

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	24.05.2016	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	03.05.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Lärmschutz auf dem Ostwestfalendamm

Betroffene Produktgruppe

--

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

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

Umwelt – und Stadtentwicklungsausschuss, 16.06.2009, TOP 19, Drucksachen-Nr. 7038/2004-2009
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz, 20.04.2010, TOP 1.1, Drucksachen-Nr. 0771/2009-2014
Stadtentwicklungsausschuss, 20.04.2010, TOP 1.1, Drucksachen-Nr. 0771/2009-2014
Bürgerausschuss, 10.11.2015, TOP 4.1, Drucksachen-Nr. 2251/2014-2020
Bürgerausschuss, 09.02.2016, TOP 4.1, Drucksachen-Nr. 2704/2014-2020

Sachverhalt:

Der Stadtentwicklungsausschuss und der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz nehmen Kenntnis.

Vorgeschichte

Die Lärmbelastung für die Anlieger des Ostwestfalendamms (OWD) war immer wieder Thema in den politischen Gremien, zuletzt in den Jahren 2009 und 2010. Anlass war auch die Aufstellung des Bielefelder Lärmaktionsplans. In der Juni-Sitzung des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses im Jahr 2009 wurde die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf dem "OWD zwischen Johannistal und Galgenheide" beschlossen. Auslöser hierfür war seinerzeit die Überwachung der nächtlichen Temporeduzierung auf 80 km/h auf Teilabschnitten zwischen den Anschlussstellen Quelle und Stapenhorststraße, die dort aus Gründen des Lärmschutzes eingerichtet worden war. Dieser Beschluss ging auf eine entsprechende Empfehlung des Bürgerausschusses zurück. Zunächst wurde aus Kostengründen eine Überwachung lediglich in Richtung stadteinwärts eingerichtet. Der Beschluss zur Nachrüstung der Überwachung in Richtung Brackwede erfolgte dann auf einen gemeinsamen Antrag der SPD-, B90/Die Grünen-, FDP-Fraktionen in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Umwelt- und Klimaschutz und des Stadtentwicklungsausschusses am 20.04.2010 und wurde im Frühjahr 2011 umgesetzt.

Auslöser

Im September und im November 2015 wurden Petitionen im Bürgerausschuss gestellt mit dem Ziel, auf dem OWD an verschiedenen Standorten Dauerzählstellen einzurichten und diese aus Mitteln des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes zu finanzieren. Der Ausschuss hat beide Petitionen mit der Begründung abgelehnt, dass die Maßnahmen weder dem passiven noch dem aktiven Lärmschutz dienen und somit nicht der Förderkulisse im Sinne des Gesetzes entsprechen. Der Bürgerausschuss hat in seiner Sitzung am 10.11.2015 jedoch den zuständigen Fachausschüssen, Stadtentwicklungs- sowie Umwelt- und Klimaausschuss, empfohlen, sich mit den Fragen des Lärmschutzes auf dem OWD zu befassen.

Im Rahmen der Aufstellung und Beratung des zweiten Bielefelder Lärmaktionsplans wurden die Anliegen zum OWD ebenfalls aufgegriffen und die Baulastträger sowie die Straßenverkehrsbehörde beteiligt.

Aktuelle Anträge und Prüfaufträge

Fast zeitgleich zur zweiten Petition hat die "Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm" bzw. ein betroffener Anwohner des Breedenviertels, Herr Dr. Baumeister, folgende Maßnahmen zur Lärmreduzierung am OWD beantragt:

- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Aufbau einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zwischen der Anschlussstelle Quelle und dem Südring, bzw. mobile Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen
- Einbau von lärmarmen Asphalt auch auf dem verbleibenden südlichen Abschnitt
- Reparatur der Fahrbahnübergänge an der Graphia-Brücke
- Einrichtung einer automatischen Zählanlage im Bereich der bestehenden Geschwindigkeitsüberwachung

Das Amt für Verkehr hat für den betroffenen Bereich rund um das Breedenviertel die Anträge unter Beteiligung des zuständigen Baulastträgers, StraßenNRW, geprüft und ist dabei zu folgendem Ergebnis gekommen:

- Die Straßenverkehrsordnung (StVO) eröffnet grundsätzlich die Möglichkeit, verkehrliche Anordnungen zum Schutz vor den schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu erlassen. § 45 der StVO erlaubt "...zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm...", die Benutzung von Straßenabschnitten zu beschränken oder sogar zu verbieten.

Diese Regelung wird durch die Richtlinien für straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) konkretisiert. Danach sollen straßenverkehrsbehördliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein. Weiterhin legen die Richtlinien fest, dass bei der Prüfung ob eine Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss, grundsätzlich die in diesen Richtlinien genannten Richtwerte zugrunde zu legen sind. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in reinen und allgemeinen Wohngebieten insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärmpegel einen Wert von

- 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)

überschreitet.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV verweisen weiterhin darauf, dass sich auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) der weiträumige Verkehr bündelt und damit die Wohngebiete entlastet werden. Deshalb ist bei Geschwindigkeitsbeschränkungen stets die besondere Verkehrsfunktion dieser Hauptverkehrsstraßen zu bedenken. Die Straßenverkehrsbehörde hat zu dem Antrag den Landesbetrieb StraßenNRW angehört. Der Landesbetrieb teilt zunächst mit, dass der Ostwestfalendamm lärmtechnisch als "bestehende Straße" nach den Kriterien der Lärmsanierung einzustufen ist. Für die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmsanierung ist die Überschreitung der in den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 genannten Auslösewert, 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, erforderlich. Diese Grenzwerte werden nach den Berechnungen des Landesbetriebs nicht überschritten.

Der Landesbetrieb verweist weiterhin darauf, dass im Nachgang zur Planfeststellung durch die Straßenbauverwaltung im Jahr 1993 ein lärmtechnischer Entwurf für das Breedenviertel erstellt wurde. Um die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts einzuhalten, wurde eine Lärmschutzwand von ca. fünf bis sechs Meter Höhe auf der Böschungsoberkante entlang der Ausfahrt zur B 68 dimensioniert. Zusätzlich wurde auf der Brücke über den Rampen eine vier Meter hohe Lärmschutzwand gebaut. Aufgrund der topographischen Lage der Bebauung konnte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit der gewählten Lösung nur das Erdgeschoß geschützt werden. Für Überschreitungen in den oberen Geschossen wurde deshalb zusätzlich passiver Lärmschutz gewährt.

Der Landesbetrieb hat dann weiterhin für die Wohngebäude der beiden o.g. Petenten sowie weitere Wohngebäude an der "Lange Breede" die auf der Grundlage der Verkehrszählung 2010 berechneten Lärmpegel mitgeteilt. Diese Pegel liegen laut der Stellungnahme des Landesbetriebs tagsüber zwischen 49 und 65 dB(A) und nachts zwischen 41 und 57 dB(A). Die o.g. Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden damit nicht erreicht.

In der Abwägung zwischen den Belangen der betroffenen Anwohner und der verkehrlichen Funktion des OWD als wichtiger Bestandteil im kommunalen und regionalen Straßennetz kam die Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung der vom Landesbetrieb umfangreich durchgeführten Lärmvorsorgemaßnahmen somit zu dem Ergebnis, dass derzeit keine geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen angeordnet werden können.

- Die Verwaltungsvorschriften (VwV) zum Ordnungsbehördengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen legen fest, dass eine Überwachung der Geschwindigkeit durch Kommunen und Kreise nur an Gefahrenstellen erfolgen darf. Dies gilt sowohl für mobile als auch für stationäre Überwachungsmaßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkte Abschnitte sind nach den VwV nicht nur dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn eine Unfallhäufung oder zumindest erhöhte Unfallgefahr zu der Geschwindigkeitsbeschränkung geführt hat sondern auch, wenn die Beschränkung aus Lärmschutzgründen angeordnet wurde. Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben fehlt der Stadt Bielefeld zurzeit die Rechtsgrundlage für die Ausweitung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung auf dem OWD. Die Polizei hat unabhängig davon mitgeteilt, dass mobile Messungen im fließenden Verkehr ohne Selbstgefährdung der eingesetzten Beamten nicht möglich seien und die vorhandene Messtechnik ohnehin nicht über drei Fahrspuren eingesetzt werden könne.
- Der Landesbetrieb hat im Anhörungsverfahren als zuständiger Baulastträger weiterhin mitgeteilt, dass derzeit weder für den Einbau lärmarmen Asphalts noch für die Sanierung der Fahrbahnübergänge im Bereich der Graphia-Brücke eine Veranlassung bestehe.
- Um das Verkehrsaufkommen auf dem OWD in diesem Bereich beurteilen zu können, liegen aus den regelmäßigen Straßenverkehrszählungen des Bundes genügend Zeitreihen vor, die wiederum alle 5 Jahre aktualisiert werden. Die Einrichtung einer eigenen Zählstelle an der

Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist somit nicht erforderlich.

Sowohl die Bürgerinitiative als auch Herr Dr. Baumeister sind über das Ergebnis der Antragsprüfung informiert worden.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat darüber hinaus am 01.03.2016 im Zuge der Beratung über die provisorische Freigabe einer dritten Fahrspur zwischen der Graphia-Brücke und dem Südring (Drucksache 2794/2014-2020) angeregt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits vor dem Brückenbauwerk auf 80 km/h zu reduzieren, um die Lärmbelastung durch die Fahrbahnübergänge abzumildern. Der Landesbetrieb hat hierzu auf eine erneute Anhörung erwidert, dass Fahrbahnübergängen bei der lärmtechnischen Berechnungen keine eigene Berücksichtigung eingeräumt wird. Unabhängig davon würde die angeregte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h lediglich eine Lärminderung unter 2 dB(A) erzeugen und damit in einem nicht wahrnehmbaren Bereich liegen. Die Straßenverkehrsbehörde kann damit im Ergebnis dieser Anregung des Stadtentwicklungsausschusses ebenfalls nicht folgen.

Im Lärmaktionsplan von 2010, wie auch in der Fortschreibung 2015 wurden keine verbindlichen Verpflichtungen zur Durchführung von Geschwindigkeitsbegrenzungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen im Sinne fachrechtlich bestimmter Anordnungen aufgenommen. Im aktuellen Planentwurf sind allerdings straßenverkehrsrechtliche Prüfaufträge zu geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen enthalten.

Weiteres Vorgehen

Die bislang durchgeführten lärmtechnischen Berechnungen basieren auf der Straßenverkehrszählung des Bundes aus dem Jahr 2010. Zum Erhebungszeitpunkt war die A33 jedoch noch nicht an den OWD angeschlossen. Um dieser Veränderung im Straßennetz Rechnung zu tragen wird vorgeschlagen, die Zahlen der bundesweiten Erhebung aus dem Jahr 2015, die voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Jahres von der Straßenbauverwaltung freigegeben werden, für eine erneute Berechnung der Lärmpegel zugrunde zu legen und auf dieser Grundlage die Notwendigkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erneut zu prüfen. Durch dieses Vorgehen würde außerdem den Beschlüssen der Bezirksvertretung Gadderbaum zum OWD im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Rechnung getragen werden. Bereits Ende 2017 wird damit gerechnet, dass sich mit dem nächsten Lückenschluss der A33 in Richtung Steinhagen Verkehre in Richtung Halle/Osnabrück vom südlichen Ostwestfalendamm weg auf die neue Hochleistungsstraße verlagern werden. Nach dieser Inbetriebnahme sollte eine weitere Überprüfung der Pegel auf Grundlage der veränderten Verkehrsbelastung erfolgen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

