

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	17.09.2019	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Tempo 80 tagsüber auf dem Ostwestfalendamm</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.02.07 Verkehrsangelegenheiten</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>---</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>---</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>--</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:</p> <p>Die Anordnung von Tempo 80km/h tagsüber statt 100km/h (6-22 Uhr) auf der gesamten Länge des Ostwestfalendamms.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Lärmbelastung für die Anliegerinnen und Anlieger des Ostwestfalendamms (OWD) war in der Vergangenheit immer wieder Thema in den politischen Gremien. So wurde unter anderem in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 24.05.16 und auch im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz am 3.5.2016 die Thematik der Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner nahe des OWDs besprochen.</p> <p>Ein Vergleich der Verkehrsdaten von 2015 und der aktuellen Daten der Dauerzählstelle von 2018 zeigt eine leichte Erhöhung der Jahres-Durchschnittswerte (DTV) von 72531 auf 77918, so dass sich der Mittelungspegel um 0,3 dB(A) erhöht.</p> <p>Im Zusammenhang mit Anträgen von Anwohnerinnen und Anwohnern und einem Gerichtsverfahren wurden Lärmwerte an Wohneinheiten nahe des OWDs ermittelt und anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmschV) und den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV bewertet.</p> <p>Werden die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmschV) geregelten Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten überschritten, haben die Lärmbetroffenen entsprechend der ständigen Rechtsprechung regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> <p>Eine Überprüfung der Lärmwerte für die Anwohnerinnen und Anwohner, die u.a. Anträge auf</p>

Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung gestellt haben, ergab eine Überschreitung der vorgenannten Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) an verschiedenen Stellen.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit sind somit die verschiedenen Möglichkeiten zur Lärminderung zu prüfen. Hierzu zählen neben Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde, wie z.B. eine Temporeduzierung, auch andere Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, wie z.B. die Installation von Lärmschutzfenstern und die Aufbringung von lärmarmen Asphalten (Splittmastixasphalt).

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einem Überschreiten der Orientierungswerte der **Lärmschutz-Richtlinien-StV** (d.h. **70 dB(A)** **60 dB(A)** **tags/nachts** in reinen und allgemeinen Wohngebieten) eine Ermessensreduzierung auf Null und damit eine Pflicht zum Einschreiten in Betracht kommt (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234).

Für den Tagbereich sind 2 und für den Nachtbereich 10 Überschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt worden.

Bei der Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Temporeduzierung, Fahrverbote) ist eine **Gesamtbilanz** vorzunehmen.

In die Gesamtabwägung sind alle Aspekte einzustellen, die für und gegen eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung sprechen. Abzuwägen sind u.a. die Höhe der Lärmbelastung, die erreichbare Lärminderung, aber auch die Bedeutung und der Funktion der Straße.

Bei einer Gesamtbetrachtung des OWDs kommen grundsätzlich hier sowohl Maßnahmen, die sich auf eine Lärminderung am Tage beziehen, als auch solche, die eine Lärminderung in der Nachtzeit zum Ziel haben, in Betracht.

Neben den gewichtigen Interessen der Anwohnerinnen und Anwohnern an Lärmschutz ist hier als weiteres wesentliches Abwägungskriterium die Verkehrsbedeutung und Funktion des OWDs als Stadtautobahn ausgebaute Bundesstraße, die als Umgehungsstraße viel Verkehr aufnehmen und von innerstädtischen Straßen fernhalten soll, zu sehen.

Der OWD hat für die innerstädtische Verkehrsführung eine herausragende Bedeutung, da er zur Umfahrung und zur Entlastung des umliegenden untergeordneten Straßennetzes dient.

Um die Verkehrsentslastung in der Innenstadt weiterhin zu gewährleisten, ist es notwendig, den OWD als ausgebaute "Stadtautobahn" weiterhin leistungsfähig zu erhalten. Weiterhin werden in der künftigen Verkehrsplanung (Immissionsfreie Innenstadt) der Jahnplatz und andere zentrale Verkehrsbereiche in ihrer Leistungsfähigkeit zurückgebaut. Zurzeit wird eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt die über die Auswirkungen dieser Leistungseinschränkung des Innenstadtbereiches Auskunft geben wird.

Die verkehrliche Bedeutung des OWD zeigt sich auch deutlich in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan, in dem die Breite der Straße die Größe der aufgenommenen Verkehrsmenge darstellt. Im Verhältnis zu anderen Straßen im Straßennetz der Stadt Bielefeld ist der OWD verkehrsplanerisch danach ausgelegt sowohl von seiner Funktion als auch von seinem Ausbauzustand große Verkehrsmengen aufzunehmen.

Weiterhin hat die Stadt Bielefeld eine Mobilitätsstrategie beschlossen, die insbesondere den Individualverkehr um 50 % senken und den Umweltverbund um 50 % heben soll. All diese Maßnahmen zielen auf eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und somit auch auf eine Lärm-

und Luftentlastung. Dieses Ziel kann u.a. nur erreicht werden, wenn sogenannte Durchgangsverkehre auf den OWD geleitet werden, ohne dabei das städtische Straßennetz zu belasten. Aufgrund der womöglich größeren Verkehrsmenge insbesondere in der Spitzenstunde ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für einen besseren Verkehrsfluss von Vorteil.

Um diese Ziele erreichen zu können, ist es allerdings ganz wesentlich, ein funktionierendes und akzeptiertes Entlastungsstraßennetz zu erhalten. Hier hat der OWD somit eine zentrale Bedeutung.

In Abwägung dieser Verkehrsbedeutung des OWDs mit den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner auf Lärmschutz ist es sachgerecht, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für alle Fahrzeuge tagsüber anzuordnen.

In der Stellungnahme der Polizei (Direktion Verkehr) wird befürwortet eine Temporeduzierung auf 60 km/h tags und nachts ausschließlich für den Schwerlastverkehr vorzunehmen, während für den Pkw-Verkehr gleichzeitig 100 km/h tagsüber und 80 km/h auf Teilstücken des OWDs nachts belassen werden sollen.

Bei diesen großen Geschwindigkeitsdifferenzen, insbesondere tagsüber, sind vermehrte Überholvorgänge zu erwarten. Diese Überholvorgänge können zu einem erhöhten Unfallrisiko führen. Gegenüber der heutigen Lärmsituation (100/80) zu der Variante (100/60) würde sich lediglich eine Pegelminderung um 0,3 dB(A) tags ergeben.

Durch die Ausweisung von Tempo 80 tagsüber kann eine Einhaltung der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags erreicht werden (s. Tabellen im Anhang).

Zudem entspricht diese Maßnahme auch dem im aktuellen Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmenvorschlag „Tempo 80 ganztags auf dem OWD“.

Eine Minderung der zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h tagsüber führt zu einer Minderung des Lärmpegels unter 70 dB(A), jedoch voraussichtlich nicht zu einer Minderung von mindestens 2,1 dB(A). Diese Minderung ist in den Lärmschutz-Richtlinien-StV allerdings als Mindestmaß angegeben, damit eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme als wirkungsvoll bezeichnet werden kann.

Die Richtlinie besagt allerdings gleichzeitig, dass auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen ist, so dass in die Abwägung die Funktion der jeweiligen Straße miteinzubeziehen ist.

Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit würde der Verkehrsbedeutung des OWDs nicht mehr gerecht werden. Die geringere Akzeptanz einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung könnte zu einer nicht gewünschten Verlagerung des Verkehrs in die Innenstadt und entsprechend dort zu erhöhten Lärm-/Luftemissionen führen.

Bereits in der Vergangenheit wurde aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeit von 80 km/h für die Zeit von 22-6 h angeordnet. Eine weitere Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde dem Charakter des OWDs als Umgehungsstraße für die Innenstadt nicht mehr gerecht werden.

Zu berücksichtigen ist insoweit auch, dass in der Vergangenheit schon Einiges zur Verbesserung der Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner getan worden ist.

Im dem Bereich der städtischen Straßenbaulast wurde 2012 ein lärmarter Splittmastixasphalt (SMA) im Bereich des OWD vom Haller Weg bis zum Tunnel eingebaut. Die Lärminderung wurde mit deutlich lärmindernder von 3,3 dB(A) angegeben. Weiterhin wurden in weiten Teilen Lärmschutzwände errichtet, die zu einer erheblichen Lärminderung geführt haben. Im Bereich zwischen der Abfahrt Johannistal bis zur Einfahrt in den OWD-Tunnel wurden ca. 6.000 m² Lärmschutzwände gebaut.

Des Weiteren sind im Bereich zwischen der Abfahrt Johannistal bis zur Einfahrt in den OWD-Tunnel 610 Lärmschutzfenster mit 260 Lüftern und 450 m² Dachdämmung für Grundstücke am OWD finanziert worden.

Nimmt man die Verkehrsbelastung im Bereich der Zählstelle, kann folgender Vergleich angestellt werden: Das Gutachten aus dem Jahr 2006 wurde mit einer Verkehrsprognosebelastung von 57.480 DTV und einem Lkw-Anteil von tags 9 % und nachts 11,25 % berechnet. Die aktuellen Zahlen stellen sich wie folgt dar 77.914 DTV und einem Lkw-Anteil von tags 3,3 % und nachts 4,4 %. Der Mittelungspegel ist annähernd gleichgeblieben. Die umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen werden heute noch als ausreichend angesehen.

Für die Bereiche der Bebauung nahe des OWDs die sich in städtischer Baulast befinden und in denen keine Lärmvorsorge umgesetzt wurde, können betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer Lärmschutzmaßnahmen erhalten.

Hierunter fallen der Einbau von Lärmschutzfenstern mit kontrollierter Lüftung für Eigentümerinnen und Eigentümer, deren Immissionswerte über den Werten der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A)) nachts, sowie eine anteilige Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern mit kontrollierter Lüftung für Eigentümerinnen und Eigentümer, bei deren Gebäuden die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen von 67 dB(A) tagsüber und 57 dB(A) nachts in Wohngebieten überschritten sind.

In dem Bereich der Straßenbaulast von Straßen NRW wurden im Haller Weg auf Antrag der Eigentümerinnen und Eigentümer an einigen Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen angeboten. Hierzu zählen unter anderem der Austausch von Fenstern, verbunden mit dem Einbau von Lüftern, sowie Fassaden- und Dachdämmungen.

Auch vor diesem Hintergrund ist eine Temporeduzierung für den Nachtbereich nicht zwingend erforderlich, weil ein ausreichender Schutz besteht.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss