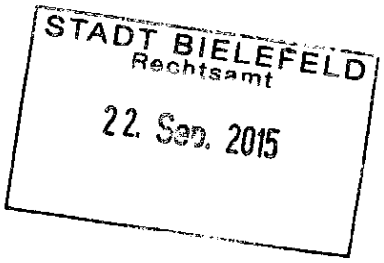
Wolfram Sedlak
Rechtsanwalt Umweltrecht

RA Wolfram Sedlak, Lütticher Str.67, 50674 Köln

Bürgerausschuß
Geschäftsstelle Rechtsamt
Neues Rathaus
Niederwall 23
33602 Bielefeld



Rechtsanwaltsbüro
Wolfram Sedlak
Lütticher Str. 67
50674 Köln
Tel.: 0221/ 510 65 48
Fax: 0221/ 78 98 773
SteuerNr.: 215/5160/1269
Email: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de

17. September 2015
Az: 12/15

Beantragung von Mitteln nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz für die Errichtung einer automatischen Dauerzählanlage mittels Induktionsschleifen auf dem OWD in Höhe der Auffahrt OWD/Abfahrt Quelle – Zählstelle 2308 – Kosten ca. 55.000,- EUR

Sehr geehrter Bürgerausschuß,

hiermit zeige ich an, dass ich die Interessen der „Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm" vertrete. Seit über 10 Jahren setzt sich diese für Lärmminderung am OWD ein und hat mehrere Hundert Unterschriften hierzu übergeben.

Auf dem OWD gibt es erhebliche Abweichungen zwischen den Erhebungen des Landesbetriebes Straßen NRW und denen der Stadt Bielefeld (vgl. Schreiben des Amtes für Verkehr vom 15.7.09, **Anlage 1**). Hier werden Differenzen bis zu 20 % genannt. Insbesondere die vom Landesbetrieb angegebenen Lkw-Anteile von 4 % (Zählstelle 2305 Johannistal) bzw. 5 % (Zählstelle 2308 Quelle) sind nach Angaben der Anwohner als viel zu niedrig anzusehen. Sie nehmen gegen den allgemeinen Trend seltsamerweise seit den letzten Zählungen sogar ab.

Bisher wurden Lärmschutzmaßnahmen am OWD von dem Landesbetrieb Straßen NRW immer abgelehnt, da nach den zugrunde zu legenden temporären Zählungen und den darauf basierenden Lärmberechnungen entgegen den Einschätzungen der Anwohner keine Überschreitungen der Lärmrichtwerte festgestellt werden konnten. Gerichtlich werden insofern nur Lärmberechnungen und keine Messungen akzeptiert. Unglücklicherweise werden hier die Lärmberechnungen von derselben Behörde erstellt, die auch die Lärmschutzmaßnahmen (aktive und passive) zu bewilligen hat. Aus Kostengründen versucht man deshalb nach meinen langjährigen Erfahrungen als Anwalt mit Spezialgebiet in dieser Materie die Anzahl der Betroffenen so gering wie möglich zu halten. Um hier Gewißheit zu schaffen, halte ich es für dringend geboten, endlich eine Dauerzählstelle am OWD einzurichten. Diese wird mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Folge haben, dass bauliche bzw. verkehrliche Lärmminderungsmaß-

nahmen angeordnet werden müssen und damit eine Entlastung der Bielefelder Bürger am OWD und eine Aufwertung von den angrenzenden Wohnvierteln des OWD eintreten wird.

Nach Angaben des Beigeordneten Dezernat Planen-Bauen, Herrn Gregor Moss, sind die Kosten dieser Zählstelle mit ca. 55.000,- EUR anzusetzen.

Ich bitte um Eingangsbestätigung meines Antrages.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfram Sedlak
(Rechtsanwalt)

Amt für Verkehr, 15.07.2009, -3816
660.21 Dietz

660.2

Verkehrsbelastungszahlen OWD

Für den OWD existieren derzeit folgende Verkehrszahlen:

Modelldaten

- Analysefall bezogen auf das Jahr 2008: 87.960 Kfz/24h
- Prognosenullfall bezogen auf das Jahr 2020: 81.002 Kfz/24h

Zähldaten

- Zählung derr Stadt aus dem Jahr 2008: 78.607 Kfz/24h
- Zählung des Bundes aus dem Jahr 2005: 60.243 Kfz/24h
- Zählung des Bundes aus dem Jahr 2000: 67.243 Kfz/24h
- Zählung des Landesbetriebs aus dem Jahr 2009: 71.437 Kfz/24h

Zwischen den Analysedaten des Modells und den Zähldaten sind Abweichungen zwischen 30% (Zählung des Bundes aus dem Jahr 2005) und 10% (Zählung der Stadt aus dem Jahr 2008) zu verzeichnen. Die Zähldaten aus der Straßenverkehrszählung des Bundes von 2005 werden jedoch allgemein als unplausibel eingeschätzt. An einzelnen Zählstellen sind im Vergleich zur Bundeszählung aus dem Jahr 2000 Veränderungen, sowohl Zu- als auch Abnahmen, zu verzeichnen, die weder einem Trend in der allgemeinen Verkehrsentwicklung folgen und/oder völlig von vergleichbaren Zähldaten abweichen. Dieses Problem ist nicht nur für Bielefeld festgestellt worden, vielmehr spiegelt sich dieses Bild landesweit wieder. Da ein ähnlicher Trend in anderen Bundesländern nicht festzustellen ist wird vermutet, dass es Probleme bei der Erhebungssystematik oder der Auswertung gegeben hat. Das Land NRW hält die Zählwerte für plausibel und legt diese nach eigenen Aussagen auch bei Planungen zugrunde.

Bei der Verwendung von Zähldaten muss berücksichtigt werden, dass Zählungen eine aktuelle und somit zufällige Situation beschreiben. Diese Momentanbeschreibung ist jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen, die durchaus bei 5% bis 10% liegen können. Störungen des Verkehrsgeschehens durch vorhersehbare aber auch nicht vorhersehbare Ereignisse am Erhebungstag, wie beispielsweise Baustellen oder Unfälle, beeinflussen zwangsläufig das jeweilige Ergebnis. Im Übrigen bildet der DTV einen Durchschnittswert aller Tage im Jahr ab. Hierbei sind Schulferien, hier liegt das Verkehrsaufkommen ganz deutlich unter den sonst üblichen Verhältnissen, aber auch Sonn- und Feiertage, an denen ein im Vergleich zum allgemeinen Werktag völlig anderes Mobilitätsverhalten zugrunde gelegt werden muss, mit einbezogen. Über Dauerzählstellen lässt sich der DTV relativ nah an der Realität abbilden. Eine 16-stündige Zählung, wie sie hier überwiegend durchgeführt werden, kann im Vergleich dazu eine derartige Nähe zu realen Bedingungen nur bedingt herstellen. Um einen Zählwert auf einen DTV-Wert hochzurechnen, kommen empirisch ermittelte Faktoren zum Einsatz, die in Abhängigkeit von der Zähldauer variabel sind. Somit werden beim Vergleich von Zählungen an gleichen Zählstellen untereinander zu unterschiedlichen Basisjahren zum überwiegenden Teil nicht genau übereinstimmen können. Unter Berücksichtigung der jah-

reszeitlichen Schwankungen von Zählwerten können insgesamt sogar Abweichungen von durchschnittlich 20% entstehen.

Werden nun Zähldaten mit Modelldaten, die sozusagen künstlich erzeugt werden, verglichen ist zu beachten, dass hier Daten einander gegenübergestellt werden die unterschiedlich „erzeugt" worden sind. Nach der Verkehrsmodellierung findet ein Eichungsprozess statt, wobei in einem iterativen Prozesses die Berechnungsparameter bzw. die Grundlagendaten der Modellsimulation so lange modifiziert werden, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen den gerechneten und den gezählten Werten erreicht ist. Die Zähldaten, die hierfür herangezogen werden, sind jedoch in der Regel in unterschiedlichen Jahren erhoben worden und beschreiben wie oben bereits dargestellt auch immer unterschiedliche Momentaufnahmen. Bei der Modelleichung können die erhobenen Werte unter anderem aus den oben genannten Gründen nicht zu 100% mit den Modelldaten an allen Stellen im Straßennetz übereinstimmen, Abweichungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Straßentyp sind somit möglich.

Dietz