

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	12.09.2013	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	17.09.2013	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	24.09.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Luftreinhalteplan für Bielefeld
Betroffene Produktgruppe 11.14.04.01 Luft, Stadtklima, Lärm
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Keine
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
Beschlussvorschlag: <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stadtentwicklungsausschuss und der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz beschließen, dass die Stellungnahmen aus dieser Vorlage zu den Einzelmaßnahmen der Bezirksregierung Detmold bis zum 9. Oktober 2013 als Eingabe der Stadt Bielefeld zur Berücksichtigung im Luftreinhalteplan Bielefeld zugeleitet werden. 2. Nach Konkretisierung der Maßnahmen werden die betroffenen Bezirksvertretungen vor Entscheidungen im Fachausschuss zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen angehört. 3. Die Bezirksvertretung Mitte nimmt Kenntnis.
Vorbemerkung: Der von der Bezirksregierung Detmold erstellte Entwurf eines Luftreinhalteplans für die Stadt Bielefeld ist über einen Link auf www.bielefeld.de auf der Homepage der Bezirksregierung verfügbar und liegt in der Zeit vom 26. August 2013 bis 25. September 2013 u. a. im Umweltamt und im Amt für Verkehr aus.. Stellungnahmen – auch der Stadt Bielefeld – können bis zum 9. Oktober bei der Bezirksregierung Detmold, beim Amt für Verkehr oder beim Umweltamt eingereicht werden. Die Umsetzung der im Entwurf enthaltenen Einzelmaßnahmen muss i. d. R. noch konzipiert und im Detail geplant werden. Bevor die zuständigen Fachausschüsse darüber beschließen, werden die betroffenen Bezirksvertretungen wie gewohnt angehört. Diese Beschlussvorlage befasst sich mit grundsätzlichen Einschätzungen zu den Einzelmaßnahmen.

Begründung:

Die EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung mit ihren Tochterrichtlinien und Fortschreibungen wurde im Bundes-Immissionsschutzgesetz in der 22. Verordnung im Jahre 2002 und der 39. Verordnung im Jahre 2010 umgesetzt. Die Überwachung der Luftqualität durch Messung oder Modellrechnung ist in NRW Landesaufgabe. Wird ein Immissionsgrenzwert nachweislich durch eine Messung oder ggf. in Kombination mit einer Modellrechnung festgestellt, muss die Überschreitung mit allen erforderlichen Daten über die obersten Landes- und Bundesfachbehörden der EU-Kommission mitgeteilt und ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden. Hierbei gibt es kein Ermessen. Die Aufstellung des Luftreinhalteplanes für Bielefeld ist notwendig, weil die Landesmessstation an der Stapenhorststraße 42 (Passivsammler) im Jahre 2009 einen Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufwies, der über dem Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt und auch über dem damals geltenden Toleranzwert von $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Der gegenüberliegende Aktivsammler (großer Messcontainer) lag mit $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits im Toleranzbereich. Auch in den Folgejahren bis 2012 wurde der Grenzwert mit 47, 44 und $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ am Passivsammler leicht überschritten, am gegenüberliegenden Messcontainer lagen die Werte unterhalb der Grenzwerte.

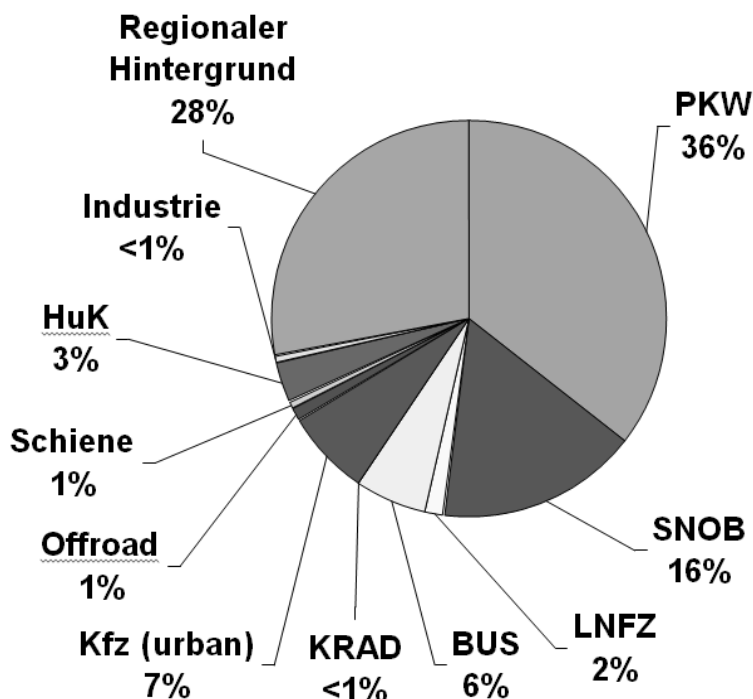
Die Ursachenanalyse (Immissionsbetrachtung), die Berechnung der Wirksamkeit von Maßnahmen und die Prognose von Immissionsbelastungen in der Zukunft erfordern umfangreiche Daten und komplexe Berechnungsprogramme, die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) bearbeitet wurden. Die Ergebnisse sind im Entwurf des Luftreinhalteplanes ausführlich dargestellt und werden wie folgt zusammengefasst.

Für das gesamte Stadtgebiet sind im Bezugsjahr 2009 Immissionen als NO_x (Summe aus Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid) berechnet worden:

NO_x-Emissionen im Luftreinhalteplangebiet [t/a]			
	Industrie	Kleinf Feuerungsanlagen	Verkehr
	2008	2010	2008 ¹⁾
Gesamt	411	233	1516
1) Bezugsjahre „Verkehr“: Straßenverkehr 2009, Schienenverkehr 2008 und für die sonstigen Verkehrsträger (Offroad 2010)			

Gesamtvergleich der NO_x- Emissionen aus den Quellbereichen Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen und Verkehr für das Luftreinhalteplangebiet Bielefeld

Wie sich die Verursachergruppen und der regionale Hintergrund am Messpunkt in der Stapenhorststraße darstellen, zeigt die folgende Grafik:



Darstellung der berechneten prozentualen Beiträge der verschiedenen Verursachergruppen sowie des regionalen Hintergrunds für die NO_x-Belastung an den Messpunkten in der Stapenhorststraße (BISH2, VBIS)

PKW	=	Personenkraftwagen
sNOB	=	Schwere Nutzfahrzeuge ohne Busse
BUS	=	Busse
LNfZ	=	Leichte Nutzfahrzeuge
KRAD	=	Motorräder
Kfz (urban)	=	Beitrag des Straßenverkehrs, der nicht unmittelbar in dem untersuchten Straßenabschnitt fährt
Offroad	=	Verkehr durch z.B. Baumaschinen, Land- und Forstwirtschaft
HuK	=	Hausbrand und Kleinf Feuerungen
Schiene	=	Schienenverkehr

Neben der messtechnisch festgestellten Grenzwertüberschreitung an der Stapenhorststraße hat das LANUV rechnerische Überprüfungen von 6 Straßenabschnitten vorgenommen, die von der Stadt als möglicherweise kritisch identifiziert wurden. Hier bestätigten sich Werte größer gleich 40 µg/m³ für das Jahr 2009. Im nächsten Bearbeitungsschritt hat das LANUV Prognoseberechnungen für 2015 ohne Berücksichtigung von Maßnahmen durchgeführt. Sowohl die Hintergrundbelastung als auch Verkehrsemissionen gehen aufgrund der fortschreitenden Verbesserung der Abgastechnologie zurück. Das betrifft überdurchschnittlich stark die schweren Nutzfahrzeuge und Busse. Im Ergebnis ist damit zu rechnen, dass 2015 an der Stapenhorststraße und an allen weiteren Verdachtsstraßen, bis auf den Bereich Herforder Straße (Jahnplatz bis Friedrich-Ebert-Straße/41 µg/m³) – der Grenzwert unterschritten wird. Dass trotzdem kurzfristig

Maßnahmen erforderlich sind, beruht auf Vorgaben der EU-Kommission, die feststellt, dass schon in 2010 der Grenzwert hätte eingehalten werden müssen und nun die zügige Umsetzung aller geeigneten und verhältnismäßigen Minderungsmaßnahmen fordert. Bei Nichtbeachtung würde ein Vertragsverletzungsverfahren drohen.

Zur Begleitung der Aufstellung des Luftreinhalteplanes für Bielefeld hat die Bezirksregierung eine Projektgruppe eingerichtet, bestehend aus dem LANUV, dem Amt für Verkehr, dem Umweltamt, dem Landesbetrieb Straßen NRW, der Industrie- und Handelskammer OWL, der Handwerkskammer, des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW, der zuständigen Polizeidienststellen, der Verkehrsbetriebe moBiel, der MVA, der Stadtwerke Bielefeld sowie des VCD (Verkehrsclub Deutschland). Es fanden mehrere Sitzungen statt, bei denen die Mitglieder der Projektgruppe Gelegenheit hatten, ihre Kenntnisse, Erfahrungen und Anregungen in den Luftreinhalteplan einfließen zu lassen. Dabei wurden auch die bundesweiten üblichen Maßnahmen vorgestellt und diskutiert. Die Bielefelder Maßnahmen wurden letztendlich aus fachlicher Einschätzung des Landes festgelegt und über die Auslage des Entwurfs des Luftreinhalteplanes bekanntgegeben. Zu den gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsregelungen steht im Entwurf des Luftreinhalteplanes:

„Bei der Erstellung des Plans sind alle potentiell betroffenen Behörden und Einrichtungen einzubeziehen (z. B. Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßenbau NRW, etc.). Da diese Fachbehörden für die Umsetzung und Kontrolle der Maßnahmen zuständig sind, ist eine enge Abstimmung des Planinhaltes erforderlich. Maßnahmen, die den Straßenverkehr betreffen, sind im Einvernehmen mit den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen (§ 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG).

Bei der Planaufstellung ist die Öffentlichkeit zu beteiligen, wobei ihr die Entwürfe und Pläne zugänglich gemacht werden müssen (§ 47 Abs. 5, 5 a BImSchG).

Planaufstellende Behörde ist in NRW die jeweilige Bezirksregierung (§ 1 Abs. 1 i. V. m. Nr. 10.6 des Anhangs 2 zur Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz – ZustVU)

Sie ist zuständig für

- die Gebietsabgrenzung der Pläne,
- die Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen,
- die Koordination der Tätigkeit der verschiedenen Behörden einschließlich der Herstellung des Einvernehmens der Behörden,
- die Beteiligung der Öffentlichkeit,
- die Festschreibung der zu treffenden Maßnahmen und letztlich
- die Veröffentlichung des Luftreinhalteplanes.

Die Verwaltung ist zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplanes Bielefeld jetzt aufgefordert.

Vorgesehene Maßnahmen des Landes mit ergänzenden Stellungnahmen der Verwaltung bzw. von moBiel.

Maßnahme 1:

Für die Stapenhorststraße wird in beide Fahrtrichtungen ein Verbot des Durchfahrens für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von > 20 t angeordnet. Dieses Verbot wird zeitlich nicht begrenzt und gilt somit 24 Stunden pro Tag. Ausgenommen von diesem Verbot sind notwendigerweise die Fahrzeuge des ÖPNV.

(Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen).

Stellungnahme:

Die vorgesehene Lkw-Sperrung für Fahrzeuge über 20 t zulässigem Gesamtgewicht ist grundsätzlich umsetzbar.

Die Straßenverkehrsbehörde wird ein entsprechendes Konzept entwickeln, in dem

- die genauen Standorte für die Durchfahrverbote festgelegt werden,
- die erforderlichen Ausweichrouten geprüft werden und
- die Frage der Abwicklung der erforderlichen Anliegerverkehre (Rudolf-Oetker-Halle, Franziskus Hospital, Einkaufsmärkte etc.) geklärt wird.

Ziel des Konzepts wird es vor allem sein, Durchgangsverkehr von Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 20 t möglichst großräumig umzuleiten.

Dieses Konzept ist dann nach dem in der Straßenverkehrs-Ordnung vorgeschriebenen Anhörungsverfahren noch mit der Polizei und den betroffenen Baulastträgern abzustimmen. Da dieses Verfahren allein schon aus Zeitgründen nicht während der Erstellung dieser Vorlage durchgeführt werden konnte, wird die Verwaltung das abgestimmte Konzept in einem zweiten Schritt den betroffenen Bezirksvertretungen und dem Stadtentwicklungsausschuss vorstellen.

Maßnahme 2:

Die Stadt Bielefeld optimiert die Lichtzeichenanlagen im Bereich der Stapenhorststraße hinsichtlich einer Verbesserung des Verkehrsflusses.

(Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen).

Stellungnahme:

Die Optimierung von LSA-Schaltungen und gute Koordinierungen innerhalb von Streckenzügen sind vorrangiges Ziel für die Planung.

Das Ergebnis einer guten „Grünen Welle“ von Ampeln in einem Streckenzug oder in Netzen hängt vom Verkehrsaufkommen, der Umlaufzeit, den Kreuzungsabständen und der zulässigen Geschwindigkeit ab. Die Kraftfahrer akzeptieren dabei nur solche Geschwindigkeiten für ihr Verkehrsverhalten, wie sie sich aus der Streckencharakteristik einer Straße ergeben. Auf Grund der Streckencharakteristik der Stapenhorststraße wurde die Progressionsgeschwindigkeit bereits mit 40 km/h angesetzt. Neben der Kurvigkeit des Streckenzuges beeinträchtigen jedoch auch Einbieger und Abbieger in der Stapenhorststraße, Ladeverkehre, Parksuchverkehre, fehlende bzw. zu kurze Abbiegespuren oder auch die Beachtung des Vorrangs von parallel zum Fahrverkehr sich bewegenden Fußgängern und / oder Radfahrern den Verkehrsfluss.

Ein „Optimierungsversuch“ wäre, die Umlaufzeit für die Anlagen in der Stapenhorststraße auf 100 Sekunden zu erhöhen. Zu beachten ist dann, dass sich hierdurch zusätzliche Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer aus den einmündenden Seitenstraßen ergeben würden. Auch die Anforderungsbereiche für die Busbeschleunigung sind innerhalb der Umlaufzeit zu berücksichtigen.

Maßnahme 3 (gehört inhaltlich zur Maßnahme 2):

Die Stadt Bielefeld prüft die Möglichkeit, stadteinwärts an der Lichtzeichenanlage Stapenhorststraße/Victor-Gollanz-Straße/Kurt-Schumacher-Straße eine verkehrsabhängige Steuerung zu installieren.

(Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen).

Stellungnahme:

Für die stadteinwärts Richtung der Stapenhorststraße ist die Zuflussdosierung möglich. Entsprechende Detektoren wären nach Victor-Gollanz-Straße sowie nach der Melanchthonstraße einzubauen und die verkehrsabhängige Steuerung im Gerät der LSA Stapenhorststraße/Kurt-Schumacher-Straße zu erweitern.

Maßnahme 4:

Durch die Stadt Bielefeld wird eine Anpassung der Lichtsignalanlagenkoordinierung im Signalprogramm 2 (09:00 – 15:00 Uhr) vorgenommen, um Fahrzeughaltevorgänge vor der Lichtsignalanlage Friedrich-Ebert-Straße zu minimieren.

(Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen).

Stellungnahme:

Eine geringfügige Anpassung im Signalplan 2 für eine Verbesserung der Fahrten in Richtung Willy-Brandt-Platz kann geschaltet werden.

Einen möglichen Stau in der Herforder Straße wird sich jedoch auch bei geringerem Verkehrsaufkommen allein durch die Vorragschaltung der Feuerwehrfahrstraße aus Richtung Friedrich-Ebert-Straße nicht verhindern lassen.

Maßnahme 5:

Durch die Verkehrsbetriebe moBiel und die von ihnen beauftragten Subunternehmer werden für den Bereich Stapenhorststraße ihre schadstoffärmsten Busse, insbesondere Fahrzeuge mit Euro VI-Standard, eingesetzt.

Stellungnahme:

Lag mit Stand 3. Sept. noch nicht vor.

Maßnahme 6:

Durch die BVO und die von ihnen beauftragten Subunternehmer werden für den Bereich der Stapenhorststraße ihre schadstoffärmsten Busse, insbesondere Fahrzeuge mit Euro VI-Standard, eingesetzt.

Stellungnahme:

Lag mit Stand 3. Sept. noch nicht vor.

Maßnahme 7:

Der Verkehrsbetriebe moBiel und BVO und die von ihnen beauftragten Subunternehmer setzen im Bereich Herforder Straße/Jahnplatz ihre schadstoffärmsten Busse, insbesondere Fahrzeuge mit Euro VI-Standard ein.

Stellungnahme:

Lag mit Stand 3. Sept. noch nicht vor.

Maßnahme 8:

Das als Entwurf der Stadt Bielefeld vorliegende Lkw-Lenkungskonzept, ist im Hinblick auf die Belange der Luftreinhalteplanung zu aktualisieren und umzusetzen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass es in den Bereichen Stapenhorststraße/Jahnplatz/Herforder Straße zu einer Reduzierung der Belastung durch den Schwerlastverkehr kommt.

Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen.

Stellungnahme:

Von der Stadt Bielefeld ist ein Entwurf für ein Lkw-Lenkungskonzept erstellt und mit den benachbarten Kreisen, den Baulastträgern und allen beteiligten Institutionen sowie in den Bezirksvertretungen und mit dem Speditionsgewerbe/der IHK abgestimmt worden. Vor einer Beschlussfassung im Stadtentwicklungsausschuss müssen nun die Vorgaben des Luftreinhalteplans Bielefeld eingearbeitet werden. Angestrebt wird ein Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zur Umsetzung des Lkw-Lenkungskonzeptes noch in 2013. Danach erfolgt die Veröffentlichung und Verbreitung des Lkw-Netzes in Kooperation mit der IHK und dem Speditionsgewerbe sowie eine Einarbeitung in die Lkw-Navigationssysteme.

Die Stapenhorststraße ist bisher im Entwurf des Lkw-Lenkungskonzeptes als *Lkw-Strecke* klassifiziert, d.h. als *für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße*. Unter Berücksichtigung des Luftreinhalteplans ist diese Einstufung nun in *Lkw-Anbindung*, d.h. *Straße für den Lkw-Quell- und Zielverkehr*, zu ändern. Für die Verbindung aus Richtung Werther zum OWD müssen geeignete Verbindungen vorgeschlagen werden; da die sich aus dem Luftreinhalteplan ergebenden Sperrung der Stapenhorststraße für Lkw über 20t die Erreichbarkeit des OWD für den Schwerlastverkehr nicht mehr zulässt.

Die Herforder Straße ist von der Stadtgrenze Herford bis zur Walter-Rathenau-Straße als Lkw-Hauptroute klassifiziert. Ab dort wird der Lkw-Durchgangsverkehr zur Eckendorfer Straße und zum Ostwestfalendamm geleitet. Im Bereich Innenstadt/Jahnplatz ist die Herforder Straße nicht im Lkw-Routenkonzept enthalten. Hier ist demnach keine Anpassung des Lkw-Lenkungskonzeptes erforderlich.

Maßnahme 9:

Die Stadt Bielefeld überprüft ihr Parkleitsystem und optimiert dieses gegebenenfalls.

Stellungnahme:

Das kundenfreundliche Bielefelder Parkleitsystem teilt seit November 2000 die Innenstadt in drei Zonen (Altstadt, City und Bahnhof) ein und ermöglicht dem Autofahrer schon frühzeitig die Orientierung hin zu einem für ihn günstig liegenden Parkplatz. Besonders für ortunkundige Autofahrer wird dadurch der zeitraubende und umweltbelastende Parksuchverkehr vermieden.

An das Parkleitsystem sind heute 23 Parkhäuser, Tiefgaragen oder Parkplätze an das Parkleitsystem angeschlossen. Es erfasst insgesamt ca. 7.200 innerstädtische Einstellplätze und lenkt den Verkehrsstrom über Vorankündigungstafeln und Wegweiser mit dynamischen Hinweistafeln (so genannte Parkleitwegweiser) zu den freien Stellplätzen. Insgesamt elf Vorankündigungstafeln weisen auf allen Einfallstraßen auf das Parkleitsystem hin. Über 88 statische Parkleitwegweiser und 78 dynamische Anzeigetafeln an 43 Standorten werden die Autofahrer zielgerichtet zu einem freien Parkplatz gelenkt.

Der jeweils aktuelle Belegungsstand kann im Internet abgerufen werden. Die Daten werden alle fünf Minuten aktualisiert.

Ziel ist es alle auch zukünftigen Parkeinrichtungen in der Innenstadt an das Parkleitsystem anzuschließen, um einen Parksuchverkehr weiter zu reduzieren

Maßnahme 10:

Die Stadt Bielefeld prüft, inwieweit eine Umstellung der Straßenreinigung und Müllabfuhr auf Nebenverkehrszeiten möglich ist.

Diese Maßnahme ist unmittelbar nach dem Inkrafttreten des LRP's umzusetzen.

Stellungnahme:

Die Straßenreinigung in der Stapenhorststraße befindet sich dienstags und donnerstags in der Nachtschicht, also in Nebenverkehrszeiten. Eine Entleerung der Abfallbehälter zu Nebenverkehrszeiten (gegen 13:30 Uhr) ist denkbar und wird geplant. Darüber hinaus wird der Einsatz von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 5 und sobald verfügbar Euro 6 geplant.

Maßnahme 11:

Die Belange der Luftreinhaltung sind im Rahmen der Bauleitplanung verbindlich zu berücksichtigen. Die negative Wirkung verkehrsbedingter Emissionen in engen Straßenschluchten erfordert eine sorgfältige Prüfung der Effekte z. B. von Baulückenschließungen an bereits hoch belasteten Straßen.

Stellungnahme:

Lag mit Stand 3.Sept. noch nicht vor.

Maßnahme 12:

Städtisches Baustellenmanagement: Zukünftig wird nicht nur unter verkehrlichen Gesichtspunkten, sondern insbesondere auch unter den Gesichtspunkten der Luftreinhaltung verstärkt auf die Vermeidung von unnötigen Fahrbewegungen geachtet. Hierzu werden entsprechende Hinweisblätter gefertigt und die Bauunternehmen entsprechend aufgefordert, die Fahrzeugbewegungen einzuschränken.

Stellungnahme:

Dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung bei Baumaßnahmen wird weitestgehend nachgekommen. Schon im Ausschreibungsverfahren werden entsprechende Vorgaben formuliert und somit für den Bauunternehmer vertraglich geregelt.

Maßnahme 13:

Die Stadt Bielefeld überprüft, inwieweit das P+R-Angebot optimiert und durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit vermarktet werden kann.

Diese Maßnahme ist unmittelbar nach Inkrafttreten des LRP's umzusetzen.

Stellungnahme:

P+R Plätze werden derzeit in Bielefeld an Haltepunkten der Bahn und an Stadtbahnhaltestellen angeboten. Dies führt zu einer Verkehrsreduzierung und zu einem Anstieg der ÖPNV-Nutzung.

Zur Entlastung der Stapenhorststraße gibt es eine Umsteigemöglichkeit vom Kfz in die Stadtbahn an der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 4 am Lohmannshof. Eine gute Auslastung ist an der P+R-Anlage an der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 2 in Milse vorhanden, die auch die Herforder Straße entlastet.

Weitere Maßnahmen zum Ausbau des P+R-Angebotes sind an den Haltepunkten der Sennebahn und an den Erweiterungen der Stadtbahnstrecken geplant. In Kooperation mit NWL (bzw. VVOWL) und moBiel können weitere Verbesserungen für das P+R-Angebot erarbeitet werden.

So werden im Rahmen der Planungen zum Ausbau des Stadtbahnnetzes und mögliche P+R-Standorte an den geplanten Streckenverlängerungen untersucht. Vor allem kann die geplante oberirdische Führung der Stadtbahn aufgrund der sich ändernden Bedingungen für den Kfz-Verkehr im Bereich Jahnplatz sich erhöhend auf die Nachfrage nach P+R auswirken und ist deshalb im Rahmen der weiteren Planungen und Diskussionen zur Verkehrsberuhigung Jahnplatz zu berücksichtigen.

Maßnahme 14:

Durch die Stadt Bielefeld ist ein Konzept zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten und umzusetzen.

Stellungnahme:

Aufbauend auf dem vom Rat in 2008 beschlossenen Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld wurde in den Jahren 2010/2011 die „Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld“ fertig gestellt.

Die Erarbeitung eines Radkonzeptes wäre deswegen eine gute Ergänzung zu den bereits vorliegenden Schritten zur Förderung des Radverkehrs. Zu einem solchen Konzept sollten neben dem „klassischen“ Baustein „Überarbeitung / Ausbau der (Radwege-) Infrastruktur“ u. a. die gleichwertigen Bausteine „Wegweisende Beschilderung“, „Fahrradabstellanlagen“ (nicht nur im

Straßenraum!) und „Öffentlichkeitsarbeit“ dazu gehören.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen finanzieller und personeller Art lässt sich ein solches Radverkehrskonzept weder erarbeiten noch umsetzen.

Zur externen Beauftragung eines Konzeptes sind in den Haushaltsjahren 2013 und 2014 keine konsumtiven Mittel im Haushalteingestellt. Für eine interne Erarbeitung dieses Konzeptes steht kein Personal zur Verfügung. Auch für die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen wären zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich.

Von der Verwaltung kann die Erarbeitung eines Radkonzeptes in die Wege geleitet werden, wenn dafür die erforderlichen Mittel in der Stadt Bielefeld zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahme 15:

Die Stadt Bielefeld berichtet jeweils zum 1.03. eines Jahres über die Maßnahmenumsetzung zum Stichtag 31.12. des Vorjahres.

Stellungnahme:

Keine Bedenken.

Immissionsseitige Wirkungen der Maßnahmen

(wörtlicher Auszug aus dem Entwurf des Luftreinhalteplans)

„Im Jahr 2015 wird ohne Umsetzung von Maßnahmen in der Stapenhorststraße von einem berechneten Jahresmittelwert für NO₂ von 35 bzw. 39 µg/m³ ausgegangen.

Aus Maßnahme „Sperrung der Stapenhorststraße für Lkw > 20 t mit gleichzeitiger Verkehrsverflüssigung resultiert für den Standort Stapenhorststraße 42 eine verbleibende NO₂-Immissionsbelastung von 36,4 µg/m³.

Das Befahren der Stapenhorststraße ausschließlich mit Bussen der Euro VI-Norm hat - zusammen mit einer Verkehrsverflüssigung – eine verbleibende NO₂-Belastung von 36,9 µg/m³ zur Folge.

Beide Maßnahmenpakete würden unabhängig voneinander jeweils ein sicheres Einhalten der Grenzwerte von 40 µg/m³ erwarten lassen.

Zusätzlich zu den Luftschadstoffmessungen in der Stapenhorststraße wurde für fünf weitere Straßen („Verdachtsfälle“) Prognoserechnungen hinsichtlich der NO₂-Belastung durchgeführt.

Bei den untersuchten Verdachtsfällen liegt ein Ergebnis der Prognoserechnungen 2015 ohne zusätzliche Minderungsmaßnahmen für einen Abschnitt der Herforder Straße bei 41 µg/m³ und damit im Bereich des Grenzwertes.

Durch die festgelegten Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung (Steuerung der Lichtsignalanlagen) und durch den Einsatz schadstoffarmer Busse wird auch dort eine Immissionsminderung erreicht, die zur Grenzwerteinhaltung führen wird.

Eine Wirkungsprognose für weitere Maßnahmen (sog. „weiche Maßnahmen“) ist nicht möglich, da belastbare Grundlagendaten fehlen. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmenbündel eine zusätzliche Wirkung entfaltet.“

Schlussbetrachtung:

Die von der Stadt zu veranlassenden Maßnahmen sind zum überwiegenden Teil umsetzbar, sodass eine Unterschreitung der Grenzwerte bis spätestens 2015 nach den Berechnungen des LANUV realistisch erscheint.

Beigeordnete(r) für Bauen und Planen

Gregor Moss

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