

Informationsvorlage der Verwaltung

Diese Vorlage

Nachtragsvorlage

ersetzt die Ursprungsvorlage.

ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	01.12.2011	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	06.12.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf dem Ostwestfalendamm

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

Sachverhalt:

Es wurden folgende Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen für den Ostwestfalendamm (ODW) gestellt:

Antragsteller	Antrag
Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner in den Bezirksvertretungen Brackwede und Gadderbaum	80 km/h tags 60 km/h nachts Strecke: Haller Weg/Breedenviertel
BürgerInitiative gegen Lärm am OWD	60 km/h (24 Std. auf der gesamten Strecke)
Interessengemeinschaft der Anlieger Von-Möller-Str./Münsterberger Str.	70 km/h (24 Std. auf der gesamten Strecke)
Bezirksvertretung Brackwede	80 km/h nachts Strecke: nördliche Stadtbezirksgrenze und Südring

Die Straßenverkehrsbehörde ist nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ermächtigt, Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen anzuordnen. Solche Beschränkungen dürfen aber nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern durch den Straßenverkehr erheblich übersteigt. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt.

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche

Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Dabei sind grundsätzlich folgende nach Gebieten und Tageszeiten gegliederte Richtwerte zugrunde zu legen:

Reine und allgemeine Wohngebiete

70 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

60 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

Mischgebiete

72 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

62 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

Gewerbegebiete

75 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

65 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts).

Die o.g. Werte sind nach Prüfung des Rechtsamtes nach wie vor gültig und aktuell bei der Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Orientierungshilfe heranzuziehen. Diese Auffassung vertritt auch die Bund-Länder-Fachkommission (BLFA-StVO/OWiG). Die um 3 Dezibel (A) geringeren Werte, die seit dem 01.01.2010 für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen und Bundesfernstraßen gelten und für die der Bund im Straßen-bauplan 2010 (als Anlage zum Haushaltsplan) entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt hat, sind bei der Anordnung von Verkehrszeichen nach § 45 StVO nicht einschlägig. Die unterschiedlichen Regelwerke zu Lärm stehen nebeneinander und gelten rechtlich unabhängig voneinander jeweils in dem vom Gesetz- bzw. Verordnungsgeber speziell geregelten Bereich.

Seit 1978 führt der Bund aufgrund haushaltsrechtlicher Regelung Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen und Bundesstraßen – Lärmsanierung – durch, wobei aktiver Lärmschutz (Bau von Lärmschutzwällen/-wänden und / oder Einbau Lärm mindernder Fahrbahnoberflächen) Vorrang gewährt werden soll (siehe dazu : Bundesministerium Für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2010, Kap. 1.2 und 1.3; im Internet zu finden unter:

<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59620/publicationFile/45756/statistik-laermschutz-an-bundesfernstrassen-2010.pdf>). Nur für diese freiwilligen Maßnahmen des Bundes an Straßen in seiner Trägerschaft sind die Auslösewerte für Lärmschutz seit 01.01.2010 gesenkt worden. Die höheren Werte der Lärmschutz – Richtlinien – StV vom 23.11.2007 gelten aber unabhängig davon solange weiter, bis diese geändert und die Änderung im Verkehrsblatt veröffentlicht ist.

Die Lärmsituation am OWD wurde umfassend geprüft und das nach der StVO vorgeschriebene Anhörungsverfahren mit der Polizei und den Straßenbaulastträgern durchgeführt. Übereinstimmend wird derzeit keine zwingende Notwendigkeit gesehen, die eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen rechtfertigt. Nach den Lärmberechnungen der jeweiligen Straßenbaulastträger ergibt sich für den OWD folgendes Bild:

Streckenabschnitt	Lärmberechnung tags 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr	Lärmberechnung nachts 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr
zw. Südring und Ausfahrt Quelle	54,6 bis 56 dB(A)	47,6 bis 49 dB(A)
Ausfahrt Quelle Höhe Breedenviertel	55,3 bis 64,1 dB(A)	47,6 bis 56,4 dB(A)
Höhe Haller Weg bis OD-Grenze*	57,4 bis 72,3 dB(A)	49,6 bis 64,6 dB(A)
1. Bauabschnitt zw. OD-Grenze* und Abfahrt Johannistal	51 bis 74 dB(A)	43 bis 67 dB(A)
2. Bauabschnitt	66 dB(A)	58 dB(A)

*Ortsdurchfahrt

Tagsüber kommt es im Wohn- sowie im Mischgebiet Höhe Haller Weg an 5 Gebäuden zu minimalen Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie von 0,1 bis 0,3 dB(A) sowie im 1. Bauabschnitt an einem Gebäude um 1 dB(A). Im Übrigen konnten tagsüber keine Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie festgestellt werden.

Der OWD ist eine Bundesstraße. Als solche dient die Straße in erheblichem Umfang dem Durchgangs- und überregionalem Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs. Ihr kommt damit auch eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen zu, wodurch gleichzeitig Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Geschwindigkeit auf dem OWD ist dort tags bereits auf 100 km/h für Pkw reduziert. Für LKW gelten aufgrund der gesetzlichen Regelungen der StVO gantztägig 80 km/h. Im Wege der Lärmsanierung hatten alle betroffenen Anwohner die Möglichkeit, sich mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern zu schützen. Die besondere Verkehrsfunktion des OWD steht einer weiteren Reduzierung tags entgegen.

Nachts liegen teilweise deutlichere Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV an einigen Gebäuden im Bereich Haller Weg und im 1. Bauabschnitt vor. Auf den übrigen Streckenabschnitten werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie nicht überschritten.

Mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h könnte eine Pegelsenkung unterhalb der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV an 12 der 13 betroffenen Wohngebäude erreicht werden. Vorrangig vor straßenverkehrsrechtlichen sind jedoch bauliche Maßnahmen zu sehen. Durch bauliche Maßnahmen im Wege der Lärmsanierung ist den Anwohnern die Möglichkeit eröffnet worden, die Lärmbelastung auf ein zumutbares Maß zu begrenzen. Zudem wurde bereits zum Schutz der Anwohner die Geschwindigkeit nachts auf 80 km/h reduziert.

In Höhe Haller Weg wird die Einhaltung der Geschwindigkeit durch stationäre Anlagen überwacht. Auf diesem Streckenabschnitt Höhe der Fußgängerbrücke Haller Weg wurde im November 2009 eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert, mit der die Geschwindigkeit gantztägig in Fahrtrichtung stadteinwärts überwacht wird. Erstmalig wurde in Bielefeld eine Anlage eingesetzt, mit der auch Motorradfahrer überwacht werden. Im Mai 2011 wurde eine 2. Anlage für die Überwachung in Fahrtrichtung stadtauswärts aufgestellt. Diese Maßnahme hat keinen Einfluss auf die Lärmberechnungen, da damit lediglich die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung kontrolliert wird. Die Überwachung trägt aber dazu bei, insbesondere auch die von Motorrädern verursachten Spitzenpegel zu verringern und führt damit zu einer Erleichterung für die betroffenen Anwohner.

Im Hinblick auf die hohe verkehrliche Bedeutung des OWD ist über die bereits aus Lärmschutzgründen angeordneten 80 km/h hinaus auch **nachts** derzeit von einer weiteren Geschwindigkeitsbegrenzung abzusehen.

Gleichwohl sind die weitere Verkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf die Lärmbelastung für die Anwohner zu beobachten. Sobald die aktuellen Zahlen aus der Verkehrszählung des Landes 2010 vorliegen, ist eine weitere Überprüfung anhand aktueller Lärmberechnungen vorzunehmen. Mittelfristig sind auch die Auswirkungen durch den Anschluss der A 33 durch die Überprüfung der Verkehrsbelastungen und ihrer Auswirkungen auf die Lärmbelastung zu berücksichtigen.

Perspektivisch ist zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm auf dem OWD der Einbau von lärmarmem Asphalt sinnvoll. Allerdings ist diese Maßnahme aufgrund der angespannten Finanzlage von Stadt und Land nicht kurzfristig realisierbar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) Moss	
---	--