

Fragen des Herrn Pollvogt zum vierten Lärmaktionsplan:

1. Wie wird sichergestellt, dass durch das Konzept nicht die Bezirksvertretungen "entmachtet" werden und Kompetenzen nicht weggezogen werden? Geschwindigkeitsbegrenzungen sind Materie der Bezirksvertretungen. Wie kann bei einer Veränderung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf einzelnen Straßen im Bezirk eine finale Beteiligung der Bezirksvertretungen sichergestellt werden?
2. Wie werden bei der Berechnung des Lärmes die verschiedenen Fahrzeugtypen (LWK, PKW, Motorräder etc.) berücksichtigt? Sind vielleicht auch Durchfahrtsverbote für einzelne Fahrzeuggattungen sinnvoll um den Lärm zu reduzieren?
3. Was sind die gesundheitlichen Konsequenzen der Anwohner, wenn man den Lärm nicht um 2 bis 3 dB(A) reduziert? Und wie wahrscheinlich sind diese?
4. Werden bei der Berechnung des Lärmes auch die Anfahrt im Start- und Stoppverkehr berücksichtigt? Kann man nicht durch "grüne Wellen" diesen Lärm vermeiden und so im Schnitt den Lärm genügend senken?

Zu Frage 1:

Im Aufstellungsprozess des Lärmaktionsplans (LAP) werden mit gutachterlicher Unterstützung Straßenabschnitte ermittelt und vorgeschlagen, die für eine Geschwindigkeitsbegrenzung und den hierfür erforderlichen weitergehenden straßenverkehrsrechtlichen Abwägungsprozess geeignet sind. Diese sind deshalb Bestandteil des Lärmminderungskonzeptes. Die weitergehenden verkehrstechnischen Untersuchungen und Einzelfallabwägungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und im Aufstellungsverfahren dieses Planwerks nicht realisierbar. Daher hält der vierte LAP hierzu lediglich den im vorgelegten Planentwurf enthaltenen Prüfbedarf fest.

Der endgültige Abwägungsprozess obliegt der für die Straße zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist es auch, die nach Abwägung aller Belange auf Basis der Straßenverkehrs-Ordnung und Verwaltungsvorschriften unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben und Auslöseschwelle und der Ziele zum Schutz der Gesundheit eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen kann. Zum straßenverkehrsrechtlichen Verfahren gehört die Anhörung der notwendigen Stellen sowie die Beteiligung der Bezirksvertretungen.

Durch die Aufnahme von Durchführungsempfehlungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung in den vierten LAP werden aus oben genannten Gründen keine Kompetenzen entzogen. Die finale Beteiligung der Bezirksvertretungen ist durch die anordnende Straßenverkehrsbehörde sichergestellt.

Zu Frage 2:

Für die sogenannten Umgebungslärmkarten werden nach den EU-weit vereinheitlichten Ermittlungsmethoden die Fahrzeuganteile nach Fahrzeugklassen (zum Beispiel leichte, mittelschwere, schwere Fahrzeuge) berücksichtigt. Dies beinhaltet PKW/LKW bis 3,5 t, Busse/LKW über 3,5 t sowie Lastzüge. Die Daten stammen, soweit vorhanden aus dem städtischen Verkehrsmodell oder aus Pauschalansätzen auf Basis der Zählraten aus der bundesweit alle fünf Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung (SVZ).

Die Stadt Bielefeld ist in ihrer Funktion als Gemeinde Trägerin der Lärmaktionsplanung nach § 47d ff. Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Der Lärmaktionsplan (LAP) kann zur Regelung von Lärmproblemen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und/oder -beruhigung, darunter auch Durchfahrtsbeschränkungen vorsehen.

Konkrete Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie aus der Dienststellenbeteiligung wurden zu LKW-Fahrverboten beziehungsweise Durchfahrtsverboten im Aufstellungsverfahren des vierten LAP nicht eingebracht.

Gutachterlich empfohlen wird laut Maßnahmensteckbriefen aus Anlage 15 des vorgelegten Planentwurfs die Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung beziehungsweise Reduzierung von Durchgangsverkehr in den Bereichen "Am Preßwerk", Cheruskerstraße, Hauptstraße / Brackweder Straße.

Inwieweit hierbei eine Regulierung des Schwerverkehrs zum Beispiel durch LKW-Verbote in Betracht kommt und den Lärm wirksam reduzieren kann, hängt von verschiedenen Bedingungen ab. Dabei sind zu berücksichtigen die Straßenfunktion, das LKW-Routen-Netz und ob der Schwerverkehrsanteil die Lärmbelastung maßgeblich bestimmt oder dominiert. Wenn beispielsweise geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung der Auslöseschwelle, das heißt des Zielwertes von 55 dB) nachts zu erreichen, kann sich als rechtssichere, kurzfristig und kostengünstig umsetzbare Maßnahme ein nächtliches Durchfahrtsverbot im Einzelfall anbieten. Die hierfür notwendige Einzelfallabwägung obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist nicht Bestandteil des LAP.

Eine Reduzierung des LKW-Anteils (mit 50 % schweren LKW) von 20 % auf 5 % bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann beispielhaft eine Lärmreduzierung um 3,4 dB(A) bewirken. Diese Pegelminderung entspricht einer Halbierung der Verkehrsmenge und ist bereits deutlich wahrnehmbar. Um eine Lärmentlastung um 10 dB(A), also eine Halbierung des Lärms zu erreichen, wäre eine Verkehrsverlagerung beziehungsweise -vermeidung von 90 % des Verkehrs erforderlich.

In ihrer Eigenschaft als untere Straßenverkehrsbehörde ist die Stadt Bielefeld zuständig für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO, zu denen unter anderem die oben genannten Durchfahrtsverbote oder LKW-Fahrverbote gehören. Die Prüfung solcher Anordnungen kann auf Antrag von Bürger*innen und/oder auf Prüfempfehlung des LAP erfolgen.

Zu Frage 3:

Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Gesamttag (LDEN) und ab 55 dB(A) Nacht (LNight), das heißt oberhalb der von der Stadt Bielefeld mit dem dritten LAP beschlossenen Auslöseschwelle, sind von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevant nachgewiesen. Dies bedeutet, dass bei Menschen die solchem Lärm über lange Zeit ausgesetzt sind, körperliche Stresssymptome, wie Kopfschmerzen, Nervosität, Schlaflosigkeit und als Langzeitfolge Herz-Kreislauf-Wirkungen auftreten können.

Lärmbelastungen oberhalb der oben genannten Auslöseschwelle beeinträchtigen das Wohlbefinden und können Krankheiten ungünstig beeinflussen. Die Wahrscheinlichkeit hierfür steigt unter anderem mit zunehmender Lärmpegelhöhe und Länge der Einwirkungszeit.

Daher verfolgt der vierten LAP eine am Gesundheitsschutz ausgerichtete Planung von kurz-, mittel- und langfristigen Lärminderungsmaßnahmen, um gesundheitliche Konsequenzen für die Anwohner möglichst zu vermeiden und erhebliche Lärmbelästigungen zu mindern.

Eine Lärmentlastung um 3 dB(A) wird vom menschlichen Gehör deutlich wahrgenommen. Eine Pegelminderung um 10 dB(A) wird als halb so laut wahrgenommen. Eine Lärmreduzierung in diesen Größenordnungen kann "Lärmstress" und die damit verbundenen gesundheitlichen Risiken deutlich verringern.

Zu Frage 4:

In den sogenannten Umgebungslärmkarten werden nach den EU-weit vereinheitlichten Ermittlungsmethoden die für die Lärmbelastung relevanten Einflüsse der Beschleunigung und Abbremsung an Lichtsignal-Knoten (Ampeln) und Kreisverkehren berücksichtigt.

In welcher Größenordnung sich der Lärm durch Lichtsignalanlagenkoordinierung (zum Beispiel Grüne Wellen), Nachtabschaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA) und/oder verkehrsabhängige Steuerung reduzieren lässt, muss im Zuge der verkehrstechnischen

Prüfung im Einzelfall abschließend festgestellt werden. Diese Untersuchungen sind nicht Bestandteil des Aufstellungsverfahrens des Lärmaktionsplans.

Mit verkehrlichen Maßnahmen für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss durch weniger Brems-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge, wie Grüne Wellen, Knotenumgestaltungen beziehungsweise Kreisverkehre, LSA-Nachtabstaltungen können insgesamt erfahrungsgemäß Lärminderungseffekte in einer Größenordnung von 1 bis 4 dB(A) erzielt werden. Dabei bewirkt ein stetiger Verkehrsfluss alleine oder eine LSA-Nachtabstimmung alleine etwa eine Pegelsenkung um 1 dB(A). Die Grüne Welle kann (geschwindigkeitsabhängig) den Lärmpegel um 1 bis 4 dB(A) senken. Sie gilt deshalb verkehrstechnisch als wirksame Verstetigungsmaßnahme. Für eine Umsetzung ist die Einzelfallabwägung erforderlich, damit keine Interessenkonflikte mit Vorrangschaltungen von Bussen und Straßenbahnen entstehen oder diese soweit wie möglich gelöst werden können.

Wenn nachts LSA abgeschaltet werden, entstehen weniger Anfahrvorgänge. Dies reduziert die Lärmbelastung. Der Entwurf des vierten LAP enthält hierzu vereinzelte Durchführungsempfehlungen in den Bereichen Cheruskerstraße, Stadtring. Für die Umsetzung dieser ist im Rahmen der verkehrstechnischen Einzelfallprüfung sicherzustellen, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Wenn oben genannten Maßnahmen kombiniert werden, so dass gleichzeitig zur Verstetigung des Verkehrs beispielsweise die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h begrenzt wird, sind größere Pegelminderungen von 4 bis 5 dB(A) möglich. Dadurch, dass besonders lästige Pegelspitzen von schnell fahrenden Fahrzeugen dann entfallen, wird die Lärmentlastung subjektiv noch positiver wahrgenommen.

Um an den Lärmbrennpunkten innerhalb der Lärminderungskonzepte des vierten LAP die oben genannten Auslöseschwellen einzuhalten oder zu unterschreiten, schlägt der vorgelegte Planentwurf in den Maßnahmensteckbriefen die Kombination von mehreren Maßnahmen vor.

Fragen des Herrn Fietkau zum Vierten Lärmaktionsplan:

1. Oft kann Tempo 30 wegen fehlender rechtlicher Grundlagen gar nicht oder nur zeitlich begrenzt angeordnet werden. Stellt der Lärmaktionsplan (LAP) eine ausreichende rechtliche Grundlage für die Anordnung von Tempo 30 dar?
2. Der LAP schlägt einige kostenintensive Maßnahmen (insbesondere Deckensanierung & -erneuerung) vor, wobei im Beschluss (2a) die Umsetzung unter Vorbehalt der Haushaltsressourcen erfolgt. Inwieweit stehen überhaupt im Haushalt Mittel für den LAP zur Verfügung?
3. Angenommen der LAP wird in dieser Form beschlossen: Sind für die in Brackwede vorgeschlagenen Maßnahmen im Haushalt reserviert?

Zu Frage 1:

Der Entwurf des vierten LAP schlägt die für eine straßenverkehrsrechtliche Einzelfallprüfung Tempo 30 geeigneten Straßenabschnitte vor. Diese wurden nach einer vertiefenden gutachterlichen Betrachtung unter Berücksichtigung straßenverkehrsrechtlich relevanter Kriterien analog zum Vorgehen des dritten LAP abgewogen und abgeleitet. Von den im dritten LAP auf diese Weise enthaltenen Maßnahmenvorschlägen wird ein Großteil derzeit straßenverkehrsrechtlich geprüft mit dem Ziel Tempo 30 anzuordnen (siehe Kapitel 2.3, Seiten 23 bis 24 aus Entwurf vierten LAP).

Deshalb ist nach derzeitiger Einschätzung davon auszugehen, dass die Durchführungsempfehlungen des vierten LAP verwaltungsseitig ebenfalls schrittweise positiv weiterverfolgt werden.

Der LAP stellt eine ausreichende Grundlage für die Erteilung von Prüfaufträgen zur pflichtgemäßen Ermessensausübung und Einzelfallprüfung der Verkehrsbehörde dar. Die

Einzelfallprüfung für die abschließende Anordnung von Tempo 30 erfolgt auf Grundlage des Fachrechts durch die Straßenverkehrsbehörde (siehe auch unter 1.)

Zu Frage 2:

Soweit Maßnahmen zur Erneuerung lärmmindernder Fahrbahnoberflächen nicht im Zuge von Straßenumgestaltungs- oder -umbaumaßnahmen umgesetzt und finanziert werden können, sollen diese aus Haushaltsmitteln des Straßenbaus gemäß der abgestimmten kurz-, mittel- und langfristigen Prioritäten realisiert werden. Die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel sind weiterhin langfristig einzuplanen.

Zu Frage 3:

Ein Großteil der im vierten LAP enthaltenen Maßnahmen (zum Beispiel lärmmindernde Fahrbahnen, Geh-/Radwege, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)/barrierefreie Haltestellen) ist im Rahmen zukünftiger oder bereits laufender verkehrlicher Umgestaltungs- beziehungsweise Uumbaumaßnahmen (Beispiele: Hauptstraße, Berliner Straße) vorgesehen. Deshalb sind hier derzeit keine zusätzlichen "Mehrkosten-Reservierungen" absehbar.

Aufwendungen für die Umsetzung von LSA-Nachtabschaltungen können über die Anpassung der Wochenautomatik getragen werden, Kosten für verkehrstechnische Untersuchungen oder für verkehrskonzeptionelle Arbeiten zur Verkehrsverlagerung beziehungsweise -beruhigung sind im laufenden Verwaltungsgeschäft der Verkehrsverwaltung (unter anderem "Mobilitätswende") abgedeckt.

Für die Untersuchungen und Lärmermittlungen im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Prüfungen von Tempo 30 stehen in der Verkehrsverwaltung ebenfalls Haushaltsmittel zur Verfügung.

Das Schleifen neuer Stadtbahngleise ist Bestandteil kalkulierbarer Neubaumaßnahmen bei moBiel. Das regelmäßige Schienenschleifen an Bestandsstrecken wird durch den Einsatz des vorhandenen Schienenschleiffahrzeugs abgedeckt und erfordert keine zusätzliche städtische Mittelanmeldung.