

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.02.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm: Mitteilung Zwischenstand

Betroffene Produktgruppe

11.02.07 Verkehrsangelegenheiten

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, 07.06.2016, TOP 4.2, 3009/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 24.05.2016, Top 4.2, 3009/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.20219, 9296/2014-2020

Sachverhalt:

Darstellung bisheriges Verfahren

Auf Vorschlag der Verwaltung hat der Stadtentwicklungsausschuss die Vorlage „Tempo 80 tagsüber auf dem Ostwestfalendamm“ (Drucksachenummer 9296/2014-2020) in seiner Sitzung am 17.09.2019 mehrheitlich beschlossen. Nachts gilt bereits seit Anfang der 2000er Tempo 80. Die Lärmbelastung am Ostwestfalendamm ist und war jedoch seit geraumer Zeit ein Thema in den politischen Gremien sowie für die Anwohnenden. Bereits in den Jahren 2016 wurde über die Lärmproblematik am Ostwestfalendamm (3009/2014-2020) entsprechend diskutiert.

Im Zusammenhang mit Anträgen von Anwohnerinnen und Anwohnern und einem Gerichtsverfahren wurden Lärmwerte an Wohneinheiten nahe des OWDs ermittelt und anhand der Orientierungswerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchV)) und der Lärmschutz Richtlinien-StV (Straßenverkehr) bewertet.

Werden die als Orientierungswerte bei Entscheidungen nach § 45 StVO heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten überschritten, haben die Lärmbetroffenen entsprechend der ständigen Rechtsprechung regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.

Darüber hinaus geht die Rechtsprechung davon aus, dass bei einem Überschreiten der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (d.h. 70 dB(A) 60 dB(A) tags/nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten) eine Ermessensreduzierung auf Null und damit eine Pflicht zum Einschreiten in Betracht komme (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234).

Im Jahr 2019 erfolgte aufgrund von 2 Lärmwertüberschreitungen am Tag und 10 Überschreitungen im Nachtbereich bezogen auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Hierbei wurden in einer Gesamtabwägung alle Aspekte (Höhe der Lärmbelastung, erreichbare Lärminderung, Bedeutung und Funktion des Ostwestfalendamms) geprüft. Schlussendlich kam die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf dem gesamten Ostwestfalendamm anzuordnen ist.

Die Umsetzung dieser Anordnung erfolgte dann im November 2019 innerhalb der Baulast der Stadt Bielefeld, nicht jedoch zunächst innerhalb der Baulast von Straßen.NRW. Im Anschluss daran gab es diverse Abstimmungsgespräche mit Straßen.NRW, um die Anordnung auch innerhalb der Baulast von Straßen.NRW umzusetzen. Letztlich wurde Tempo 80 am 19.11.2019 in der Baulast der Stadt Bielefeld (ca. bis zur stationären Geschwindigkeitsüberwachung) umgesetzt.

Begründung der Anordnung nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Bereits in 2017 wurde durch die Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm eine Klage auf verkehrsrechtliches Einschreiten beim Verwaltungsgericht Minden eingereicht. Mit Urteil vom 29.04.2020 hat das Verwaltungsgericht die Stadt dazu verurteilt, unter teilweiser Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung, den Antrag der Kläger auf verkehrsrechtliches Einschreiten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm am OWD unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Nach Ansicht des Gerichts sei die Begründung, von weitergehenden Maßnahmen als der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung von höchstens 80 km/h tags und nachts auf dem OWD abzusehen, in 2 Punkten ermessensfehlerhaft.

Zum einen wurde bemängelt, dass die Lärmwertberechnung nicht korrekt entsprechend der 16. BImSchV durchgeführt worden sei. Dass betreffe die Ermittlung des LKW-Anteils sowie die Berücksichtigung des Abschlags für lärmindernden Asphalt. Zum anderen *„habe die Stadt Bielefeld die Verkehrsbedeutung des OWD und die im Falle einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung von ihr befürchteten Auswirkungen nicht schlüssig dargetan, weshalb diese – grundsätzlich zulässigen – Argumentationslinien im konkreten Einzelfall überbewertet und nicht hinreichend gegen die Lärmschutzinteressen der Anlieger abgewogen worden sei. Insbesondere die Entlastungswirkung für die Innenstadt könne in dieser Pauschalität nicht verfangen. Soweit Verdrängungseffekte geltend gemacht würden, müsse nachvollziehbar, ggf. verkehrsgutachtlich, dargelegt werden, welche weiteren Geschwindigkeitssenkungen oder andere Maßnahmen konkret zu welchen Effekten führen und welche Unverträglichkeiten gerade hierdurch entstehen würden, denen wiederum nicht durch verkehrsrechtliche Maßnahmen begegnet werden könne. Gleiches gelte für Staubbildungen und Gefährdungen des fließenden Verkehrs.“*

Als Reaktion auf das Gerichtsurteil erfolgte in einem ersten Schritt die Neuberechnung der Lärmwerte gemäß der 16. BImSchV getrennt nach Straßenbaulast. Zusätzlich beauftragte die Verwaltung ein Gutachten zur Verdeutlichung der Verkehrswichtigkeit des Ostwestfalendamms an ein externes Fachbüro. Aufbauend auf den neuen Lärmberechnungen wurde in der Baulast von Straßen.NRW eine Überschreitung der Lärmwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV festgestellt, was zu einer Deckensanierung mit lärmabsorbierendem Asphalt im Sommer 2021 führte.

Aktuelle Arbeitsschritte

Die vorgenannten berechneten Lärmwerte wurden gemäß den Berechnungsverfahren der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS-90) ermittelt. Die RLS-90 verweist in diesem Kontext auf die Berechnung verschiedener Eingangsparameter auch aus der 16. BImSchV und ist entsprechend anzuwenden. Zum 01.03.2021 wurde die neue RLS-19 erlassen, die die Berechnungsmethoden der RLS-90 teilweise ablöst. Die RLS-19 weist bei den Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmwerte differenziertere Berechnungsmethoden und –eingangsparameter auf. Nach §3 der 16. BImSchV ist die RLS-19 als Berechnungsmethode im

Zusammenhang mit dieser Verordnung anzuwenden. Durch das Land Nordrhein-Westfalen wurde jedoch mittels Erlass vom 23.09.2021 mitgeteilt, dass die RLS-90 weiter angewendet werden soll. Das Land begründet die Entscheidung wie folgt: *Die inzwischen bundesweit eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 2019 (RLS-19) werden für Lärmberechnungen zur Lärmvorsorge und zur Lärmsanierung angewendet. Dies gilt jedoch nicht für den ordnungsrechtlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz. In den hierbei anzuwendenden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) wird unter Nr. 2.2 klargestellt, dass die RLS-90 maßgebend sind für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Da die Lärmschutzrichtlinien-StV aus dem Jahre 2007 - und somit der darin enthaltene Verweis auf die RLS-90 - immer noch Gültigkeit besitzen, kann die RLS-19 hier bislang keine Anwendung finden.“*

Straßen.NRW und die Stadt haben darauf eine gutachterliche Lärmberechnung, im Hinblick auf die Orientierungswerte der 16. BImSchV, in Auftrag gegeben. Durch die unklare Rechtslage werden dabei sowohl Ergebnisse nach RLS 19 und RLS 90 ermittelt. Die Ergebnisse sollen Anfang Februar 2022 vorliegen.

Unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichts hat die Stadt aufgrund der neuen Erkenntnisse aus der vorgenannten Lärmberechnung und dem Verkehrsgutachten eine neue ermessensfehlerfreie Entscheidung gemäß § 45 Absatz 1 S. 1, S. 2 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5, Abs. 9 StVO zu treffen.

Beabsichtigte Entscheidung

Nach Überprüfung der derzeitigen Sach- und Rechtslage beabsichtigt die Verwaltung vorzuschlagen, an der generellen Anordnung von Tempo 80 tagsüber im Rahmen einer Gesamtschau aller beteiligter Interessen unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation, der Lärmbelastung der Anliegerinnen und Anlieger des OWD aufgrund aktualisierter Berechnungen, der Verkehrsverlagerungen und der dabei an anderen Straßen verbundenen Auswirkungen festzuhalten. Basierend auf den gutachterlichen Aussagen zu den verträglichen Verkehrsverlagerungen im Geschwindigkeitsszenario 80 km/h tags und 60 km/h nachts beabsichtigt die Verwaltung ferner, die maximale Höchstgeschwindigkeit in der Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr auf 60 km/h zu reduzieren. Die Verwaltung beruft sich dabei auf das Fazit des Gutachters der zu folgender finaler Einschätzung kommt: *„Aufgrund der Ergebnisse der untersuchten Szenarien wird daher empfohlen, eine Reduktion der Geschwindigkeit entsprechend dem Szenario 4 für den OWD festzusetzen. Die daraus resultierenden Verlagerungswirkungen in das untergeordnete Straßennetz liegen tagsüber gegenüber den Szenarien 2 (max. zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h) und 3 (max. zul. Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h) in einer zu bewältigenden Größenordnung von maximal 8 % im Bereich der Artur-Ladebeck-Straße. Gleichzeitig kann besonders in den Nachtstunden eine signifikante Reduktion der Lärmemission für die Anwohnenden im Bereich des OWD erreicht werden.“*

Sobald die finale Lärmberechnung nach RLS 19 und RLS 90 vorliegt, wird die Verwaltung eine abschließende Entscheidung über die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit vorbereiten und anschließend beim Straßenbaulastträger (Straßen.NRW) und der Polizei eine erneute Anhörung durchführen. Sobald dieses Verfahren abgeschlossen ist, wird dem Stadtentwicklungsausschuss eine entsprechende Beschlussvorlage vorgelegt, so dass eine entsprechende Umsetzung der Anordnung durchgeführt werden kann.

Beigeordneter

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

Kaschel