaft, kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung
<b>Städtebauliche Maßnahmen im Seitenraum</b> 	<b>Städtebauliches Handlungsrepertoire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umstufungen und Umnutzung bspw. besonderes Wohngebiet, Mischgebiet etc.</li> <li>• Baurecht schaffen für bauliche Abschirmungen, bauliche Ergänzungen (Hofschließungen, gläserne Wände)</li> <li>• Grundhafte Sanierung der Gebäudestrukturen städtebaulich begleiten</li> <li>• Grüner Lärmschutz</li> <li>• Sanierung / passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, verglaste Loggien)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>●</li> <li>○ ⇒</li> <li>●</li> <li>●</li> </ul>	Gesamtstadt	meist linienhaft und punktuell, mittel- bis langfristig umsetzbar mit teilweise sehr hohen Wirkungen
<b>Abschirmungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmschutzwand, -wall in Zuge BAB 2 und B 482 Höhe Vennebeck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ⇒</li> </ul>	BAB 2 / Eisbergen / Vennebeck BAB 482 Vennebeck	linienhaft, mittel- bis langfristig umsetzbar mit teilweise sehr hohen Wirkungen

● sehr relevant ○ relevant – nicht relevant ✓ bereits durchgeführt

Tab. 3.1: Strategien und Relevanz einzelner Maßnahmen in Porta Westfalica

## 4. Maßnahmen (Lärmaktionsplan)

### 4.1 Örtlich vorhandene Planungen mit Lärmrelevanz

Beabsichtigte Planungen der Kommune sowie übergeordneter Träger wurden in Bezug auf ihre Lärmrelevanz geprüft und bewertet.

#### **Verkehrskonzept Porta Westfalica-Barkhausen**

Das Verkehrskonzept Porta Westfalica-Barkhausen untersuchte die Auswirkungen der B 65<sub>neu</sub> und des Klinikumneubaus zur kurz- und mittelfristigen Sicherung verträglicher Verkehrsverhältnisse für Anwohner, Fußgänger und Radfahrer insbesondere in der Portastraße.

Wesentliche Ergebnisse der Untersuchung sind:

- Unter Zugrundelegung flankierender Maßnahmen wird auch nach dem Neubau des Klinikums ein Prognoseverkaufsaufkommen in der Portastraße erreicht, das unter dem heutigen Aufkommen liegt.
- Im Zuge der B 61, Weserauentunnel und Abschnitt bis zur B 65, ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von ungefähr 20% zu rechnen (Neuberechnung und ggf. Maßnahmen prüfen).
- Eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der B 65<sub>neu</sub> wird prognostiziert, so dass die schon heute vorhandene Überschreitung des 60 dB(A) – Pegels deutlich zunehmen wird. Hier ist durch entsprechende lärmindernde Maßnahmen gegenzusteuern. Vorgeschlagen wird bspw. die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf 70 km/h (heute: eine Richtung 100 km/h, Gegenrichtung 70 km/h).
- Im Rahmen des Konzeptes zur Erschließung des Klinikums ist ferner vorgesehen, die Portastraße in der Nord-Süd-Achse zwischen der Einmündung in das Gewerbegebiet Barkhausen und dem Weserauentunnel auf der Südseite weiter zu beruhigen. Vorgesehen sind Pfortnerampeln zur Verkehrsdämpfung, um eine stärkere Nutzung des Weserauentunnels zu erreichen sowie die Festsetzung weiterer verkehrsberuhigender Elemente, wie sie bereits in der nördlichen Portastraße umgesetzt wurden.

#### **Vierspuriger Ausbau der B 482**

Die Bundesstraße B 482 soll im Bereich zwischen Weserbrücke Höhe Hausberge und Autobahn vierstreifig ausgebaut werden. Die Maßnahme ist im weiteren Bedarf des Bundesverkehrsweegeplanes enthalten. Ein Ausbau der Straße würde aufgrund der sich dann verändernden Geschwindigkeiten und des notwendigen Platzbedarfes die Lärmsituation innerhalb des gesamten Stadtgebietes von Porta Westfalica weiter verschlechtern.

## 4.2 Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans

Unter Würdigung der im Stadtgebiet bereits vorhandenen und angedachten Maßnahmen sollten vorrangig folgende ergänzende Maßnahmen ergriffen werden:

### Teil-Aktionsplan Bereich B 482 / Hausberge / Bahnhof

Veränderung der Wegweisung für den Lkw-Verkehr im Zuge der B 61. Zur Vermeidung von unnötigen Lkw-Fahrten über die Weserbrücke und die B 482 im Bereich Bahnhof sollte für den aus Richtung Südwesten kommenden Verkehr zur B 65 und zur B 482 in Richtung Zielgebiete Nienburg, Bremen, etc. eine Wegweisung durch den Weserauentunnel erfolgen. Die vorhandene Wegweisung an der Weserbrücke soll dementsprechend umgestellt werden.

Schwerpunkt eines konzertierten Maßnahmenprogramms wird die B 482 sein. Hier werden Maßnahmen zur Lärmabschirmung ebenso vorgeschlagen wie Veränderungen des Fahrbahnquerschnittes und die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten und deren Überwachung. Grundsätzliches Ziel ist Tempo 70 km/h als Maximalgeschwindigkeit zwischen Autobahnanschluss und Bundesstraßenkreuz B 61 / B 65. Darüber hinaus soll durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags im Rahmen der Deckensanierung im Bereich der Maßnahmenstelle Hausberge geprüft werden. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Umbauten am Bahnhof durch den Landesbetrieb Straßen.NRW. Maßnahmen zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind insbesondere in den Bereichen Porta Westfalica-Bahnhof und Knotenpunkt B 482 / Findelstraße zu ergreifen.

Sinnvoll ist auch die Schaffung einer Ortsdurchfahrt im Bereich Hausberge, um eine stärkere Integration der Straße in den Ablauf des örtlichen nichtmotorisierten und sonstigen Verkehrs zu erzielen. Dabei spielt die Verbesserung der Bahnhofsanbindung eine vorrangige Rolle, da damit die schon heute hohe Bedeutung des Bahnhofs für die Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entscheidend verbessert wird. Für die Bahnhofsanbindung wird ein Vollknoten an die B 482 vorgeschlagen, um den ÖPNV anzubinden und um die Umwegfahrten beim Verlassen des Park+Ride-Parkplatzes zu unterbinden.

Die Durchlässigkeit der B 482 in diesem Abschnitt für die fußgänger- und radverkehrsbezogenen Querungen über die Straße sollten ebenfalls unterstützt und im Sinne der RAST 06<sup>2</sup> geprüft werden. Anlage 5a zeigt exemplarisch, wie eine Veränderung der Situation im Bereich des Bahnhofs erfolgen kann.

---

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, Ausgabe 2006

**Teil-Aktionsplan Bereich B 482 / Bereich Vennebeck**

Für den Bereich Vennebeck wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h sowie westseitig die Einrichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der direkt an die B 482 angrenzenden Wohnbebauung vorgeschlagen (vgl. auch Anlage 5b).

**Teil-Aktionsplan Bereich B 65 / Bereich Barkhausen – Portastraße**

Insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens im Zuge der B 65<sub>neu</sub> ist die Brücke über die Portastraße mit Lärmschutzwänden auszustatten.

**Teil-Aktionsplan BAB 2 / Bereich Vennebeck und Eisbergen**

Für die Autobahn BAB 2 wird vorgeschlagen, in den besiedelten Bereichen – allerdings vorrangig in Vennebeck – den offenporigen Asphalt zur Lärmreduzierung einzusetzen. Darüber hinaus sind an verschiedenen Stellen die Lärmschutzwände zu erhöhen bzw. zu vervollständigen (vgl. Anlage 5c).

In Höhe Ortsteil Vennebeck sollte vorrangig auf der südlichen Seite der BAB 2 ein Lärmschutzwall realisiert werden. Hierbei könnte vorhandenes Bodenmaterial zum Aufschütten eines Lärmschutzwalles verwendet werden. Diese Maßnahme hat eine große Relevanz für die südlich der BAB A 2 liegenden betroffenen Wohngebäude.

Auch hier ist eine enge Abstimmung mit der Straßenbaubehörde des Landes zu suchen, um – ähnlich wie im angrenzenden Niedersachsen – die Verwendung von lärmminderndem Asphalt durchgängig in Bereichen mit höheren Anwohnerzahlen umzusetzen.

Weiterhin ist die Senkung von Fahrgeschwindigkeiten in einzelnen Bereichen der BAB A 2 auf 100 km/h nachts aus Gründen des Lärmschutzes empfehlenswert. Dies betrifft vorrangig Bereiche in Vennebeck und Eisbergen.

**Ruhige Gebiete**

Verschiedene Bereiche Porta Westfalicas sollten als „ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden, vorrangig betrifft dies Bereiche, die der Erholung dienen, und Bereiche, die einem hohen Schutzstatus unterliegen. In Porta Westfalica sind dies in erster Linie das Klinikum sowie der Kurpark. In den „ruhigen Gebieten“ sollten ein Mittelungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts als Zielwerte gelten sollten. Die Zielwerte sind aufgrund des besonderen Schutzstatus der „ruhigen Gebiete“ in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV<sup>3</sup> für Wohngebiete gewählt worden. Anzustreben ist, die „unverbindliche“ Einführung als „ruhiges Gebiet“ im Rahmen des anvisierten kontinuierlichen Monitoring- und Umsetzungsprozesses als besondere Prüfgröße einer Lärmverträglichkeit Einzelfall bezogen sorgfältig abzuwägen.

---

<sup>3</sup> Die Stadt Wuppertal hat bspw. für „ruhige Gebiete“ mit 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts noch niedrigere Zielwerte festgelegt.



Abbildung 5.1 gibt darüber hinaus eine Übersicht über ausgewählte Maßnahmen und ihr Wirkungspotenzial, welches zum Teil wesentlich über den im Berechnungsverfahren ermittelten Werten liegen kann (vgl. dazu auch „Handbuch Lärminderungspläne“<sup>4</sup>).

In Bezug auf die betroffenen Einwohner/innen ergibt sich durch die ausgewählten Maßnahmen vorbehaltlich weiterer ergänzender Maßnahmen durch Reduzierung des schienenverkehrsbezogenen Lärms eine in Tabelle 5.1 dargestellte Veränderung der Einwohner pro Pegelklasse. Da ohne Neuberechnung kein direkter Zugriff auf abschnitts- oder gebäudebezogene Betroffenenzahlen möglich ist, wird richtliniengemäß eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes durchgeführt. Aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmenpakete werden insbesondere in den Bereichen mit den meisten Betroffenen Lärminderungen von 5 dB(A) und darüber prognostiziert, die entsprechend pauschal auf die Betroffenen umgelegt werden.

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten	Entlastung
DEN		gem. Lärmkartierung	gem. LAP	
	über 55 – bis 60	2.072	565	1507
	über 60 – bis 65	565	175	390
	über 65 – bis 70	175	54	121
	über 70 – bis 75	54	11	43
	über 75	11	0	11

NIGHT				
	über 50 – bis 55	1.312	338	974
	über 55 – bis 60	338	110	228
	über 60 – bis 65	110	20	90
	über 65 – bis 70	20	3	17
	über 70	3	0	3

Tab. 5.1: Belastetenzahlen nach Pegelbändern – Hauptverkehrsstraßennetz

<sup>4</sup> Handbuch Lärminderungspläne, Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden, PGT Hannover, 1994 (im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin, UBA-Bericht Nr. 7/1994)

## **6. Maßnahmenumsetzung**

### **6.1 Grundsätzliche Aussagen**

Die Maßnahmenvorschläge sind übersichtsartig der Anlage 4 zu entnehmen. Die in der Übersicht dargestellten einzelnen Maßnahmen/Maßnahmenorte sind in unterschiedlichen Zeithorizonten realisierbar. Alle Maßnahmen dienen vorrangig der Homogenisierung des Verkehrsflusses und der Minderung von nächtlichen Spitzengeschwindigkeiten sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unterschiedliche Maßnahmenträger sind in den weiteren Umsetzungsprozess einzubinden bzw. bereits beteiligt worden. Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen und Ihrer Umsetzung finden sich in der Tabelle 7.1.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eng an ein koordiniertes Vorgehen mit den Straßenbaulastträgern bzw. der Deutschen Bahn AG gebunden. In wenigen einzelnen Fällen kann die Stadt auch unabhängig davon agieren.

Für die Maßnahmen in der Eigenverantwortung der Kommune, zu denen u.U. auch die Schaffung weiterer Anlagen zum Lärmschutz (Lärmschutzwände, etc.) gehören kann, ist zu erwarten, dass in Kürze Fördermittel von Seiten des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Diese Fördermittel sind frühzeitig zu akquirieren und im Dialog mit dem Ministerium anzumelden.

Darüber hinaus sind die Baulastträger der Bundesstraßen möglichst dazu zu verpflichten, ihren Beitrag zur Lärmaktionsplanung im Sinne der dargestellten Maßnahmen zu leisten. Die im LAP aufgelisteten Maßnahmen bzw. Teilaktionspläne sind als Prüfaufträge an die entsprechenden Straßenbauämter zu richten. Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen (zu beteiligende Behörden und Baulastträger) und deren Realisierungskonzept sind der Tabelle 6.1 zu entnehmen.



Lärmaktionsplan - Stadt Porta Westfalica										
Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont										
Straße	Abschnitt	Bereits erörterte, mögliche Maßnahmen; Untersuchungsbedarf hinsichtlich Realisierungsmöglichkeiten	Organisatorischer Koordinationsbedarf						Realisierungs- horizont	Umsetzungshindernisse, Untersuchungsbedarfe
			A	B	C	D	E	F		
B 61		Änderung Wegweisung	#	#	#	●	✓		kurzfristig	
B 482	Höhe Bahnhof	Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●			kurzfristig	
		Reduzierung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●	#		kurzfristig	
		Mittelseln	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Linksabbiegehilfen	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Vollknoten	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Lärmindernder Fahrbahnbelag					●		kurz-/mittelfristig	
B 482	Höhe Vennebeck	Reduzierung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●	✓		kurzfristig	
		Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●	✓		kurzfristig	
		Lärmschutzwall		●	✓		✓	✓	mittel-/langfristig	
BAB 2 (B 404)	Höhe Eisbergen	Reduzierung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●	#		kurzfristig	
		Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●			kurzfristig	
		Lärmschutzwall	#	●	✓	●	✓		mittel-/langfristig	
		alt. ZWOPA					●		mittel-/langfristig	

- Planungs- und Maßnahmenträger
- ✓ Genehmigung erforderlich
- # Abstimmung erforderlich

- A Tiefbauamt
- B Stadtplanungsamt
- C Umweltamt
- D Straßenverkehrsamt
- E Straßenbauamt (Landesbetrieb Straßen.NRW)
- F Wohnungseigentümer

Tab. 6.1: Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont

## 6.2 Stand der Abstimmung

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen wurden bereits erste Abstimmungsgespräche u.a. mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger geführt. Weitere Abstimmungen werden folgen. Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

- Die Wegweisung im Verlauf B 61 / Höhe Weserbrücke soll umgestellt werden.
- Im Verlauf der B 482 / Höhe Bahnhof soll im Rahmen der Umbauten am Bahnhof durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages erfolgen.
- Die Anbindung des Bahnhofs / Bahnhofsbereiches soll verbessert werden.
- Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.
- Verbesserte Anfahrbarekeit für den Linienbusverkehr.
- Anlage weiterer Park+Ride-Stellplätze mit Zu- und Abfahrtsmöglichkeit im unmittelbaren Bahnhofsbereich.

Parallel dazu hat das Amt für Sicherheit und Ordnung begonnen, folgende Maßnahmen umzusetzen:

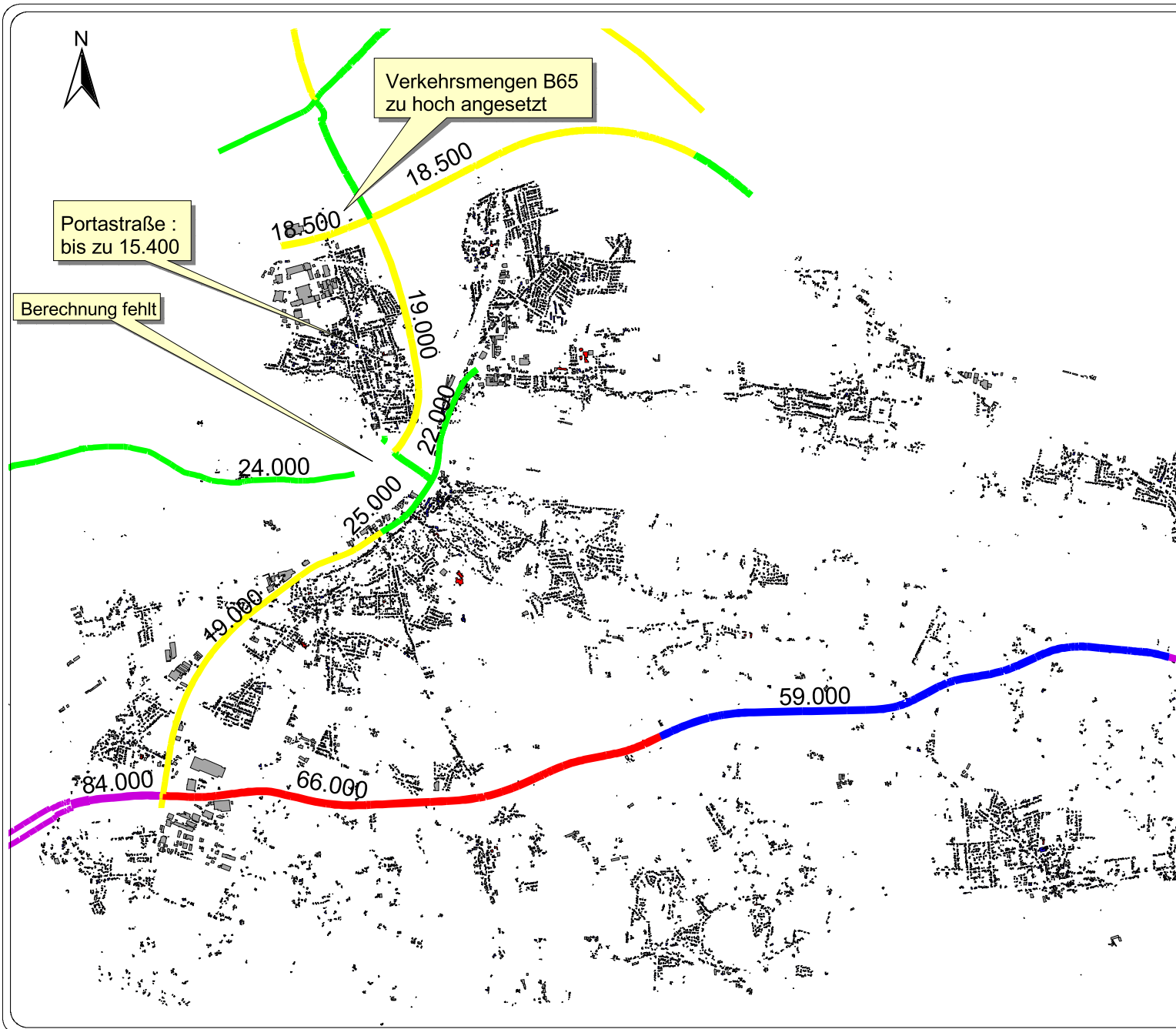
- Beschilderung des nördlichen (städtischen) Abschnittes der Portastraße mit Verkehrszeichen 274-53 StVO (30 km/h).
- Beschilderung der Verkehrszeichen mit dem Zusatzzeichen 22-6 h sowie dem Schriftzug „Nachtruhe“.
- Rechtzeitige Ankündigung der bereits bestehende Lkw-Verbotsbeschilderung in südlicher und nördlicher Richtung.
- Auf der Weserbrücke Führung des Fernverkehrs durch entsprechende Wegweiser bzw. Vorwegweiser durch den Weserauentunnel.

Weiterhin wird ein Beschilderungskonzept mit der Zielsetzung der größtmöglichen Vermeidung von Lkw-Verkehr in den Ortsdurchfahrten erstellt. Hierbei wird insbesondere auch der Verkehr aus westlicher Richtung (Kreisstraße) berücksichtigt.

Geprüft wird die Beschilderung hinsichtlich der Wegweisung für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern/wassergefährdender Ladung.

Durch den Wirtschaftsbetrieb wird geprüft, ob bauliche bzw. verkehrsgestalterische Maßnahmen (Schutzstreifen für Radfahrer und Inseln im Bereich der Fußgängerüberwege) im südlichen Abschnitt der Portastraße zu verwirklichen sind.

# LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA



## Verkehrsmengen

- < 20.000
- 20.000 - 50.000
- 50.000 - 60.000
- 60.000 - 80.000
- > 80.000

## Gebäude

- Wohnnutzung
- Schule / Krhs. / KiGa
- Sonstiges

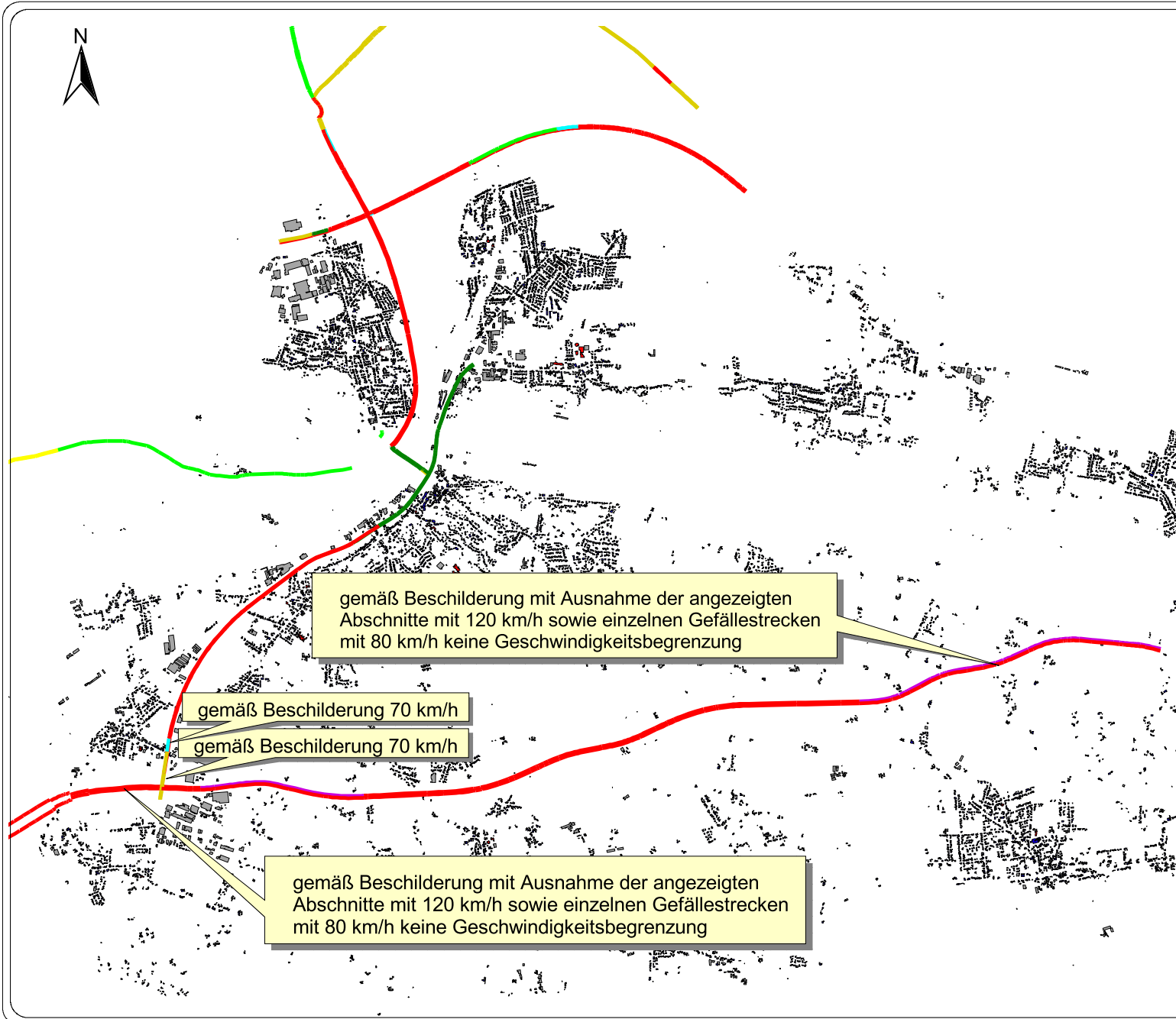
## VERKEHRSMENGEN

Quelle :  
Eingabedaten Lärmkartierung,  
ergänzende Angaben PGT

- Stand 17.11.2008 -

1a

# LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA



Zul. Höchstgeschw. PKW Tag

- 30
- 50
- 60 - 63
- 70
- 80
- 90
- 100
- 120

Gebäude

- Wohnnutzung
- Schule / Krhs. / KiGa
- Sonstiges

ZULÄSSIGE  
HÖCHSTGESCHWINDIGKEITEN  
PKW / TAG

Quelle :  
Eingabedaten Lärmkartierung,  
ergänzende Angaben PGT

- Stand 17.11.2008 -

# LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA



Lärmschutzwände/-wälle

Wall

Wall/Wand

Wand

Gebäude

Wohnnutzung

Schule / Krhs. / KiGa

Sonstiges

LÄRMSCHUTZWÄNDE/ -WÄLLE

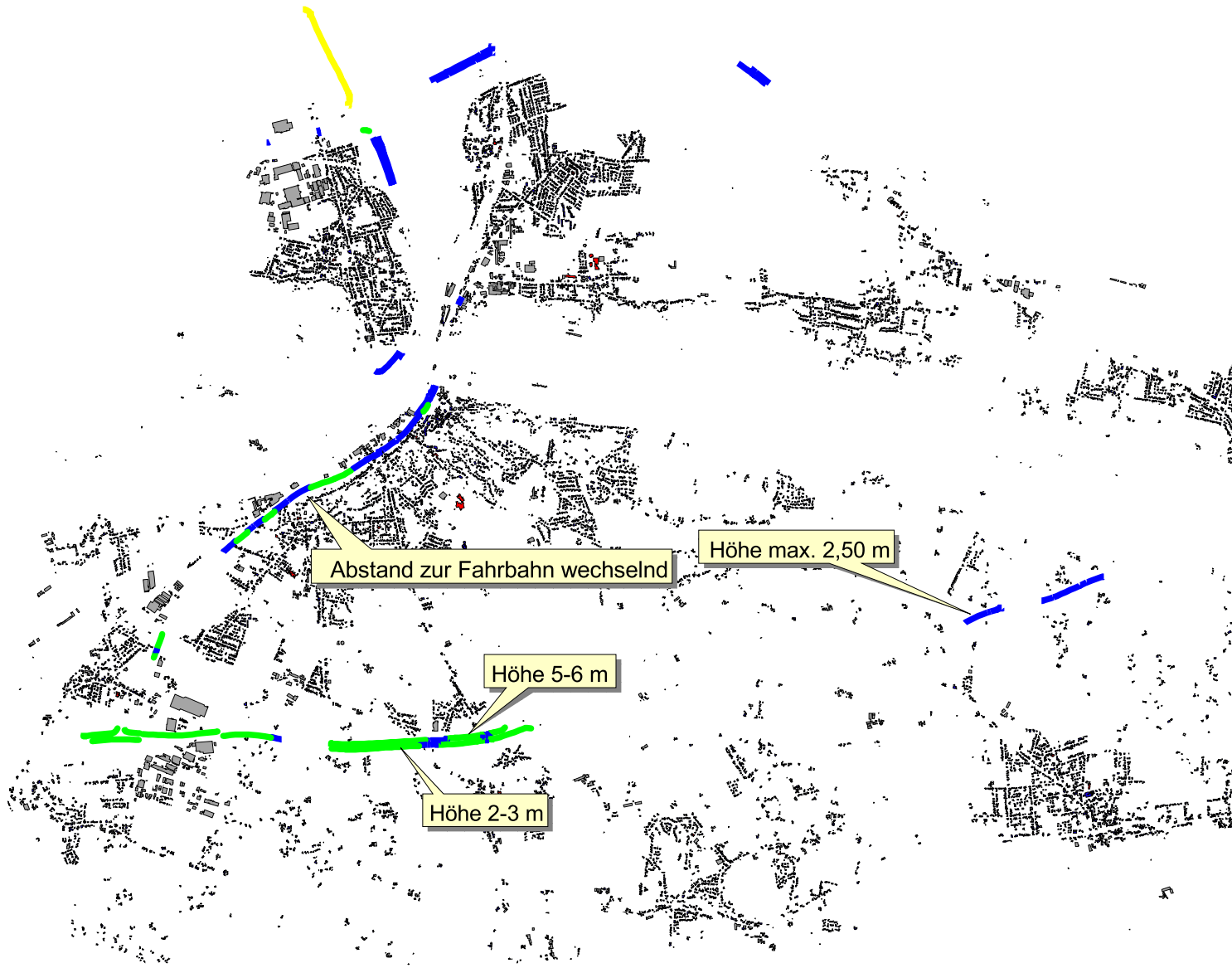
Quelle :

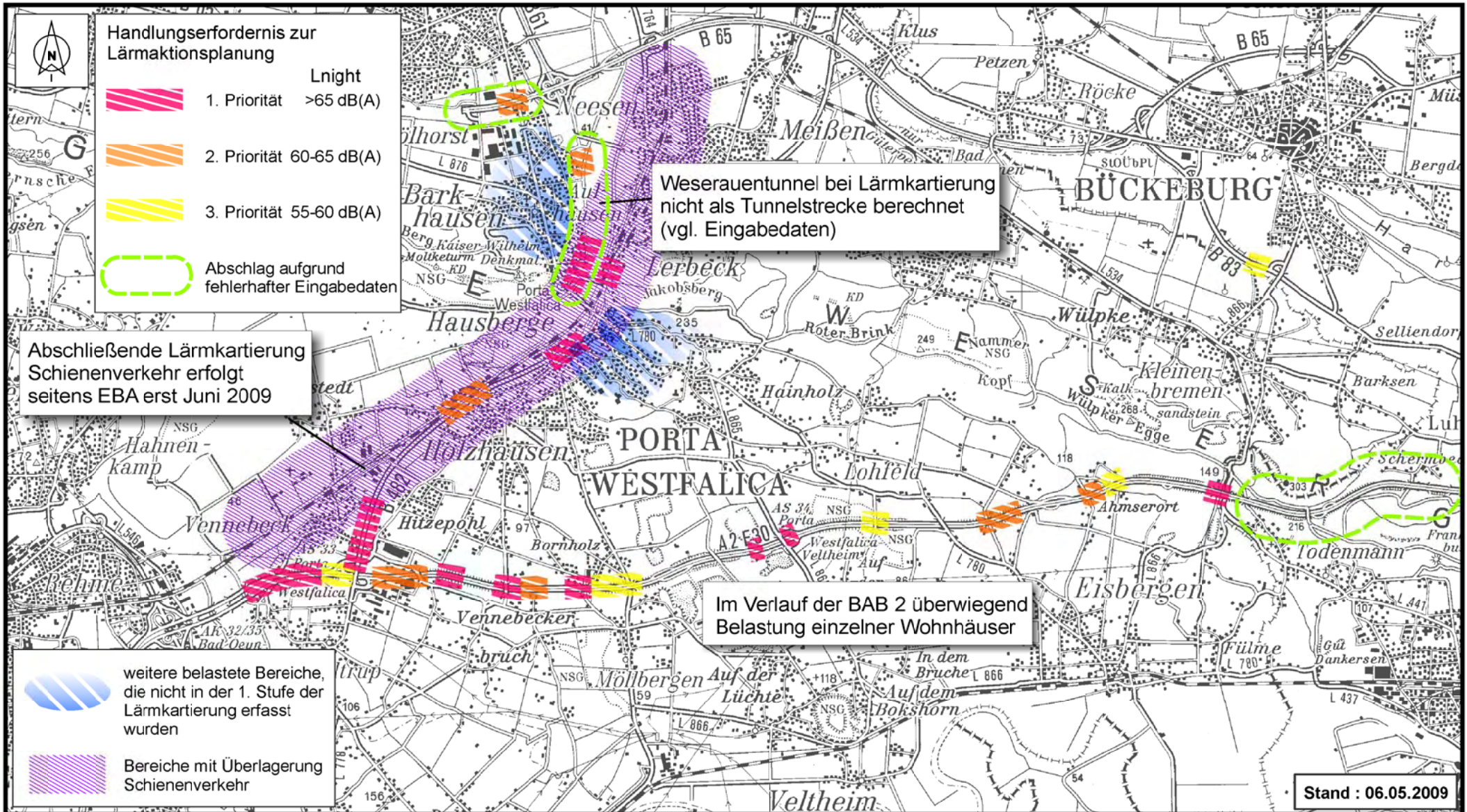
Eingabedaten Lärmkartierung,  
ergänzende Angaben PGT

- Stand 06.11.2008 -

**PGT** PLANUNGSGEMEINSCHAFT  
DR.-ING. WALTER THEINE

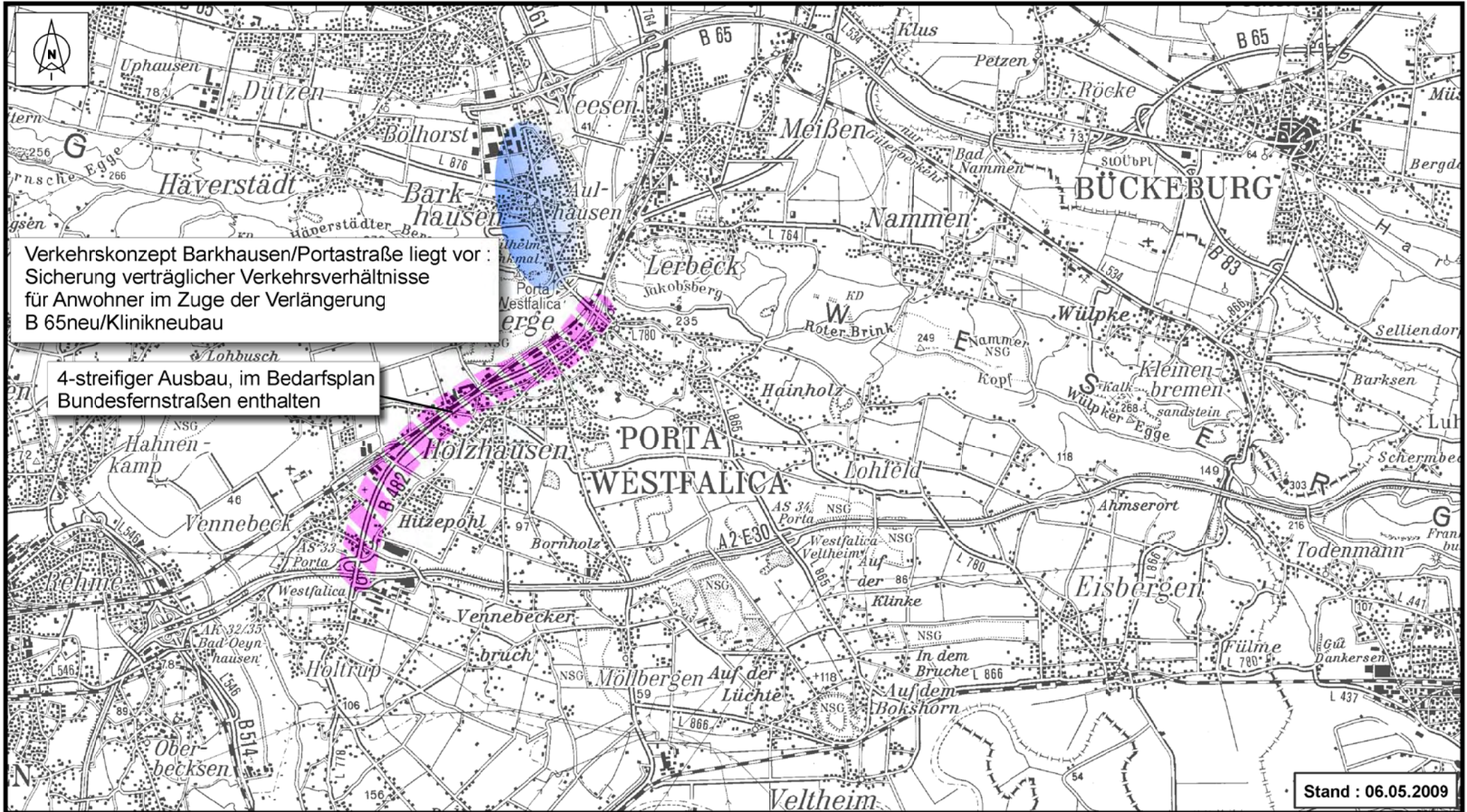
1c





LÄRMAKTIONSPLAN  
**PORTA-WESTFALICA**

"HOT SPOTS"



Verkehrskonzept Barkhausen/Portastraße liegt vor :  
 Sicherung verträglicher Verkehrsverhältnisse  
 für Anwohner im Zuge der Verlängerung  
 B 65neu/Klinikneubau

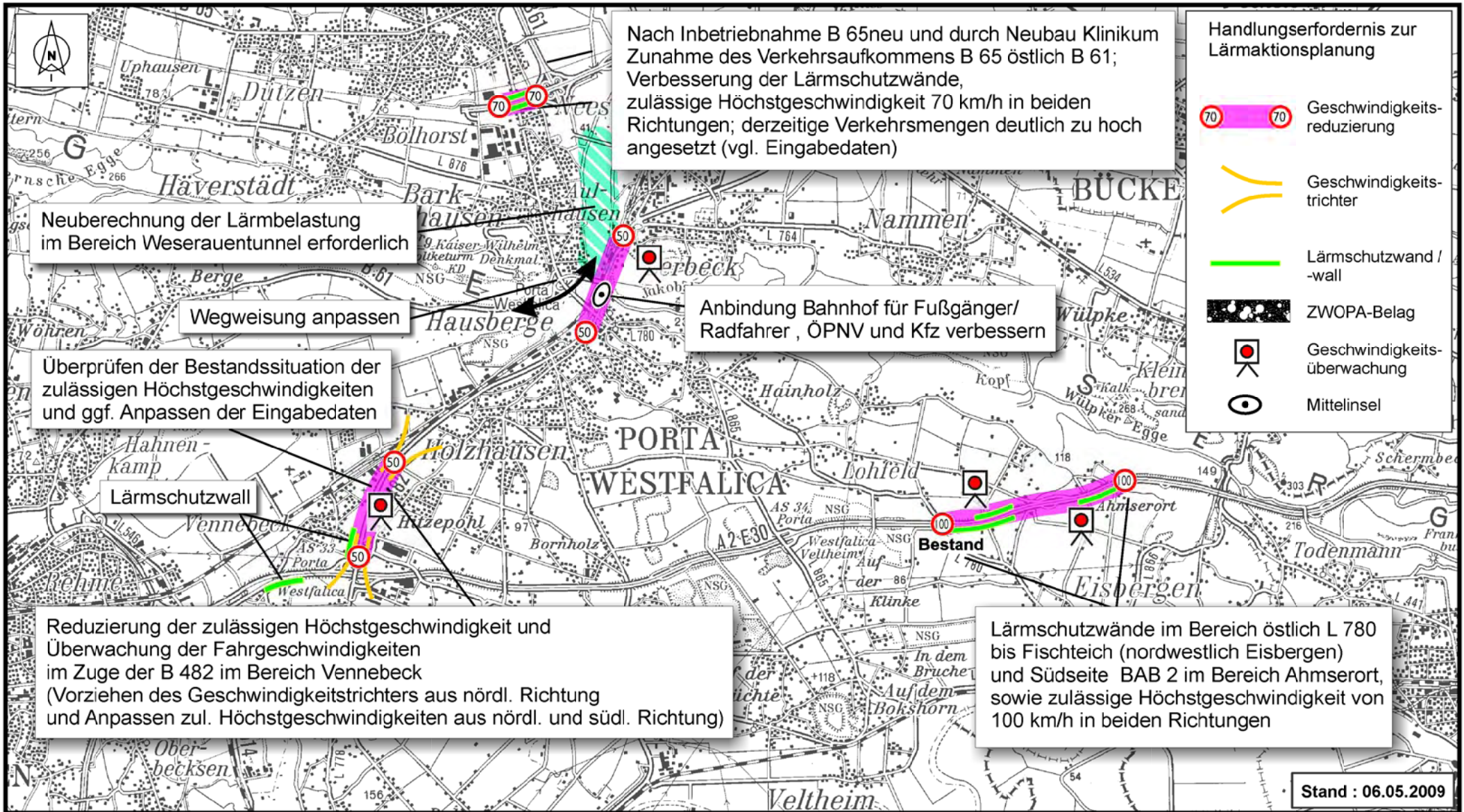
4-streifiger Ausbau, im Bedarfsplan  
 Bundesfernstraßen enthalten

Stand : 06.05.2009

1926 090504 Anlagen.cdr  
 14-05-09

LÄRMAKTIONSPLAN  
**PORTA-WESTFALICA**

VORHANDENE PLANUNGEN

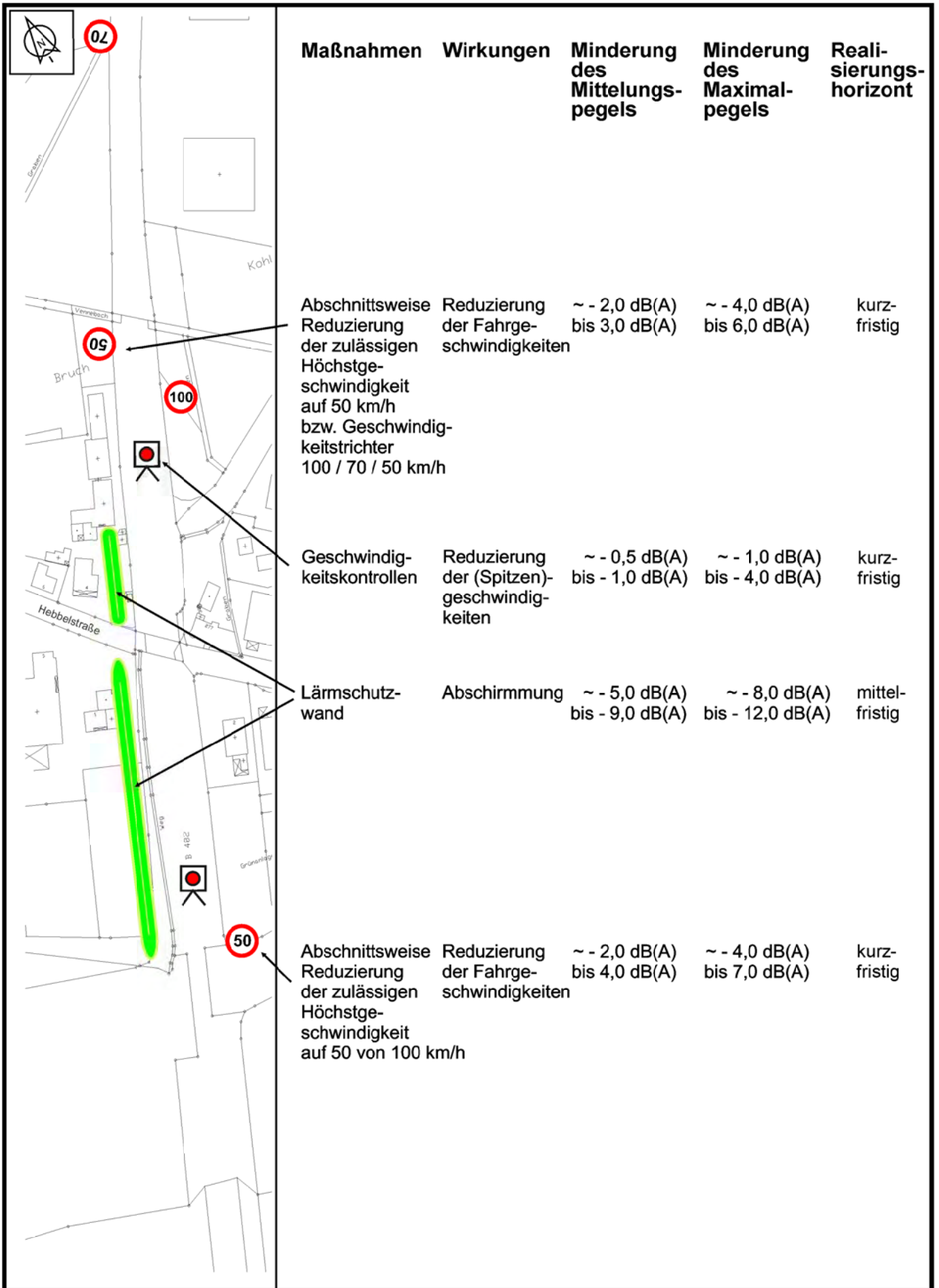






Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels	Realisierungshorizont
Abschnittsweise Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,0 dB(A) bis 2,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis 4,0 dB(A)	kurzfristig
Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen-)geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurzfristig
Mittelinsel	Verstetigung Verkehrsfluss	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurzfristig
Zufahrt Bf und Linksabbiegestreifen	Verstetigung Verkehrsfluss	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurzfristig

1926 081106 LMP Massnahmen.cdr/s



1926 081106 LMP Massnahmen.cdr/s



Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels	Realisierungshorizont
Abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h	Reduzierung der Fahrge-schwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis 2,0 dB(A)	kurz-fristig
Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen)-geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurz-fristig
Lärmschutzwand	Abschirmung teilweise ruhige Aufenthaltsbereiche	~ - 5,0 dB(A) bis - 9,0 dB(A)	~ - 8,0 dB(A) bis - 12,0 dB(A)	mittel-/lang-fristig
alternativ ZWOPA prüfen				

1926 081106 LMP Massnahmen.cdr/s



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Stadt Porta Westfalica	
Eing.: 06.11.08	9-10
Ab. ....	Ap. ....

*GA kg 6.11.08*

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 28 61, 53018 Bonn

Stadt Porta Westfalica  
Herr Sassenberg  
Kempstr. 1  
32457 Porta Westfalica

Bearbeitung: Heidrun Rößler  
Telefon: +49 (228) 9826-822  
Telefax: +49 (228) 9826-9822  
e-Mail: roesslerh@eba.bund.de  
laermkartierung@eba.bund.de  
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de  
Datum: 03.11.2008

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

8221-82ka/015-0119#132

VMS-Nummer

Betreff: Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG

Bezug: Telefonische Anfrage vom 03.11.2008

Anlagen: 0

Sehr geehrter Herr Sassenberg,

vielen Dank für Ihre telefonische Anfrage bezüglich Lärmkartierung der Schienenwege des Bundes innerhalb der Stadt Porta Westfalica.

Gemäß § 47c Abs. 5 BImSchG werden in der 1. Stufe der Umgebungslärmkartierung nur Strecken mit einer Zugbelegung über 60.000 Zügen pro Jahr kartiert. Die Ermittlung dieser Strecken erfolgte nach dem Fahrplan 2006, ebenso die Meldung an die EU. Die Erhebung ergab, dass die Strecken 2990 und 1700, die durch das Stadtgebiet Porta Westfalica verlaufen, unterhalb dieses Schwellenwertes lagen.

Im Rahmen der Umsetzung der Kartierung wurde jedoch auch der aktuellere Fahrplan 2007 ausgewertet. Bei der Auswertung dieser Fahrplandaten ergab sich ein erhöhter Kartierungsumfang. Das Eisenbahn-Bundesamt hat daraufhin entschieden, im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung der Lärmkarten die zusätzlichen Strecken ebenfalls, jedoch nach Beendigung der an Brüssel gemeldeten Strecken, zu kartieren.

Hausanschrift:  
Vorgebirgsstraße 49, 53119 Bonn  
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0  
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199  
Öff. Verkehrsmittel: Stadtbahnlinien 16, 18, 63, 68, Haltestelle Bonn-West: von dort ca. 5 Min durch die Ellerstraße

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen

Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf über 60.000 wurde nach Fahrplan 2007 auch für die Strecke 1700 ermittelt. Aus der Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes werden diese Strecken als erste Nachrechnung zur Kartierung der 60.000 Strecken angesehen, da eine wesentliche Änderung des Verkehrs stattgefunden hat. Daraus ergibt sich aus meiner Sicht in diesem Jahr für die Stadt Porta Westfalica keine Verpflichtung zu einer Lärmaktionsplanung.

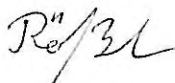
Die zum jetzigen Zeitpunkt im Internet sichtbaren Isophonen und die Belastetenstatistik resultiert aus der Strecke 2990 mit einer Zugbelegung von unter 60.000 Zügen pro Jahr. Die Aufbereitung dieser Strecke erfolgte wegen der parallelen Lage zur Strecke 1700. Die Parallellagen sind in der Gesetzgebung nicht geregelt worden. Es ist jedoch unumstritten, dass solche parallelen Bereiche auch höhere Emissionswerte ergeben und deshalb nach den 60.000-er Strecken vom EBA berechnet worden sind. Diese Ergebnisse sind seit dem 30.10.08 im Internet einsehbar. Die Belastetenstatistik aus parallelen Strecken kann aus technischen Gründen in die vorgegebenen Formulare der EU nicht eingearbeitet werden und wird somit nicht an die EU gemeldet.

Die Ergebnisse aus der Nachberechnung sollen Anfang 2009 im Internet, auf der bereits bestehenden Internetseite, veröffentlicht werden. Dies betrifft auch die Strecke 1700.

Ich hoffe Ihnen weitergeholfen zu haben und stehe Ihnen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Rößler)

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
1	Herr R. K.	Ortsstraße (Hausberge) Emissionsorte: Ortsstraße, Kirchsiek	Motorradverkehr insb. an Wochenenden	√/o	Straßen in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, gleichwohl im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet
2	Herr H. H.	Schaumburger Str. (L 866) (Eisbergen)	In Kreuzungsbereichen Pflasterung teilw. beschädigt	o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, Weiterleitung an Straßen.NRW mit der Bitte um Behebung empfohlen
3	Herr W. C.	Alte Straße (Kleinenbremen)	Straße in schlechtem Zustand, trotz Lkw-Verbot Lkw-Verkehr, auch nachts	o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, Sanierung der Fahrbahn ist zu prüfen, die Verkehrssituation ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen
4	Herr R. W.	Kirchsiek (Hausberge)	Lärmbelastung und Schäden an Häusern durch Lkw-Verkehr	√/o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, gleichwohl im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet
5	Frau U. N.	Hoppenstraße (Hausberge)	Lärmbelastung durch Verkehr zu Schulen und Kita, Maßnahmenvorschlag: ggf. neue Zuführung Schulzentrum, Lkw-Verkehr bei Sperrung A2, die die Straße als Umleitung nutzen	o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, Verkehrssituation ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
6	Herr S. P.	Portastraße (Barkhausen)	Antwortschreiben des Petitionsausschusses des Landstags Nordrhein-Westfalen	√	Der Straßenabschnitt und Maßnahmenvorschläge sind im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt und im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet (gleichwohl ist die Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten)
7	Frau R. K.	Nachtigallenweg (Hausberge)	Lärm durch Schienenverkehr	√/o	als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet. Eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)
8	Frau K.	Nachtigallenweg (Hausberge)	Lärm durch Schienenverkehr	√/o	als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet. Eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)
9	Herr G. K. und Nachbarn	Im Vössen (Vennebeck) Emissionsort: A 2	stark lärmbelastet, Maßnahmenvorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung, ebenso Lärmschutzwand und lärm-mindernder Asphalt	√	Straßenabschnitt und Maßnahmenvorschläge sind im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität).
10	Herr B.	Alte Poststraße (Barkhausen)	zunehmender Lärm von DB-Strecke, weiterhin Lärm von Sportplatz und vom Verkehr zum Sportplatz	o	Eine Bewertung ist erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
11	Herr R. S.	Schalksburgstraße (Hausberge)	Lärmbelastung durch Fahrbahnbelag, Maßnahmenvorschlag: Maßnahmen zur Einhaltung der Tempo 30-Zone	o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, der Fahrbahnbelag ist zu prüfen, die Verkehrssituation ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen
12	Herr R. N.	Kühler Grund (Eisbergen) Emissionsort: A 2	selbst gemessener Lärmpegel nachts von 60-70 dB, tags von 70-75 dB, Zunahme Lkw-Belastung, Lärmpegelkarte des Kreises Minden-Lübbecke zeigt höhere Belastung als Umgebungslärmkarte, Maßnahmenvorschlag: Lärmschutzwand würde zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen	√	Straßenabschnitt und Maßnahmenvorschlag ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (2. Priorität)
13	Eheleute K. und B. K.	Nachtigallenweg (Hausberge) Emissionsort: B 482	Lärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr	√	Straßenabschnitt ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität), zus. als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet, eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf



## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
14	Frau I. M.	Unter den Tannen (Barkhausen) Emissionsort: PortasträÙe	Lärmbelästigung auch nach Eröffnung des Weserauentunnels, Maßnahmenvorschlag: Verkehrsführung stärker über Weserauentunnel, PortasträÙe „unattraktiver“ für motorisierten Verkehr gestalten, Optimierung LSA zur Vermeidung von Wartezeiten bei Tunnelzufahrt	√	Der Straßenabschnitt und Maßnahmenvorschläge sind im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt und im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet (gleichwohl ist die Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten)
15	Eheleute K. und G. P.	Nachtigallenweg (Hausberge) Emissionsort: B 482, teilw. A 2	Lärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr, auch Lärmbelastung durch Flugverkehr, insb. durch motorisierte Drachenflieger an Wochenenden	√	Straßenabschnitt B 482 ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität), keine Dringlichkeit in Bezug auf den Lärm von der A 2, zus. als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet, eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)
16	Herr G. L.	Kirchsiek (Hausberge)	Lärmbelastung und Schäden an Häusern durch Lkw-Verkehr, Maßnahmenvorschlag: Geschwindigkeitskontrollen	√/o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, gleichwohl im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet, die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen kann eine sinnvolle Maßnahme sein und sollte spätestens im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung / des LAP geprüft werden

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
17	Herr E. D.	Hoher Brink (Hausberge)	hohe Kfz-Geschwindigkeiten, Rondell wird zugeparkt, Belastung durch Verkehrsaufkommen zur Sporthalle	o	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, die Verkehrssituation ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen
18	Eheleute B. und L. N.	Alte Poststraße (Barkhausen) Emissionsort: Ausgang Weserauentunnel	Lärmbelastung durch Ausgang Weserauentunnel, an Wochenende gerade auch durch Motorräder	√/o	Straßenabschnitt ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität), aufgrund der fehlerhaften Berechnung bei der Lärmkartierung ist im Bereich Weserauentunnel jedoch eine Neuberechnung der Lärmbelastung erforderlich mit anschließender Prüfung und Bewertung der Situation
19	Herr E. B.	Nachtigallenweg (Hausberge) Emissionsort: B 482	Lärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr	√/o	Straßenabschnitt ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität), zus. als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet, eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	Betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
20	Herr Dr. D. S.	Unter den Tannen (Barkhausen) Emissionsort: PortasträÙe	Lärmbelästigung auch nach Eröffnung des Weserauentunnels, Maßnahmenvorschlag: Verkehrsführung stärker über Weserauentunnel, PortasträÙe „unattraktiver“ für motorisierten Verkehr gestalten, Optimierung LSA zur Vermeidung von Wartezeiten bei Tunnelzufahrt	√	Der Straßenabschnitt und die Maßnahmenvorschläge sind im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt, der Abschnitt ist im LAP in der Bewertung „als weiterer belasteter Bereich“ gekennzeichnet (gleichwohl ist die Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten)
21	Frau M. W.	Möllberger Straße (Hausberge)	Lärmbelästigung durch Lkw zu Kraftwerk und Kieswerken, außerdem lose Gullydeckel	o	StraÙe in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, Behebung loser Gullydeckel empfohlen
22	Frau F. A.	Schäferhof (Hausberge) Emissionsort: B 482, Vlothoer und Findelstraße	Lärm- und Abgasbelästigung durch Schienen- und Straßenverkehrslärm	√/o	Straßenabschnitt B 482 ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt (1. Priorität), Vlothoer und Findelstraße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, zus. als „Bereich mit Überlagerung durch Schienenverkehrslärm“ im LAP gekennzeichnet, eine Bewertung ist jedoch erst nach abschließender Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt möglich (Veröffentlichung für Mitte August angekündigt)

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf

### Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	Betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
23	Frau E. L.	Hauptstraße (Hausberge)	Lärmbelastung durch Zu- und Abfahrtsverkehr Einkaufsmarkt: Maßnahmen zur Einhaltung der Tempo 30-Zone	○	Straße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht enthalten, die Verkehrssituation ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; ○ weiterer Untersuchungsbedarf