

Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Stadtentwicklungsausschuss | 11.08.2022 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm

Betroffene Produktgruppe

11.02.07 Verkehrsangelegenheiten

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

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

Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, 07.06.2016, TOP 4.2, 3009/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 24.05.2016, Top 4.2, 3009/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.20219, TOP 15, 9296/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 01.02.2022, Top 10 3183/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt

auf dem Ostwestfalendamm für beide Fahrtrichtungen die Anordnung einer max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h tags (6:00-22:00 Uhr) und 60 km/h nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) im Abschnitt von der Auffahrt im Knoten Johannistal bis zur Stationierung km 2,400 (320 m südlich des Knotens Quelle).

Begründung:

Zusammenfassung

Die Lärmbelastung am Ostwestfalendamm ist seit geraumer Zeit ein Thema in den politischen Gremien sowie für die Anwohnenden. Aktuell ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen zwischen den Knoten Johannistal und Quelle auf der ganz überwiegenden Strecke auf 80 km/h begrenzt, auf einem kurzen Reststück in Höhe des Breedenviertels gilt tagsüber eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und nachts von 80 km/h.

2017 wurde durch die Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm eine Klage auf verkehrsrechtliches Einschreiten beim Verwaltungsgericht Minden eingereicht. Mit Urteil vom

29.04.2020 hat das Verwaltungsgericht die Stadt Bielefeld verpflichtet, unter teilweiser Aufhebung der geltenden verkehrsrechtlichen Anordnung die Anträge der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Unter Berücksichtigung

- dieses Urteils des Verwaltungsgerichts,
- des Verkehrsgutachtens zum Ostwestfalendamm aus dem Januar 2021,
- des Lärmgutachtens aus dem Juni 2022 sowie
- der Rückmeldungen der im Anhörungsverfahren beteiligten Baulastträger und der Polizei

hat die Straßenverkehrsbehörde die Situation auf dem Ostwestfalendamm für unterschiedliche Geschwindigkeitsszenarien im Rahmen einer Ermessensentscheidung erneut bewertet.

Sie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass zum Schutz der Anwohnenden des Ostwestfalendamms vor unzumutbaren Lärmbelastigungen

- die tagsüber bereits ganz überwiegend ohnehin schon bestehende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h beizubehalten ist,
- diese Regelung bis zum Knoten Quelle auszudehnen ist und
- auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen den beiden genannten Knoten nachts die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu begrenzen ist.

Diese Regelung ist zur Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohnenden des Ostwestfalendamms erforderlich und stellt auch mit Blick auf die dadurch erzielten Verlagerungseffekte in das untergeordnete Straßennetz eine verträgliche Lösung für die dortige Verkehrssituation und die betroffenen Anwohnenden dar.

Gliederung

- I. Darstellung bisheriges Verfahren**
- II. Rechtliche Grundlagen**
 - 1. Rechtsgrundlagen StVO allgemein**
 - 2. Rechtsgrundlagen Lärmwerte**
 - a. Lärmschutz-Richtlinie-StV**
 - b. 16. BImSchV**
 - c. Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Regelungen**
 - d. RLS 90 oder RLS 19**
- III. Gutachten und Ergebnisse**
 - 1. Nach RLS 19**
 - 2. Nach RLS 90**
- IV. Ermessensentscheidung nach § 45 Abs. 9 StVO**
 - 1. Geeignete Maßnahmen**
 - 2. Geschwindigkeitsbeschränkungen in verschiedenen Szenarien**
 - 3. Verkehrliche Auswirkungen der unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Gutachten Verkehrsverlagerungen)**
 - 4. Ermessensausübung**
 - a. Bewertung der Lärmwerte**
 - b. Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen in den unterschiedlichen Szenarien**
 - c. Zwischenergebnis**
 - d. Anhörungsverfahren**
- V. Gesamtergebnis**
- VI. Ausblick**

I. Darstellung bisheriges Verfahren

Die Lärmbelastung am Ostwestfalendamm ist seit geraumer Zeit ein Thema in den politischen Gremien sowie für die Anwohnenden. Bereits in den Jahren 2016 wurde über die Lärmproblematik am Ostwestfalendamm (Drucksachenummer 3009/2014-2020) entsprechend diskutiert. Auf Vorschlag der Verwaltung hat der Stadtentwicklungsausschuss die Vorlage „Tempo 80 tagsüber auf dem Ostwestfalendamm“ (Drucksachenummer 9296/2014-2020) in seiner Sitzung am 17.09.2019 mehrheitlich beschlossen, nachts galt bereits Tempo 80.

Im Jahr 2019 erfolgte aufgrund von Lärmwertüberschreitungen an zwei Gebäuden am Tag und an zehn Gebäuden während der Nachtstunden (basierend auf den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Bei dieser Ermessensentscheidung kam die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass zum Schutz vor Verkehrslärm die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h tags (statt 100 km/h) auf dem gesamten Ostwestfalendamm geeignet, erforderlich und auch angemessen ist.

Die Umsetzung dieser Anordnung erfolgte im November 2019 innerhalb der Baulast der Stadt Bielefeld. Nach Abstimmungsgesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW wurde – zunächst begrenzt auf den Zeitraum der Bauarbeiten auf dem OWD - vereinbart, eine Geschwindigkeitsabsenkung auch im Bereich der Baulast des Landesbetriebs auf dem OWD auf einer Länge von ca. 800 m von der Brücke Haller Weg (Baulastwechsel Stadt - Straßen.NRW) in Richtung Anschlussstelle Quelle von 100 auf 80 km/h ganztags vorzunehmen. Die Umsetzung erfolgte Anfang Oktober 2020 (vgl. Abbildung 1, Seite 8 der Vorlage).

Bereits 2017 war durch die Bürgerinitiative gegen Lärm am Ostwestfalendamm eine Klage auf verkehrsrechtliches Einschreiten beim Verwaltungsgericht Minden eingereicht worden. Mit Urteil vom 29.04.2020 hat das Verwaltungsgericht die Stadt dazu verurteilt, unter teilweiser Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung den Antrag der Kläger auf verkehrsrechtliches Einschreiten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm am OWD unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Nach Ansicht des Gerichts war die Entscheidung, von weitergehenden Maßnahmen als der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung von höchstens 80 km/h tags und nachts auf dem OWD abzusehen, in 2 Punkten ermessensfehlerhaft.

Das Verwaltungsgericht bemängelt,

- dass zum einen die Lärmwertberechnung nicht korrekt entsprechend der 16. BImSchV durchgeführt worden sei. Dies betreffe die Ermittlung des LKW-Anteils sowie die Berücksichtigung des Abschlags für lärmmindernden Asphalt.
- Zum anderen habe die Stadt Bielefeld die Verkehrsbedeutung des OWD und die im Falle einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung befürchteten Auswirkungen nicht schlüssig dargetan, weshalb diese – grundsätzlich zulässigen – Argumentationslinien im konkreten Einzelfall überbewertet und nicht hinreichend mit den Lärmschutzinteressen der Anlieger abgewogen worden seien. Soweit Verdrängungseffekte geltend gemacht würden, müsse nachvollziehbar (ggf. verkehrsgutachtlich) dargelegt werden, zu welchen konkreten Effekten weitergehende Maßnahmen führen und welche Unverträglichkeiten gerade hierdurch entstehen würden, denen wiederum nicht durch (ausgleichende) verkehrsrechtliche Maßnahmen begegnet werden könne. Gleiches gelte für Staubildungen oder Gefährdungen des fließenden Verkehrs.

Als Reaktion auf das Gerichtsurteil erfolgte (getrennt nach Straßenbaulast)

- in einem ersten Schritt die Neuberechnung der Lärmwerte gemäß der 16. BImSchV durch Straßen.NRW und die Stadt.

Bei diesen Lärmberechnungen im August 2020 wurde in der Baulast von Straßen.NRW eine Überschreitung der Lärmwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV festgestellt, was im Sommer 2021 zu einer Deckensanierung mit lärm mindernden Asphalt geführt hat. Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in der Straßenbaulast der Stadt konnten bei der Neuberechnung nicht festgestellt werden. Lärm mindernder Asphalt ist in diesem Baulastabschnitt seit ca. Juli 2012 vorhanden.

Zusätzlich beauftragte die Stadt

- ein Gutachten durch ein externes Fachbüro zur Verdeutlichung der Verkehrsbedeutung des Ostwestfalendamms und
- im späteren Verlauf des Verfahrens gemeinsam mit Straßen.NRW ein Lärmgutachten, deren Ergebnisse nunmehr wesentliche Grundlage dieser Ermessensentscheidung sind.

II. Rechtliche Grundlagen

1. Rechtsgrundlagen StVO allgemein

Unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichts hat die Stadt aufgrund der neuen Erkenntnisse aus der Lärmberechnung und dem Verkehrsgutachten eine neue ermessensfehlerfreie Entscheidung gemäß § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO zu treffen.

Im Rahmen der Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen sind die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsbedeutung der Straße sowie die Interessen der Anlieger*innen sowohl der betroffenen Straße als auch anderer Straßen, die als Folge verkehrslenkender Maßnahmen betroffen sind, gegeneinander abzuwägen.

Gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO haben sie das gleiche Recht zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Aus § 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO ergibt sich auch für den Einzelnen grundsätzlich eine Anspruchsgrundlage hinsichtlich des Schutzes vor Lärm und Abgasen. Dabei setzt dieser Anspruch nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Somit ergibt sich auch kein gesetzgeberischer oder verordnungsrechtlicher Grenzwert, bei dessen Überschreitung eine Verpflichtung zum Einschreiten im Sinne eines rechtlichen Automatismus besteht.

2. Rechtsgrundlagen Lärmwerte

Die Straßenverkehrsbehörden treffen ihre Entscheidungen als Ermessensentscheidung, haben allerdings bei Entscheidungen aus Lärmschutzgründen

- die „**Lärmschutz-Richtlinien-StV**“ und
- die „**16. BImSchV**“

als Orientierungsrahmen zu beachten. Beide Regelungen geben **Orientierungswerte** vor, an denen die Straßenverkehrsbehörden ihre Entscheidung auszurichten haben.

a. Lärmschutz-Richtlinie-StV

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV geben diesen Rahmen für den vorhandenen **Bestand**. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einem Überschreiten der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (d.h. 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten) eine Ermessensreduzierung auf Null und damit eine Pflicht zum Einschreiten grundsätzlich in Betracht kommt (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234). Maßgebendes Berechnungsverfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionswertes sowie die anzusetzenden Fahrzeugarten sind hier die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990 (RLS 90).

Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt werden, mindestens soll in der Regel jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden.

b. 16. BImSchV

Im Gegensatz dazu sind die Orientierungswerte der 16. BImSchV zunächst bei der **Planung** und dem **Neubau** von Straßen zu berücksichtigen. Werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hier dann 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten) überschritten, hat die Straßenverkehrsbehörde nach ständiger Rechtsprechung unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden. Maßgebendes Berechnungsverfahren sind hier die modifizierten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 2019 (RLS 19).

Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme ist hier (im Gegensatz zur Berechnung nach der RLS 90) die Differenz aufzurunden. Dies bedeutet, dass nach dieser für die Lärmvorsorge (16. BImSchV) entwickelten Berechnungsvorschrift schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

c. Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Regelungen

Einer der wesentlichen Unterschiede der beiden Regelungen ist die Berechnung des Schwerverkehrsanteils mit unterschiedlichen Fahrzeuggruppen (siehe Anlage 2, Lärmgutachten, Seite 5, Berechnungsgrundlagen).

Bei beiden Berechnungsverfahren ist zudem zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar und in Betracht zu ziehen ist. Schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel kann für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird (so VG Minden, Urteil vom 29.04.2020 Az.: 2 K 7517/17-).

d. RLS 90 oder RLS 19

Mit Erlass vom 23.09.2021 wurde durch das Verkehrsministerium NRW angeordnet, dass bis auf weiteres für den ordnungsrechtlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin die RLS 90 maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind. Daher beinhaltet das Lärmgutachten auch die Berechnung nach RLS-90.

Dagegen hatte das Urteil des VG Minden bemängelt, dass die Berechnung nicht konform mit dem Berechnungsverfahren nach der 16. BImSchV durchgeführt wurde.

Mit Veröffentlichung der RLS 19 im März 2021 muss die Berechnung gemäß § 3 der 16. BImSchV auf dieser Grundlage erfolgen.

Die Frage, ob hier nun die RLS 90 oder RLS 19 anwendbar ist, muss nicht final beantwortet werden. Unabhängig davon, welche Berechnungsgrundlage gewählt wird, ergeben beide Berechnungen einen Regelungsbedarf in der hier vorgeschlagenen Art und Weise.

III. Gutachten und Ergebnisse

Zusammen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW wurde zur Beurteilung der vorhandenen Lärmpegel und der erreichbaren Pegeländerungen ein Lärmgutachten für die Wohnhäuser Lange Breede 31, Lange Breede 31a, Lange Breede 31b, Langenhagen 29 und Johannistal 8 beauftragt, das auf Basis der Verkehrswerte 2019 mit Anwendung beider Berechnungsmethoden (RLS-90 und RLS-19) die Lärmwerte berechnet und dokumentiert.

1. Berechnung nach RLS 19 (16. BImSchV)

Hier wurden die angesetzten Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts zur Beurteilung der Lärmwerte nach der Berechnung der RLS-19 betrachtet. In der Anlage 2, Lärmgutachten, S. 25f. (Unterlage 3.1 und 3.2 zum Lärmgutachten) wird bei dem Lärmwerten im Szenario 0 (Istzustand) die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV mit roten Zahlen verdeutlicht. An allen 5 Gebäuden sind Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV festzustellen.

An den insgesamt 22 Immissionsorten liegen in der IST-Situation (Szenario 0) tagsüber nur 4 Werte unterhalb der Grenzwerte und nachts keiner (Berechnung nach RLS-19, siehe Anlage 2, S. 26, Unterlage 3.2). Demzufolge gibt es insgesamt 40 Lärmüberschreitungen bei den 5 Standorten.

Besonders hoch ist die Belastung an folgenden Gebäuden:

- Am Langenhagen 29, 2. OG, S werden tagsüber die angesetzten Grenzwerte um 8,6 dB(A) und
- im Johannistal 8, 2. OG, O um 8,9 dB(A) überschritten.
- Nachts betragen diese Überschreitungen an den genannten Orten 10,9 dB(A) bzw. 11,2 dB(A).
- An der Lange Breede 31, 1. OG, O beträgt die Überschreitung tagsüber 4,3 dB(A) und nachts 7,3 dB(A).

Die Lärmwerte im IST-Zustand (Szenario 0) liegen bei dem Objekt Johannistal 8 2. OG nach der RLS-19 19 nachts sogar **über** den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für diesen Immissionsort kommt man nachts bereits in einen Bereich, in dem eine Ermessensreduzierung auf Null in Betracht zu ziehen ist.

2. Berechnung nach RLS 90 (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

Aufgrund der unterschiedlichen Methoden der Lärmwertberechnung werden auch die Lärmwerte nach der Berechnung der RLS-90 den Grenzwerten der 16. BImSchV gegenübergestellt.

Nach dieser Berechnung beträgt die Überschreitung

- tagsüber am Langenhagen 29, 2. OG, S 6,1 dB(A) und
- Johannistal 8, 2. OG bei 6,1 dB(A) und
- nachts jeweils 8,7 dB(A).
- An der Lange Breede 31, 1. OG, O gibt es eine Lärmüberschreitung von 3,1 dB(A) tagsüber und 4,6 dB(A) nachts.

Auch bei der Berechnung nach RLS-90 gibt es im IST-Zustand an den 22 Immissionsorten in der Summe immer noch 29 Überschreitungen der Grenzwerte (Anlage 2, Seite 25, Unterlage 3.1).

Bewertung:

Für die betroffenen Anwohner am Ostwestfalendamm ist festzustellen, dass hier nach beiden Berechnungsmethoden erhöhte Lärmwerte vorliegen und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft werden müssen.

IV. Ermessensentscheidung nach § 45 Abs. 9 StVO

Aufgrund der hohen Überschreitung der Lärmgrenzwerte liegt eine Betroffenheit der Anwohnenden vor und der Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde besteht. Insbesondere nachts stellen die dargestellten Lärmwertüberschreitungen eine teilweise besonders hohe Lärmbelastung für die Anwohnenden dar.

1. Geeignete Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote in Betracht. Dabei ist die Maßnahme zu wählen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Ggf. ist auch eine Kombination von Maßnahmen möglich.

- Verkehrslenkende Maßnahmen durch eine geänderte Wegweisung, geänderte Hinweisbeschilderung oder andere verkehrslenkende Maßnahmen wie z. B. Einrichtung einer Einbahnstraße kommen auf dem Ostwestfalendamm nicht in Betracht. Bei dem Ostwestfalendamm handelt es sich um eine überörtliche Bundesstraße, die vorrangig die Innenstadt mit den Autobahnen A2 und A33 verbindet. Es gibt keine vergleichbaren guten Möglichkeiten, so schnell die Innenstadt bzw. die Autobahnen zu erreichen.
- Lichtzeichenregelungen können nicht angepasst werden, da auf dem OWD keine Lichtsignalanlagen vorhanden sind. Eine signalgeregelte Zuflusssteuerung kommt dementsprechend auch nicht in Frage, da hierdurch die Verkehrsmenge ebenfalls nicht reduziert wird.

Als mögliche Maßnahme ist also die Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im Status Quo die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Schwerverkehr bereits gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO für den Schwerverkehr auf 80 km/h begrenzt ist. Fraglich ist, mit welcher Anpassung der Geschwindigkeit eine insgesamt verhältnismäßige Lärminderung erzielt werden kann. Hierfür wurde ein Lärmgutachten mit verschiedenen Szenarien erstellt.

2. Geschwindigkeitsbeschränkungen in verschiedenen Szenarien

Szenario 0 (Abbildung 1 der Vorlage) stellt die aktuelle IST-Situation mit einer Geschwindigkeit von

- 80 km/h sowohl für Pkw und Lkw nachts in einem überwiegenden Teil des Streckenabschnitts
- sowie in dem anschließenden (Teil-) Abschnitt des OWD bis ca. 320 m hinter der Abfahrt Quelle (in der Baulast des Landesbetriebs) von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw tagsüber und nachts dar.

Auf den in dem nachfolgenden Plan (s. auch Anlage 2, Lärmgutachten, S. 12) wird Bezug genommen.

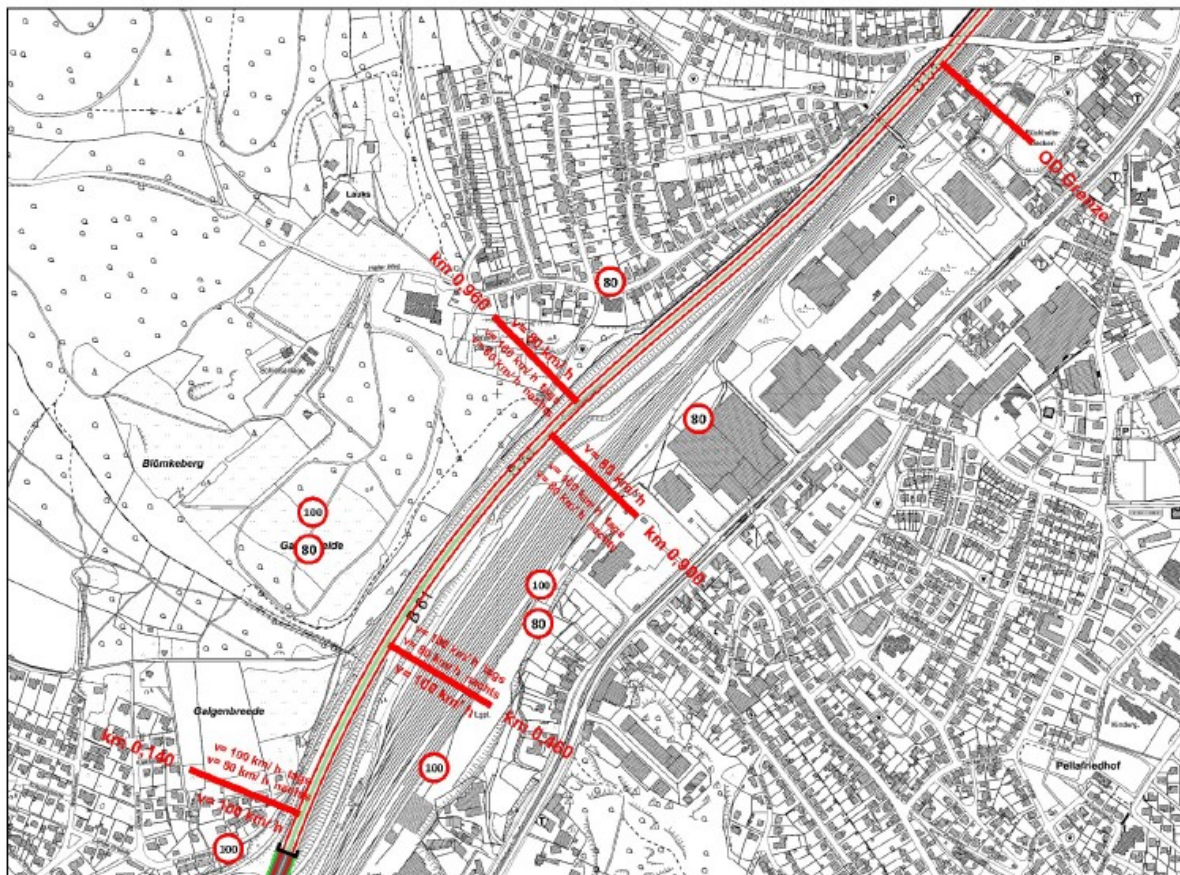


Abbildung 1. Darstellung der jeweiligen Geschwindigkeiten im betrachteten Bereich

Für die vom Gutachter betrachteten Szenarien 1-5 wurden die Abschnitte der Geschwindigkeiten im Süden bis vor die Brücke des Knotens Quelle vorgezogen, um eine höhere Wirksamkeit der Lärminderung für den Bereich Lange Breede zu erreichen. Folgende Szenarien werden mit der IST-Situation verglichen:

- Szenario 1: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h (Baulast Stadt und Straßen.NRW)
- Szenario 2: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 70 km/h (Baulast Stadt und Straßen.NRW)
- Szenario 3: 6-22 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h (Baulast Stadt und Straßen.NRW)
 - 22-6 Uhr Pkw und Lkw 60 km/h (Baulast Stadt und Straßen.NRW)
- Szenario 4: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 100 km/h (Baulast Straßen.NRW)
 - 0-24 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h (Baulast Stadt Bielefeld)
- Szenario 5: 6-22 Uhr Pkw und Lkw 100 km/h (Baulast Straßen.NRW)
 - 22-6 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h (Baulast Straßen.NRW)
 - 0-24 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h (Baulast Stadt Bielefeld)
- Für den Streckenabschnitt Knoten Johannistal bis Knoten Quelle auf dem Ostwestfalendam kommt der Gutachter jeweils für die Lärmberechnung nach der RLS-90 zu dem Ergebnis, dass an allen betrachteten Gebäuden die Lärmwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Bestand nicht überschritten werden.
- Die Berechnung nach RLS 19 zeigt nur im 2. OG des Gebäudes Johannistal 8 (und dort auch nur nachts) eine geringfügige Überschreitung der Lärmwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Bei beiden Berechnungsmethoden ist zu erkennen, dass die Werte der 16. BImSchV jedoch ganz überwiegend nicht eingehalten werden.

- Bei der Einzelbetrachtung kommt das Gutachten für den Bereich Lange Breede 31, 31a, 31b zu dem Ergebnis, dass „die Szenarien 2 und 3 zumindest für den Beurteilungszeitraum Nacht eine spürbare Pegelminderung von mind. 2,1 dB(A) ergeben“.
- Für den Bereich Langenhagen 29 kommt der Gutachter zu dem Fazit, dass lediglich Szenario 2 zielführend ist, die geforderte Pegelminderung von mind. 2,1 dB(A) jedoch nicht erreichbar ist. Für den Bereich des Johannistal 8 zeigt die Berechnung nach RLS-19 eine Verringerung der Lärmbelastung von mind. 2,1 dB(A) im Szenario 3.

Bewertung:

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung kann grundsätzlich eine teilweise erhebliche Lärmreduzierung erreicht werden. Je höher der Beurteilungspegel über den Immissionsgrenzwerten in § 2 der 16. BImSchV liegt und je mehr er sich einem Bereich annähert, der für die Anwohnenden mit Gesundheitsgefahren verbunden ist, umso mehr müssen die Anwohnerinteressen berücksichtigt und umso gewichtiger müssen die gegenläufigen Verkehrsinteressen sein, damit sich diese gegen die Belange der Anwohnenden durchsetzen können (so VG Minden in dem o.g. Urteil).

3. Verkehrliche Auswirkungen der unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Gutachten Verkehrsverlagerungen)

Dem Ergebnis des Lärmgutachtens müssen deshalb die Aspekte der Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Straßennetz und die Verkehrswichtigkeit des Ostwestfalendamms gegenübergestellt werden. Es muss abgewogen werden, ob eine bzw. welche Geschwindigkeitsbeschränkung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Straßenverkehr (sowohl für Verkehrsteilnehmenden als auch für Anwohnende) eine verhältnismäßige straßenverkehrsrechtliche Maßnahme darstellt.

Im Januar 2021 wurde hierfür ein Verkehrsgutachten zum Ostwestfalendamm erstellt (Anlage 1).

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden die verkehrlichen Auswirkungen, die sich durch eine weitere Reduzierung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem OWD ergeben, untersucht. Dazu wurden verschiedene Szenarien betrachtet, denen unterschiedliche Konzepte hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu Grunde liegen. Neben den Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen des OWD sollten dabei vor allem auch die sich in Folge der Maßnahmen ergebenden Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz genauer untersucht werden.

Als Grundlage für die Untersuchung dient das städtische Verkehrsmodell Bielefelds, das den Verkehr an einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferienzeit abbildet.

Folgende Szenarien wurden betrachtet:

- Szenario 1: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h
- Szenario 2: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 70 km/h
- Szenario 3: 0-24 Uhr Pkw und Lkw 60 km/h
- Szenario 4: 6-22 Uhr Pkw und Lkw 80 km/h
22-6 Uhr Pkw und Lkw 60 km/h

Hinweis:

Diese Szenarien des Verkehrsgutachtens sind nicht deckungsgleich mit den Szenarien des Lärmgutachtens. Während die Szenarien 1 und 2 bei beiden Gutachten dieselbe Geschwindigkeitsregelung begutachten entspricht z. B. Szenario 4 des Verkehrsgutachtens Szenario 3 des Lärmgutachtens. Die z. T.

abweichende Bezeichnung der Szenarien ergibt sich daraus, dass das Lärmgutachten erst (deutlich) nach dem Verkehrsgutachten fertiggestellt wurde und im Lärmgutachten neben dem Istzustand (Szenario 0) weitere Szenarien betrachtet wurden.

Der Ostwestfalendamm (OWD) stellt eine wichtige Verbindung der nördlich bzw. südlich des Teutoburger Walds gelegenen Stadtteile dar. Dies verdeutlicht auch die Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage, die sich zu etwa gleichen Teilen aus innerstädtischen Binnen- und regionalem Quell-/Zielverkehr zusammensetzt. Im betrachteten Analysefall beträgt die Verkehrsbelastung eines durchschnittlichen Werktags dabei je nach Streckenabschnitt zwischen ca. 45.000 und 90.000 Kfz/h, wobei der Streckenabschnitt im Bereich der Dauerzählstelle (Höhe Haller Weg) die höchste Belastung aufweist.

Die durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass in Folge einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem OWD mit Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz gerechnet werden muss.

- Während sich bei einer Reduktion auf 80 km/h lediglich geringe Verlagerungseffekte (ca. -5 % bzw. 3.500 Kfz/24h) ergeben, kann bei einer größeren Geschwindigkeitsreduktion mit einer Verkehrsreduktion um bis zu ca. 20 % (-3.000 Kfz/24h) auf dem OWD gerechnet werden.
- Für die anwohnende Bevölkerung im Bereich des OWD ergeben sich dabei sowohl durch die Reduktion der Verkehrsmenge als auch der gefahrenen Geschwindigkeit positive Effekte im Hinblick auf die Lärmbelastung.
- Im Gegenzug resultiert aus der Reduktion der Verkehrsmenge auf dem OWD eine Verkehrszunahme im untergeordneten Straßennetz. Besonders hoch fällt diese auf der parallel zum OWD verlaufenden Artur-Ladebeck-Straße aus. Auf dieser Straße muss, je nach Szenario, mit einer Verkehrszunahme um bis zu ca. 30 % im Bereich Bethel gerechnet werden, wodurch sich eine entsprechend höhere Belastung durch Emissionen aus dem Kfz-Verkehr für die dort anwohnende Bevölkerung ergibt.
- Auch die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten entlang der Artur-Ladebeck-Straße ist negativ von den Verlagerungseffekten betroffen. In Folge der Zunahme der Verkehrsmengen muss dort vor allem in den Spitzenstunden mit längeren Wartezeiten und größeren Rückstaulängen gerechnet werden. Insbesondere der Knotenpunkt Gütersloher Straße / Gotenstraße erreicht dabei in Szenario 3 die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Zum Teil weicht der Verkehr bereits frühzeitig auf alternative und im Hinblick auf die Fahrtweite kürzere Routen aus, sodass auch im weiteren Umfeld (Bsp. Bielefelder Str./Bergstraße, Bodelschwinghstraße, Osningsstraße) mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist, jedoch in einer im Vergleich zur Artur-Ladebeck-Straße geringeren Größenordnung.

Sofern die Straßenverkehrsbehörde als Ergebnis ihres Abwägungsprozesses eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD für erforderlich hält, empfiehlt der Gutachter mit Blick auf die Auswirkungen der untersuchten Szenarien eine Reduktion der Geschwindigkeit entsprechend dem Szenario 4 (d. h. 80 km/h tagsüber und 60 km/h nachts) für den OWD festzusetzen. Die daraus resultierenden Verlagerungswirkungen in das untergeordnete Straßennetz liegen tagsüber gegenüber den Szenarien 2 und 3 in einer zu bewältigenden Größenordnung von maximal 8 % im Bereich der Artur-Ladebeck-Straße. Gleichzeitig kann besonders in den Nachtstunden mit vertretbaren Verdrängungseffekten im untergeordneten Netz eine signifikante Reduktion der Lärmemissionen für die Anwohnenden im Bereich des OWD erreicht werden.

4. Ermessensausübung

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Immissionstechnischen Untersuchungen zum Verkehrslärm und des Verkehrsgutachtens zum Ostwestfalendamm muss abgewogen werden, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet, erforderlich und angemessen ist, um die besonders hohe Lärmbelastung der Anwohnenden zu minimieren.

a. Bewertung der Lärmwerte

Zunächst wird das **Szenario 4 des Lärmgutachtens** betrachtet (0-24 Uhr 100 km/h in der Baulast Straßen.NRW und 0-24 Uhr 80 km/h in der Baulast Stadt Bielefeld).

Sowohl bei der Berechnung nach der RLS-90 als auch nach der RLS-19 kann im Verhältnis zur IST-Situation (Szenario 0) keine Verbesserung der hohen Lärmbelastung festgestellt werden, z. T. ist sogar eine Verschlechterung zu erkennen. Während keine signifikanten Veränderungen im Bereich der Häuser Lange Breede feststellbar sind, werden insbesondere am Gebäude Langenhagen 29 tags und nachts die Lärmbelastungen deutlich erhöht. Das Gebäude Johannistal weist eine gleichbleibende Lärmbelastung auf.

Darüber hinaus ist ersichtlich, dass bei der Berechnung nach der RLS-19 im Nachtbereich an den Gebäuden Langenhagen 29 und Johannistal 8 die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Für diese Immissionsorte ist somit bereits eine Ermessensreduzierung auf Null in Betracht zu ziehen.

Es ist in der Betrachtung der Lärmwerte sichtbar, dass das Szenario 4 keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung darstellt. Aufgrund der bereits im IST-Zustand bestehenden hohen Lärmbelastungen ist eine Verschlechterung der Lärmsituation auch in der Gesamtschau und somit eine Anordnung von Tempo 100 nicht vertretbar.

Im **Szenario 5 des Lärmgutachtens** beträgt die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Straßenbaulast der Stadt 80 km/h ganztägig (0 Uhr bis 24 Uhr) und in der Baulast Straßen.NRW 100 km/h tagsüber (6-22 Uhr) und nachts (22-6 Uhr) auf 80 km/h.

Bei der Lärmberechnung nach der RLS-90 und der RLS-19 lässt sich in diesem Szenario eine Verschlechterung der Lärmwerte für das Gebäude Langenhagen 29 tagsüber um bis zu 1,7 dB(A) feststellen.

Für die drei weiteren Standorte an der Lange Breede und dem Johannistal 8 gibt es nur minimale Veränderungen der Lärmwerte. Nachts kann im Szenario 5 nach der Lärmwertberechnung sowohl nach der RLS-90 als auch nach der RLS-19 im Verhältnis zum IST-Zustand eine Lärminderung der Gebäude im Breedenviertel von bis zu 1,1 dB(A) bzw. 0,9 dB(A) festgestellt werden.

Für den Bereich des Gebäudes Langenhagen 29 und Johannistal sind annähernd gleichbleibende Lärmwerte berechnet. Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden hohen Lärmbelastung ist ein Anheben der Geschwindigkeit von 80 auf 100 km/h tagsüber im Bereich der Baulast des Landesbetriebs nicht angemessen. Vielmehr besteht hier ein Bedarf für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Hinsichtlich der Nachtwerte ist zu prüfen, ob es eine geeignetere Maßnahme als Szenario 5 gibt.

In einem nächsten Schritt werden die Lärmwerte des **Szenario 2 des Lärmgutachtens** ausgewertet (0-24 Uhr Pkw und Lkw 70 km/h).

Bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h tagsüber beträgt die Lärmwertverbesserung nach der RLS-90 bis zu 1,6 dB(A) und nach der RLS-19 bis zu 2,5 dB(A). Dieses Szenario stellt sowohl tags und nachts eine deutliche Lärmreduzierung für alle Immissionsorte dar.

In der Nacht gibt es nach den Berechnungen verschiedene Veränderungen. Bei der Berechnung nach der RLS-19 erhöhen sich die Lärmwerte an 8 Immissionsstandorten. So nimmt die Lärmbelastung an dem Wohnort Lange Breede 31b, 1. OG, O um maximal 3,1 dB(A) im Vergleich zum IST-Zustand zu. Als geeignete Maßnahme wird daher das Szenario 2 für die Nacht nicht gesehen.

Aufgrund der deutlichen Lärminderung im Szenario 2 könnte tagsüber eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h verhältnismäßig sein. Demgegenüber muss aber das Ergebnis des Verkehrsgutachten gestellt werden. Durch die hohe Verkehrsverlagerung

bei Geschwindigkeiten ganztags von weniger als 80 km/h ist ersichtlich, dass der Ostwestfalendamm die Funktion einer leistungsfähigen Straße mit entlastender Wirkung für das untergeordnete Netz nicht mehr abbilden kann. Bereits bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h ist ersichtlich, dass sich die Verkehrszunahme im weiteren Straßennetz erhöht. So muss im Bereich der Artur-Ladebeck-Straße mit einer Verkehrszunahme um ca. 17% (+2.400 Kfz/24h) und einer entsprechenden Mehrbelastung der dortigen Anwohner gerechnet werden. Auf Grundlage des Verkehrsgutachten erscheint eine Geschwindigkeitsabsenkung auf 70 km/h tagsüber einhergehend mit den entsprechenden Verkehrsverlagerungen nicht verhältnismäßig und führt zudem zu einer örtlichen Verschiebung der Problematik. Anwohnende der untergeordneten Straßen würden unverhältnismäßig mehr sowohl mit Verkehr als auch mit Lärm belastet. Die Verkehrsbelastung auf der Artur-Ladebeck-Straße ist insbesondere im Abschnitt Quellenhofweg bis Adernauerplatz heute mit ca. 30.000 Kfz/Tag sehr hoch. Durch die vielfältigen Belange, aller Verkehrsträger (Kfz, Radverkehr, Stadtbahn) ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung (Bemessung der Lichtsignalanlagen, Spuraufteilung, etc.) mindestens nur unter den jetzigen Voraussetzungen möglich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h tagsüber oder weniger auf dem Ostwestfalendamm ist daher aufgrund der Verkehrsverlagerungen ein weniger geeignetes Mittel.

Es wurde daher geprüft, ob mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h tagsüber sowohl im Abschnitt des Landesbetriebes Straßen.NRW als auch im Abschnitt der Straßenbaulast Stadt Bielefeld (**Szenario 1 und 3**) eine ausreichende Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohnenden erreicht werden kann und ob die daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen verträglich abgewickelt werden können. Nach der RLS-19 und RLS-90 ist die Lärmreduzierung bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h tagsüber im betrachteten Abschnitt bei den Szenarien 1 und 3 identisch.

Werden die ermittelten Lärmpegel in Szenario 1 und 3 tagsüber mit dem IST-Zustand verglichen ist festzustellen, dass eine Reduktion der Lärmbelastungen im Bereich Lange Breede 31, 31a, 31b um bis zu 1,0 dB(A) gemäß RLS-90 bzw. 1,5 dB(A) nach RLS-19 vorhanden ist. Dies begründet sich mit der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h einschließlich der Überstandslänge von 320 m. Im Bereich Langenhagen 29 und Johannistal sind bei beiden Berechnungsverfahren keine Veränderungen erkennbar, da sich hier keine wesentlichen Änderungen in der Geschwindigkeit ergeben. Es ist ersichtlich, dass bezogen auf die Werte im Bereich Lange Breede zwar keine Pegelminderungen von mindestens 2,1 dB(A) erreicht werden, sich im Vergleich zum Status Quo jedoch Verbesserungen ergeben, die in den Szenarien 4 und 5 nicht zu erreichen wären.

b. Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen

Demgegenüber muss das Ergebnis des Verkehrsgutachten gestellt werden. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h führt einerseits zu einer Verkehrsentlastung von bis zu 3.600 Kfz/24h (bzw. 5 %) auf dem OWD, andererseits fasst der Gutachter des Verkehrsgutachten im Gesamtergebnis so zusammen, dass diese Verkehrsverlagerung in einer zu bewältigenden Größenordnung liegt. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass die Geschwindigkeitsreduzierung **tagsüber** auf 80 km/h sowohl eine Verbesserung der Lärmwerte für die Anwohnenden als auch eine hinnehmbare Verkehrsverlagerung aufzeigt.

Für eine mögliche **Lärmreduzierung nachts** werden die **Szenarien 1 / 5** (80 km/h) **und 3** (60 km/h) betrachtet. Bei der Lärmberechnung nach der RLS-19 beträgt die Lärmreduzierung im Bereich der Langen Breede bis zu 2,8 dB(A) und im Bereich des Johannistal 8 sogar bis zu 3,2 dB(A). Bei der Berechnung nach der RLS-19 stellt das Szenario 3 im Vergleich zu den anderen Szenarien die bestmögliche Lärmreduzierung in der Nacht dar. Mit keiner anderen Geschwindigkeitsreduzierung kann eine so hohe

Lärmentlastung erreicht werden. Bei der Berechnung nach der RLS-90 ist dieser Wert im Szenario 3 mit 0,2 dB(A) am Johannistal 8 deutlich geringer. Dieser Umstand kann mit anderen Korrekturfaktoren für die Asphaltdeckschicht zwischen der RLS-90 und RLS-19 begründet werden.

In einem gesonderten Szenario wurde im Verkehrsgutachten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von **60 km/h nachts** betrachtet. Im Hinblick auf die Verkehrsbelastungen bestehen aus verkehrlicher Sicht nur geringe Unterschiede zu den Ergebnissen des Szenarios 1 (80 km/h/24 h). Durch die nächtliche Geschwindigkeitsreduktion fallen die Verlagerungseffekte insgesamt etwas höher aus, liegen aber in einer ähnlichen (vertretbaren) Größenordnung. Vor dem Hintergrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmenge in den Nachtstunden stellt dies ein plausibles Ergebnis dar.

Es wurde daher geprüft, ob für die Anwohnenden des OWD mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h eine spürbare Verbesserung der Lärmbelastung erzielt werden kann oder ob auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h hierfür ausreichend ist.

- Hierbei werden zunächst die Lärmwerte nach der Lärmberechnung nach der RLS-19 dargestellt. Am Langenhagen 29, 2. OG, S kann durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h der Lärmpegel um 0,9 dB(A) und im Johannistal 8, 2. OG, O um 2,9 dB(A) reduziert werden. An der Lange Breede 31, 1. OG, O beträgt die Lärmreduzierung nachts 2,6 dB(A).
- Aufgrund der unterschiedlichen Methoden der Lärmwertberechnung werden auch die Lärmwerte nach der Berechnung der RLS-90 dargestellt. Vergleicht man die oben genannten Immissionsorte, so wird festgestellt, dass die Lärmreduzierung nachts am Langenhagen 29, 2. OG, S 0,1 dB(A) und Johannistal 8, 2. OG, O 0,2 dB(A) beträgt. An der Lange Breede 31, 1. OG, O beträgt die Lärmreduzierung nachts 2,6 dB(A).

Beim Vergleich der Lärmwerte der möglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 60 km/h (Szenario 3) oder 80 km/h (Szenario 1) nachts ist festzustellen, dass nach der Berechnung der RLS-19 einerseits die Lärmwerte im IST-Zustand (Szenario 0) sich z. B. bei dem Standort Langenhagen 29, 1. OG S weder im Szenario 1 noch im Szenario 3 ändern. Andererseits wird zum Beispiel an dem Standort Johannistal 8, 2. OG S bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h nachts eine Verbesserung der Lärmwerte um 2,7 dB(A) im Vergleich zu Tempo 80 km/h nachts (Szenario 1) und um 2,9 dB(A) im Vergleich zum IST-Zustand (Szenario 0) erzielt.

Somit kann festgehalten werden, dass bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h die Lärmbelastung für die Anwohnenden mehr abnimmt als bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h.

Dass eine Beschränkung des fließenden Verkehrs auf 60 km/h gerechtfertigt ist, zeigt die Betrachtung weiterer Lärmwerte. Nach der Berechnung RLS-19 kann im Szenario 3 eine Lärmreduzierung von 3,2 dB(A) – Johannistal 8, UG, S, 2,8 dB(A) – Lange Breede 31b, 1. OG, O, 2,2 dB(A) – Lange Breede 31a, 1. OG, O festgestellt werden. Eine Lärminderung von 3 dB(A) stellt eine spürbare Lärmentlastung für die Anwohnenden dar. Vergleichend ist bei Szenario 1/5 (zul. Höchstgeschwindigkeit nachts 80 km/h) festzustellen, dass eine Lärmreduzierung deutlich unter den o.g. Werten bleibt und somit keine ausreichende Wirkung auf die Reduzierung der Lärmwerte besitzt, während eine Reduzierung auf 60 km/h die Lärmwerte spürbar reduziert.

In keinem anderen Szenario als Szenario 3 können Lärminderungen von zum Teil über 3 dB(A) festgestellt werden. Vergleicht man die Lärmwerte bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h nachts mit den anderen Szenarien und zieht das Ergebnis des Verkehrsgutachtens (hinnehmbare Verkehrsverlagerungen) hinzu, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h nachts geeignet und angemessen.

3. Zwischenergebnis

Es hat sich anhand der dargestellten Lärmwertberechnungen gezeigt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h tags bzw. 60 km/h nachts ein wirksames Mittel darstellen, die Lärmbelastungen für die Anwohnenden spürbar zu reduzieren. Dem bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV eingeräumten Ermessen wird insoweit Rechnung getragen und mit den gewählten Maßnahmen im Rahmen der Abwägung eine verhältnismäßige Entscheidung getroffen.

In großen Teilen gilt bereits die Geschwindigkeit von 80 km/h auf dem OWD, vergleiche Abbildung 1 Darstellung der jeweiligen Geschwindigkeiten im betrachteten Bereich (Szenario 0). Im Johannistal 8 werden daher durch eine Geschwindigkeit von 80 km/h tags nur geringe Lärminderungen erzielt. Nach der RLS-19 ergibt sich eine Lärminderung von 0,4 dB(A), nach der RLS-90 kann keine Lärminderung festgestellt werden. Da bereits in diesem Abschnitt Tempo 80 gilt, ist dieses nachvollziehbar.

Die geringen Verkehrsverlagerungen sind hinnehmbar. Eine Erhöhung der bereits angeordneten Geschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h soll nicht erfolgen, da sich die Lärmwerte am Langenhagen 29 um bis zu 1,7 dB(A) erhöhen würden. Dieses wäre aufgrund der bereits bestehenden Lärmwerte eine nicht angemessene und verhältnismäßige Maßnahme.

Nachts gilt zurzeit auf dem OWD in großen Teilen bereits 80 km/h, nur auf einem kleinen Abschnitt gilt nachts 100 km/h. Durch eine Geschwindigkeitsanordnung von 60 km/h können die Lärmwerte erheblich reduziert werden.

- Betrachtet man die Lange Breede 31, 1. OG, O wird der aktuelle Lärmwert nachts nach der RLS-90 von 53,6 dB(A) auf 51,0 dB(A) reduziert. Die Lärminderung von 2,6 dB(A) ist eine spürbare Maßnahme für die Anwohner.
- Betrachtet man Johannistal 8, 2. OG, S, wo der Lärmwert nachts nach der RLS-19 60,2 dB(A) beträgt (Überschreitung der Grenzwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV), so lässt sich mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h dieser Wert um 2,9 dB(A) reduzieren. Mit einem Lärmwert von 57,3 dB(A) wird der Grenzwert nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht mehr überschritten.

Bei gleichzeitiger Abwägung der Verkehrsbedeutung des Ostwestfalendamms ist feststellbar, dass die bisherige Funktion bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h tagsüber und 60 km/h nachts weiterhin vollständig gegeben ist und hinnehmbare Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Netz entstehen. Darüber hinaus ist anhand der berechneten Leistungsfähigkeiten verschiedener Knotenpunkte ersichtlich, dass schwerwiegende Probleme auf dem untergeordneten Straßennetz mit dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ausbleiben. Der Verkehrsgutachter empfiehlt unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Aspekte im Ergebnis eine Geschwindigkeit von 80 km/h tagsüber und 60 km/h nachts als verhältnismäßige Maßnahme.

In dem oben dargestellten Abwägungsprozess kommt die Stadt zu dem Ergebnis, dass eine Beschränkung der max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit von durchgängig 80 km/h tags (6 Uhr bis 22 Uhr) und 60 km/h nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) im betrachteten Abschnitt verhältnismäßig ist. Bei der Entscheidung über die Anordnung

von Lärmschutzmaßnahmen wurden die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrsbedeutung der Straße sowie die Interessen der Anlieger sowohl der betroffenen Straße als auch anderer Straßen, die als Folge verkehrslenkender Maßnahmen betroffen sind, gewürdigt.

4. Anhörungsverfahren

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO ist die Stadt verpflichtet, ein Anhörungsverfahren im Vorfeld einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung durchzuführen. Somit wurde die Polizei (Direktion Bielefeld) und der Straßenbaulastträger Straßen.NRW und Stadt Bielefeld am 30.06.2022 schriftlich aufgefordert, eine Stellungnahme zur geplanten Anordnung abzugeben (Anlage 3). Gegenstand der Anhörung war die Absicht der Stadt, die Geschwindigkeit auf 80 km/h tags und 60 km/h nachts zu reduzieren. Es wurden neben der allgemeinen Anhörung auch das Verkehrsgutachten sowie das Lärmgutachten aus Juni 2022 versendet.

- Für die Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr äußert die Polizei keine Bedenken (Anlage 5). Die Polizei merkt an, dass bereits im Jahr 2019 die Geschwindigkeit von 80 km/h angeordnet wurde. Aufgrund des Verkehrsgutachtens regt die Polizei an, diese Anordnung zu überprüfen und insbesondere die Folgen aufgrund der Verkehrsverlagerung für die Anwohner der Artur-Ladebeck-Straße zu untersuchen.
Bei der Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr äußert die Polizei Bedenken. Hierfür geht die Polizei im Wesentlichen auf das von der Stadt Bielefeld in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten ein und stellt fest, dass es bei allen 4 Szenarien zu Verkehrsverlagerungen in den innerstädtischen Bereich in unterschiedlich starkem Ausmaß kommt. Sie führt an, dass grundsätzlich eine Verlagerung des Verkehrs auf innerstädtische Straßen zu einer Verdichtung des Stadtverkehrs mit den zu erwartenden Begleiterscheinungen führt. Im Vergleich zwischen Kraftfahrstraße und Stadtgebiet ist die potentielle Unfallgefahr im Stadtgebiet höher. Im Falle einer weiteren Verkehrsverlagerung vom OWD in das Stadtgebiet besagt das Gutachten, dass je mehr die Verkehrsströme zum Erliegen kommen, umso mehr Verkehr wird in umliegende Wohngebiete ausweichen. Die Gesamtsituation würde sich für diesen Personenkreis sehr verschlechtern, da die Sicherheit und die Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie die Gesundheit der Anwohnenden massiv beeinträchtigt würden. Auch wenn die Verkehrsspitzen auf der Artur-Ladebeck-Straße tagsüber liegen, würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD zur Nachtzeit auf 60 km/h zu mehr Verkehr auf der Artur-Ladebeck-Straße führen und damit das Verkehrsgeschehen auch in der Nacht weiter negativ beeinflussen. Aus polizeilicher verkehrlicher Sicht wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD auf 60 km/h von 22 Uhr bis 6 Uhr abgelehnt.
- Der Landesbetrieb stellt nach Sichtung insbesondere des Lärmgutachtens fest (Anlage 6), dass bei Anwendung der RLS-90 an keinem der untersuchten Gebäude die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten wird, erkennt aber auch die Überschreitungen gemäß RLS-19 an den Gebäuden Langenhagen 29 und Johannistal 8 in der Nacht an.
Somit kommt er zu der Einschätzung, dass weder die Voraussetzungen gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV gegeben sind, noch durch die vorgesehene Maßnahme die geforderte Mindestpegelminderung von mind. 2,1 dB(A) bezogen auf die Lärmschutz-Richtlinie-StV erreicht wird. Außerdem weist er darauf hin, dass mit erheblichem finanziellen Aufwand ein lärmtechnisch optimierter Asphalt (SMA LA8) aufgetragen wurde und dieser Fahrbelag seine lärmreduzierenden Eigenschaften erst bei Geschwindigkeiten ≥ 60 km/h erreicht. In einer vorausgegangenen Anhörung im November 2021 hatte der Landesbetrieb bereits darauf hingewiesen, dass die berechneten Lärmpegel nachts die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV nicht

überschreiten und eine Reduktion der zul. Geschwindigkeit insbesondere nachts auf 60 km/h nicht im Einklang mit den anzuwendenden Vorschriften der StVO inkl. der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift stehen.

- Der Straßenbaulastträger Bielefeld gab am 04.07.2022 die Stellungnahme ab, dass keine Bedenken gegen die beabsichtigte Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD bestehen (Anlage 4).

5. Würdigung der Äußerungen im Anhörungsverfahren

Aufbauend auf den vorgenannten Lärmberechnungen und der Erstellung des Verkehrsgutachtens sowie unter Berücksichtigung der Anhörungen muss die Stadt in Abwägung aller beteiligten Interessen eine ermessensfehlerfreie Entscheidung nach § 45 Absatz 1 S. 1, S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO treffen. Bei der Entscheidung über die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen sind die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrsbedeutung der Straße sowie die Interessen der Anlieger sowohl der betroffenen Straße als auch anderer Straßen, die als Folge verkehrslenkender Maßnahmen betroffen sind, zu würdigen. Vor diesem Hintergrund kommt die Verwaltung zu dem Abwägungsergebnis, dass eine Beschränkung der max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h tags (6 Uhr bis 22 Uhr) und 60 km/h nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) zwingend erforderlich und auch verhältnismäßig ist.

Zu der Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h tagsüber äußert die Polizei in ihrer Stellungnahme keine Bedenken, bittet jedoch um Überprüfung der bestehenden Anordnung. Aufgrund von regelmäßigen Rundfahrten, Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern, der Arbeit in der Unfallkommission, die Durchführung von Verkehrsschauen sowie stattfindender Öffentlichkeitsarbeit kann die Stadt Bielefeld festhalten, dass sie stets das oberste Ziel „Verkehrssicherheit“ (vgl. VwV-StVO zu § 1 StVO) verfolgt und immer wieder die verkehrsrechtlichen Anordnungen überprüft und entsprechend der ggf. veränderten örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten anpasst. Bezüglich der Verkehrssituation auf der Artur-Ladebeck-Straße sind der Stadt Bielefeld keine Veränderungen im Straßenverkehr bekannt, die die Verkehrssicherheit gefährden könnten. Spürbare Folgen für die Anwohner der Artur-Ladebeck-Straße konnten nicht festgestellt werden. Dies entspricht auch dem Ergebnis des Verkehrsgutachtens. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h tagsüber auf dem OWD kommt es zu geringen Verkehrsverlagerungen, die aber hinnehmbar sind.

Die Polizei stellt in ihrer Stellungnahme richtig dar, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h nachts die Verkehrsverlagerung höher ist als z. B. bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h. Die verkehrlichen Auswirkungen aufgrund der Geschwindigkeit von 60 km/h sind für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden auch nach dem Verkehrsgutachten hinnehmbar. Eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit wird von dem Gutachter nicht vorhergesehen. Die Entlastung der Anlieger des OWDs ist weitaus höher als die Belastung der Anlieger der Artur-Ladebeck-Straße durch diese Maßnahme. Nichtsdestotrotz wird die Stadt Bielefeld bei einer Geschwindigkeitsanordnung von 60 km/h nachts die Verkehrssituation auf der Artur-Ladebeck-Straße regelmäßig und intensiv (regelmäßige Anforderung von Unfallberichten und entsprechenden Verkehrsbeobachtungen) beobachten.

Der Straßenbaulastträger Straßen NRW äußert Bedenken bezüglich der beabsichtigten Geschwindigkeitsanordnung von 80 km/h tags und 60 km/h nachts. Zum einen merkt er an, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht die maßgebenden Grenzwerte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind. Wie oben bereits dargestellt wurde zunächst geprüft, ob die Grenzwerte nach 16. BImSchV überschritten sind. Dieses ist bei den vorliegenden Lärmwerten gegeben, sodass die Stadt Bielefeld zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet ist.

Des Weiteren wurden auch die Grenzwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV betrachtet, um eine verhältnismäßige Entscheidung treffen zu können. Wie oben bereits dargestellt,

werden die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Abwägungsprozess eingehalten. Insbesondere durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h nachts, kann die geforderte Mindestpegelminderung von mind. 2,1 dB(A) bezogen auf die Lärmschutz-Richtlinie-StV erreicht werden.

Straßen NRW führt an, dass die neu aufgebrachte lärmtechnische Asphaltdeckschicht SMA LA 8 konterkariert wird, da dieser Fahrbelag seine lärmreduzierenden Eigenschaften erst bei Geschwindigkeiten ≥ 60 km/h erreicht.

Zunächst ist hierzu anzumerken, dass bei einer nächtlichen Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h die lärmreduzierende Eigenschaft tagsüber in vollem Umfang erhalten bleibt. Auch bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h nachts bleibt die lärmreduzierende Eigenschaft der neuen Asphaltdeckschicht bei allen tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten zwischen 60 km/h und der (bisherigen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ebenfalls erhalten. Lediglich bei einer Geschwindigkeit von unter/gleich 60 km/h würde die Wirkung rechnerisch entfallen.

Der Straßenbaulastträger der Stadt Bielefeld hat in seiner Stellungnahme keine Bedenken geäußert.

V. Gesamtergebnis

Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die zwingende Erforderlichkeit i. S. d. § 45 Abs. 9 StVO ergibt sich hier bereits daraus, dass sowohl die als Orientierungswerte heranzuziehenden Werte der 16. BImSchV, sowohl im Straßenbauabschnitt von Straßen.NRW - trotz Aufbringen einer neuen Fahrbahndecke - als auch im Straßenbauabschnitt der Stadt, zum großen Teil deutlich überschritten und auch die höheren Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV annähernd erreicht bzw. zumindest nachts nach der RLS-19 an einem Gebäude überschritten sind. Die Reduzierung in dem vorgeschlagenen Umfang ist zum Zwecke des Gesundheitsschutzes der Anwohnenden vor Lärm dringend erforderlich und damit zwingend im Sinne von § 45 StVO.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Bereich des Ostwestfalendamms gemäß 16. BImSchV erhebliche Überschreitungen der Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts auftreten und folglich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen sind. Das Ergebnis einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h tagsüber und 60 km/h nachts erzielt die gewünschte Lärminderung für die Anwohnenden am Ostwestfalendamm bei zugleich hinnehmbaren geringen Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz. Die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden der benachbarten Straßen werden nicht so gravierend beeinträchtigt, dass dies einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Ostwestfalendamm entgegensteht. In Abwägung dieser Interessen mit denen der Anwohnenden des Ostwestfalendamms wird dem Gesundheitsschutzes vor Lärm hier Vorrang eingeräumt. Eine entsprechende Pegelminderung kann insbesondere gemäß dem Berechnungsverfahren der RLS-19, aber auch nach dem der RLS-90 gezeigt werden. Eine Anordnung einer noch geringeren Geschwindigkeit erfolgt aufgrund der beschriebenen erheblichen Verkehrsverlagerungen nicht.

Aufgrund des hohen Schutzgut menschlicher Gesundheit ist der derzeitige Verkehrslärm als besondere Gefahrenlage im Sinne § 45 Abs.1, 9 StVO anzuerkennen und eine Reglementierung der Höchstgeschwindigkeit als zwingend notwendig zu erachten.

V. Ausblick

Für den Abschnitt vom Knotenpunkt Quelle bis zum Knotenpunkt Brackwede auf dem Ostwestfalendamm wird die Verwaltung ein weiteres Lärmgutachten in Auftrag geben, um zu prüfen, ob die Anwohnenden von hohen Lärmwerten betroffen sind. Die Ergebnisse werden sodann ausgewertet und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft. Des Weiteren wird mit der Deutschen Bahn Kontakt aufgenommen, um abzustimmen, ob auch seitens der Bahn zusätzliche Verbesserungen für die Anwohnenden zu erreichen sind.

Beigeordneter

Adamski