

- Anlage 9 -

Zwischenbericht zur Aufstellung des Lärmaktionsplans

Amt, Datum, Telefon

360 Umweltamt, 27.05.2009, 51-67 48

Drucksachen-Nr.

7039/2004-2009

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	16.06.2009	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Zwischenbericht zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes

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

UStA, 15.03.2005, TOP 6, 2009/611 - UStA, 23.01.2007, TOP 10, 2009/2998 - UStA, 26.02.2008, TOP 9, 2009/4897, UStA, DS 5250/2004-2009, Mitteilungen, 17.03.2009 und 05.05.2009

Sachverhalt:

Der UStA nimmt den Zwischenbericht zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis.

Die Europäische Union hat mit der Umgebungslärmrichtlinie Anforderungen formuliert, um europaweit die Auswirkungen des Lärms zu erfassen, ihnen vorzubeugen und sie zu mindern.

Die Anwendung von Lärmvorschriften gehört seit vielen Jahren in allen EU-Mitgliedsstaaten zur Verwaltungspraxis. Nachteilig sind uneinheitliche Berechnungsverfahren und Beurteilungsstandards. Langfristig soll eine Vereinheitlichung mit verbessertem Lärmschutzstandard erreicht werden.

Ein neues Element ist der Lärmaktionsplan, in dem die Lärmsituation bewertet, der Handlungsbedarf identifiziert und soweit erfolgversprechend, ein Maßnahmenkonzept erarbeitet wird. Hierbei sollen alle Planungsträger auf der Basis ihrer Aufgaben, Bewertungsvorschriften und Finanzierungsmöglichkeiten zusammenwirken.

In den Lärmaktionsplan werden nur solche Maßnahmen aufgenommen, für die Einvernehmen mit den Planungsträgern erreicht wird. Ein individueller Rechtsanspruch auf Maßnahmen besteht nicht. Statt verbindlicher Grenzwerte sind Lärmpegel $\geq 70/60$ dB(A) Lden/Lnight als „Auslösepegel“ für die Maßnahmenprüfung in NRW durch Erlass vorgegeben.

Im August und September 2008 wurde die Öffentlichkeit in fünf Veranstaltungen über die Ziele der Lärmaktionsplanung informiert. Die eingegangenen Anregungen und Maßnahmenvorschläge wurden umgehend an die zuständigen Dienststellen zur Prüfung und Stellungnahme weitergeleitet. Die Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörden sind gehalten, ihre Beurteilungen auf

der Grundlage der Vorschriften der RLS 90 durchzuführen. Um mit aktuellen Verkehrsdaten 2008 in die Prüfung gehen zu können, musste das vom Amt für Verkehr beauftragte Verkehrsmodell zunächst fertig gestellt werden. Es lag im Februar 2009 vor, um daraus den Schallimmissionsplan Verkehr 2008 zu aktualisieren.

Die aus Anlass dieses Zwischenberichtes zusammengestellte Bestandsaufnahme bei den Planungsträgern ergibt folgendes Bild:

1. Wichtigste interne und externe Zuständigkeiten bei der Aktionsplanerstellung

Im bisherigen Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans wurden 2008 verschiedene Dienststellen und Träger in Form von Arbeitsgesprächen und Schriftverkehr beteiligt.

Neben den stadtinternen Dienststellen Amt für Verkehr und Bauamt sind als externe Dienststellen und Institutionen u. a. der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassungen Bielefeld und Hamm), das Eisenbahnbundesamt (EBA), die Deutsche Bahn (DB Services Immobilien GmbH, DB Projektbau GmbH) und moBiel eng in das Aufstellungsverfahren und die Maßnahmenfindung für den Lärmaktionsplan eingebunden.

2. Abstimmung und Kennzeichnung von Betrachtungszonen mit Lärmproblemen und Lärmbetroffenheiten

Für die Bearbeitung und Berichterstattungen des Lärmaktionsplans wird ein pragmatischer Ansatz zur vereinfachten Abgrenzung und Kennzeichnung von sog. Betrachtungszonen bevorzugt (vgl. Anlage 1). Dieser Ansatz berücksichtigt, dass in allen Bezirken und Stadtteilen über das Stadtgebiet verteilt unterschiedlich ausgeprägte Lärmprobleme bestehen und würdigt sowohl akustisch ermittelte als auch die aus der öffentlichen Wahrnehmung eingebrachten Lärmprobleme und die im bisherigen Prozess eingebrachten Planungen. Gleichzeitig sind auch ruhige Gebiete enthalten, für die abhängig von den Bedingungen der jeweiligen Einzelplanung strategische Schutzziele verfolgt werden können.

Ein realistisches Ziel des Lärmaktionsplans kann zwar nicht die gleichzeitige Lösung aller hier im Plan ausgewiesenen Lärmprobleme und -betroffenheiten sein. Aber eine derartige grafische Ausweisung von verbesserungsbedürftigen Situationen erleichtert die Problembewertung und fasst die Ergebnisse der Lärmkarten mit weiteren Fachinformationen zusammen. Auf eine gezielte Priorisierung von Teilräumen oder besonderen Emittenten (Strecken) innerhalb dieser Betrachtungszonen wurde bewusst verzichtet. Denn im Abstimmungsprozess hat sich bestätigt, dass von den Planungsträgern zunächst schwerpunktmäßig Maßnahmenvorschläge für ohnehin laufende Prüfungen und Planungen eingebracht werden. Soweit möglich soll vorrangig eine Maßnahmenprüfung für Straßen- und Schienenwege erfolgen, für die ein Lärmkonflikt ermittelt und eine Lärmproblematik öffentlich wahrgenommen wird.

3. Zwischenergebnisse der Maßnahmenprüfung und -planung für den Lärmaktionsplan

Im Lärmaktionsplan werden sowohl strategische Ziele sowie operative Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt. Dem Lärmaktionsplan sollen hierzu im weiteren Bearbeitungsverlauf jeweils separate Kurzberichte über die Arbeits- bzw. Themenschwerpunkte zur Seite gestellt werden, die nach Fertigstellung und Beschlussfassung des Plans im Internet veröffentlicht werden können.

An dieser Stelle soll zunächst ein exemplarischer Querschnitt dieser Themenschwerpunkte und ihres derzeitigen Bearbeitungsstandes mit Zwischenergebnissen skizziert werden. Inwieweit insbesondere verkehrlich ausgerichtete Maßnahmen der Straßenbaulastträger letztendlich in den Lärmaktionsplan aufgenommen und später realisiert werden können ist dabei vorbehaltlich der noch nicht abgeschlossenen Prüfungen des Amtes für Verkehr und des Landesbetriebs Straßenbau NRW aktuell nicht konkret und abschließend zu benennen.

Im Rahmen der Dienststellenbeteiligungen wurden insgesamt von den für die Maßnahmenumsetzung fachrechtlich zuständigen Behörden Informationen über folgende durchgeführte, geplante oder eingeleitete Maßnahmenprüfungen in der Entscheidungsfindung zum Lärmaktionsplan übermittelt.

3.1 Lärminderungsmaßnahmen beim Amt für Verkehr

Zu den strategischen Zielen und Maßnahmen der Lärminderung des Amtes für Verkehr gehören die Planung und Durchführung von Verkehrskonzepten, Verkehrsmanagement und die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs/Schienenpersonennahverkehrs (ÖPNV/SPNV). Dies schließt z. B. bisherige Projekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, geplante Radverkehrskonzepte für die Gesamtstadt und Stadtteile wie Brackwede, den Ausbau von Park&Ride-Angeboten bzw. Bike&Ride-Angeboten an wichtigen Haltepunkten, die Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt sowie Verkehrsbündelungen und -verlagerungen ebenso ein wie eine Optimierung von Verkehrsfluss und die Geschwindigkeitsbegrenzung. Darüber hinaus wird an den Stadtbahnplanungen nach Theesen, Milse, Hillegossen, Heepen und zum Hochschulcampus gearbeitet.

Die Planung und der Bau von Lärmschutzanlagen oder die Förderung von Lärmschutzfenstern durch das Amt für Verkehr erfolgt im Rahmen der Verkehrslärmvorsorge beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen durch die Stadt Bielefeld sowie bei Neubauprojekten der Stadtbahn durch die Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft und durch die verbindliche Bauleitplanung. In den Lärmaktionsplan werden die vom Amt für Verkehr bereit gestellten Informationen über diesbezügliche Maßnahmen aufgenommen. Derzeit befinden sich beispielsweise Lärmschutzanlagen an der Grafenheider Straße und Herforder Straße in der Planung. Die Realisierung von Lärmschutzfenstern ist an der Detmolder Straße, Carl-Severing-Straße, Engerschen Straße, Grafenheider Straße und Herforder Straße vorgesehen.

Außerdem konzentriert sich das Amt für Verkehr als Beitrag zur Lärminderung auf die Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung des Knotenpunktes Potsdamer Straße / Oldentruper Straße (sog. Oldentruper Kreuz) vom Durchgangsverkehr. Mit ersten Ergebnissen rechnet das Amt für Verkehr voraussichtlich im Herbst.

Zur Bearbeitung der politischen Anträge zur Lärminderung auf dem Ostwestfalendamm (OWD) wird der Landesbetrieb Straßen NRW Lärmberechnungen vornehmen. Unter Berücksichtigung der Pegelwerte prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne des § 45 StVO möglich sind.

Es ist beabsichtigt, auf dem OWD eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage aufzustellen. Dafür sind umfangreiche Neuinvestitionen erforderlich, für die erst Mittel bereitgestellt werden müssen. Das Amt für Verkehr hat hierfür einen Deckungsvorschlag gemacht, der in den politischen

Gremien noch beschlossen werden muss.

Die verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungsziele für den Kesselbrink streben eine Neugestaltung des Platzes mit einer Verringerung der Stellplätze und Rückbauten der Straßenräume einschließlich der Veränderung von Fahrbeziehungen an. Durch eine Verringerung des Quell- und Zielverkehrs soll auch eine Lärminderung erzielt werden. Zur Zeit wird hierfür eine verkehrstechnische Untersuchung vergeben. Mit ersten Ergebnissen rechnet das Amt für Verkehr im Herbst.

Für die Paderborner Straße werden vertretbare Maßnahmen überprüft und Mautausweichverkehr analysiert. Auf der Grundlage derzeitiger Lärmberechnungen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW werden ggf. erforderliche Maßnahmen zur Lärminderung mit Straßen NRW, dem Verkehrsdezernat der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Mit weiterführenden Einschätzungen und Informationen hierzu rechnet das Amt für Verkehr im Herbst.

Im Bereich der Cheruskerstraße zwischen Stadtring und Germanenstraße hat die Straßenverkehrsbehörde die Beachtung der für diesen Abschnitt bestehenden Durchfahrverbote für LKW durch zusätzliche Verkehrszeichen und eine Optimierung der vorhandenen Beschilderung verbessert. Zusätzlich sind als Verkehrsversuch zwei Verkehrswächter als Fahrbahneinengung installiert worden, um die Geschwindigkeit und den Anteil des Durchgangsverkehrs zu reduzieren. Eine Erfolgsbewertung dieses zur Zeit noch nicht abgeschlossenen Versuchs hält das Amt für Verkehr voraussichtlich 2010 für möglich.

Aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen hatte das Amt für Verkehr bisher keine Möglichkeit, an der Engerschen Straße zwischen Schillerstraße und Media-Markt eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder ein nächtliches Durchfahrverbot für LKW anzuordnen. Die Prüfung zur Verkehrssituation und Lärmbelastung ist noch nicht abgeschlossen.

Abschnitte der Beckhausstraße und der Vilsendorfer Straße werden derzeit mit einem lärmindernden Straßenbelag saniert, der auch bei städtischen Fahrgeschwindigkeiten von 50 km/h aufgrund seiner dichten und lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht eine hörbare Lärmpegelreduzierung von 3 bis 4 dB(A) ermöglicht (vgl. Drucksachen- Nr. 6284/2004-2009). Darüber hinaus ist eine lärmindernde Straßendeckenerneuerung für weitere Straßen, die das Amt für Verkehr derzeit abschließend prüft, in 2009 bis 2010 aus Mitteln des Konjunkturpaketes II vorgesehen.

3.2 Lärminderungsmaßnahmen beim Landesbetrieb Straßenbau NRW

Die Bielefelder Niederlassung des Landesbetriebs Straßenbau führt derzeit stichprobenartige Überprüfungen der Lärmsituation an Belastungsschwerpunkten nach den Grundsätzen der Lärmsanierung auf der Grundlage des aktualisierten Schallimmissionsplans Verkehr (Datenbezugsjahr 2008, RLS-90) durch. Der Landesbetrieb geht davon aus, dass die Prüfungen noch bis ca. Ende Juli andauern werden.

Weiterhin wird derzeit unter Vorbehalt abschließender Entscheidungen ein Lärmsanierungskonzept zur voraussichtlichen Errichtung von Lärmschutzwänden an der B 68 zwischen der Straße Grundgreiben und Hafner Weg in Senne geplant.

Der Landesbetrieb setzt bei Straßendeckenerneuerungen in der Regel einen Fahrbahnbelag aus Splitmastixasphalt ein, der eine Lärmpegelminderung von etwa 2 dB(A) bewirkt.

3.3 Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn (DB)

Die Deutsche Bahn verfolgt mit ihrem Lärmsanierungsprogramm und weiteren Aktivitäten zur Lärminderung an Rad und Schiene das Ziel den Schienenverkehrslärm bundesweit von 2000 bis 2020 zu halbieren und damit eine flächendeckende Lärmreduzierung um 10 dB(A) zu erreichen. Um eine solche als halb so laut wahrgenommene Lärmpegelminderung zu erzielen, wird eine Kombination von Maßnahmen, wie die Umrüstung der Güterwagenflotte auf die Verbundstoffsohle (K-Sohle), die Optimierung der Güterwagenbremstechnik durch Rad-Schiene-Kontakt mit schwingungsarmem Drehgestell, der Radsätze, Radabdeckungen und Absorber, der Schienenstegdämpfung sowie die akustische Verbesserung der Lagerung, angestrebt.

Für Bielefeld sieht die DB in Anlehnung an ihre derzeitigen Sanierungsprioritäten eine Lärmsanierung der Strecke 1700 „Hannover-Hamm“ in den Bereichen Brake, Schildesche, Zentrum, Bethel, Brackwede und Südhölder als Beitrag zum Lärmaktionsplan vor. Grundsätzlich kommen als Maßnahmen Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter oder spezielle Isolierungen an Dächern in Betracht. Konkrete Angaben zu den zukünftigen Maßnahmen sowie zum Zeitablauf der Lärmsanierung in Bielefeld sind der DB momentan noch nicht möglich.

3.4 Lärminderungsmaßnahmen bei moBiel

Die Umrüstung auf eine neue Generation von Radschallabsorbern bei den Bielefelder Stadtbahnen trägt zur Lärmreduzierung bei. Durch die Oberflächenstruktur (getrennte Platten) werden Schwingungen abgebaut und so die Lautstärke in Kurven um 20 dB(A) reduziert.

Darüber hinaus werden in Bielefeld 15 Schmieranlagen an lärmsensiblen Stellen mit ökologisch abbaubaren Schmierstoffen eingesetzt, um die Lärmentstehung zu verringern.

Da nasse Schienen nicht quietschen, wurde 2005 in der engsten Kurvenführung des Bielefelder Stadtbahnnetzes eine Versuchsanlage zur Schienenbefeuchtung im Gleisbogen Luther-Kirche errichtet. Wasser dient hier als lärminderndes Sprühmittel.

Eine optimierte Befeuchungsanlage im Gleisbogen Kattenkamp wurde als neue Anlage zur Befeuchtung der Schienen unmittelbar vor der Haltestelle Kattenkamp (Linie 1) stadtauswärts fahrend installiert. Bei einer Anlagenausdehnung von über 100 m Länge mit über 129 Düsen konnte der Maximalpegel im Gleisbogen durch Besprühung mit Wasser um 16 dB(A) gesenkt werden.

Eine Rillenschienengleiserneuerung in der Oldentruper Straße, Oelmühlenstraße, Brackweder Straße und Hauptstraße wurde mit Einbau einer „Festen Fahrbahn“ vorgenommen. Der Ersatz des Pflasters durch Gussasphalt bewirkt eine deutliche Verringerung der Rollgeräusche des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Im Zuge der Erneuerung der Detmolder Straße wird durch den Einsatz eines elastischen Untergusses und einer Betontragschicht unter der Schiene der Körperschall um ca. 3 dB(A) gemindert. Auch hier führt der Ersatz des Pflasters durch Gussasphalt zur Geräuschminderung.

Durch unterschiedliche Lärminderungsmaßnahmen an der Stadtbahn „Uni-Linie“, wie z.B. Spurkontrolle, Schmieranlagen, Schienenstegdämpfung, Lagerkontrolle und Radschallabsorber im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße, durch die Installation einer Schienenschmieranlage in der Wendeanlage Lohmannshof sowie durch die kontinuierliche Schienenlagerung, Aufbringung einer Absorptionsschicht von Schlacke-Granulat, die Anhebung des Rasenniveaus am Gleiskörper sowie den aktuellen Einbau von Trennfugen quer zur Gleisachse im Streckenbereich Wellensiek –

Lohmannshof, konnten durch die Reduzierung von Körperschallausbreitungen die Lärmprobleme zwischenzeitlich gelöst werden (vgl. hierzu Drucksachen-Nr. 6585/2004-2009).

Als strategisches Ziel wird die Anschaffung von Bussen und XXL-Stadtbahnwagen mit lärmindernder Fahrzeugtechnik verfolgt.

3.5 Lärminderungsmaßnahmen in Stadterneuerung und Städtebau des Bauamtes

Der Lärmaktionsplan soll strategische Zielvorgaben zur städtebaulichen Lärminderung berücksichtigen und deren Anwendung in der Planungspraxis vorbereiten. Hierzu legt er diese Lärminderungsziele zunächst fest, ordnet sie den unterschiedlichen Lärmbelastungsniveaus des aktualisierten Schallimmissionsplans (Datenbezugsjahr 2008, RLS-90) zu und macht sie zukünftig grafisch in einem Gesamtplan räumlich sichtbar. In Anlehnung an das „Rahmenkonzept zur Aufstellung des Lärmaktionsplans“ (Drucksachen- Nr. 5250/2004-2009) wurde für diese Arbeiten ein Auftrag vergeben, für den erst das aktuelle Verkehrsmodell vorliegen musste. Dieser wird derzeit bearbeitet.

Folgende komprimierte städtebauliche Zielvorgaben zur Lärminderung, die bisher in der gemeinsamen Planungspraxis zwischen Bauamt und Umweltamt die laufenden Arbeiten kennzeichnen, wurden hierfür definiert:

Lärmbedingt enteignungsgleiche Eingriffe im Stadtgebiet Bielefeld werden definiert als „Lärmkorridore“ $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts. Städtische Belastungsräume oberhalb dieser Lärmsanierungsgrenzwerte stellen besondere Anforderungen an die planerische Nutzungs- und Standortwahl.

Potenzielle Einflussnahmen auf lärmbezogene Krankheitsbilder sind wissenschaftlich-empirisch gesichert ab $65/55$ dB(A) tags/nachts zu berücksichtigen. Städtische Belastungsräume oberhalb dieser Schwellenwerte zum „Gesundheitsschutz“ stellen besondere Anforderungen an den Gebietstyp, die Gebietsgliederung, Bebauungsform sowie die Planung von fließendem und ruhendem Verkehr.

Erhöhte Lärmbelastungen im Stadtgebiet von beispielsweise ≥ 61 dB(A) tags/nachts stellen durch Überschreiten des Schwellenwerts für baulichen Lärmschutz besondere Anforderungen an die Schalldämmung von Gebäuden.

Ruhige Stadträume, Freiräume und Freiflächen mit Lärmpegeln ≤ 55 dB(A) tags gewährleisten bei Unterschreiten des Schwellenwerts für eine „Ruhezone“ Aufenthaltsqualität, Kommunikationsfähigkeit, Erholungsqualität und Regenerationsfähigkeit und damit einen Imagegewinn für die Umweltsituation der Stadt Bielefeld. Durch die Aufnahme einer Information über diese „Ruhezonen“ in den Lärmaktionsplan besteht die Möglichkeit planungsrechtlich im Ermessen der Gemeinde zu entscheiden, wo „ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie“ im Stadtgebiet festgelegt werden sollen, die zukünftig vor schädlichen Lärmeinwirkungen nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zu schützen sind.

Um eine Verknüpfung von derartigen Lärminderungszielen mit den städtebaulichen Entwicklungskonzepten zum Stadtumbau zu erreichen, wurden die Lärminformationen und oben vorgestellten Kategorien von Anforderungen in der städtebaulichen Entwicklung Bielefelds beispielsweise in das Stadtumbauprojekt „Nördlicher Innenstadtrand“ integriert. Insbesondere bei der Neuentwicklung von Wohnbauflächen bzw. der Aufwertung von Wohnungsbeständen sollte auf die unterschiedlichen Anforderungen frühzeitig Rücksicht genommen werden. Darüber hinaus sind im Stadtumbauprojekt „Sennestadt“ auch lärmmindernd wirkende Maßnahmen, wie

beispielsweise eine Aufhebung der Trennwirkung der Paderborner Straße und deren Rückbau als Empfehlung enthalten. Im Zuge der bevorstehenden Beteiligungsschritte zum Stadtumbauprojekt „Bethel“ ist ebenfalls eine Aufnahme der genannten Lärminderungsaspekte geplant.

3.6 Lärminderungsmaßnahmen in der städtischen Umwelt: Ruhige Gebiete

Das „Rahmenkonzept zur Aufstellung des Lärmaktionsplans“ hat bereits verdeutlicht, dass die Lärminderung an Belastungsschwerpunkten im Lärmaktionsplan zwar im Vordergrund stehen soll, aber der Schutz ruhiger Gebiete gleichzeitig eine fortlaufende Planungsaufgabe darstellt.

Die Berücksichtigung ruhiger bebauter und unbebauter Gebiete ist für deren planerischen Erhalt sowie zur gezielten Priorisierung zukünftiger baulicher Entwicklungen eine wichtige Informations- und Entscheidungshilfe. Das Bauamt hat in seiner Stellungnahme zur Aufstellung des Lärmaktionsplans verdeutlicht, dass der Lärmzustand bereits bei der Abwägung im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung und der Stadtentwicklung als ein wichtiger Beitrag mit eingestellt wird. Auf dieser Grundlage sind zukünftig angemessene städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Bei der zukünftigen planerischen Ausweisung von Nutzungen, z.B. über die Fortschreibung des Flächennutzungsplans, soll daher der Lärmaktionsplan integriert werden.

In der Zielplanung zur Freiraumerholung, in der konzeptionellen Stadtentwicklung und in der Flächennutzungsplanung aufgenommene unbebaute Bereiche mit einem hohen Wert als ruhiger Freiraum und hoher Erholungsqualität sind schutzwürdig. Derartige Gebiete, wie z.B. der Köckerwald, Bultkamp-Grünzug, Gellershagenpark, Nordpark, Ems-Lutter-Grünzug, die Erholungsflächen am Schelphof, die Flächen Heeperholz und der Grünzug am Stieghorster Freizeitzentrum sollten daher dauerhaft strategisch vor schädlichen Lärmeinwirkungen geschützt werden. Auf diese Weise kann insbesondere in den zuvor genannten Zonen mit Lärmproblemen und Betroffenheiten auch ein gewisser Ausgleich über die Bewahrung ruhiger, erholsamer Räume planerisch gesichert werden.

3.7 Lärmschutzfensterprogramm Bielefeld

Aus Mitteln des Konjunkturpaketes II wird 2009 bis 2010 als Lärminderungsmaßnahme der Einbau von Lärmschutzfenstern an bestehenden kommunalen Straßen gefördert. Das Umweltamt erarbeitet hierzu derzeit die „Richtlinie der Stadt Bielefeld über die Gewährung von Zuschüssen zum Einbau lärm-dämmender Fenster und Türen“. Das Lärmschutzfensterprogramm ist als Maßnahme der Lärmsanierung inhaltlich abzugrenzen von der Finanzierung von Lärmschutzfenstern im Rahmen der Lärmvorsorge (s. o. 3.1, Maßnahmen beim Amt für Verkehr).

3.8 Zuständigkeitsübergreifende Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Soweit sich die eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf kommunale Straßen beziehen, prüft das Amt für Verkehr derzeit an einigen Schwerpunkten lärm-mindernde Maßnahmen. Zu den öffentlichen Anregungen, weitere Straßenabschnitte verkehrlich und lärm-technisch zu beruhigen, liegen derzeit noch keine Maßnahmen vor.

Für Straßen in der Baulast von Bund/Land prüft der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassung Bielefeld) derzeit Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Haller Weges nach Lärmsanierungskriterien. Da der Landesbetrieb nach derzeitigem Prüfungsstand nur von einer geringen Anzahl Anspruchsberechtigter ausgeht, ist aus wirtschaftlichen Gründen voraussichtlich passiver Lärmschutz vorgesehen. Auf der Grundlage der oben genannten

Stichprobenprüfungen und auf Antrag einer Lärmsanierung erfolgt durch den Landesbetrieb wie bisher eine Überprüfung im Einzelfall.

Außerdem hat die Bielefelder Niederlassung zugesagt zu überprüfen, ob durch Dämmmaßnahmen zwischen Überbau und Auflagerbank der Graphia Brücke am OWD eine Verminderung der Geräuschentwicklung beim Überfahren der Fahrbahnübergänge erreicht werden kann. Ein Prüfergebnis hierzu liegt noch nicht vor.

Zu den öffentlichen Anregungen für die Bundesautobahnen liegen bisher keine Vorschläge des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Niederlassung Hamm) vor.

Die Stellungnahme der DB zu den Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4. Ausblick: Weitere Bearbeitung

Aufgrund der Verfahrensabläufe kann ein Entwurf des Lärmaktionsplans zur Entscheidung voraussichtlich erst im 4. Quartal 2009 vorgelegt werden.

Beigeordnete

gez. Anja Ritschel