

# AUSSCHUSS FÜR UMWELT UND KLIMASCHUTZ

## Auszug aus der nichtunterzeichneten Niederschrift der Sitzung vom 15.03.2016

**Zu Punkt 6  
(öffentlich)**

### Zweiter Bielefelder Lärmaktionsplan

#### Beratungsgrundlage:

Drucksache: 2871/2014-2020

Herr Wörmann wertet das besondere Interesse der Bezirksvertretungen an Tempo 30-Abschnitten an Hauptverkehrsstraßen positiv. Die Maßnahme sei kostengünstig und wirkungsvoll für lärmgeplagte Anwohnerinnen und Anwohner. Auch auf Bundesebene sei das Thema angekommen. So habe das Umweltbundesamt ein Gutachten zum Thema „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen“ beauftragt. Gemeint sind Hauptverkehrsstraßen innerorts. Das Gutachten, das mit fachlicher Unterstützung verschiedene Landesministerien und Kommunen entsteht, wird voraussichtlich im April veröffentlicht. Zur Abschlusspräsentation wurde am 23. Februar ein Workshop ausgerichtet.

Kernpunkt der Betrachtung sind Hemmnisse, die die Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptstraßen häufig erschweren. Dazu gehören das Auseinanderfallen von Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung und die Tempo-30-Anordnung oder die Diskussion über die Höhe der zugrunde zu legenden Lärmwerte.

Im Gutachten werden Vorschläge gemacht, wie die Straßenverkehrsordnung, die Lärmschutzrichtlinie-StV 2007 und das Bundesimmissionsschutzgesetz geändert werden können, um mehr Klarheit und Rechtssicherheit zu erreichen.

Wichtiger Inhalt des Workshops war aber auch der Verweis auf die aktuelle Rechtslage.

Im BImSchG §47 (6) heißt es: Die Maßnahmen die die Pläne festlegen, sind durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Es existiert also eine grundsätzliche Umsetzungspflicht.

Zur Höhe der relevanten Lärmwerte ist zu sagen, dass der zuständige Planungsträger, die Gemeinde, diese an der Lärmwirkungsforschung orientierten Werte festlegen – 65/55 ist üblich. Die in der

Lärmschutzrichtlinie STV genannten 70/60 sind nach Feststellung der Juristen in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Herr Wörmann erläutert, dass im Bielefelder Lärmaktionsplan bisher keine Tempo 30 – Festlegungen nach § 47 BImSchG enthalten sind, sondern die Vorschläge der Bezirke, die die Grundvoraussetzungen erfüllen (Lärmwerte, Betroffenenanzahl), in die weitergehende Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde gehen. Erwartet werde vom Umweltamt als Planungsträger für die Lärminderung, dass nach Vorlage der Ergebnisse an einigen wenigen, geeigneten Straßenabschnitten Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet wird. Dafür wird um Unterstützung gebeten.

Frau Bernauer gibt mit einer Präsentation einen zusammenfassenden Einblick in die Thematik.

Herr Lufen nennt den Wunsch nach einer 1. Lesung.

Herr Schmelz schließt sich dem Wunsch an. Er stellt folgende Fragen:

1. Auf welcher Datengrundlage wird gearbeitet?
2. Auf welchen Zahlen basieren die Erhebungen auf dem OWD?
3. Ist es in Bielefeld leiser geworden?
4. Generell sind die Tempo-30-Anregungen aus den Bezirken positiv. Einige Vorschläge der Bürger und Bürgerinnen könnten nicht weiterverfolgt werden, dies sei enttäuschend für die Bürger und Bürgerinnen. Warum ist dies so?

Zudem gibt er zu bedenken, dass

5. Kosten bei Gesundheitsüberlegungen nachrangig sein sollten.

Herr Hahn bezieht sich auf die Eingaben der Bezirksvertretungen und sieht, dass das Thema Lärm dort wahrgenommen werde und der Bezug zu der gefahrenen Geschwindigkeit hergestellt werde. Er stellt sich die Frage

6. Sollte es viele kleine Einzelregelungen hierzu geben oder lieber einen grundsätzlichen Beschluss zum Tempo-30?

Weiterhin bezieht er sich auf das Antwortschreiben des Oberbürgermeisters an die Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm zum Antrag auf Lärmschutz am Ostwestfalendamm:

7. Gemäß des Briefes des Oberbürgermeisters sei ein grundsätzlicher Beschluss zum Tempo-80 momentan nicht machbar. Jedoch sollte der Oberbürgermeister die politischen Beschlüsse abwarten und nicht vorwegnehmen.

Herr Lufen sieht die Fortschreibung des LAP als gutes

Monitoringinstrument an. Er spricht noch einmal die möglichen Lärminderungsmaßnahmen auf dem OWD an:

8. Die Graphia-Brücke sei 2005 saniert worden, Lärminderung sei erst wieder möglich, wenn diese wieder saniert würde, wann ist das?
9. 2018 werde der Abschnitt I seitens der DB saniert, wann die beiden anderen Abschnitte?
10. Warum kann der „autofreie Jahnplatz“ nicht weiter verfolgt werden?

Frau Bernauer antwortet

- zu 1.: Datengrundlage: Dem 2. LAP läge das Verkehrsmodell 2011 zugrunde. Gemäß der Kartierungsvorschrift sei im nächsten Jahr wieder zu kartieren. Als Datengrundlage für die Einzelprüfung von Maßnahmen, z.B. Tempo-30, werden aktuelle Verkehrsdaten vom Amt für Verkehr (z.B. aktuelle Verkehrszählungen) verwendet.
- zu 2.: Für den OWD sei die Datengrundlage die Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahr 2015.
- zu 4.: Anregungen würden nicht weiterverfolgt, wenn Anforderungen an die Aufnahme einer Maßnahme in den LAP, wie Lärmpegel und Anwohnerdichte (Lärmbetroffenheit) nicht in erforderlichem Umfang gegeben seien. Außerdem sei die planaufstellende Verwaltung darauf angewiesen, einen Input durch Stellungnahme der Fachbehörde (Umsetzungsstelle) dazu zu bekommen. Im Zuge der Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde seien Aussagen z.Zt. nicht möglich gewesen.
- zu 5.: Eine Kosten/Nutzen-Analyse wurde in der Phase laufender Prüfaufträge noch nicht vorgenommen. Bei einer Maßnahme, wie der Geschwindigkeitsreduzierung sei der Realisierungsaufwand gegenüber anderen Lärmschutzmaßnahmen allerdings vergleichsweise gering.
- zu 6.: Es gibt derzeit kein gesamtstädtisches Geschwindigkeits-Konzept. Fragen zum Umgang mit Tempo 30 müssen mit dem Amt für Verkehr im Einzelfall abgestimmt werden. Sofern die Verwaltung Tempo-30-Konzepte oder übergreifende Konzepte aufstellen würde, wären diese dann Entscheidungsgrundlage für die Politik. In einem Großteil der Wohngebiete gebe es Tempo-30-Zonen. Die Erweiterungen der Tempo-30-Zonen werden fortgeführt.
- zu 7.: Der Straßen- und Bahnlärm seien zu berücksichtigen. Die Deutsche Bahn (DB) werde die Schienenstrecke sanieren. So sollen u.a. Lärmschutzbauwerke errichtet werden. Hier könne das Ergebnis laufender Verfahren jedoch noch nicht vorweggenommen werden. Im Zuge zukünftiger

Maßnahmenprüfungen am OWD sollte dies ebenfalls mit einfließen.

- zu 8.: Zur Graphia-Brücke liegen keine konkreten Informationen des Landesbetriebes Straßen bezüglich eines Sanierungszeitpunktes vor. Derzeit nicht absehbar.
- zu 9.: Die Zeitplanung der DB für die Sanierungsabschnitte II und III sei noch nicht konkretisiert, überschlägig sei von sechs bis acht Jahren auszugehen. Wenn nähere Informationen dazu vorlägen, werde berichtet.
- zu 10.: Der Vorschlag zum „autofreien Jahnplatz“ sei aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht worden (Anlage 19). Dazu liege 360 aus der Trägerbeteiligung des LAP vom Amt für Verkehr noch keine aktuelle Einschätzung sowie Stellungnahme vor.

Herr Stiesch äußert sich wie folgt:

- 11. Die OWD-Anwohner hätten weniger den Bahnlärm als den Autolärm zu beklagen. Er spricht sich für eine Sektionserfassung bei der Geschwindigkeitsüberwachung aus. Die jetzige stationäre Radarkontrolle verursache mehr Lärm durch Stopp und Beschleunigung.
- 12. Die BV Jöllenbeck wolle Tempo-30 im gesamten Ortsgebiet einführen. Dazu sei im Prüfbericht nichts zu finden.
- 13. Herr Stiesch begrüßt, dass die DB die Güterwaggons umrüsten möchte (schallisolierende Radkappen). Problematisch seien jedoch noch die ausländischen Fabrikate.

Herr Rüsing kann nicht nachvollziehen, dass eine 2. Lesung erforderlich sei, da genug Zeit für Beratungen gewesen sei.

Die CDU-Fraktion habe ein Problem mit den Ergebnissen aus den Bezirksvertretungen, da diese bedeuten würden, dass Bielefeld faktisch zum Erliegen komme. So würde Tempo-30 an vielen Straßen einen Stillstand bedeuten. Das ganze müsse gesamtstädtisch gesehen werden. Seine Fraktion sei dafür die Punkte 5, 7, 8, 10, 11 und 12 aus der Vorlage herauszunehmen, dann würde die Fraktion zustimmen.

Herr Kleinesdar

- 14. sieht ein Problem mit dem von der Verwaltung abgelehnten Punkt 15, Tabelle 2. Es sei wichtig für die Bezirksvertretung vorausschauend zu arbeiten.

Herr von Spiegel merkt folgendes an:

- 15. Die BAB 33 sollte mit aufgenommen werden.

16. Fehler bei der lfd. Nr. 21 „.... nach Sennestadt“ und bei Nr. 22 ist der Beschluss falsch zitiert.
17. Seiner Meinung nach fehlen folgende Beschlüsse der Bezirksvertretungen, die auch in den Umsetzungsfahrplan gehören:
  - a. BV Brackwede vom 27.06.2015
  - b. BV Sennestadt vom 19.05.2015
  - c. BV Senne vom 21.01.2016

Herr Spalek spricht sich auch für eine 2. Lesung aus.

18. Erhebliche Eingriffe in Geschwindigkeiten können auch nur zu erheblichen Nachteilen führen.

Seine Fraktion könne dem Konzept so auch nicht zustimmen.

Herr Schmelz richtet sich an Herrn Rüsing: Es sei verständlich, dass jede Bezirksvertretung für ihre Bürgerinnen und Bürger eintrete. Es sei auch nicht zu befürchten, dass der Verkehr zusammenbreche, wenn nachts Tempo-30 eingeführt werde.

Herr Gödde hat eine Nachfrage zu Anlage 1, Seite 2:

19. Lt. der Vorlage fahren über die Carl-Severing-Str. mehr Autos als auf dem Jahnplatz. Handelt es sich hier um einen Fehler?

Herr Rüsing schickt vorweg, dass er jede Bezirksvertretung verstehen könne, das Konzept müsse aber gesamtstädtisch gesehen werden.

20. Über Tempo-30 nachts könne diskutiert werden, tagsüber sei dies jedoch keine Option.
21. Wie steht moBiel zu Tempo-30? Welche Auswirkungen hat dies auf die Fahrpläne?

Frau Bernauer antwortet:

zu 11.: Sowohl Bahn- als auch Autolärm seien relevant. Das Zusammenwirken von Bahn und Auto im Umfeld des OWD müsse zukünftig im Rahmen der Gesamtabwägung bei Maßnahmenprüfungen betrachtet werden.

zu 12.: Es handele sich um Einzelfallregelungen durch das Amt für Verkehr, die sukzessive erfolgen werden. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten werden fortgeführt.

zu 13.: Die Lärminderung ausländischer Güterzüge könne nicht kommunal geregelt werden. Allerdings werden die Güterzuggleise der DB im Zuge der Lärmberechnungen und der Streckensanierung mit berücksichtigt. Überschreiten die Lärmpegel der Güterzuggleise die Sanierungsgrenzwerte, so

werde die DB u.a. Lärmschutzwände bauen.

- zu 14.: Lärmvorsorge für neue Baugebiete, wie z.B. an der Werther-Straße wird im laufenden Verwaltungsgeschäft in der Bauleitplanung bearbeitet.
- zu 15. Die BAB 33 sei zeitlich nicht rechtzeitig für den Verkehr freigegeben worden, um als Strecke bereits in die Umgebungslärmkartierung 2012 einfließen zu können. Sie wird in der Umgebungslärmkartierung 2017 enthalten sein.
- zu 16. und 17.: Kritik wird mitgenommen und überprüft. Zu Nr. 21 handele es sich um Maßnahmenprüfungen an Knotenpunkten in Senne auf Empfehlung des Bezirks. Die Spalte 2 der Tabelle 1 enthalte Prüfaufträge und/oder Verwaltungsstellungen; zu Nr. 22 handele es sich um die Stellungnahme der Verwaltung.
- zu 18.: Auswirkungen liegen hierzu noch nicht vollständig vor. Ein Ergebnis solle daher nicht vorweggenommen werden. Die UBA Texte 33/2015 „Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen“ zur Unterstützung der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zeigen positive Wirkungen und Erfahrungen auf.

Offen sei noch die Frage von Herrn Schmelz, ob Bielefeld leiser geworden sei:

- zu 3.: Durch den Anschluss der BAB 33 habe es Verkehrsverlagerungen gegeben, mit der Folge von Entlastungen im Bielefelder Süden.
- zu 19.: Die Daten der Carl-Severing-Straße werden überprüft.
- zu 20.: Untersuchungen zu den Auswirkungen von Tempo 30 zeigen andernorts keine signifikanten Stauwirkungen bzw. Verkehrsverzögerungen. Auf die hierzu dargestellten Ergebnisse in den genannten UBA Texten 33/2015 wird hingewiesen.
- zu 21.: Von moBiel sei in der Trägerbeteiligung hierzu kein Ausschlusskriterium genannt worden. Es gehöre im weiteren Verfahren mit zum Prüf- und Abwägungsgegenstand.

Herr Winkelmann erkundigt sich

22. Wer kontrolliert ein Tempo-30 in der Nacht?

Herr Hahn erinnert an die Einführung der Tempo-30-Zonen in Wohngebieten Ende der 80er/Anfang der 90er-Jahre. Es hätte viele Diskussionen gegeben, aber letztlich keine Staus. Es sei wichtig, auf die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu achten.

Frau Bernauer antwortet

zu 22.: Untersuchungen sowie Erfahrungsberichte zeigen, dass erste Wirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung nach etwa 6

Monaten eintreten. Ohne Ergreifung von Überwachungsmaßnahmen wird die Geschwindigkeit um bis zu 16 km/h, mit Geschwindigkeitskontrollen um bis zu 18 km/h gesenkt.

Frau Ritschel greift die Frage, ob Bielefeld leiser geworden sei, noch einmal auf:

- ca. 3.535 Bielefelderinnen und Bielefelder hätten tags und ca. 3.776 Bielefelderinnen und Bielefelder hätten nachts von dem Einbau von Lärmschutzfenstern profitiert
- ca. 3.459 Bielefelderinnen und Bielefelder hätten von dem Einbau Lärm mindernder Straßenbeläge profitiert

Es gehe in kleinen Schritten voran.

Das Antwortschreiben des Oberbürgermeisters werde den Fraktionen zugeleitet, damit alle auf demselben Stand seien.

**– 1. Lesung –**

---

360 Umweltamt, 12.04.16, 51-85 34

An 600.11

Frau Ostermann

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung.  
i. A.

Rebbe