



Polizeipräsidium Bielefeld, Postfach 10 03 67, 33503 Bielefeld

Stadt Bielefeld
**Dezernat Umwelt/Mobilität/
Klimaschutz/Gesundheit**
Amt für Verkehr

Frau Lea Bergmann

per E-Mail

**Anhörungsverfahren gem. § 45 StVO zur geplanten Anordnung
einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Ostwestfalendamm in
dem Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr**
Polizeiliche verkehrliche Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bergmann,

mit Ihrer E-Mail vom 30.06.2022 teilen Sie mit, dass aufgrund von Klagen durch Anwohnende des Ostwestfalendamms (OWD) die Stadt Bielefeld am 29.04.2020 vom Verwaltungsgericht Minden 2 K 7517/17 verurteilt wurde, den Antrag der Kläger auf verkehrsrechtliches Einschreiten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm am OWD unter Beachtung der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts Minden neu zu bescheiden.

Aus diesem Grund hat die Stadt Bielefeld ein externes Fachbüro beauftragt, das „Verkehrsgutachten B 61 Ostwestfalendamm (OWD)“¹ zu erstellen und im späteren Verlauf gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW ein Lärmgutachten „Immissionstechnische Untersuchungen zum Verkehrslärm“² in Auftrag gegeben.

Beide Gutachten liegen der Direktion Verkehr vor. Auf Grundlage dieser Gutachten beabsichtigt die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld auf dem OWD die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zeitraum

14. Juli 2022

Seite 1 von 5

Aktenzeichen:

61.07

bei Antwort bitte angeben

S. Klose, PHKin

Telefon 0521-545-5001

Fax 0521-545-5009

direktionv.bielefeld

@polizei.nrw.de

Dienstgebäude:

Kurt-Schumacher-Straße 44-46

Telefon 0521-545-0

Telefax 0521-545-3377

poststelle.bielefeld@polizei.nrw.de

www.polizei-nrw.de/bielefeld

Zahlungen an:

Landeshauptkasse Nordrhein-
Westfalen

Kto-Nr.: 40 047 19

BLZ: 300 500 00 Helaba

IBAN:

DE27 3005 0000 0004 0047 19

BIC

WELADED

¹ Verkehrsgutachten INOVAPLAN GmbH. 14.01.2021

² Immissionstechnische Untersuchungen zum Verkehrslärm, Erläuterungsbericht des Planungsbüros für Lärmschutz Altenberge Sitz Senden GmbH, Stand Juni 2022

von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr auf 80 km/h und in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr auf 60 km/h (80/60) zu reduzieren.

Seite 2 von 5

Diese Anordnung soll sich auf den Bereich von der Auffahrt auf den OWD, Knoten Johannistal bis zur Stationierung km 2,400 und damit 320m südlich des Knotens Quelle auf beiden Richtungsfahrbahnen beschränken. Die „Immissionstechnischen Untersuchungen zum Verkehrslärm auf der B 61/OWD“ zwischen dem Knoten Quelle und dem Knoten Johannistal empfehlen das „Szenario 3“, Anordnung von 80 km/h tagsüber und von 60 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (80/60).

Jedoch geht aus dem im Januar 2021 von der INOVAPLAN GmbH erstellten Gutachten hervor, dass alle dort untersuchten Szenarien von Geschwindigkeitsbeschränkungen (u. a. auch die Variante 80/60) auf dem OWD eine Verkehrsverlagerung in den innerstädtischen Bereich in unterschiedlich starkem Ausmaß verursache.

Dieses Gutachten bestätigt für jeden der vier dort untersuchten Fälle von Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Verkehrsverlagerung in den innerstädtischen Bereich in unterschiedlich starkem Ausmaß. Je höher die Geschwindigkeitsreduzierung ist, desto größer ist der Verlagerungseffekt. Selbst wenn Verkehrsteilnehmende nur geringe Fahrzeitunterschiede zu erwarten haben, werden vermehrt direktere Routen über das untergeordnete Netz gewählt. Bereits durch Absenken der Geschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h in 2019 dürften sich Verkehrsströme zu Lasten der Bewohner*innen untergeordneter Straßen verlagert haben. Da dies vor der Erstellung des Gutachtens erfolgt ist, kann das Gutachten dies nicht abbilden.

Grundsätzlich führt eine Verlagerung des Verkehrs auf die innerstädtischen Straßen zu einer Verdichtung des Stadtverkehrs. Diese führt zu längeren Rückstaus an Kreuzungen, Einmündungen und Spurverengungen sowie Lichtsignalanlagen und einem daraus resultierenden Anstieg von Anfahr- und Abbremsvorgängen der Verkehrsteilnehmenden mit in gleichem Maß ansteigendem Anstieg von Lärm- und Abgasbelastungen. Im Vergleich zwischen Kraftfahrstraße und Stadtgebiet ist die potentielle Unfallgefahr im Stadtgebiet höher. Oft

sind fehlerhafte Abbiegevorgänge und Fahrbahnquerungen und Bremsvorgänge im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen unfallursächlich. Da es auf dem OWD weder Kreuzungen und Einmündungen noch Lichtsignalanlagen gibt und schwächere Verkehrsarten mittels VZ 331 ausgeschlossen sind, reduziert sich das potentielle Unfallrisiko hier erheblich. Die bauliche Trennung der Fahrspuren reduziert das Risiko weiter.

Im Falle einer weiteren Verkehrsverlagerung vom OWD in das Stadtgebiet besagt das Gutachten, je mehr Verkehrsströme zum Erliegen kommen, umso mehr Verkehr wird in umliegende Wohngebiete ausweichen. Damit werden bisher ruhige Nebenstraßen deutlich mehr genutzt, mit den daraus resultierenden Folgen: mehr Lärm, mehr Abgase, mehr Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmende durch das erhöhte Verkehrsaufkommen. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h zur Nachtzeit wird durch diesen Effekt künftig mehr Lärm durch mehr Verkehr in ursprünglich ruhigen Nebenstraßen spürbar werden.

Das Gutachten der INOVAPLAN GmbH verdeutlicht für jeden untersuchten Fall eine besondere Betroffenheit der Artur-Ladebeck-Straße, da diese in Teilbereichen parallel zum OWD verläuft. Dem Gutachten nach ist die Leistungsfähigkeit der Artur-Ladebeck-Straße bereits im Ist-Zustand an einigen Knotenpunkten zu Spitzenzeiten fast ausgeschöpft.

Parallel zur geplanten Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD von 80/60 sind bei der Stadt Bielefeld weitere verkehrsrechtliche Anordnungen angestrebt, die sich unmittelbar negativ auf die Artur-Ladebeck-Straße auswirken könnten.

Die Bestrebungen, eine „protected bikelane“ im Rahmen des städtischen Radverkehrskonzepts auf Teilen der Artur-Ladebeck-Straße einzurichten und die Vierspurigkeit auf eine Zweispurigkeit zu reduzieren, befinden sich weiterhin in der politischen Diskussion und der kommunalen Prüfung. Ebenso führt die Stadt Bielefeld eine Planung für einen Radschnellweg „Rheda-Gütersloh-Bielefeld-Herford“ durch, bei

der die Artur-Ladebeck-Straße als möglicher Abschnitt in Betracht kommen könnte.

Seite 4 von 5

Sollte die Artur-Ladebeck-Straße, bzw. parallel zum OWD befindliche Teilabschnitte bei der Umsetzung von künftigen Radverkehrsführungen unter gleichzeitiger Beschränkung der Verkehrsführung über vier Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht kommen, wird die Artur-Ladebeck-Straße die Grenze der Leistungsfähigkeit erreichen oder auch überschreiten. Auch wenn die Verkehrsspitzen auf der Artur-Ladebeck-Straße am Tag liegen, wird eine Geschwindigkeitsreduzierung 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. Eine mögliche Kombination der Reduzierung der Fahrspuren mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem parallel verlaufenden OWD verstärkt diesen Effekt.

Ferner bliebe zu prüfen, ob der im Verkehrsrecht gültige Grundsatz der Einheit von Bau und Betrieb bei der nunmehr angedachten Anordnung noch gegeben ist, insbesondere in den außerhalb geschlossener Ortschaften liegenden Bereichen. Der OWD hat einen autobahnähnlichen Ausbau und ist mit VZ 331 als Kraftfahrstraße beschildert. Das VZ 331 sieht eine Mindestgeschwindigkeit von 60km/h vor, um die Straße nutzen zu dürfen. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die gesetzlich verlangte Mindestgeschwindigkeit für Kraftfahrstraßen muss mit Unverständnis und fehlender Akzeptanz beim Verkehrsteilnehmenden gerechnet werden. Demzufolge sollten für die Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung ggfs. weitere Maßnahmen im relevanten Abschnitt des OWD, wie z. B. flächendeckend installierte Geschwindigkeitsmessanlagen oder langfristig auch Rückbaumaßnahmen in Erwägung gezogen werden.

Die vorgelegten Unterlagen beschreiben die unterschiedlichen Lärminderungsmöglichkeiten unter Anwendung der RLS-90 und der RLS-19, sowie die Beachtung der Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV für die Objekte Lange Breede 31, 31a, 31b, Langenhagen 29 und Johannistal 8, differenziert nach Gebäudeetage und

Himmelsrichtung. Dabei ist wesentlich, dass sich eine Anordnung von 80/60 in sehr unterschiedlicher Ausprägung auf diese fünf Objekte und einzelnen Etagen auswirken.

Seite 5 von 5

Es bleibt zu klären, ob die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen (80/60) auf dem beschriebenen Abschnitt des OWD verhältnismäßig ist, auch vor dem Hintergrund, dass der OWD entlang der Bahnstrecke verläuft, von der auch Immissionen ausgehen.

In 2019 wurde bereits die Geschwindigkeit auf dem OWD reduziert. Die Polizei empfiehlt nach wie vor eine Überprüfung der bestehenden Geschwindigkeitsreduzierung und der durch das Gutachten der INOVAPLAN GmbH aufgezeigten Folgen für die Anwohner der belasteten untergeordneten Straßen.

Aus polizeilicher verkehrlicher Sicht wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem relevanten Teilabschnitt des OWD auf 60 km/h zur Nachtzeit (22h-06h) nach jetziger Aktenlage abgelehnt.

Im Auftrag

gez. Klose, PHKin