

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</b>	17.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Gadderbaum</b>	19.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	19.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Schildesche</b>	19.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Stieghorst</b>	19.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Sennestadt</b>	19.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	25.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	26.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Dornberg</b>	26.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Jöllenbeck</b>	26.11.2015	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Senne</b>	26.11.2015	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	01.12.2015	öffentlich

**Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**

**Zweiter Lärmaktionsplan**

**Betroffene Produktgruppe**

11.14.04.01 Luft, Klima und Lärm

**Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen**

Verminderung der durch gesundheitsrelevanten Umgebungslärm belasteten Menschen.

**Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**

keine

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

AfUK, 09.03.2010, TOP 7, Drs.-Nr. 0566/2009-2014 (1. Lesung) - AfUK und StEA, 20.04.2010, TOP 2, Drs.-Nr. 0566/2009-2014 (2. Lesung) – AfUK, 15.10.2013 - StEA 05.11.2013 – AfUK 17.02.2015

**Beschlussvorschlag:**

**Der AfUK gibt den Entwurf des 2. Bielefelder Lärmaktionsplans zur Beratung an die Bezirksvertretungen und den StEA. Mögliche Änderungsvorschläge dieser Gremien**

**werden in den Entwurf eingearbeitet und als Nachtragsvorlage mit Beschlussempfehlung des AfUK und des StEA dem Rat vorgelegt.**

**Begründung:**

### **1. Veranlassung**

Bielefeld gehört zu den 26 Ballungsräumen in NRW, die nach EU-Richtlinie 2002/49/EG verpflichtet sind, alle 5 Jahre einen Lärmaktionsplan (LAP) aufzustellen. Dies erfolgt in mehreren Stufen. Der erste Lärmaktionsplan wurde 2010 vom Rat beschlossen. Die Stadt hat in Kooperation mit den Baulastträgern und Planungsträgern einen Entwurf des zweiten Lärmaktionsplans erarbeitet, der im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz im Februar 2015 beraten wurde. Im Mai 2015 wurde die Öffentlichkeit beteiligt. Anschließend hat die Verwaltung für die Maßnahmenvorschläge, die sich auf gesundheitsrelevanten Umgebungslärm beziehen, eine Machbarkeitsprüfung unter Beteiligung der zuständigen Träger durchgeführt. Die Ergebnisse der Auswertungen und die Beurteilungen der Maßnahmenvorschläge sind in den Lärmaktionsplan integriert. Der zweite Lärmaktionsplan beinhaltet das Handlungsprogramm für die nächsten 5 Jahre (vgl. Maßnahmenliste, Anlage 13 des LAP).

Die Vorlage informiert nachfolgend über die Lärmbetroffenheit, das Beteiligungsverfahren und das Maßnahmenprogramm.

### **2. Ergebnisse und Wirksamkeit des ersten Lärmaktionsplans**

Als Resultat des ersten Lärmaktionsplans wurde durch bisherige Maßnahmenumsetzung im Wesentlichen folgende Lärmentlastungswirkung erzielt:

3.535 Bielefelder/innen wurden vor Umgebungslärm über 70 dB(A) LDEN (Day, Evening, Night) geschützt, indem der Einbau von Lärmschutzfenstern gefördert wurde. 3.776 Bielefelder/innen wurden geschützt, indem der Einbau von Lärmschutzfenstern bei Fassadenpegeln über 60 dB(A) LNight gefördert wurde.

Vom Lärm entlastet wurden 3.459 Bielefelder/innen, indem Straßen mit Lärm mindernd wirkendem Fahrbahnbelag saniert wurden. Die Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) ist hier wahrnehmbar und entspricht vom Effekt her einer Halbierung der Verkehrsbelastung.

### **3. Fortschreibung des zweiten Lärmaktionsplans**

Alle 5 Jahre ist der Lärmaktionsplan zu überprüfen und bei noch vorhandenen Lärmproblemen für die nächsten 5 Jahre gesamtstädtisch unter Mitwirkung der Öffentlichkeit fortzuschreiben. Der Plan ist ein flächendeckendes Handlungsprogramm aus technischen, baulichen, gestalterischen, verkehrsrechtlichen und organisatorischen Maßnahmen zur Lärminderung. Der für die Bielefelder Lärmaktionsplanung relevante Umgebungslärm entsteht durch Straßenverkehr, Bundesschienenwege und die Stadtbahn. Da bei Umgebungslärm ab einem Mittelungspegel von 65/55 dB(A) Tag/Nacht eine Gesundheitsrelevanz besteht, sieht der Bielefelder Lärmaktionsplan als Fortführung zur Stufe 1 nun an den Lärmkorridoren mit diesen Pegeln einen Handlungsbedarf zur Prüfung und Festlegung von Maßnahmen.

Die Lärmkartierungen von 2012, die Grundlage für den aktuellen LAP sind, zeigen die Lärmbelastungen und veranschaulichen die Anzahl der entsprechend hoch belasteten Menschen.

#### **3.1. Lärmkarten und Lärmbetroffene**

Die Größenordnung der von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffenen Menschen zeigt für die verschiedenen Lärmquellen folgende Tabelle:

Lärmquelle	Betroffenzahl mit LDEN > 65 dB(A)	Betroffenzahl mit LNight > 55 dB(A)
Straßenverkehr	15.449 (rd. 5,0 %)	14.812 (rd. 4,0 %)
Eisenbahnverkehr	3.700 (rd. 1,0 %)	8.800 (rd. 2,7 %)
Stadtbahnverkehr	1.656 (rd. 0,5 %)	2.383 (rd. 0,7 %)

Hinweis: Betroffenzahlen für die gesamten relevanten Straßen sowie lt. Definition der Umgebungslärmrichtlinie für Schienenwege mit über 30.000 Zügen/Jahr

In der Innenstadt ist die Lärmbetroffenheit am größten. Über die Hälfte der gesundheitsrelevant Belasteten lebt im Bezirk Mitte. In größerem Abstand folgen die Stadtbezirke Schildesche, Brackwede, Heepen, Stieghorst.

Die Bielefelder Teilnahme am „Planspiel des Landes Nordrhein-Westfalen zur Lärmaktionsplanung im Rahmen des Masterplans Umwelt und Gesundheit“ in 2014 hat für den Lärmaktionsplan aufgezeigt, dass in Verbindung mit sozialer Lage und Gesundheit am Beispiel der erweiterten Innenstadt und Baumheide unter dem Gesichtspunkt der Umweltgerechtigkeit zu handeln ist, damit es leiser wird. Hier leben ca. 57 % der Bewohner/innen mit Straßenverkehrslärm über 65/55 dB(A) LDEN/LNight. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist die Betroffenheit hier hoch.

**Weitere Fakten zur Lärmsituation sowie zu den vorgesehenen Maßnahmen in den 10 Stadtbezirken sind jeweils als Anlage den Bezirksvorlagen beigelegt.**

### 3.2 Ruhige Gebiete

Neben den lauten Problembereichen der Stadt zeigen die Lärmkarten auch, wo wohngebietsnahe ruhige Gebiete mit Aufenthaltsqualität liegen. Hier sind die Mittelungspegel über 24 Stunden nicht höher als 55 dB(A). Bielefeld verfügt über 110 km<sup>2</sup> Freiräume mit besonderer Bedeutung für die Erholung. 77 % dieser „Erholungs-Freiräume“ sind stadtweit ruhige Gebiete. Der Versorgungsgrad in der Stadt ist unterschiedlich. Am umfangreichsten versorgt mit ruhigen Gebieten sind Dornberg, Stieghorst bzw. Brackwede. Weniger ruhige Gebiete hat Gadderbaum mit unter 5 km<sup>2</sup>. In Mitte und Schildesche sind die ruhigen Ausgleichsräume mit nur jeweils rd. 3 km<sup>2</sup> am geringsten.

**Fakten zu ruhigen Gebieten in den 10 Stadtbezirken sind jeweils als Anlage den Bezirksvorlagen beigelegt.**

### 3.3 Beteiligung der Planungs- und Baulastträger

Kontinuierlich beteiligt an der Aufstellung des zweiten Lärmaktionsplans, die das Umweltamt koordiniert, waren das Amt für Verkehr, der Landesbetrieb Straßen NRW, das Bauamt mit den Bereichen Stadtentwicklung und Bauleitplanung, moBiel und die Deutsche Bahn (DB). Diese Dienststellen gaben zur Erstellung des Planentwurfs Fachbeiträge und Fachstellungen ab, die in den Plan eingearbeitet wurden. Außerdem wirkten sie (ausgenommen Landesbetrieb Straßen und DB) an der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung und im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung der Maßnahmenvorschläge mit.

### 3.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Nach den gesetzlichen Vorgaben ist an der Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Öffentlichkeit erneut zu beteiligen. Um nach § 47 d (3) BImSchG die Öffentlichkeit "rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitwirken" zu lassen, stand im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.05.15 bis 17.06.15 die Online-Plattform "Bielefeld wird leiser" (vgl. [www.bielefeld-wird-leiser.de](http://www.bielefeld-wird-leiser.de)).

Aus insgesamt 349 Bürgerbeiträgen ließen sich 456 Maßnahmenvorschläge ableiten. In 18 % der Vorschläge wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung und -überwachung für Straßen gefordert. Weitere 13 % der Vorschläge handelten von zusätzlichen Tempo-30-Zonen. In 11 % der Vorschläge wurde der Bau von Lärmschutzanlagen thematisiert. Teilnehmende sprachen sich zu 11 % für eine KFZ-, Lkw-Bündelung bzw. -steuerung aus. 10 % der Beiträge forderten die Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs. Lärm mindernde Straßenbeläge wurden in 9 % der Beiträge vorgeschlagen, Maßnahmen der Quartiersentwicklung und des Stadtumbaus sowie der Einbau von Lärmschutzfenstern jeweils in 5 % der Beiträge. Als weitere Möglichkeit sahen 4 % der Teilnehmenden eine Optimierung von Lichtsignalanlagen an.

### **3.5 Handlungsprogramm für 5 Jahre**

Enthalten sind im Lärmaktionsplan Fachbeiträge des Amtes für Verkehr, des Landesbetriebs Straßen NRW, des Bauamtes, von moBiel und der Deutschen Bahn (DB). Sie zeigen auf, welche Ansätze und Maßnahmen weiterverfolgt und umgesetzt werden sollen, damit Bielefeld leiser wird. Außerdem sind grundsätzlich machbare Maßnahmenvorschläge der Öffentlichkeit aufgenommen worden.

#### **3.5.1 Handlungsschwerpunkte**

Im Zuge der Fortschreibung des LAP spielen im Wesentlichen folgende Handlungsschwerpunkte eine Rolle:

- Straßensanierung mit lärmoptimierten Fahrbahnbelägen
- Stadtbahnausbau
- Lärmsanierung der Ortsdurchfahrt Bielefeld des Bundesschienenwegs Hannover-Hamm durch die DB
- Prüfung von Lärmsanierungsansprüchen an Bundesfernstraßen, Bundes- und Landesstraßen durch den Landesbetrieb Straßen NRW bei individueller Antragstellung Betroffener
- Geschwindigkeitsbegrenzung und -kontrollen
- LKW-Lenkung und LKW-Sperrung
- Öffentlichkeitsarbeit zum passiven Schallschutz im Wohnungsbau
- Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs

Der Lärmaktionsplan schließt außerdem den Schutz ruhiger Gebiete mit Lärmpegeln bis 55 dB(A) am Tag ein. In Bielefeld sind dafür wohngebietsnahe, gut erreichbare Parks, Grünverbindungen sowie Kleingärten und Friedhöfe oder das Naherholungsgebiet des Teutoburger Waldes geeignet. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans verfolgt daher das Ziel, die Qualität sowie Erreichbarkeit und Nutzbarkeit ruhiger Gebiete zu sichern

Alle Maßnahmenvorschläge, einschließlich der zeitgleich während der Planauslegung bei der Verwaltung eingegangenen Anregungen, wurden fachlich eingeschätzt und auf ihre „Machbarkeit“ überprüft.

#### **3.5.2 Machbarkeitsuntersuchung**

Die Auswertung der in den Beteiligungsphasen eingegangenen Maßnahmenvorschläge erfolgte in

mehreren Schritten. In einer Vorprüfung wurde zunächst beurteilt, welche Maßnahmenvorschläge sich auf definierten Umgebungslärm beziehen, die Auslöseschwelle der Lärmaktionsplanung erreichen/überschreiten, gesundheitsrelevante Lärmpegel betreffen und/oder von einer Mehrfachbelastung durch verschiedene Lärmquellen berührt sind. 206 Maßnahmenvorschläge, für die diese Bedingungen zuträfen, wurden anschließend hinsichtlich ihrer „Machbarkeit“ untersucht. Im August 2015 fanden hierzu mit gutachterlicher Begleitung zwei Workshops unter Beteiligung der Dienststellen Amt für Verkehr, Bauamt sowie moBiel (ohne Mitwirkung Landesbetrieb Straßenbau NRW) statt. Von insgesamt 206 in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigten Maßnahmenvorschlägen der Öffentlichkeit wurden die Kategorien Geschwindigkeitsreduzierung, Lärm mindernde Fahrbahnbeläge, straßenräumliche Maßnahmen und Lärmschutzanlagen sowie LKW und sonstige verkehrsorganisatorische Maßnahmen am häufigsten genannt.

### 3.5.3 Maßnahmenliste

Im Rahmen der fachlichen Beurteilung der Maßnahmenvorschläge spielte eine Rolle, ob die Maßnahme geeignet ist, den Lärm zu reduzieren. Außerdem wurde gemeinsam mit allen Beteiligten abgestimmt, ob eine Möglichkeit zur Durchführung der Maßnahme seitens der Verwaltung oder anderer Umsetzungsstellen besteht.

Im Ergebnis wurde die **Maßnahmenliste - Anlage 13 des zweiten Lärmaktionsplans – als Handlungsprogramm der nächsten 5 Jahre** ämterübergreifend festgelegt. Die Liste enthält Maßnahmen die aus der Trägerbeteiligung und der Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgegangen sind (vgl. auch Kapitel 4 LAP). Die Maßnahmen sind **zu prüfen bzw. direkt umzusetzen**.

Bei den **umzusetzenden Maßnahmen** handelt es sich um Gleisbettsanierungen an der Oelmühlenstraße und eine Gleisbettanpassung an der Oldentruper Straße sowie Fahrbahnsanierungen der Voltmannstraße, Heidsieker Heide, Heeper Straße, Oelmühlenstraße und Fahrbahndeckenerneuerungen mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA) an der Schloßhofstraße, Hauptstraße und Bodelschwingstraße.

Darüber hinaus sind zur Umsetzung vorgesehene Maßnahmen die Ortsumgehung Ummeln, die Lärmsanierung der Bundesschienenstrecke Hamm-Hannover, der Weiterbau der A33 zur Stadtgrenze.

Der Bau von Kreisverkehren soll umgesetzt werden an der Jöllenbecker Straße-Amtsstraße, Jöllenbecker Straße-Theesenerstraße, Detmolder Straße-Oerlinghauser Straße, Werther Straße-Voltmannstraße, Stadtring-Windelsbleicher Straße.

Lärmschutzanlagen sind umzusetzen an der Grafenheider Straße, Herforder Straße, an der Stadtbahn Milse Ost und Unilinie. Förderungen von Lärmschutzfenstern erfolgen an der Werther Straße, Grafenheider Straße, Herforder Straße, Voltmannstraße, entlang der Stadtbahn Stieghorst, Hochschulcampus, Dürkopp Tor 6 und Altenhagen.

Ebenfalls zur Maßnahmenumsetzung vorgesehen sind der Einsatz lärmarmer Busse und Nutzfahrzeuge, Radverkehrsanlagen und Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen an Stadtbahnhaltestellen und die Nachrüstung von Fahrradbügeln an der Fußgängerzone, die Radverkehrsbeschilderung und Überarbeitung des Fahrradstadtplans, ein BYPAD-Verfahren zur Fuß- und Radverkehrspolitik, das EU-Projekt STARS und die Verkehrssicherheitsarbeit für Radwege sowie ein Konzept Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.

Für die **zu prüfenden Maßnahmen** konnte aufgrund der Komplexität der Problemstellung oder wegen unvollständiger Faktenlage bzw. fehlender Stellungnahmen der Umsetzungsstellen oder angesichts noch nicht abgeschlossener Abstimmungsprozesse und der Zeitperspektive derzeit keine hinreichende Bewertung zur Maßnahmenumsetzung vorgenommen werden.

Die zu prüfenden Maßnahmen umfassen die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt, den Einsatz von Rasengleis in der Beckhausstraße, Begleitmaßnahmen beim Straßenneubau (z.B. L 712n).

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen soll an Modellstrecken geprüft werden. Die Erweiterung von Tempo 30-Zonen im Rabenhof ist außerdem zu prüfen.

Zu prüfen ist weiterhin ein LKW-Fahrverbot für die Windelsbleicher Straße und Friedrichsdorfer Straße, eine Fahrbahnsanierung der Oldentruper Straße sowie Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr in der Herforder Straße, Artur-Ladebeck-Straße und Jöllenbecker Straße und Verbesserungen für den Fußverkehr durch eine Querungshilfe an der Meller Straße.

Darüber hinaus ist die Durchführung einer individuellen lärmtechnischen Prüfung nach Lärmsanierungskriterien bei Antragstellung der vom Lärm betroffenen Anlieger/innen an der Paderborner Straße, Altenhagener Straße, Werther Straße, Eckendorfer Straße, Am Wellbach, Oerlinghauser Straße, Lämershagener Straße, Verler Straße, Buschkampstraße, Südring, Brackweder Straße, OWD, Gütersloher Straße, Brockhagener Straße, Babenhauser Straße enthalten.

Die konkreten Vereinbarungen zu den Maßnahmen können im Einzelnen der Anlage 13 sowie dem Kapitel 4 des LAP entnommen werden. Die langfristigen strategischen Ziele werden hier nicht näher aufgegriffen, sind aber ebenfalls im Kapitel 4 des LAP themenbezogen eingearbeitet.

Entsprechend des Auftrages aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz vom 17.2.2015 wurde geprüft, inwieweit weitere Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs ergriffen werden können. In das Handlungsprogramm wurde dementsprechend der Bau weiterer Kreisel aufgenommen.

Darüber hinaus werden die Möglichkeiten „Grüne Wellen“ einzurichten ausgeschöpft bzw. ständig überprüft. Dies soll auch zukünftig fortgesetzt werden. Ob eine „Grüne Welle“ in einem Straßenzug oder im Straßennetz zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen kann und hierdurch ein gleichmäßigeres und damit leiseres Fahren ermöglicht, hängt von verschiedensten Randbedingungen des Einzelfalles ab. Das Amt für Verkehr prüft dies daher in Verbindung mit dem Verkehrsaufkommen, den Umlaufzeiten, den Kreuzungsabständen oder der zulässigen Geschwindigkeit und führt eine Abwägung durch, die auch die Schaltungen der Fußgängeranlagen und die Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) einbindet.

Auf der Grundlage des Bielefelder Ratsbeschlusses aus dem Jahr 1989 zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sollen durch Schnelligkeit, Pünktlichkeit, dichteren Taktverkehr und gute Netzverknüpfungen immer mehr Fahrgäste für die umweltschonenden Busse und Stadtbahnen (ÖV-Fahrzeuge) gewonnen werden. Wenn Nachteile hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Wartezeiten oder Behinderungen z.B. durch Schaltung von Feuerwehrfahrstraßen für diese Fahrzeuge entstehen, stößt die Umsetzung einer „Grünen Welle“ oft an ihre Grenzen.

Eine Lärminderung durch verbesserten Verkehrsfluss kann in der Größenordnung zwischen 1 und 3 dB(A) liegen, bleibt jedoch wegen der geschilderten Zusammenhänge auf den Einzelfall begrenzt.

#### **4. Umsetzungsperspektiven**

Angesichts der Haushaltslage haben sich die finanziellen Spielräume für freiwillige

Lärmschutzmaßnahmen 5 Jahre nach dem ersten Lärmaktionsplan nicht verbessert. Der Lärminderungsplan kommt als Pflichtaufgabe allerdings größte Bedeutung zu. Die Lärmbelastung von Menschen führt zu verminderter Produktivität im (Berufs-)Alltag und zu erhöhten Gesundheitskosten Immobilien an exponierten Lärmbrennpunkten verlieren an Wert, laute Kommunen und Quartiere büßen an Attraktivität ein und haben Standortnachteile.

Die Handlungsansätze für weniger Lärm, mehr Gesundheit und ein lebenswertes Wohnumfeld sind – wie der zweite Lärmaktionsplan zeigt - thematisch sehr breit gefächert und oft strategischer Natur. Durch eine vorausschauende, vernetzte Planung kann Lärm oft ohne zusätzliche Kosten vermieden werden. Dies stößt bei bestehenden Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken mit gutem Ausbaustandard und hoher Verkehrsbelastung allerdings an Grenzen. Hier sind im Umfeld private bauliche Maßnahmen an Fenstern, Türen und Fassaden zu finanzieren. Aber auch die Straßenverkehrsbehörden können beispielsweise bei Vorliegen der Realisierungsvoraussetzungen eine Lärminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzung und -überwachung anordnen. Hierzu sollen in einem Modellversuch auch in Bielefeld zukünftig Erfahrungen gesammelt werden.

Die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen des zweiten LAP erfolgt in fachrechtlicher Zuständigkeit beispielsweise durch die Träger der Straßenbaulast oder Planungsvorhaben, die DB oder Verkehrsunternehmen.

## **5. Ausblick**

2017 werden die Lärmkarten aktualisiert und überprüft. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2012 geben auch Aufschluss über die Entwicklung und Wirksamkeit der bis dahin durchgeführten Maßnahmen des zweiten Lärmaktionsplans. Sollten die Ziele dann noch nicht erreicht sein, werden weitere Lärminderungsmaßnahmen geprüft.

### Anlagen

Beigeordnete für Umwelt und Klimaschutz

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

Anja RtischeI