



 **Lärm nervt...**

*Wie kann es in **Bielefeld** leiser werden?*

**Online-Beteiligung zum vierten
Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld**

Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan („Bielefeld wird leiser“)

Zeitraum	20. November 2023 bis 22. Dezember 2023
Durchführende Behörde	Umweltamt der Stadt Bielefeld
Projektleitung	Elke Bernauer
Zielsetzung	Beteiligung der Öffentlichkeit an der 4. Lärmaktionsplanung
Hintergrund	Die Bürgerbeteiligung „Bielefeld wird leiser“ ist ein freiwilliges beratendes Verfahren. Die Ergebnisse fließen in die Lärmaktionsplanung Runde 4 ein. Die Ergebnisse spiegeln die Wahrnehmung der Teilnehmenden aus der Bielefelder Bevölkerung wider und geben Hinweise. Die Aussagen sind nicht repräsentativ für die gesamte Bielefelder Bevölkerung.
Beteiligung	Das Verfahren zur Lärmaktionsplanung wurde online insgesamt 3.269mal aufgerufen. Es wurden 65 Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern in 3 für den vierten Lärmaktionsplan relevanten Handlungsräumen hinterlassen, hinzu kamen 143 Bewertungen anderer Nutzer.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	4
2.	Einleitung	5
3.	Aktive Phase der Online-Beteiligung	7
3.1	Hintergrund und Ziel der Beteiligung	7
3.2	Herangehensweise und Methode der Beteiligung	8
3.3	Warum eine Beteiligung in drei Handlungsräumen?	10
3.4	Informationsangebot	13
4.	Auswertung	17
4.1	Zahlen, statistische Angaben und räumliche Verteilung der Beiträge	17
4.2	Gibt es Problem-Hot Spots aus der Sicht der Öffentlichkeit?	19
4.3	Wichtigste Lärminderungsthemen	23
4.4	Maßnahmenvorschläge und Anregungen aus den Beiträgen	26
5.	Rückblick und Vorschau	36
5.1	Was wurde bisher umgesetzt?	36
5.2	Welche Maßnahmen laufen?	38
6.	(Aus)Wirkungen – Welche Effekte haben bisherige Maßnahmen?	41
7.	Ausblick – Wie geht es zukünftig weiter?	42

1. Zusammenfassung

Die Stadt Bielefeld erstellt alle fünf Jahre einen Lärmaktionsplan, der Handlungsansätze und Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Bielefeld festlegt. Wie auch bei allen vorangegangenen Planungen spielt auch bei der vierten Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Beteiligung der Öffentlichkeit eine wichtige Rolle: Die Bürger*innen kennen ihre Stadt gut und können mit ihrem Wissen und ihren Ideen zu einer ruhigeren Stadt beitragen. Aus diesem Grund wurden sie bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplans einbezogen.

In einer etwa vierwöchigen Onlinebeteiligung (vom 20.11. bis 22.12.2023) hatten die Bielefelder*innen die Möglichkeit, über die Nutzung der Beteiligungsplattform des Landes NRW, wo die Stadt eine Online-Beteiligung „Bielefeld wird leiser“ eingerichtet hatte (www.bielefeld-wird-leiser.de) ihre Vorschläge zu „Lärminderungsmaßnahmen“ in drei Handlungsräumen einzubringen.

Der vorliegende Bericht fasst die Zahlen und statistischen Angaben der Beteiligungsphase zusammen.



2. Einleitung

Umgebungs­lärm – mehr als nur Krach: Wie belastend ist unser täglicher Lärmpegel wirklich?

Ein Blick auf die gesundheitlichen Folgen und Maßnahmen zur Lärm­minderung: Wie werden Bürger*innen aktiv an der Planung für eine leisere Stadt beteiligt? Auf diese Fragen gibt der Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung des vierten Bielefelder Lärmaktionsplans Antworten und stellt die Ergebnisse aus der aktiven Beteiligungsphase Ende 2023 vor.

Lärm begleitet uns im Alltag fast immer. Früher waren es Vulkanausbrüche, Gewitter, Tiergeräusche und Tiergesänge. Heute sind es Straßenverkehr, Eisenbahn oder Straßenbahnen, die als störender Lärm empfunden werden. Erst im späten 18. Jahrhundert definierte der deutsche Sprachforscher Johann Christoph Adelung Lärm als „jeden lauten, störenden Schall“. Heute ist Lärm seit vielen Jahren bereits gesetzlich geregelt. In Gesetzes- und Verordnungstexten wird er als „unerwünschter Schall“ definiert.

Lärm hat einen negativen Ruf und wird subjektiv als störend wahrgenommen. Intensive Forschung hat gezeigt, dass er belastend sein und zu verschiedenen gesundheitlichen Problemen führen kann. Dazu gehören Stress, Schlafstörungen, erhöhter Blutdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und die Beeinträchtigung des Immunsystems. Lärm kann auch die Konzentration, Leistungsfähigkeit und Arbeitsproduktivität beeinträchtigen. Vor allem in städtischen Gebieten kann anhaltender Lärm die Lebensqualität beeinträchtigen und dazu führen, dass sich Menschen in ihrer unmittelbaren Umgebung unwohl fühlen. Studien haben gezeigt, dass Geräusche ab einem Lärmpegel von 55 dB(A) als belästigend empfunden werden.

Pegel ab dieser Größenordnung sind von der Europäischen Union (EU) als erheblicher Umgebungs­lärm definiert, der regelmäßig zu kartieren ist. Die sogenannten strategischen Lärmkarten veranschaulichen diese Lärmsituation alle fünf Jahre. Sind Menschen derartigem Lärm über lange Zeit ausgesetzt, so kann dies negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden haben. Lärmpegel ab 65 dB(A) am Tag lösen zunehmend Stress aus und können bei langfristiger Einwirkung ungesund sein, das heißt, Krankheiten nachteilig beeinflussen.

Die Höhe des Lärmpegels, Frequenzen, Pegelschwankungen und die Einwirkungsdauer sind wichtig für die Wirkung von Lärm auf den Menschen. Gleichzeitig spielen auch Faktoren eine Rolle, wie zum Beispiel die Tageszeit oder die Art und der Charakter der Geräusche.

Nachts führt Lärm beispielsweise zu Aufwachreaktionen und stört den Tiefschlaf; dies wird besonders negativ wahrgenommen. Ebenso belastend wird Dauerlärm ohne Unterbrechung empfunden. Hingegen werden Naturgeräusche wie Wasserrauschen trotz teilweise hoher Pegel nicht als derart störend und belastend wahrgenommen.

Aus diesen Gründen ist es wichtig in der Lärmaktionsplanung Maßnahmen zu ergreifen, um die dauerhaft ungesunde Lärmbelastung zu reduzieren und die negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität zu minimieren. Die Stadt Bielefeld verfügt als Gemeinde in NRW mit ihren sogenannten Lärmaktionsplänen über ein Planungsinstrument, das langfristige Konzepte zur Reduzierung von Lärmbelastungen enthält. Diese Planung berücksichtigt unter anderem die städtische Entwicklung, die Umweltentwicklung und verkehrliche Entwicklung.

Die Verwaltung erstellt alle fünf Jahre im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein Handlungsprogramm mit Maßnahmen zur Lärminderung. Bei der vierten Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde die Öffentlichkeit aktiv einbezogen. Die Bielefelder*innen konnten sich online beteiligen und ihre Anregungen und Ideen für eine leisere Stadt einbringen.

Dieser Bericht fasst die Zahlen und statistischen Angaben der Beteiligungsphase zusammen und bietet einen umfassenden Überblick über die wichtigsten Ergebnisse dieser Phase.

Auf einen Blick:

Lärm war schon immer im Lebensalltag präsent, von Naturereignissen bis zu modernen Verkehrsmitteln und Technologien. Lärm ist rechtlich als „unerwünschter Schall“ definiert und mit negativen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden. Er belästigt ab 55 dB(A) und kann mit zunehmender Höhe unter anderem Stress und Schlafstörungen verursachen. Wann, wie lange und welcher Lärm einwirkt beeinflusst, wie negativ und belastend der Lärm empfunden wird. Lärmaktionspläne, wie in Bielefeld, zielen darauf ab, die Belastung schrittweise zu reduzieren. Bürgerbeteiligung ist dabei ein wichtiger Baustein im Planungsprozess, der auch bei der Prüfung der Maßnahmenumsetzung eine Rolle spielt.

3. Aktive Phase der Online-Beteiligung

Die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) verpflichtet Städte wie Bielefeld mit über 100.000 Einwohnern dazu, die Belastungssituation durch Umgebungslärm regelmäßig alle fünf Jahre zu ermitteln und in farbigen Lärmkarten darzustellen sowie die Betroffenheit anhand einer Lärmstatistik zu analysieren. Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt in §§ 47 a-f Verfahren und Anforderungen an die sogenannte strategische Lärmkartierung sowie an die anschließende Aufstellung des Lärmaktionsplans. Bei der Aufstellung dieses Plans ist die Unterrichtung und Mitwirkung der Öffentlichkeit ein wichtiger Verfahrensbestandteil. Die Bürger*innen wissen um Problemlagen vor Ort und können mit ihren Meldungen und Vorschlägen einen Beitrag zur Planung leisten.

3.1 Hintergrund und Ziel der Beteiligung

Für die Kartierung der Lärmbelastungssituation hat die Europäische Union (EU) sogenannte Lärmindizes vorgegeben. Das bedeutet, der Lärm ab 55 dB(A) wird für den Gesamttag (24 Stunden), bezeichnet als LDEN, ermittelt. Der Lärm ab 50 dB(A) wird für die Nacht (8 Stunden), bezeichnet als LNight ermittelt.

Die Lärmsituation in der Stadt ist öffentlich einsehbar, so dass eine Orientierung daran zu jedem Zeitpunkt der Beteiligung möglich war. Konkrete Lärminderungsmaßnahmen sind darauf aufbauend im sogenannten Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

In Bielefeld liegt seit der Aufstellung des dritten Lärmaktionsplans dafür die vom Rat beschlossene Auslöseschwelle ab 65/55 dB(A) LDEN/LNight zugrunde, die sich an den „gesundheitsrelevanten Lärm-Schwellenwerten“ orientiert. Hiermit wird ein an den Zielen des Gesundheitsschutzes ausgerichtetes Handeln verfolgt. Das Ziel der Bielefelder Lärmaktionsplanung besteht darin, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, vorzubeugen oder zu mindern. Für die Planung lärmmindernder Maßnahmen ist eine aktive und frühzeitige Beteiligung der Beteiligung der Bürger*innen vorgesehen. Um die Vorstellungen und Anregungen der Öffentlichkeit zu erfahren und in das Planaufstellungsverfahren einspeisen zu können, führt Bielefeld seit dem Jahr 2010 für den Lärmaktionsplan eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch, seit 2015 online.

In einem Zeitraum von gut vier Wochen (vom 20.11. bis 22.12.2023) konnten alle Bielefelder Bürger*innen in der aktuellen vierten Planaufstellungsrunde mit ihren Erfahrungen auf der Beteiligungsplattform des Lands NRW unter „Bielefeld wird leiser“ beitragen und Maßnahmen zur Lärminderung vorschlagen.

➔ Auf einen Blick:

Eine EU-Richtlinie von 2002 verpflichtet Städte mit über 100.000 Einwohnern zur Erarbeitung von Lärmaktionsplänen. Der Bielefelder Plan berücksichtigt eine Auslöseschwelle ab 65/55 dB(A) LDEN/LNight und zielt auf den Gesundheitsschutz ab. Bürger werden aktiv in den Planungsprozess einbezogen, auch digital unter Nutzung der Landesbeteiligungsplattform unter „Bielefeld wird leiser“.

Ziel ist es, schädliche Auswirkungen des Umgebungslärms durch kontinuierliche Planung und schrittweise Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu verhindern oder zu mindern.

3.2 Herangehensweise und Methode der Beteiligung

Wo konnte man sich beteiligen?

Unter <https://beteiligung.nrw.de/portal/bielefeld/beteiligung/themen/1003840> konnten sich in dem von der Stadt Bielefeld auf der Landesbeteiligungsplattform angelegten Beteiligungsverfahren Teilnehmende Karten zum Beispiel zur kartierten Lärmsituation, zu mehrfach belasteten Lärmkorridoren und zu den Bereichen mit Belastungen oberhalb der Auslöseschwelle ansehen und dort Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung machen.



Wie konnte man sich beteiligen?

Die Teilnehmenden konnten in der Kartenansicht konkrete Orte angeben, indem sie einen Pin auf die Karte setzten und so ihren Lärmort konkret markierten. Zusätzlich konnten sie ihre Anregungen für Veränderungen äußern und ihre Vorschläge für weitere Lärminderungsmaßnahmen einbringen.

Wozu konnte man sich beteiligen?

Die oben beschriebene Form der Beteiligung war begrenzt auf drei Handlungsräume, für die aktuell im Aufstellungsverfahren des vierten Lärmaktionsplans angesichts der Lärmbrennpunkte und Lärmbetroffenheit ein Meinungsbild zu den vor Ort wahrgenommenen Problemen und zu Verbesserungsvorschlägen eingeholt werden sollte. Denn die Bürger*innen, die in den Handlungsräumen leben, kennen die Situation vor Ort.

Auf welcher Grundlage konnten Bürger*innen sich informieren?

Die „**strategischen Lärmkarten**“ zeigen in den drei Handlungsräumen die Lärmbelastung der verschiedenen Lärmquellen Gesamtstraßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Stadtbahnverkehr und Gewerbelärm jeweils für den Gesamttag (24 Stunden) und für die Nacht (8 Stunden).

Die **Karten zur „Mehrfachbelastung“** vermitteln einen Eindruck über Bereiche mit gleichzeitig hoher Belastung durch Stadtbahn- und Gesamtstraßenlärm oder gleichzeitig hoher Belastung durch Eisenbahn- und Gesamtstraßenlärm.

Die **Karten der „Lärmkorridore“** verdeutlichen, wo Pegel der verschiedenen Lärmquellen über der Auslöseschwelle von 65/55 dB(A) Gesamttag/Nacht vorliegen. Diese Auslöseschwelle ist Grundlage für die aktuelle Maßnahmenplanung, weil sie 2022 politisch mit dem dritten Lärmaktionsplan beschlossen wurde.

Außerdem hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, sich auf der städtischen Webseite umfassend zu verschiedenen Themen zu informieren (siehe unter 3.4). Auf der Homepage sind unter <https://archiv.bielefeld-wird-leiser.de/informationen.html> unter anderem Informationen aus den Aufstellungsrunden der bisherigen Lärmaktionspläne abzurufen. Zusätzlich gibt es unter <https://archiv.bielefeld-wird-leiser.de/mediathek.html> viele weiterführende Fakten, wie zum Beispiel generelles Material zu den Themen Umgebungslärm, Lärmaktionsplanung, Umweltgerechtigkeit, Gesundheit, Ruhige Gebiete, freiraumbezogene Planungen, Bürgerbeteiligung, Lärmsanierungsprogramme, verkehrliche Maßnahmen (zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzung) und vieles mehr.



➔ Auf einen Blick:

Die „strategischen Lärmkarten“ zeigen die Lärmbelastung durch verschiedene Quellen wie Straßen-, Eisenbahn- und Stadtbahnverkehr sowie bestimmten Gewerbelärm für Gesamttag (LDEN) und für die Nacht (LNight). Die „Mehrfachbelastungs-Karten“ zeigen Bereiche mit gleichzeitiger hoher Belastung durch verschiedene Lärmquellen. Die „Lärmkorridore“ zeigen, wo die Lärmbelastung über den Auslöseschwellen liegt. Bürger*innen konnten sich auf der Webseite informieren und Material zu Themen, wie zum Beispiel Umgebungslärm, ruhige Gebiete, Lärmaktionsplan, Lärmsanierungsprogramme finden (siehe unter 3.4).

3.3 Warum eine Beteiligung in drei Handlungsräumen?

Im Bielefelder Lärmaktionsplan werden Lärmminderungskonzepte für ausgewählte Handlungsräume aufgestellt, in denen der Lärmminderungsbedarf hoch ist. Diese Handlungsräume sind durch Lärm oberhalb der oben beschriebenen Auslöseschwelle mehrfach belastet. Das bedeutet, Lärm kommt dort aus mehreren Quellen, wie zum Beispiel Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und Stadtbahnverkehr. Die hohen Pegel sind an den sogenannten Lärmbrennpunkten (LBP) vorhanden, an denen viele Anwohner leben. Man spricht deshalb dort von einer hohen Lärmbetroffenheit.

Die in den bisherigen Lärmaktionsplänen bearbeiteten Handlungsräume grenzen aneinander und bieten der Stadt Bielefeld angesichts der Rahmenbedingungen die Möglichkeit selbst zeitlich gestaffelt Maßnahmen zu ergreifen. Dabei reicht oft eine Maßnahme alleine nicht aus. Deshalb enthält der Lärmaktionsplan an den LBP innerhalb der Handlungsräume Maßnahmenkombinationen. Auf diese Weise soll eine größere Lärmentlastung erzielt werden.

Was sind die Handlungsräume?

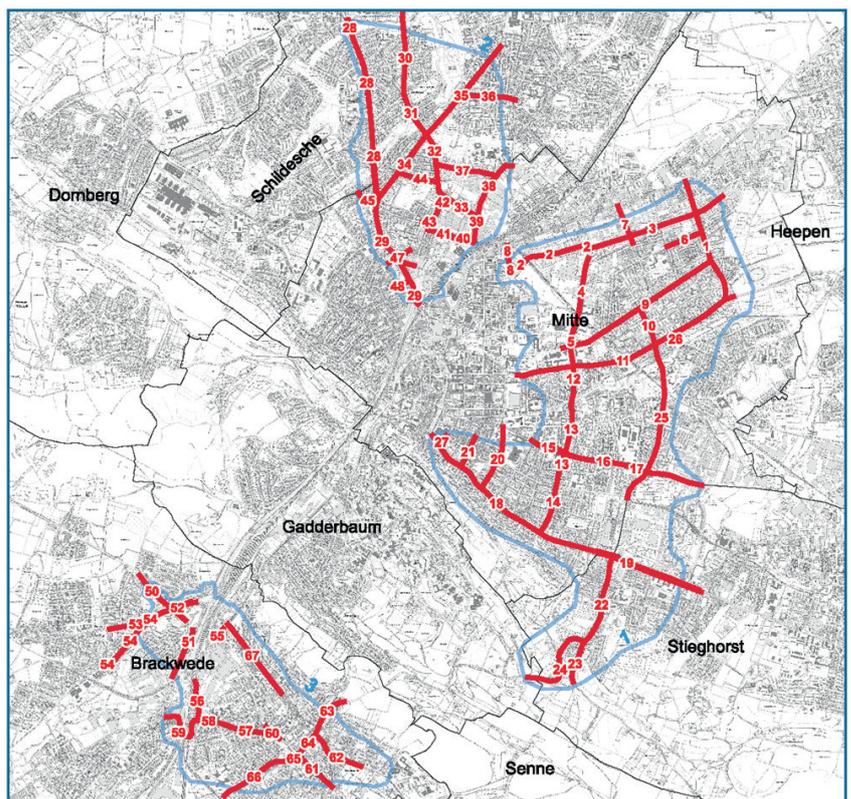
Für den 4. Lärmaktionsplan wurden die drei nachgenannten Handlungsräume, die in der folgenden Karte dargestellt sind, ausgewählt. Die LBP sind in der Karte an den roten Linien erkennbar.

Handlungsraum 1: Mitte/Stieghorst

Handlungsraum 2: Mitte/Schildesche

Handlungsraum 3: Brackwede

Karte 1: Vierter Lärmaktionsplan
(Handlungsräume mit 67 Lärmbrennpunkten)



Quelle: Umweltamt Bielefeld

Warum war die Online-Beteiligung auf die drei Handlungsräume begrenzt und fand nicht für das gesamte Stadtgebiet statt?

Laut aktuellen strategischen Lärmkarten (Kartierungsrunde 4, Stand 2022) sind stadtweit rd. 51 Prozent der Bielefelder*innen ab 55 dB(A) am Gesamttag (LDEN) und rd. 35 Prozent ab 50 dB(A) in der Nacht (LNight) beispielsweise durch Straßenlärm belastet. An den oben genannten und dargestellten LBP der drei Handlungsräume ist der Handlungsbedarf zur Lärminderung hoch, weil dort viele Bewohner*innen von Lärmpegeln über der Auslöseschwelle, das heißt ab 65 dB(A) gesamttags (LDEN) und/oder ab 55 dB(A) nachts (LNight), betroffen sind. Die Planung von Maßnahmen zur Lärminderung an allen LBP der Stadt ist eine langfristige, fortlaufende Aufgabe, die den Rahmen eines einzelnen Lärmaktionsplans überschreitet. Seit der Erstellung des dritten Lärmaktionsplans liegt der Fokus darauf, Bereiche mit mehrfachen Lärmbelastungen zu priorisieren. In diesen Gebieten ist der Handlungsbedarf höher, es bieten sich eher Möglichkeiten für die Kombination von Maßnahmen, und die Anzahl der Lärmbrennpunkte ist überschaubarer als in der Gesamtstadt. Dies bietet in der Regel bessere Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen. Nur so lässt sich innerhalb der engen rechtlich vorgegebenen Fristen für die Planaufstellung schrittweise eine Maßnahmenarbeit gewährleisten.

Für den vierten Lärmaktionsplan wurden aus folgenden Gründen gezielt drei Handlungsräume ausgesucht:

1. In anderen Bereichen des Stadtgebietes wurden schon mit bisherigen Lärmaktionsplänen Maßnahmen vorgeschlagen, durchgeführt oder sind bis heute im Umsetzungsprozess.

2. Der vierte Lärmaktionsplan (LAP) führt den dritten Plan fort. Dafür sollten gezielt drei weitere Handlungsräume bearbeitet und Lärminderungskonzepte aufgestellt werden, die unmittelbar an die bisherigen Räume angrenzen, so dass ein räumlicher Gesamtzusammenhang bearbeitet werden kann. Außerdem ist der dritte Lärmaktionsplan noch relativ aktuell (Mitte 2022 beschlossen) und enthält viele umfangreiche Maßnahmenempfehlungen, deren Umsetzung gerade läuft. Bei der Aufstellung von Lärminderungskonzepten für die Handlungsräume steht die Empfehlung von Maßnahmenbündeln im Mittelpunkt, weil damit eine größtmögliche Gesamtlärmreduzierung erreichbar ist.

3. Es wird besonders darauf geachtet, wo hohe Lärmbelastung und Betroffenheit vorliegen. Ist also zum Beispiel ein Straßenzug mit vielen Mehrfamilienhäusern einer genauso hohen Lärmbelastung ausgesetzt, wie ein ähnlich langer Straßenzug mit Einfamilienhäusern, so ist die Belastung im erstgenannten Straßenzug für mehr Menschen hoch. Man spricht dann von einer höheren Lärmbetroffenheit. Dort hat eine Bearbeitung möglichst Priorität.

4. Wenn Straßen in Hand des Landes und nicht der Stadt liegen, erfordern Maßnahmenplanungen dort häufiger Abstimmungsprozesse.

Auf einen Blick:

Mehr als die Hälfte der Bielefelder*innen sind Gesamttags-Umgebungsärm ab 55 dB(A) und mehr als ein Drittel sind Pegeln ab 50 dB(A) nachts ausgesetzt. In Handlungsräumen in Mitte, Stieghorst, Schildesche und Brackwede ist der Lärminderungsbedarf hoch. Der vierte Lärmaktionsplan konzentriert sich auf Bereiche mit mehrfachen Lärmbelastungen und Lärmbrennpunkten mit Pegeln über der Auslöseschwelle und hoher Betroffenheit.

3.4 Informationsangebot

Während der aktiven Beteiligungsphase und darüber hinaus steht den Bürger*innen dauerhaft ein Informationsangebot rund um das Thema Umgebungslärm zur Verfügung. Orientierungshilfen und Sachstandsinformationen aus der Lärmaktionsplanung sowie ein kontinuierliches Angebot, sich über Entwicklungen und Aktuelles zu informieren, stehen auf der Webseite unter <https://www.bielefeld.de/laermaktionsplan> zur Verfügung. Einen Überblick über Aufbau und angebotene Informationen gibt nachfolgende Abbildung.

Abbildung 1: Informationsmöglichkeiten auf der Webseite



The screenshot shows the website interface with the following elements:

- Navigation:** Stadt.Service, Stadt.Gemeinschaft, Stadt.Entwicklung, Stadt.Erlebnis
- Main Menu:**
 - Wo ist es laut in Bielefeld?
 - Wo sind „Auslöseschwellen“ überschritten?
 - Wo belasten mehrere Lärmquellen zusammen?
 - Vierter Aktionsplan zur Lärminderung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie wird aufgestellt
 - Welche Maßnahmen bisheriger Lärmaktionspläne werden weiterverfolgt, umgesetzt oder sind geplant?
 - Welche Wirkung der Planungen ist bisher feststellbar?
- Section: Was sind die nächsten Schritte - was geschieht aktuell?**
 - Online-Beteiligung zur Lärmaktionsplanung im November und Dezember 2023
 - Förderung von Lärmschutzfenstern startet im 3. Quartal 2023
 - Lärmindernde Fahrbahnsanierungen sind kontinuierlich in Umsetzung
 - Lärmsanierung der Deutschen Bahn wird fortgesetzt bis mindestens 2026
 - Umsetzungsperspektive für Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lärminderungskonzepte
 - Schutz und Entwicklung ruhiger Gebiete ist Daueraufgabe in freiraumbezogenen Planungen
- Right Sidebar:**
 - Kontakt:** Umweltamt, Elke Bernauer, Telefon +49 521 51-6572, E-Mail
 - Lärmsanierung Deutsche Bahn (DB):** Sanierungsplanung, DB Netz AG, Telefon +49 511 286 2343, Mobiltelefon +49 160 97455332, Telefax +49 511 286 1433, Portfolio Lärmsanierung I.NG-W-N (6), Hinüberstraße 8, 30175 Hannover
 - Lärmaktionsplan Eisenbahnbundesamt (EBA):** Plangenehmigung, Eisenbahn-Bundesamt, Hachestraße 61, 45127 Essen, Anfragen per E-Mail
 - zum Archiv:** [archiv.bielefeld-wird-leiser.de]
 - Downloads:** Erster Lärmaktionsplan, Zweiter Lärmaktionsplan, Dritter Lärmaktionsplan, EU-Richtlinie | Zusammenfassung

Quelle: Internetauszug/Screenshot www.bielefeld.de

Wo ist es laut in Bielefeld? Umgebungslärm aus der vierten Kartierungsrunde (2022)

Darüber, wo es laut ist in Bielefeld und wo Auslöseschwellen überschritten sind, können sich die Bielefelder*innen in den strategischen Lärmkarten informieren, Diese sind erreichbar direkt unter www.umgebungslärm.nrw.de oder der städtischen Internetseite über den Zugang <https://archiv.bielefeld-wird-leiser.de/> Wie diese Karten aussehen, ist an den nachfolgenden Ausschnitten erkennbar.



Karte 2: Ballungsraum Bielefeld

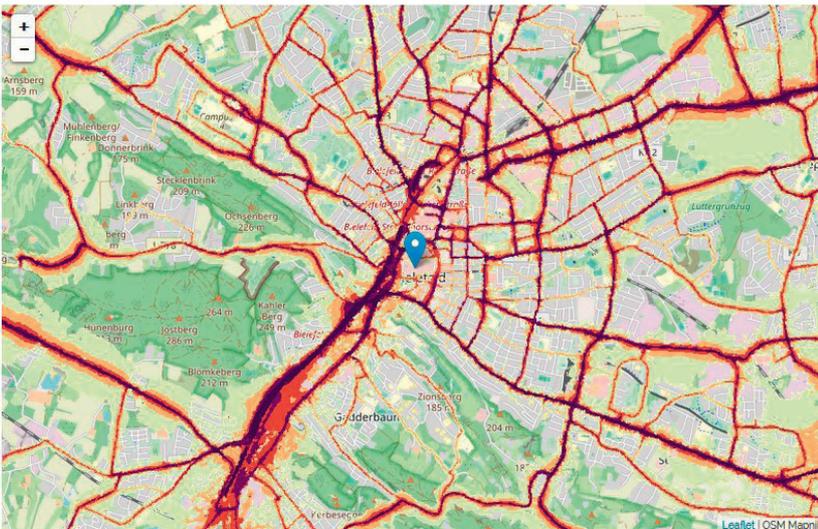


Quelle: archiv.bielefeld-wird-leiser.de

WMS UMGEBUNGSLÄRMKARTIERUNG 2022 RUNDE 4

- Industrie, 24h-Pegel LDEN
- Industrie, Nachtpegel LNight
- Straße, 24h-Pegel LDEN
- Straße, Nachtpegel LNight
- Schiene sonstige, 24h-Pegel LDEN
- Schiene sonstige, Nachtpegel LNight
- Schiene Bund, 24h-Pegel LDEN
- Schiene Bund, Nachtpegel LNight

Karte 3: Umgebungslärmbelastung am Beispiel Straßenverkehr am Gesamttag (sog. Lärmindex LDEN/24 Stunden)



Quelle: archiv.bielefeld-wird-leiser.de

WMS UMGEBUNGSLÄRMKARTIERUNG 2022 RUNDE 4

- Industrie, 24h-Pegel LDEN
- Industrie, Nachtpegel LNight
- Straße, 24h-Pegel LDEN

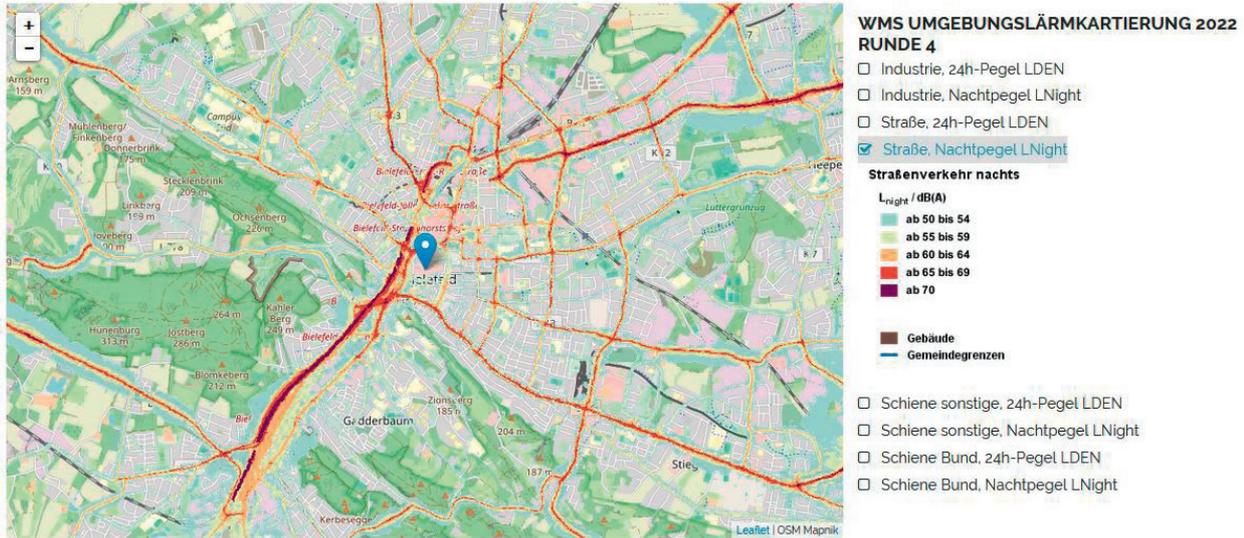
Straßenverkehr 24h

- L_{den} / dB(A)
- ab 55 bis 59
 - ab 60 bis 64
 - ab 65 bis 69
 - ab 70 bis 74
 - ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

- Straße, Nachtpegel LNight
- Schiene sonstige, 24h-Pegel LDEN
- Schiene sonstige, Nachtpegel LNight
- Schiene Bund, 24h-Pegel LDEN
- Schiene Bund, Nachtpegel LNight

Karte 4: Umgebungslärmbelastung am Beispiel Straßenverkehr in der Nacht (sog. Lärmindex LNight/8 Stunden)



Quelle: archiv.bielefeld-wird-leiser.de

Die oben genannten Kartenausschnitte zeigen die Lärmsituation aus der vierten Kartierungsrunde (Stand 2022). Im Menüfeld rechts neben den Karten kann auf der Informations- und Beteiligungsplattform archiv.bielefeld-wird-leiser.de geklickt werden, um die Lärmquelle auszuwählen, damit dann die entsprechende Lärmbelastung angezeigt wird.

Die Teilnehmenden an der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie alle anderen Interessierten konnten sich im Zuge der Beteiligungsphase und können sich auch dauerhaft darüber hinaus zu einer Vielzahl von lärmrelevanten Aspekten informieren. Dabei sind Themen, die zum Maßnahmen(spektrum) des vierten Lärmaktionsplans passen und gleichzeitig die eingebrachten Beiträge der Teilnehmenden inhaltlich abdecken. Die nachfolgende Abbildung vermittelt hierzu einen beispielhaften Eindruck. Es handelt sich dabei um Themen, die von verschiedenen Umsetzungsstellen in der Verwaltungspraxis fortlaufend behandelt werden. Als optische Orientierungshilfe und für die leichtere Wiedererkennung ist im Bild unten dargestellt, wie das Informationsangebot jeweils aussieht.

Abbildung 2: Auszüge aus der Mediathek als Informationsangebot

<p>LANUV-INFO 18 - FENSTERDÄMMUNG</p> <p>Schallschutzfenster</p> <p>lanuvinfo18_fensterdaemmung.pdf</p>	<p>WIRKUNG VON TEMPO 30 AN HAUPTVERKEHRSTRASSEN</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf</p>
<p>TUNE URL - GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNGEN</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>uba33_2015_geschwindigkeitsbegrenzungen.pdf</p>	<p>LÄRMARME FAHRBAHNBELÄGE FÜR DEN KOMMUNALEN STRASSENBAU</p> <p>Leise Fahrbahnbeläge</p> <p>bautechnische_empfehlungen_fahrbahn.pdf</p>
<p>ERMITTLUNG UMGEBUNGSLÄRM (BANZB700)</p> <p>Lärmaktionsplanung</p> <p>Ermittlung Umgebungsärm (BanzB700)</p>	<p>UMWELTGERECHTIGKEIT IN DER SOZIALEN STADT</p> <p>Umweltgerechtigkeit</p> <p>handlungsempfehlungenumweltgerechtigkeit.pdf</p>
<p>WISSENSWERTES ÜBER DIE SCHALLDÄMMUNG VON FENSTERN</p> <p>Schallschutzfenster</p> <p>wissen_schallschutzfenster.pdf</p>	<p>LÄRMMINDERUNG DURCH BÜRGERBETEILIGUNG</p> <p>Lärmaktionsplanung</p> <p>2019-09-11_texte_107-2019_machs-leiser-laermaktionsplanung.pdf</p>

Quelle: archiv.bielefeld-wird-leiser.de

4. Auswertung

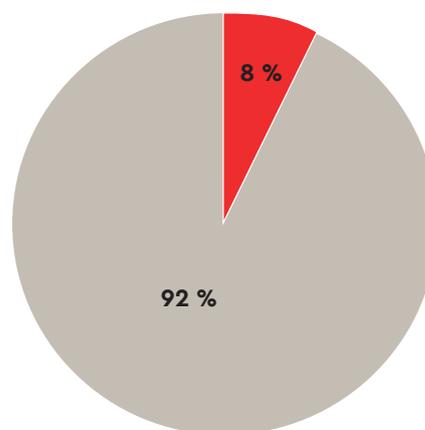
4.1 Zahlen, statistische Angaben und räumliche Verteilung der Beiträge

Wie war die Beteiligung?

Es wurden 65 Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern auf <https://beteiligung.nrw.de/portal/bielefeld/beteiligung/themen/1003840> hinterlassen, wovon 92 Prozent umgebungslärmrelevant waren.

Diagramm 1:
Umgebungslärmrelevante Beteiligung

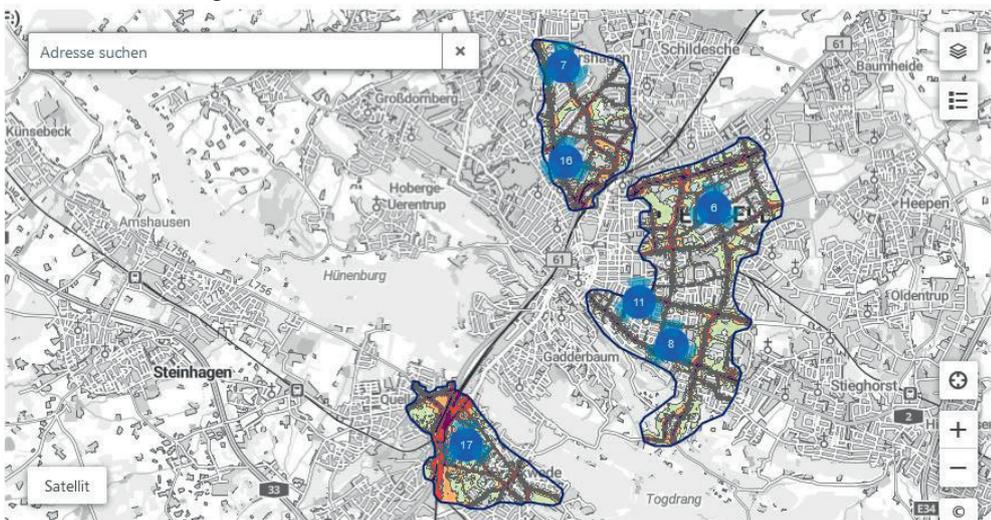
- Umgebungslärmrelevanz Ja
- Umgebungslärmrelevanz Nein



Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

Die räumliche Verteilung der umgebungslärmrelevanten Beiträge innerhalb der drei Handlungsräume ist in folgendem Kartenausschnitt erkennbar. In den blauen Kreissymbolen steht die Beitragsanzahl. Die Lage dieser Kreissymbole verdeutlicht, wo sich Meldungen der Öffentlichkeit an den im Kartenhintergrund farblich eingeblendeten Lärmkorridoren konzentrieren. Probleme werden öffentlich danach schwerpunktmäßig in folgenden Bereichen wahrgenommen: Handlungsraum 1 Mitte/Stieghorst, Handlungsraum 2: Mitte/Schildesche, Handlungsraum 3: Brackwede

Karte 5: Handlungsräume



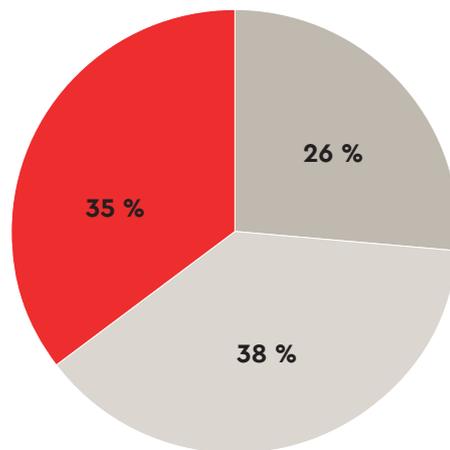
Quelle: Beteiligungsplattform des Landes NRW

Die gemeldeten Beiträge verteilten sich zahlenmäßig folgendermaßen auf die drei Handlungsräume des vierten Lärmaktionsplans:

- Handlungsraum 1 (Mitte/Stieghorst): 25 Beiträge
- Handlungsraum 2 (Mitte/Schildesche): 23 Beiträge
- Handlungsraum 3 (Brackwede): 17 Beiträge

Diagramm 2:
Beiträge nach Handlungsräumen

- Handlungsraum 1
- Handlungsraum 2
- Handlungsraum 3

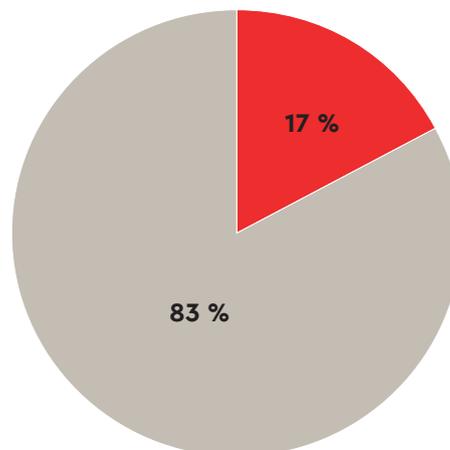


Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

Auf den Bezirk Mitte entfallen aus Handlungsraum 1 und 2 zusammen knapp 74 Prozent der Beiträge. Im Bezirk Stieghorst sind es 38 Prozent der Beiträge. Im Bezirk Schildesche 35 Prozent. Zu den Beiträgen gab es auch Kommentierungen der Teilnehmenden untereinander, insgesamt 143. In 119 Fällen stimmten sie den abgegebenen Beiträgen zu, in 24 Fällen kommentierten sie diese kritisch.

Diagramm 3:
Kommentare insgesamt

- Zustimmende Kommentare
- Kritische Kommentare



Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

Die meisten Kommentare gab es zum Bereich Teutoburgerstraße, sowohl zustimmend (9) als auch ablehnend (11) und zum Bereich Bielefelder Westen (9 zustimmend).

4.2 Gibt es Problem-Hot Spots aus Sicht der Öffentlichkeit?

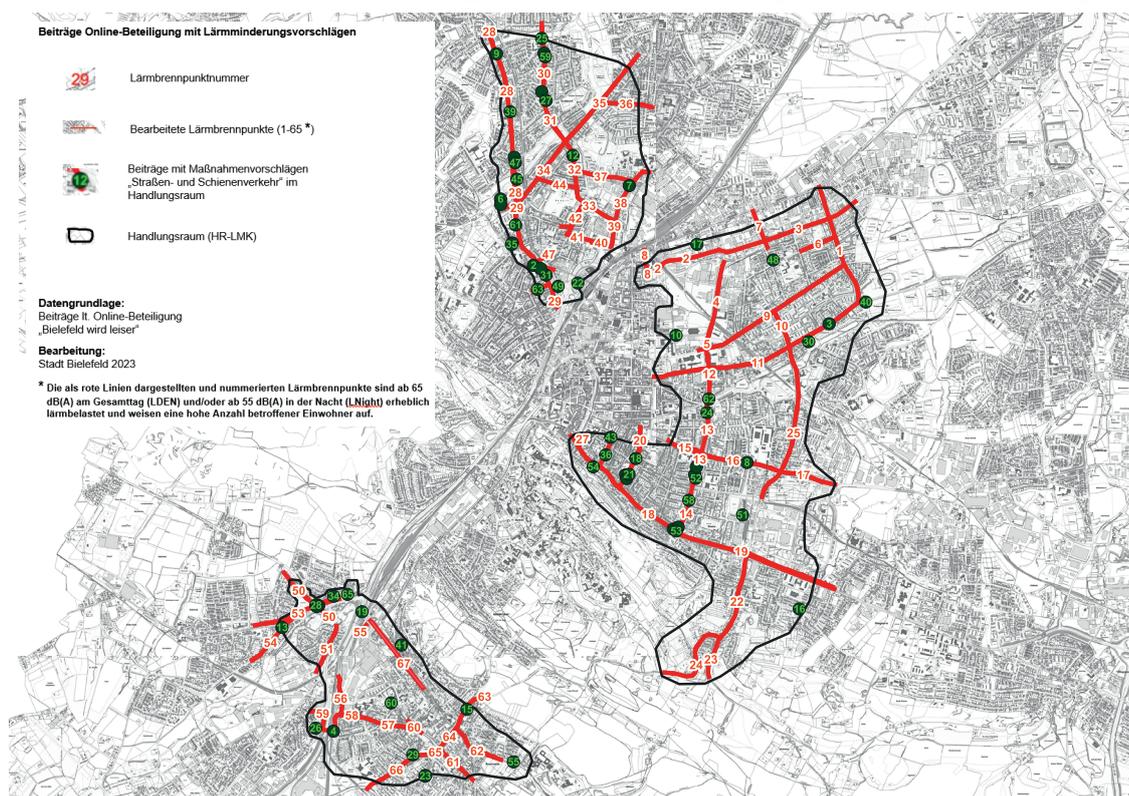
An welchen Lärmbrennpunkten innerhalb der drei Handlungsräume in Mitte/Stieghorst, Mitte/Schildesche und Brackwede Beiträge verortet wurden und wo bestimmte „Hot Spots“ mit Problemen aus Sicht der Bürger*innen bestehen, zeigt folgenden Karte.

Im o.g. Handlungsraum 1 ist die Anzahl von 27 Lärmbrennpunkten enthalten; Die größte Beitrags-Anzahl gibt es an den Lärmbrennpunkten Nr. 13 und 14 (Prießallee). Eine Beitragshäufung liegt auch am Lärmbrennpunkt Nr. 20 (im Verlauf der Teutoburger Straße) vor.

O.g. Handlungsraum 2 enthält die Anzahl von 22 Lärmbrennpunkten. Die größte Beitrags-Anzahl gibt es an den Lärmbrennpunkten Nr. 28 und 29 (Jöllenbecker Straße). Eine Beitragshäufung liegt auch am Lärmbrennpunkt Nr. 30 (im Verlauf des Horstheider Wegs) vor.

Im o.g. Handlungsraum 3 liegt die Anzahl von 18 Lärmbrennpunkten vor. Die größte Beitrags-Anzahl gibt es am Lärmbrennpunkt mit der Nr. 50 (Osnabrücker Straße). Eine Beitragshäufung liegt dort im Kreuzungsumfeld nach Ausfahrt vom Ostwestfalendamm vor.

Karte 6:
An Lärmbrennpunkten der 3 Handlungsräume verortete Beiträge aus der Online-Beteiligung



Quelle: Umweltamt Bielefeld

Die eingefassten Flächen stellen die Handlungsräume dar: oben Handlungsraum 1 (genannt HR-LMK1 (Mitte/Schildesche), mittig Handlungsraum 2 (genannt HR-LMK2 Mitte/Stieghorst) und unten Handlungsraum 3 (genannt HR-LMK3 Brackwede).

Die roten Zahlen sind die Lärmbrennpunkt-Nummern, die roten Linien die Lärmbrennpunkte in den drei Handlungsräumen, die ab 65 dB(A) am Gesamttag (LDEN) und/oder ab 55 dB(A) in der Nacht (LNight) lärmbelastet sind und die eine hohe Anzahl an betroffenen Anwohnern aufweisen.

Die in der Karte oben dargestellten Lärmbrennpunkte sind Bestandteil der Lärminderungskonzepte des vierten Lärmaktionsplans. Für sie enthält der Plan jeweils einen Maßnahmensteckbrief pro Lärmbrennpunkt. Darin wird aufgezeigt, welche kurz-, mittel- und langfristigen Lärminderungsmaßnahmen zur Durchführung empfohlen werden, damit es in den Handlungsräumen leiser wird. Wenn ein umgebungslärmrelevanter Beitrag der Teilnehmenden aus der Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmbrennpunkt vorliegt, ist die zugehörige Beitrags-Nr. jeweils im Maßnahmensteckbrief aufgenommen.

An welchen Standorten in den 3 Handlungsräumen halten die Teilnehmenden Lärminderungsmaßnahmen für wichtig?

Bei der Analyse der eingereichten Beiträge wurden die Standorte identifiziert, an denen die Teilnehmer*innen Handlungsbedarf sehen. In der folgenden Tabelle sind die Standorte aufgeführt, für die mehrere Beteiligungsbeiträge (mindestens 3) eingegangen sind.

Tabelle 1:
Standorte mit mehreren Beteiligungsbeiträgen

Standort Beitragsabgabe	Anzahl Beitragsanzahl*	Handlungsraum
Jöllnbecker Straße	8	Handlungsraum 2 (HR-LMK 2 Mitte/Schildesche)
Teutoburger Straße	4	Handlungsraum 1 (HR-LMK 1 Mitte/Stieghorst)
Horstheider Weg	4	Handlungsraum 2 (HR-LMK 2 Mitte/Schildesche)
Prießallee	4	Handlungsraum 1 (HR-LMK 1 Mitte/Stieghorst)
Senner Straße	3	Handlungsraum 3 (HR-LMK 3 Brackwede)
Detmolder Straße	3	Handlungsraum 1 (HR-LMK 1 Mitte/Stieghorst)

*Hinweis: Anzahl Anregungen bezieht sich auf alle zur Straße abgegebenen Beiträge
Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

Die meisten Beiträge wurden an der Jöllnbecker Straße abgegeben. Ein Beitrag enthält häufig mehrere Anregungen. Zu den Straßen mit den meisten Anregungen und Vorschlägen gehören laut der Tabelle die Jöllnbecker Straße, der Horstheider Weg, die Detmolder Straße und die Prießallee.

Tabelle 2:
Straßen mit Anzahl der Anregungen

Straßennamen	Anzahl Anregungen*	Handlungsräume
Ostwestfalendamm	9	Handlungsraum 2 (Mitte/Schildesche)
Prießallee, Horstheider Weg	5	Handlungsraum 1 (Mitte/Stieghorst), Handlungsraum 2 (Mitte/Schildesche)
Jöllenbecker Straße	4	Handlungsraum 2 (Mitte/Schildesche)
Detmolder Straße	3	Handlungsraum 1 (Mitte/Stieghorst)
Teutoburger Straße, Sudbrackstraße, Melanchtonstraße, August Bebel-Straße, Gütersloher Straße, Rohrteichstraße	2	Handlungsraum 1 (Mitte/Stieghorst), Handlungsraum 2 (Mitte/Schildesche), Handlungsraum 3 (Brackwede)
Osnabrücker Straße, Berliner Straße, Brackweder Straße, Brückenstraße, Voltmannstraße, Stadtheider Straße, Hartlager Weg, Siekerfelde, Heeper Straße, Ravensberger Straße, Wertherstraße, Notpfortenstraße, Feldstraße, Lange Straße, Lipper Hellweg, Senner Straße, Marienfelder Straße, Diesterwegstraße, Schildescher Straße, Siegfriedstraße, Wittekindstraße, Sommerstraße, Weststraße	1	Handlungsraum 1 (Mitte/Stieghorst), Handlungsraum 2 (Mitte Schildesche) Handlungsraum 3 (Brackwede)

*Hinweis: Anzahl Anregungen bezieht sich auf alle zur Straße abgegebenen Beiträge.
Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

An welchen Orten wurden Probleme benannt und Verbesserungsvorschläge eingebracht? (Beispiele)

Der **Ostwestfalendamm** wird von den Teilnehmenden zum Beispiel als sehr laut wahrgenommen (siehe Tabelle Straßen mit den meisten Anregungen und Vorschlägen auf Seite 16). Vorschläge zur Verbesserung der Situation sind hier unter anderem: Reduzierung des Tempos nachts.

Bemängelt wurde hier zum Beispiel, dass die Lärmschutzmauer OWD im Bereich der Abfahrt Südring und auf der Brücke über dem Südring Richtung Gütersloher Str. unterbrochen ist. Der Lärm soll außerdem durch ungünstig stehenden Wind über die betroffenen Gebiete getragen werden. Der Grund wird in der noch in vielen Bereichen zu hohen Geschwindigkeit gesehen, außerdem auch in Schwerlasttransportern. Vorschläge zur Verbesserung der Situation sind hier unter anderem: Reduzierung des Tempos nachts auf 60 km/h.

In der **Prießallee** wurde unter anderem ein hohes Verkehrsaufkommen, begünstigt durch das Gefälle der Straße von der Detmolder Straße aus bemängelt. LKW und PKW würden auf der langen Straße schnell zusätzliches Tempo aufnehmen. Daher wird eine Ausweitung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h oder auch eine Sperrung für LKW-Durchfahrten angeregt.

Für die **Jöllenneckerstraße** wird von den Teilnehmenden ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung (30/kmh) angeregt. Die Lärmbelastung u. a. durch Raser, heftiges Anfahren an Ampeln bei Grün und die hohe Verkehrsmenge führt zu hoher Lärmbelastung. Eine neue lärmindernde Fahrbahnoberfläche wird ebenfalls angeregt.

Auf dem **Horstheider Weg** wird zu schnelles Fahren mit bis zu 80 km/h bemängelt. Die Straße ist eine Wohnstraße, die als Durchgangsstraße genutzt würde. Auch hier wird eine Geschwindigkeitsreduzierung und Geschwindigkeitskontrolle vorgeschlagen.

4.3 Wichtigste Lärminderungsthemen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben in 65 Beiträgen teilweise mehrere Anregungen zu Maßnahmen geäußert. Daraus resultieren insgesamt 124 Maßnahmvorschläge. Diese wurden zur Auswertung in 14 Themen verschlagwortet (M1 bis M14).

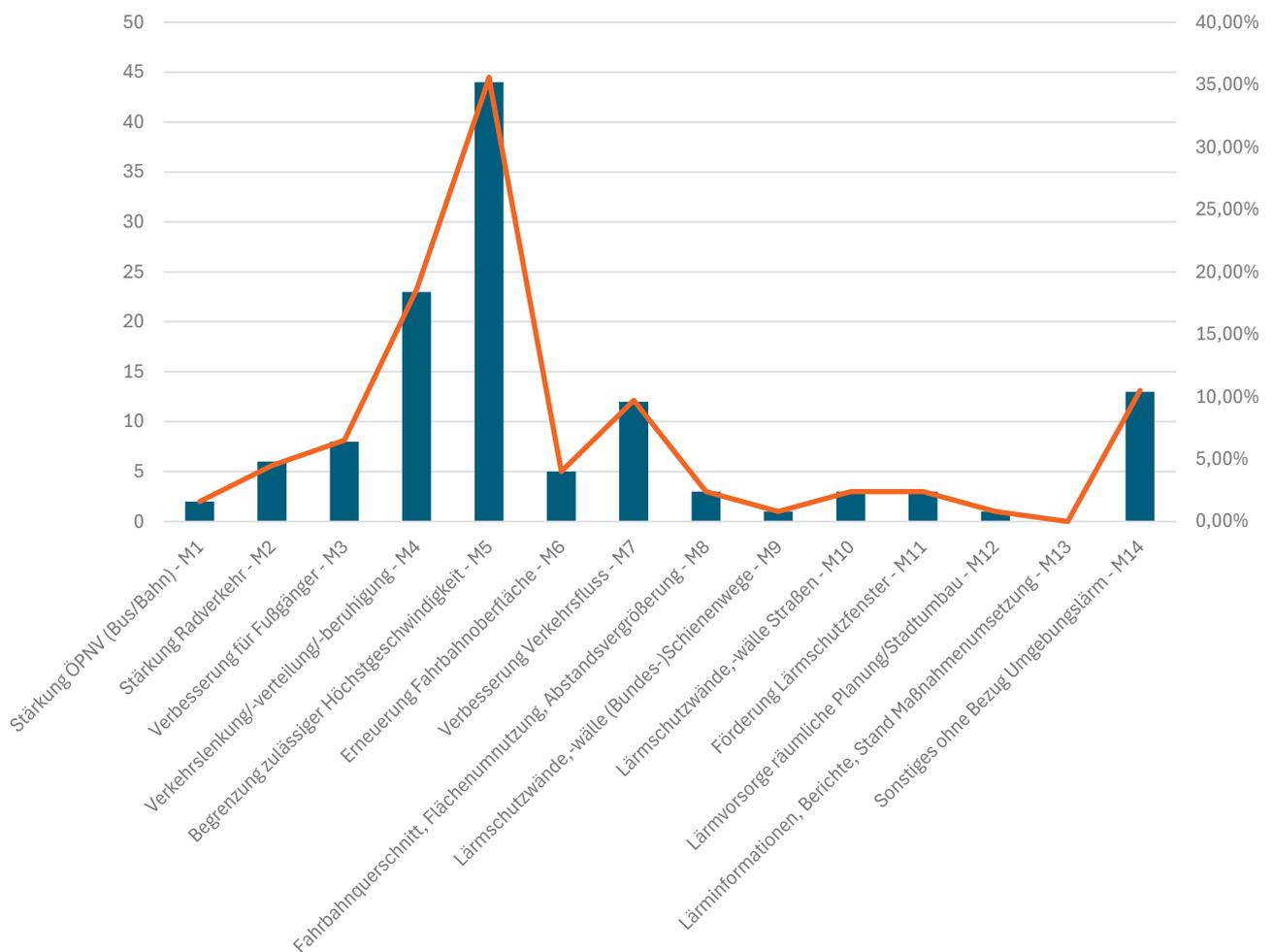
Tabelle 3:
Themen nach Verschlagwortung

Schlagwort	Kürzel
Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn)	M1
Stärkung Radverkehr	M2
Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger	M3
Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung	M4
Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	M5
Lärmindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche	M6
Verbesserung Verkehrsfluss	M7
Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächenumnutzung, Abstandsvergrößerung	M8
Errichtung Lärmschutzwände,-wälle (Bundes-)Schienenwege	M9
Errichtung Lärmschutzwände,-wälle Straßen	M10
Förderung Lärmschutzfenster	M11
Lärmvorsorge räumliche Planung/Stadtumbau	M12
Lärminformationen, Berichte, Stand Maßnahmenumsetzung	M13
Sonstiges ohne Bezug Umgebungslärm	M14

Quelle: Auswertungstabelle Umweltamt Bielefeld

In der folgenden Abbildung ist erkennbar, dass die oben tabellarisch gelisteten verschiedenen Lärminderungsthemen für die Öffentlichkeit unterschiedlich bedeutsam sind.

Diagramm 4:
Wichtige Lärminderungsthemen in der Öffentlichkeit



Quelle: Beitragstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024

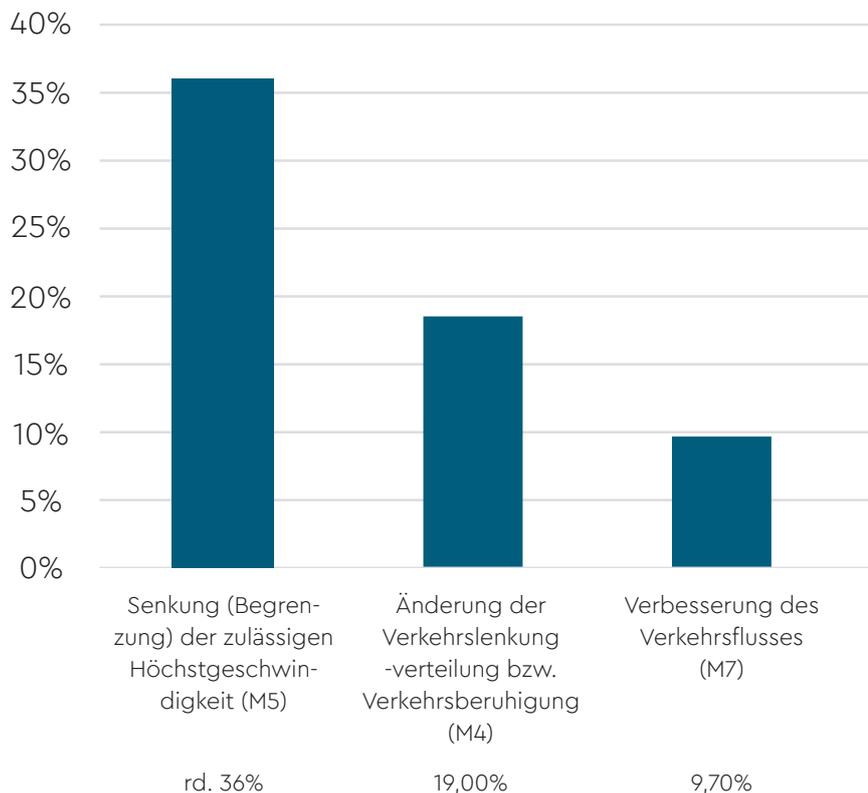
Das Diagramm zeigt, welche Lärminderungsthemen von den Teilnehmenden aus der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig gemeldet wurden. Das lässt auf die Wichtigkeit schließen. Zum Beispiel: Zum Thema Senkung (Begrenzung) der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Schlagwort M5), gingen 44 Meldungen ein. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses (M7) wurde 12mal vorgeschlagen.

Welche Lärminderungsthemen sind in der Wahrnehmung der Teilnehmenden am wichtigsten?

Die folgende Abbildung zeigt die aus Sicht der Teilnehmenden umgebungslärmrelevanten TOP 3-Themen. Darunter sind die Spitzenreiter der Lärminderungsthemen mit den jeweils höchsten blauen Balken und der prozentual größten angegebenen Häufigkeit der Beitragsmeldungen sichtbar. Am häufigsten genannt und somit als wichtigste Maßnahme sehen die Teilnehmenden Tempo 30. Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrslenkung und Vermeidung von Durchgangsverkehr insbesondere in Wohngebieten werden als wichtig beurteilt, um die PKW- und LKW-Belastung auf den Straßen zu reduzieren. Außerdem beurteilten die Teilnehmenden Verkehrsrückstaus, Stopp-and-Go-Effekte oder störende Ein- und Ausparkbewegungen im Straßen(seiten)raum oder Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch ungünstige Ampelphasen nachteilig.

Von allen Beteiligten regen insgesamt knapp ein Drittel (rd. 36 Prozent) eine Senkung (Begrenzung) der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an (M5). Fast 19 Prozent eine Änderung der Verkehrslenkung/-verteilung beziehungsweise eine Verkehrsberuhigung (M4). Eine Verbesserung des Verkehrsflusses (M7) schlagen knapp ein Zehntel der Teilnehmenden vor.

Diagramm 5:
TOP 3-Themen aus umgebungslärmrelevanten Beiträgen



Quelle: Beitragstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024

4.4 Maßnahmenvorschläge und Anregungen aus den Beiträgen

Von welchen Maßnahmen erwarten die Teilnehmenden am ehesten bzw. häufigsten eine Lärm-minderung? Einen Überblick über die Beitragshäufigkeit und die Verteilung der Beiträge (mit zu-gehörigen Beitragsnummern) auf die Themen und Handlungsräume geben die folgenden Tabellen 4 bis 12. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und für eine leichtere Handhabung sind die verschiede-nen Lärm-minderungsthemen nach Tabellen getrennt dargestellt.

Tabelle 4:

Einbau lärm-mindernder Fahrbahnoberfläche nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M6)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Oldentruper Straße, Am Venn, Oststraße	Jöllennecker Straße	Schulstraße
Meldungshäufigkeit	3	1	1
Beitragsnummern	8 40 64	9	41
Themen	Lärm-mindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche	Lärm-mindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche	Lärm-mindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche
Maßnahmen	Lärmarmer Splittmastix- asphalt SM A 08 LA*	Lärmarmer Splittmastix- asphalt SM A 08 LA*	Lärmarmer Splittmastix- asphalt SM A 08 LA*

* Lärmarmer Splittmastixasphalt SM A 08 LA ist eine spezielle Art von Asphalt, der entwickelt wurde, um den Lärm zu reduzieren, der durch den Verkehr auf Straßen verursacht wird. Er ist ein sogenannter hohlraumreich zusammengesetzter Splittmastixasphalt. Der Hohlraumgehalt einer Fahrbahndecke hat sowohl Einfluss auf die Entstehung von als auch auf die Ausbreitung von Schall.

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Es wurde an vielen Stellen in Bielefeld (knapp 5 % der Teilnehmenden) eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen. Orte, an denen beispielsweise der Einbau von Flüsterasphalt aufgrund von hoher Lärmbelastung angeregt wird, sind im Handlungsraum HR-LMK1 im Bezirk Mitte/Stieghorst die Standorte Oldentruper Straße, Am Venn und Oststraße mit insgesamt 3 Meldungen. Die betreffenden Beitragsnummern sind 8, 40 und 64. Im Handlungsraum HR-LMK2, gelegen im Bezirk Mitte/Schildesche, wurde eine Meldung über Lärm an der Jöllenbecker Straße verzeichnet. Die zugehörige Beitragsnummer ist 9. Im Bezirk Brackwede, im Handlungsraum HR-LMK3, wurde an der Schulstraße eine Meldung abgegeben.

Tabelle 5:
Geschwindigkeitsbegrenzung nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M5)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Lipper Hellweg	Eckendorfer Straße	Teutoburger Straße
Meldungshäufigkeit	16	19	9
Beitragsnummern	5 16 17 20 24 30 36 37 40 43 48 52 53 54 57 64	2 7 12 14 22 25 27 32 38 39 45 46 47 49 50 56 59 61	11 13 29 34 41 42 44 55 65
Themen	Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit
Maßnahmen	Tempo 30 o.ä.	Tempo 30 o.ä.	Tempo 30 o.ä.

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Ein großer Anteil an Meldungen (36 %) bezieht sich auf Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Im Handlungsraum HR-LMK1 im Bezirk Mitte/Stieghorst wurden an verschiedenen Standorten insgesamt 16 Meldungen zu diesem Thema abgegeben. Die Standorte umfassen den Lipper Hellweg, Eckendorfer Straße, Teutoburger Straße, Brückenstraße, August-Bebel-Straße, Am Venn, Rohrteichstraße, Feldstraße, Detmolder Straße, Prießallee, und Oststraße. Die betreffenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 5, 16, 17, 20, 24, 30, 36, 37, 40, 43, 48, 52, 53, 54, 57 und 64.

Als Maßnahme zur Lärminderung wird eine Senkung (Begrenzung) der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeregt. Ebenso im Handlungsraum HR-LMK2 in den Bezirken Mitte/Schildesche wurden an verschiedenen Standorten Anregungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingereicht in insgesamt 19 Meldungen.

Die betroffenen Standorte umfassen die Siegfriedstraße, Schildescher Straße, Sudbrackstraße, Horstheider Weg, Joseph-Massolle-Straße, Lange Straße, Melanchthonstraße, Jöllenbecker Straße, Ostwestfalendamm, Albert-Schweitzer-Straße und Weststraße. Die entsprechenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 2, 7, 12, 14, 22, 25, 27, 32, 38, 39, 45, 46, 47, 49, 50, 56, 59, 61 und 63. Im Bezirk Brackwede, im Handlungsraum HR-LMK3, wurden an verschiedenen Standorten insgesamt 9 Meldungen verzeichnet. Die betroffenen Standorte umfassen die Carl-Severing-Straße, Marienfelder Straße, Berliner Straße, Lange Breede, Schulstraße, Senner Straße, Osnabrücker Straße und Brackweder Straße. Hier wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf bis zu 30 kmh angeregt. Die entsprechenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 11, 13, 29, 34, 41, 42, 44, 55 und 65.

Tabelle 6:
Lärmschutzbauwerke nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M9 und M10)

Handlungsraumname	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Teutoburgerstraße	Von-Möller-Straße, Senner Straße
Meldungshäufigkeit	4	4
Beitragsnummern	1, 18, 20, 21	23, 26, 33, 42
Themen	Errichtung Lärmschutzwände, -wälle Straßen	Errichtung Lärmschutzwände, -wälle (Bundes-)Schienenwege, Errichtung Lärm- schutzwände, -wälle Straßen
Maßnahmen	z.B Lückenschließung oder Verlängerung der Lärmschutzwände	z.B Lückenschließung oder Verlängerung der Lärmschutzwände

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Im Handlungsraum HR-LMK 2, Mitte/Schildesche, wurden am Standort Teutoburgerstraße insgesamt 4 Meldungen zu Lärmschutzbauwerken eingereicht. Die Beitragsnummern für diese Meldungen sind 1, 18, 20, 21.

Im Handlungsraum HR-LMK3 im Bezirk Brackwede wurden an den Standorten Von-Möller-Straße und Senner Straße insgesamt 4 Meldungen abgegeben. Die betreffenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 23, 26, 33, 42.

Als Anregungen zur Lärminderung werden sowohl die Errichtung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen entlang der (Bundes-)Schienenwege als auch entlang der Straßen genannt.

Tabelle 7:
ÖPNV und Nahmobilität, Radverkehr und Fußgänger nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M1, M2, M3)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Detmolder Straße, Teutobuger Straße, Huberstraße	Jöllenbecker Straße, Horstheider Weg	Brackweder Straße, Carl-Severing-Straße
Meldungshäufigkeit	4	3	3
Beitragsnummern	5, 20, 62, 37	38, 50, 61	11, 13, 55
Themen	Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn), Verbesserung Fuß- Radverkehr	Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn), Verbesserung Fuß- Radverkehr	Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn), Verbesserung Fuß- Radverkehr
Maßnahmen	Angebotsverbesserung ÖPNV, neue Rad- und Fuß- wege, Verbesserung Querungshilfen o.a.	Angebotsverbesserung ÖPNV, neue Rad- und Fuß- wege, Verbesserung Querungshilfen o.a.	Angebotsverbesserung ÖPNV, neue Rad- und Fuß- wege, Verbesserung Querungshilfen o.a.

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Von zusammen 6 Meldungen in den Handlungsräumen HR-LM2 und HR-LMK3 (Bezirke Mitte/Schildesche und Brackwede), thematisierte jeweils eine Meldung eine Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Beitragsnummern 55 und 61). In allen drei Handlungsräumen (HR-LM 1, HR-LM2 und HR-LMK3) wurden auch Verbesserungen der Infrastrukturmaßnahmen für Fußgänger angeregt – im Bereich Jöllenbecker Straße und Beckhausstraße zum Beispiel die Abbindung für den Durchgangsverkehr auf Höhe des Grünzugs durch versenkbare Poller, um den Querungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern im Grüngürtel zu verbessern.

Tabelle 8:
Straßenraumgestaltung nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M8)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche
Standortangaben	Detmolder Straße, Am Venn	Weststraße
Meldungshäufigkeit	2	1
Beitragsnummern	5,40	63
Themen	z.B. Rückbau Kfz-Fahrspuren, größere Entfernung zwischen fahrenden PKW/LKW und Wohngebäuden durch Flächenumnutzungen für Rad-/Fußwege, Seitenraumgestaltung ruhender Verkehr für weniger Behinderungen durch Ein- und Ausparkvorgänge	z.B. Rückbau Kfz-Fahrspuren, größere Entfernung zwischen fahrenden PKW/LKW und Wohngebäuden durch Flächenumnutzungen für Rad-/Fußwege, Seitenraumgestaltung ruhender Verkehr für weniger Behinderungen durch Ein- und Ausparkvorgänge
Maßnahmen	Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächenumnutzung, Abstandsvergrößerung	Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächenumnutzung, Abstandsvergrößerung

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Drei Meldungen wurden mit Anregungen zur Straßenraumgestaltung abgegeben, also zum Beispiel Abstandsvergrößerungen, Flächenumnutzungen oder eine Änderung des Fahrbahnquerschnitts. Dies betrifft vor allem die Detmolder Straße, die Straße Am Venn nahe der Heeper Straße und die Weststraße. Die Beitragsnummern sind 5 und 40 (HR-LMK1, Bezirke Mitte/Stieghorst) und 63 (HR-LMK2, Bezirke Mitte/Schildesche).

Tabelle 9:
Tabelle Verkehrssteuerung und -organisation nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M4, M7)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Teutoburger Straße, Brückenstraße, Prießallee, Feldstraße, Detmolder Straße, Rohrteichstraße	Siegfriedstraße, Drögestraße, Lange Straße, Jöllenbecker Straße, Melanchthonstraße, Horstheider Weg, Albert-Schweitzer-Straße, Weststraße	Sportstraße, Eisenbahnstraße, Von-Möller-Straße, Berliner Straße, Brackweder Straße, Carl-Severing-Straße, Osnabrücker Straße
Meldungshäufigkeit	10	12	9
Beitragsnummern	1 18 30 37 48 53 57	2 6 27 31 32 35 45 50 56 61 63	4 11 19 26 28 29 42 44 55
Themen	z.B. Reduzierung Durchgangsverkehr, Durchfahrverbot, Sperrung, ausschließlich Einfahrt für Anliegerverkehr, Abbiegeregelungen, Regelung Betriebszeiten Lichtsignalanlagen, kein Parken im Straßenseitenraum o.a.	z.B. Reduzierung Durchgangsverkehr, Durchfahrverbot, Sperrung, ausschließlich Einfahrt für Anliegerverkehr, Abbiegeregelungen, Regelung Betriebszeiten Lichtsignalanlagen, kein Parken im Straßenseitenraum o.a.	z.B. Reduzierung Durchgangsverkehr, Durchfahrverbot, Sperrung, ausschließlich Einfahrt für Anliegerverkehr, Abbiegeregelungen, Regelung Betriebszeiten Lichtsignalanlagen, kein Parken im Straßenseitenraum o.a.
Maßnahmen	Verkehrslenkung/ -verteilung/-beruhigung	Verkehrslenkung/ -verteilung/-beruhigung	Verkehrslenkung/ -verteilung/-beruhigung

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

In fast 48 Prozent der Beiträge wurde auf eine mögliche Lärminderung durch neue Verkehrskonzepte, Durchfahrtsverbote oder eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Etwa werde in den Abend- und Nachtstunden der Horstheider Weg gerne als Rennstrecke missbraucht, was laut Vorschlag durch eine Abbindung für den Durchgangsverkehr auf Höhe des Grünzugs durch versenkbare Poller gewährleistet werden könne. An der Melanchtonstraße könne eine Freigabe nur für Anliegerverkehr helfen, so die Anregung.

An der Prießallee herrsche zum Beispiel oftmals Verkehrschaos an der Ampel, da auf der Straße zweispurig gestanden wird, obwohl die Straße nicht dafür ausgelegt sei. In der Feldstraße herrsche Verkehrschaos wegen der Parksituation, inklusive Huperei, und in der Weststraße herrsche extrem lauter Durchfahrtslärm, auch durch zu hohe Geschwindigkeiten. Dort wird jeweils eine neue Verkehrslenkung oder eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit gewünscht.

Tabelle 10:
Förderung Lärmschutzfenster nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M11)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche
Standortangaben	Am Venn, Heeper Straße	Melanchthonstraße
Meldungshäufigkeit	2	1
Beitragsnummern	3,40	32
Themen	Eindringen von Lärm in die Wohnung verhindern	Eindringen von Lärm in die Wohnung verhindern
Maßnahmen	Förderung Lärmschutz- fenster	Förderung Lärmschutz- fenster

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

In knapp 5 Prozent der Beiträge wurde auf eine mögliche Lärminderung durch neue Lärmschutzfenster hingewiesen. An der Melanchthonstraße zum Beispiel wird extreme Lärmbelastung durch Autoverkehr, oft auch Baufahrzeuge empfunden. An Wochenenden regelmäßig „Autoposer“ und Raser mit lauter Musikbeschallung. An der Heeper Straße wird der Verkehrslärm tagsüber als enorm und auch nachts je nach Wochentag (vor allem am Wochenende) als noch sehr stark präsent beschrieben. Bei Altbaufenstern lebe man quasi konstant mit Verkehrslärm. Tempo 30 (auch durch Kontrollen gezwungen) könnte Abhilfe schaffen, aber auch Lärmschutz an den Wohngebäuden.

Tabelle 11:
Stadtbahn nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Detmolder Straße	Schildescher Straße, Jöllenbecker Straße, Oldentruper Straße	Brackweder Straße
Meldungshäufigkeit	4	6	1
Beitragsnummern	5 8 53 54	7 9 39 45 46 47	55
Themen	z.B. Maßnahmen zur Vermeidung der Lärmentstehung am Fahrzeug oder Gleis und regelmäßige Gleiskontrolle; bedarfsorientiertes Schleifen der Gleisoberfläche zur Vermeidung oder Beseitigung von Unebenheiten und Riffeln zur Erhaltung glatter leiserer Gleise.	z.B. Maßnahmen zur Vermeidung der Lärmentstehung am Fahrzeug oder Gleis und regelmäßige Gleiskontrolle; bedarfsorientiertes Schleifen der Gleisoberfläche zur Vermeidung oder Beseitigung von Unebenheiten und Riffeln zur Erhaltung glatter leiserer Gleise.	z.B. Maßnahmen zur Vermeidung der Lärmentstehung am Fahrzeug oder Gleis und regelmäßige Gleiskontrolle; bedarfsorientiertes Schleifen der Gleisoberfläche zur Vermeidung oder Beseitigung von Unebenheiten und Riffeln zur Erhaltung glatter leiserer Gleise.
Maßnahmen	Lärminderung durch Maßnahmen an Stadtbahn	Lärminderung durch Maßnahmen an Stadtbahn	Lärminderung durch Maßnahmen an Stadtbahn

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Knapp 9 Prozent der Beiträge thematisieren Maßnahmen zur Lärminderung an der Stadtbahn. Genannt werden unter anderem Vorschläge wie niedrigere Geschwindigkeit, Befeuchtung der Gleise mit Wasser oder Schmierstoffen, Begrünung der Gleise oder Abschleifen von Unebenheiten zur Lärminderung. An der Jöllenbecker Straße und an der Detmolder Straße wird der Stadtbahnlärm zum Beispiel als zusätzlicher Stressfaktor zum Straßenlärm empfunden.

Tabelle 12:
Sonstiges ohne Umgebungslärmrelevanz nach Häufigkeit und Beitragsnummern je Handlungsraum (M14)

Handlungsraumname	HR-LMK1	HR-LMK2	HR-LMK3
Bezirk	Mitte/Stieghorst	Mitte/Schildesche	Brackwede
Standortangaben	Heeper Straße, Oldentruper Straße, Eckendorfer Straße, Teutoburger Straße, Oststraße, Ehlentruper Weg, Prießallee	Jöllennecker Straße, Melanchthonstraße, Horstheider Weg	Osnabrücker Straße
Meldungshäufigkeit	8	6	1
Beitragsnummern	3, 8, 17, 18, 21, 24, 51, 57	9, 32, 38, 45, 47, 50	44
Themen	Sonstiges ohne Bezug zu Umgebungslärm	Sonstiges ohne Bezug zu Umgebungslärm	Sonstiges ohne Bezug zu Umgebungslärm
Maßnahmen	Maßnahmen Öffentlich- keitsarbeit und Bericht- erstattung beispielsweise zum Stand der Maß- nahmenumsetzung	Maßnahmen Öffentlich- keitsarbeit und Bericht- erstattung beispielsweise zum Stand der Maß- nahmenumsetzung	Maßnahmen Öffentlich- keitsarbeit und Bericht- erstattung beispielsweise zum Stand der Maß- nahmenumsetzung

Quelle: Beitragstabellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vierten Lärmaktionsplan, Bielefeld 2024.

Unter Sonstiges wurden etwa 20 % der Beiträge zusammengefasst. Sonstiges bezieht sich dabei zum Beispiel auf Lärm durch andere Mitbürgerinnen und Mitbürger, durch Diskotheken, Musik aus offenen Fenstern oder auch auf die Anregung eines „Deckels“ auf dem Ostwestfalendamm mit anschließender Begrünung und Bebauung.

Im Handlungsraum HR-LMK1 in Mitte/Stieghorst wurden an verschiedenen Standorten insgesamt 8 Meldungen verzeichnet. Die betroffenen Standorte umfassen die Heeper Straße, Oldentruper Straße, Eckendorfer Straße, Teutoburger Straße, Oststraße, Ehlentruper Weg und Prießallee. Die entsprechenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 3, 8, 17, 18, 21, 24, 51 und 57.

Im Handlungsraum HR-LMK2, im Bezirk Mitte/Schildesche gelegen, wurden an den Standorten Jöllenbecker Straße, Melanchthonstraße und Horstheider Weg insgesamt 6 Meldungen über Lärm erfasst. Die entsprechenden Beitragsnummern für diese Meldungen sind 9, 32, 38, 45, 47 und 50.

Im Handlungsraum HR-LMK3, im Bezirk Brackwede, wurde an der Osnabrücker Straße eine Meldung über Lärm verzeichnet, mit der Beitragsnummer 44.

Zum Punkt Lärminformationen, Berichte, Stand Maßnahmenumsetzung (M13) wurden keine Tabelle und keine Textbeschreibung in diesen Bericht aufgenommen, da zu M 13 in der Online-Beteiligung keine Beiträge und/oder Kommentare eingegangen sind.

Auf einen Blick:

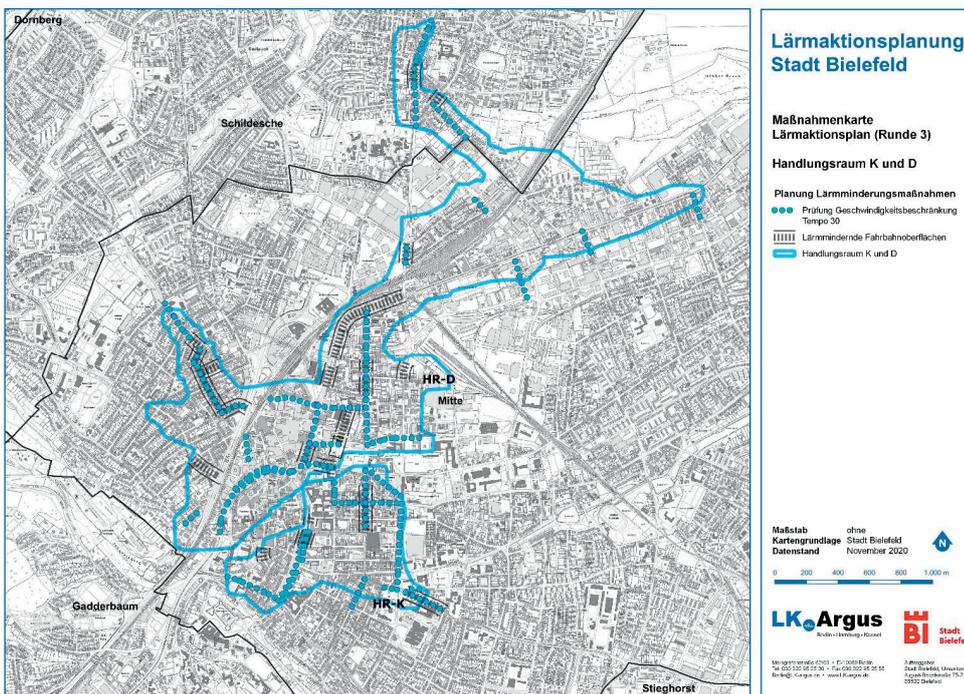
In Bielefeld wurden an verschiedenen Orten dringende Anliegen bezüglich des Verkehrslärms geäußert. Beispiele sind der Ostwestfalendamm, die Prießallee, die Jöllenbecker Straße und der Horstheider Weg. Die Teilnehmenden bemängelten unter anderem die Lärmschutzmaßnahmen am Ostwestfalendamm sowie das hohe Verkehrsaufkommen und die zu hohe Geschwindigkeit. Vorgeschlagene Lösungen umfassen Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lärmschutzwände, neue leisere Fahrbahnoberflächen und eine Änderung der Verkehrslenkung. Insgesamt wurden 124 Maßnahmenvorschläge ausgewertet, wobei die Senkung der Höchstgeschwindigkeit, Verkehrslenkungsänderungen und Verkehrsberuhigung am häufigsten genannt wurden. Der Verkehrslärm ist aus Sicht der Bürger*innen die Hauptlärmquelle. Die meisten Beiträge bezogen sich auf den Straßenverkehrslärm.

5. Rückblick und Vorschau

5.1 Was wurde bisher umgesetzt?

Die fortlaufende Entwicklung der Lärmaktionspläne erfordert eine gründliche Analyse sowie die stetige Erarbeitung von Strategien zur Umsetzung. Dabei lassen sich Maßnahmen identifizieren, die zügig umsetzbar sind, während andere einen längeren Zeitraum benötigen, um vollständig realisiert zu werden. Auch bereits beschlossene Maßnahmen aus vorherigen Plänen können noch in der Umsetzungsphase stecken oder sogar bis zum aktuellen Lärmaktionsplan 2024 nicht vollständig umgesetzt sein, was die Notwendigkeit einer längerfristigen Betrachtung unterstreicht. Ein genauer Blick auf die Maßnahmenkarten der zwei Handlungsräume aus dem dritten Lärmaktionsplan zeigt, dass eine Vielzahl von Ansätzen verfolgt wird, um den Lärm zu reduzieren. Neben dem Einbau der Fahrbahnoberfläche und der Prüfung und Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 sind auch Maßnahmen zur Straßenumgestaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, für Fuß- und Radverkehr oder zur Verkehrsberuhigung, Schaffung neuer Abbiegebeziehungen, einer Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, einer anderen Verkehrsführung und Reduzierung der Verkehrsmengen oder zugunsten größerer Abstände zwischen Emittent (Straße) und Immissionsort (Wohngebäude) in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen für die Lärmbrennpunkte im Plan empfohlen, um die Lärmbelastung zu verringern. Die nachfolgende Abbildung zeigt Durchführungsempfehlungen aus dem 3. Lärmaktionsplan beispielhaft für Tempo 30 und lärmindernde Fahrbahnoberflächen.

Karte 6: Durchführungsempfehlungen für Tempo 30 und lärmindernde Fahrbahnoberflächen aus dem 3. Lärmaktionsplan



Quelle: Umweltamt Stadt Bielefeld

Die Beispiel-Karte zeigt die Empfehlungen zur Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 und für eine lärmindernde Fahrbahnoberfläche. Über den Stand der Maßnahmenumsetzung wird regelmäßig unterrichtet; die Informationen dazu können im Archiv auf der Internetseite <https://archiv.bielefeld-wird-leiser.de/informationen.html#href=informationen%2Fberichte-zum-stand-der-massnahmenumsetzung-des-zweiten-laermaktionsplans.html&container=%23main-content> eingesehen werden. Der 4. Lärmaktionsplan enthält den aktuellen Umsetzungsstand (März 2024). Dieser wird ebenfalls veröffentlicht, wenn der Plan abschließend politisch beschlossen ist.



Welche Umsetzungsstellen kümmern sich um die Maßnahmenrealisierung?

Die Handlungsprogramme und Lärminderungskonzepte, die im aktuellen Lärmaktionsplan enthalten sind, bieten Empfehlungen für die Durchführung von Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms. Diese Empfehlungen werden in verkehrliche Strategien und Bauprogramme integriert und in gesamtträumlichen Planungen oder Bauleitplänen sowie z.B. in der Freiraumplanung berücksichtigt. Es erfordert jedoch weitere detaillierte Prüfungen, bevor sie umgesetzt werden können. Die Zuständigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen sind klar definiert und erfordern eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden und Institutionen. Während die Straßenverkehrsbehörde über die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheidet, obliegt die Auswahl lärmindernder Fahrbahnoberflächen dem Straßenbauamt während der Ausführungsplanung. Den Bau von Lärmschutzwänden entlang der Haupteisenbahnstrecke und die Förderung von Lärmschutzfenstern im Einwirkungsbereich dieser Strecke führt die Deutsche Bahn (DB Netz AG) durch. Für weniger Lärm entlang der Stadtbahnachsen setzt sich die moBiel GmbH ein. Die Berücksichtigung von Lärmschutzvorkehrungen in der Stadtentwicklung und Bauleitplanung erfolgt von der Bau- und Planungsverwaltung. Die Umweltplanung kümmert sich u.a. um den Schutz von ruhigen Gebieten und die Planung in Freiräumen und in Grünflächen mit Bedeutung für die Erholung, wie zum Beispiel Parks.

5.2 Welche Maßnahmen laufen konkret?

Bau von Lärmschutzwänden (DB)

Die DB investiert erhebliche Mittel in Bielefeld, um Maßnahmen zur Lärmsanierung umzusetzen. Dabei stehen der Bau von Lärmschutzwänden und die Förderung von Lärmschutzfenstern im Fokus. Während einige Gebiete bereits von Sanierungsarbeiten profitieren, sind andere gerade noch im Bau oder in der Bauvorbereitung.

Die Arbeiten in „Bielefeld Nord“ sind bereits abgeschlossen, in den Gebieten „Bielefeld Süd „ und „Bielefeld Mitte“ bis mindestens 2026 fortgesetzt. Hier werden fünf weitere Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 3,8 Kilometern und einer Höhe von bis zu 3 Metern über der Schienenoberkante gebaut. Diese Wände bestehen aus schallabsorbierendem Aluminium und senken den Lärmpegel um durchschnittlich 4,5 bis 4,7 Dezibel.

Förderung Lärmschutzfenster

Bewohner von bis zu 2.422 Wohnungen haben die Möglichkeit, eine finanzielle Unterstützung von der DB für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftern zu erhalten. Die Teilnahme an dieser Förderung aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm der DB ist für Betroffene freiwillig. Im Juni 2022 wurde mit dem dritten Lärmaktionsplan beschossen, den Einbau von Lärmschutzfenstern entlang kommunaler Straßen mit hohen Lärmpegeln über 65/55 dB(A) Gesamttag – LDEN/Nacht – LNight zu fördern. Die Förderung ist eine freiwillige Leistung und hängt von der finanziellen Situation der Stadt Bielefeld ab. Die Reihenfolge der Förderung richtet sich nach der Höhe der Lärmpegel. Um von dieser Förderung profitieren zu können, müssen die Anforderungen der Förderrichtlinie der Stadt Bielefeld zum Lärmschutzfensterprogramm erfüllt sein. Im Jahr 2023 konnten Interessierte ausnahmsweise bis zum 31. Oktober online über das städtische Serviceportal unter dem Suchbegriff „Lärmschutzfenster“ einen schriftlichen Antrag stellen. Die Förderung wird ausschließlich auf schriftlichen Antrag gewährt. Die Antragstellung soll 2024 fortgesetzt werden.

Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen

In vielen Gemeinden werden mittlerweile verschiedene Fahrbahnoberflächen eingebaut, die dazu beitragen, den Lärm zu reduzieren. Dazu gehören Splittmastixasphalte wie SMA 5, SMA 5 LA und SMA 8 LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5D, der offenporige Asphalt (OPA) in einschichtiger und mehrschichtiger Ausführung sowie die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V).

In der Stadt Bielefeld wird hauptsächlich der Splittmastixasphalt – SMA 8 LA eingebaut. Diese Fahrbahnoberfläche zeichnet sich durch seine lärmindernden Eigenschaften und hohe Haltbarkeit aus. Sie kann an stark befahrenen lauten Straßen eine spürbare Lärminderung von etwa 3 dB(A) erreichen. Die Stadt prüft seit 2010 bei allen Straßenbauvorhaben den Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen, wenn Lärm oberhalb der Auslöseschwelle vorherrscht. Es ist jedoch wichtig, zu wissen, dass der Lärmaktionsplan keine automatische Umsetzung aller Maßnahmen garantiert. Vielmehr bedarf es weiterer detaillierter Prüfungen und Abstimmungen, um Maßnahmen zu realisieren und die Lärmbelastung langfristig zu reduzieren.

Begrenzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf beispielsweise Tempo 30 ist in der Regel eine hoch wirksame und nach positiv abgeschlossener Einzelfallprüfung relativ gut umzusetzende Lärminderungsmaßnahme. Deshalb soll die Umsetzung an den Lärmbrennpunkten (LBP) laut Durchführungsempfehlungen aus den Maßnahmensteckbriefen des 3.Lärmaktionsplans schrittweise im Einzelfall geprüft und dann angeordnet werden. Im 4. Lärmaktionsplan ist der aktuelle Umsetzungsstand (März 2024) dazu enthalten. Die Stadt ordnet geringere Geschwindigkeiten für mehr Sicherheit und weniger Lärm im Einzelfall beispielsweise dann an, wenn soziale Einrichtungen betroffen sind, wenn Radwege gebaut werden und/oder wenn der Lärmaktionsplan Durchführungsempfehlungen hierzu enthält und entsprechende Umsetzungsbeschlüsse vorliegen.

Ausschöpfung von Potenzialen zur Verkehrsreduzierung und Verbesserung der Verkehrsabwicklung

Es werden Möglichkeiten, den Lärm zu reduzieren, ausgeschöpft, wenn Straßen umgestaltet oder umgebaut werden. Dazu gehört unter anderem auch ein Rückbau von Fahrspuren mit dem Begleiteffekt oder der Folgewirkung, dass sich dann der motorisierte Individualverkehr verringern kann, der Bau von Radwegen erfolgen und ein größerer Abstand zwischen Emittent (Straße) und Immissionsort (Wohngebäude) entstehen kann oder vereinzelt Verbesserungen des Verkehrsflusses durch (Neu)Einstellung von Ampeln oder Veränderungen der Parksituation im (Straßen)Seitenraum möglich sind. In der Kombination können diese Maßnahmen als Bündel zusammen mehrere Dezibel Entlastung bewirken.

So bewirkt beispielsweise 20 Prozent weniger Verkehr etwa 1 dB(A) weniger Lärm und die Halbierung der Verkehrsmenge (50 Prozent) schon 3 dB(A) niedrigere Pegel. Verringert sich die Lärmbelastung um 10 dB(A), dann wird dies vom menschlichen Gehör als halb so laut wahrgenommen. Als vereinfachte Faustregel gilt „LANGSAMERES UND GLEICHMÄßIGERES FAHREN VON WENIGER MOTORISIERTEN FAHRZEUGEN BEDEUTET LEISERES FAHREN!“

Damit eine möglichst hohe Lärminderung erzielt werden kann, kombiniert die Stadt verschiedene Lärminderungsmaßnahmen bei Umgestaltungsvorhaben, weil dann grundsätzlich mehr Spielraum für Veränderungen im Straßenraum bestehen.

Einbau neuer und „Wartung“ vorhandener Gleise

Die Stadtwerke/moBiel GmbH prüft beim Einbau neuer Stadtbahngleise, ob diese je nach Material vorher geschliffen werden müssen, damit keine Unebenheiten oder Riffel vorhanden sind, die zur Lärmentstehung beitragen würden. Damit die Gleise glatt und dadurch in leiserem Zustand bleiben, wird regelmäßig nach Bedarfsplanung ein sog. Schienenschleiffahrzeug eingesetzt oder die Gleise werden befeuchtet bzw. eingeschmiert. Durch derartige Lärminderungsmaßnahmen können Pegel in einer Größenordnung um 5 dB(A) spürbar gesenkt werden.

➔ Auf einen Blick:

Die Umsetzung unterschiedlicher Lärminderungsmaßnahmen, wie der Bau von Lärmschutzwänden, die Förderung von Lärmschutzfenstern, die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen in lärmindernder Ausführung oder von neuen geschliffenen Gleisen sowie die Anordnung von Tempo 30 läuft durch diverse Umsetzungsstellen kontinuierlich. Dabei können insbesondere durch die Realisierung von miteinander kombinierten Maßnahmen, man spricht von sogenannten Maßnahmenbündeln, die größten Lärminderungseffekte erzielt werden. Wenn Straßen umgestaltet oder umgebaut werden, sind hierfür die Chancen am größten.

6. (Aus)Wirkungen – Welche Effekte haben die bisher ergriffenen Maßnahmen?

Lärmschutzfenster stellen eine Möglichkeit dar, das Eindringen des Lärms von außen in die Innenräume der Wohngebäude zu verhindern. Je nach Typ und Qualität können sie eine Schalldämmung von über 25 dB(A) erreichen. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass sie den sog. Außenlärm, d.h. die Pegel außerhalb des Gebäudes zum Beispiel im Garten oder auf Terrasse oder Balkon, nicht reduzieren. Die Minderung dieses Außenlärms durch geeignete Maßnahmen ist das Hauptziel des Lärmaktionsplans.

Lärmschutzbauwerke, leise Fahrbahnoberflächen, geschliffene oder geschmierte, befeuchtete Gleise und die Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h bewirken deutliche Verbesserungen der Lärmsituation für Anwohner. Geschlossene Lärmschutzfenster können das Eindringen von Lärm in die Innenräume der Wohnung verhindern. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann die Lebensqualität für viele Menschen mit einem Lärmpegel ab 65/55 dB(A) Gesamttag – LDEN/Nacht – LNight signifikant verbessern und muss gemäß EU-Vorschriften regelmäßig zeitnah erfolgen, um die Lärmbelastung zu reduzieren, lärmbedingte Gesundheitsrisiken zu vermeiden und das Wohlbefinden der Anwohner zu steigern.

Die Maßnahmenkombination kann hierbei mehr bewirken als eine einzelne Maßnahme. Deshalb empfiehlt der Lärmaktionsplan in betroffenen Handlungsräumen die Durchführung verschiedener Maßnahmen zeitlich gestaffelt, um eine größtmögliche Lärmentlastung zu erzielen. Die Maßnahmensteckbriefe des Plans liefern hierfür die Grundlage. Die Wirksamkeit der empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung gemäß dem dritten Lärmaktionsplan variiert stark. Insbesondere Maßnahmen, wie Lärmschutzwände oder geschliffene Gleisoberflächen, leise Fahrbahnbeläge oder die Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h bewirken jeweils für sich eine spürbare Pegelminderung in v.g. Größenordnung zwischen 3–5 dB(A). Im Vergleich dazu sind herkömmliche Fahrbahnsanierungen mit normalem Asphalt oder eine marginale Vergrößerung des Abstands zwischen Wohnungen und Straßen weniger wirksam.

Derartige Maßnahmen erfordern deshalb, wie zuvor bereits beschrieben, die Kombination mit anderen Maßnahmen, um eine bessere Gesamtlärminderung zu erreichen. Für eine beträchtliche Anzahl von Menschen, die einem Lärmpegel ab 65/55 dB(A) Gesamttag – LDEN/Nacht – LNight ausgesetzt sind, kann die Umsetzung der Maßnahmen aus den Lärminderungskonzepten eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität bedeuten. Diese Verbesserungen müssen gemäß den EU-Vorschriften regelmäßig gemeldet werden. Daher ist es unerlässlich, dass die Maßnahmen zur Lärminderung in den betroffenen Handlungsräumen schrittweise umgesetzt werden. Die Belastung durch Lärm kann so langfristg spürbar reduziert und das Wohlbefinden der Anwohner deutlich gesteigert werden.

7. Ausblick: Wie geht es zukünftig weiter?

Die nächste Umgebungslärmkartierung findet 2027 statt und ist Grundlage für die Runde 5 der Lärmaktionsplanung in 2029. Von den dann im vierten Lärmaktionsplan festgelegten mehrfachbelasteten Handlungsräumen (Umweltgerechtigkeit) und geplanten Maßnahmen sowie Durchführungsempfehlungen zur Lärminderung, können voraussichtlich nicht alle bis zum nächsten Lärmaktionsplan 2029 vollständig umgesetzt werden, so dass diese darüber hinaus weiterhin bestehen bleiben.

An dieser Planaufstellung wird die Öffentlichkeit dann wieder beteiligt. Darüber hinaus und/oder zwischendurch besteht grundsätzlich die Möglichkeit sich mit Anliegen außerhalb des Planaufstellungsverfahrens an die zuständigen Verwaltungsstellen zu wenden.