STADT BIELEFELD
- Stadtentwicklungsausschuss -

Sitzung Nr. StEA/022/2022

Niederschrift

über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (Sitzung ab 15:30 Uhr)

am 11.08.2022

Tagungsort:	Rochdale-Raum, 2. OG, Altes Rathaus
Beginn:	15:30 Uhr
Sitzungspause:	
Ende:	16:55 Uhr

Anwesend:

CDU
Herr Marcel Kaldek
Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann

SPD
Frau Dorothea Brinkmann
Herr Erik Brücher
Herr Sven Frischemeier
Frau Miriam Welz

Bündnis 90/Die Grünen
Herr Dominic Hallau
Frau Gudrun Hennke
Herr Paul John
Herr Thomas Krause

AfD
Frau Heliane Ostwald

FDP
Herr Rainer Seifert

Die Partei
Herr Daniel Hofmann

Die Linke
Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder
Herr Kamal Madougou-Zongo

Beratende Mitglieder nach § 58 Abs. 1 Satz 11 GO NRW
Herr Michael Gugat
Herr Dietmar Krämer
Frau Gordana Kathrin Rammert

Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Frau Wellmann	Rechtsamt

Schriftführung

Herr Matthias Stein	Bauamt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 22. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Es erfolgen folgende Ergänzungen zur Tagesordnung:
2.3 Änderungsantrag der FDP-Fraktion vom 09.08.2022: OWD: Stadtautobahn und Lärmschutz miteinander vereinen

2.4 Antrag vom 09.08.2022 Wähler:innengemeinschaft Bürgernähe e.V.

2.5 Antrag vom 10.08.2022 Lokal Demokratie in Bielefeld

2.6 Antrag CDU-Fraktion vom 11.08.2022 „Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm“

2.7 Antrag Koalition vom 10.08.2022 " Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm"

Herr Strothmann begrüßt Herrn Krause als Nachfolger von Herrn Jullkowski-Keppler.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 **Bestellung der Schriftführung**

Die Verwaltung schlägt Herrn Stein als Schriftführer für die heutige Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vor.

Beschluss:

Herr Stein wird zum Schriftführer für die heutige Sitzung bestellt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 **Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm**

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 2901/2020-2025; 4396/2020-2025; 4403/2020-2025; 4414/2020-2025; 4429/2020-2025; 4430/2020-2025

Herr Dr. Lange beantragt die Verschiebung des **Änderungsantrages** der Lokal Demokratie, Punkt 2.5 auf die nächste reguläre Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses, denn der Antrag würde sich nicht zu der Beschlussvorlage der Verwaltung, Punkt 2, verhalten.

Herr Gugat erklärt, dass der Änderungsantrag der Lokaldemokratie Bezug nimmt auf das Gutachten, welches der Beschlussvorlage mit der Drucksachen-Nr. 2901/2020-2025 zugrunde liegt. Dabei würde es um den Verdrängungsverkehr gehen, der sich auf das Stadtgebiet verbreiten könnte. Dem könnte durch die Senkung der Geschwindigkeit im angrenzenden Gebiet entgegengewirkt werden.

Herr Strothmann lässt über den **Änderungsantrag zur Geschäftsordnung** abstimmen.

Der Änderungsantrag zur Geschäftsordnung wird mit Mehrheit abgelehnt –
Die Beschlussvorlage mit der Drucksachen-Nr. 4414/2020-2025 wird unter Punkt 2.5 in der Sondersitzung behandelt.

Herr Hallau erklärt den Grund für die Lärmbelästigung und zieht Parallelen zu der Situation auf dem Jahnplatz. In beiden Fällen seien die Autos für den hohen Lärmpegel verantwortlich. Bei der Verlegung des Flüsterasphalts war auf dem OWD bei einem Tempo 50 km/h nach den Berichten der Anwohner die Lärmbelästigung viel geringer. Gleichzeitig wäre sichtbar gewesen, dass die Temporeduzierung auf dem OWD zu keinen chaotischen Verhältnissen auf den Ausweichstrecken geführt hätte. Der Vorteil des OWD sei nicht die höhere Geschwindigkeit, sondern die kreuzungsfreie Fahrt in die Stadt. Er zieht Parallelen zum Radschnellweg.

Daher würde seine Fraktion auch der Beschlussvorlage der Verwaltung zustimmen. Die Kritik von Straßen NRW und Polizei sei zur Kenntnis genommen worden. Seine Fraktion halte die 8 Prozent Mehrbelastung für die umliegenden Straßen für verträglich, wie es eben aus der o.g. Phase mit Tempo 50 km/h zur Kenntnis genommen werden konnte. Er spricht sich für eine gleichbleibende Geschwindigkeit und Temporeduzierung als wirtschaftliche Art der Lärmreduzierung aus. Daher werde auch der Ergänzungsantrag gestellt.

Herr Seifert befürchtet, dass heute eine Ad-hoc-Entscheidung getroffen wird, die aufgrund der Ermessensfehler gerichtlich wieder aufgehoben werden würde. Er erläutert den Hergang des verwaltungsgerichtlichen Vorgangs und nimmt Bezug auf die ermessensfehlerhafte Ausführung. Das Problem mit dem Schwerlastverkehr wurde gelöst, nicht jedoch das Problem mit dem Verdrängungsverkehr. Weder die Vorlage noch das Lärmgutachten würden ausreichend Stellung zum Verdrängungsverkehr nehmen, sondern nur feststellen, dass es hinnehmbar wäre. Er bemängelt, dass das Polizeigutachten in der Ermessensentscheidung der Stadt nicht ausreichend berücksichtigt wurde.
Herr Seifert weist auf die Beanstandungen durch das Verwaltungsgericht hin und erläutert die Aufgabe des OWD als eine Stadtautobahn, den innerstädtischen Verkehr durch konsequent durchgängiges Tempo 100 km/h tagsüber und nachts Tempo 80 km/h zu entlasten. Er äußert sich zu dem Bericht von Straßen NRW hinsichtlich des Lärmschutzes. Er kritisiert, dass das Amt für Verkehr sich nur auf die Geschwindigkeitsreduzierung konzentrieren würde und andere Maßnahmen wie die Lärmschutzwände nicht beachten würde. Weiter kritisiert er, dass die Verwaltung mit falschen Werten rechnen und die Funktion des OWD als Stadtautobahn verkennen würde. Er fragt nach der Informationsquelle für das mögliche Zwangsgeld, wenn die Entscheidung des Gerichts nicht zeitnah umgesetzt werden sollte. Er befürwortet, die Sitzung zu vertagen, um die Polizei und Straßen NRW in der Sitzung dazu Stellung nehmen zu lassen, um dann eine ermessensfehlerfreie Entscheidung treffen zu können. Daher beantragt er 1. Lesung für die Beschlussvorlage. Für den Fall, dass dies abgelehnt wird, verweist er auf den eingereichten Änderungsantrag. Die Hauptlärmquelle sei der Bahnverkehr und nicht der Autoverkehr.

Herr Dr. Lange plädiert für die Rücknahme der Beschlussvorlage durch die Verwaltung. Er befürchtet Rechtsbeugung bzw. Rechtsbruch mit dem Beschluss der Vorlage und kritisiert die Verwaltung für den Umgang mit den Stellungnahmen anderer Fachbehörden. Einen zeitlichen Grund würde er nicht sehen, diese Vorlage heute zu beschließen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien weder erforderlich noch verhältnismäßig. Eine Prüfung durch die Bezirksregierung Detmold wäre daher sinnvoll und richtig. Er erläutert die Funktion des OWD und verweist dabei auf die Stellungnahme der Polizei und bemängelt ein ganzheitliches Verkehrskonzept in Bielefeld. Er erläutert, dass die 8 % Verlagerung des Verkehrs auf die Ausweichstrecken eine Verlagerung von 3500 Fahrzeugen auf die Arthur-Ladebeck-Straße und das Steckenbleiben der Rettungseinsätze im Stau bedeuten würden. Bei der Deutschen Bahn würde es sich um den größten Emittenten handeln, mit dem die Verwaltung zügig Gespräche führen müsste. Seine Partei würde sich für aktive und passive Maßnahmen zur Lärmreduzierung einsetzen. Der Beschlussvorlage würden sie nicht folgen und bitten um Zustimmung für den Antrag der CDU.

Frau Rammert äußert sich zu dem Redebeitrag von Herrn Seifert hinsichtlich des politisch motivierten Handelns und erläutert ihren Antrag. Dabei geht sie auch auf den Redebeitrag von Herrn Dr. Lange bezüglich des Flüsterasphalts, des Lärmaktionsplanes und die Vorzüge für die Bürger im Verhältnis zu den Nachteilen ein. Der Verkehrsfluss würde sich bei einer geringeren Geschwindigkeit verbessern. Dabei bezieht sie sich auf die Stellungnahme des Bundesumweltamtes aus dem Jahr 2016. Sie plädiert für gleichmäßige Geschwindigkeit auf dem ganzen OWD. Außerdem hätte das Verwaltungsgericht schon Strafzahlungen angedroht und eine 1. Lesung würde diese Strafzahlungsandrohung nicht zeitlich verschieben können. Bei Straßen NRW und der Polizei würde es sich um untergeordnete Behörden handeln. Sie bittet Herrn Dr. Lange um Ausführung zu dem von ihm geäußerten Vorwurf der Rechtsbeugung der Verwaltung.

Herr Gugat äußert sich zu den Wortbeiträgen von Herrn Seifert und Herrn Dr. Lange hinsichtlich der 1. Lesung. Ein Beratungsbedarf würde jedoch nicht bestehen, denn sie hätten ihre feststehende Meinung gegen Lärmschutz und gegen Energieeinsparung klar geäußert. Er begründet den Prüfantrag die Geschwindigkeit auf den Ausweichstrecken zu reduzieren und die rechtssichere Umsetzung prüfen zu lassen. Dafür bittet er um Zustimmung. Er äußert Unverständnis für die Ablehnung einer einheitlichen Reduzierung der Geschwindigkeit im ganzen Stadtgebiet von Bündnis 90 / Die Grünen.

Herr Krämer erklärt, dass der OWD als Kraftfahrtstraße zur Entlastung des Stadtverkehrs konzipiert und gebaut worden sei. Der ursprünglich angedachte Kreisverkehr um Bielefeld herum sei leider zur Entlastung des Verkehrs nicht gebaut worden. Er stelle fest, dass alle Gutachten von der Verwaltung ignoriert worden seien und erinnert an die Verlagerung des Verkehrs während des Verkehrsversuchs auf die umliegenden Straßen. Er erklärt, dass die Auswärtigen Bielefeld nicht mehr ansteuern werden und es zur Steuereinnahmensenkung für die Stadt Bielefeld führen würde.

Herr Frischemeier bezieht Stellung zu den erfolgten Beiträgen. Auf Anordnung des Gerichts wurde ein Lärm- und Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, welches bestätigen würde, warum Tempo 80 / 60 km/h zur Lärmreduzierung die richtige Abwägung sei. Der Vorschlag 100 / 80 km/h würde rechtlich nicht standhalten können. Mit dem Ergänzungsantrag werde eine durchgängige Geschwindigkeit beabsichtigt. Gespräche mit der Deutschen Bahn sollten geführt werden. Und der Flüsterasphalt würde auch bei der Geschwindigkeit von 80 km/h seine Wirkung entfalten.

Herr Seifert erklärt nochmal die Entlastungsfunktion vom OWD und fragt Herrn Lewald, mit welcher Begründung die Sondersitzung einberufen worden sei und wie es sich mit der Strafzahlung verhält.

Herr Hofmann erklärt, dass er den Antrag von Frau Rammert unterstützen wird. Der OWD sei nach wie vor ein Unfallschwerpunkt aufgrund der hohen Geschwindigkeiten, die dort herrschen.

Herr Vollmer betont den Vorteil des OWD, der keine Kreuzungen aufweist. Als positive Beispiele für Tempo 60 km/h auf den Stadtautobahnen nennt er Nürnberg und München. Die Gesundheit der Bevölkerung würde

vorgehen und die höhere Lärmbelästigung hätten die Anwohner des OWDs und nicht der Arthur-Ladebeck-Straße. Verkehrssicherheit und Energieeinsparungen seien ihm wichtig. Ständige Geschwindigkeitsunterschiede seien nicht sinnvoll, daher sei das Ziel unabhängig von der Höhe der Geschwindigkeit eine gleichförmige Geschwindigkeit.

Herr John erklärt, dass nach seiner Wahrnehmung Geräuschbelästigung und Geschwindigkeit ein Problem in der Stadtgesellschaft sei. Bezugnehmend auf den Antrag „Tempo 30 km/h in der ganzen Stadt“ müssten alle in die Diskussion mitgenommen werden und das sei eine große Aufgabe, um nicht in eine Rechtslücke zu fallen. Für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem OWD müssten so viele Menschen wie möglich mitgenommen werden. Die Verkehrswende sei jetzt erforderlich und müsste schnell kommen.

Frau Hennke erklärt, dass ihr der Antrag der Bürgernähe sehr nahe sei. Jedoch wird sie dem eigenen Antrag zustimmen, denn es sei durch einen einfachen Beschluss nicht umzusetzen. Sie appelliert an die Verwaltung zu prüfen, wie die Anordnung der einheitlichen Geschwindigkeit auch ab Bereich des Tunnels schnell umgesetzt werden könnte. Herr Langeworth und sie seien immer bemüht die Bedürfnisse der in Mitte lebenden Bürger einzubringen. Außerdem verweist sie auf die Informationsvorlage der Verwaltung, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.03.2022 eingebracht worden sei, wo es um die Rechtsgrundlage für die Geschwindigkeitsbegrenzung ging. Um das Amt für Verkehr nicht noch mit Prüfanträgen zu belasten, würde sie gegen den Antrag der Lokaldemokratie stimmen.

Herr Langeworth stellt klar, dass aufgrund von Durchlassverminderung auf dem OWD der Verkehr in die Wohngebiete verdrängt werden würde.

Herr Lange nimmt Bezug auf den Wortbeitrag von Herrn Langeworth und zitiert aus der Stellungnahme der Polizei, wonach durch Beibehaltung der höheren Geschwindigkeit die Reduzierung von Unfällen auf dem OWD und die Verkehrssicherheit bestehen bleiben würde. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h würde der Verkehr auf die ruhigen Nebenstraßen verdrängt werden, der Lärm, die Emmissionen und die Unfallgefahr würden dort zunehmen.

Herr Moss erklärt, dass Herr Adamski im Urlaub und dessen Vertreter Herr Dr. Witthaus verhindert sei. Er bittet die Gremienmitglieder, sich zu einer Sachlichkeit zu zwingen. Er erinnert daran, dass er und Herr Lewald täglich von einem Bürger angerufen und gefragt worden seien, wann Tempo 60 auf dem OWD komme. Von einem anderen Bürger sei er angefragt worden, warum er seine Kompetenz nicht kraft Amtes ausüben würde. Es sei hier ein Versuch ermessensfehlerfrei zu entscheiden. Er stelle fest, dass die Verwaltung hier kein Recht gebrochen und auch nicht gebeugt hätte. Die Verwaltung würde politische Aufträge erhalten und diese ausführen müssen. Richtig sei jedoch, dass die Verwaltung auch manchmal gezwungen sei, auch ohne politischen Auftrag zu handeln. In dem vorliegenden Fall sei die Verwaltung gezwungen aufgrund der Klage gegen die Verwaltung zu handeln. In der Verhandlung beim Verwaltungsgericht Minden wurde der Verwaltung aufgetragen, die damalige Entscheidung mit dem Verkehrsgutachten zu überprüfen. In dem Beteiligungsverfahren konnte keine Einigung erzielt werden. Daher wurde das

Lärmgutachten in Auftrag gegeben, welches am 15. Januar 2022 der Stadt zugehen sollte, eingegangen sei es jedoch erst am 28. Juni 2022. Ob es sich bei der vorliegenden Vorlage um eine ermessensfehlerfreie Entscheidung handelt, werde sich erst herausstellen. Die Verkehrsverlagerung von 8 Prozent werde sicherlich auch spürbar seien, sie sei jedoch nach Auffassung der Verwaltung im Rahmen der Abwägung in Kauf zu nehmen.

Frau Wellmann erläutert, dass eine Dringlichkeit bestehen würde, heute eine Entscheidung zu treffen. Es gebe schon ein Vollstreckungsverfahren. Die damaligen Kläger, die das Urteil erstritten hätten, hätten sich an das Verwaltungsgericht gewendet und möchten die Vollstreckung des Urteils. Das Gericht hätte die Stadt Bielefeld deutlich darauf hingewiesen, dass für die Erstellung von Lärmaktionsplänen ein Zeitraum von zwei Jahren als angemessen angesehen wird. Dieser Zeitraum von zwei Jahren, seitdem das Urteil zum OWD ergangen sei, sei inzwischen überschritten und das Gericht hätte klar darauf hingewiesen, dass ein Aspekt wie die Sommerferien nicht als entschuldigend hingenommen wird. Daher war es das Anliegen der Verwaltung, diese Sondersitzung zu erbitten. Sie appelliert an das Gremium, eine Entscheidung heute herbeizuführen, um dem Gericht dies entsprechend mitteilen zu können. Ansonsten wäre die Konsequenz, dass ein Zwangsgeld angedroht und gegebenenfalls angesetzt werden würde.

Herr Lewald antwortet auf die Frage von Herrn Seifert hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung. Dazu verweist er auf den Punkt 4.1 der Vorlage. Außerdem liege es auch im Interesse der Verwaltung ein einheitliches Tempolimit auf dem OWD zu erreichen.

Herr Seifert bedauert, dass die Dringlichkeit nicht in der Beschlussvorlage erklärt worden sei.

Herr Strothmann lässt über den **Antrag der FDP auf 1. Lesung** abstimmen.

- Der Antrag wird bei einigen Enthaltungen mit Mehrheit abgelehnt. –

Danach lässt Herr Strothmann über den Änderungsantrag der FDP **„OWD: Stadtautobahn und Lärmschutz miteinander vereinen Antrag der FDP-Fraktion vom 09.08.2022 zu TOP Ö2 der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 11.08.2022“** (Drucksachen-Nr.: 4396/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Auf dem Ostwestfalendamm wird für beide Fahrtrichtungen eine max. zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h tags (6:00-22:00 Uhr) und 80 km/h nachts (22 – 6 Uhr) im Abschnitt von der Auffahrt im Knoten Johannistal bis zur Stationierung km 2,400 (320 m südlich des Knotens Quelle) angeordnet.

2. Auf dem genannten Abschnitt ist eine einheitliche Temporegelung mit straßen.NRW anzustreben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für den Aufbau von Lärmschutzwänden entlang des Haller Weges zwischen der Straße Langenhagen und der Hausnummer Haller Weg 20 zu erarbeiten. Dieses ist den zuständigen Gremien bis zum Ende des Jahres vorzulegen.
4. Für die laut Gutachten von Lärm besonders betroffenen Häuser wird die Verwaltungbeauftragt, weitere Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen (wie z.B. die Bezuschussung von stärkerer Fensterverglasung).

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung abgelehnt –

Anschließend lässt Herr Strothmann über den Änderungsantrag der Wähler:innengemeinschaft Bürgernähe e.V. „**Änderungsantrag zu TOP 2 Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm, Antrag vom 09.08.2022 "** (Drucksachen-Nr.: 4403/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden
Beschluss:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm wird täglich für den Zeitraum 6-22 Uhr auf 80km/h, für den Zeitraum 22-6 Uhr auf 60km/h festgelegt.

- mit großer Mehrheit bei einer Enthaltung abgelehnt -

Danach lässt Herr Strothmann über den Änderungsantrag der Lokal Demokartie in Bielefeld **„TOP 2 Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm, Antrag vom 10.08.2022 Lokal Demokartie in Bielefeld "** (Drucksachen-Nr.: 4414/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden
Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Machbarkeit einer rechtssicheren flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Straßen zu prüfen."

- mit großer Mehrheit bei einigen Enthaltungen abgelehnt –

Herr Strothmann lässt über den Änderungsantrag der CDU **„Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm", Antrag vom 11.08.2022, CDU-Fraktion** (Drucksachen-Nr.: 4429/2020-2025) abstimmen.
Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1) Die Verwaltung wird aufgefordert den o.g. Beschlussvorschlag zurückzuziehen und mit den zuständigen Behörden eine rechtskonforme Vorlage zu erarbeiten.
2) Auf dem Ostwestfalendamm wird tagsüber eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h angeordnet. Die Geschwindigkeit wird nicht herabgesetzt, um Verlagerungsverkehre in Wohngebiete zu verhindern.
3) Die Verwaltung wird beauftragt weitere aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu erarbeiten und hierfür u.a. Förderprogramme zu nutzen bzw. zu implementieren. Die Maßnahmen sind den Fachausschüssen vorzustellen.
4) Die Verwaltung wird beauftragt Gespräche mit der Deutschen Bahn, als Betreiber der Infrastruktur, zu führen und konkrete Maßnahmen zur Lärmemissionsminderung zu erarbeiten.

- mit großer Mehrheit abgelehnt –

Herr Strothmann lässt über die **Beschlussvorlage** (Drucksachen-Nr.: 2901/2020-2025) **mit den Ergänzungen der Koalition** (Drucksachen-Nr.: 4430/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Auf dem Ostwestfalendamm gilt 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).

Die Verwaltung soll noch in diesem Jahr einen Beschlussvorschlag erarbeiten, der eine einheitliche Regelung der Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Strecke des Ostwestfalendamms von Tunnel bis Ausbauende vorsieht bei gleichzeitiger Einhaltung der zulässigen Lärm-Grenzwerte. Zusätzlich ist aufzuzeigen, mit welchen baulichen Maßnahmen ein gleichbleibender oder auch besserer Lärmschutz bei größeren Höchstgeschwindigkeiten umzusetzen wäre. Die Kosten für die baulichen Maßnahmen sind darzulegen.

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2.1 FDP-Fraktion, Anfrage zur Lärmberechnung und zur Berücksichtigung von Verdrängungseffekten

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 4378/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

In der Mail der Stadt Bielefeld an den Landesbetrieb Straßenbau.NRW vom 12. November 2021 (lesbar in Anlage 6c zur Drucksache 2901/2020-2025) begründet die Stadt Bielefeld die enge Fristsetzung zur Anhörung des Landesbetriebs zu einem neuen Tempolimit auf dem OWD wie folgt:

„Die enge Fristsetzung ist damit zu begründen, als das die finale Entscheidung dem politischen Gremium Stadtentwicklungsausschuss obliegt. Da diese Maßnahme eine hohe Priorität in der Stadtverwaltung besitzt, steht das Büro OB zu einem Gespräch sehr gerne bereit."

Die FDP stellt dazu folgende Anfrage:

Durch welche Beschlüsse, Äußerungen o.ä. kommt der Verfasser zu der Ansicht, dass eine Änderung des Tempolimits auf dem OWD innerhalb der Verwaltung eine „hohe Priorität" besitzt?

1. Zusatzfrage: Auf welcher Grundlage ist die Stadt bereits Ende 2021 zur Erkenntnis gelangt, dass nachts Tempo 60 erforderlich ist, obwohl das zur Beurteilung maßgebliche und beauftragte Lärmgutachten noch gar nicht vorlag?

2. Zusatzfrage: Aufgrund welchen politischen Beschlusses hat die Verwaltung den Konflikt mit dem Landesbetrieb straßen.NRW durch die Aufkündigung der abgesprochenen Vorgehensweise (siehe Mail vom Landesbetrieb vom 6. Januar 2022) gesucht bzw. ist dieses Vorgehen im Verwaltungsvorstand abgestimmt worden?

Das Amt für Verkehr teilt zur o.g. Anfrage mit:

Das VG Minden hat in seiner Urteilsbegründung aus April 2020 angeführt, dass die Stadt Bielefeld eine ermessensfehlerhafte Anordnung erstellt hat. Dies bedeutet, dass nach Auffassung des Gerichts für die Anordnung gemäß Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom September 2019 keine ausreichende bzw. korrekte Entscheidungsgrundlage vorlag und das Ermessen somit fehlerhaft ausgeführt wurde. Das Ergebnis der Anordnung wurde dabei nicht in Frage gestellt.

Explizit nannte das Gericht die fehlerhafte Berechnung des vorhandenen Schwerlastanteils, die zu einer veränderten Lärmpegelberechnung führt und die fehlende gutachterliche Stellungnahme zu Verdrängungsverkehren. Um eine korrekte Ermessensentscheidung zu erstellen, wurden diese beiden Aspekte noch einmal ausführlich betrachtet. Die Vorlage mit der Drucksachennummer 2901/2020-2025 nimmt somit die vom Gericht bemängelten Sachverhalte auf und bildet die Grundlage für eine neue Ermessenentscheidung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2.2 FDP-Fraktion, Anfrage zum Tempolimit auf dem OWD: Beanstandungen des Verwaltungsgerichtes

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 4379/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Inwieweit und wodurch begegnet die Verwaltung durch die Vorlage Drucksache 2901/2020-2025 den Beanstandungen des Verwaltungsgerichts Minden zur Lärmberechnung und zur Berücksichtigung von Verdrängungseffekten?

Begründung: Das Verwaltungsgericht hatte zum einen bemängelt, dass von der Stadt Bielefeld fehlerhafte Werte bei Lärmberechnungen benutzt wurden (bspw. Annahmen zum LKW-Anteil und Berücksichtigung des lärmmindernden Asphalts). Zum anderen wurde vom Verwaltungsgericht bemängelt, dass die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung, wie etwa eine Verdrängung auf umliegende Straßen, nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Frage: Durch welche Beschlüsse, Äußerungen o.ä. kommt der Verfasser zu der Ansicht, dass eine Änderung des Tempolimits auf dem OWD innerhalb der Verwaltung eine „hohe Priorität“ besitzt?

Antwort der Verwaltung: Die Lärmbelastung für die Anwohner*inen am Ostwestfalendamm ist seit geraumer Zeit ein vieldiskutiertes Thema. In einem gerichtlichen Verfahren hat das Verwaltungsgericht Minden mit Urteil vom 29.04.2020 die Stadt Bielefeld verpflichtet, unter teilweiser Aufhebung der geltenden verkehrsrechtlichen Anordnung die Anträge der Kläger*innen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Aufgrund des hohen Schutzguts menschlicher Gesundheit, die durch Verkehrslärm gefährdet werden kann und des Auftrags aus dem o.g. Urteil besitzt für die Verwaltung die Prüfung einer Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm hohe Priorität.

1. Zusatzfrage: Auf welcher Grundlage ist die Stadt bereits Ende 2021 zur Erkenntnis gelangt, dass nachts Tempo 60 erforderlich ist, obwohl das zur Beurteilung maßgebliche und beauftragte Lärmgutachten noch gar nicht vorlag?

Antwort der Verwaltung: Die Stadt Bielefeld kam bereits in 2021 zu dem vorläufigen Ergebnis, da stichprobenartige Berechnungen auf einen entsprechenden Lärmpegel hindeuteten und ersichtlich war, dass die Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV überschritten sind. In Abwägung mit dem Verkehrsgutachten, dass bereits im 1. Quartal 2021 vorlag, war ersichtlich, dass eine Begrenzung nachts auf 60 km/h bezogen auf das Schutzgut menschliche Gesundheit am sinnvollsten ist.

2. Zusatzfrage: Aufgrund welchen politischen Beschlusses hat die Verwaltung den Konflikt mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW durch die Aufkündigung der abgesprochenen Vorgehensweise (siehe Mail vom Landesbetrieb vom 6. Januar 2022) gesucht bzw. ist dieses Vorgehen im Verwaltungsvorstand abgestimmt worden?

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung hat keinen Konflikt mit dem Landesbetrieb StraßenNRW gesucht. Aufgrund des o.g. Gerichtsurteils war es aus Sicht der Verwaltung notwendig, die Umsetzung einer Anpassung zu erreichen. Das Vorgehen ist in der Verwaltung abgestimmt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Frank Strothmann

Matthias Stein