

## RAT DER STADT BIELEFELD

Auszug  
aus der Niederschrift  
der Sitzung vom 23.06.2022

---

### Zu Punkt 19

#### „Dritter Bielefelder Lärmaktionsplan“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3978/2020-2025

Herr Seifert (FDP-Fraktion) merkt an, dass der Lärmaktionsplan die Gremien seit vielen Monaten beschäftige, was zum einen an seinem Umfang, zum anderen aber auch an den vielen Ungenauigkeiten und vagen Formulieren liege.

Seine Fraktion unterstütze lärmreduzierende Maßnahmen bei einer Überschreitung der Grenzwerte, allerdings müssten diese sinnvoll, zielführend und nachhaltig sein. Eine augenscheinlich schnelle Lösung sei die Einführung von Tempo 30, das kurzfristig angeordnet werden könne und im Vergleich zu anderen Maßnahmen kaum Kosten verursache. Da die Einführung von Tempo 30 jedoch nicht immer zielführend und verhältnismäßig sei, beantrage er die Punkte 1 – 4 und 6 – 8 getrennt von Punkt 5 zur Abstimmung zu stellen.

Frau Steinkröger (CDU-Fraktion) erklärt, dass ihre Fraktion der Vorlage nicht zustimmen werde, da durch die dargestellten Maßnahmen der Verkehrsfluss sehr stark beschränkt und die Erreichbarkeit der Innenstadt zusätzlich erschwert werde. Auch sei nicht nachvollziehbar, dass die Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm (OWD) trotz des erst vor kurzem aufgetragenen Flüsterasphalts weiter herabgesetzt werden solle. Hier wäre aus Sicht ihrer Fraktion eine passive Lärmschutzwand, möglicherweise auch in Doppelfunktion mit Photovoltaik, wesentlich sinnvoller. Der Vorschlag, die Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h zu reduzieren, sei bereits auf Ablehnung durch die IHK gestoßen. Auch vermisse sie hierzu eine Stellungnahme von moBiel, da diese Maßnahme Einfluss auf die Fahrzeiten und damit auf den Takt hätten. Es sei absolut zutreffend, dass alle Menschen ein Recht auf minimalsten Lärm hätten. Durch eine Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen werde jedoch in Kauf genommen, dass sich die Verkehre in die im Kern geschützten Wohngebiete verlagerten mit entsprechenden Lärmbelastungen für die Anwohnerschaft. Die Reduzierung auf Hauptverkehrsstraßen widerspreche im Übrigen der holländischen und dänischen Verkehrsplanung, die auf Ring- und Hauptverkehrsstraßen an einem zügigen Verkehrsfluss festhalte.

Herr Kneller (AfD-Ratsgruppe) weist darauf hin, dass der OWD monatelang gesperrt gewesen sei, um Flüsterasphalt aufzutragen, dessen Wirkung nun durch eine Geschwindigkeitsreduzierung obsolet gemacht werden solle. Da Abrollgeräusche erst ab

einer bestimmten Geschwindigkeit wahrnehmbar seien, würden Geschwindigkeitsreduzierungen dazu führen, dass der Flüsterasphalt seine Wirkung überhaupt nicht entfalten könne. Auch Tempo 30 sei insofern kritisch zu bewerten, als dass diese Geschwindigkeit meistens im zweiten Gang mit relativ hoher Drehzahl und damit verhältnismäßig lautem Motor gefahren werde. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h werde in der Regel im vierten Gang gefahren, was deutlich leiser sei. Zudem nehme die Konzentration und damit letztlich die Verkehrssicherheit signifikant ab, wenn anlasslos dauerhaft mit 30 km/h gefahren werde.

Herr Beigeordneter Adamski führt aus, dass die Verwaltung den zuständigen Gremien unmittelbar nach der Sommerpause eine Vorlage zum OWD vorlegen werde, in der gutachterlich zu möglichen Geschwindigkeiten auf dem OWD Stellung genommen werde. Losgelöst davon stelle er klar, dass eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h selbst bei geringer Frequentierung einer Straße eine Geräuschminderung von 1,5 bis 2 Dezibel bedeute. Im Übrigen sei anzumerken, dass alle hier dargestellten Maßnahme Empfehlungen seien, deren Realisierung im Einzelfall mit den zuständigen Gremien zu erörtern seien und die zudem unter dem Vorbehalt der Finanzierung stünden.

Herr Julkowski-Keppler (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) weist darauf hin, dass es sich bei dem Lärmaktionsplan um eine EU-Richtlinie handle, da sich die EU-Mitgliedsstaaten darauf verständigt hätten, das Thema Lärm in den Fokus zu nehmen. Er betont, dass es sich bei den in der Vorlage dargestellten Maßnahmen nicht um Beschlüsse, sondern um Empfehlungen handle. So gehe es zum Beispiel unter der Ziffer 5 nicht darum, Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen einzuführen, sondern um die Durchführung straßenverkehrsrechtlicher Prüfungen zur möglichen Einführung von Tempo 30. Insofern sei es inakzeptabel im Rahmen der Diskussion über den Lärmaktionsplan und die Lärmbelastung von Bürgerinnen und Bürger Argumente des Verkehrsflusses und einer erschwerten Erreichbarkeit der Innenstadt vorzubringen.

Herr Nettelstroth (CDU-Fraktion) erklärt, dass es beim Lärmaktionsplan natürlich darum gehe, Lärm zu reduzieren. Dennoch müsste bei den im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen auch geprüft werden, welche Auswirkungen diese auf andere Bereiche hätte. Im Rahmen einer Anhörung im Landtag zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in Städten hätten die meisten Experten davon abgeraten, da bei diesem Tempo nicht die optimale Motorenentwicklung erzielt werde. Zudem werde die aktuelle Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h in Städten teilweise noch deutlicher reduziert, in einigen Bereichen müsse durch Anfahr- und Bremsvorgängen sogar mit Lärmerhöhungen gerechnet werden und die Unfallhäufigkeit werde auch nicht signifikant reduziert. Bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 würden im Bereich des ÖPNV durch den Einsatz von mehr Bussen und damit verbunden von mehr Personal Mehrkosten von 30 – 40 % anfallen. Vor diesem Hintergrund müssten dann die zwei Dezibel ins Verhältnis gesetzt werden zu weiteren

Auswirkungen, die mit der Einführung von Tempo 30 einhergingen sowie mit der Frage einer grundsätzlichen Einschränkung des Rechts auf Mobilität. Insofern weise er noch einmal mit Nachdruck darauf hin, dass der Lärmaktionsplan lediglich Empfehlungen gebe, die aber – wie schon mehrfach erlebt – von der Verwaltung bereits als verpflichtend angesehen würden.

Herr Julkowski-Keppler (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) entgegnet, dass beim ÖPNV durch entsprechende Beschleunigungsmaßnahmen, wie z. B. eigene Busfahrstreifen, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und damit zusätzliche Kosten vermieden werden könnten. Dadurch wäre auch gewährleistet, dass der ÖPNV nicht gemeinsam im Stau mit dem motorisierten Individualverkehr stünde, wie dies heute an bestimmten Stellen regelmäßig der Fall sei.

Herr Kneller (AfD-Ratsgruppe) erklärt, dass die Lösung zur Reduzierung des Stauaufkommens in Städten nicht in der Umwandlung von Fahrstreifen in Busfahrstreifen bestehen könne, da sich der Stau durch die Reduzierung der dem MIV zur Verfügung stehenden Fläche und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h letztlich nur verlängern werde. Sollten dann auch noch die Busse mit 50 km/h auf den Busfahrstreifen fahren, ergäbe sich eine weitere Lärmquelle.

Wie beantragt, stellt Herr Oberbürgermeister Clausen sodann die einzelnen Punkte der Vorlage getrennt zur Abstimmung.

### **B e s c h l u s s:**

1. Der „Dritte Lärmaktionsplan“ mit den eingearbeiteten Ergebnissen aus der vorlaufenden Beratung wird in seiner abschließenden Fassung für die strategische Ausrichtung, programmatische Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Lärminderung in Bielefeld mit der „Auslöseschwelle“ von 65/55 dB(A) LDEN/LNight beschlossen.

2. Die im „Dritten Lärmaktionsplan“ ausgewiesenen „Ruhigen Gebiete“ sind unter Einbeziehung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung freiraumplanerischer Entwicklungskonzepte zu berücksichtigen. Über den Umsetzungsstand der Ziele zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Freiräume wird der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz zusammen mit der Beratung der Freiraumentwicklungskonzepte unterrichtet.

3. Die Lärminderungsmaßnahmen gemäß der Maßnahmen-Steckbriefe für die zwei im „Dritten Lärmaktionsplan“ bearbeiteten Handlungsräume sind umzusetzen.

4. Die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen aus dem Handlungsprogramm zur lärmindernden Fahrbahnsanierung des „Dritten Lärmaktionsplans“ sind in das Straßenbauprogramm aufzunehmen und durchzuführen.

**5. Zur Einführung von Tempo 30 an weiteren Straßenabschnitten sind entsprechend der Empfehlungen des „Dritten Lärmaktionsplans“ straßenverkehrsrechtliche Prüfungen durchzuführen.**

**6. Die für die Umsetzung der unter 3. bis 5. genannten Einzelmaßnahmen zuständigen Stellen beteiligen die betroffenen Gremien bei der Durchführung. Über den Stand der Maßnahmenumsetzung aus dem „Dritten Lärmaktionsplan“ wird außerdem der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz regelmäßig informiert.**

**7. Das Förderprogramm zum passiven Lärmschutz (sog. Lärmschutzfensterprogramm) wird wiederaufgenommen und gemäß der Förderrichtlinie aus dem „Dritten Lärmaktionsplan“ durchgeführt.**

**8. Der „Dritte Lärmaktionsplan“ wird in der vorliegenden Fassung über das Land Nordrhein-Westfalen der Europäischen Union (EU) zugeleitet.**

Ziffern 1 – 4: - mit Mehrheit beschlossen -

Ziffer 5: - mit Mehrheit beschlossen -

Ziffern 6 – 8 - mit Mehrheit beschlossen –

---

# „Dritter Bielefelder Lärmaktionsplan“ (LAP)

Anlage zur Drucksachen-Nr. 3978/2020-2025 - Tabelle 2

Nicht im „Dritten LAP“ weiter verfolgte Vorschläge aus den Beschlüssen der Bezirksvertretungen

| Maßnahmenvorschlag                                                                                                | Kapitel-Nr.<br>im LAP<br>Seite                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Gründe der Verwaltung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Senne</b><br/>BV-Beschluss<br/>vom 17.02.2022</p>                                                           | <p>Lt. Beschlusspunkt 9.<br/>„...im Bezirk Senne folgende Straßen bei der Abwicklung des Lärmschutzfensterprogramms (LSFP) berücksichtigen: Vendreesstraße, Stuttgarter Str., Faßbinderweg, Glockengießerweg, Rietmacherweg, Korbmacherweg, Johann-Fichte-Weg, Feuerbachweg, Im Siek, Feilenhauerweg, Uhrmacherweg, Carl-Zeiss-Str., Hangstraße, Nolkenfeld, Am Grundgraben, Heidestr., Otto-Hahn-Str., Bretonische Str., Sennehof“</p> <p>„...Erarbeitung von Lärmschutzmaßnahmen für die Siedlung am Mönkeweg“</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Kapitel 4./4.3<br/>Seite 68 ff.</p> <p>Keine Förderpriorität, da entweder von genannten Straßen selbst kein relevanter Lärmpegel ausgeht und Belastung unterhalb Kartierungsschwelle und/oder unterhalb Auslöseschwelle liegt oder benachbarte Straße der Umgebung und/oder Straße anderer Baulast verursachend ist.</p> <p>Kapitel 4./4.6<br/>Seite 97 ff.</p> <p>Nicht Bestandteil eines Handlungsraumes des LAP. Eigenständige Planungen in der Umsetzungszuständigkeit des Landesbetriebs Straßen (Lärmschutzbauwerke) bzw. der Autobahnniederlassung Hamm (lärmmindernde Fahrbahndeckenerneuerung).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p><b>Heepen</b><br/>BV-Beschluss<br/>vom 17.02.2022</p> <p><b>Heepen</b><br/>BV-Beschluss<br/>vom 17.03.2022</p> | <p>Lt. Beschluss zur DS 3376/2020-2025<br/>„...für den Stadtbezirk Heepen einen Ruhe-Aktionsplan aufstellen, der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- den Lärmaktionsplan sinnvoll ergänzt,</li> <li>- (weitere) Ruhe-Bereiche im Stadtbezirk ausweist,</li> <li>- Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Stadtbezirk Heepen entwickelt und mit Umsetzungsperspektiven versieht.</li> </ul> <p>Der Entwurf eines solchen Plans sollte mit der Bezirksvertretung (z.B. im Rahmen einer AG) abgestimmt werden, bevor er umgesetzt wird.“</p> <p>Lt. Beschlusspunkt 6.<br/>„...die im Entwurf des LAP für den Stadtbezirk Heepen vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung höher zu priorisieren und konkrete Lärminderungskonzepte mit Durchführungsempfehlungen für die Maßnahmenumsetzung sowie eine Zeitplanung zu erstellen.“</p> | <p>Kapitel 4./4.5<br/>Seite 82 ff.<br/>Seite 95 f.</p> <p>Zum Schutz, zur zukünftigen Entwicklung und qualitativen Aufwertung „Ruhiger Gebiete“ oder der Verbesserung ihrer Erreichbarkeit sind Maßnahmen für u.a. Grünzüge, Baugebiete, Parks, Wegeverbindungen aus der Freiraumentwicklungsplanung (FEK) bei der Verwaltung in Arbeit (Mitteilung zur BV Heepen am 17.03.2022 DS 2986/2020-2025 und Berichterstattung DS 11320/2014-2020).</p> <p>In Fortschreibung der Ruhigen-Gebiete-Karte fließen Bestandteile der FEK ein. „Ruhe-Aktionsplanung“ erfolgt mit längerfristiger Perspektive so über das laufende Verwaltungsgeschäft; Berichterstattung erfolgt über Einzelberichte zu FEK.</p> <p>Kapitel 4./4.6<br/>Seite 97 ff.</p> <p>Unterschiedliche Gründe für vorrangige Bearbeitung der innerstädtischen Handlungsräume (HR) im „Dritten LAP“ (auch Mitteilung zur BV Heepen am 17.03.2022 DS 2986/2020-2025); Zu diesen Gründen zählen: mehrere Maßnahmen sind notwendig; Handlungsbedarf ist hoch bis sehr hoch; eigene Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeiten für die Maßnahmenum-</p> |

| Maßnahmenvorschlag |  | Kapitel-Nr.<br>im LAP<br>Seite | Gründe der Verwaltung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------|--|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |  |                                | <p>setzung bestehen aufgrund der überwiegend kommunalen Baulast; Maßnahmen sind erfolgversprechend zeitlich gestaffelt kombinierbar; eine gutachterliche Durchführungsempfehlung liegt vor; Einsatz begrenzt verfügbarer finanzieller Mittel gezielt in den zentralen Bereichen mit dem höchsten Umsetzungsdruck einsetzen; Zielsetzung zur Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) im Zentrum zur Verringerung von Umweltbeeinträchtigungen ermöglicht Synergien.</p> <p>Keine Bearbeitung weiterer Handlungsräume im "Dritten LAP", da Verfahren abgeschlossen. Zuständiger Fachausschuss wurde zu Vorgehen und Auswahl der Handlungsraumbearbeitung vorab informiert (Drucksachen 10747/2014-2020 und 3371/2020-2025). Entscheidung über Fortsetzung im Zuge der Aufstellung des „Vierten LAP“.</p> |
|                    |  |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |