

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 8. Februar 2022**

**„Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt
Bremen (3. Stufe)“**

Der Senat überreicht der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) den Senatsbeschluss zur „Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Bremen (3. Stufe)“ mit der Bitte um Beschlussfassung noch in der nächsten Sitzung.

Nach den Vorgaben gemäß § 47d Absatz 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) müssen im Rahmen der Lärminderungsplanung die städtischen kommunalen Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden. Sie basieren dabei auf den Ergebnissen der Lärmkartierung. Für die Überprüfung und erforderlichenfalls Überarbeitung sind demnach insbesondere die vergangenen Lärmkartierungen der Jahre 2007, 2012 und 2017 sowie die bestehenden Lärmaktionspläne 2009 und 2014 relevant. Im Verfahren der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Entsprechend oben genannter Vorgaben wurde der bestehende Lärmaktionsplan überprüft und fortgeschrieben. Aufgrund von Abstimmungsbedarf mit dem Bund zum Umfang der Überprüfung, Verzögerungen in Folge der Corona-Pandemie und einer in der Folge erschwerten Abstimmung der Eingaben konnte die Lärmaktionsplanung erst 2021 abgeschlossen werden. Auf der Grundlage der bevorstehenden Lärmkartierung 2022 ist für die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans 2023/2024 zu erwarten. Dort werden auch die Ideen der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

Die Deputationen MoBS (S) und KULT (S) haben den Lärmaktionsplan (3. Stufe) am 13.01.2022 und am 19.01.2022 beschlossen und der Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft zugestimmt. Der Senat hat das Beratungsergebnis der Deputationen MoBS (S) und KULT (S) entsprechend der Vorlage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 20.01.2021 am 01.02.2022 zur Kenntnis genommen.

Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

| | | | |
|---------------------------|--|----------------------------|-------------------------|
| Ressort: | Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau | Verantwortlich: | ██████████ |
| Abteilung/Referat: | 2 / 22 | Telefon: | ████ |
| Vorlagentyp: | Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen | Aktenzeichen: | 600-2-07-04-10/2020-2-1 |
| öff. / n.öff.: | öffentlich | Wirtschaftlichkeit: | Keine WU |

| Beratungsfolge | Beratungsaktion |
|---|-----------------------------|
| Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP | beschließend |
| Städtische Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierökologie - 20. WP | beschließend |
| Wählen Sie ein Element aus. | Wählen Sie ein Element aus. |
| Wählen Sie ein Element aus. | Wählen Sie ein Element aus. |

Titel der Vorlage:

Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Bremen (3. Stufe)

Vorlagentext:

A. Problem

Nach den Vorgaben gemäß § 47d Absatz 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) müssen im Rahmen der Lärminderungsplanung die kommunalen Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden. Sie basieren dabei auf den Ergebnissen der Lärmkartierung. Die letzte Lärmkartierung erfolgte im Jahr 2017. Für die Überprüfung und erforderlichenfalls Überarbeitung sind demnach insbesondere die Lärmkartierungen der Jahre 2007, 2012 und 2017 sowie die bestehenden Lärmaktionspläne 2009 und 2014 relevant. Im Verfahren der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist die Öffentlichkeit zu beteiligen.

B. Lösung

Entsprechend oben genannter Vorgaben wurde der bestehende Lärmaktionsplan überprüft und fortgeschrieben. Aufgrund von Abstimmungsbedarf mit dem Bund zum Umfang der Überprüfung, Verzögerungen in Folge der Corona-Pandemie und einer in der Folge erschwerten Abstimmung der Eingaben konnte die Lärmaktionsplanung erst 2021 abgeschlossen werden. Hierzu wurden die Lärmkartierungen der Jahre 2007, 2012 und 2017 sowie die bestehenden Lärmaktionspläne 2009 und 2014 erst 2020/21 evaluiert und das Ergebnis im Bericht „Umgebungslärm in der Stadtgemeinde Bremen – Überprüfung der Aktionspläne 2009 und 2014 gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG (Stand 21.10.2021)“ dargelegt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Überprüfung zeigen, dass die Zahl von Lärm betroffener Personen relativ konstant geblieben ist. Hauptgrund hierfür ist, dass zwar Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden, diese aber bei passivem Schallschutz, wie er klassischerweise insbesondere in der Bauleitplanung regelmäßig Anwendung findet, in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden. Bewertungskriterium bei der Bestimmung der Betroffenen ist immer der Immissionspegel vor der Fassade. Aufgrund gleichzeitig stark steigender Ausweisung neuer Wohnbebauung in den letzten Jahren stagniert die Zahl potentiell von Lärm betroffener Personen. Gleichzeitig zeigte sich, dass viele geplante Maßnahmen aus vorherigen Lärmaktionsplänen noch nicht vollständig umgesetzt werden konnten.

Im aktuellen Verfahren erfolgte eine Öffentlichkeitsbeteiligung von Bürger:innen sowie die Beteiligung der Beiräte zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans im November und Dezember 2020. Die Ergebnisse der Beteiligungen werden im in Anlage 2 befindlichen Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung ausführlich beschrieben. Es zeigte sich, dass viele Eingaben aufgrund fehlender Rechtsgrundlage (Straßen und Schienenwege befinden sich bereits in einem Zustand entsprechend der aktuellen Gesetzgebung) oder hoher straßenverkehrsrechtlicher Hürden (Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen) nicht ohne weiteres umsetzbar sind. Dennoch werden die Hinweise in der zukünftigen Planung berücksichtigt. Aufgrund einer Senkung der Auslöseschwellwerte der Lärmsanierung an Straßen im Sommer 2020 und an Schienenwegen ab 2022 ist zukünftig von weiteren Schallschutzmaßnahmen des Bundes in Bremen auszugehen.

Im Jahr 2022 findet bereits die nächste Lärmkartierung in der Stadtgemeinde Bremen statt, in der aktuelle Eingangsdaten hinsichtlich Verkehrszahlen, Bebauungen und Nutzungsarten von Gebäuden und Flächen berücksichtigt werden. Für die bevorstehende Lärmkartierung 2022 kann es bedingt durch die dann neue gültige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm gegebenenfalls zu leicht abweichenden Ergebnissen kommen. Aus diesem Grund ist für die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans geplant. Dort werden auch Ideen der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung 2020 hat gezeigt, dass eine Kombination aus Veranstaltungen vor Ort in den Ortsämtern und interaktiven Karten online, auf denen Lärmprobleme verortet werden können, für die Zukunft der sinnvollste Weg ist.

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die Vorlage des Lärmaktionsplans und dessen Verabschiedung haben keine finanziellen Auswirkungen. Sollten Maßnahmen, die genannt sind, umgesetzt werden, so sind diese von den zuständigen Ressorts und Ämtern innerhalb ihrer Budgets umzusetzen, oder es bedarf eigenständiger Vorlagen, mit denen die Finanzierung sichergestellt werden soll.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen hat die Vorlage des Lärmaktionsplans nicht.

Lärmbelastungen betreffen alle Geschlechter gleichermaßen. Genderbezogene Fragestellungen werden gegebenenfalls in konkreten Umsetzungsmaßnahmen beachtet.

D. Beteiligung/Abstimmung

Keine.

E. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung durch die Deputation. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

Beschlussempfehlung:

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung beschließt den Lärmaktionsplan (3. Stufe) und stimmt dessen Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Kenntnisnahme zu.
2. Die städtische Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierökologie beschließt den Lärmaktionsplan (3. Stufe) und stimmt dessen Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Kenntnisnahme zu.

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2020/2021 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

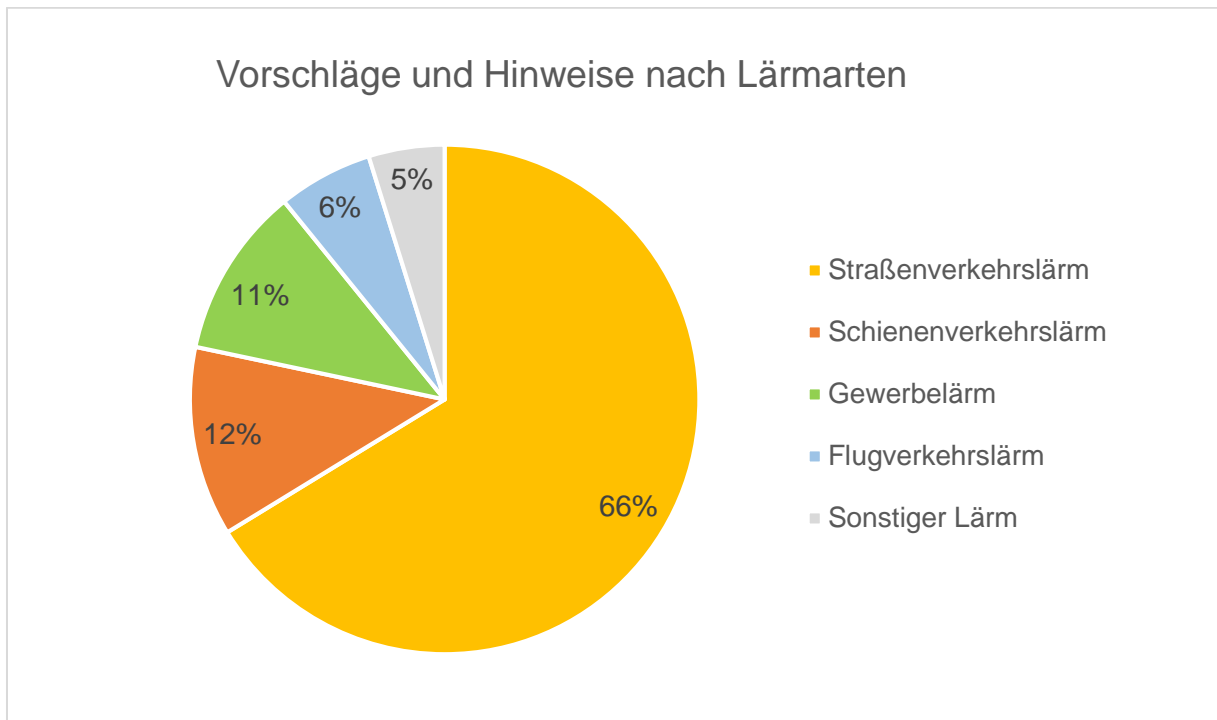
Nach den beiden in den Jahren 2013 und 2014 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen zur Lärmaktionsplanung der 2. Stufe erfolgte Ende 2020 eine weitere Beteiligung am Verfahren der Überprüfung und Fortschreibung der bestehenden Aktionspläne 2009 und 2014. Grundlage für die Überprüfung der bestehenden Lärmaktionspläne sind die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017. Über die Internetseite <https://www.bauumwelt.bremen.de/info/laermaktionsplan> wurden umfangreiche Informationen zum Planungs- und Verfahrensstand der Lärmaktionsplanung geboten (siehe Anlage 1). Es wurden sowohl die vorherigen Lärmkartierungen als auch Lärmaktionspläne bereitgestellt, ebenso Berichte z.B. zur Bedarfsanalyse Bahnlärm. Über den Beginn der Beteiligungsphase, Informationen zur Mitwirkung, Erreichbarkeit der Internetseite und zuständige E-Mail-Adresse wurde in der Presse frühzeitig informiert (siehe Anlage 2). Das entsprechende Informationsangebot auf der Internetseite ist auch nach Ablauf der Beteiligungsphase noch verfügbar.

Die Bürger:innen konnten im Zeitraum vom 15.10.2020 bis 15.11.2020 und die Ortsämter vom 09.11.2020 bis 04.12.2020 (siehe Anlage 3) ihre Anregungen, Hinweise und Vorschläge zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans einreichen. Insgesamt wurden alle Eingaben bis zum Ende des Jahres 2020 berücksichtigt, auch wenn diese nach o.g. Fristen lagen. Die Beteiligung war sowohl über ein Formular auf der Homepage zum Lärmaktionsplan, per E-Mail an eine gesondert eingerichtete Mailadresse als auch über die angegebene Postanschrift möglich.

Insgesamt sind 131 Eingaben eingegangen. Die Eingaben erfolgten ausschließlich digital. Zusätzlich erfolgten einige wenige Anfragen telefonisch. Diese wurden im Regelfall als Lärmbeschwerde bearbeitet und nicht bei oben genannten Zahlen berücksichtigt. Die Eingaben bezogen sich dabei weniger auf die Überprüfung des Lärmaktionsplanes als vielmehr auf die Benennung bekannter, aber auch neuer Lärmproblematiken. Die Zuordnung zu den Umgebungslärmarten Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Gewerbelärm, Fluglärm sowie zu der Kategorie Sonstiger Lärm erfolgte nach den jeweiligen benannten Lärmarten je Eingabe. Da in den einzelnen Eingaben teils auf mehrere Lärmarten der genannten Kategorien Bezug genommen wurde, erhöhte sich in der Auswertung die Anzahl an Anregungen, Hinweisen und Vorschlägen auf insgesamt 166. Wurden zu einer Lärmquellenart, wie häufig zum Straßenverkehrslärm, verschiedene Aspekte angeführt wie beispielsweise Tempo 30, Schallschutz an Autobahnen oder durch Autoposer:innen verursachter Lärm wurden diese Belange zwar in den beigefügten Tabellen (siehe Anlagen 5 und 6) einzeln aufgeführt, wurden jedoch für den Bericht nur einmal zur Kategorie Straßenverkehrslärm gezählt. Aus diesem Grund finden in der Erstellung von Abbildung 1 166 Eingaben und in der zweiten Abbildung zum Straßenverkehrslärm 110 Eingaben Berücksichtigung. Details zur Beteiligung von Bürger:innen sowie der Beiräte sind den beiden Tabellen der Anlagen 5 und 6 zu entnehmen. Dokumentiert sind in den Tabellen die jeweiligen Eingabe-Texte sowie die dazugehörigen Anmerkungen von verschiedenen Behörden und Unternehmen. Anlage 4 bietet eine Übersicht über die beteiligten 16 ämterübergreifenden Stellen, welche um Anmerkungen zu den jeweiligen Eingaben gebeten wurden. Die Anmerkungen können dabei sowohl allgemeine Hinweise sein, geben teilweise aber auch Informationen zu konkret geplanten Vorhaben oder bereits durchgeführter Prüfungen.

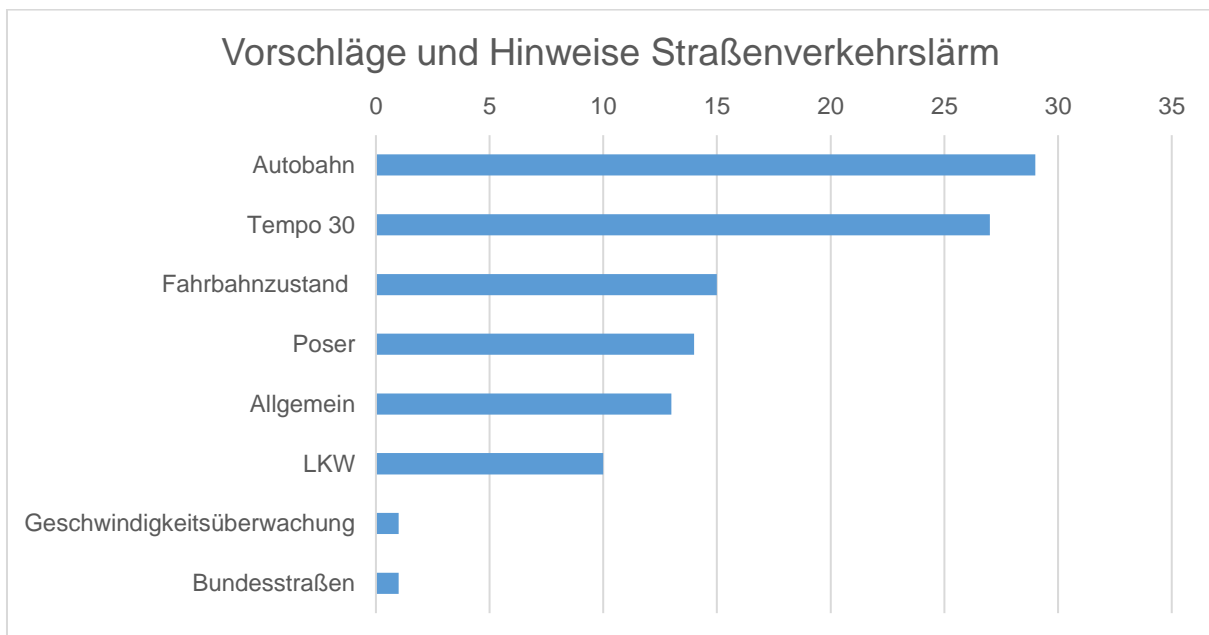
Den Schwerpunkt aller Beiträge bildet, wie in Abbildung 1 dargestellt, der Straßenverkehrslärm mit 66 %. Weitere 12 % beziehen sich auf den Schienenverkehrslärm, 11 % auf Gewerbelärm, 6 % auf Flugverkehrslärm und 5 % auf sonstigen Lärm.

Abbildung 1: Prozentualer Anteil der Beiträge 2020/2021 nach Lärmarten



Da sich die meisten Beiträge mit den Themen rund um den Straßenverkehrslärm befassen, zeigt Abbildung 2 die Untergliederung in der Kategorie Straßenverkehrslärm nach absoluten Zahlen.

Abbildung 2: Beiträge zum Straßenverkehrslärm in absoluten Zahlen



Straßenverkehrslärm

Zum Straßenverkehrslärm liegen insgesamt 110 Hinweise und Anregungen vor. Zwei Schwerpunkte bilden die Maßnahmen Minderung von Straßenverkehrsräuschen an Autobahnen sowie Tempolimit auf 30 km/h.

Es liegen 29 Beiträge zur Lärmbelastung durch Autobahnen bzw. zu konkreten Hinweisen zur Minderung der Straßenverkehrsgeräusche an Autobahnen vor. Die meisten Eingaben aus einem Stadtteil (sieben) sind aus Obervieland mit Hinweisen zu sehr lauten Straßenverkehrsgeräuschen bzw. Lärmzunahme auf der A1 sowie Vorschlägen von Lärminderungen durch zusätzliche Lärmschutzwände an der A1 eingegangen. Aus Hemelingen befassen sich fünf Einträge ebenfalls mit Lärmschutzwänden an der A1 bzw. weisen auf die Lärmbelastung hin. Weitere fünf Hinweise aus Osterholz betreffen verbesserten Lärmschutz von Autobahnbereichen der A27 zwischen den Anschlussstellen Vahr und Sebaldsbrück.

Mit dem Vorschlag bzw. dem Hinweis auf eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als Maßnahme zur Minderung von Straßenverkehrslärm befassen sich 28 Beiträge. Aus der Neustadt kamen mit acht Eingaben die meisten aus einem Stadtteil. Für z.B. die Straße „Im Kirchweg“ wurde die dauerhafte Einführung von Tempo 30 aufgrund der Verkehrsbelastung bei Vorhandensein von sensiblen Einrichtungen vorgeschlagen. Das Amt für Straßen und Verkehr hat eine Prüfung vorgenommen und festgestellt, dass die Voraussetzungen für eine Anordnung nach § 45 (9) StVO wegen ÖPNV-Betroffenheit nicht erfüllt sind.

Für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowohl von 50 km/h auf 30 km/h als auch auf Autobahnen aus Lärmschutzgründen auf 100 km/h oder 80 km/h ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach §45 StVO auf Grundlage der Ergebnisse der Richtlinien für straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) erforderlich. Voraussetzung ist eine Überschreitung der entsprechenden Richtwerte (70 dB(A) – 75 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) – 65 dB(A) in der Nacht) des Beurteilungspegels. Zudem muss durch die Maßnahme u.a. eine Pegelreduzierung um mindestens 3 dB(A) erreicht werden. Der Nachweis erfolgt durch Berechnungen nach RLS-19 in einem entsprechenden Lärmgutachten. Die Lärmkartierung kann lediglich als Orientierung bei der Beurteilung der Situation vor Ort dienen. Zuständig für Geschwindigkeitsreduzierungen sind je nach Straßengattung die Autobahngesellschaft (Autobahnen und Bundesstraßen) oder das Amt für Straßen und Verkehr Bremen (städtische Straßen und ein Teil der Bundesstraßen). Aufgrund der festen Vorgaben bestehen hohe Hürden bei der Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen.

Im Zuge der vorangegangenen Öffentlichkeitsbeteiligungen in 2013 und 2014 wurden insgesamt rund 30 Straßen bzw. Straßenabschnitte hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h näher geprüft. Kriterium hierbei war die Zahl von Lärmbetroffenen, die Verlagerung von Verkehren sowie der Vorrang von ÖPNV und LKW-Führungsnetz.

Als dritthäufigste Straßenverkehrslärmquelle wurden Autoposer:innen angeführt. Da derartige Geräuschentwicklungen nicht im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan stehen bzw. durch diesen rechtlich nicht verhindert werden können, wurde das Thema an den Senator für Inneres weitergegeben. Die Polizei wird auch weiterhin Kontrollen von Autoposer:innen durchführen.

Die Kategorie Allgemeiner Straßenverkehrslärm beinhaltet Eingaben zur Verwendung von Signalhörnern von Rettungsdiensten, der Polizei und der Feuerwehr, welche in § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geregelt ist. Zwei Eingaben weisen auf laute Straßenreinigungsarbeiten teils ab 05:00 Uhr morgens bzw. auf die neuen kleineren, aber lautereren Müllfahrzeuge hin. In zwei weiteren Eingaben werden Motorräder mit hoher Geschwindigkeit bzw. laute 2-Takter-Mopeds vorgebracht. Weitere Eingaben betreffen verkehrslenkende Maßnahmen, aktiven Lärmschutz durch Installation einer Lärmschutzwand, die Dämmung einer Wegeverbindung oder die Einstufung als ruhiges Gebiet (Stadtoase).

Zum Fahrbahnzustand liegen 13 Vorschläge und Hinweise vor, in denen sich auf den Austausch von Pflaster durch Asphalt, sehr schlechter Straßenzustand/beschädigte Fahrbahn

sowie klappernde Deckel von Schachtabdeckungen bezogen wurde. Das ASV teilte zu der Eingabe zum „extrem schlechten Zustand des Hastedter Osterdeichs zwischen Fährstraße und Hansacarrée“ mit, dass die Fahrbahn am Hastedter Osterdeich im Frühjahr 2021 Instand gesetzt werden soll. Zum Vorschlag aus dem Stadtteil Walle zur schnellen Umsetzung der Oberflächenerneuerung des Steffenswegs sind zwei Anmerkungen der hanseWasser Bremen GmbH sowie vom ASV eingegangen. hanseWasser Bremen GmbH plant für den Kanalbau eine koordinierte Bauabwicklung. Derzeit sind sowohl die Straßenplanung als auch die Kanalplanung noch voranzutreiben und abzuschließen. Aus derzeitiger Sicht der noch zu erledigenden Planungsschritte ist ein Start der Bauarbeiten im ersten Quartal 2022 möglich und wird angestrebt. Beim ASV ist die Umgestaltung mit einhergehendem Belagsaustausch im Steffensweg in der Planung. Die Umsetzung könnte im Anschluss an die Kanalsanierung erfolgen.

Schienenverkehrslärm

Zum Schienenverkehrslärm liegen 20 Hinweise und Anregungen vor, von denen sich 13 auf Belange der DB Netz AG beziehen und sieben hinsichtlich der Geräusche von Straßenbahnen auf die Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Die meisten Eingaben zum Lärm von bundeseigenen Eisenbahnstrecken weisen auf den Wunsch bzw. auf fehlende Lärmschutzwände hin. Diese Hinweise kamen aus Hemelingen (4), Gröpelingen (2), Neustadt (1), Mitte (1), Horn-Lehe (1), Walle (1), Findorff (1), Woltmershausen (1) sowie in einem Fall ohne Ortsangabe. Einige Streckenabschnitte wurden bereits mit den damals gültigen Auslöseschwellwerten lärmsaniert. Ein weiterer Anspruch besteht nach Auskunft der Deutschen Bahn aktuell nicht. Die Absenkung der Auslöseschwellwerte zur Lärmsanierung im Juli 2020 ab 2022 hat zur Folge, dass auch bereits lärmsanierte Streckenabschnitte noch einmal geprüft werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Lärmsanierung an einigen Streckenabschnitten werden noch nicht sanierte Streckenabschnitte allerdings vorrangig saniert. Es ist dennoch davon auszugehen, dass auch in Bremen durch die Absenkung neue Maßnahmen umgesetzt werden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist aus oben genannten Gründen allerdings mit Zeithorizonten von mehr als fünf Jahren zu rechnen. Aus diesem Grunde können derartige Maßnahmen nur eingeschränkt im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. Zudem kann auf die geplanten Maßnahmen aus der Bedarfsanalyse Bahnlärm verwiesen werden. Hierzu ist eine Finanzierung über den Haushalt zu sichern. Dies erscheint aktuell insbesondere aufgrund der coronabedingten Haushaltssituation unwahrscheinlich.

Gewerbelärm

Zum Gewerbelärm gibt es 18 Hinweise und Anregungen. Fünf Eingaben kamen aus dem Stadtteil Gröpelingen zum auch nachts auftretenden Lärm auf dem Gelände einer Recycling-Firma im Industriehafen. Im Auftrag von SKUMS wurde im Umfeld des Industriehafens Bremen eine Messung der Schallimmissionen über einen Zeitraum von drei Monaten von Dezember 2020 bis Februar 2021 durchgeführt. Informationen zu dieser Langzeitmessung sind auf der folgenden Internetseite verfügbar: https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm_im_land_bremen/laermmessung_industriehafen-806560

Weitere Gespräche und Abstimmungen zu dieser Lärmproblematik laufen.

Vier weitere Eingaben liegen aus Hemelingen zum Hemelinger Hafen vor, zu Lärm ausgehend vom Mercedes-Gelände sowie zur allgemeinen Reduzierung von Gewerbelärm im Stadtteil durch technische Maßnahmen. Die Lärmbelastung im Hemelinger Hafen ist bereits bekannt. Belange des Lärmschutzes können im Rahmen der Bauleitplanung und Genehmigungsplanung bearbeitet werden. Der entstehende Lärm bei Auslieferung der Mercedes-Fahrzeuge über die Verlade-Anlage nahe des Wohngebietes ist der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen (GAA) bekannt und es wird nach einer Lösung gesucht.

Aus Seehausen liegen drei Eingaben zum Lärm auf dem Gelände von ArcelorMittal vor. Die Firma stellte ihre Anmerkungen zur Verfügung. Darüber hinaus findet zwischen SKUMS, GAA und ArcelorMittal ein regelmäßiger Austausch auch über Lärmthemen statt.

Zwei Eingaben (aus Walle und ohne Ortsangabe) beziehen sich auf Lärmbelastung durch von Verbrennungsmotoren betriebene Maschinen von Gartenbau- bzw. Umwelt- und Dienstleistungsbetrieben für Wohnanlagen. Hier kann insbesondere auf die Regelungen in § 4 des Bremischen Immissionsschutzgesetzes verwiesen werden, welches über die Maschinenslärmschutzverordnung (32. BImSchV) hinausgehende Zeitbeschränkungen im Betrieb bestimmter Geräte vorsieht.

Weiterhin, wie auch aus der Neustadt, wurde angeregt, nach Maßnahmen zu suchen, um die Wohnbevölkerung im Umfeld von Verbrauchermärkten künftig besser vor den aus den Lieferverkehren resultierenden Lärmbelastungen zu schützen. Gespräche hierzu finden im Rahmen der Ansiedlung von Märkten regelmäßig statt.

Aus Walle kam der Hinweis, dass der Gewerbelärm ausgehend von der Roland-Mühle insbesondere im Sommer stärker ist, da vermutlich die Fenster zum Lüften geöffnet und die Maschinen lauter zu hören sind. Die GAA wird das Thema bearbeiten.

Ohne Ortsangabe erfolgte der Vorschlag, um die Lärmbelastung für die hafennahe Wohnbevölkerung durch Tag und Nacht laufende Motoren der Schiffe zu reduzieren, Landstrom für die Berufsschifffahrt bereitzustellen und die Nutzung verpflichtend vorzuschreiben.

Fluglärm

Die Anregungen und Hinweise zum Fluglärm wurden zur weiteren Bearbeitung an die Landesluftfahrtbehörde, die Flughafen Bremen GmbH, die Deutsche Flugsicherung GmbH sowie dem Luftfahrtamt der Bundeswehr weitergeleitet. In insgesamt neun Eingaben befassen sich drei mit dem Ruhen des nächtlichen Flugbetriebs im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr, mit der restriktiveren Handhabung bei der Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen von den nächtlichen Flugbeschränkungszeiten sowie mit der Änderung der in der Betriebsgenehmigung des Bremer Flughafens genannten Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die „mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen“, also der Änderung der genannten Kapitel 3 -Flugzeuge in Kapitel 4- und Kapitel 14-Flugzeuge in der Flughafengenehmigung. Nach internationalen Regelungen zum Lärmschutz regelt das Chicagoer Abkommen die Lärmzertifizierung von Flugzeugen nach Lärmkapiteln. Kapitel 3-Flugzeuge erfüllen den Mindeststandard beim Lärmschutz für Starts und Landungen an europäischen Flughäfen und müssen seit 2002 diesem Standard entsprechen. Kapitel 4-Flugzeuge wurden seit 2006 und Kapitel 14-Flugzeuge seit Ende 2017 zugelassen. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass rechtliche Rahmenbedingungen für weitere Maßnahmen zur Minderung von Fluggeräuschen am Bremer Flughafen nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung geschaffen werden können. Des Weiteren wurde auf den Lärm durch mehrfache Anflüge militärischer Transportflugzeuge, das Kreisen von militärischen Luftfahrzeugen über Bremen, Flüge von den Transportflugzeugen Airbus Beluga bedingt durch das angrenzende Luftfahrtunternehmen Airbus Group sowie Lärmbelastung durch Kleinflugzeuge hingewiesen.

Von Fluglärm betroffene Bürger:innen haben die Möglichkeit, zu Flügen des Bremer Flughafens mit möglichst genauen Zeitangaben zu Informationszwecken den Online-Service Fluglärm der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau <https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.31904.de> zu nutzen. Der Service bietet die Möglichkeit, veröffentlichte Fluglärmbeschwerden zu lesen oder

selbst eine Eingabe über das Eingabeformular zu tätigen. Im Online-Service Fluglärm werden – selbstverständlich ohne Angabe von personenbezogene Daten – der Stadtteil und der Eingabe-Text sowie die erteilte Antwort veröffentlicht.

Sonstiger Lärm

Unter „Sonstiger Lärm“ werden überwiegend Lärmbelästigungen ausgehend von Partygästen und Feiern im öffentlichen Raum benannt. Der Senator für Inneres hat die Eingaben zur Kenntnis genommen. Die Polizei wird an Stellen mit vermehrter Gastronomie Präsenz zeigen.

Auswirkungen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Lärmaktionsplan

Mit 166 Eingaben übertraf die Anzahl der Rückmeldungen die Erwartungen deutlich. Statt der inhaltlichen und redaktionellen Prüfung des Überprüfungsberichts des Lärmaktionsplanes ergaben sich insbesondere durch die Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche neue Hinweise auf Lärmprobleme. Dies bestätigt die Grunderkenntnis des Überprüfungsberichts. Auch in den Jahren 2017 bis 2022 waren und sind zahlreiche Personen von Lärm betroffen. Eine wichtige Erkenntnis der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist aber, dass Lärm im Umfeld von Autobahnen und Bundesstraßen oft in deutlich weiterer Entfernung negativ wahrgenommen wird, als es die Ergebnisse der Lärmkartierungen mit ihren Pegelbändern zeigen können. Maßnahmen lassen sich aus den Eingaben dagegen für diesen Lärmaktionsplan nur wenige ableiten. Dies liegt einerseits daran, dass viele Straßen und Schienenwege entsprechend der Gesetzgebung bereits mit Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art ausgestattet sind. Erst Änderungen in der Gesetzgebung auf Bundesebene, wie z.B. die erfolgte Senkung der Schwelle zur Lärmsanierung, können positive Wirkungen haben. Andererseits bestehen sehr hohe Schwellen z.B. bei der Ausweisung von Tempolimits aus Lärmschutzgründen. Aus anderen Gründen wurden und werden aber auch weiterhin Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen.

Viele der Eingaben betrafen Themen, die sich nicht über den Lärmaktionsplan regeln lassen. Auch hier wurde z.B. durch Sensibilisierung der Polizeibehörden nach einer Lösung gesucht. Andere Probleme wie Straßen- oder Kanalschäden konnten aufgrund der Mitwirkung der Bürger:innen bereits behoben werden. Auch wenn keine neuen konkreten Maßnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Lärmaktionsplan übernommen wurden, so konnten doch einige Probleme kurzfristig gelöst werden, auf vorhandene Planungen hingewiesen werden und geplante Vorhaben vorheriger Aktionspläne zeitlich konkretisiert werden.

Bereits in den Jahren 2023 und 2024 wird es basierend auf der Kartierung 2022 die nächste Stufe der Lärmaktionsplanung geben. Im Rahmen dieser Planung ist auch aufgrund der neuen Berechnungsvorschriften der Lärmkartierung eine Neuaufstellung des Lärmaktionsplanes geplant. Die pandemische Lage ist bis zu diesem Zeitpunkt hoffentlich vorüber, so dass eine deutlich ausführlichere und mehrstufige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung bei der kommenden Lärmaktionsplanung durchgeführt werden kann. Die jetzige Planung hat ebenso gezeigt, das zukünftige Onlinebeteiligungen sinnvollerweise auch mit einer interaktiven Karte umgesetzt werden und den Bürger:innen durch zusätzliche Fragebögen die Beteiligung erleichtert werden könnte.

Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe) werden vergleichbar mit einer Zwischenbilanz die bisherigen Maßnahmen, die Beschreibung der Lärmsituation sowie der Vergleich mit den Vorjahren betrachtet und bewertet. Die Beteiligung der Öffentlichkeit zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe

der Lärmaktionsplanung) wurde im vorliegenden Bericht erläutert. Im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Lärmaktionsplan (3. Stufe) durch die entsprechenden Gremien beschlossen und der Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Lärmaktionsplanung sowie die Maßnahmenumsetzung sind ein kontinuierlicher Prozess, welcher entsprechend des gesetzlich vorgeschriebenen 5-Jahres-Turnus überprüft wird. Bereits im Jahr 2022 erfolgt die nächste Lärmkartierung als weitere Basis für die kommende Lärmaktionsplanung der 4. Stufe. Bedingt durch neue aktualisierte Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) kann es 2022 zu leicht abweichenden Ergebnissen kommen. Aus diesem Grund ist für die kommende 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans geplant. In der nächsten Stufe werden auch Vorschläge und Hinweise der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Homepage zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Pressemitteilung zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom 12.10.2020

Anlage 3: Anschreiben an die Ortsämter und Beiräte

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

Anlage 5: Tabelle 1 „Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan“

Anlage 6: Tabelle 2 „Öffentlichkeitsbeteiligung Ortsämter zum Lärmaktionsplan“

Umwelt > Lärm > Umgebungs- und Lärm > Lärmaktionsplanung 2020

Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans - 3. Stufe

Willkommen auf der Seite der abgeschlossenen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bremen - 3. Stufe in der Zeit vom 15.10.2020 bis zum 15.11.2020. Zwischen dem 09.11.2020 und 04.12.2020 fand zusätzlich eine Beteiligung der Ortsräte und Bezirksräteglieder statt.

Die eingegangenen Hinweise (Erlaubnis nicht aktuell) (Bis 04. April 2021) noch in der Prüfung. Sobald alle Erlaubnisse freigegeben sind und der Bericht hier veröffentlicht ist, werden alle Personen per Mail informiert.

Im Folgenden finden Sie die wichtigsten Informationen rund um die Lärmaktionsplanung in Bremen, zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans sowie Ihre Beteiligungsrechte.

Was ist ein Lärmaktionsplan?

In einem Lärmaktionsplan erörtert eine Stadt oder Gemeinde Maßnahmen, mit denen die Zahl von Lärm betroffenen Personen reduziert werden soll. Betrachtet werden dabei u.a. Straßen- und Schienenverkehrsärm, aber auch die Situation in der Umgebung von Industrie- und Häfenflächen kann zu hässlichem Lärm führen. Als Grundlage der Lärmaktionsplanung dienen die Daten der Lärmkartierung.

Die EU-Umgebungsrichtlinie vom 25.06.2002 wurde 2005 in deutsches Recht umgesetzt. In das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wurde der sechste Teil „Lärmaktionsplanung“ mit den Paragraphen 47a bis 47f eingefügt. Die 14. BImSchV konkretisiert als Verordnung zur Durchführung des BImSchG die Anforderungen an die Lärmkartierung.

Die Lärmaktionsplanung ist ein wichtiger Planungsinstrument für die Kommunen für körperliche Entwicklungs- und Verbesserungen der Bauplanung in Städtebau, bei Verkehrsplanungen und Landschaftsbeurteilung.

Nach § 47a Abs. 5 BImSchG sind bestehende Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Lärmexposition wird beschrieben und mit den Vorjahren verglichen. Erfolgsgerechtere Maßnahmen werden festgesetzt und neue Maßnahmen entwickelt auf der Grundlage von politischen Beschlüssen und Finanzierungsgründungen.

Lärmaktionsplanung in Bremen

Ziel der Lärmaktionsplanung in der Stadt Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Auf der Basis von berechneten Lärmkarten der Jahre 2007, 2012 und 2017 für den Teil Lärm, wie die Nacht-Lärm, werden ab 2020 die 2013 Lärmaktionspläne für die Stadtbezirke Bremen entwickelt. Es wurden Lärmkarten für Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm und Industrielärm erstellt, so dass die Zahl von betroffenen Personen miteinander vergleichbar ist.

Die EU-Umgebungsrichtlinie gibt keine konkreten Lärmpegel für die Umsetzung von Lärmreduzierenden Maßnahmen an. Empfehlungen von Sachverständigenrat der Bundesregierung für Umgebungs-Lärm (dB(A) für Tag über 24 Stunden und 15 dB(A) für Nacht) von 22,00 bis 26,00 Uhr der Auslastung für den zweiten Aktionsplan (zweite Stufe) gelten 150 Lärmstufen mit Lärmwerten > 65 dB(A) über 24 Stunden und > 55 dB(A) nachts.

Der Schwerpunkt des Aktionsplans 2009 auf der Basis der Kartierung von 2007 lag auf der Minderung des Geschwindigkeitsbereichs und Verkehrsänderungen durch innerstädtischen Parkverbote, Regentaxi gehören zu den Maßnahmen Zuschüsse zu Schallschutzfenstern, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Austausch von Fahrtenbuchloggen, Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs bis hin zur stärksten Berücksichtigung des Lärmpegels in der Bauplanung.

2013 wurde unter Federführung des Senats für Umwelt, Bau und Verkehr für die Erstellung des Aktionsplans (1. Stufe) ein Arbeitskreis gebildet, dem die Senatoren für Gesundheit, das Gesundheitsamt, die Gewerkschaft der Löhne Bremen, das Amt für Straßen und Verkehr, der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Handel, Senator für Inneres und Sport, die Bremer Straßenbahn AG angehören. Außerdem wurden Umweltsenatoren zu den Themen Straßenverkehrsärm, Fluglärm, Gebiete und Schienenlärm eingesetzt. Der Arbeitskreis Lärmaktionsplanung hat Maßnahmen empfohlen, bei denen eine Verbesserung von mehr als 2 dB(A) berechnet wurde.

Im Frühjahr 2013 erfolgte eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung, Bürgerinnen und Bürger sowie Betriebe haben mehr als 100 Anregungen, Hinweise und Vorschläge zur Lärmreduzierung gegeben. Von den Erlaubnissen sind 12 auf den Straßenverkehrsärm, im Zuge der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung im Frühjahr 2014 wurden 137 Vorschläge und Anregungen eingereicht, nach Prüfung und Bewertung aller Eingaben von einem Arbeitskreis fest anschließend eine Anordnung statt, zu wie ein Betrieben, die eine Stellungnahme eingereicht haben, eingeladen wurden. Die beschlossene Lärmaktionsplan ist verbindlich, die ermittelten Maßnahmen müssen bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden. Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen für Bereiche mit hohen Zahlen von Lärm betroffenen Personen bisher nicht alle umgesetzt werden. So konnte der Einsatz von Pflanzen gegen Lärm der Straßen Stauffenberg und Lange Heide mangels finanzieller Mittel noch nicht abschließend erfolgen und wurde in die langfristige Maßnahmenplanung aufgenommen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 zeigen teilweise Erfolge der vorhandenen Lärmaktionspläne. Die Zahl der Betroffenen 2017 ist gegenüber der Kartierung 2012 nicht weiter gestiegen. Durch einzelne Projekte der Lärmreduzierung konnte die Zahl der Betroffenen deutlich reduziert werden.

In der folgenden Darstellung wird die Zahl der Lärm betroffenen in der Stadt Bremen gemäß Umgebungsrichtlinie auf 100 gerundet für die beiden Kartierungsjahre 2012 und 2017 je nach Art der Lärmquelle angegeben.

| Lärmquelle | +65 dB(A) über 24h | +55 dB(A) nachts |
|----------------------|--------------------|------------------|
| Jahr der Kartierung | 2012 | 2017 |
| Straßen | 24.400 | 22.900 |
| Hauptverkehrsstraßen | 16.000 | 15.400 |
| Eisenbahn | 11.400 | 11.900 |
| Schiene | 8.100 | 7.000 |
| Industrie und Häfen | 400 | 700 |
| Luftverkehr | 100 | 100 |

Bei Betrachtung des Straßenverkehrsärms der Kartierungen von 2007, 2012 und 2017 zeigt die folgende Darstellung, dass sich nach den Ergebnissen der Lärmkartierungen die Zahlen von Lärm betroffenen immer weiter verringert haben.

| Straßenlärm | +65 dB(A) über 24h | % | +55 dB(A) nachts | % |
|-------------|--------------------|------|------------------|------|
| 2007 | 29.000 | | 31.400 | |
| 2012 | 24.400 | -14% | 25.400 | -18% |
| 2017 | 22.900 | -6% | 23.100 | -10% |

Da wie beschrieben bisher nicht alle geplanten Projekte zur Reduzierung des Lärms umgesetzt werden konnten und die Ziele des bisherigen Lärmaktionsplans weiterhin aktuell sind, soll der bisherige Lärmaktionsplan bestehen bleiben, wird aber um einzelne zusätzliche geplante Projekte ergänzt.

Verfahrensablauf

- Lärmkartierung (bereits erfolgt)**

Die Lärmpegel von Hauptverkehrsstraßen und Schienen sowie der sonstigen landwirtschaftlichen (Industrie, Flughafen) wurden im Jahr 2017 berechnet und in Lärmkarten kartographisch aufbereitet. Beigefügt ist hier die Lärmkarte für den Straßenverkehrsärm 24h dargestellt.



Die berechneten Lärmkarten finden Sie auf der Seite zum Thema Umgebungs-Lärm → in aktueller Kartierung im Land Bremen!

- Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans (bereits erfolgt)**

Aus der Lärmkartierung 2017 (vorherige Verfahrensstufe) → ergeben sich die Zahlen von Lärm betroffenen Personen 2017. Die Entwicklung dieser Zahlen gegenüber dem Lärmaktionsplan 2014 (Teil 1 Hb) → und der dort genannten Maßnahmen zum Lärmreduzierung wurde analysiert. Der bestehende Lärmaktionsplan wurde überprüft. Die Überprüfung ist in einem Bericht (pdf, 610,9 KB) → dokumentiert.

Der Bericht liefert folgendes Ergebnis:

 - Die Zahl der Betroffenen 2017 ist gegenüber der Kartierung 2012 nicht weiter gestiegen.
 - Durch einzelne Projekte der Lärmreduzierung konnte die Zahl der Betroffenen deutlich reduziert werden.
 - Es konnten bisher nicht alle geplanten Projekte zur Reduzierung des Lärms umgesetzt werden.
 - Die Ziele des bisherigen Lärmaktionsplans sind weiterhin aktuell.
 - Der bisherige Lärmaktionsplan besteht weiterhin, wird aber um einzelne zusätzliche geplante Projekte ergänzt.

- Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (aktuell laufendes Verfahren)**

Im jetzigen Schritt soll die Öffentlichkeit an der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans beteiligt werden. Über die Kartierungsergebnisse am Ende der Seite → können Lesern und Einzelne gegen den bestehenden Lärmaktionsplan und die Überprüfung anhand der Zahlen der Kartierung 2017 geäußert werden. Die benötigten Unterlagen sind hier → heruntergeladen. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden anschließend in einem Bericht evaluiert.
- Beschluss des Lärmaktionsplans im Senat (voraussichtlich Mitte 2021)**

Im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Anmerkungen evaluiert und eingearbeitet. Der fertige Lärmaktionsplan wird durch die entsprechenden Gremien im Senat beschlossen und der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.
- Zukünftige Lärmkartierung 2022 und 4. Stufe der Lärmaktionsplanung**

Im Jahr 2022 findet die nächste Lärmkartierung in der Stadt Bremen statt. Bei der Berechnung werden Veränderungen in den Verkehrsmitteln, Bebauung und Nutzungstypen von Gebäuden und Flächen berücksichtigt. Da im Jahr 2022 ein neues Berechnungsverfahren genutzt wird, das ggf. zu leicht abweichenden Ergebnissen führen kann, ist für die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans geplant. Dort werden auch Ideen der jüngsten Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden.

Öffentlichkeitsbeteiligung zur aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe)

Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung ist die Lärmaktionsplanung von 2014 (2. Stufe). Die Lärmkartierungen der Jahre 2007, 2012 und 2017 sowie die beiden Aktionspläne 2009 und 2014 wurden evaluiert. Das Ergebnis ist in einem Bericht (pdf, 610,9 KB) → beschrieben. Wichtig für die aktuelle Fortschreibung ist Ihre persönliche Einschätzung und Erfahrung. Ihre Anmerkungen und Fragen können Sie uns über die Kontaktmöglichkeiten am Ende der Seite → mitteilen.

Eine Auswertung der Erlaubnisse erfolgt anonym unter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien. Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung fließt in die Lärmaktionsplanung ein und wird in einem Bericht evaluiert.

Bereitgestellte Unterlagen:

Aktionsplan zur Lärmreduzierung für die Stadt Bremen, Stand: 03. Juni 2014 (pdf, 3 Hb) → durchführung (pdf, 119 KB) →

Anlage 1: Ergebnisse der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (pdf, 161,2 KB) →

Anlage 2: Karte Gebiete (pdf, 1 Hb) →

Anlage 2a: Straßen in der Stadt Bremen, Zahl der Lärm betroffenen und vorgeschlagene Maßnahmen (pdf, 16 KB) →

Bericht zur Evaluierung bisheriger Lärmaktionspläne in Bremen (pdf, 610,9 KB) →

Hinweise zur Bearbeitbarkeit Senatsamts am 08. Januar 2014 und 2017 →

Ihre Meinung ist erwünscht

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hatten Sie in der Zeit vom 15. Oktober bis 11. November 2020 die Möglichkeit, uns Ihre Hinweise direkt mitzuteilen. Diese Beteiligung ist mittlerweile beendet. Ihre Rückmeldung auf die eingegangenen Hinweise ist bis Mitte 2021 zu erwarten.

Im Folgenden zum abgeschlossenen Beteiligungsverfahren werden Sie sich bitte an die unten genannten Kontaktpunkte wenden.

Her Stefan Topp
Ansprechpartner Lärmaktionsplanung

Die Senatoren für:
Klimaschutz, Umwelt,
Flughafen, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
Referat 22
Cornwallstraße 72
28195 Bremen

Wir freuen uns auf Ihre Anmerkungen und Hinweise!

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2020/2021 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Anlage 2



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Pressemitteilung Ausgabe 1240 | 12.10.2020

Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Beteiligung vom 15. Oktober bis 15. November 2020 zur Lärminderungsplanung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2002 verabschiedet und ermöglicht europaweit eine plausible und vergleichbare Darstellung der Lärmsituation in Städten und Gemeinden. Ziel der Richtlinie ist es, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist eine fortlaufende Lärminderungsplanung durchzuführen. Auf der Grundlage von Lärmkarten werden Lärmaktionspläne aufgestellt, welche konkrete Maßnahmen zur Lärminderung enthalten. Die Lärmaktionsplanung ist ein wichtiges Planungsinstrument der Kommunen für künftige Entwicklungen und Verbesserungen der Bauleitplanung im Städtebau, bei Verkehrsplanungen und Landschaftsentwicklung.

Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen durch erfolgsversprechende Maßnahmen unter Berücksichtigung von politischen Beschlüssen und Finanzierungsmöglichkeiten. Da besonders viele Bürgerinnen und Bürger von Straßenverkehrslärm betroffen sind, liegt hier der Schwerpunkt. Auf der Basis von Lärmkartierungen für Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm und Industrielärm der Jahre 2007, 2012 und 2017 wurden 2009 (1. Stufe) und 2014 (2. Stufe) Lärmaktionspläne beschlossen. Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurden Maßnahmen festgelegt um Lärmbetroffene zu entlasten, z.B. die Senkung von zulässigen Geschwindigkeiten und der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge. Bestehende Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Genehmigung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Aus vorangegangenen Beteiligungsprozessen im Frühjahr 2013 und Frühjahr 2014 richtete sich eine Vielzahl von Vorschlägen an die Verwaltung. Im aktuellen Verfahren, der 3. Stufe, wird die Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut beteiligt. Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung ist der Lärmaktionsplan von 2014 (2. Stufe) in Verbindung mit der Lärmkartierung des Jahres 2017. In einer Evaluation konnte festgestellt werden, dass die Zahl von Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 im Vergleich zur Kartierung 2012 nicht gestiegen ist. Durch lärmmindernde Maßnahmen konnte die Zahl der Betroffenen zum Teil deutlich reduziert werden. Von den bereits geplanten Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung konnten bisher jedoch nicht alle Projekte umgesetzt werden, so dass Ziele der Lärminderungsplanung weiterhin aktuell sind.

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2020/2021 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Anlage 2

Für die derzeitige Phase der Mitwirkung steht die Informations- und Beteiligungsplattform auf der Internetseite der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau unter www.bauumwelt.bremen.de/info/laermaktionsplan zur Verfügung. Die Internetseite bietet neben umfassenden Informationen die Möglichkeit, in der Zeit vom 15. Oktober bis 15. November 2020 schriftliche Hinweise, Anregungen, Lob und Kritik entweder direkt über ein auf der Beteiligungsseite verlinktes Kontaktformular einzugeben oder sie per E Mail oder auf dem Postweg einzureichen. Im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Anmerkungen überprüft und eingearbeitet. Der fortgeschriebene Lärmaktionsplan wird anschließend durch den Senat voraussichtlich Anfang 2021 beschlossen und der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die nächste Lärmkartierung findet 2022 unter Verwendung eines neuen Berechnungsmodells statt und bildet die Grundlage für die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung und der damit verbundenen Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans.

Ansprechpartner für die Medien:

Jens Tittmann, Pressesprecher bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Tel.: (0421) 361-6012, E-Mail: jens.tittmann@umwelt.bremen.de

Verantwortlich: Christian Dohle - Sprecher des Senats - Tel. (0421) 361 2396 - senatspressestelle@sk.bremen.de und Jens Tittmann - Tel. +49 421 361-6012 - jens.tittmann@bau.bremen.de
Redaktion: Werner Wick - Tel. (0421) 361 4102 - werner.wick@sk.bremen.de und
Peter Lohmann - Tel. (0421) 361 2193 - peter.lohmann@sk.bremen.de
Mailkontakt: senatspressestelle@sk.bremen.de
28195 Bremen - Rathaus, Am Markt 21
<http://www.senatspressestelle.bremen.de>
<http://www.rathaus.bremen.de>
http://twitter.com/RathausHB_news

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

An die
Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder
-siehe Verteiler-

Auskunft erteilt

Anja Gätjen

Dienstgebäude:

An der Reeperbahn 2

Zimmer T 2.20

Tel. +49 421 3 61-95 41

Fax +49 421 3 61-60 13

E-Mail

Anja.Gaetjen @umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen

Ihres Schreibens

Ausschließlich per E-Mail

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

22-5

Bremen, 02. November 2020

Einladung zur Beteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Sehr geehrte Ortsamtsleitungen,
sehr geehrte Beiratsmitglieder,

nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist eine fortlaufende Lärminderungsplanung durchzuführen. Ziel der Planung ist die Ermittlung der Belastung durch die unterschiedlichen Lärmquellen in Lärmkarten und die Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen durch erfolgsversprechende Maßnahmen unter Berücksichtigung von politischen Beschlüssen und Finanzierungsmöglichkeiten. Besonders viele Bürgerinnen und Bürger sind von Straßenverkehrslärm betroffen, weshalb hier der Schwerpunkt gesetzt wurde. Auf der Basis der Lärmkartierungen für Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm und Industrielärm der Jahre 2007, 2012 und 2017 wurden 2009 (1. Stufe) und 2014 (2. Stufe) Lärmaktionspläne beschlossen. Bestehende Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Genehmigung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung von Öffentlichkeit und Institutionen, um Meinungen und den Sachverstand der Beteiligten in den Prozess der Lärmaktionsplanung einzubinden. Aus vorangegangenen Beteiligungsprozessen zum aktuellen Lärmaktionsplan der 2. Stufe in den Jahren 2013 und 2014 ist bereits eine Vielzahl von Vorschlägen eingegangen.

Wir möchten Sie einladen, sich im aktuellen Verfahren, der 3. Stufe, zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu beteiligen und während der Frist vom **09.11.2020 bis 04.12.2020** schriftlich (per E-Mail an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder per Behördenpost an das Referat 22 bei SKUMS) zu äußern. In der Anlage finden Sie den Bericht zur Überprüfung der Aktionspläne 2009 und 2014 gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite zur Beteiligung am Lärmaktionsplan:
<https://www.bauumwelt.bremen.de/info/laermaktionsplan>

Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung ist der Lärmaktionsplan von 2014 (2. Stufe) in Verbindung mit der Lärmkartierung des Jahres 2017. In einer Evaluation (vgl. Bericht im Anhang)

- Seite 1 von 2 -



Bus/Straßenbahn
Haltestelle
Eduard-Schopf-Allee



Eingang
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Poststelle

T (0421) 361 2407

F (0421) 361 2050

E-Mail office@bau.bremen.de

Internet: <https://bauumwelt.bremen.de> Die Datenverarbeitung der personenbezogenen Daten entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

Weitere Informationen finden Sie hier: <https://bauumwelt.bremen.de/info/dsgvo-kontakt>

Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel: (0421) 361-0, www.transparenz.bremen.de, www.service.bremen.de

konnte festgestellt werden, dass die Zahl von Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 im Vergleich zur Kartierung 2012 nicht gestiegen ist. Es war jedoch nicht möglich, alle in den bisherigen Lärmaktionsplänen genannten Lärminderungsmaßnahmen umzusetzen, so dass Ziele der Lärminderungsplanung weiterhin aktuell sind. Aus diesen Gründen soll der bestehende Lärmaktionsplan, bei dem sich die Bürgerinnen und Bürger sowie die Ortsämter in vorherigen Beteiligungsprozessen eingebracht haben, zunächst in der Form beibehalten und die noch offenen Projekte umgesetzt bzw. eine Finanzierung der Maßnahmen gesichert werden. Gerne nehmen wir bis zum 04.12.2020 Ihre Anmerkungen zur Überprüfung und Fortschreibung auf. Alle darüber hinaus gehenden Anmerkungen und Vorschläge aus dem Mitwirkungsverfahren werden bei der Aufstellung des vierten Lärmaktionsplans nach der bevorstehenden Lärmkartierung in 2022 wieder aufgegriffen. Akute Beschwerdelagen, wie beispielsweise aktuell im Industriehafen, versuchen wir auch unabhängig von den bereits beschlossenen Lärminderungsmaßnahmen projektbezogen zu prüfen und zu lösen.

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren fließen Ihre Anregungen und Anmerkungen in die Lärmaktionsplanung ein und werden in einem Bericht evaluiert. Der in einzelnen Punkten ergänzte Lärmaktionsplan wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Wir bedanken uns bereits jetzt für Ihre Hinweise.

Bei Fragen erreichen Sie uns unter laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder Herrn Teply telefonisch unter 0421/361-9207.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Gätjen

Anlage:

- Evaluationsbericht (dritte Lärmaktionsplanung)

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

| Stelle | Kontaktdaten |
|--------------------------------|--|
| ASV | Amt für Straßen und Verkehr Bremen Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen |
| Autobahn GmbH | Autobahn GmbH Außenstelle Verden Hamburger Str. 26 27283 Verden |
| BSAG | Bremer Straßenbahn AG Flughafendamm 12 28199 Bremen |
| DB | DB Netz AG Theodor-Heuss-Allee 10b 28215 Bremen |
| DBS | Die Bremer Stadtreinigung An der Reeperbahn 4 28217 Bremen |
| DEGES | DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Zweigstelle Bremen Hanseatenhof 6 28195 Bremen |
| DFS | Deutsche Flugsicherung GmbH Flughafendamm 45 28199 Bremen |
| FBG | Flughafen Bremen GmbH Otto-Lilienthal-Str. 6 28199 Bremen |
| GAA | Gewerbeaufsicht des Landes Bremen Parkstr. 58-60 28209 Bremen |
| Hansewasser | hanseWasser Bremen GmbH Birkenfelsstraße 5 28217 Bremen |
| Luftfahrtamt der Bundeswehr | Luftfahrtamt der Bundeswehr Abt 3/UAbt 1/Ref b/FLIZ Flughafenstraße 1 51147 Köln-Wahn |
| SI | Der Senator für Inneres Contrescarpe 22/24 28203 Bremen |
| SKUMS Abt. 5 | Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abt. 5 Contrescarpe 72 28195 Bremen |
| SKUMS Abt. 6 | Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abt. 6 Contrescarpe 72 28195 Bremen |
| SKUMS Ref. 23 | Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau |

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

| | |
|-------------|--|
| | Referat 23 Contrescarpe 72 28195 Bremen |
| SWH Ref. 30 | Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen Referat 30 - Hafenordnungspolitik/Hafenverwaltung Zweite Schlachtpforte 3 28195 Bremen |
| SWH Ref. 33 | Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen Referat 33 - Luftverkehr, Flugplätze Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde Zweite Schlachtpforte 3 28195 Bremen |
| UBB | Umweltbetrieb Bremen Eigenbetrieb der Stadtgemeinde Bremen Willy-Brandt-Platz 7 28215 Bremen |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------|-----------------|---|---|--|
| 1 | Gröpelingen | Schienenverkehr | Ich will anfragen, inwieweit eine Lärmschutzwand für Bahnstrecken von Bremen nach Bremerhaven auf Höhe von Gröpelingen ist. Ich wohne in der Bromberger Str. und höre sehr viel Krach von obiger Bahnstrecke und auch von A27. | <p>Im beschriebenen Bereich gibt es laut Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sowie den online verfügbaren Lärmsanierungsdaten der Deutschen Bahn keine Lärmschutzwand. Die Kartierung geht von einem 24h Pegel größtenteils zwischen 55 und 60 dB(A) und 50-55 dB(A) in der Nacht aus.</p> <p>Auf Grund einer neuen Richtlinie zur Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes werden auch die Streckenabschnitte in Bremen neu überprüft und in die Priorisierungsliste aufgenommen. Das kann jedoch noch Zeit in Anspruch nehmen. Darüber hinaus muss beachtet werden, dass die Bahn eine deutschlandweite Betrachtung vornimmt und stärker betroffene Abschnitte oder noch gar nicht lärmsanierte Streckenabschnitte zuvor saniert werden.</p> | <p>DB Netz AG: Ein gesetzlicher Anspruch eines Betroffenen auf Lärmschutz gegen Schienenverkehr besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und den darauf basierenden Verordnungen nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden (Lärmvorsorge). Darüber hinaus hat der BUND ein Programm zur Lärmsanierung eingerichtet. Leider ist die freiwillige Lärmsanierung in Bremen mittlerweile abgeschlossen und es befinden sich keine weiteren Maßnahmen in Planung. Wir können lediglich darauf hinweisen, dass sich unsere Strecken in einem planfestgestellten Zustand befinden und sämtliche Auflagen zum Betrieb eingehalten werden.</p> |
| 2 | Ohne Ortsangabe | Schienenverkehr | Der Autolärm (auch nachts) ist in Bremen nicht das Problem. Aber warum müssen jede 2. Nacht zig Güterzüge an den Schlafzimmern der Bremer vorbeidonnern? V.a. auch auf der Strecke Richtung Hamburg. | | <p>DB Netz AG: Ohne konkrete Ortsangabe ist eine weitere Prüfung leider unmöglich. Wir können lediglich darauf hinweisen, dass sich unsere Strecken in einem planfestgestellten Zustand befinden und sämtliche Auflagen zum Betrieb eingehalten werden.</p> |
| 3 | Walle | Schienenverkehr | Ich wohne in der Burchardstraße. Der Lärm durch die Bahn ist schwer zu ertragen. Leider gibt es bei uns keine Lärmschutzwand und die Bahn hat den Wunsch der Anwohner nach Lärmschutz bereits abgelehnt. | Der Streckenabschnitt wurde bereits mit den damals gültigen Auslöseschwellwerten lärmsaniert. Die Absenkung der Auslöseschwellwerte im Juli 2020 zu 2022 hat zur Folge, dass auch bereits lärmsanierte Streckenabschnitte noch einmal geprüft werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Lärmsanierung werden noch nicht sanierte Streckenabschnitte vorrangig saniert. | <p>DB Netz AG: Siehe Nr. 1</p> |
| 4 | Hemelingen | Schienenverkehr | Man kann hier in der Schneidhainer Straße kein Fenster offenlassen. Der nächtliche Lärm durch den Schienenverkehr ist unerträglich und stört den nächtlichen Schlaf erheblich. Man versteht sein eigenes Wort nicht mehr. Seitdem wir hier wohnen bin ich nur noch müde und gereizt. Es gibt kaum eine Nacht, in der ich noch durchschlafen kann und so soll ich dann meinen Lkw sicher durch Bremen lenken.... | Der Streckenabschnitt wurde bereits mit den damals gültigen Auslöseschwellwerten lärmsaniert. Die Absenkung der Auslöseschwellwerte im Juli 2020 zu | <p>DB Netz AG: Siehe Nr. 1</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|-----------------|--|--|--|
| | | | | <p>2022 hat zur Folge, dass auch bereits lärmsanierte Streckenabschnitte noch einmal geprüft werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Lärmsanierung werden noch nicht sanierte Streckenabschnitte vorrangig saniert.</p> | |
| 5 | Findorff | Schienenverkehr | <p>Ich bin Bewohnerin der Kastanienstraße. 2005 wurde hier eine Lärmschutzwand parallel zum Bahnkörper mit seinen drei Streckenpaaren errichtet. Diese Wand mindert den Lärm, der vom Streckenpaar unmittelbar hinter der Wand ausgeht (Strecke Bremen-Hamburg). Jedoch ist diese Wand nicht wirksam bezogen auf das mittlere (Strecke Bremen-Bremerhaven) und hintere (Strecke Bremen-RBF?) Paar. Es soll niedrige Lärmschutzwände geben, die vor dem Gleis installiert werden können. Warum wird das vor dem mittleren und hinteren Streckenpaar nicht gemacht. Bereits 2005 gehörte der Streckenabschnitt Bremen-Findorff zu den bundesweit am meisten frequentierten Bahnabschnitten. Ich habe den Eindruck, dass der Bahnverkehr seither extrem zugenommen hat und auch zunehmen soll. Stichworte: S-Bahn-Betrieb im 15-Minuten-Takt, Private Anbieter wie die Metronom-Gesellschaft, geplanter stündlicher ICE-Takt.</p> <p>Zu Monieren ist zudem, dass die Bahn die Radreifen (?) insbesondere von Güterwaggons anscheinend nicht regelmäßig wartet. Wie kann es sonst sein, dass täglich mehrere Güterzüge mit Flachstellen an der Kastanienstraße vorbei- "rattern": Tatamm-tatamm.... In den letzten Tagen fuhr ebenfalls ein IC mit diesem typischen Flachstellen-Geräusch an der Straße vorbei.</p> <p>Als dritten Punkt zähle ich "Erschütterungen", Vibrationen durch: Kohlenzüge, Stahlrollenzüge und Züge mit Kesselwaggons auf. Selbstverständlich hat dieses "Bahn-Ereignis" nichts mit Lärm zu tun. Ist aber nicht minder belastend wie Lärm.</p> | <p>Der Streckenabschnitt wurde bereits mit den damals gültigen Auslöseschwellwerten lärmsaniert. Die Absenkung der Auslöseschwellwerte im Juli 2020 zu 2022 hat zur Folge, dass auch bereits lärmsanierte Streckenabschnitte noch einmal geprüft werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Lärmsanierung werden noch nicht sanierte Streckenabschnitte vorrangig saniert.</p> <p>Bremen unterstützt Initiativen auf Bundesebene, eine dem Lärm äquivalente Gesetzgebung auch für Erschütterungen einzuführen. Aktuell wird bei Neubauten von Bahnbauwerken nur die Änderung der Erschütterungswirkung gegenüber dem Ist-Zustand bewertet. Freiwillige Messungen unseres Hauses z.B. an der Stolzenauer Straße zeigen aber, dass Erschütterungen in der Regel deutlich unter den Werten entsprechender Normen liegen, die eine negative gesundheitliche Wirkung auf den Menschen oder bauliche Wirkungen auf Gebäude hätten.</p> | <p>DB Netz AG: Ein gesetzlicher Anspruch eines Betroffenen auf Lärmschutz gegen Schienenverkehr besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und den darauf basierenden Verordnungen nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden (Lärmvorsorge). Darüber hinaus hat der BUND ein Programm zur Lärmsanierung eingerichtet. Leider ist die freiwillige Lärmsanierung in Bremen mittlerweile abgeschlossen und es befinden sich keine weiteren Maßnahmen in Planung.</p> <p>Ratternde Radsätze sind oft ein Problem bei Güterwaggons von Drittunternehmen, die Bahn hat mittlerweile ihren gesamten Bestand mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet. Die Bremse verhindert lärmverursachende Flachstellen in Radsätzen, in Einzelfällen, wie z.B. beim besagten IC ist ein fehlerhafter Radsatz möglich, der mit der nächsten Wartung behoben wird.</p> <p>Der Betrieb von Eisenbahnstrecken ist zwangsläufig mit der Eintragung von Schwingungen in den Baugrund verbunden. Über den Boden können diese in benachbarte Gebäude eingeleitet und dort – abhängig von der Bodenbeschaffenheit und den Gebäudeeigenschaften – als fühlbare Erschütterungen wahrgenommen werden. Dies kann zu einer Belästigung der Anwohner führen. Dennoch existieren keine rechtlichen Regelwerke zum Schutz vor Erschütterungen durch Schienenverkehr.</p> <p>Wir können lediglich darauf hinweisen, dass sich unsere Strecken in einem planfestgestellten Zustand befinden und sämtliche Auflagen zum Betrieb eingehalten werden.</p> |

Anlage 5: Öffentlichkeitbeteiligung vom 15.10.2020 bis 15.11.2020 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|----------------------------------|----------------------------|--|---|--|
| 6 | Hemelingen (mehrere Lärmquellen) | Schienenverkehr | Ich wohne in Hemelingen und die besonderen Lärmbelastigungen dieses Stadtteils sind Ihnen sicher hinlänglich bekannt. Somit gibt es hier einiges zu tun: Bahnlärm: Lärmschutzwände z.B. an der Hemelinger Rampe | | DB Netz AG: Siehe Nr. 1 |
| 7 | | Gewerbe, Hafen | Umgebungsärm durch Industrie: z. B. im Hemelinger Hafengebiet | Lärmproblematik vor Ort bekannt. Im Rahmen der Bauleitplanung und Genehmigungsplanung werden Belange des Lärmschutzes erarbeitet. | Gewerbeaufsicht Bremen: Ist seit Jahren in der Bearbeitung; ggf. Bauleitplanung erforderlich. |
| 8 | | Straßenverkehr Autobahn | Autobahn: Lärmschutzwände Durch den Teil-Lockdown merken wir schon Unterschiede, auch was den Fluglärm angeht. Da sieht/hört man: So könnte es auch sein in Hemelingen..., der Stadtteil würde an Lebensqualität und Zuspruch sehr gewinnen... Bitte tun Sie alles, was in Ihrer Macht und Ihrem Einfluss liegt! | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Hinsichtlich des Bereiches Hemelingen ist zu berücksichtigen, dass ein achtstreifiger Ausbau geplant wird, bei dem die Anforderungen gemäß der Lärmvorsorge mit deutlich niedrigeren Immissionsgrenzwerten berücksichtigt werden als dies bei der Lärmsanierung der Fall ist. Somit wird, aller Voraussicht nach, der Ausbau abzuwarten sein. Dies auch vor dem Hintergrund, dass bereits 2014 eine Lärmsanierung erfolgt ist. |
| 9 | Mitte (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr allgemein | Ich wohne in der Straße Diepenau. 1.Strassenreinigungsarbeiten: Teilweise finden Reinigungsarbeiten um 05:00 Uhr morgens statt. Für Anwohner ist das überwiegend eine Zumutung | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. §§ 7, 8 der 32. BImSchV: Generell kein Betrieb zwischen 20:00 und 07:00 Uhr u.a. in reinen und allgemeinen Wohngebieten. Gilt sowohl für den städtischen als auch private Reinigungsbetriebe. § 4 BremImSchG: Genannte Geräte (z.B. Laubbläser) dürfen zwischen 17:00 und 09:00 Uhr nicht betrieben werden. Entlang z.B. der Weserpromenade gelten diese Beschränkungen ggf. nicht, da diese planungsrechtlich nicht Teil eines Wohngebietes ist. | Gewerbeaufsicht Bremen: Es liegen keine Beschwerden vor. |
| 10 | | Schienenverkehr | 2.Eisenbahnlinie: Insbesondere in der Nacht durch sehr sehr lange Containerwaggons | Lärmproblematik insb. durch die Stephanibrücke bekannt | |
| 11 | | Straßenverkehr Poser | 3. Raser / Partygäste: Insbesondere im Sommer 2020 war das eine Zumutung. Wochenlang, ja wochenlang gab es nachts keine Ruhe. Es gab fast jede Nacht Kontakt zur Polizei. Persönliche Gespräche mit den Polizeibehörden haben stattgefunden. Ein längeres Schreiben ging an das zuständige Ortsamt Mitte. Es hat sich eine Bürgerinitiative gebildet um auf das Problem aufmerksam zu machen. Hauptproblem waren die rücksichtslo- | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Die Probleme zu Lärmquellen, die den Senator für Inneres betreffen, allerdings in keinem Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan stehen, wurden vom Senator für Inneres zur Kenntnis genommen, insbe- |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|-------------------------|--|---|---|
| | | | sen Raser und die überwiegend jungen Partygäste. Anwohner leiden unter gesundheitlichen Problemen, Hauseingänge und Ecken wurden als Toilette genutzt, Bedrohungen gegenüber den Anwohnern ausgesprochen | | sondere zu den Themen „Lärm durch Autoposing“ und „Lärm durch Partygäste“. Die Polizei wird auch weiterhin Kontrollen sogenannter Poser durchführen und an Stellen mit vermehrter Gastronomie Präsenz zeigen. |
| 12 | | Sonstiges | | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 13 | Hemelingen | Straßenverkehr Autobahn | Wir wohnen seit 2011 in Bremen Mahndorf- Mahndorfer Deich und ziehen bald 200 m weiter nach Uphusen. Über die Jahre ist die Lärmbelastung von der A1 immer schlimmer geworden. Zum Teil liegt es sicher daran das die Schallschutzwand nicht durchgezogen wurde. Auch die Nachbarn nehmen das war, es wurde öfter mit Unterschriftenaktionen darauf hingewiesen aber es tut sich hier nix. Daher würde ich sie bitten, dies Vorort mal zu prüfen weil dies auf Dauer nicht gesund ist. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 8 |
| 14 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | Der Verkehrslärm der A1 ist bei Winden aus Süd bis Nordwest (vorherrschende Windrichtung) in meinem Garten kaum zu ertragen. Wir können im Sommer kein Fenster zur Lüftung öffnen, da der Lärm unerträglich ist. Vor dem Haus die Dreyer Straße und hinter dem Haus die A1. Ohne Lärmschutzfenster wäre der Lärmpegel im Haus sehr hoch. Abhilfe ist dringend erforderlich. Eine neue Lärmkarte, ohne daraus entsprechenden baulichen Lärmschutz an der A1 ist sinnlos. Dasselbe gilt für die Dreyer Str., hier ist dringend eine Verkehrsberuhigung erforderlich. Die Dreyer Straße wird immer mehr zur Ausweichroute für die Kattenturmer Heerstr. In der Dreyer Straße staut sich der Verkehr zeitweise in Richtung Kattenturm bis weit in die Alfred Faust Straße. | Schallschutzanspruch aus der Lärmsanierung des Bundes und Lärmkartierung haben unterschiedliche Rechtsgrundlagen. Eine automatische Ableitung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen aus der Lärmkartierung ist daher nicht möglich. | Die Autobahn GmbH des Bundes: Bezüglich des Straßenlärms kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig. |
| 15 | Osterholz | Straßenverkehr Autobahn | Die Lärmbelastung im nordwestlichen Teil des Ortsteils Blockdiek, das betrifft insbesondere die Straßen Aachener Straße, Monschauer Straße, Gladbecker Straße, Borkener Straße, Recklinghäuser Straße ist bei Windrichtung N, NW und NNW durch die BAB 27 immens. Verlängert man eine gedachte Linie der A27 aus Richtung Norden kommend über die Kurve in Höhe des Straßenbahnbetriebs, dann sind genau diese Straßen besonders betroffen, da der Lärm aufaddiert zu werden scheint. Lkw strahlen den Lärm schon ab Höhe Marcusallee ab und sind erst nach Passieren der Kurve nicht mehr zu hören, dadurch addiert sich der Lärm immens auf. Sogar die einzelnen Dehnungsfugen sind einzeln bei Überfahrt zu hören. Trotz der Entfernung von ca. 400 m ist die Belastung insbesondere in den Monaten März-Juli enorm - als würde man direkt hinter der Leitplanke stehen! Hier ist eine Abhilfe dringend erforderlich. Der Bereich des Straßenbahnbetriebs könnte dafür infrage kommen. Die Lärmschutzwand müsste enorm erhöht werden. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 16 | Veegesack | Straßenverkehr Autobahn | Hinweise zum Lärmschutz für Wohngebiete südlich der Bundesautobahn 270 zwischen Schönebeck und A27. In der "Anlage 2a: Straßen in der Stadt Bremen, Zahl der Lärmbetroffenen und vorgeschlagene Maßnahmen" vom 08.09.2009 werden für die Bundesautobahn 270 von Schönebeck bis zur Bundesautobahn A 27 (EU-Nr. 1.2) mehr als 300 Betroffene tagsüber (>65 dB) und mehr als 1.200 Betroffene nachts (>55 dB) festgestellt. Die dort empfohlene Maßnahme "Tempo tags und nachts von 80 auf 60 km/h" ist auch mehr als elf Jahre später nicht umgesetzt. Aus der Lärmkarte von 2017 geht hervor, dass sich die Lärmentwicklung in dem genannten Abschnitt vor allem auf die | Zur Forderung von Lärmschutzwänden an Orten, an denen Bäume gefällt wurden, ist anzumerken, dass Bäume bei den Berechnungen der Lärmkartierung nicht als Hindernis berücksichtigt werden und auch nur in großer und dichter Anzahl eine | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 Amt für Straßen und Verkehr: Für diesen Bereich ist bereits eine schalltechnische Untersuchung hinsichtlich der Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte an der A 270 erfolgt. |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|--------------------------|---|---|--|
| | | | <p>südlich der Autobahn gelegenen Bereiche stark auswirkt. Die A270 liegt im Vergleich zu ihrer Umgebung etwas abgesenkt. Dass sich der Schall von der Autobahn stärker in Richtung Süden ausbreitet, dürfte damit zusammenhängen, dass südlich der Autobahn parallel Bahnschienen verlaufen und der Weg für den Schall Richtung Süden entsprechend deutlich freier als Richtung Norden ist. Erschwerend kommt hinzu, dass die Deutsche Bahn nach schweren Stürmen im Herbst 2017 dann Anfang 2018 insgesamt 2.500 Bäume entlang der Schienen zwischen Bremen Burg und Schönebeck hat fällen lassen (vergleiche Weser-Kurier Artikel "Deutsche Bahn lässt 2500 Bäume in Bremen-Nord fällen" vom 02.02.2018). Seit dieser Maßnahme im Jahr 2018 ist der genannte Bereich südlich der A270 nochmals stärker von Autobahnlärm betroffen als es im Lärmbericht von 2017 verzeichnet ist. Vor diesem Hintergrund sollten zum Schutz der umliegenden Wohnbevölkerung Lärmschutzmaßnahmen im genannten Bereich entlang der A270 vorgesehen werden. Davon abgesehen, dass die in der Anlage 2a aus dem Jahr 2009 empfohlene Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf der A270 tags und nachts von 80 auf 60 km/h auch elf Jahre später nicht umgesetzt ist, erscheint dieser Maßnahmenvorschlag eher unrealistisch. Da für Autobahnen in ganz Deutschland eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gilt, stellen bereits die in diesem Bereich aktuell gültigen 80 km/h eine stark einschränkende Begrenzung dar. Eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung auf dann nur noch maximal 60 km/h auf einer Bundesautobahn allein aus Schallschutzgründen wäre sicherlich vor Verwaltungsgerichten angreifbar. Da die von der Bahn gefällten Bäume nicht einfach ersetzbar sind, müsste alternativ z.B. über Lärmschutzwände nachgedacht werden, wie sie regelmäßig entlang von Autobahnen zum Lärmschutz der umliegenden Wohnbevölkerung üblich sind.</p> | <p>tatsächliche Schallschutzwirkung haben. Die Berechnungsergebnisse der Lärmkartierung sollten sich insofern gegenüber der Situation mit Bäumen nicht ändern.</p> | <p>Danach haben sich bis auf wenige Ausnahmen keine Ansprüche ableiten lassen. Für diese Gebäude bestand in der Regel bereits ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, zusätzlich zu den vorhandenen Lärmschutzwänden. Zusätzliche Maßnahmen wären von Seiten der Stadtgemeinde Bremen zu initiieren.</p> |
| 17 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | <p>Entlang der Habenhausen Brücken Str. Höhe der Jugendfarm und Zubringer A1 ist es sehr laut während 8h und 18h,</p> | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.*</p> |
| 18 | | Straßenverkehr allgemein | <p>... sehr laut ..., zusätzlich abends und nachts durch Motorräder (mit extrem hoher Geschwindigkeit).</p> | <p>Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem.</p> | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 19 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | <p>Lärmbelastung durch A1. Autobahn A1 zwischen Bremen Hemelingen/Abfahrt Arsten, hier extreme Lärmzunahme im Bereich Christian-Seebade-Straße.</p> | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> |
| 20 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | <p>In unserer Grundschule Arsten im Korbhauser Weg ist es durch den Zubringer sehr laut. Ich würde mich sehr freuen, wenn dort irgendwelche Maßnahmen zur Lärmminimierung getroffen werden.</p> | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> |
| 21 | Oberneuland | Straßenverkehr Autobahn | <p>Lärmschutz A27 Oberneuland/ Osterholz. Seit 22 Jahren wohnen wir am Heiddamm in Oberneuland und hatten in den vielen Jahren immer Zeiten, in denen der Lärm der Autobahn lauter war als üblich. Das lag meist an der besonderen Windrichtung aus Süd/Ost oder Ost. In den vergangenen Jahren wurden einige Bäume entlang der Autobahn gefällt. Im Bereich des Bultensees und auch im Bereich des Achterdieksee gibt es keinerlei Lärmschutz. Auf der anderen Seite der A27 stehen Lärmschutzwände, die meines Erachtens den Schall noch mehr reflektieren und damit den Lärm in die ungeschützte andere Seite erhöhen. Ich bin kein Lärmschutzexperte, erkläre es mir aber so. Denn es ist offensichtlich, dass wir kaum noch Zeiten erleben, in denen wir die Autobahn nicht hören. Mal kommt der Lärm von Osten (fehlender Lärmschutz Bultensee/Deich) oder von Süden, Süd/Ost (fehlender Schutz Höhe Heinrich-Baden-Weg +</p> | <p>Zur Wirkung von Bäumen als Lärmschutz siehe Nr. 16</p> <p>Wir weisen in Beteiligungsverfahren auf mögliche Reflexionen von Lärmschutzwänden hin. Da Lärmschutzwände aus Lärmsanierungsprojekten nur dort gebaut werden, wo ein Anspruch entsteht, lässt es sich aber nicht vermeiden, teilweise nur einseitig der Straße Lärmschutzwände</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|------------|----------------------------|--|--|--|
| | | | <p>Achterdieksee) ob sich der Lärm in einem wissenschaftlich erforschten Bereich des Erträglichen befindet, vermag ich nicht einzuschätzen. Ich empfinde ihn als unangenehm, weil stetig vorhanden. Ähnlich ergeht es auch vielen anderen Menschen. Darum bitte ich um Überprüfung der Möglichkeiten, den Lärmschutz entlang der unterbrochenen Abschnitte zu schließen.</p> | <p>zu bauen. Diese sollen in der Regel hochabsorbierend ausgeführt werden.</p> <p>Nach Lärmkartierung liegen die Pegelwerte in der Straße Am Heiddamm größtenteils unterhalb der Auslöseschwelle des Lärmaktionsplanes.</p> | |
| 22 | Osterholz | Straßenverkehr Autobahn | <p>Die A27 umkreist das Gebiet Ellenerbrok-Schevemoor und der Autobahnlärm ist bei jeder Windrichtung zu hören, teilweise sehr laut. Mein Anliegen wäre es, auf der Strecke zwischen Anschlussstelle Vahr und Sebaldsbrück die Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Auch die LKW tragen maßgeblich zur Lärmbelastung bei.</p> | <p>Vergleichbare Vorschläge wurden im Rahmen der Beteiligung mehrfach geäußert. Wir werden diese Ideen in die deutlich umfangreichere Lärmaktionsplanung 2023 mit neuer Berechnungsvorschrift einfließen lassen und prüfen, verweisen aber auch auf die straßenverkehrsrechtliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung (vgl. Antwort der Autobahn GmbH).</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.*</p> |
| 23 | Vahr | Straßenverkehr Autobahn | <p>Ich wohne in der Vahr, unmittelbar an der Autobahn Auffahrt Hannover. Nachts ist es so laut, dass ich oft das Fenster zu machen muss. Aber auch tagsüber ist ein ständiges brausen zu hören.</p> | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> |
| 24 | Hemelingen | Straßenverkehr Autobahn | <p>Der Ausbau des Gewerbegebietes Hansalinie schreitet zügig voran und damit auch die Einschränkungen und Belastungen für die Anwohner. Das Naherholungsgebiet Marsch wird mehr und mehr zerstückelt und der Lärm und LKW-Verkehr nimmt deutlich zu. Als vor einigen Jahren der 2. Bauabschnitt des Gewerbegebietes bebaut wurde, hieß es, dass aus Lärmschutzgründen Wände errichtet werden sollten, um den zunehmenden Lärm des Gewerbegebietes reduzieren zu können. Es wäre natürlich unsinnig gewesen, zwischen Gewerbegebiet und Autobahn Lärmschutzwände aufzubauen, da die Wohnhäuser auf der anderen Seite der Autobahn stehen. Hierzu habe ich 2 Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Was ist mit den Mitteln, die für diese Lärmschutzwände geplant waren, passiert? Stehen sie noch zur Verfügung? 2) Warum kann man nicht die alte Lärmschutzwand zwischen Autobahn und Wohnbebauung durch eine neue Wand ersetzen, die den Lärm deutlich reduzieren würde? (ähnlich wie vor dem Deckel in Hamburg). <p>Ich weiß, dass die Baumaßnahmen an der Autobahn Sache des Bundes sind, aber wenn sich jemand dahinterklemmen würde, müsste es doch möglich sein, hier eine Verbesserung zu erreichen. Man könnte die Lärmschutzwände ja so gestalten, dass sie bei einem evtl. späteren Ausbau der Autobahn auf 8 Spuren weiterverwendet werden können. Mit so einer Maßnahme würden sie die Akzeptanz der Bevölkerung für die Gewerbegebiete deutlich erhöhen und die Wohnsituation erheblich verbessern.</p> | <p>Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind auch die Wirkungen des Plangebietes auf die Umgebung zu prüfen. Dadurch können Ansprüche an der Bestandsbebauung entstehen. Ob und in welchem Umfang dies für das Gewerbegebiet Hansalinie der Fall ist, konnte bis Redaktionsschluss der Beteiligung nicht abschließend geklärt werden.</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Über die Historie des Gewerbegebietes ist der Autobahn GmbH nichts bekannt. Immissionen, die jedoch durch gemeindliche Planungen ausgelöst werden, können letztlich nicht zu Lasten des Straßenbaulastträgers für die Autobahn gehen. Diese muss im Rahmen der gemeindlichen Planung berücksichtigt werden. Hinsichtlich des Bereiches Hemelingen ist zu berücksichtigen, dass ein achtstreifiger Ausbau geplant wird, bei dem die Anforderungen gemäß der Lärmvorsorge mit deutlich niedrigeren Immissionsgrenzwerten berücksichtigt werden als dies bei der Lärmsanierung der Fall ist. Somit wird, aller Voraussicht nach, der Ausbau abzuwarten sein. Dies auch vor dem Hintergrund, dass bereits 2014 eine Lärmsanierung erfolgt ist.</p> |
| 25 | Osterholz | Straßenverkehr Autobahn | <p>Bei Nordwind ist die Autobahn A 27 für den Bereich Gladbecker Straße sehr laut. In diesem Zusammenhang frage ich mich, ob die Schutzvorkehrungen bzw. Lärmschutzwand ausreichend ist, um die angrenzende Wohnbebauung vor dem Lärmeintrag zu schützen.</p> | <p>Die Lärmkartierung zeigt für diesen Bereich keine Auffälligkeiten. Einfluss hat aber zum Beispiel auch die Höhe des Immis-</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------|----------------------------|---|---|--|
| | | | | sionsortes, da die Lärmkartierung nur eine Höhe von 4 m berücksichtigt. | |
| 26 | Vegesack | Straßenverkehr Autobahn | Wir wohnen im Sandersberg - direkt neben der Autobahn A270 Höhe Auffahrt Vegesack Hafen. In den letzten 5 Jahren ist die Autobahn 270 sehr viel lauter geworden. Dieses merkt man während des Berufsverkehr noch intensiver. Bei Nässe erhöht sich der Geräuschpegel noch einmal deutlich. Auch unsere Nachbarn, die teilweise bereits Jahrzehnte in dieser Straße wohnen, bestätigen diesen Eindruck. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 27 | Ohne Ortsangabe | Straßenverkehr Autobahn | Ich würde mich freuen, wenn folgender Vorschlag mit eingebracht wird: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h auf der Autobahn, Abschnitt Bremer Kreuz bis Bremen-Nord. Die Umwidmung in eine Stadtautobahn würde nicht nur den Lärm mindern, sondern auch Instandhaltungskosten reduzieren und wäre vor allem klimafreundlicher. Bei Aufstellung von Radarfallen“ ist auch erheblichen Einnahmen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen zu rechnen. Parallel wäre auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Bremer Kreuz und Arsten möglich. Auf dem Weg Richtung Oldenburg gibt es ja seit vielen Jahren eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Warum nicht auch auf diesen Autobahnabschnitten? | Siehe Nr. 22 | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 22 |
| 28 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | Ich möchte Ihnen mitteilen, dass wir uns (genau wie unsere Nachbarn) durch den Verkehrslärm von der A1 zwischen den Anschlussstellen Arsten und Mahndorf sehr belästigt fühlen. Am schlimmsten stören die Motorengeräusche der LKW bei Nacht, mehr noch, wenn südliche Winde (SW - SO) hinzukommen. Auch am Tag ist der Lärm auf unserer Terrasse sehr belästigend. Bei offenen Fenstern zu schlafen ist bei südlichen Winden fast unmöglich. Wir wohnen hier in der Lunser Straße in Habenhausen seit fast zwanzig Jahren und haben das Gefühl, dass der Lärm stetig schlimmer wird. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 29 | Gröpelingen | Straßenverkehr Autobahn | In der Carl- Krohne-Straße stehen 18 Einfamilienhäuser mit der Terrassen- und Gärten - Ausrichtung in südlicher Richtung. Als vor Jahren die A 27 auf sechs Spuren ausgebaut wurde, hat man uns zugesagt, dass eine Lärmschutzwand errichtet wird. Es wurde auch eine Lärmschutzwand gebaut, aber die endet leider genau auf der Höhe an der die Häuser beginnen. Da auf der anderen Seite der A27 in Oslebshausen eine Lärmschutzwand besteht und dort auch noch die große Halle des Sandercenters ist, wird der Lärm von dort und der Autobahn dazu noch reflektiert und schlägt mit voller Kraft auf unsere Häuser. Besonders laut ist es bei Südwestwind den wir ja in der meisten Zeit des Jahres haben. Zu dem Lärm der A27 kommt auch noch der Lärm der Gleise der DB hinzu. Eine Abhilfe würde durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand um ca. 1000 m schaffen. Durch diese Maßnahme wäre auch das dahinterliegende Vogelschutzgebiet so wie das Kleingartengebiet vor dem Lärm geschützt. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Bezüglich des Straßenlärms kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig. Immissionen, die jedoch durch gemeindliche Planungen ausgelöst werden, können letztlich nicht zu Lasten des Straßenbaulastträgers für die Autobahn gehen. Diese muss im Rahmen der gemeindlichen Planung berücksichtigt werden. Amt für Straßen und Verkehr: Entlang der Bundesautobahn wurden in der Vergangenheit Schalltechnische Gutachten erstellt. Auf dieser Basis wurden die bestehen Lärmschutzwände errichtet. |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|----------------------------------|-----------------------------|--|---|--|
| | | | | | Für damals vorhandene Bebauung wurde, zusätzlich zu den Lärmschutzwänden, teilweise passiver Lärmschutz in Form von Fenstern und oder Lüftungsanlagen gewährt. Dies ist für die Bebauung an der Carl-Krohne-Straße ebenfalls erfolgt. |
| 30 | Osterholz (mehrere Lärmquellen) | Schienenverkehr Straßenbahn | Ich wohne in Tenever in der 15. Etage und habe gerade einen Disput mit der BSAG in Bremen da die BSAG nicht glauben will, dass der Lärm vom Geratter Ihrer Straßenbahnen in der 15. Etage zu solch einer Lärmbelästigung kommt. Die Autobahn ist bis zu einer Höhe bis zu 5-6 Meter mit Schutzwänden versehen was für mich in der Höhe keinerlei Minderung des Lärms hat. Ich habe mir selbst ein Messgerät gekauft und bin zu folgendem Ergebnis gekommen. Da bei uns in der Wohnung eine Zwangsventilation installiert ist, bin ich gezwungen ein Fenster zum Lüften zu öffnen. Das Fenster liegt in Richtung der Autobahn so das in diesem Raum (Schlafzimmer) durch den Verkehr auf der Autobahn ein Lärmpegel von 55-60 dB(A) herrscht. Im vorbeifahren durch die Straßenbahn erhöht sich der Pegel auf bis zu 65-70 dB(A) im Zimmer, was ich für eine für die Gesundheit schädliche Höhe halte. Der Lärmpegel soll nach einer Tabelle der Bremer Umwelt Beratung nachts bei 35 dB(A) in Wohngebieten liegen, um Schäden für die Gesundheit abzuwenden. Ich bin gespannt, wie die Behörde das Recht auf gesunden Schlaf erreichen will. | | Bremer Straßenbahn AG: Das mögliche „Rattern“ durch die Straßenbahnen entsteht meistens in den Wintermonaten, weil die Straßenbahnen zum Bremsen mehr Sand benötigen. Durch das „Schleifen“ der Schienen und verstärktes „Abdrehen“ der Räder versuchen wir die Auswirkungen zu minimieren. In den Wintermonaten fährt sogar der Schienen-Schleifwagen in 2-Schichten, um die Wirkung zu verbessern. |
| 31 | | Straßenverkehr Autobahn | | Angegebene empfohlene Lärmpegel sind in der Regel über einen längeren Zeitraum (6-22 Uhr o.ä.) gemittelte Werte. Spitzenpegel bei der Vorbeifahrt können durchaus höher sein. Messsituation ist ebenso wenig bekannt wie der vorhandene bauliche Schallschutz der Wohnung. | Die Autobahn GmbH des Bundes: Lärmpegel werden nicht gemessen, sondern stets nach dem geltenden Regelwerk berechnet. Nur hierdurch ist auch eine Aussage über die Lärmprognose möglich, die bereits bei der Errichtung des Lärmschutzes im Zuge der Lärmvorsorge berücksichtigt wird. |
| 32 | Hemelingen (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Autobahn | Bremen-Arbergen, Hermann-Osterloh-Straße. Ein Ort mit besonderer Lärmbelästigung! 1. Der Lärm von der BAB ist bei der Haupt-Windrichtung so stark, dass man nachts die Fenster schließen muss. Der Schall wird von den viergeschossigen Riegelbauten zur Eisenbahnlinie Bremen-Hannover zusätzlich zurückgeworfen. Das ist ein zu berücksichtigender Faktor! | Die Wirkung von Reflexionen wird soweit möglich bereits in der Bauleitplanung thematisiert. Real auftretenden Reflexionen lassen sich aber nicht immer ausreichend prognostizieren. | Die Autobahn GmbH des Bundes: Immissionen, die durch gemeindliche Planungen ausgelöst werden, können letztlich nicht zu Lasten des Straßenbaulastträgers für die Autobahn gehen. Diese muss im Rahmen der gemeindlichen Planung berücksichtigt werden. Für die direkte Lärmeinwirkung ist auf Nr. 14 zu verweisen. |
| 33 | | Flugverkehr | 2. Einflugschneise; wenn dann mal Ruhe ist, nutzt die Bundeswehr mit Propeller-Transportflugzeugen mehrfach den Anflug auf den Flughafen. Die "Super-Guppy" ist besonders laut, aber hinzunehmen. Und an Wochenenden dann einsame Hobby-Piloten, die über Arbergen mit ihren einmotorigen Propeller-Maschinen immer wieder kreisen. Das Kreisen sollte man über dem Stadtgebiet grundsätzlich verbieten. Dass das benachbarte Altenheim ein Hubschrauber-Landeplatz ist, können wir mittragen. | Am Bremer Flughafen fliegen im Zusammenhang mit dem angrenzenden Luftfahrtunternehmen Airbus Group die Transportflugzeuge Beluga A300-600ST und Beluga XL (A330-743L). Im Jahr 2020 erfolgten insgesamt 234 Beluga-Flüge. Im Vergleich mit dem Jahr 2019 mit 570 Beluga-Gesamtflügen zeigt sich ein Rückgang von 59 Prozent. Während der Gesamtjahre 2015 bis 2018 waren es 414, 516, 616 und 573 Gesamtflugbewegungen von Airbus-Beluga. | Luftfahrtamt der Bundeswehr: Die Bundeswehr nutzt den Flughafen Bremen u. a im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugbesatzungen und unter Beachtung der geltenden flugbetrieblichen Bestimmungen. Dies beinhaltet sowohl Starts, Landungen als auch An- und Abflüge ohne Landungen. Deutsche Flugsicherung GmbH: Arbergen liegt außerhalb der An- und Abflugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Bremen und ist deshalb nur vereinzelt von diesen Flügen be- |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|----------------------|---|---|--|
| | | | | Von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, für Beschwerden zu Flügen des Bremer Flughafens mit möglichst genauen Zeitangaben zu Informationszwecken den Online-Service Fluglärm zu nutzen: https://www.bauum-welt.bremen.de/umwelt/laerm/fluglaerm/online-service-fluglaerm-31904 | troffen. Die Anzahl der Flüge nach Sichtflugregeln von und zum Flughafen Bremen hat sich in 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 12,7% verringert. Solange diese Flüge die Sichtflugregeln einhalten, dürfen sie durchgeführt werden. |
| 34 | | Flugverkehr | Aber dass Privatpersonen laute Foto-Drohnen im Bereich Wehrheimer- / Dasbacher Str. kreisen lassen, ist eine Belästigung und eine Gefahr für die Hubschrauber, die am Rodensee landen. | | SWH, Luftfahrtbehörde: Gemäß UAS.OPEN.060 Abs.2 lit. b) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist der/die jeweilige Fernpilot:in verantwortlich, Kollision mit einem bemannten Luftfahrzeug zu vermeiden. In der Offenen Kategorie gemäß Artikel 4 und Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 dürfen Drohnen bei Einhaltung der dort genannten Bestimmungen erlaubnisfrei betrieben werden. Neue Drohnen unterliegen den Lärmbestimmungen der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945. |
| 35 | | Schienenverkehr | 3. Eisenbahn Bremen-Hannover. Bei entsprechender Windrichtung besonders nachts anhaltender Lärm durch sehr lange Güterzüge, die im sehr kurzen Zeittakt fahren. Besonderer Lärm durch Fehler im Schienenstrang. Der Lärmschutzwall hebt den Schall ins Wohngebiet. | | DB Netz AG: Alle unsere Strecken befinden sich in einem planfestgestellten Zustand. Sämtliche Auflagen zum Betrieb werden eingehalten. Darüber hinaus gehende Maßnahmen können etwa bei Überschreitung der Schwelle zur Lärmsanierung durch freiwillige Maßnahmen des Bundes zukünftig umgesetzt werden. |
| 36 | | Straßenverkehr Poser | 4. z.T. stundenlanger Lärm auf der Elisabeth Selbert Str./Funkschneise durch Motorradraser, die sich in der Kurve über die Eisenbahnbrücke auch noch filmen, und durch "Testrennen" von Sportwagen. Besonders abends, nachts, an Wochenenden. Keine Polizeikontrollen. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 37 | | Gewerbe, Hafen | 5. Werftartiger Lärm durch den Schrott-Lagerplatz von Hirsch an der Funkschneise. Gehören solche Betriebe in Wohngebiete? | | Gewerbeaufsicht Bremen: Der Betrieb befindet sich nicht in einem Wohngebiet. |
| 38 | | Gewerbe | 6. Die lobenswerte Auslieferung der Mercedes-Fahrzeuge über die Verlade-Anlage in größter Nähe zum Wohngebiet hat den Nachteil, dass die Fahrzeuge in zwei Etagen über die vielen Waggons fahren und dabei bei jeder Metallbrücke zwischen den Waggons einen irren klappernden Lärm erzeugen. Und dass, wenn die Anwohner zum Feierabend im Garten sitzen oder spazieren gehen, von 18 bis 22 Uhr. Daran könnte Mercedes durch Dämpfung der Klappen doch sicher etwas ändern. | | Gewerbeaufsicht Bremen: GAA sind Beschwerden bekannt und es wird nach einer Lösung gesucht. |
| 39 | | Straßenverkehr Poser | 7. Und Freitag-, Sonnabend- und Sonntagnacht Lärm durch Poser auf der Hermann Osterloh Str., Bereich Dasbacher Str., wo zudem noch manipulierte Motorräder fahren. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------|--------------------------------|--|---|---|
| 40 | Horn-Lehe/ Vahr | Straßenverkehr Autobahn | <p>Ich bitte dringend um die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der A27 auf 100 km/h innerhalb des Stadtgebietes. Die aktuell erlaubten 120 km/h führen dazu, dass ich in vielen Nächten das Fenster schließen muss, weil der Verkehrslärm zu laut ist. Meine Erfahrung aus der Zeit der Baustelle, die dort vor vielen Jahre den Verkehr auf 80 km/h zwang, zeigte mir, dass eigentlich das die ideale Autobahn-Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Stadtgebiets sein müsste.</p> <p>Zusätzlich zu der gestörten Lüftungsmöglichkeit wäre es auch für den Aufenthalt am Achterdieksee deutlich angenehmer und im Sinne der Bevölkerung, wenn der Verkehr durch diese Maßnahme mehr Rücksicht nehmen würden.</p> | Siehe Nr. 22 | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 22 |
| 41 | Neustadt | Straßenverkehr Bundesstraße | <p>Ich besitze ein Mehrfamilienhaus in der Neckarstrasse, habe Lärmschutzfenster eingebaut und meine Mieter halten stets die Fenster zur B 75 geschlossen. Es existiert eine Lärmschutzwand, die leider nur den Straßenlärm im Erdgeschoss und 1.OG mildert. Einige Mieter gaben mir die Anregungen diese Lärmschutzwand um ein Element zu erhöhen. Statisch müsste es funktionieren, da das Element aus Metall besteht. Die Mieter im 2.OG und Dachgeschoss würden erheblich davon profitieren. Zumal es eine Bundesstraße ist und der Lärm Tag und Nacht belastet. Ich hoffe, dass diese Anregung nicht ins Leere führt und ich etwas für meine Mieter erreichen kann.</p> | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 42 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | <p>Der Autobahnlärm zwischen der AS Hemelingen und AS Arsten ist unerträglich hoch und beschallt insbesondere die Stadtteile Habenhausen und Arsten. Hier sollten alle Möglichkeiten des Lärmschutzes ausgeschöpft werden (Lärmschutzwand, Flüsterasphalt, Tempolimit 100 km/h mit festinstallierter Radarkontrolle beidseitig). Denn eines darf man nicht vergessen: Der Autobahnlärm existiert 24 Std am Tag und 7 Tage die Woche. Dagegen haben selbst die Bewohner des Viertels, der Neuenlander Straße, der Bismarckstraße etc. ein deutlich entspanntes Leben, weil es Zeiten der Ruhe gibt. Die Autobahn steht dagegen niemals still..</p> | Siehe Nr. 22 | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 und 22 |
| 43 | Horn-Lehe | Straßenverkehr Autobahn | <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fordern wir, dass die Lärmsanierung der Sportanlage Fritzewiese/Berckstraße in den Lärmaktionsplan 3. Stufe aufgenommen wird. Wir erwarten, dass dann in Umsetzung des Lärmaktionsplans eine Übereinkunft mit der Straßenbauverwaltung des Bundes getroffen wird, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 27 im angrenzenden Bereich der Fritzewiese zu errichten. Der Lärmschutz soll dort insbesondere die erheblich beeinträchtigte Aufenthaltsqualität auf der Tennisanlage und den dortigen Boulebahnen des Hockey Club Horn verbessern. Der Hockeyclub Horn betreibt seit dem Jahr 1973 seine Tennisanlage mit 6 Tennisplätzen auf einem Gelände im östlichen Bereich der Fritzewiese, welches an die BAB 27 angrenzt (s. beigefügtes Liegenschaftskataster). Im Jahr 1994 wurden in dem Bereich außerdem zwei Boulebahnen angelegt. Das Gelände hat die Stadtgemeinde Bremen dem Verein auf Pachtbasis zur Nutzung überlassen. Lärmschutz gegenüber der Autobahn wurde seinerzeit durch Aufschüttung eines Erdwalls hergestellt, der heute jedoch keinen ausreichenden Immissionsschutz mehr gewährleistet, da sich die Verkehrsstärke auf der BAB 27 seit dem Jahr 1975 mehr als verdreifacht hat. Aus der beigefügten Lärmkarte Bremen ist ersichtlich, dass der Bereich der Tennisanlage durch Lärmimmissionen von 65 dB bis über 75 dB belastet ist. Bei Errichtung von Lärmschutzwänden in den 1990er Jahren entlang der BAB 27 wurde der Bereich der Fritzewiese aufgrund der damaligen gesetzlichen Situation nicht lärmgeschützt.</p> | <p>Die Einwendung dürfte so zu verstehen sein, dass die genannten Sportanlagen vor dem Autobahnlärm geschützt werden sollen.</p> <p>Für Lärmschutz von Sportanlagen und ähnlichem fehlt eine immissionsschutzrechtliche Grundlage. Tennisanlagen und Boulebahnen stellen keine schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräume dar.</p> <p>Die Flächen südlich des Sportplatzes sind als „Stadtoase“ im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Ziel von Stadtoasen ist nach S. 79 des Lärmaktionsplans 2014 „Gebiet zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme“. Dies wird im Rahmen von Planverfahren berücksichtigt.</p> | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---------------------------------|-------------------------|--|--|--|
| 44 | Horn-Lehe (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Autobahn | <p>Die Autobahn A27 ist bekanntermaßen eine erhebliche und andauernde Lärmquelle. Laut Lärmkarte sind beispielsweise im Autobahnabschnitt Abfahrt Bremen-Sebaldsbrück und Bremen-Horn-Lehe sehr viele Anwohner betroffen. Im Radius von ca. 100m der Autobahnbrücke A27 der Lilienthaler Heerstraße besteht darüber hinaus eine erhebliche Lärmemission und überschreitet die vorgegebenen Grenzen der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte erheblich. In Wohngebieten gelten Lärmimmissionsgrenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) und in Mischgebieten tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A). Diese Grenzwerte werden in den geschriebenen Bereichen teilweise deutlich überschritten. Laut Lärmkarten der Geobasis-DE/BKG/GeoInformation Bremen beispielsweise:</p> <p>Lilienthaler Heerstraße Mischgebiet Grenzwert tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) IST tags >65 dB(A) und nachts >60 dB(A)</p> <p>Ernst-Abbe-Straße Wohngebiet Grenzwert tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) IST tags >60 dB(A) und nachts >55 dB(A)</p> <p>Es ist zu erkennen, dass gerade nachts eine erhebliche Grenzüberschreitung zu verzeichnen ist. Allgemeinen ist vor Ort bereits eine hohe Lärmemission durch die Autobahn, Hauptverkehrsstraße und den Schienenverkehr vorhanden. Besondere Bedingungen im Bereich der Brücke führen aber zu einer deutlichen Überbelastung. Dehnungsfugen auf der Autobahn führen, gerade im Winter, zu deutlichen Lärmspitzen. Die Brückenwände unterhalb der Autobahn (Tunnel) sind ein wahrer Lärmverstärker. Beide Punkte sind sicherlich auch in der Lärmkarte bereits berücksichtigt. Fraglich ist jedoch, ob zu Punkt 2 selbstverstärkende Fakten Berücksichtigung fanden. Gerade dadurch, dass der Tunnel ein erheblicher Lärmverstärker ist, sind folgende Beobachtungen festzustellen: Siehe Nr. 36 und Nr. 37</p> <p>2. Lösungsvorschläge</p> <p>2.1 Autobahnlärm</p> <p>2.1.1 Sofortmaßnahme Geschwindigkeitsbegrenzung Als Sofortmaßnahme wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen der Abfahrt Bremen-Sebaldsbrück und Bremen-Horn-Lehe mit 80 km/h für PKWs und 60 km/h für LKWs und wäre für viele Tausend Anwohner eine sofortige Lärmreduzierung.</p> <p>2.1.2 Mittelfristig Flüsterasphalt Spätestens bei einer Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte die Autobahn einen Flüsterasphalt erhalten.</p> <p>2.1.3 Langfristig Lärmschutzwände Für eine dauerhaft hohe Lebensqualität wäre eine Erhöhung der Lärmschutzwände unerlässlich. Sollte alle oben genannten Maßnahmen erfolglos sein, müsste auch eine Lärmschutzeinhausung geprüft werden.</p> <p>2.2. Tunnellärm</p> <p>2.2.1 Sofortmaßnahme Geschwindigkeitsbegrenzung Als Sofortmaßnahme wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sinnvoll. Insbesondere, wenn damit einher Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen werden. Wie oben bereits beschrieben, wäre diese leider jedoch nicht ausreichend, da andere Lärmquellen dadurch nicht reduziert werden können.</p> <p>2.2.2 Schallschutz Die Tunnelwände reflektieren den Lärm und müssen mit einem Schallschutz, beispielsweise mit Schallschutzkassetten der Schallabsorptions-Gruppe A4, versehen werden. Dieses würde dauerhaft in erheblichen Umfang den Lärm reduzieren.</p> | <p>Die angesprochenen Grenzwerte der 16. BImSchV gelten für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Für Bestandsautobahnen gelten die Schwellwerte zur Lärmsanierung (64 dB(A) tags/ 54 dB(A) nachts im allgemeinen Wohngebiet und jeweils 2 dB(A) höher im Mischgebiet). Aus den Lärmkarten lässt sich nicht ablesen, ob bereits Ansprüche wie passiver Schallschutz umgesetzt wurden. Bitte beachten sie dazu die Anmerkungen der Autobahngesellschaft und des Amts für Straßen und Verkehr.</p> <p>Bzgl. Geschwindigkeitsbegrenzung siehe auch Anmerkung zu Nr. 22.</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe beide Anmerkungen zu Nr. 14 und zu Nr. 22</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Entlang der Bundesautobahn wurden in der Vergangenheit Schalltechnische Gutachten erstellt. Auf dieser Basis wurden die bestehen Lärmschutzwände errichtet. Für damals vorhandene Bebauung wurde, zusätzlich zu den Lärmschutzwänden, teilweise passiver Lärmschutz in Form von Fenstern und oder Lüftungsanlagen gewährt. Gebäude neueren Datums sind hierdurch nicht erfasst. Hier hat der Bauherr-/ träger selbst für entsprechenden Lärmschutz zu sorgen.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--|--------------------------------|--|---|--|
| 45 | | Straßenverkehr Poser | Poser bremsen am Anfang des Tunnels ab, um im Tunnel maximal zu beschleunigen. Dieses sind meist Autos, welche bereits bauartbedingt sehr laut sind. Selbst einige Krankenwagen schalten die Sirene am Anfang des Tunnels ein, obwohl hier keine Notwendigkeit besteht. Auch führt der Verengung der Fahrbahn (stadtauswärts) von zwei auf eine Spur zu Beschleunigungswettbewerben. Der Polizei ist diese Problematik bekannt und gelegentlich steht stadtauswärts ein Blitzer, jedoch greift diese Maßnahme nicht, da gerade die Poser dazu übergegangen sind, erst abzubremesen und dann zu beschleunigen und daher nur geringfügig über die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommen. Teilweise wird auch im Tunnel einfach nur im Leerlauf der Motor hochtourig gefahren. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 46 | | Schienenverkehr Straßenbahn | Leider ist auch die Straßenbahn sehr laut, da das Gleisbett defekt ist und nur sporadisch repariert, aber nicht grundlegend saniert wird. | | Bremer Straßenbahn AG: Gleise werden regelmäßig, sogar in den Herbst- und Wintermonaten häufiger, geschliffen. Darüber hinaus werden sie regelmäßig vom Fachpersonal geprüft und wenn nötig repariert oder ausgetauscht. Die Räder der Straßenbahnen werden regelmäßig abgedreht, um das Profil und die Rundheit zu gewährleisten. Darüber hinaus finden regelmäßige Überprüfungen der Räder statt. Bei Abweichungen werden die Räder abgedreht oder ausgetauscht. Wir reagieren sowohl bei den Gleisen als auch bei den Rädern auf die Beschwerden, um die Gleise/Räder zu prüfen und ggf. zu drehen oder auszutauschen. Konkrete Beschwerden können auf der Homepage der BSAG unter „ANREGUNG UND KRITIK“ unter Nennung des Ortes und des Anliegens mitgeteilt werden. Die BSAG-Beschwerdestelle kümmert sich um Ihr Anliegen. |
| 47 | Obervieland | Straßenverkehr Autobahn | Die Lärmbelastung im Bereich BAB 1 und BAB-Zubringer ist überwiegend nachts unerträglich. Geschwindigkeitsreduzierungen, vornehmlich für LKW, sowie veränderte Schallschutzwände sollten kurzfristig reduzieren helfen. Längerfristig ist ein Flüsterasphalt, wie im Bereich Oyten für eine gesunde Nachtruhe unumgänglich. Dieses betrifft sich mehrere BAB Bereiche im Stadtgebiet Bremen. | Siehe Nr. 22 | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe beide Anmerkungen zu Nr. 14 und zu Nr. 22 |
| 48 | Hasenbüren-Seehausen (mehrere Lärmquellen) | Gewerbe | Lärmbelastung durch Industrie / Straßen. Ich möchte mich an der Kartierung von Lärmquellen in Bremen beteiligen. Ich wohne im Stadtteil Hasenbüren-Seehausen und bin von folgenden Lärmquellen betroffen: -Stahlwerke Bremen (täglich) | Siehe Antwort von ArcelorMittal. Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch zwischen SKUMS, der Gewerbeaufsicht und ArcelorMittalBremen statt, bei dem auch Lärmthemen besprochen werden. | ArcelorMittal Bremen: Der Ortsteil Hasenbüren/Seehausen liegt in direkter Nähe zu mehreren Anlagenbetreibern. Der Fortbestand des Ortsteils wurde politisch gewollt umgesetzt und planungsrechtlich der Handlungsrahmen mit erhöhten Schallrichtwerten festgelegt. Der Interessenkonflikt zwischen Anwohnern und Anlagenbetreibern ist hierdurch jedoch nicht gelöst. Trotz dieses Spannungsfeldes gab es im Jahr 2020 nur eine Schallbeschwerde von Anwohnern aus diesem Bereich. Im Oktober hatte uns das Gewerbeaufsichtsamt eine Beschwerde |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------------|--|--|---|
| | | | | | hierzu weitergeleitet. Wir haben Kontakt mit dem Beschwerdeführer aufgenommen. Der konkrete Anlass für die Beschwerde konnte nicht geklärt werden. Ein Handlungsbedarf seitens ArcelorMittal Bremen liegt nicht vor. Ein weiterer Austausch wurde mit dem Beschwerdeführer vereinbart. |
| 49 | | Straßenverkehr Autobahn | -Güterverkehrszentrum & A281 (nahezu täglich) | Im Zuge der Planung der BAB A 281 wurde der Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge berücksichtigt. | |
| 50 | | Gewerbe | -Windräder an der Senator-Apelt-Straße (abhängig von der Windrichtung) | | Gewerbeaufsicht Bremen: Im Rahmen der Genehmigungsverfahren wurden auch Lärm Aspekte berücksichtigt. Alle Richtwerte werden eingehalten. |
| 51 | Findorff | Straßenverkehr allgemein | Mein Vorschlag und dringende Bitte ist die Überprüfung der Lärmbelastung der Hochstraße/fly-over am Utbremer Kreisel und hier die Installation einer Lärmschutzwand auf voller Länge des Autobahnzubringers. Wir wohnen im Schweinfurter Weg und haben einen Schrebergarten im Kleingartenverein Nürnberg. Fahrgeräusche von der Hochstraße sind Tag und Nacht ununterbrochen laut in der Umgebung zu hören, hier insbesondere der Lastwagenverkehr an der Steigung auf die Hochstraße. In Richtung Findorff/Kleingartengebiet besteht z. ZT. gar kein Lärmschutz mehr, da derzeit vorgesehene niedrige Glasabtrennungen seit Jahren fehlen. Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mein Anliegen in Ihre Aktion aufnehmen könnten und wäre Ihnen für Maßnahmen zur Lärmminde- rung sehr dankbar. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 52 | Neustadt | Straßenverkehr Tempo 30 | EU-Nr. 20: Fr.-Ebert-Strasse und Wilh.-Kaisen-Brücke . Bereits im Beteiligungsverfahren zur Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße vom Juli 2020 wurde von vielen Beteiligten angeregt bzw. gefordert, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge für den gesamten Straßenzug von der Neuenlander Straße bis zur Tiefer auf Tempo 30 km/h zu begrenzen - sowohl tagsüber als auch nachts. Zudem wurde mehrfach eingefordert, dass die Fahrbahn in weiten Strecken von zwei auf eine Fahrspur Spur rückgebaut werden solle, um den dadurch freiwerdenden Raum für Fuß- und Radverkehr zu nutzen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und um die Straßenbahnhaltestellen baulich sicher und barrierefrei zu gestalten. Schließlich wurden auch stark verbesserte und weitere Querungen für Fuß und Rad eingefordert. Im Auftrage des Forum Verkehrswende Neustadt bitte ich Sie, obige im Beteiligungsverfahren Fr.-Ebert-Straße genannten Kommentierungen und Forderungen auch in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes einzubeziehen. | | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * SKUMS Abteilung 5: Die Friedrich-Ebert-Straße wird derzeit konzeptionell neu geplant, dabei gibt es noch keine endgültige Variante. Die Wilhelm-Kaisen-Brücke und der Tiefer werden im Rahmen der autofreien Innenstadt (VEP) betrachtet. Dazu fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt. |
| 53 | Walle | Straßenverkehr Tempo 30 | Im Steffensweg gilt nachts Tempo 30, dieses wird i.d.R. bei weitem überschritten. Mit dem hiesigen Bodenbelag erzeugt dies einen subjektiv so enormen Lärm, dass an Erholung zeitweise nicht zu denken ist. Ebenso täte der Straße Tempo 30 den ganzen Tag über gut, dazu geschwindigkeitsreduzierende Bauten ("Buckel", etc.). Viele Fahrzeugführer, die den oft zählfließenden Autoverkehr in der Nordstrasse umgehen wollen, nutzen den Steffensweg beispielsweise ab Höhe Elisabethstr zum umfahren, was zum Lärm in der Umgebung leider ebenso beiträgt. | | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 Amt für Straßen und Verkehr: Umgestaltung mit einhergehendem Belagsaustausch ist in der Planung, Umsetzung könnte im Anschluss an die Kanalsanierung erfolgen. Tempo 30 tags/ nachts ist umgesetzt |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|----------------------------|---|---|---|
| 54 | Neustadt | Straßenverkehr Bus | Lärmbelästigung durch zu schnelles Fahren im Verlauf der Gastfeldstraße. Insbesondere in der Gastfeldstraße sowie der Pappelstraße kommt es zu erheblichem Lärm, insbesondere ausgelöst durch die städtischen und regionalen Buslinien der BSAG sowie des VBN. Hier ist auffällig, dass insbesondere die VBN Linien oft mit überhöhter Geschwindigkeit fahren, da sie weniger Haltestellen anfahren wie die BSAG Linien. | Kontakt zum VBN bzgl. einer Sensibilisierung der Fahrer:innen wird aufgenommen. | Bremer Straßenbahn AG: Die BSAG schult die Fahrenden und prüft deren Verhalten im Verkehr laufend. Wir gehen davon aus, wie der Beschwerdeführende feststellt, dass die BSAG-Fahrten von dieser Beschwerde nicht so betroffen sind. |
| 55 | | Straßenverkehr Tempo 30 | Hier sollte, allein aufgrund der Radfahrer (es kommt hier regelmäßig zu gefährlichen Situationen) eine Tempo 30 Zone bedacht werden. | Ob eine Ausweisung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen möglich ist, kann im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht geprüft werden. | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.* |
| 56 | Neustadt | Straßenverkehr Tempo 30 | Im mittleren Kirchweg ist die Verkehrsbelastung und damit Lärmbelastung sehr hoch: Berufsverkehr von PKW und Motorrädern ab den frühesten Morgenstunden, Querverbindung für Pendler aus Niedersachsen und zahlreiche Buslinien nutzen diese Straße. Wenn ich morgens aus dem Haus komme, kann ich mich nur laut rufend meinen Kindern verständigen. Auch die Bewohner des Altenheims der Inneren Mission gegenüber sowie die Kindergartenkinder von Die Piepmatzen e.V. sind ständigem Lärm ausgesetzt. Ich bitte deshalb um Einführung von Tempo 30 in dieser Wohnstraße, dem Kirchweg. | | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Tempo 30 im Bereich der genannten Einrichtungen wurde geprüft. Die Voraussetzungen für eine Anordnung nach § 45 (9) StVO liegen wg. ÖPNV-Betroffenheit nicht vor. |
| 57 | Neustadt | Straßenverkehr Tempo 30 | Im Rahmen der Lärmreduktion fällt mir vor allem das Aussprechen von 30 km/h Zonen positiv auf. Ich beobachte dies vor allem in der Kornstraße. Trotz hohem Durchgangsverkehr und Bussen ist es an der Straße meist gut erträglich. Im selben Zusammenhang ärgere ich mich aktiv über die Geschwindigkeitsbegrenzung im Buntentorsteinweg. Dort sind über weite Teile 50 km/h erlaubt, abends wird oft 70 gefahren. Ein getrennter Fahrradweg fehlt (hat nichts mit Lärm zu tun, positiver Nebeneffekt). Die bauliche Substanz der Häuser ist nicht modern. Sprich keine Isolierung und alte Fenster. In den angrenzenden Wohnungen ist es laut. Ich möchte aus den kurz dargestellten Argumenten Lärmreduktion und Sicherheit für Fahrradfahrer eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber und nachts im gesamten Buntentorsteinweg vorschlagen. | Ob eine Ausweisung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen möglich ist, kann im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht geprüft werden. | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.* |
| 58 | Neustadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Tempo 30 | EU Nr 16.3 Neuenlander Str., Abschnitt A und B. Als Maßnahme wird der Weiterbau der A281 vorgeschlagen. LKW vom/ins GVZ könnten schon jetzt via Gerorg-Wulf-Str. auf die A281 auffahren. Meine Erfahrung als Anwohner der Kreuzung Neuenlander/Friedrich-Ebert-Str. tun das viele nicht, beim Überfahren der Schienen (Linie 6) werden die angrenzenden Wohngebäude merklich erschüttert und es entsteht ein massiver Lärm durch die LKW-Auflieger (auch nachts um 3 Uhr). Das ist auf der Lärmemissionskarte als Blauer "Peak" zu erkennen. | | SKUMS Abteilung 5: Antwort folgt noch |
| 59 | | Schieneverkehr Straßenbahn | Meine Vorschläge: - Die Neuenlanderstr. zw. Gerorg-Wulf-Str. und Hohentorheerst. für LKW unattraktiver machen (auf die A281 locken), z.B. mit Tempo 30 ganztägig für Fahrzeuge über 7,5 t. Überholen ist für PKW kein Problem, da die Neuenlander vierspurig ist. - Erneuern des mehrfach geflickten Asphalts entlang der Schienen auf der Kreuzung Neuenlanderstr./Friedrich-Ebert. mit dem Ziel eine möglichst plane (Lärmemissionsarme) und langlebige Straßenoberfläche zu bekommen. | | Bremer Straßenbahn AG: Die Oberflächen, die durch die Busse und Bahnen der BSAG in Anspruch genommen werden und in den Zuständigkeitsbereich der BSAG fallen, werden laufend geprüft und nach Bedarf instandgesetzt. |
| 60 | Vahr | Straßenverkehr LKW | Einen wirklich außerordentlichen Lärm-Ort stellt die Kurt-Schumacher-Allee dar. Sie ist zwar seit kurzen zu einem 30 km/h Bereich erklärt worden, allerdings nur in der Zeit von 6-22Uhr. Die größte Lärmbelästigung, die zudem in eine Schlafperiode hineinfällt, stellen die leeren Autotransporter dar, die morgens in der Zeit von 04:30 – 06:00 schneller als 30 km/h mit ihren scheppernden Blechrampen auf dem Weg von der Autobahn A28 | | Amt für Straßen und Verkehr: Die Anordnung von Tempo 30 zwischen 6 und 22 Uhr erfolgte zur Sicherung des Eingangsbereichs der dort ansässigen |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|--|---|---|---|
| | | | auf die Julius-Brecht-Allee fahren und die Abfahrt Berliner Freiheit nehmen. Dort biegen sie an der Kreuzung Karl-Kautsky-Straße links ab in die Kurt-Schumacher-Allee um von dort in die Straße Hinter dem Rennplatz zur Ludwig-Roselius-Allee zu gelangen. Der normale Mercedes Benz Schichtarbeiter-PKW-Verkehr ist schon extrem belastet, aber die leeren Autotransporte sind eine gesundheitliche Lärmbelästigung. Hier würde ein Verbot für Schwerlastverkehr über 3,8t Abhilfe schaffen. Der Verkehr würde auf der Julius-Brecht-Allee verbleiben und über die Straße in der Vahr direkt auf die Ludwig-Roselius-Allee fließen. | | Schule. Der Zeitraum für Schulen ist Bremen weit einheitlich geregelt. Für eine Ausweisung von Tempo 30 nachts besteht eine andere Rechtsgrundlage. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 61 | Lilienthal | Straßenverkehr allgemein | An der Moorender Str., 28865 Lilienthal ist der Verkehr so dicht das wir nachts und in der Mittagszeit nicht schlafen können. Wir würden uns sehr wünschen, dass aus der Straße eine 30er Zone draus gemacht wird. | Keine Zuständigkeit für Niedersachsen | |
| 62 | St. Magnus | Straßenverkehr Tempo 30 | Wir sind Anwohner der Straße „Beim Sonnenhof“ in St. Magnus, die direkt in die Straße „Unter den Linden“ (Vegesacker Heerstraße) mündet. Im Lärmkataster ist diese Straße bereits als laute Straße hervorgehoben, allerdings hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Somit auch der Lärmpegel. Eigenmessungen zeigen, dass der die dB-Werte zugenommen haben. Obwohl die Schule „Nebeltau Gymnasium“ sowie zwei Kindergärten (Kindergarten St. Magnus und Kindergarten der Kirchengemeinde St. Magni) direkt oder sehr dicht an der Straße liegen, wurden bisher keine 30er Zonen eingerichtet. Dies hätte aus unserer Sicht zu weniger Lärmbelastung geführt. Insbesondere die Busse der BSAG erzeugen auf der Straße „Unter den Linden“ für eine sehr hohe Lärmbelastung, wir hoffen hier sehr, auf die Einführung von Elektrobussen. Allerdings befürchten wir, dass diese erst in einigen Jahren auch nach Bremen-Nord kommen werden. Die Lärmbelastung ist so hoch, dass wir im Sommer den Garten nicht mehr zur Erholung nutzen können bzw. nur noch mit Hilfsmitteln, wie geräuschunterdrückende Kopfhörer. Ein Telefonieren auf der Terrasse (Stichwort Homeoffice) ist nicht möglich, bzw. führt zu Nachfragen, ob man gerade auf dem Flughafen sei. Ein Lüften in der Nacht ist auch kaum möglich, da die Straße auch in der Nacht zwar nicht mehr dicht befahren ist, aber Busse und auch abendliche Raser (damit sind nicht die gemeint, die die Geschwindigkeit um 10 bis 15 Km/h übertreten) einen hohen Verkehrslärm weiterhin verursachen. Diese Straße und die fehlenden Maßnahmen führen dazu, dass wir nun nach 20 Jahren lieber woanders wohnen würden, dann aber nebst unseren Steuern lieber ins niedersächsische Umland ziehen würden, wo auch 30er Zonen gelebt werden und man für die Gesundheit der Anwohner noch etwas unternimmt. Ich würde mich sehr freuen, wenn die Straße „Unter den Linden“ noch einmal einer kritischen Prüfung unterzogen wird und auch wir einmal von Lärmschutzmaßnahmen profitieren würden, bevor wir entweder krank werden. | | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Tempo 30 im Bereich sozialer Einrichtungen wurde geprüft. Die Voraussetzungen für eine Anordnung nach § 45 (9) StVO liegen nicht vor. |
| 63 | | Straßenverkehr Bus | Die Lärmbelastung ist so hoch, dass wir im Sommer den Garten nicht mehr zur Erholung nutzen können bzw. nur noch mit Hilfsmitteln, wie geräuschunterdrückende Kopfhörer. Ein Telefonieren auf der Terrasse (Stichwort Homeoffice) ist nicht möglich, bzw. führt zu Nachfragen, ob man gerade auf dem Flughafen sei. Ein Lüften in der Nacht ist auch kaum möglich, da die Straße auch in der Nacht zwar nicht mehr dicht befahren ist, aber Busse und auch abendliche Raser (damit sind nicht die gemeint, die die Geschwindigkeit um 10 bis 15 Km/h übertreten) einen hohen Verkehrslärm weiterhin verursachen. Diese Straße und die fehlenden Maßnahmen führen dazu, dass wir nun nach 20 Jahren lieber woanders wohnen würden, dann aber nebst unseren Steuern lieber ins niedersächsische Umland ziehen würden, wo auch 30er Zonen gelebt werden und man für die Gesundheit der Anwohner noch etwas unternimmt. Ich würde mich sehr freuen, wenn die Straße „Unter den Linden“ noch einmal einer kritischen Prüfung unterzogen wird und auch wir einmal von Lärmschutzmaßnahmen profitieren würden, bevor wir entweder krank werden. | | Bremer Straßenbahn AG: Dass die Busse in diesem Bereich mit einer hohen Drehzahl und damit mit mehr Lärm die Haltestelle verlassen, liegt an der Steigung und damit der Belastung der Busse. Wir gehen davon aus, dass das Problem durch die flächendeckende Einführung von E-Bussen erledigt sein wird. |
| 64 | Obervieland | Straßenverkehr Tempo 30 | Es geht um die Alfred-Faust-Straße in Höhe der Alfred Faust Grundschule. Dort ist es 50 km/h erlaubt, obwohl sich dort eine Grundschule, zwei Kindergärten und ein Altersheim befinden. | | Amt für Straßen und Verkehr: Tempo 30 ist abschnittsweise in der Alfred-Faust-Straße geplant. |
| 65 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Ab 18 Uhr werden Autos deutlich schneller und nachts wird gerast! Ich bitte Sie um eine Lösung. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 66 | Walle | Straßenverkehr Tempo 30 | Waller Ring Ecke Lange Reihe: Auf Grund der Einrichtung der 30er Zonen im Steffensweg und der Nordstraße, welche vermehrt ignoriert und nie kontrolliert wird, und Baumaßnahmen an der Hansestraße wird der Waller Ring vermehrt befahren und es staut sich auch zu Stoßzeiten (Berufsverkehr). | | SKUMS Abteilung 5: |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|------------------------|--------------------------|---|-------------------------------|--|
| | | | <p>Außerdem fahren auch vermehrt LKWs durch den Waller Ring anstatt über die Nordstraße auf die B75 oder A27. Wünschenswert für den Waller Ring wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 bzw. ein Verbot der Durchfahrt für LKWs. Allgemein wird der Waller Ring Abends bzw. Nachts öfters mit überhöhter Geschwindigkeit befahren.</p> | | <p>Im März wurde eine Verkehrserhebung zu den Durchgangsverkehren (auch SV) gemacht – Die Ergebnisse wurden zwischenzeitlich im Beirat vorgestellt.</p> |
| 67 | Vahr /Hemelingen | Straßenverkehr allgemein | <p>Wir wohnen in der Straße Hinter dem Rennplatz in Bremen. Auf der einen Straßenseite ist die Rennbahn und auf der anderen Seite sind einzelne Häuser. Sie wird gerne von den Mercedes Mitarbeitern und den Autotransportern als kürzesten Weg zur Autobahn Auffahrt Vahr benutzt. Da die Straße lang und schnurgerade ist wird sie häufig als Rennstrecke missbraucht. Wenn bei Mercedes Schichtwechsel ist, ist das Verkehrsaufkommen so hoch das wir kaum aus unserer Einfahrt kommen da lange Schlangen entstehen. Das führt zu einer hohen Lärmbelastigung und die Autotransporter erzeugen starke Erschütterungen, die im Haus spürbar sind.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 68 | Neustadt | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Ich wohne mit meiner Familie im Kirchweg. Gegenüber von unserem Haus befindet sich ein Altenheim nebst Kindertagesstätte, eine weitere KITA befindet sich einige Meter in nördlicher Richtung. Über unseren Teil des Kirchwegs lärmen unablässig LKW, PKW, Motorräder und Busse, wenn sie nicht aufgehalten werden, mit Geschwindigkeiten von 50 bis 70 km/h. Die beiden Kreuzungen, die unser Kirchweg-Stück abgrenzen, sind von fußgängergefährdenden Rechtsabbiegerpfeilen gesäumt, die Überquerung ist lebensgefährlich. Eine Reduzierung des Maximaltempos auf 30 km/h, was de facto ca. 35 bis 40 km/h bedeutete, hülfe dabei, den enormen Lärm zu mindern, dem wir ausgesetzt sind. Trotz Doppelverglasung können unsere Pre-Teenager-Kinder und wir kaum in Wort im Inneren der Wohnung reden, der Verkehrslärm ist zu arg. Was spricht gegen eine Reduzierung des Maximal-Tempos auf 30 km/h? Die BSAG behauptet, das gefährdete ihren Fahrplan; de facto jedoch ist das Kirchweg-Stück kaum 250 Meter lang und von roten Ampeln gesäumt, zudem müssen die Busse stets durch 90-Grad-Links-Abbiegevorgang in dieses Stück hineinfahren, 50 km/h, ja 40 km/h werden sie kaum jemals erreichen. Sonst spricht alles für Tempo 30: KITAS, Altenheim, viele Radfahrerinnen, Kinder, Rollstuhlfahrerinnen, entnervte Bewohnerinnen. Ich möchte Sie bitten, sich dafür einzusetzen, dass im Kirchweg (mittleres Drittel sowie südliches Drittel) durchgehend zur Tempo-30-Zone zu erklären. Es hülfe hunderten Menschen, nicht komplett durchzudrehen und vielleicht ein wenig länger zu leben und nicht allzu rasch an chronischen Erkrankungen der Atemwege zu erkranken.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Tempo 30 im Bereich sozialer Einrichtungen wurde geprüft. Die Voraussetzungen für eine Anordnung nach § 45 (9) StVO liegen wg. ÖPNV-Betroffenheit nicht vor.</p> |
| 69 | Burglesum Burg-Grambke | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Ich möchte auf einen relativ leicht abzustellenden Umstand hinweisen, der zu unnötigem Lärm und auch einer eklatanten Gefährdung von Radfahrern führt. Im Bereich der Eisenbahnunterführung der Straße „An Smidts Park“ beginnt/endet die 30-Zone direkt am Beginn des Wohngebietes. Dies führt dazu, dass die Autos in Richtung Heerstraße beschleunigend in die Unterführung einfahren. Hinter der Einmündung „Am Burger See“ wird auf das Gas getreten. Bei normalen Autos und normaler Fahrweise ist diese Kombination schon unnötig laut. Zumindest gefühlt werden es aber immer mehr laut knallende stark beschleunigte Fahrzeuge, die man durch das gesamte Wohngebiet hört. In der Regel passiert das mehrfach die Stunde. Es sind auch nicht einfach nur laute Abgasanlagen, sondern immer mehr, die beim Schaltvorgang richtig laut knallen. Beim Einfahren in das Wohngebiet liegt noch vor dem Beginn der 30-Zone die Einmündung eines Radweges auf die Straße. Auto- und Radfahrer können sich gegenseitig erst im letzten Moment sehen, weil das Geländer der Unterführung die Sicht behindert und die Fahrbahn unter der Unterführung einen Bogen macht. Dass die schraffierten Fahrbahnmarkierungen von Autos gar nicht überfahren werden dürfen, interessiert die wenigsten Autofahrer. Das ist gerade mit Gegenverkehr auch irgendwie verständlich. Dass die mit 50 km/h</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Der Sachverhalt wird geprüft.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|---|
| | | | <p>doch sehr hohe Geschwindigkeit in Kombination mit der unübersichtlichen Situation nicht häufiger zu Unfällen führt, ist wohl nur darauf zurückzuführen, dass kaum ein Radfahrer die Einmündung benutzt, sondern lieber auf dem Gehweg bleibt. Das ist einfach ein planerischer Mangel, der dort seinerzeit umgesetzt worden ist, und noch nicht einmal unbedingt Schuld der Autofahrer.</p> <p>Es wäre doch sehr einfach die Schilder für die 30-Zone auf die andere Seite der Unterführung in Richtung Heerstraße zu verschieben. Mit wenig mehr Aufwand könnte man mit Fahrbahneinengungen vor der Radwegeinmündung und auch am anderen Ende der Unterführung für weniger Lärm und mehr Sicherheit sorgen. Zur Verdeutlichung habe ich Ihnen Bilder als Anlage beigefügt.</p> | | |
| 70 | Obervieland Arsten | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Wir wohnen seit 22 Jahren in Arsten, an der Arster Heerstraße. Wo wir die Wohnung bezogen haben war dort Tempo 30 Zone. Ein Jahr später wurde es, warum auch immer, zur Tempo 50 Zone. Dadurch fährt der Schwerlastverkehr vom Autobahnzubringer Arsten in das Industriegebiet Carsten-Dressler-Str. als Abkürzung über die Arster Heerstr.! Zusätzlich durch die dadurch entstehende Lärmbelastung ist es auch für die kreuzenden Schulkinder von Arsten nach Habenhausen und die Altenwohnheime an der Arster Heerstr. doch sehr bedenklich, ob das alles so seine Richtigkeit hat?</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Tempo 30 in der Arster Heerstraße wird geprüft.</p> |
| 71 | Walle | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Im Bereich der Langen Reihe in Walle hat in den letzten Jahren die Verkehrsbelastung subjektiv stark zugenommen. Ob des Kopfsteinpflasters entsteht eine starke Lärmbelästigung. Dieser Umstand sollte soweit bekannt sein. Im Besonderen möchte ich hier jedoch auf die extrem störende Lärmbelästigung in der Spitze hinweisen. Besonders in den Abend und Nachtstunden wird durch zum Teil erhebliche Geschwindigkeitsübertretung des Autoverkehrs selbst bei geschlossenen Fenstern ein Lärmpegel erreicht, der jedes Gespräch akustisch überlagert. In den warmen Monaten wird man mehrmals nachts regelrecht aufgeschreckt.</p> <p>Ein nach Anwohnersicht simpler und kostengünstiger Schritt wäre das Installieren von Bremsschwellen. Dadurch könnte die Verkehrsgeschwindigkeit effektiv auf die vorgeschriebenen 30km/h reguliert werden was zu einer großen Lärmentlastung führen würde.</p> <p>Darüber hinaus führt dies auch zu einem plus an Verkehrssicherheit. Das Queren der Straße gerade für Kinder und Ältere ist im jetzigen Zustand oft eine Herausforderung.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Lange Reihe Belagswechsel, Umgestaltung zur Fahrradstraße im Zuge der Radpremiumroute D15. Die Straße Lange Reihe wurde in die Tempo 30-Zone einbezogen.</p> <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 72 | Östliche Vorstadt / Hastedt | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Das Lärmgeschehen in der Georg-Bitter-Straße wird hauptsächlich durch den Straßenverkehr bestimmt. Besondere Lärmquellen sind die beiden Kreuzungsbereiche Hamburger Straße und Benningsenstraße. Durch den schlechten Fahrbahnzustand der Kreuzungen entsteht regelmäßiger unnötiger Lärm durch Transporter, Lkw usw. Besonders nachts stechen Raser durch Lärm hervor. Hier könnte evtl. eine Beschränkung auf 30 km/h etwas bewirken.</p> <p>Da eine Straßensanierung in den Kreuzungsbereichen wohl nicht ohne Weiteres umzusetzen sein sollte, wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h evtl. eine Möglichkeit den Lärm etwas zu reduzieren?</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. *</p> <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 73 | Neustadt | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | <p>Als Anwohner der Hermann-Heye-Straße ist der Verkehr auf der Werderstraße und der Herrlichkeit deutlich störend wahrnehmbar. Der erhöhte Lärmpegel entsteht hauptsächlich durch die Kopfsteinpflasterung im Bereich Werderstraße zwischen Franzuseck und Werrastraße sowie bei der Herrlichkeit zwischen Werderstraße und Am Teerhof. Der Rest der beiden Straßen ist bereits mit Asphalt ausgestattet. Da durch die Bebauung des Stadtwerders, Wohnmobilplatz und Kleingartennutzern der Autoverkehr in den letzten Jahren zugenommen hat, wäre eine Asphaltierung der beiden Teilstücke zu begrüßen. Zudem wären nächtliche Geschwindigkeitskontrollen sicherlich hilfreich, das Tempo von 30km/h auch Nachts durchzusetzen.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Ein Austausch des Belags ist derzeit aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Mitteln nicht absehbar. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. *</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|--|--|--|--|
| 74 | Obervieland | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Das Verkehrsaufkommen und der daraus resultierende Lärm an der Alfred-Faust-Str. /Dreyer Str. sind unerträglich geworden. Ein Grund ist die fehlende Autobahnanbindung von der A281. Wegen dem berechtigten Tempo 30 in der Kattenturmer Heerstr. weichen viele KFZ-Nutzer auf o.g. Straße aus. Siehe Nr. 76</p> <p>Wir fordern Tempo 30 in der Alfred-Faust-Straße, intelligente Verkehrskontrollen vor allem in Wohngebieten und die Fertigstellung der A281 mit einem Tunnel unter beim Flughafen! Eine Lösung die allen Bürgern von der Neustadt und Obervieland Lebensqualität zurück gibt.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Tempo 30 ist abschnittsweise in der Alfred-Faust-Straße geplant.</p> |
| 75 | | Straßenverkehr Poser | <p>Dazu kommt in den Abendstunden (ca.18-21Uhr) und an den Wochenenden das sogenannte Autoposen und Rasen. Eine zusätzliche Lärm- und Gefahrenquelle in unserem Wohngebiet mit Grundschule</p> | <p>Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem.</p> | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 76 | Obervieland | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Wir Bürger in Arsten haben ein Anliegen bezüglich der Arster Heerstraße. Wie viele Eltern im Stadtteil finden wir, dass das Tempo 50 von der der Kurve Carsten-Dreßler-Straße bis zur Arster Landstraße nicht angemessen ist. Die Straße ist recht schmal und der Fußweg ebenfalls. Dazu gibt es keinen angemessenen Radweg, sondern nur an eine stellenweise eingezeichnete Radspur. Die für noch mehr Unsicherheit sorgt, als dass sie nützt. Fahrzeuge rasen an den Schulkindern vorbei, die nicht nur zu Fuß, sondern mit Fahrrad oder Roller unterwegs sind. Größtenteils handelt es sich dabei um Grundschulkinder, die die Schule Korbhauser Weg besuchen. Viele der Kinder müssen auf die Straße ausweichen, da auf den schmalen Fußgängerwegen nicht mal ein Rollator Platz hat und oft ältere Einwohner des Altersheims (Meybohm's Hof) zu Fuß unterwegs sind. Auf den Straßen kommt es nicht selten vor, dass die Pkws auf die Fußgängerwege ausweichen, da die Fahrflächen an manchen Stellen viel zu eng sind.</p> <p>Manche der Einwohner klagen aufgrund des unerträglichen Lärms, der selbst bei geschlossenem Fenster deutlich zu hören ist. Sind Lkws, Motorräder oder Traktoren unterwegs, ist der Motorenlärm noch deutlicher wahrzunehmen und bei manchen Häusern sogar mit Erschütterungen im Hause zu spüren.</p> <p>An der Habenhauser Dorfstraße bzw. Landstraße verhält es sich ähnlich und dort wurde schon vor Jahren Tempo 30 eingerichtet. Unsere Bitte wäre es, eine Tempo 30 Zone an der Arster Heerstraße von der Kurve Carsten-Dreßler-Straße bis zur Arster Landstraße einzurichten. Den Verkehrsfluss würde das sicherlich positiv beeinflussen, denn aktuell müssen Fahrzeuge ohnehin auf dieser Strecke immer wieder abbremsen oder auf den Fußgängerweg ausweichen, da es an mehreren Stellen nicht möglich ist 50 km/h zuzufahren. Die Sicherheit der Fußgänger und insbesondere der Schulkinder, wie auch der Bewohner im Altersheim würden davon erheblich profitieren.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Tempo 30 in der Arster Heerstraße wird geprüft.</p> |
| 77 | Osterholz | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Als Anwohner der Osterholzer Heerstraße möchten wir Sie im Rahmen der aktuellen Prüfung und Fortschreibung des Lärmplans bitten die Lärmverhältnisse in der Osterholzer Heerstraße zu prüfen. Hier kommt es insbesondere durch den Autoverkehr beim Schichtwechsel bei Daimler, sowie die diversen Zulieferfahrzeuge in Richtung Daimler und auch zurück zu einem erheblichen Lärmaufkommen führen. Wir würden uns wünschen eine Tempo 30 Zone in Erwägung zu ziehen. Zumindest in Zeiten zwischen 18Uhr und 8 Uhr morgens, so dass die schnellen Fahrten der LKWS unterbunden werden könnten.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Vor sensiblen Einrichtungen wurde Tempo 30 in der Osterholzer Heerstraße eingerichtet. Für weitere Abschnitte wäre ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. *</p> |
| 78 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | <p>Blitzer an den Ampeln oder zw. Osterholzer Landstraße und Herman Könenstr. könnten ebenfalls eine Auswirkung haben.</p> | | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 79 | Oberneuland | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Ich schreibe stellvertretend für unsere Bürgerinitiative, die sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf der Rockwinkeler Heerstraße zwischen der Kreuzung mit der Oberneulander Heerstraße und dem Abzweig Landgutweg einsetzt. Ziel ist eine Verkehrsberuhigung zugunsten der Sicherheit der Kinder, die die Oberschule Rockwinkel und den Montessori-Kindergarten erreichen müssen, der älteren Menschen, der</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Vorgeschlagene Planungen zur Umgestaltung müssten zuvor von SKUMS beauftragt werden.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|--|--|---|---|
| | | | Anwohner und der Erholungssuchenden vor Ort (zwei Restaurants mit Schwerpunkt Außengastronomie). Die Lärmbelastung ist in diesem Abschnitt besonders hoch, da der Straßenbelag aus überteertem Betonverbundsteinen besteht und die Fahrbahn - anders als in anderen Abschnitten der Rockwinkeler Heerstraße Rillen entwickelt hat, die besonders laute Abrollgeräusche verursachen. Außerdem wird gerade hier in den geraden Verlauf der Heerstraße massiv beschleunigt, oder vor der Ampel abgebremst. Der LKW Anteil ist für eine nicht dem LKW-Netz der Stadt Bremen zugeordnete Straße außerordentlich hoch. Da Tempo 30 in der Oberneulander Landstraße nun festgelegt wurde, wird sich der Durchgangsverkehr hier noch mehr erhöhen. Es wurden bereits Maßnahmen (Verkehrinsel und Fahrbahnverschwenkung) von senatorischer Seite vorgeschlagen. Da dies nach unserem Ermessen in der derzeitigen Situation nicht finanzierbar erscheint, erwarten wir den Vorschlag einer realisierbaren Lösung. Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 ist hingegen nicht nur kostengünstig, sondern auch kurzfristig realisierbar. Ein Auswechseln des Fahrbahnuntergrundes wäre zudem ausgesprochen wünschenswert. | | Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 liegen nicht vor. SKUMS Abteilung 5: Derzeit sind keine Planungen vorgesehen. Im Rahmen der Einrichtung von Querungshilfen steht SKUMS in Austausch mit dem ASV. Verkehrszählungen dafür wurden beauftragt und werden zur nächsten Zählseason (ab März 2022) durchgeführt. |
| 80 | Neustadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Tempo 30 | Wir wohnen am Buntentorsteinweg. Die Lärmentwicklung durch Fahrgeräusche und hupen von PKW und besonders der Straßenbahn ist bei uns erheblich. Besonders stark ist die Lärmentwicklung durch das hohe Tempo und dem extreme stark abbremsen der Straßenbahn. Wahrscheinlich bedingt durch die leichte Rechtskurve die wohl nicht so gut ein zusehen ist. Hier sollte besonders langsam herangefahren werden. Das hier noch nichts Schlimmeres passiert ist, ist wohl nur eine Frage der Zeit. Dazu kommt das auf der anderen Straßenseite, in der Nähe die Haltestelle „Kirchweg“ ist. Hier entsteht, eine erhebliche Lärmbelästigung, durch das ständige Beschleunigen der Bahn. Zu einem großen Teil könnte bestimmt eine weitreichende 30er Zone Abhilfe schaffen. | | Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * |
| 81 | | Schieneverkehr Straßenbahn | Siehe Nr. 80 | | Bremer Straßenbahn AG: Das Thema in dieser Straße ist für uns weitgehend neu. Wir erfassen alle Beschwerden und versuchen, wenn möglich, darauf zu reagieren. |
| 82 | Östliche Vorstadt | Straßenverkehr Tempo 30 | Dadurch, dass nur der Abschnitt „Am Schwarzen Meer“ noch Zone 50 km/h ist. Die Straßenbahnen (und auch die Autos) „nutzen“ dieses einzige Stück, auf dem noch 50 gefahren werden darf, um total zu rasen. Der Lärm ist so stark, dass er auch durch doppelte Fenster dringt. Die Fenster zu öffnen, ist gar nicht möglich. Dann versteht man sein eigenes Wort nicht mehr. Die Bahn verursacht zusätzlich noch starke Vibrationen. Das Geschirr in den Schränken klirrt. Es wäre absolut sinnvoll und folgerichtig, auch aus der Straße „Am Schwarzen Meer“ eine 30er-Zone zu machen. Alle umliegenden Straßen sind es bereits. | | Amt für Straßen und Verkehr: Tempo 30-Streckengeschwindigkeit Am Schwarzen Meer ist umgesetzt. Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 83 | Neustadt | Straßenverkehr Poser | In der Werderstrasse hat der Verkehr massiv zugenommen, u.a. durch die Neubauten, aber auch weil GoogleMaps/Routenplaner viel Verkehr über die Werderstrasse lenken. Die Werderstrasse ist für viele Poser/Raser/Biker eine neue Rennstrecke: In der Sommerzeit ist es zu einigen sehr problematischen "Fast-Zusammenstößen" mit Fahrrädern, Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern gekommen. Hinzu kommt der erhebliche Lärmpegel durch mehr Verkehr/aufheulende Motoren, hohe Geschwindigkeiten. Hier sollte der Lärmaktionsplan auch ansetzen! | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 84 | Vahr / Schwachhausen | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | ist es nicht möglich, auf der Kurfürstenallee im Bereich der „Hochstrassen/Überführungen“ festinstallierte Radargeräte zu installieren. Dort wird fast immer schneller als 50 km/h gefahren, was es als Anwohner extrem laut macht in Verbindung mit dem lauten Strassenbelag. Oder besser noch: Kurfürstenallee komplett auf 30km/h und das sage ich als Autofahrer. | | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 85 | | Straßenverkehr | Siehe Nr. 84 | | Amt für Straßen und Verkehr: |

Anlage 5: Öffentlichkeitbeteiligung vom 15.10.2020 bis 15.11.2020 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|----------------------|--|--|---|---|
| | | Tempo 30 | | | Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.* |
| 86 | Östliche Vorstadt | Straßenverkehr Poser | Die nächtlichen Raser (Poser) sind auch hinten am Steintor (Höhe Fesenfeld) ein sehr ärgerliches, weil lautes Problem. Eine Blitzanlage würde wahrscheinlich schon reichen. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 87 | Neustadt Huckelriede | Straßenverkehr Poser | im Prinzip gibt es jeden Freitag- und Samstagabend ab 20 Uhr bis in die Nacht hinein auf dem Autobahnzubringer Arsten in Höhe Huckelriede Autorennen, Poser, die ihre Wagen laut aufdrehen und Motorradfahrer, die ihre Maschinen austesten. Für uns als Anwohner nicht nachvollziehbar, warum dort nicht dauerhaft kontrolliert wird. Es ist sehr laut. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 88 | Hemelingen Hastedt | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Der Hastedter Osterdeich zwischen Fährstraße und Hansacarree ist aufgrund des extrem schlechten Zustands der Straße eine Quelle für sehr viel Lärm. Die LKW donnern über die Rumpelpiste und fahren außerdem zu schnell. Das gleiche gilt für Taxen und anderen Fahrzeuge, die nachts den Deich entlangkommen. der Hastedter Osterdeich zwischen Fährstraße und Hansacarree ist aufgrund des extrem schlechten Zustands der Straße eine Quelle für sehr viel Lärm. Die LKW donnern über die Rumpelpiste und fahren außerdem zu schnell. Das gleiche gilt für Taxen und anderen Fahrzeuge, die nachts den Deich entlangkommen. Unser Wunsch: Flüsterasphalt und ein Blitzer in jede Fahrtrichtung. | | Amt für Straßen und Verkehr: Die Fahrbahn des Hastedter Osterdeichs soll im Frühjahr 2021 Instand gesetzt werden. Tempo 30 gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV wird geprüft. * |
| 89 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Siehe 88. Unser Wunsch: ...ein Blitzer in jede Fahrtrichtung. | | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 90 | Vahr | Straßenverkehr Tempo 30 | In der Heinrich-Hertz-Straße wäre der Austausch des Bodenbelages eine sehr gute Idee. Fährt ein Wagen schneller als 30 km/h oder ein Transport hier lang, knarren bei uns die Fenster. Der Bodenbelag ist eine Katastrophe. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone wäre da ebenfalls hilfreich - im Übrigen genauso wie Kontrollen auf der Kurfürstenallee, die nachts wiederholt zur Raserstrecke wird. | | Amt für Straßen und Verkehr: Die Tempo 30-Zone ist eingerichtet. |
| 91 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Siehe Nr. 90: - im Übrigen genauso wie Kontrollen auf der Kurfürstenallee, die nachts wiederholt zur Raserstrecke wird. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 92 | Schwachhausen | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Wir wohnen am Anfang der Straßburger Straße an der großen Kreuzung der Schwachhauserheerstr. und der Kurfürstenallee. Die Lärmbelastung ist schon allein durch Busse und Bahnen (Haltestellen St. Joseph Stift) sowie die Rettungswagen der Klinik sehr hoch. Verschärft wird die Situation allerdings noch einmal durch von PKW und Motorrädern verursachten Lärm. So kommt es auch noch am späten Abend zu extrem lauten Motorgeräuschen, die ganz offensichtlich von Rasern in Richtung Vahr verursacht werden. Hier könnte deutlich mehr zum Schutz der Anwohner getan werden, z. B. durch Lärmschutzwände an den Haltestellen, aber vor allem durch Installation von Geschwindigkeitsmessgeräten an der Kurfürstenallee in Richtung Vahr, z. B. auf Höhe Lothringer- oder Verdunstr. Stadteinwärts gibt es ja bereits ein Gerät an der Kurfürstenallee. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 93 | Obervieland | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Der Lärm an der Habenhauser Landstraße seit der Haltestellenänderung der Buslinie. Jedes Mal wenn der Bus an unserer Wohnung vorbeifährt, egal in welche Richtung, fährt dieser über Gullideckel (lose) dieses Geräusch ist extrem belastend. Nicht nur für Anwohner, sondern auch für die Gebäudesubstanz unseres Wohnhauses (Risse in Mauerwerk bzw. Wänden). Eine Untersuchung der Lärmquelle Gullideckel wäre hier meines Erachtens das richtige. | | Amt für Straßen und Verkehr: Die Problematik wird vom ASV an den für den Schachtdeckel Zuständigen mit der Bitte um Abhilfe weitergeleitet. |
| 94 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Zudem wird im Bereich der Habenhauser Landstraße (nahe Holzdamm) die Geschwindigkeit von 30 km/h sehr häufig deutlich überschritten. Wobei man bedenken sollte, das die Habenhauser Landstraße, | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|--|--|---|---|
| | | | a. Ein Schulweg ist, b. Sich dort eine Musikschule für u.a. musikalische Früherziehung befindet und c. Ein Haus des S.O.S Kinderdorf befindet Es kann nur noch eine Frage der Zeit sein, bis etwas Schlimmes passiert. | | |
| 95 | Walle | Straßenverkehr Tempo 30 | Waller Ring Ecke Lange Reihe: Auf Grund der Einrichtung der 30er Zonen im Steffensweg und der Nordstraße, welche vermehrt ignoriert und nie kontrolliert wird, und Baumaßnahmen an der Hansestraße wird der Waller Ring vermehrt befahren und es staut auch zu Stoßzeiten (Berufsverkehr). Außerdem fahren auch vermehrt LKWs durch den Waller Ring anstatt über die Nordstraße auf die B75 oder A27. Wünschenswert für den Waller Ring wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 bzw. ein Verbot der Durchfahrt für LKWs. | | SKUMS Abteilung 5: Im März wurde eine Verkehrserhebung zu den Durchgangsverkehren (auch SV) gemacht – Die Ergebnisse wurden zwischenzeitlich im Beirat vorgestellt. |
| 96 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Allgemein wird der Waller Ring abends bzw. nachts öfters mit überhöhter Geschwindigkeit befahren. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 97 | Schwachhausen | Straßenverkehr Poser | Im Bereich Schwachhauser Ring, Schwachhauser Heerstraße und Kirchbachstraße kommt es in den Abendstunden vermehrt zu einer Formel 1 ähnlichen Soundkulisse durch Autos. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in diesen Bereichen von 50 km/h auf 30 km/h sowie verstärkte Kontrollen auf den Straßen würden erheblich zu einer Reduzierung des Problems beitragen. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 98 | | Straßenverkehr Tempo 30 | Siehe Nr. 97 | | Amt für Straßen und Verkehr: Straßenverkehrsrechtliche Begründung liegt nicht vor. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.* |
| 99 | Neustadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Poser | Wir wohnen in der Neustadt zwischen Gastfeld- und Kornstraße. Die Straßen dort sind alle asphaltiert. Was ich hier an Lärm wahrnehme hat vornehmlich vier Verursacher: 1. Laute Auspuffanlagen und damit verbunden starkes Beschleunigen; das kommt sowohl Motorrädern (ballern nachts die Friedrich-Ebert-Straße durch), und in der letzten Zeit auch von den in der Gegend häufig anzutreffenden Sportwagen. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 100 | | Straßenverkehr Bus | 2. Busse: in der Gastfeldstraße ist 50 erlaubt (warum eigentlich, die Straße hat ja keinen besondere Bedeutung für den Verkehr?), und die dort verkehrenden Busse des ÖPNV beschleunigen immer sehr laut. | | Bremer Straßenbahn AG: Die BSAG schult die Fahrenden laufend, um die Qualität zu gewährleisten. Darüber hinaus werden laufend anonym Prüfungen der Fahrer im Betrieb vorgenommen. Bei Problemen werden diese direkt mit dem Fahrer besprochen, um eine Verhaltensverbesserung zu erreichen. |
| 101 | | Straßenverkehr allgemein | 3. Rettungswagen und Feuerwehr. Da würde ich mir manchmal wünschen, die Signalhörner könnten lärmsensibler eingesetzt werden. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf § 35 Absatz 1 StVO verwiesen. | Der Senator für Inneres: Signalhörner von Rettungswagen und Feuerwehr sind hinnehmbar |
| 102 | | Straßenverkehr Bundesstraßen | 4. Nachts ist je nach Windrichtung ein Rauschen wahrzunehmen, welches an das Geräusch von Reifen oder Getrieben klingt, wie man es von Autobahnen kennt. Ich kann mir nur vorstellen, dass es von der B6/B75 kommt, weil die Geräusche zeitlich sehr durchgehend und nicht nur eine Passage zwischen Häuserwänden sind. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14 |
| 103 | Mitte (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Poser | Wir wohnen in einer WG in der Faulenstraße, fast direkt an der Ecke der Hauptstraße. Nachts fahren die ganzen Sportwagen- und Motorradfahrer wie die Bekloppten mit über 80 Sachen durch die Straße, dass die Fensterscheiben zittern. Wenn die Ampel vorher | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|-----------------------------|--|---|---|
| | | | rot ist, dann wird nochmal ordentlich beim Anfahren Gas gegeben. Wenn man hier eine Streife abstellen würde, könnte man an mehreren Abenden ordentlich abkassieren. | | |
| 104 | | Straßenverkehr allgemein | Außerdem sind die Sirenen von Polizei und Krankenwagen viel zu laut in der Innenstadt eingestellt. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf § 35 Absatz 1 StVO verwiesen. | Der Senator für Inneres: Signalhörner von Rettungswagen und Feuerwehr sind hinnehmbar |
| 105 | | Schienenverkehr Straßenbahn | Die Linie 2 und 3 bringt die komplette Hauswand zum Vibrieren, wenn sie um die Kurve fährt zur Haltestelle Radio Bremen. Also man braucht schon echt harte Nerven um in einem Zimmer Richtung Hauptstraße ruhig schlafen zu können. | | Bremer Straßenbahn AG: Siehe Nr. 46 |
| 106 | Walle | Straßenverkehr Poser | In den letzten zwei bis drei Jahren ist der Verkehrslärm um unsere Wohnstraße (Melancthonstraße) erheblich mehr geworden. Verursacht wird er durch PS-starke Autos und auch Motorräder mit vermutlich veränderten Auspuffanlagen. Diese PKWs fahren tagsüber vermehrt durch die Wartburgstraße. Beliebt sind dabei Kick-Off-Starts an den Ampelanlagen St.-Magnus-/Wartburgstraße und Fahrten mit erhöhtem Tempo. Besonders nachts, wenn in der Wartburgstraße wenig Verkehr herrscht, fahren diese Wagen lautstark mit hohem Tempo durch dieses Gebiet. Nächtliche lautstarke Raserei durch St.-Magnus-, Wartburg-, Hanse- und Nordstraße ist schon alltäglich geworden. Bitte schützen Sie uns Anwohner vor diesem Lärm, indem beispielsweise die Wartburgstraße und die Nebenstraßen als Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden und zusätzlich eine "Blitzanlage" aufgestellt wird. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 107 | | Straßenverkehr Tempo 30 | Siehe Nr. 106: ...indem beispielsweise die Wartburgstraße und die Nebenstraßen als Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden. | | Amt für Straßen und Verkehr: Wartburgstraße ist Bestandteil des Vorbehaltensnetzes. Eine straßenverkehrsrechtliche Begründung für eine Geschwindigkeitsdrosselung liegt nicht vor. Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV ist erforderlich. * Die Nebenstraßen befinden sich in Tempo 30-Zonen. |
| 108 | Neustadt | Straßenverkehr Poser | Auf der Langemarckstr. fahren immer mehr Auto- und Motorradraser und Autoposer die zu jeder Tageszeit aber insbesondere abends, nachts und am Wochenende ihre Fahrzeuge stark beschleunigen und aufheulen lassen. Neuester Trend: Einprogrammierte Fehlzündungen! Das muss man sich mal vorstellen, dann knallt es auch noch! Es ist teilweise nicht auszuhalten und man fällt nachts aus dem Bett. Besonders unangenehm ist sowas an warmen Sommernächten, wenn man ohnehin schlecht schläft. Die Fahrer "ballern" in eins durch bis zur Schlachte hupen und drehen um und wieder zurück. Man kann, obwohl in 2ter Reihe in der Mainstr., nur mit Oropax bei geöffnetem Fenster schlafen. Außerdem wird hier ständig gehupt. Warum? Mögliche Maßnahmen: Tempo 30, Speedbumps; Motorradfahrverbot | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 109 | | Straßenverkehr Tempo 30 | Siehe Nr. 108: Mögliche Maßnahmen: Tempo 30, Speedbumps; Motorradfahrverbot | | Amt für Straßen und Verkehr: Eine straßenverkehrsrechtliche Begründung für eine Geschwindigkeitsdrosselung liegt nicht vor. Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV ist erforderlich. * |
| 110 | Altstadt | Straßenverkehr Poser | Ich wohne in der Altstadt (Hinter der Mauer) nahe Radio Bremen, direkt an der Weser. Die Lärmbelästigung im an der Weser gelegenen Mischgebiet von der Diepenau bis zur Schlachte ist in diesem Jahr erneut stark gestiegen und auch das Gesamtklima des Zu- | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------------------|-------------------------|--|-------------------------------|---|
| | | | <p>sammenlebens ist erheblich schlechter geworden. Insbesondere an warmen Sommerabenden (häufig bis tief in die Nacht), aber auch tagsüber äußerte sich die Lärmbelästigung u.a. wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fast jede Nacht durchgängig rasende Autos mit aufheulenden Motoren und lauter Musik (sowohl direkt vor unserer Haustür als auch auf der Bürgermeister-Schmidt-Brücke) - im Kreis fahrende Poser, begünstigt durch fehlende Ampeln in unserem Gebiet - ganze Gruppen treffen sich bei den Sitzbänken direkt an der Weser oder weiter oben neben dem Rufer und beschallen von dort mit ihrer lauten Musik (Bluetooth-Lautsprecher), lauten Gesprächen und/oder Gesang die umliegende Nachbarschaft - Auseinandersetzungen zwischen Autofahrern und entgegenkommenden Radfahrern („Hinter der Mauer“ ist eine durch parkende PKW verengte Einbahnstraße) - Rennveranstaltungen mit e-Scootern, inkl. übermäßigem Einsatz der Klingel <p>Dies ist nur ein Auszug der nicht akzeptablen Punkte, mit Bezug auf die Lärmbelästigung. Weitere Punkte betreffen das inakzeptable Verhalten, welches häufig von denselben Personen an den Tag gelegt wird, die auch für die Lärmbelästigung verantwortlich sind. Beispiele führe ich an dieser Stelle nicht an, da der Fokus auf der Lärmbelästigung liegt. Diese gesamte Situation führt nach und nach bei den Anwohnern zu gesundheitlichen Problemen. Viele Anwohner sind berufstätig. Beispielsweise Lehrer, Personen aus dem Gesundheitswesen, Berufsfahrer und generell in Schicht arbeitende Menschen erhalten nicht mehr ausreichend Schlaf. Es kommt zu Schlafstörungen und Konzentrationsverlusten am Tage. Auch die Gastronomie in diesem Gebiet leidet unter diesen Zuständen, da ihre Gäste genervt sind und teilweise ausbleiben. Vor einigen Monaten habe ich mich der Interessengemeinschaft „Lärmbelästigung Stephaniviertel / Altstadt“ angeschlossen. Mit dem Ortsamt Mitte sowie mit der Polizei hatten wir uns bereits zu den verschiedenen Punkten ausgetauscht. Uns wurde versichert, dass die Situation bekannt sei und dass diesbezüglich ein reger Austausch und Zusammenarbeit bestehe (Polizei/Ordnungsamt/Schlachte Marketing/Security Personal). In der Tat haben wir als Interessengemeinschaft in den vergangenen Monaten dann auch eine erhöhte Präsenz und Kontrollen von Polizei/Ordnungsamt wahrgenommen. Dies ist auch sehr erfreulich, zumal ich selbst als auch unsere Interessengemeinschaft sehr wohl wissen, dass die Bremer Behörden personell offenbar auf dem Zahnfleisch gehen. Gleichwohl gab es weiterhin zahlreiche Vorfälle, die nicht unterbunden wurden. In den letzten Wochen bzw. in der kälteren Zeit hat sich die Lage zwar entspannt, aber wir können sicher sein, dass die Lärmbelästigung spätestens im April/Mai wieder deutlich zunehmen wird. Die verbleibende Zeit kann und sollte genutzt werden, um adäquate Vorkehrungen zu treffen. Vom Ortsamt Mitte erfuhren wir noch Mitte September, dass ein Treffen mit dem Senator für Inneres geplant sei, an dem auch die Polizei teilnehmen sollte. Dabei sollte dann über die verschiedenen Punkte gesprochen werden, um mögliche Maßnahmen/Lösungen (z.B. die Möglichkeit baulicher Maßnahmen) zu erörtern. Mich bzw. uns würde interessieren, ob dieses Treffen bereits stattgefunden hat und welche Ergebnisse vorliegen.</p> | | |
| 111 | Walle (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Wir wohnen im Waller Ring in der Nähe der Nordstraße in Walle. Unser persönlicher Eindruck ist, dass die Lärmbelastung durch den Verkehr mit der Entwicklung der Überseestadt stark zugenommen hat. Dazu gehört im Einzelnen:</p> <p>Lärm durch sehr laute PKW und Motorräder (zunehmend). Dies kommt einerseits von sehr schnellen Fahrzeugen auf der Nordstraße oder absichtlich lauten Fahrzeugen (inkl. Starke Beschleunigung bei Motorrädern), bei denen man gar nicht genau sagen kann wo sich diese eigentlich befinden. Auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der LKWs auf der Nordstraße wird von uns als hoch empfunden. Der Verkehr von oder aus der Überseestadt hat stark zugenommen und dies wird auch immer wieder durch Staus vor unserer Haustür sichtbar.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. *</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|--|--|--|--|
| | | | <p>Besonders laut empfinden wir auch den Lärm durch LKWs die durch den Waller Ring fahren. Der LKW-Verkehr im Waller Ring schwankt unserer Meinung nach. Vor einigen Jahren hat er stark zugenommen, als mehr (noch) nicht ortskundige, ausländische LKWs den Großmarkt in der Überseestadt angefahren haben. Diese Entwicklung war rückläufig, vielleicht, weil die Fahrer ortskundiger wurden und nicht mehr die vermeidliche Abkürzung durch den Stadtteil genommen haben. In den letzten Jahren hat der LKW Verkehr wieder stark zugenommen. Einerseits sind es Baustellen Fahrzeuge (Kipplaster) auf dem Weg in die Überseestadt, andererseits aber auch reguläre Transporte (z.B. Container).</p> <p>Als laut empfinden wir auch das ständige starke Beschleunigen und Abbremsen auf dem Waller Ring. Die kurzen Abschnitte zwischen den Ampeln geben eigentlich kaum Möglichkeit bis auf 50 km/h zu beschleunigen. Daher würden wir es uns wünschen, wenn die Geschwindigkeit hier auf 30 km/h beschränkt wäre.</p> | | |
| 112 | | Straßenverkehr Bus | <p>Eine weitere starke Lärmquelle bei der man auch insbesondere die Erschütterung im Haus spüren kann sind die BSAG Busse, welche an den Bushaltestellen an- und abfahren. Wobei man hier sagen kann, dass sich dies durch die Verlegung einiger Buslinien erheblich verbessert hat. Die Linie 20 und 28 fahren nun gar nicht mehr, oder nur noch teilweise durch den Waller Ring. Das hat uns hier stark entlastet.</p> | | <p>Bremer Straßenbahn AG: Durch die Änderung der Umlaufpläne hat sich der Verkehr in diesem Bereich reduziert. Wir sehen hier keinen Handlungsbedarf.</p> |
| 113 | | Gewerbe | <p>Der Lärm durch die Gewerbe (z.B. Roland Mühle) ist je nach Windrichtung als gleichbleibendes Grundgeräusch hörbar. Unser Eindruck ist, dass dies insbesondere im Sommer stärker ist und wir vermuten, dass die Mühle in den heißen Monaten die Fenster zum Lüften öffnet und man die Maschinen deshalb lauter hören kann.</p> | | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: Derzeit liegt hier keine Beschwerde vor; wird angegangen</p> |
| 114 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | <p>Abschließend möchte ich anmerken, dass man immer wieder starke Schwankungen in der Lärmbelastung hat. In der Vergangenheit haben wir uns häufig gesagt, dass es nur eine Phase ist bis...</p> <p>...die Baustelle in der Straße XY beendet ist, ...der Bau in der Überseestadt beendet ist, ...die LKW-Fahrer merken, dass dies kein Autobahnzubringer ist, etc.</p> <p>Mittlerweile glaube ich aber nicht mehr daran, dass sich diese Dinge von alleine wieder zum Guten wenden. Eine Baustelle reiht sich an die andere, ein Bauprojekt kommt nach dem nächsten und es werden immer mehr und häufig lautere Fahrzeuge. Deshalb glaube ich, dass man der Entwicklung auch Einhalt gebieten muss. Wir würden uns wünschen, dass die Geschwindigkeit des Verkehrs im Waller Ring gedrosselt wird und der LKW Verkehr verboten oder erschwert wird (damit der Autobahnzubringer und nicht das Wohngebiet zur Durchfahrt genutzt wird). Des Weiteren würden wir uns wünschen, dass der Verkehr in der Nordstraße stärker überwacht wird und dies auch stichprobenartig mal nachts und am Wochenende.</p> | <p>Grundsätzlich kein Thema der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Baustellenumleitungen lassen sich nur baustellennah regeln. Eine allgemeine Verkehrszunahme wird anhand der Verkehrszahlen in der Lärmkartierung berücksichtigt. In der Lärmaktionsplanung kann diese nur eingeschränkt beeinflusst werden.</p> | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 115 | Neustadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Poser | <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass durch die Neuenlander Straße (Abschnitt zwischen Kattenturmer Heerstraße und Friedrich-Ebert-Straße) in den letzten Monaten spürbar vermehrt "Raser" fahren. Die Motorengeräusche (insbesondere das Beschleunigen) sind laut und deutlich in der Theodor-Storm-Straße zu hören (bei geschlossenem Fenster).</p> | <p>Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem.</p> | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 116 | | Sonstiges | <p>Weiterhin kommt es in der Theodor-Storm-Straße verstärkt zum Einsatz von motorenbedienen Laubbläsern (teilweise bis zu fünf gleichzeitig), die Lärm- und Geruchsbelästigungen sind mitunter unerträglich.</p> | <p>Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem.</p> | |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---|----------------------|---|---|---|
| | | | Wir würden uns freuen, wenn Sie im Rahmen des Lärmaktionsplans Möglichkeiten finden könnten, diese Probleme einzudämmen. | §§ 7, 8 der 32. BImSchV: Generell kein Betrieb zwischen 20:00 und 07:00 Uhr u.a. in reinen und allgemeinen Wohngebieten. Gilt sowohl für den städtischen als auch private Reinigungsbetriebe. § 4 BremlmSchG: Genannte Geräte (z.B. Laubbläser) dürfen zwischen 17:00 und 09:00 Uhr nicht betrieben werden. | |
| 117 | Östliche Vorstadt (mehrere Lärmquellen) | Sonstiges | Ich wohne unweit der Sielwallkreuzung in einer Nebenstraße des Sielwalls. Der Lärm durch feiernde und grölende Menschen schallt bis in die Nebenstraßen - und zwar die Nächte durch bis in die frühen Morgenstunden, so dass die hier Wohnenden kaum einmal durchschlafen können. Das geht auf Kosten der Gesundheit! | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 118 | | Straßenverkehr Poser | Die Autoposer sowie rasende Taxis sind ebenfalls eine erhebliche Lärmquelle | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 119 | Altstadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Poser | Stephaniviertel: Besonders in dem Bereich der Straßen Diepenau / Hinter der Mauer tragen rasende Autos mit aufheulenden Motoren und lauter Musik zu einer erheblichen Lärmbelästigung für die Anwohner bei. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 120 | | Sonstiges | Hinzu kommen in diesem Bereich Partys auf der Straße mit lauter Musik. Dieser Ort ist zu einem Treffpunkt für Gruppen geworden, um hier zu feiern. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 121 | Östliche Vorstadt | Straßenverkehr Poser | Mein Hinweis zum Thema Straßenlärm: Seit Wochen, wenn nicht sogar Monaten hat der Straßenlärm am Sielwall durch schnelles Anfahren und Abbremsen der Autos erheblich zugenommen. Der Sielwall ist eine 30er Zone - ein Großteil der hier durchfahrenden Autos hält sich nicht an das Tempolimit und beschleunigt sogar noch stark um die grüne Ampel zum Osterdeich zu erreichen. Der Lärm nimmt im Laufe des Tages zu und erreicht den Höhepunkt zwischen 17 und 21h. Das Thema Autoposer ist ja hinlänglich bekannt und ich hoffe als Anwohnerin, dass bald etwas dagegen unternommen wird - der Sielwall ist nicht nur eine Straße mit Anwohnern sondern auch mit Schulen und Kindergärten und sollte entsprechend auch so geschützt werden (Speedbumper etc.). | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. Mittlerweile gibt es eine zeitweise Sperrung der Sielwallkreuzung an Wochenenden. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 122 | Bremen-Nord | Straßenverkehr Poser | Meine Familie und ich sind Anwohner der Schwaneweder Strasse in Bremen-Nord. Das Verkehrsaufkommen ist hier sehr hoch, auf Grund der Discounter die hier ansässig sind. Tagsüber ist es kaum möglich mal kräftig zu Lüften oder sich bei warmen Wetter im Garten aufzuhalten, da der Krach ständig zunimmt. Hält ein Bus der BSAG an der Haltestelle, wird wahllos gehupt und mit überhöhter Geschwindigkeit überholt. In den Abendstunden, sowie an Wochenenden ist dies hier eine Rennstrecke. Selbst die Busse der BSAG sollten sich mal öfters in die Wartung begeben, Da diverse Busse kreischende oder Geräusche mit sehr hohen Frequenzen von sich geben. Des Weiteren ist dies auch ein Schulweg für klein und groß. Konnte des Öfteren beobachten, wie Fahrzeuge einfach über den Fußweg fahren um in der Parkbucht an der Straße ihr Fahrzeug abzustellen. Ich hoffe, dass ich mit meinen Angaben einen kleinen Einblick auf die Schwaneweder Strasse geben konnte. | | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 123 | | Straßenverkehr Bus | Siehe Nr. 122: Selbst die Busse der BSAG sollten sich mal öfters in die Wartung begeben, Da diverse Busse kreischende oder Geräusche mit sehr hohen Frequenzen von sich geben. | | Bremer Straßenbahn AG: |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------------------------|--------------------------|---|---|--|
| | | | | | Die Busse der BSAG werden nach einer Einführungsphase alle 3 Monate einer gesetzlichen Inspektion unterzogen. Ein Teil davon ist auch die Lärmentwicklung. |
| 124 | Altstadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Poser | Poser und Feiernde am Stephaniviertel/Weserpromenade: Ich möchte die Chance nutzen, zum Thema Lärm einen Einblick in unsere Wohnsituation zu geben in der Diepenau. Ich wohne direkt an der Ecke Diepenau/Hinter der Mauer. Insbesondere seit diesem Jahr hat der spätabendliche und nächtliche Lärm enorm zugelegt. Autoposer sind besonders im Sommer ein gewaltiges Ärgernis, da die Fenster über Nacht, wenn möglich offen bleiben. Hier wird viel gefeiert und sich für den Abend an der Schlachte getroffen. Entsprechend laut geht es hier zu mit Musik und Unterhaltungen. Dazu kommt die günstige Lage, bei all dem Publikum sein Auto vorführen zu können. Jene Poser fahren nicht selten bereits mit aufheulenden Motoren an der Faulenstraße an und brettern Vorfahrt-missachtend durch die Tempo-30-Zone. Dabei werden teils gewaltige Lautstärken erreicht, die einen wieder aus dem Schlaf fahren lassen. Auch die Musik und die dröhnenden Bässe der Fahrzeuge sind ein Problem. Erst vorletzte Nacht wurde ich von Musik um halb 4 nachts geweckt, die lauter durch das offene Fenster schallte, als ich meinen Wecker betreibe. Zurück bleibt am nächsten Tag oft der Müll an den Bänken zur Weser. Wir Nachbarn haben bereits eine kleine Interessengemeinschaft gegründet zu dem Thema und hoffen, dass wir es gemeinsam und mit Ihrer Unterstützung erreichen, wieder etwas mehr Ruhe und damit mehr Lebensqualität im gesamten Bereich zu schaffen. Mir ist schmerzlich bewusst, dass wir nicht die einzige Zone sind, wo es so zugeht. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 125 | | Sonstiges | Siehe Nr. 124 | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 126 | Vahr | Straßenverkehr allgemein | In dem Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen, Anlage 2 wurde der Bereich südwestlich der Konrad-Adenauer-Allee als "ruhiges Gebiet" (Stadtoase) ausgewiesen. Die aktuelle Straßenplanung sieht jedoch den 4-spurigen Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee vor? Dies stellt ein Zielkonflikt dar, der so nicht akzeptabel ist? Hier sollte das "ruhige Gebiet" vorrangig erhalten bleiben! | Stadtoasen definieren sich nach LAP als innerstädtische Grün- oder Freiflächen mit Pegelwerten $L_{den} > 55$ dB(A) oder Flächen, welche im Kernbereich 6 dB(A) leiser als am Rand sind. Das Ziel keiner weiteren Lärmzunahme unterliegt der Abwägung der Bauleitplanung und Zulassungsverfahren. Laut Lärmkarten wird das Gebiet durch die sehr hohen Pegel der südlich angrenzenden Bahntrasse geprägt. Die Straßenverkehrslärmpegel liegen nach Kartierung etwa 10 dB unterhalb derer des Schienenlärms. Eine Verdoppelung der Straßenverkehre entspricht einer Pegelzunahme von 3 dB. | SKUMS Abteilung 5: Ein 4-spuriger Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee ist nicht geplant. Im Zuge der Baumaßnahme QVO ist angedacht die Konrad-Adenauer-Allee zw. Julius-Brecht-Allee und Kirchbachstraße für die Dauer der Baumaßnahme im Zweirichtungsverkehr zu führen. Die zweispurige Verkehrsführung bleibt erhalten. Auch mit Neubau des Baugebiets BP 2518 Konrad-Adenauer Allee erfolgt kein 4-spuriger Ausbau. |
| 127 | Gröpelingen (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr allgemein | Zunahme der Lärmbeeinträchtigung der Anwohner Werftstraße/ Stapelfeldstraße zwischen Goosestraße und Lindenhofstraße. Der LkW Verkehr hat zugenommen. Hinzu kommt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch diverse Baustellen (Lesum Brücke). | Allgemeine Verkehrszunahme kein Thema des Lärmaktionsplanes. Ebenso zeitweise Zunahmen durch Baustellen. Über Verkehrsentwicklungspläne wird versucht, insbesondere den | |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------------------|---|---|---|
| | | | | <p>LKW-Verkehr planerisch zu lenken. Umleitungsverkehre lassen sich nicht immer vermeiden.</p> <p>Bei der Lärmkartierung werden die jeweils aktuellen Verkehrszahlen berücksichtigt. Deutliche Zunahmen der Verkehrszahlen für einzelne Straßenabschnitte zur Lärmkartierung 2022 würden im zugehörigen Lärmaktionsplan betrachtet.</p> | |
| 128 | | Schienenverkehr Straßenbahn | Eine weitere Straßenbahnlinie (5) ist dazu gekommen, | <p>Bei der Planung neuer Straßenbahnlinien wird im Verfahren auch geprüft, ob es zu einer wesentlichen Änderung des Schienenweges und damit zu möglichen Ansprüchen auf zusätzlichen Schallschutz kommt.</p> <p>Die reine Steigerung der Streckenauslastung führt zunächst zu keinen Ansprüchen der Anwohner:innen, es sei denn die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden erfüllt.</p> | |
| 129 | | Gewerbe | die Absauganlage der Getreideanlage ist wieder vermehrt in Betrieb und die Züge der Stahlwerke rattern auch nachts über die Gleise. | | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: Getreideanlage: Derzeit liegt hier keine Beschwerde vor; wird angegangen</p> <p>ArcelorMittal Bremen: Aus dem Bereich Gröpelingen liegen uns im Jahr 2020 keine Lärmbeschwerden vor. Der Hinweis vom Anwohner auf den nächtlichen Schienenverkehr ist nachvollziehbar. Der Ortsteil Gröpelingen ist vom Schienenverkehr umgeben, südlich vom Industriehafen und nördlich vom Rangierbahnhof der Bundesbahn. Das Werksgelände von ArcelorMittal Bremen liegt mehrere Kilometer entfernt. Der Ortsteil Oslebshausen liegt zwischen Gröpelingen und dem Werksgelände. Für den Schienenverkehr auf dem Werksgelände gilt eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h, die nur selten erreicht wird. Durch die geringe Fahrgeschwindigkeit sind auch die Fahrgeräusche deutlich reduziert. Aufgrund der größeren Entfernung und der reduzierten Fahrgeräusche haben</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-------------|-----------------|--------------------------|---|---|--|
| | | | | | diese keinen Einfluss auf den Ortsteil Gröpelingen sowie der direkten Werksnachbarschaft. Die Stellungnahme betrifft somit voraussichtlich den öffentlichen Verkehr auf den Strecken der Bundesbahn (s. auch Nr. 1). |
| 130 | Horn-Lehe | Straßenverkehr allgemein | <p>Optisch und von der Anlage her besteht das Quartier rund um die Vorstraße aus ruhigen Wohnstraßen. Der Helmer bildet eine Verbindung zwischen Herzogenkamp und Vorstraße. Dort haben der motorisierte Durchgangsverkehr und der damit verbundene Lärm in den letzten Jahren massiv zugenommen, v.a. tagsüber. Dies betrifft wahrscheinlich auch andere Straßen, im Helmer nehme ich es jedoch besonders deutlich wahr, da ich dort wohne.</p> <p>Vorschlag: Umgestaltung der Verkehrsführung des gesamten Quartiers durch Sackgassen, so dass man von verschiedenen Seiten ins Quartier hinein- und wieder herausfahren kann, aber nicht durch. Das würde den Durchgangs- und Ausweichverkehr (Umfahren der verstopften Heerstraße) und dessen Lärm erheblich verringern. Diese Maßnahme würde gleichzeitig den (z.Zt. erheblich bedrängten und gefährdeten) Radverkehr im Quartier erleichtern und fördern. Das Quartier ist außerdem durch den Lärm der A27 belastet.</p> | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 14</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Bauliche Änderungen müssten seitens SKUMS initiiert werden.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: In dem Quartier rund um die Vorstraße sind aktuell weder verkehrslenkende noch größere bauliche Maßnahmen geplant.</p> |
| 131 | Ohne Ortsangabe | Straßenverkehr allgemein | Was mich seit Jahren aufregt, sind die 2-Takter Mopeds, die man noch in 300 m Entfernung hören kann. Das wäre doch auch mal ein Thema für die EU. | <p>Kein Thema des Lärmaktionsplans.</p> <p>Motorradlärm ist auch auf Bundesebene ein aktuelles Thema. Durch das Land Baden-Württemberg wurden mehrere Initiativen gestartet.</p> | |
| 132 bis 134 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus, Stromer Landstr., nachts im Bereich 60 dB(A) ≥ 55dB(A), über 24 Stunden im Bereich 70 dB(A) ≥ 60dB(A) und damit im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms und wir bitten Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen.</p> <p>Wir können nachts kein Fenster zum Lüften öffnen, weil die Verkehrslautstärke einen erholsamen Schlaf nicht zulässt.</p> <p>Ein Aufenthalt im Vorgarten ist undenkbar, da eine normale Gesprächslautstärke aufgrund der hohen Verkehrslautstärke nicht möglich ist.</p> <p>Erschütterungen durch den Schwerverkehr lassen die Wände im Haus wackeln und es bilden sich Risse im Haus.</p> <p>Wir sind Lärmbetroffene und wir sind Erschütterungsbetroffene aufgrund des hohen Lkw-Aufkommens bei schlechtem Straßenzustand, der sich verstärkend auf die Lärmbelastung auswirkt.</p> <p>Vor unserer Haustür sind Kanaldeckel in der Fahrbahn und der umliegende Asphalt senkt sich aufgrund der Belastung durch den Schwerverkehr ab. Beladene Fahrzeuge, insbesondere mit Anhänger, überfahren die Bodenwellen und verursachen ein lautes Knallen, was zusätzlichen Lärm verursacht. Wir bitten daher um eine Verbesserung der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag), des Unterbaus einschließlich Kanalisation, damit insbesondere kein Knalllärm mehr vorliegt.</p> <p>Damit wir eine dauerhafte Entlastung vom Lärm bekommen, bitten wir um zeitnahe Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW Führungsnetz.</p> | <p>Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Rechtsprechung bei über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts</p> <p>Lärmvorsorge bei Straßenneubau, Lärmsanierung nur an Straßen in der Baulast des Bundes geregelt.</p> | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: 2019 wurde eine vorzugswürdige Trassenführung sowie eine vorzugswürdige Verknüpfung der B 212n mit der Stedinger Landstrasse abgeschlossen. Im Ergebnis ist eine reduzierte Anbindung der B212n geplant – dies führt dazu, dass Verkehrsteilnehmer nicht aus Delmenhorst kommend über die B 212n Richtung Bremen und aus Bremen kommend nicht in Richtung Delmenhorst fahren können. Diese Verkehrsteilnehmer „müssen“ nach wie vor den Weg über die Stromer Landstraße nutzen.</p> <p>Die bisherigen Verkehrsprognosen haben aber keine, oder nur geringe Verkehrszunahmen auf der Stromer Landstraße prognostiziert.</p> <p>Richtig ist, dass mit einem Vollanschluss der B 212n an die Stedinger Landstrasse die Verkehrsbelastung auf der Stromer Landstraße stark abnehmen würde – dafür würde sich aber die Verkehrsbelastung auf</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------|---|---|---|
| | | | <p>Wir bitten darum, das Verkehrsrichtzeichen 430 im Einmündungsbereich der Stedinger Landstr. zur Stromer Landstraße rückzubauen, da die Straße und die Stedinger Brücke den Anforderungen eines Autobahnzubringers mit verpflichtender Nutzung nicht genügt. Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir um Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße und langfristig um Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir bereichsweise um eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich gesundheitsgefährdenden Lärms.</p> <p>Wir sehen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strecke Delmenhorst bis GVZ als dringend notwendige Ergänzung des ÖPNV an, um den steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren.</p> <p>Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um die Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eines Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst .</p> | | <p>der Stedinger Landstraße und damit die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe stark erhöhen.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Problematik des Kanaldeckels wurde vom ASV vor Ort geprüft und die Schäden werden behoben. Nr. 132 - 140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 135 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus (Stromer Landstraße) nachts im Bereich 55 dB(A), 24 Stunden im Bereich 70 dB(A). Es handelt es sich somit um gesundheitsgefährdenden Verkehrslärm. Wir bitten Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen.</p> <p>Mal abgesehen von der alltäglichen und dauerpräsenten Lärmbelastung unmittelbar vor unserer Haustür nehmen wir eine rasante Rissentwicklung in dem Mauerwerk unseres Hauses wahr, die wir als sehr beängstigend empfinden. Der tägliche Schwerverkehr bringt die Wände im gesamten Haus oft zum „Wackeln“. Das wird sicherlich auch mit an der für dieses Verkehrsaufkommen nicht!!! ausgerichteten Straße/ Straßenbelag liegen. Wir bitten deshalb, zumindest alle erdenklichen Maßnahmen, wie z. B. Flüsterasphalt oder andere Möglichkeiten auszuschöpfen, um das Leben und die Lebensqualität der Anwohner hier in Strom zu schützen.</p> <p>Um Ihnen eine Vorstellung der Lage visuell zu schaffen: Die Entfernung von unserem Hauseingang zur Straße misst etwa 12 m. Die Nutzung des Vorgartens zum Zwecke der Entspannung steht da außer Frage.</p> <p>Was wir aber als Eltern von 7jährigen Zwillingen und Schulanfängerinnen besonders schlimm und kritisch empfinden, ist der Schulweg, der unmittelbar an der stark durch LKWs befahrenen „Landstraße“ ähnlich einer Strecke „Paris-Dakar“ stattfindet. Normale Kommunikation oder mündliche Warnhinweise an die Kinder sind nicht hörbar!!! Weil der vorbeirasende Verkehr und die dadurch entstehende Lärmbelastung das schier unmöglich machen. Das empfinden wir als im Dorf aufgewachsene Familie sehr traurig und ist auch nicht mit einem Stadtleben vergleichbar, da dort KEINE! Containerlastkraftwagen fahren!!! sondern nur normale Kraftfahrzeuge.</p> | <p>Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Rechtsprechung bei über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts</p> <p>Lärmvorsorge bei Straßenneubau, Lärmsanierung nur an Straßen in der Baulast des Bundes geregelt.</p> | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Nr. 132 - 140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 136 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>Aus der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan ist deutlich zu erkennen, dass ein Großteil der Häuser an der Stromer Landstraße sehr hohen Lärmbelastungen, Tag und Nacht ausgesetzt sind.</p> <p>Durch den Schwerlastverkehr erschüttern die Wände der Häuser.</p> <p>Damit wir dauerhaft entlastet werden, bitte ich um eine zeitnahe Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW Führungsnetz.</p> <p>Eine zeitnahe Anbindung der Autobahn A281 an die B212neu, für den Verkehr auswärts und einwärts ist dringend erforderlich.</p> | | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Die B 212n wird an die Autobahn angebunden, dass dafür erforderliche Brückenbauwerk wurde schon 2014 im Zusammenhang mit dem Bau der A 281 Bauabschnitt 3/2 gebaut.</p> <p>Nur der Anschluss der B 212n an die A 281 bringt aber nicht die gewünschte deutliche Entlastung für die Stromer Landstraße – hierfür wäre eine vollständige</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------|--|---|---|
| | | | | | <p>Verknüpfung der B 212n mit der Stedinger Landstraße in Niedersachsen erforderlich.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 137 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus, Stromer Landstr., nachts, im Bereich 60 dB(A) ≥ 55dB über 24 Stunden, im Bereich 65 dB(A) ≥ 60dB(A) und damit im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms und wir bitten Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen. Besonders in den frühen Morgenstunden zwischen 5.00 und 7.00 Uhr ist die Lärmbelastung besonders schlimm, da die Stromer Landstraße zu diesem Zeitpunkt als Rennstrecke benutzt wird. Trotz Überholverbots finden vor unserer Haustür riskante Überholmanöver statt.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahmen bitten wir bereichsweise um eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich gesundheitsgefährdenden Lärms.</p> <p>Wir sehen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strecke Delmenhorst bis GVZ als dringend notwendige Ergänzung des ÖPNV an, um den steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren.</p> <p>Wir bitten darum, das Verkehrsrichtzeichen 430 im Einmündungsbereich der Stedinger Landstr. zur Stromer Landstr. rückzubauen, da die Straße und die Stedinger Brücke den Anforderungen eines Autobahnzubringers mit verpflichtender Nutzung nicht genügt.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir um Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße um Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm. Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eine Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst.</p> | <p>Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Rechtsprechung bei über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts</p> <p>Lärmvorsorge bei Straßenneubau, Lärmsanierung nur an Straßen in der Baulast des Bundes geregelt.</p> | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Siehe Nr. 132-134</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Nr. 132-140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 138 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus, Stromer Landstraße. Zwar weder nachts noch über 24 Stunden im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms, dennoch bitten wir Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen, da unser Leben auch beeinträchtigt wird. Ein gemütlicher Aufenthalt im Garten wird durch den Verkehrslärm entschieden beeinträchtigt. Da sich kaum ein Auto- oder LKW-Fahrer an die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h hält, ist das Überqueren der Straße immer mit einem Risiko verbunden. Und es gibt nun einmal keine andere Möglichkeit für uns Anwohner das Grundstück zu verlassen.</p> <p>An der Straße haltenden oder parkenden Autos werden die Türen oder Seitenspiegel abgefahren.</p> <p>Jeder Spaziergang ist ein Ärgernis, da man durch die Raser einem permanenten Dröhnen ausgesetzt ist. Sollte sich ein Autofahrer doch einmal an das Geschwindigkeitslimit halten, wird er durch riskante Manöver überholt, als Spaziergänger auf gleicher Höhe bleibt einem dabei fast das Herz stehen. Besonders hervorzuheben ist hier die 90grad Kurve am Ende der Straße vor der Ochtrumbrücke. Hier wird durch Hinweisschilder eine Geschwindigkeit von 30km/h empfohlen. Dieser Empfehlung kommt niemand nach. Die LKWs reduzieren die Geschwindigkeit gerade so, dass sie nicht aus der Kurve geschleudert werden, den ängstlichen Blicken der Fußgänger und Fahrradfahrer zum Trotz.</p> <p>Damit wir eine dauerhafte Entlastung vom Lärm bekommen, bitten wir um zeitnahe Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW Führungsnetz.</p> | <p>Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Rechtsprechung bei über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts</p> <p>Lärmvorsorge bei Straßenneubau, Lärmsanierung nur an Straßen in der Baulast des Bundes geregelt.</p> | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Siehe Nr. 132-134</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Nr. 132-140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------|--|---|---|
| | | | <p>Wir bitten darum, das Verkehrsrichtzeichen 430 im Einmündungsbereich der Stedinger Landstr. zur Stromer Landstraße rückzubauen, da die Straße und die Stedinger Brücke den Anforderungen eines Autobahnzubringers mit verpflichtender Nutzung nicht genügt. Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir um Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße und langfristig um Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir bereichsweise um eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich gesundheitsgefährdenden Lärms und um Maßnahmen zum Einhalten der aktuellen Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. Temposchwellen oder Fahrbahnverengungen).</p> <p>Wir sehen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strecke Delmenhorst bis GVZ als dringend notwendige Ergänzung des ÖPNV an, um den steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren.</p> <p>Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um die Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eines Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst.</p> | | |
| 139 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus, Stromer Landstraße, nachts im Bereich > 55 dB(A); über 24 Stunden im Bereich > 70 dB(A) und damit im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms von daher bitten wir Sie, die gesetzlich notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung vorzunehmen. Wir sind extrem Lärm- und Erschütterungsbetroffene, aufgrund des hohen LKW-Aufkommens bei diesem schlechten Straßenzustand, der die Lärmbelastung zusätzlich fördert. Wir haben 2016 unser heutiges Haus gekauft, da die B212 gebaut werden sollte und wir natürlich auch dieses der Politik geglaubt haben. Wir haben sehr aufwendig die Risse sowohl in der Innen- und Außenfassade saniert, diese zeigen sich in Teilbereichen erneut. Das gesamte Haus wackelt förmlich durch die immensen Erschütterungen. Die Fahrbahn direkt vor unserem Haus ist in einem desolaten Zustand, die Bodenwellen werden gefühlt täglich schlimmer. Wir haben im Bgm.-Mohr-Weg gewohnt, sind von dort extra weggezogen um der Monsterbaustelle, welche dort entstehen und über mehrere Jahre Bauzeit gehen sollte zu entfliehen. Dort hat die Politik es auch geschafft in der Kattenturmer Heerstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen, wir denken, dies wäre als sofortwirksame Maßnahme auch in Strom einfach umsetzbar. Auch sollte das Grundgesetz (Art. 2 Abs. 2 GG) auf körperliche Unversehrtheit Beachtung finden. Der permanente Lärm macht krank, bei offenem Fenster zu schlafen ist nahezu unmöglich. Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eines Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst. Weiterhin sollten Sie sich einmal Gedanken machen die Unfallgefahr zur Einfahrt Brockhuchtinger Landstraße zu verringern. Hier entstehen durch wilde Überholmanöver immer wieder Unfälle. Eine Ampel oder Zone 30 wäre hier sicher hilfreich.</p> | | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Siehe Nr. 132-134</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Nr. 132-140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 140 | Strom | Straßenverkehr LKW | <p>In der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan liegt unser Wohnhaus, Stromer Landstr.,</p> <ul style="list-style-type: none"> - nachts, im Bereich >55 dB(A) (orange) (≥ 55dB(A) zulässige Schwelle der Gesundheitsgefährdung) - über 24 Stunden, im Bereich >65 dB(A) (dunkelrot) ≥ 65dB(A) zulässige Schwelle der Gesundheitsgefährdung) <p>und damit im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms und wir bitten Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen.</p> <p>Wir können nachts kein Fenster zum Lüften öffnen, weil die Verkehrslautstärke einen erholsamen Schlaf nicht zulässt.</p> | <p>Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Rechtsprechung bei über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts</p> <p>Lärmvorsorge bei Straßenneubau, Lärmsanierung nur an Straßen in der Baulast des Bundes geregelt.</p> | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Siehe Nr. 132-134</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Nr. 132-140 allgemeine Themen zur Verkehrsführung.</p> <p>SKUMS Abteilung 5:</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---|
| | | | <p>Erschütterungen durch den Schwerverkehr lassen die Wände im Haus wackeln und es bilden sich Risse im Haus.</p> <p>Wir sind Lärmbetroffene und wir sind Erschütterungsbetroffene aufgrund des hohen Lkw-Aufkommens bei schlechtem Straßenzustand, der sich verstärkend auf die Lärmbelastung auswirkt.</p> <p>Vor unserer Haustür sind Kanaldeckel in der Fahrbahn und der umliegende Asphalt senkt sich aufgrund der Belastung durch den Schwerverkehr ab. Beladene Fahrzeuge, insbesondere mit Anhänger, überfahren die Bodenwellen und verursachen Vibrationen und lautes Knallen, was zusätzlichen Lärm verursacht. Wir bitten daher um eine Verbesserung der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag), des Unterbaus einschließlich Kanalisation, damit insbesondere kein Knalllärm mehr vorliegt.</p> <p>Damit wir eine dauerhafte Entlastung vom Lärm bekommen, bitten wir um zeitnahe Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW Führungsnetz.</p> <p>Wir bitten darum, das Verkehrsrichtzeichen 430 im Einmündungsbereich der Stedinger Landstr. zur Stromer Landstraße rückzubauen, da die Straße und die Stedinger Brücke den Anforderungen eines Autobahnzubringers mit verpflichtender Nutzung nicht genügt.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir um Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße und langfristig um Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen.</p> <p>Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir bereichsweise um eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich gesundheitsgefährdenden Lärms.</p> <p>Wir sehen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strecke Delmenhorst bis GVZ als dringend notwendige Ergänzung des ÖPNV an, um den steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren.</p> <p>Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um die Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eines Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst.</p> <p>Ebenfalls sollte die Möglichkeit des Baus einer Kommunalen Entlastungsstraße KES zwischen Wiedbrokstraße und A281 ohne Anschluss Richtung Wesertunnel (Verhinderung neuer Verkehrsströme) untersucht werden.</p> | | <p>Seit längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |
| 141 | Ohne Ortsangabe | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | <p>Ich finde, die Stadt/das Land Bremen sollte überlegen, in wie weit auch in den Wohnstraßen grundsätzlich auf das klassische Kopfsteinpflaster verzichtet werden kann. Wenn es nicht asphaltiert werden soll wg dem angeblichen Charakter der Straßen, gibt es auch ebene Steinbeläge. Zudem würden sich alle Radler über ebene Straßen freuen. Ich denke mir wenn im Zuge von Straßensanierung die Oberfläche ebener wird freuen sich sowohl Anwohner wg geringer Abrollgeräusche als auch Radfahrer.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Im Rahmen von Fahrbahnsanierungen, oder Wiederherstellung von Fahrbahnen verwendet das ASV grundsätzlich lärmarme Fahrbahnbeläge. Ausnahme ist, wenn, wie im „Runden Tisch“ festgelegt, das historische Stadtbild erhalten werden soll.</p> |
| 142 | Oberneuland | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | <p>Meine Nachbarn leiden sehr unter dem Stück Pflastersteinen Oberneulander Heerstrasse/Oberneulander Landstrasse.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Bauliche Änderungen müssten seitens SKUMS initiiert werden oder der Fahrbahnbelag ist so schlecht, dass eine Sanierung erforderlich wird, dann Abtl.4. Ein Austausch des Belags ist derzeit aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Mitteln nicht absehbar.</p> |
| 143 | Gröpelingen (mehrere) | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | <p>Ich wohne in der Waltjenstr. in Bremen Gröpelingen. Wir haben eine alte Straße aus Pflastersteinen. Die sehr laut ist. Wir haben hier viel Verkehr.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr:</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---------------|---|--|--|--|
| | Lärmquellen) | | Außerdem besteht viel Lärm aus der Nordstraße und auch von dem Eisenbahnverkehr. | | Bauliche Änderungen müssten seitens SKUMS initiiert werden oder der Fahrbahnbelag ist so schlecht, dass eine Sanierung erforderlich wird, dann Abtl.4 bzw. es stehen Kanalbaumaßnahmen an und der Belag kann im Rahmen der Wiederherstellung ausgetauscht werden. Ein Austausch des Belags ist derzeit aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Mitteln nicht absehbar. |
| 144 | | Schienenverkehr | Siehe Nr. 143 | | DB Netz AG: Siehe Nr. 1 |
| 145 | Mitte | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | In der Daniel von Büren Straße, Ecke Findorffstraße und Kaufmannsmühlenkamp sind alte Pflastersteine und viel Verkehr/Raser da wäre es sehr sinnvoll. Auf den Balkonen verstehe man oft sein eigenes Wort nicht. | | Amt für Straßen und Verkehr: Siehe Nr. 143 |
| 146 | Hastedt | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Der Hastedter Osterdeich zwischen Fährstraße und Hansacarree ist aufgrund des extrem schlechten Zustands der Straße eine Quelle für sehr viel Lärm. Die LKW donnern über die Rumpelpiste und fahren außerdem zu schnell. Das gleiche gilt für Taxen und anderen Fahrzeuge, die nachts den Deich entlangkamen. Unser Wunsch: Flüsterasphalt und ein Blitzer in jede Fahrtrichtung. | | Amt für Straßen und Verkehr: Die Fahrbahn des Hastedter Osterdeichs soll im Frühjahr 2021 Instand gesetzt werden. |
| 147 | | Straßenverkehr Geschwindigkeitsüberwachung | Siehe Nr. 146 | | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 148 | Walle | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Lärm nachts: deDONG deDONG usw. Kommt wahrscheinlich vom AB-Zubringer Übersee- Hafen, dröhnt aber bis in die Gustavstraße. Freue mich über unsere asphaltierte Straße (seit Ende 80. Jahre). Extrem viel Lärm über Kopfsteinpflaster an der Lange Reihe. Bitte alle Straßen asphaltieren, auch gut für Rad. | Durch die Herrichtung der Straße Lange Reihe und den Belagwechsel hin zu Asphalt ist von einer deutlichen Reduzierung der Fahrgeräusche auszugehen. | Amt für Straßen und Verkehr: Lange Reihe Belagswechsel, Umgestaltung zur Fahrradstraße im Zuge der Radpremiumroute D15 Die Straße Lange Reihe wurde in die Tempo 30-Zone einbezogen. |
| 149 | Schwachhausen | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Seit einem Vierteljahr ist die Donandtstraße in Schwachhausen eine der Hauptumleitungstrecken zum Schwachhauser Ring geworden. Das wird wegen der Bauarbeiten dort auch noch 2 bis 3 Jahre so bleiben. Da wir in unserer Straße extrem lautes Kopfsteinpflaster haben, ist die Lärmbelastung enorm angestiegen. Private Messungen auf unserer Terrasse haben einen Schallpegel von bis zu 65 dB ergeben, besonders verursacht durch zu schnell fahrende SUVs und Lieferdienste. Seit Jahren setzen sich Anwohner und Anwohnerinnen der Donandtstraße dafür ein, hier einen leisen Asphaltbelag aufzubringen, was auch für die Hunderte Schüler und Schülerinnen ein Segen wäre, die täglich auf Fahrrädern zu den umliegenden drei Schulen durch unsere Straße fahren. Die Donandtstraße hat sich von einer Anwohnerstraße in eine viel befahrene Durchgangsstraße verwandelt. Wegen der stark gewachsenen Verkehrsdichte ist auch der durch das Kopfsteinpflaster verursachte Lärm auf ein nicht akzeptables Maß gestiegen. Durch ein Überteeren der Fahrbahnmitte wäre die Lärmbelastung mit einfachen Mitteln um mehr als die Hälfte zu senken! | Die Verkehrsführung während Straßenbaumaßnahmen ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Die verhaltensbezogene Nutzung nicht ausgewiesener Ausweichstrecken ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. | Amt für Straßen und Verkehr: Thema: Verkehrsführung während länger andauernder Straßenbaumaßnahmen. Ein Austausch des Belags ist derzeit aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Mitteln nicht absehbar; ebenso wenig ein „Überasphaltieren“. SKUMS Abteilung 5: Die Donandtstraße wird sicherlich viel als Ausweichstrecke genutzt, ist jedoch nicht die offizielle Umleitungsstrecke (u.a., weil sie eine Einbahnstraße ist). Die offizielle Umleitungsstrecke führt über die Park- und Hollerallee. |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------|-----------------------------------|--|---|--|
| 150 | Walle | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Jedes Fahrzeug, das am Haus in der Bremerhavener Straße zwischen Lübberstedter Straße und Dorumstraße via Waller Ring vorbeifährt, fährt vor dem Haus über eine Art "Gulli" und erzeugt damit ein "Klappern", das im Haus Bremerhavener Str.- auch in den Zimmern nach hinten - zu hören ist. Es wäre schön wenn dieses Art Belästigung ein Ende hätte. | | <p>hanseWasser Bremen GmbH: Durch hanseWasser Netz Betrieb wurden in diesem Bereich 2 Schachtabdeckungen als sogenannte klappernde Deckel festgestellt. Diese beiden Schachtabdeckungen werden erneuert.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Problematik wurde vom ASV geprüft und behoben.</p> |
| 151 | Vahr | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Zu den Hauptverkehrszeiten ist es in der Bürgermeister-Spitta-Allee sehr laut. Vor allem an den Kreuzungen. Dies liegt einerseits an dem hohen Verkehrsaufkommen und zusätzlich an der beschädigten Fahrbahn. An der Bushaltestelle "Bürgermeister-Spitta-Allee" in derselben Straße (in Richtung Schwachhauser Heerstr.) ist die Fahrbahn noch aus Betonplatten, die zudem einen Höhenunterschied zueinander aufweisen, weswegen schwere Fahrzeuge noch mehr Lärm erzeugen, wenn sie über den Höhenunterschied fahren. | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Ein Austausch des Belags ist derzeit aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Mittel nicht absehbar.</p> |
| 152 | Walle | Straßenverkehr Fahrbahnzustand | Nachdem die Oberflächenerneuerung des Steffenswegs bereits seit langer Zeit geplant, aber immer noch nicht umgesetzt wurde, und die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung nur rechnerisch für etwas Entlastung sorgt, sollten die Maßnahmen dort so schnell und so unbürokratisch wie möglich umgesetzt werden. | | <p>hanseWasser Bremen GmbH: Das Amt für Straßen und Verkehr (für den Straßenneubau) und hanseWasser Bremen GmbH (für den Kanalbau) planen eine koordinierte Bauabwicklung. Derzeit sind sowohl die Straßenplanung als auch die Kanalplanung noch voranzutreiben und abzuschließen. Aus derzeitiger Sicht der noch zu erledigenden Planungsschritte ist ein Start der Bauarbeiten im ersten Quartal 2022 möglich und wird angestrebt.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Umgestaltung mit einhergehendem Belagsaustausch ist in der Planung, Umsetzung könnte im Anschluss an die Kanalsanierung erfolgen.</p> |
| 153 | Ohne Ortsangabe | Flugverkehr | Die Zunahme an Kleinflugzeugen die tagsüber dicht über den Bremer Westen fliegen sind durch das tiefe andauernde Dröhnen sehr störend. | Im Jahr 2020 gab es am Bremer Flughafen insgesamt 10.258 Flugbewegungen von Luftfahrzeugen mit einer Höchststartmasse bis 5,7 t, den sogenannten Kleinflugzeugen. Im Jahr 2019 waren es insgesamt 12.014 entsprechende Flugbewegungen, welches im Vergleich einem Rückgang von 14,6 Prozent entspricht. Die einzuhaltende Sicherheitsmindesthöhe beträgt beim Betrieb von Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln über Städten, anderen | |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|-------------|--|---|---|
| | | | | <p>dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien 1000 Fuß (300 Meter) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 Metern um das Luftfahrzeug.</p> <p>Von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, für Beschwerden zu Flügen des Bremer Flughafens mit möglichst genauen Zeitangaben zu Informationszwecken den Online-Service Fluglärm zu nutzen: https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/fluglaerm/online-service-fluglaerm-31904</p> | |
| 154 | Obervieland | Flugverkehr | <p>Die Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm wurde von der WHO festgestellt. Die Gefährdung geht dabei nicht von den gemittelten, sondern von den Spitzenwerten aus. Aufgrund der Mittelung wird in Bremen auch fälschlicherweise nur von 100 Betroffenen ausgegangen. Tatsächlich sind mehrere 1000 Menschen von den Lärmemissionen betroffen. Eine sinnvolle Beschränkung des Verkehrs sollte daher in Erwägung gezogen werden.</p> | <p>Die Leitlinien der WHO für Umgebungslärm für die Europäische Region beinhalten quellenbezogenen Empfehlungen. Für Fluglärm empfiehlt die WHO, dass der Dauerschallpegel (Lden) auf weniger als 45 dB und bezogen auf die Nacht auf weniger als 40 dB (Lnight) reduziert werden sollte, weil Fluglärm oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.</p> <p>Wie Messungen der Fluggeräusche der FBG in 2019 ergaben, konnten vergleichbare Dauerschallpegel nur in ruhigen Gegenden fernab der Stadt gemessen werden.</p> <p>Im innerstädtischen Bereich sind im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie Ruhige Gebiete festgelegt worden. Zum Vergleich mit den oben genannten Werten, geht es bei den drei Kategorien von Ruhigen Gebieten um LDEN <= 50 dB(A) in Verbindung mit einer Mindestgröße von 3 ha bis hin zu höheren</p> | <p>Flughafen Bremen GmbH: <u>Zur Gesamteingabe:</u> Zunächst ist festzuhalten, dass die Forderungen der WHO sich nicht explizit auf den Fluglärm in Bremen beziehen, obwohl die Eingabe dies zunächst vermuten lässt. Zudem fehlt in der Eingabe der Hinweis auf den subjektiven Gesundheitsbegriff, den das deutsche Grundgesetz nicht kennt. Die WHO hat Grenzwertempfehlungen herausgegeben, die unterhalb der deutschlandweit geltenden Grenzwerte liegen. Die WHO setzt mit diesen Empfehlungen eine Grenze, unterhalb der kein gesundheitliches Risiko zu befürchten ist. Hierbei wurden jedoch subjektive, nicht objektive Gesundheitskriterien angesetzt. Die Einhaltung der WHO-Empfehlungen würde damit zu einer nahezu flächendeckenden Einstellung jeglicher Verkehrsträger führen. Dies haben (nicht repräsentative) Vergleichsmessungen bestätigt.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|------------|-------------|--|---|---|
| | | | | <p>Dauerschallpegeln im Ruhigen Stadtraum sowie in Stadtoasen.</p> <p>Bei den genannten Betroffenenzahlen im Lärmaktionsplan handelt es sich um betroffene Personen oberhalb der Auslöseschwellwerte des Lärmaktionsplans. Im Kontext des Umgebungslärms werden nach Richtlinie 2002/49/EG ausschließlich Dauerschallpegel herangezogen. Bei einer Betrachtung von Spitzenpegeln könnte die Zahl der Betroffenen tatsächlich abweichen.</p> <p>Mit der Lärmkartierung 2022 und der anschließenden Aktionsplanung sind für Betroffenenzahlen zusätzliche vorher definierte gesundheitliche Wirkungen anzugeben. Diese werden auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse aus den Dauerschallpegeln abgeleitet.</p> | |
| 155 | Mitte | Flugverkehr | <p>Häufiger Fluglärm von wahrscheinlich militärischen Flugzeugen, die allein, zu zweit oder auch schon gesehen zu dritt über das Innenstadtgebiet von Bremen Schleifen fliegen und scheinbar Übungen veranstalten. Nach meiner Beobachtung kommen sie aus südwestlicher Richtung und kehren hier wieder um. Außer der Lärmbelästigung stellt sich mir die Frage, warum eine Großstadt dafür auserwählt wird.</p> | | <p>Luftfahrtamt der Bundeswehr: Grundsätzlich ist militärischer Flugbetrieb über Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern, also auch über Bremen, in Flughöhen über 2.000 Fuß (ca. 600 m) über Grund zulässig. Bremen liegt unterhalb des Übungsluftraums TRA-WESER 2 / ED-R 302 (TRA = Temporary Restricted Area). Dieser Luftraum wird in einem Höhenband von Flugfläche 245 bis 660 (ca. 7.500 m bis ca. 20.000 m) von unterschiedlichen fliegenden Verbänden für Luftkampf- und Abfangübungen sowie für technische Flüge genutzt. Es gibt bundesweit noch eine Reihe weiterer solcher Übungslufträume. Der militärische Flugbetrieb wird möglichst gleichmäßig auf alle diese Übungslufträume verteilt.</p> <p>Deutsche Flugsicherung GmbH: TRA ist die Abkürzung für Temporary Reserved Airspace. Die TRA302 erstreckt sich ungefähr von Osnabrück bis Schleswig.</p> |
| 156 | Hemelingen | Flugverkehr | <p>Zur Anhörung der Öffentlichkeit möchte ich Ihnen mitteilen, dass insbesondere der nächtliche Fluglärm (22:00 - 06.00 Uhr) ein großes Problem darstellt.</p> | <p>Von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger haben die</p> | <p>SWH, Luftfahrtbehörde: Allgemeines:</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|------------|--|--|--|
| | | | <p>Die durch den SWAH bzw. mittlerweile durch die SWH erteilten Ausnahmegenehmigungen für nächtliche Flüge, die teilweise bis 00:00 Uhr oder darüber gehen und die bestehende Home Carrier-Regelung, stellen eine Gesundheitsgefährdung für die Bürger*innen der Stadtgemeinde Bremen und des Umlands dar. Nicht ohne Grund empfiehlt das Umweltbundesamt ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs an Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr, siehe https://www.umweltbundesamt.de/node/46390 aus der fachlichen Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH durch das UBA (Seite 7). Beim Fluglärm sorgen die sehr hohen Lärmwerte der Einzelschallereignisse für eine starke Betroffenheit und die Durchschnittswerte des Fluglärms sind wenig hilfreich. Wenn der Flieger kurz vor Mitternacht über das Haus fliegt, ist die Nachtruhe vorbei und die Gesundheitsgefährdung beginnt.</p> | <p>Möglichkeit, für Beschwerden zu Flügen des Bremer Flughafens mit möglichst genauen Zeitangaben zu Informationszwecken den Online-Service Fluglärm zu nutzen: https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/flug-laerm/online-service-fluglaerm-31904</p> <p>Beispielsweise kann bei ausgewiesenen korrelierten Fluglärmereignissen der maximale Schalldruckpegel an den Messstellen der Fluglärmessanlage mitgeteilt werden.</p> | <p>Die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen enthält für den Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr zahlreiche Flugbeschränkungsregelungen (vgl. Ziffer E.2 der Flughafengenehmigung).</p> <p><u>Zur Home Carrier Regelung:</u> Die Home Carrier Regelung in Ziffer E.2.1.3 f. Flughafengenehmigung, welche pro Abend zwei Home Carrier Landungen zulassen würde (d.h. theoretisch 365 Tage x 2 HC-Landungen/Tag = 730 HC-Landungen im Jahr), wird seit Jahren nicht vollständig ausgeschöpft.</p> <p><u>Zur Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen:</u> Die Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen für verspätete und zusätzliche Flüge nach Ziffer E.2.2 der Flughafengenehmigung wird von der Luftfahrtbehörde bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nach billigem Ermessen gemäß § 40 Brem. VwVfG getroffen. Der gesetzlich eröffnete Ermessensrahmen muss eingehalten werden und darf weder über- noch unterschritten werden. Anzeichen dafür, dass die bisherige Verfahrensweise bei der Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen eine Ermessensüber- oder -unterschreitung darstellen würde, sind nicht ersichtlich. Im Jahr 2019 fanden am Verkehrsflughafen 216 Starts und Landungen mit Ausnahmeerlaubnis statt.</p> <p>Im Jahr 2020, das weitgehend durch die Ausnahmesituation der Corona-Pandemie geprägt war, wurden 37 Nachtflüge mit AE durchgeführt.</p> <p><u>Zur Empfehlung des UBA und der NORAH-Studie:</u> Das Umweltbundesamt UBA empfiehlt, gestützt auf die NORAH-Studie „ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.“ Auch der NORAH-Studie kann keine pauschalisierte Forderung nach einem absoluten Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 06.00 Uhr entnommen werden.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | | <p>Bei den Ausnahmeerlaubnissen für verspätete oder zusätzliche Nachtflüge handelt es sich nicht um regulären Flugbetrieb.</p> <p>Die Flughafengenehmigung sieht indes sonstige Regelungen zu Flugbeschränkungszeiten vor, die unter bestimmten Voraussetzungen planmäßige Flugbewegungen nach 22:00 Uhr zulassen, und insoweit teilweise über die Empfehlungen des UBA hinausgehen (vgl. Ziffer E.2.1.2 bis E.2.1.4 der Flughafengenehmigung):</p> <p>Für eine Umsetzung der Empfehlungen des UBA wäre eine Genehmigungsänderung erforderlich.</p> <p>Den Empfehlungen des UBA wird gefolgt werden, wenn der übergreifende Meinungs- und Willensprozess auf Bundesebene abgeschlossen ist, und die Empfehlungen des UBA in allgemeinverbindliches Recht übernommen wurden.</p> <p>Nach Auffassung der Luftfahrtbehörde könnte die Anordnung eines generellen Ruhens des planmäßigen Luftverkehrs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr für den Verkehrsflughafen Bremen (bzw. die Einführung einer zusätzlichen Lärmkontingentierung vor 22:00 Uhr und nach 06:00 Uhr) in der derzeitigen Situation dem internationalen Balanced Approach der ICAO (niedergelegt in ICAO Annex 16, Volume I, Part V und dem ICAO-Dokument Guidance on the Balanced Approach on Aircraft Noise Management) widersprechen, der lärmbedingte Betriebsbeschränkungen lediglich als nachrangige Option vorsieht, wenn andere Möglichkeiten wie Lärmreduzierung an der Quelle (d.h. an Flugzeugen), lokale Maßnahmen im Flughafenumfeld (z.B. durch die Errichtung von Lärmschutzbereichen und passivem Schallschutz) sowie lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden (z. Bsp. innovative Flugverfahren) hinreichend ausgeschöpft sind.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|------------------------|-------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | | <p>Da Bremen ein Flughafen mit Zubringerfunktion ist, kann auf planmäßige Flüge in den Tagesrandzeiten nicht vollständig verzichtet werden.</p> <p><u>Abschließende Bewertung:</u> Anzeichen für eine mögliche Gesundheitsgefährdung im Sinne des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz sind angesichts der verkehrlichen Situation am Verkehrsflughafen Bremen (siehe oben), der vorhandenen Flugzeitenbeschränkungsregelungen sowie der Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen den Fluglärm nicht ersichtlich.</p> <p>Im Jahr 2019 hat es am Verkehrsflughafen Bremen 1073 Nachtflüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr gegeben. Hierbei erfolgten 596 Starts und Landungen in den regulären Flugbetriebszeiten zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr. Es gab 236 Home Carrier Landungen (davon 190 planmäßig bis 23:00 Uhr, 46 verspätet bis 24:00 Uhr). Die Luftfahrtbehörde hat 216 Ausnahmeerlaubnisse für verspätete und zusätzliche Starts und Landungen erteilt. Darüber hinaus fanden 25 sonstige Flugbewegungen (z. Bsp. Polizei-, Militär- und Ambulanzflüge) statt.</p> <p>Im Jahr 2020 ist der Flugverkehr am Verkehrsflughafen Bremen (und damit auch der nächtliche Flugverkehr) infolge der Ausnahmesituation der Corona-Pandemie weitgehend zurückgegangen.</p> <p>Flughafen Bremen GmbH: <u>Zur Gesamteingabe</u> Wir verweisen grundsätzlich auf unsere bisherigen Antworten. Es ist irreführend, die NORAH-Studie in dieser Kürze zu zitieren. Zudem bezieht sich die Empfehlung des UBA auf planmäßige, nicht auf außerplanmäßige Flüge.</p> |
| 157 | Stadtteil-übergreifend | Flugverkehr | <p>Die Fluglärmkommission (FLK) hat am 19.11.2018 in der 158. Sitzung einstimmig beschlossen:</p> <p>1. Die in der gültigen Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen unter E 2.1.5, E 2.1.2 und E 2.1.3 genannte Lärmzertifizierung (ICAO-Anhang 16 Kap. 3) ist auf Kapitel 4 und Kapitel 14 zu ändern.</p> <p>Die Abstimmung über den Antrag ergibt: Ja: 9 Stimmen</p> | | <p>SWH, Luftfahrtbehörde <u>Allgemeines:</u> Nach hiesiger Kenntnis sind die Mitglieder der FLK nicht über die Beteiligung der FLK an der Lärmaktionsplanung informiert worden.</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|------------|---|-------------------------------|---|
| | | | <p>Gegenstimmen: 0 Stimmen Enthaltungen: 2 Stimmen 2. Ausnahmegenehmigungen im Sinne von E 2.2 sind restriktiver zu handhaben und nur für seltene Ausnahmesituationen zu genehmigen. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen darf nicht wie zurzeit die Regel sein. Die Abstimmung über den Antrag ergibt: Ja: 10 Stimmen Gegenstimmen: 0 Stimmen Enthaltungen: 1 Stimme 3. Neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und daraus resultierende fachliche Einschätzungen sind hinsichtlich der Flugbeschränkungszeit unbedingt zu berücksichtigen. Die fachliche Einschätzung des Umweltbundesamts, ein Ruhen des Flugbetriebs zwischen 22 und 6 Uhr, soll das Ziel sein. Die Tagesrandzeiten vor 22 Uhr und nach 6 Uhr sollen durch Lärmkontingentierung entlastet werden. Die Abstimmung über den Antrag ergibt: Ja: 8 Stimmen Gegenstimmen: 0 Stimmen Enthaltungen: 3 Stimme Berücksichtigen Sie bitte diese Beschlüsse und die fachliche Empfehlung und Stellungnahme der Fluglärmkommission Bremen und insbesondere den Fluglärm in der Nacht (22.00 - 06:00 Uhr). Die Fluglärmkommission ist das Fachberatungsgremium in Bremen in Sachen Fluglärm im Sinne des LuftVG § 32b.</p> | | <p>Der Bezug der wiedergegebenen FLK-Beschlüsse zu der Lärmaktionsplanung wird nicht völlig deutlich.</p> <p><u>Zur Änderung der Bestimmungen E.2.1.5 und E.2.1.2 der Flughafengenehmigung:</u> Die Ziffern E.2.1.5 und E.2.1.2 der Flughafengenehmigung sehen vor, dass in den Tagesrandzeiten von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr und von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr planmäßige Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zulässig sind, welche dem Lärmklassestandard von ICAO Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen.</p> <p>Die FLK hat hierzu eine Anpassung der Bestimmungen der Flughafengenehmigung auf die neueren Lärmklassestandards von ICAO Anhang 16 Kapitel 4 und 14 gefordert.</p> <p>Der bremische Koalitionsvertrag 2019-2023 sieht zu diesem Thema auf Seite 87 vor:</p> <p>„Außerhalb der genehmigten Tagflugzeiten werden wir Nachtflüge ab 22:00 Uhr und in der Zeit zwischen 06:00 und 07:00 Uhr auf Flüge mit besonders leisen Luftfahrzeugen beschränken. Diese müssen den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf die Lärmreduzierung genügen und nach ICAO, Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sein.“</p> <p><u>Zur Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen:</u> Die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen am Verkehrsflughafen Bremen nach Ziffer E.2.2 der Flughafengenehmigung wird von der Luftfahrtbehörde bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nach billigem Ermessen gemäß § 40 Brem. VwVfG getroffen. Der gesetzlich eröffnete Ermessensrahmen muss eingehalten werden und darf weder über- noch unterschritten werden.</p> <p>Nach Einschätzung der Luftfahrtbehörde sind keine Anzeichen dafür ersichtlich, dass bei der bisherigen Verfahrensweise</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | | <p>zur Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen das Ermessen überschritten würde. Im Jahr 2019 fanden am Verkehrsflughafen 216 Starts und Landungen mit Ausnahmeerlaubnis statt.</p> <p>Im Jahr 2020, das weitgehend durch die Ausnahmesituation der Corona-Pandemie geprägt war, wurden 37 Nachtflüge mit AE durchgeführt.</p> <p><u>Zur Empfehlung des UBA und zu Lärmkontingentierungen vor 22:00 Uhr und nach 06:00 Uhr:</u> Das Umweltbundesamt UBA empfiehlt, „ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.“ Bei den Ausnahmeerlaubnissen für verspätete oder zusätzliche Nachtflüge handelt es sich nicht um regulären Flugbetrieb. Die Flughafengenehmigung sieht indes sonstige Regelungen zu Flugbeschränkungszeiten vor, die unter bestimmten Voraussetzungen planmäßige Flugbewegungen nach 22:00 Uhr zulassen (vgl. Ziffer E.2.1.2 bis E.2.1.4 der Flughafengenehmigung). Für eine Umsetzung der Empfehlungen des UBA wäre eine Genehmigungsänderung erforderlich. Den Empfehlungen des UBA wird gefolgt werden, wenn der übergreifende Meinungs- und Willensprozess auf Bundesebene abgeschlossen ist, und die Empfehlungen des UBA in allgemeinverbindliches Recht übernommen wurden. Nach Auffassung der Luftfahrtbehörde könnte die Anordnung eines generellen Ruhens des planmäßigen Luftverkehrs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr für den Verkehrsflughafen Bremen (bzw. die Einführung einer zusätzlichen Lärmkontingentierung vor 22:00 Uhr und nach 06:00 Uhr) in der derzeitigen Situation dem internationalen Balanced Approach der ICAO (niedergelegt in ICAO Annex 16, Volume I,</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------|------------|--|---|---|
| | | | | | <p>Part V und dem ICAO-Dokument Guidance on the Balanced Approach on Aircraft Noise Management) widersprechen, der lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nur als nachrangige Option vorsieht, wenn andere Möglichkeiten wie Lärmreduzierung an der Quelle (d.h. an Flugzeugen), lokale Maßnahmen im Flughafenumfeld (z.B. durch die Errichtung von Lärmschutzbereichen und passivem Schallschutz) sowie lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden (z. Bsp. innovative Flugverfahren hinreichend ausgeschöpft sind.</p> <p>Da Bremen ein Flughafen mit Zubringerfunktion ist, kann auf planmäßige Flüge in den Tagesrandzeiten nicht vollständig verzichtet werden.</p> |
| 158 | Seehausen | Gewerbe | <p>Etwa seit einer Woche (Eingangsdatum 15.10.2020) werden wir durch einen immensen Lärm, den wir auf dem Stahlwerksgelände verorten, in den Abend.-Nacht- und frühen Morgenstunden im Schlaf gestört. Warum muss das immer nachts passieren? Kann die Produktion nicht am Tage erfolgen?</p> | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: Siehe Nr. 48 Anmerkung von ArcelorMittal Bremen</p> |
| 159 | Hemelingen | Gewerbe | <p>Wir wohnen in der Sankt Wendel Straße. Mit dem Fluglärm haben wir uns abgefunden und uns auch daran gewöhnt, vor Allem, weil ab 23 Uhr nix mehr fliegt, allerdings kann es nicht sein, dass rund um die Uhr beim Mercedes Werk gearbeitet wird, nachts sogar manchmal um 1 Uhr Laster scheppernd ihren Müll entladen und plötzliche laute Geräusche entstehen, wo man mit Schrecken aus dem Schlaf erschreckt wird. Das wäre meine herzliche Anregung</p> | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: Mercedes-Benz AG: Bis jetzt sind keine Beschwerden bekannt, die aus der Sankt Wendel Straße kommen oder die die angegebene Zeit direkt betreffen.</p> <p>Im September 2020 bekamen wir eine Beschwerde über das Ortsamt aus der Saarstraße, bei der es um lautes Scheppern zur Nachtzeit ging. Da sich der Verursacher nicht ermittelt ließ, wurden die in Betracht kommenden Bereiche informiert und aufgefordert sicherzustellen, dass zur Nachtzeit keine „Lärmtätigkeiten“ ausgeführt werden, bzw. dass die Tore im Presswerk geschlossen sind. Dieses wurde auch so dem Ortsamt zurückgemeldet.</p> <p>Bei Bedarf kann der Beschwerdeführer gerne, wenn die Störung auftritt, die 419 2020 anrufen. Dann nimmt sich die Betriebssicherheit der Sache direkt an.</p> |
| 160 | Ohne Ortsangabe | Gewerbe | <p>Lärmbelästigung durch Benzinmotorgeräte. Die Lärmbelästigung durch Geräte wie Benzinlaubbläser, Laubsauger oder Kettensägen müsste in Wohngebieten untersagt werden. Gerade in den Herbstmonaten ist es fast normal geworden, auch in Umweltbetrieben und Dienstleistungsbetrieben für Wohnanlagen, nur noch mit mobilen Benzingeräten zu arbeiten. Auch in meinem Umfeld werden in den größeren Wohnanlagen mit</p> | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. §§ 7, 8 der 32. BImSchV: | <p>SKUMS, Referat 23 – Kreislauf- und Abfallwirtschaft: Die Bremer Stadtreinigung ersetzt z. T. benzinbetriebene Laubbläser durch akkubetriebene (z. B. zur Reinigung der Recyclingstationen). Insbesondere kurze Akku-</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|------------|---|--|--|
| | | | <p>Mehrfamilienhäusern von den Gartenbaubetrieben nur noch Maschinengeräte eingesetzt, die dann ständig über einen längeren Zeitraum in Betrieb sind. Der zu hohe Lärm wird alleine schon dadurch angezeigt, dass die Benutzer mit Gehörschutz arbeiten. Außerdem wird durch das Bremer Lärmschutzgesetz keine Rücksicht mehr auf Mittagsruhe genommen, sodass die Betriebe während ihrer ganz tätigen Arbeitszeit ihre Geräte ständig benutzen dürfen.</p> | <p>Generell kein Betrieb zwischen 20:00 und 07:00 Uhr u.a. in reinen und allgemeinen Wohngebieten. Gilt sowohl für den städtischen als auch private Reinigungsbetriebe. § 4 BremImSchG: Genannte Geräte (z.B. Laubbläser) dürfen zwischen 17:00 und 09:00 Uhr nicht betrieben werden. Gewerbliche Betriebe sind von der zusätzlichen mittäglichen Verbotszeit von 13 bis 15 Uhr ausgenommen. Die städtischen Betriebe überprüfen bei Neuanschaffungen anhand von Wirtschaftlichkeits- und Verfügbarkeitsprüfungen regelmäßig, ob elektrobetriebene und damit in aller Regel leisere Geräte beschafft werden.</p> | <p>Laufzeiten stehen einem umfassenden Austausch von Geräten entgegen.</p> |
| 161 | Hastedt | Gewerbe | <p>1.) als Anwohner des Hastedter Friedhofs hat die Lärmbelastung in den letzten Jahren ständig zugenommen. Grund dafür sind von Verbrennungsmotoren betriebene Maschinen der Gärtnereibetriebe. Egal ob Laubbläser, die nicht nur zum Herbst eingesetzt werden, Rasentrimmer, Hochdruckreiniger für Grabsteinreinigung, Bewässerung mit Tankwagen ... überall werden Verbrennungsmotoren eingesetzt. Tagelang wird massiver Lärm produziert, so dass man sich im Freien nicht mehr aufhalten kann und im Haus die Fenster geschlossen bleiben müssen. Dadurch, dass die Angehörigen ihre Grabstätten nicht mehr selbst pflegen oder pflegen können, werden immer mehr Arbeiten an Gärtnereien vergeben und entsprechenden Maschinen eingesetzt. Durch die Zunahme von kleineren Urnengräbern erhöht sich die Anzahl der Rasenkannten und Grabsteine und deren lärmende Pflege. Ich bitte Sie darauf hinzuwirken, dass diese Verbrennungsmotoren durch Elektroantriebe ersetzt werden müssen.</p> | | <p>SKUMS, Referat 23 – Kreislauf- und Abfallwirtschaft: Die Bremer Stadtreinigung ersetzt z. T. benzinbetriebene Laubbläser durch akkubetriebene (z. B. zur Reinigung der Recyclingstationen). Insbesondere kurze Akkulaufzeiten stehen einem umfassenden Austausch von Geräten entgegen.</p> |
| 162 | | Gewerbe | <p>2.) Mutmaßlich auf dem Gelände der Firma Jacobs Douwe Egberts wird durch das unregelmäßige Ausblasen von Gas oder Dampf ein ohrenbetäubender Lärm auch mitten in der Nacht verursacht. Ich bitte Sie zu veranlassen, dass dieser offensichtlich durch Überdruck erzeugte Lärm beim Ausblasen durch den Einsatz von Schalldämpfern gemindert wird.</p> | | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: Bei JACOBS DOUWE EGBERTS ist dies das Schlußsilo bei der Herstellung des gefriergetrockneten Kaffees. Es wird nicht davon ausgegangen, dass dies mittels Schalldämpfer gelöst werden kann. Das Unternehmen wird angesprochen. JACOBS DOUWE EGBERTS Werk Hemelingen: Die Ergebnisse des Berichtes über die Prognose der Schallimmissionen aus</p> |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------------|--------------------------|--|---|---|
| | | | | | <p>Emissionen eines Abblasevorgangs an unserem Kaffeegrund-Sammelsilo (Schlußsilo Net92), die wir im Nachgang zu einer Diskussion im Ortsbeirat 2018 durchgeführt haben, zeigen, dass der Immissionsrichtwert selbst für reine Wohngebiete an den Immissionspunkten eingehalten wird. Dennoch haben wir im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen im September 2020 die Gelegenheit genutzt, den Auslass des Behälters zu erweitern. Dadurch wird die Auslaufgeschwindigkeit um über 30% reduziert. Eine offizielle Messung haben wir hierzu nicht durchgeführt. Allerdings belegt das subjektive Empfinden eine eindeutige Reduzierung der Geräusentwicklung.</p> |
| 163 | Ohne Ortsangabe | Gewerbe, Hafen | <p>Der Schiffslärm sollte als zusätzliche Lärmquelle mit aufgeführt werden. Die Motoren der Schiffe im Hafen laufen Tag und Nacht weiter und verursachen neben der Luftverschmutzung auch eine starke Lärmbelästigung für die hafennahe Bevölkerung. Es ist deshalb erforderlich, Landstrom für die Berufsschiffahrt bereitzustellen und verpflichtend vorzuschreiben.</p> | <p>Schiffe, sofern sie im Hafen liegen, fallen unter den Gewerbelärm. Bei der Lärmkartierung werden auch regelmäßig dort liegende Schiffe bei den angenommenen Flächenschallleistungspegeln Gewerbelärm berücksichtigt.</p> <p>Einzelne besonders laute Schiffe bzw. aufgrund besonderer Umstände (z.B. Corona) vor Ort liegende Schiffe können in der Kartierung dagegen nicht berücksichtigt werden. Die Lärmkartierung stellt den typischen Lärm über einen Zeithorizont von 5 Jahren dar.</p> | <p>Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Ref.30 Hafenordnungspolitik/Hafenverwaltung: Die Ausstattung der Binnenschiffsliegeplätze in den Häfen mit Landstrom wird 2022 mit dem Bau von 2 zusätzlichen Binnenschiffsliegeplätzen abgeschlossen. Auch die Ausstattung von acht Liegeplätze von Seeschiffen mit Landstrom ist beschlossen. In einer zweiten Ausbaustufe könnten auch Seeschiffsliegeplätze in den Industriehäfen mit Landstrom ausgerüstet werden. Dies ist aktuell allerdings noch nicht geplant</p> |
| 164 | Ohne Ortsangabe | Straßenverkehr allgemein | <p>Nach der Umstellung von der privaten auf die kommunale Entsorgung wurden vor einigen Jahren neue und kleinere Müllfahrzeuge durch die Stadtreinigung angeschafft, die bei der täglichen Müllabholung "bedeutend lauter" sind als die Alten. Die rotierenden Trommeln sind kaum "lärmedämpft". Nach der EU Maschinenrichtlinie dürfen diese Fahrzeuge nur zwischen 7.00 und 20.00 Uhr täglich eingesetzt werden. Der Lärmpegel liegt bei 98 dB(A). (siehe Angaben am Fahrzeug). Durch die Corona -Krise werden diese durch die Stadtreinigung schon ab 6.00 Uhr morgens eingesetzt. Dies ist ein klarer Verstoß gegen europäisches Recht.</p> <p>Es werden dadurch nicht nur die Schichtarbeiter, Ältere, Schüler..... sondern auch alle täglich einer erhöhten Lärmeinwirkung ausgesetzt. Bevor man weiter die Umrüstung auf den Wasserstoffantrieb für Müllfahrzeuge forciert (mittelfristig erreichbar), sollte man kurzfristig sich um die "Lärmdämmung" der rotierenden Trommeln der Fahrzeuge kümmern. Dies kommt auch den beiden Beschäftigten am Fahrzeug zu Gute.</p> | <p>Ein Verstoß liegt nicht vor: Es gibt hierzu eine Ausnahmegenehmigung des zuständigen GAA.</p> <p>Zukünftig soll das Abholen bereits ab 06:00 Uhr durch eine auf drei Jahre befristete Ausnahme unabhängig von einer Pandemielage zugelassen werden.</p> <p>Beschwerden sind bisher nicht eingegangen, obwohl die Ausnahmen pandemiebedingt bereits seit dem 23.04.2020 gelten.</p> | |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-------------|----------------|---|--|--|
| | | | | Durch die früheren Abholzeiten ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses während der Spitzenstunden des Berufsverkehrs zu erwarten. | |
| 165 | Gröpelingen | Gewerbe, Hafen | Die Lärmbelästigung durch die "TSR Recycling GmbH & Co. KG" in Bremen nimmt immer weiter zu. An 7 Tagen die Woche, Tag und Nacht wird hier mittlerweile Schrott verladen. Die daraus resultierenden Lärmbelästigungen sind in ganz Oslebshausen zu hören. Des Weiteren scheint es, dass viele Kranfahrer den Schrott aus sehr großer Höhe fallen lassen, um Zeit zu sparen. Des Weiteren gehe ich auch hier von einer nicht sichtbaren Staubbelastung durch den Abrieb der Metalle und Lacke aus. Am schlimmsten sind die Belästigungen, wenn Schiffe zur Be- und Entladung vor Ort sind. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Im Auftrag von SKUMS wurden von Dez. 2020 bis Feb. 2021 Lärmmessungen in der Umgebung des Industriehafens durchgeführt, um die tatsächliche Lärmimmission vor Ort zu beurteilen. Der Bericht ist veröffentlicht worden und war bereits Gegenstand in einer Beiratssitzung. Weitere Maßnahmen befinden sich in der Klärung. | Gewerbeaufsicht Bremen: TSR unterliegt als Seehafenumschlagsanlage nicht TA Lärm. |
| 166 | Gröpelingen | Gewerbe, Hafen | Ich würde es begrüßen, wenn zum einen die Schiffe, die im Hafen anlegen ihre Motoren ausschalten und den Ladestrom vom Anleger nehmen. | | Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Ref.30 Hafenordnungspolitik/Hafenverwaltung: Die Ausstattung der Binnenschiffsliegeplätze in den Häfen mit Landstrom wird 2022 mit dem Bau von 2 zusätzlichen Binnenschiffsliegeplätzen abgeschlossen. Auch die Ausstattung von acht Liegeplätze von Seeschiffen mit Landstrom ist beschlossen. In einer zweiten Ausbaustufe könnten auch Seeschiffsliegeplätze in den Industriehäfen mit Landstrom ausgerüstet werden. Dies ist aktuell allerdings noch nicht geplant |
| 167 | | Gewerbe, Hafen | Ich würde es begrüßen, wenn eine Lärmschutzwand zwischen dem Schrottplatz TSR Recycling und dem Diako/ Adelenstift/ Finkenau gebaut werden würde, um den ungeheuren Lärm der zu jeder Tages- und Nachtzeit, Feiertags und Sonntags bei entsprechendem Wind zu hören ist, entgegenzuwirken. | Siehe Nr. 165 | Gewerbeaufsicht Bremen: Siehe Nr. 165 |
| 168 | Gröpelingen | Gewerbe, Hafen | Nächtlicher Lärm durch die Firma TSR und durch nächtlich laufende Schiffsdiesel (warum gibt es keinen Landanschluss??) ist stark gesundheitsgefährdend. Wir finden keinen Schlaf. | Siehe Nr. 165 | Gewerbeaufsicht Bremen: Siehe Nr. 165 |
| 169 | Gröpelingen | Gewerbe, Hafen | Die Firma TSR Recycling im Industriehafen ist unverändert laut. Dieses Problem tauchte bereits in der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung auf. Leider ist ab dieser Problematik nicht gearbeitet worden. Man könnte einzelne Arbeitsabläufe bei TSR hinterfragen und so abändern, dass weniger Lärm emittiert wird! | Siehe Nr. 165 | Gewerbeaufsicht Bremen: Siehe Nr. 165 |
| 170 | | Gewerbe, Hafen | Des Weiteren sind Gleise der Hafenbahn veraltet, dadurch entsteht weiterer Lärm, der durch Gleiserneuerung vermeidbar wäre. | | Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Ref.30 Hafenordnungspolitik/Hafenverwaltung: Die Gleisanlagen der Bremischen Hafeneisenbahn werden regelmäßig nach den geltenden Vorschriften und Regelwerken |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|--------------------------|---|--|---|
| | | | | | inspiziert, instandgehalten und ggf. erneuert. Eine Überschreitung der zulässigen Geräuschemissionen aufgrund eines nicht ordnungsgemäßen Zustandes der Gleise wurde bisher nicht festgestellt. |
| 171 | Neustadt | Straßenverkehr allgemein | Die (neuen), sehr lauten und schrillen Sirenen von Polizeifahrzeugen im Einsatz werden viel zu lang und selbst ohne Verkehr, wie z.B. über eine Minute lang auf Hauptverkehrsstraßen über lange Strecken selbst am frühen Morgen, z.B. nicht selten sonntags z.B. um 7 Uhr eingesetzt. So öfters schon gehört vom Dachgeschoss unseres Hauses von der B 75 oder Langemarkstrasse sowie bei Weiterfahrt in die Neuenlanderstrasse auf ca.1 Km Luftlinie (von der Delmestrasse) Entfernung. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf § 35 Absatz 1 StVO verwiesen. | Der Senator für Inneres: Signalhörner von Rettungswagen und Feuerwehr sind hinnehmbar |
| 172 | Mitte | Straßenverkehr allgemein | Der Treppenaufgang Sielpfad zum Osterdeich wirkt wie ein Verstärker in den Sielpfad hinein. Dadurch haben die Anwohner*innen einen höheren Lärmpegel obwohl sie nicht direkt am Osterdeich wohnen. Auch die vorliegende Häuserfront dämpft nicht. Lässt sich der Durchgang "dämmen"? | Seitens der Stadtgemeinde Bremen werden keine Möglichkeiten gesehen. Eine komplette Schließung der Wegeverbindung ist nicht vorgesehen | |
| 173 | Mitte | Sonstiges | Contrescarpe/Richtweg zwischen Präsident-Kennedy- und Rudolf-Hilferding-Platz: Auch wenn dies möglicherweise nicht in diesen Zusammenhang gehört, wollte ich anregen, die Straßenmusik in Bremen an Sonntagen zu untersagen, um den Bewohnern der Innenstadt auch einen Tag Ruhe ohne Beschallung durch Straßenmusiker zu gewähren. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. | Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11 |
| 174 | Osterholz | Straßenverkehr allgemein | Die Rettungsfahrzeug-Lärmsituation im Umfeld der Kreuzung Osterholzer Landstraße / Züricher Straße / Ludwig-Roselius-Allee stellt eine massive Belastung für die Anwohner und ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Umkreis von geschätzt 300 Metern der beschriebenen Kreuzung dar. Bei offenem Fenster oder im Außenbereich von Häusern und Wohnungen bedeutet es jedes Mal massiven Stress, wenn Rettungswagen und Notfallwagen im Verbund und teilweise noch in Begleitung von einem Polizeifahrzeug die Straßen der Kreuzung in der Anfahrt zum Krankenhaus Bremen-Ost benutzen und von ihren Sonderrechten Gebrauch machen. Als ungeschützte Fußgänger oder Radfahrer im Kreuzungsbereich oder als ungeschützte, wartende Person an den Bushaltestellen der Linie 25 erreichen die Lärmpegel der Signalanlagen der Fahrzeuge Werte, die Schmerzen verursachen und wohlmöglich bereits im Bereich von Körperverletzung liegen. Folgende einfache und kostengünstige Idee zur Entschärfung der Situation, die bei der sowieso anstehenden Fahrbahnerneuerung mit umgesetzt werden kann: Busse sind bereits jetzt in der Lage, eine Verlängerung der Ampelphase für ihre Fahrspur zu erzwingen. Es müsste daher in Zeiten von Verkehrslenkung 4.0 einfach möglich sein, dass die Ampelanlage die Anfahrt von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen erkennt bzw. mitgeteilt bekommt, die Kreuzung ausreichend frühzeitig komplett sperrt und die Kreuzung für die gefahrlose Passage der Rettungs- und Einsatzfahrzeuge kenntlich und frei ist. Die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge könnten die gesperrte Kreuzung ohne Lärm und nur mit Blaulicht jeweils über die Gegenspuren passieren. Man müsste dazu straßenbautechnisch lediglich jeweils ungefähr 200 Meter vor der Kreuzung im Bereich der Züricher Straße und der Ludwig-Roselius-Allee eine Möglichkeit für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge schaffen, auf die freie Gegenspur zu wechseln. Diese bautechnische Maßnahme ließe sich einfach mit umsetzen, wenn man die Straße sowieso erneuert und z.B. gleichzeitig zusätzliche Park- und Grünflächen sowie Elektro-Ladeplätze (z.B. Trafostation im Bereich der Emmentaler Straße) im Umfeld der Kreuzung schafft. Die Stadt Braunschweig war schon in den 80er Jahren in der Lage, bei Ausfahrt der Feuerwehr über eine Leitstelle die komplette Ringstraße über die vorhandenen Ampelanlagen zu sperren und den Feuerwehreinsatz für die anderen Verkehrsteilnehmer kenntlich zu machen. | Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf § 35 Absatz 1 StVO verwiesen. | Der Senator für Inneres: Signalhörner von Rettungswagen und Feuerwehr sind hinnehmbar |

| Nr. | Stadtteil | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---------------------------|-------------------------|--|---|---|
| | | | <p>So etwas lässt sich heute sicherlich mit vertretbarem Aufwand für die Sperre einer einzelnen Kreuzung auf direkte Veranlassung der beteiligten Rettungsfahrzeuge auch ohne eine Leitstelle hinbekommen. Ich bitte darum, die Idee in eigene Planungen mit aufzunehmen, an andere Ansprechpartner weiter zu tragen und die besagte Kreuzung zu einem Pilot-Projekt im Umfeld von Krankenhaus-Anfahrten in Bremen zu machen.</p> | | |
| 175 | Mitte / Östliche Vorstadt | Sonstiges | <p>Die Lärmemissionen im Bereich des Sielwalls gehen bis weit in die benachbarten Straßen. Durch Baulücken hindurch dringen sie in die Innenhöfe und beeinträchtigen die Nachtruhe nicht nur an Wochenenden. Vom Sielwall ziehen die Feiernden bis spät in die Nacht lautstark durch die Seitenstraßen. Mit den portablen Mini-Boostern kommt hinzu, dass quasi überall Kleingruppenparties ad hoc arrangiert werden können. Der Autolärm ist natürlich im vergangenen Sommer zurecht öffentlich kritisiert worden. Aber er tangiert uns weniger als der o.g. dargestellte Lärm.</p> | <p>Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem.</p> <p>In Bezug auf den Autolärm verweisen wir auf die zeitweise Sperrung des Sielwalls.</p> | <p>Der Senator für Inneres: Siehe Nr. 11</p> |
| 176 | Neustadt | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Der Lärm bei uns im Kirchweg sowie die Abgase von den vielen Dieselnbussen (unter anderem die privaten Überlandbusse), LKWs und viel Pendlerverkehr, muss angegangen werden. Durch die Baustelle und den temporären Tempo-30 ist der Lärm tatsächlich besser, und diese wäre dann permanent zu machen.</p> <p>Auch Aufgrund der soziale Einrichtungen (Altersheim Kirchweg, Krippe Piepmatze) und die vielen Schulen, die in der unmittelbaren Nähe sind, ist Tempo 30 hier sinnvoll. Die höheren Emissionen waren von DUH hier in Frühjahr 2018 gemessen und NOX sowie Feinstaub höher, als die EU erlaubt. Da wäre Tempo 30 auch nötig. Und die Überlandbusse sollen nicht durch Wohnstraßen, sondern auf der Neuenlanderstraße fahren.</p> <p>Dazu hat sich die Nachbarschaftsinitiative Kirchweg mehrere Anträge und eine Petition, die bisher nicht erfolgreich waren, eingereicht.</p> <p>Wir bitten um weitere Stellungnahme. I.A. Nachbarschaftsinitiative Kirchweg</p> | <p>Zur Schadstoffsituation: Im Kirchweg gibt es keinen Hinweis darauf, dass die geltenden Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten sind. Dazu sind die Verkehrsstärken zu gering und die Bebauung insbesondere in Bereichen mit höherer Verkehrsstärke lässt eine ausreichende Durchmischung der unteren Luftschichten zu. Dies bestätigt ein in 2019 fertig gestelltes Gutachten zur Schadstoffbelastung in stark befahrenen Straßen in der Stadt Bremen. Für den verkehrsstärkeren Bereich des Kirchwegs Richtung Neuenlander Straße weist das Screening eine Feinstaubkonzentration von 19,6 µg/m³ und eine Stickstoffdioxidkonzentration von 29,1 µg/m³ aus. Damit wird für beide relevanten Luftschadstoffe der jeweils geltenden Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ deutlich unterschritten. Die angesprochene Messung der DUH aus 2018 umfasst nur den Monat Februar und kann somit nicht als repräsentativ für den Jahresmittelwert gewertet werden (https://www.duh.de/abgasalarm/).</p> | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Tempo 30 im Bereich der genannten Einrichtungen wurde geprüft. Die Voraussetzungen für eine Anordnung nach § 45 (9) StVO liegen wg. ÖPNV-Betroffenheit nicht vor.</p> |

*: Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung (sowohl Tempo 30 innerorts als auch auf Autobahnen) aus Lärmschutzgründen ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach §45 StVO auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für eine Ausweisung sind je nach Gebietskategorie Überschreitungen der entsprechenden Richtwerte (70 dB(A) – 75 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) – 65 dB(A) in der Nacht)

Anlage 5: Öffentlichkeitbeteiligung vom 15.10.2020 bis 15.11.2020 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

des Beurteilungspegels erforderlich. Zudem muss durch die Maßnahme u.a. eine Pegelreduzierung um mindestens 3 dB (A) erreicht werden. Der Nachweis erfolgt durch Berechnungen nach RLS 19 in einem entsprechenden Lärmgutachten. Die Lärmkartierung kann lediglich als Orientierung bei der Beurteilung der Situation vor Ort dienen. Zuständig für Geschwindigkeitsreduzierungen sind je nach Straßengattung die Autobahngesellschaft (Autobahnen) oder das Amt für Straßen und Verkehr Bremen (kommunale Straßen). Bundesstraßen liegen je nach Straße in der Zuständigkeit von Autobahngesellschaft oder Amt für Straßen und Verkehr.

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---------------------------------|-----------------------------|---|--|---|
| 1 | Seehausen (mehrere Lärmquellen) | Gewerbelärm | Industrielärm: von ArcelorMittal Bremen, Rückfahr-Warngeräusche der Verlademaschinen Industrielärm: Schrottverladung auf der gegenüberliegenden Wesseite | Im Auftrag von SKUMS wurden von Dez. 2020 bis Feb. 2021 Lärmmessungen in der Umgebung des Industriehafens durchgeführt, um die tatsächliche Lärmimmission vor Ort zu beurteilen. Der Bericht ist online unter https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungs-laerm_im_land_bremen/laermmessung_industriehafen-806560 verfügbar. Weitere Maßnahmen werden in Abstimmung mit weiteren senatorischen Stellen, den Betrieben und Formaten wie dem Runden Tisch Oslebshausen besprochen. | Gewerbeaufsicht Bremen (GAA): Zum Industrielärm Arcelor Mittal: Im August 2020 hat sich der Beirat per E-Mail bei Arcelor-Mittal Bremen gemeldet und auf die störenden Warnsignale hingewiesen. Auf Nachfrage wurde ein Ansprechpartner benannt, mit dem wir Kontakt aufgenommen haben. Parallel wurde der zuständige Betriebsbereich über den Vorgang informiert. Aktuell erfolgt die Prüfung von Maßnahmen zur Minderung der Signalwirkung auf die Nachbarschaft. Die Problemlage ist vergleichbar mit den Warnsignalen der Lokomotiven, indem die Vorgaben zum Arbeitsschutz zur Störung in der Nachbarschaft führen. Hier sind jedoch unterschiedliche Anlagen/Vorgänge (Absetzer, Räumer, LKW...) betroffen. Zum Verladelärm: TSR Recycling GmbH & Co. KG unterliegt als Seehafenumschlaganlage nicht der TA Lärm. (siehe auch Anmerkungen von SKUMS Referat 22) |
| 2 | | Baustellenlärm | Baulärm: Bautätigkeiten im nahegelegenen GVZ, teilweise morgens um 4 Uhr beginnend | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines Problem. Im Rahmen von Bauantrags- und Planfeststellungsverfahren werden in der Regel auch lärmoptimierte Bauabläufe geprüft und gefordert. | Gewerbeaufsicht Bremen: Baulärm immer nur temporär. Beschwerde bei GAA erforderlich |
| 3 | | Straßenverkehr Autoposer | Lärm von illegalen nächtlichen Autorennen auf dem Teilstück 3.2 der A 281 (entlang Stromer Landstr.) | Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. | Der Senator für Inneres: Die Probleme zu Lärmquellen, die den Senator für Inneres betreffen, allerdings in keinem Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan stehen, wurden vom Senator für Inneres zur Kenntnis genommen, insbesondere zu den Themen „Lärm durch Autoposing“ und „Lärm durch Partygäste“. Die Polizei wird auch weiterhin Kontrollen sogenannter Poser |

Anlage 6: Öffentlichkeitbeteiligung Ortsämter vom 09.11.2020 bis 04.12.2020 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe der Lärmaktionsplanung)

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|---------------------------------|--|--|---|
| | | | | | durchführen und an Stellen mit vermehrter Gastronomie Präsenz zeigen. |
| 4 | | Windkraft | Schlaggeräusche der 4 großen Windkrafträder im Ortsteil | | Gewerbeaufsicht Bremen: Hier liegen keine Beschwerden vor; wird zeitnah angegangen |
| 5 | Obervieland | Straßenverkehr Tempo 30 | Der Beirat Obervieland weist darauf hin, dass im „Überprüfungsbericht der Aktionspläne 2009 und 2014“ (Evaluationsbericht) auf Seite 10 für den Bereich der Kattenturmer Heerstraße zwischen Arsterdamm und Theodor-Billroth-Straße die Umsetzung der Maßnahme „30 km/h nachts“ ausgewiesen ist. Diese Umsetzung ist allerdings bis zum heutigen Tage weder umgesetzt noch angeordnet. Darüber hinaus nimmt der Beirat den Bericht zur Kenntnis. | Der Bericht wird entsprechend mit Verweis auf die Anmerkungen des ASV angepasst. | Amt für Straßen und Verkehr: Umsetzung erfolgt im Zusammenhang A281 BA2.2 |
| 6 | Huchting (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Bundesstraßen | Straßenlärm: Es wird die Aufnahme des notwendigen Lärmschutzes entlang der B75 in den Lärmaktionsplan Bremen und dessen Herstellung bzw. Vervollständigung gefordert. Der Lärmschutz an dieser hochfrequentierten Verkehrsader ist unvollständig und unzureichend. | | Die Autobahn GmbH des Bundes: Bezüglich des Straßenlärms kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig. |
| 7 | | Flugverkehr | Flughafen Bremen: Notwendiger Lärmschutz gegen Bodenschall auf dem Flughafen Bremen. Flughafen Bremen: Bei Überschreitung der Auslöseschwellenwerte des Lärmaktionsplans sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Flughafen Bremen: Es sollen nur noch Flugzeuge der Kapitel 4 und 14 am Flughafen Bremen starten und landen dürfen. Flughafen Bremen: Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von der faktischen Flugbeschränkungszeit soll restriktiver gehandhabt werden. Die Anhebung der Gebühren für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen soll geprüft werden. | Das Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen nach der Umgebungslärmrichtlinie der EU ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Bei der Prüfung von Minderungsmaßnahmen haben dabei die höchsten Lärmwerte und die jeweils höchste Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen Vorrang auch unter Berücksichtigung von messbaren Verbesserungen. Ein Rechtsanspruch auf Einhaltung von Auslöseschwellenwerten ergibt sich dabei nicht, auch stellt der Lärmaktionsplan mit seinen Auslöseschwellenwerten keine eigene Rechtsvorschrift dar. | SWH, Luftfahrtbehörde: <u>Zum Bodenverkehrslärm:</u> Zum Schutz vor Bodenverkehrslärm werden mehrere Maßnahmen getroffen: Die Flughafenbenutzungsordnung sieht auf Seite 17 f. aus Lärmschutzgründen zeitliche und inhaltliche Beschränkungen für Triebwerksstandläufe, den Einsatz von Hilfstriebwerken (Auxiliary Power Units, APU). Zum Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung im Westen und Osten des Flughafens sind an mehreren Stellen des |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|--|
| | | | | | <p>Flughafenareals Lärmschutz- bauten errichtet. Die Wirksamkeit der Lärm- schutzwälle und -wände wird derzeit rechnerisch überprüft. Die Ergebnisse der Überprü- fung werden in einer Fluglärm- kommissions-Sitzung vorge- stellt werden.</p> <p><u>Zur gantztägigen Nutzungsbe- schränkung auf Kapitel 4- und Kapitel-14- Flugzeuge:</u> Für eine Nutzungsbeschrän- kung des Verkehrsflughafens Bremen auf Kapitel 4 und Ka- pitel 14 wäre eine Änderung der Genehmigung des Ver- kehrsflughafens Bremen erfor- derlich. Nach Auffassung der Luftver- kehrsbehörde könnte eine gantztägige Nutzungsbe- schränkung des Verkehrsflug- hafens Bremen auf Kapitel-4 und Kapitel-14 Flugzeuge der Zulassung des Bremer Flugha- fens als allgemeiner Verkehrs- flughafen widersprechen und unverhältnismäßig sein.</p> <p>Der bremische Koalitionsver- trag 2019-2023 sieht aber auf Seite 87 vor: „Außerhalb der genehmigten Tagflugzeiten werden wir Nachtflüge ab 22:00 Uhr und in der Zeit zwischen 06:00 und 07:00 Uhr auf Flüge mit beson- ders leisen Luftfahrzeugen be- schränken. Diese müssen den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf die Lärmreduzie- rung genügen und nach ICAO, Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sein.“</p> <p><u>Zur Erteilung von Ausnahme- erlaubnissen</u></p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|--|
| | | | | | <p>Die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen am Verkehrsflughafen Bremen nach Ziffer E.2.2 der Flughafengenehmigung wird von der Luftfahrtbehörde bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nach billigem Ermessen im Sinne des § 40 Brem. VwVfG getroffen.</p> <p>Der gesetzlich eröffnete Ermessensrahmen muss eingehalten werden und darf weder über- noch unterschritten werden.</p> <p>Nach Auffassung der Luftfahrtbehörde sind keine Anzeichen dafür ersichtlich, dass bei den bisherigen Verfahren zur Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen das Ermessen über- oder unterschritten wurde.</p> <p>Im Jahr 2019 fanden am Verkehrsflughafen 216 Starts und Landungen mit Ausnahmeerlaubnis (AE) statt.</p> <p>Im Jahr 2020, das weitgehend durch die Ausnahmesituation der Corona-Pandemie geprägt war, wurden 37 Nachtflüge mit AE durchgeführt.</p> <p><u>Zur Anpassung der Gebühren für AE:</u> Die letzte Anpassung der behördlichen Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse ist mit Wirkung zum 01.01.2017 erfolgt. Die Luftfahrtbehörde erhebt grundsätzlich einen fixen, nutzungsunabhängigen Betrag von 30 Euro Bearbeitungsgebühr sowie einen variablen, nutzungsabhängigen Betrag von 8 Euro pro erfolgter Minute Verspätung über die regulär zulässige Start- und Landezeit hinaus. Mit der Gebührensystematik soll den Luftfahrtgesellschaften</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|---|
| | | | | | <p>ein größtmöglicher Ansatz gegeben werden, sich trotz erfolgter Ausnahmeerlaubnis noch zu beeilen. Die Luftfahrtbehörde sieht hier derzeit keinen Änderungsbedarf.</p> <p>Flughafen Bremen GmbH: <u>„Notwendiger Lärmschutz gegen Bodenlärm auf dem Flughafen Bremen“</u> Am Flughafen Bremen wurde in der Vergangenheit, vorrangig unter Beteiligung von Anwohnern und Gemeinden, ein Lärmschutzring bestehend aus Lärmschutzwällen und –wänden errichtet und bis heute instandgehalten und gepflegt. Durch die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Luftfahrtbehörde, wird die Wirksamkeit der bestehenden Lärmschutzwälle und –wände derzeit überprüft. Darüber hinaus gibt es u.a. in der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000 und der Flughafenbenutzungsordnung Regelungen zur Reduzierung von Fluglärm. Welche weiteren Maßnahmen erfolgen sollen, lässt die pauschale Eingabe offen.</p> <p><u>„Bei Überschreitung der Auslöseschwellenwerte des Lärmaktionsplans sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen“</u> Durch die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000 wurde dem Flughafen Bremen eine Fluglärmkontur auferlegt, deren Einhaltung regelmäßig zu überprüfen ist. Diese Überprüfung erfolgte durch ein externes Unternehmen im Jahr 2019 unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose für das</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|---|-------------------------|--|--|--|
| | | | | | <p>Jahr 2030. Eine Überschreitung der o.g. Fluglärmkontur ist demnach bis 2030 nicht absehbar. Zur Verbindlichkeit der Auslöseschwellwerte siehe Anmerkung SKUMS links.</p> |
| 8 | | Gesamtlärm | <p>Mehrfachlärm: Lärm von vielen Verursachern begleitet uns permanent - oft werden die verschiedenen Lärmquellen für Gutachten (auch für Bebauungspläne oder Bauvorhaben) getrennt voneinander betrachtet und gemessen. Das gilt für den Fluglärm, aber auch den Lärm von Verursachern wie dem ÖPNV (Schienenverkehre) oder den Straßenlärm. Konkret: Anwohner*innen um den Willakedamm, Luneplate, Kirchhuchtinger Landstraße, Heinrich-Plett-Allee, Huchtinger Heerstraße und viele mehr werden in Zukunft die Kombination von Fluglärm, Baulärm der Straßenbahn und später dann auch im Betrieb der Bahn sowie Straßenlärm betroffen sein. Die Lärmquellen dürfen nicht nur einzeln, sondern zusammengefasst betrachtet werden. Hier muss rechtzeitig und umfassend Vorsorge getroffen werden, dass die Verursacher den Lärmschutz aktiv angehen müssen und die betroffenen Anwohner*innen Lärmschutzmaßnahmen durchführen können mit Unterstützung durch Bund und Land Bremen. Das sollte im Lärmaktionsplan nicht nur erwähnt werden, sondern auch durch konkrete Maßnahmen getragen werden.</p> | <p>Bereits heute werden bei vorhandener Mehrfachbelastung in der Regel auch Berechnungen zum Gesamtlärm gefordert bzw. auf die Problematik hingewiesen. Gerade im Hinblick auf Freibereiche und Außenspielbereiche von Kitas werden zum Abgleich mit den Empfehlungen der Senatorin für Gesundheit die Gesamtpegel herangezogen. Die Gesamtlärbetrachtung erfolgt dabei meist als energetische Addition der Einzelpegel. Forschungsvorhaben u.a. des Umweltbundesamtes (UBA) untersuchten neben der energetischen Addition auch Pegeladditionen anhand der unterschiedlichen Störwirkung der Lärmquellen. Nichtsdestotrotz gibt es trotz intensivem Austausch der Länder, des BMU und des UBA noch keine Gesetzesgrundlage zur Bewertung des Gesamtlärms im Hinblick auf die im Immissionschutz relevanten Lärmpegel am Immissionsort. Insofern bleibt hier rechtlich weiterhin nur die Bewertung der jeweiligen Lärmquellen in Verbindung mit der zugehörigen Vorschrift. Für den Innenpegel nach DIN 4109 zur Bewertung des nötigen baulichen Schallschutzes findet die Berechnung des maßgeblichen Außenlärmpegels bereits als Bewertung mehrerer Lärmquellen statt. Aktuell ist es geplant, im Rahmen der Lärmkartierung 2022 auch eine Gesamtlärbetrachtung durchzuführen. Ob und wenn ja wie dies umsetzbar ist, ist im Rahmen der Ausschreibung zu klären.</p> | |
| 9 | Hemelingen (mehrere Lärmquellen) Hemelingen | Straßenverkehr Autobahn | <p>Forderungen des Beirates Hemelingen zur Lärmaktionsplanung: <u>Straßenverkehrslärm:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der BAB 1 von 22:00 – 06:00 Uhr, LKW Tempo 60 - Andere Tempo 80 • Minderung von Lärm durch ein Überholverbot 22:00 – 06:00 Uhr für Fahrzeuge ≥ 3,5 t. • Lärmintelligente Geschwindigkeitsregelung, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der BAB 1 bei südlichen, südöstlichen und südwestlichen Windrichtungen die den Lärm in den Stadtteil tragen • Auf dem Autobahnzubringer Hemelingen dauerhaft und durchgehend Tempo 50 anordnen und die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der in der Hannoverschen Straße, Hemelinger Werder und im westlichen Teil der Marschstraße wohnenden Bevölkerung. • Die Schließung der Lärmschutzlücken an der BAB 1, insbesondere Schließung der Lücke von der Autobahnabfahrt Hemelingen Richtung Osten bis zur Eisenbahnbrücke (Strecke Bremen-Osnabrück) durch Errichtung einer hohen Lärmschutzwand. Auch im Abschnitt von der Autobahnabfahrt Hemelingen bis zur Weser ist die Anbringung von Lärmschutz erforderlich. | <p>Es gab bereits eine Besprechung hierzu im Beirat. Der Austausch auch mit der Autobahngesellschaft und dem ASV wird fortgesetzt.</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Diese Ergebnisse und die Bedeutung der jeweils von einer fiktiven Geschwindigkeitsbeschränkung betroffenen Straße müssen seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einer abschließenden Bewertung bzw. Abwägung zugeführt werden, bevor gegebenenfalls eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit erfolgen kann.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|------------|---|-------------------------------|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Die bestehenden und zum Teil jahrzehntealten Lärmschutzwände an der BAB 1 sollen erhöht oder erneuert werden um die bestehenden Grenzwerte einzuhalten. Im Bereich Rottkuhle/Olbersstraße werden die nächtlichen Grenzwerte deutlich überschritten! | | <p>Ungeachtet dessen ist fraglich, ob derartig angestrebte Geschwindigkeitsreduzierungen gerade aufgrund der geringeren Verkehrsdichte in der Nacht auf Akzeptanz seitens der Verkehrsteilnehmer stößt.</p> <p>Bezüglich des Straßenlärms kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig.</p> <p>Abgängige Lärmschutzwände werden im Regelfall in den gleichen Abmessungen wiederhergestellt, sofern nicht durch Berechnungen der Lärmsanierung andere Abmessungen resultieren. Dazu bedarf es aber im Vorfeld einer planrechtlichen Absicherung. Hinsichtlich des Bereiches Hemelingen ist zu berücksichtigen, dass ein achtstreifiger Ausbau geplant wird bei dem die Anforderungen gemäß der Lärmvorsorge mit deutlich niedrigeren Immissionsgrenzwerten berücksichtigt werden als dies bei der Lärmsanierung der Fall ist. Somit wird, aller Voraussicht nach, der Ausbau abzuwarten sein. Dies auch vor dem Hintergrund, dass bereits 2014 eine Lärmsanierung erfolgt ist.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|--------------------------|--|---|---|
| | | | | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.*</p> |
| 10 | | Straßenverkehr allgemein | <ul style="list-style-type: none"> • An Straßen mit erhöhten Lärmwerten soll durch technische Maßnahmen (z. B. Straßenbelag) und/oder zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen die Lärmbelastung für die Anwohner*innen gesenkt werden. • Noch offen: Lärmschutz Tempo 30 Hastedter Osterdeich • Schallschutz sollte zukünftig begrünt erfolgen | Art und Ausführung des Schallschutzes ist einzelfallabhängig zu prüfen. Eine Begrünung führt zu deutlich erhöhten Pflege- und Erhaltungskosten, die in der Regel nicht durch Fördergelder gedeckt sind. | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.*</p> |
| 11 | | Flugverkehr | <p><u>Fluglärm:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zum Schutz vor einer Gesundheitsschädigung wird ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs am Flughafen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr und eine weitere Begrenzung an den Tagesrandzeiten gefordert. Damit schließt sich der Beirat der Empfehlung des Umweltbundesamts an. • In den Tagesrandzeiten von 06:00 – 07:00 Uhr und ab 21:00 Uhr sollen nur noch besonders leise Luftfahrzeuge die den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf Lärmreduzierung genügen und nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sind, starten und landen dürfen. • Zur dauerhaften Erfassung, Auswertung und Bewertung des Fluglärms fordert der Beirat Hemelingen eine stationäre Fluglärm-messanlage. • Der Beirat fordert, dass die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Flüge zwischen 22:00 und 06:00 deutlich restriktiver gehandhabt wurden muss und dass solche Ausnahmegenehmigungen nur bei Notfällen erteilt werden. | | <p>SWH, Luftfahrtbehörde: <u>Allgemeines:</u> Der Verkehrsflughafen Bremen verfügt über eine bestandskräftige Flughafengenehmigung, die im Einklang mit bundes- und landesrechtlichen Bestimmungen steht.</p> <p><u>Zu der Empfehlung des UBA und einer weiteren Begrenzung in den Tagesrandzeiten:</u> Das Umweltbundesamt (UBA) hat zum Nachtruheschutz ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs an Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr empfohlen. Darüber hinaus solle durch betriebliche Reglementierung einer steigenden Lärmbelastung entgegengewirkt werden, die sich aufgrund der Konzentration der Flugbewegungen in den morgendlichen Randstunden ergebe. Die Flughafengenehmigung sieht in Ziffer E.2 Regelungen zu Flugbeschränkungszeiten vor. Die Empfehlungen des UBA gehen teilweise über die Vorgaben der Flughafengenehmigung hinaus, da nach der Flughafengenehmigung</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|--|
| | | | | | <p>unter bestimmten Voraussetzungen planmäßige Flugbewegungen nach 22:00 Uhr zugelassen werden (vgl. Ziff. E.2.1.2 bis E.2.1.4 der Flughafengenehmigung).</p> <p>Für eine Umsetzung der Empfehlungen des UBA wäre eine Änderung der Flughafengenehmigung erforderlich.</p> <p>Den Empfehlungen des UBA wird gefolgt werden, wenn der übergreifende Meinungs- und Willensprozess auf Bundesebene abgeschlossen ist, und die Empfehlungen des UBA in allgemeinverbindliches Recht übernommen wurden.</p> <p>Nach Einschätzung der Luftfahrtbehörde könnte die Anordnung eines generellen Ruhens des Luftverkehrs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr für den Verkehrsflughafen Bremen in der derzeitigen Situation dem internationalen Balanced Approach der ICAO (niedergelegt in ICAO Annex 16, Volume I, Part V und dem ICAO-Dokument Guidance on the Balanced Approach on Aircraft Noise Management) widersprechen, der lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nur als nachrangige Option vorsieht, wenn andere Möglichkeiten wie Lärmreduzierung an der Quelle (d.h. an Flugzeugen), lokale Maßnahmen im Flughafenumfeld (z.B. durch die Errichtung von Lärmschutzbereichen und passivem Schallschutz) sowie lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden (z. Bsp. innovative Flugverfahren) hinreichend ausgeschöpft sind.</p> <p>Da Bremen ein Flughafen mit Zubringerfunktion ist, kann auf planmäßige Flüge nach 22:00</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|--|
| | | | | | <p>Uhr nicht vollständig verzichtet werden.</p> <p><u>Zur ausschließlichen Zulassung von Kap. 4 und Kap. 14 Flugzeuge in den Tagesrandzeiten:</u> Hinsichtlich der Vorschläge zur Beschränkung der Flüge zwischen 06:00 Uhr und 07:00 Uhr sowie nach 21:00 Uhr wird auf die teilweise Entsprechung im bremischen Koalitionsvertrag 2019-2023 verwiesen. Dieser sieht auf Seite 87 vor: „Außerhalb der genehmigten Tagflugzeiten werden wir Nachtflüge ab 22:00 Uhr und in der Zeit zwischen 06:00 und 07:00 Uhr auf Flüge mit besonders leisen Luftfahrzeugen beschränken. Diese müssen den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf die Lärmreduzierung genügen und nach ICAO, Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sein.“ Die Umsetzung dessen bedarf jedoch einer Änderung der Genehmigung des Flughafens.</p> <p><u>Zur restriktiveren Handhabung von Nachtflugerlaubnissen:</u> Die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen am Verkehrsflughafen Bremen nach Ziffer E.2.2 der Flughafengenehmigung wird von der Luftfahrtbehörde bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nach billigem Ermessen im Sinne des § 40 Brem. VwVfG getroffen. Der gesetzlich eröffnete Ermessensrahmen muss eingehalten werden und darf weder über- noch unterschritten werden.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|--|
| | | | | | <p>Nach Einschätzung der Luftfahrtbehörde sind keine Anzeichen dafür ersichtlich, dass bei den bisherigen Verfahren zur Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen das Ermessen über- oder unterschritten würde:</p> <p>Im Jahr 2019 fanden am Verkehrsflughafen 216 Starts und Landungen mit Ausnahmeerlaubnis statt.</p> <p>Im Jahr 2020, das von der Ausnahmesituation der Corona-Pandemie geprägt war, wurden 37 Nachtflüge mit AE durchgeführt.</p> <p>Flughafen Bremen GmbH: <u>Zur dauerhaften Erfassung, Auswertung und Bewertung des Fluglärms fordert der Beirat Hemelingen eine stationäre Fluglärmmessanlage:</u> Die Flughafen Bremen GmbH betreibt ein Messstellennetz aus neun festen Messstellen und einer mobilen Messstelle. In den Jahren 2014 bis einschließlich 2016 war eine temporäre Messstelle in der Straße „Angeln“ aufgestellt. Die Messwerte lagen zwischen 6 und 9 Dezibel unterhalb der Messwerte der Messstelle 4 (Werderkarree), sodass die Messstelle 4 als Referenzmessstelle für Hemelingen genutzt werden kann.</p> <p>In der 165. Sitzung der FLK Bremen wurde dem Beirat Hemelingen auf dessen Bitten angeboten, eine temporäre Messstelle für die Dauer von maximal einem Jahr in Hemelingen aufzustellen. Nach unserem Kenntnisstand berät der Beirat Hemelingen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Fluglärmenschutzbeauftragten Bremen und der Flughafen</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-------------------|---|---|---|
| | | | | | Bremen GmbH derzeit über einen adäquaten Standort. Für die Installation einer festen Messstelle in Hemelingen wird darüber hinaus kein Bedarf gesehen. |
| 12 | | Schienenverkehr | <p>Bahnlärm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anbringung von weiteren Lärmschutzwänden an den durch den Stadtteil führenden Bahnstrecken ist erforderlich, um die hohen Lärmwerte an den Bahnstrecken zu senken. Insbesondere im Ortsteil Hemelingen z.B. im Bereich Hemelinger Rampe und in Mahndorf z.B. Bereich Eppenhainer Str. und Idsteiner Straße. Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand am Bahnübergang Wittorfer Str. Schließung Lücke „Zum Sebaldsbrücker Bahnhof“ vom Tamra Park bis Föhrenstraße Bremen soll sich dafür einsetzen, auch „überkragende“ oder teileinhausende Lärmschutzwände in Bremen einzuführen, gerade um Geschosswohnungsbaubewohner*innen besser zu schützen. | <p>Hierzu gab es bereits ein Gespräch zwischen Beirat und SKUMS im Rahmen einer Beiratssitzung zum Lärmaktionsplan und dem Schallschutz an Autobahnen. Ob der Wunsch nach z.B. anderen Bauarten von Schallschutzwänden umsetzbar und einzufordern ist, wäre im jeweiligen Plangenehmigungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Durch die Senkung der Auslöseschwellwerte zur Lärmsanierung könnten auch an neuen Streckenabschnitten zusätzliche Schallschutzansprüche entstehen.</p> <p>Für die Bereiche Eppenhainer und Idsteiner Straße wurden im Rahmen der Bedarfsanalyse Bahnlärm eine Lärmschutzmaßnahme geprüft (Cluster 6.I). Die Maßnahme besitzt allerdings ein deutlich geringeres Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) als andere untersuchte Maßnahmen. Maßnahmen mit höherem NKV wären demzufolge vorrangig umzusetzen.</p> | DB Netz AG: Siehe Nr. 18 |
| 13 | | Gewerbe | <p>Gewerbelärm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bitte zukünftig immer bei Planungsvorhaben mit beachten! Der Gewerbelärm stellt eine große Lärmquelle in Hemelingen dar, dieser soll zukünftig durch technische Maßnahmen reduziert werden. Umsetzung von Lärmschutz: <p>Der Beirat Hemelingen fordert die zügige Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Lärmschutzziele, auch im Stadtteil Hemelingen und die dafür notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.</p> | <p>Gewerbelärm wird auch heute bereits in Genehmigungsverfahren sowohl seitens der Gewerbeaufsicht als auch SKUMS betrachtet.</p> <p>Zum Koalitionsvertrag siehe Antwort zu Nr. 14.</p> | Gewerbeaufsicht Bremen: Beteiligung der Gewerbeaufsicht in Bauleitplanverfahren und in Baugenehmigungsverfahren weiterhin erforderlich; Ziele des Landes-Koalitionsvertrages keine Rechtsgrundlage für die Gewerbeaufsicht, sondern bundeseinheitliches Recht; Berücksichtigung in Bauleitplanung |
| 14 | | Koalitionsvertrag | <p>Der Fachausschuss verweist im Weiteren auf folgende politische Zielvorgaben aus der Koalitionsvereinbarung: Koalitionsvereinbarung zum Lärmschutz (Seite 42) An vielen Orten in Bremen leiden die Menschen unter zu hohem Verkehrslärm. Dies betrifft insbesondere die Bürgerinnen und Bürger, die an hoch frequentierten Verkehrsachsen leben. Wir werden uns für Lärmschutzwände an den Bahnstrecken, Autobahnen und Autobahnzubringern einsetzen, mit dem Ziel eines lückenlosen Lärmschutzes. Auch die Erneuerung von alten und zu niedrigen Lärmschutzwänden werden wir berücksichtigen. Zusätzlich wollen wir prüfen, ob durch nächtliche Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen, die entlang oder durch Wohngebiete führen, ein weiterer nennenswerter Beitrag zur Lärmreduzierung geleistet werden kann. Weiterer aktiver Lärmschutz gelingt mit Flüsterasphalt auf Autobahnen. Wir werden uns beim Bund einsetzen, dass dieser in Bremen ausschließlich Flüsterasphalt einbaut.</p> | <p>Politische Forderungen im Koalitionsvertrag, die über den rechtlich verbindlichen Rahmen hinausgehen, haben für die Verwaltung keine bindende Wirkung. Diese müsste in Form eines Bürgerschafts- oder Senatsbeschluss herbeigeführt werden. Zudem fand die Lärmkartierung 2017 vor Beschluss des Koalitionsvertrages statt. Auswirkungen lassen sich daher nur sehr eingeschränkt in den jetzigen Lärmaktionsplan einbinden. Im Anschluss zur Lärmkartierung 2021 bestünde die Möglichkeit im Rahmen der deutlich umfangreicheren Lärmaktionsplanung 2022/23 einen Prüfauftrag zur Evaluierung von Maßnahmen des Koalitionsvertrages in entsprechenden Gremien zu beschließen. Unabhängig davon werden Forderungen auch aus dem Koalitionsvertrag ebenso wie neue Eingaben der Öffentlichkeit und Beiräte im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2022/23 kritisch geprüft.</p> | |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|----------------------------|---|---|---|
| | | | <p>Wir werden uns für die technische Umrüstung von Güterzügen u.a. auf leise Bremssysteme und Sohlen zur Reduzierung der Lärmemissionen einsetzen.</p> <p>Koalitionsvereinbarung zum Lärmschutz (Seite 83) Wichtig ist uns, dass die Schaffung besserer Bedingungen für den Güterverkehr durch intensive Maßnahmen zum Schutz der Anwohner*innen in Bremen und Bremerhaven vor Lärm vorbereitet und begleitet wird. Die kommunalen Lärmschutzprogramme werden wir dazu fortsetzen. Und wir werden in Zukunft den Verkehrslärm und dessen Entwicklung in Bremen und Bremerhaven messtechnisch erfassen, um die Bahn stärker in die Verantwortung nehmen zu können.</p> <p>Koalitionsvereinbarung zum Lärmschutz (Seite 87) Negative Umwelt- und insbesondere Lärmauswirkungen des Flughafens wollen wir weiter reduzieren. Beim Flughafen werden wir dafür sorgen, dass das Nachtflugverbot konsequent eingehalten wird. Außerhalb der genehmigten Tagesflugzeiten werden wir Nachtflüge ... auf Flüge mit besonders leisen Luftfahrzeugen beschränken. Diese müssen den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf Lärmreduzierung genügen und nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sein.</p> | | |
| 15 | Osterholz | Straßenverkehr Autobahn | <p>Einstimmiger Beschluss Nr. 42-2020 (20. Legislaturperiode) des Beirates Osterholz. Stärkeren Schutz der Nachtruhe vor Autolärm (Autobahnbereiche) in Osterholz durchsetzen! Der Beirat beschließt: Der Beirat fordert auf, Abhilfe beim Autobahnlärm zu schaffen. Im Rahmen der Aktionspläne konnte bislang wenig gegen Autobahnlärm unternommen werden. In Osterholz gibt es einige Wohngebiete, die sehr nah an der Autobahn liegen. Dazu zählen insbesondere das Wohngebiet in Bremen-Osterholz entlang der A 27. Hier wurden des Nachts laut Lärmschutzkataster Schallpegel gemessen, die weit über 50 dB(A) betragen, bei besonders belasteten Häusern über 55 dB(A). In Bremen-Osterholz sind laut einer Berechnung der Behörde 1.505 Anwohner*innen von nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB(A) betroffen. Diese Abhilfe sollte auf Dauer durch deutlich verbesserte Lärmschutzwände und anderen schalldämmenden Maßnahmen (Flüsterasphalt) umgesetzt werden. Bis dahin soll als Sofortmaßnahme ein nächtliches Lärmschutz-Tempolimit auf den betroffenen Streckenabschnitten eingerichtet werden. Verschiedene Praxistests der letzten Jahre haben gezeigt, dass ein generelles Tempo-80-Limit nur geringe Lautstärkeminderungen mit sich bringt. Das ist darauf zurückzuführen, dass ein großer Teil des Autobahnlärms durch Lastkraftwagen erzeugt wird. Ein kombiniertes Tempo-Limit von 80 km/h für Pkw und 60 km/h für LKW sorgt laut verschiedener Modellversuche dagegen für eine deutliche Lärmreduktion im Bereich von - 3 dB(A). Ein solches Tempolimit stellt keine unzumutbare Verlangsamung des Verkehrs dar, wenn man bedenkt, dass es nur nachts von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr auf einigen Kilometern der</p> | <p>Die unterschiedlichen Richt- und Grenzwerte der verschiedenen Vorschriften und die damit verbundenen Probleme sind bekannt. Bremen setzt sich bereits im Rahmen von Bund-Länder-Treffen für eine Angleichung von Vorschriften ein. Da es sich allerdings sowohl um immissionsschutzrechtliche als auch z.B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen handelt, ist eine Angleichung nicht ohne weiteres möglich.</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Bezüglich des Straßenlärms kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig.</p> <p>Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitun-</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|--|----------------------------------|---|
| | | | <p>Bremer Autobahn zur Anwendung kommen soll. Ein Abwarten bis die Autobahn verbreitert wird ist den betroffenen Anwohner*innen nicht zumutbar. Die Gesundheit der Anwohner*Innen stellt hier ein höheres Gut dar. In den letzten Jahrzehnten ist die Schädlichkeit von Lärm, insbesondere die Auswirkungen auf die Nachtruhe, zunehmend in den Fokus gerückt. Laut WHO führen dauerhafte nächtliche Lärmpegel über 55 dB(A) zu einer signifikanten Zunahme von Erkrankungen bei den Betroffenen, insbesondere zu einem deutlich erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Schon Lärmpegel ab 45 dB(A) führen bei vielen betroffenen Anwohner*innen zu Schlafstörungen, verbunden mit körperlichen Stressreaktionen und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit. Mit der Europäischen Umgebungslärm-Richtlinie (2002) wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Kartierungen von Umgebungslärm vorzunehmen und mit Aktionsplänen für eine Verminderung der Lärmbelastung zu sorgen. Das Umweltbundesamt hat dafür als mittelfristiges Ziel eine maximale nächtliche Lärmbelastung von höchstens 45 dB(A) in Wohngebieten definiert. Dementsprechend gilt schon heute für industrielle Anlagen, z.B. auch Windenergieanlagen, deren Lärm auf Wohngebiete einwirkt, ein maximaler nächtlicher Lärmpegel von 35 dB(A). Trotzdem ist die nächtliche Ruhe häufig gestört. Eine Untersuchung im Auftrag des Umweltbundesamtes (2018) ergab, dass sich 75 Prozent der Befragten von Verkehrslärm gestört fühlen – in deutlichem Abstand vor anderen störenden Geräuschquellen. Und tatsächlich herrschen bei den behördlichen Regelungen zu Beschränkung von Verkehrslärm – im Vergleich zu den wissenschaftlich fundierten Vorgaben der WHO oder den Vorschriften für Industrielärm (s.o.) noch anachronistische Höchstgrenzen. Die relevanten Verordnungen, herausgegeben vom Bundes-Verkehrsministerium, sehen Lärmwerte als zumutbar an, die weit über den angestrebten 40-45 dB(A) liegen. Zudem sind die Richtwerte in den Verordnungen auch noch unterschiedlich. Im Einzelnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verordnung „Richtlinien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinie-StV) regelt generell den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Sie gibt vor, dass der Straßenlärm in Wohngebieten tagsüber nicht mehr als 70 dB(A) betragen darf, nachts nicht mehr als 60 dB(A). Dies ist ein Lärmpegel, der laut WHO ganz konkrete gesundheitliche Schäden bei Anwohner*innen billigend in Kauf nimmt. 2. Die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) regelt die Lärmschutzpegel an denjenigen Straßen, die in der Baulast des Bundes stehen. Diese sieht in den allgemeinen Wohngebieten vor, das nicht mehr als 49 dB die Lärmbelastung betragen darf. Das bedeutet: Anwohner*innen an neu gebauten oder erweiterten Straßen sollen durch Schallschutzmaßnahmen geschützt werden, die einen nächtlichen Lärmpegel von maximal 49 dB(A) gewährleisten. Dagegen müssen Anwohner*innen von Straßen, die vor 1990 gebaut wurden, | | <p>gen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich.* Diese Ergebnisse und die Bedeutung der jeweils von einer fiktiven Geschwindigkeitsbeschränkung betroffenen Straße müssen seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einer abschließenden Bewertung bzw. Abwägung zugeführt werden, bevor gegebenenfalls eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit erfolgen kann.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------------------|--|---|--|
| | | | nach wie vor einen nächtlichen Straßenlärm von bis zu 60 dB(A) erdulden. | | |
| 16 | Strom | Straßenverkehr allgemein | <p>Einstimmig beschlossene Stellungnahme des Beirates Strom zum Lärmaktionsplan: Die Stromer Bürger sind jahrzehntelang steigendem Verkehr mit einhergehendem Lärmzuwachs ausgesetzt. Dies ist der besonderen Lage der Stromer Landstraße als Pendlerstrecke aus dem nordwestlichem Umland (Richtung Delmenhorst und Oldenburg/Brake) und als Mautumgehung vieler Logistikbetriebe geschuldet. Außerdem nimmt der LKW-Zubringer- und Arbeitnehmerverkehr mit jeder neuen Gewerbeerschließung im GVZ massiv zu. Die regelmäßig überhöhten Geschwindigkeiten (besonders nachts) verstärken die Lärmbelastung. Die Stromer Landstraße hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu verkraften und immer wiederkehrende Verkehrsgefährdungen aufgrund der nicht gegebenen Grundfahrstreifenbreite bei gegenseitigem LKW-Verkehr zu durchstehen. Mit dem Bau des GVZ im Jahr 1988 wurde den Stromer Bürgern eine Entlastung durch die B212n versprochen. Seit 2019 ist eine Anbindung der B212 an Delmenhorst <u>nicht</u> mehr geplant. Somit hat sich die einzige Hoffnung auf eine Abnahme des Verkehrsflusses und einer damit verminderten Lärmbelastung verabschiedet. Ganz im Gegenteil wird durch den zukünftigen Ringchluss der A281 die Stromer Landstraße zusätzlich zum Autobahnzubringer werden, da viele den Schleichweg über Delmenhorst such werden. Ein bereits bestehendes blaues A281-Verkehrsrichtzeichen an der Stedinger Landstraße, zementiert diesen Status bereits jetzt durch die Verkehrsbehörden. Mit dem Lärmaktionsplan möchte die Stadt Bremen Maßnahmen erarbeiten, mit denen die Zahl von Lärm betroffener Personen reduziert werden soll. Betrachtet werden dabei u.a. Straßen- und Schienenverkehrslärm, aber auch die Situation in der Umgebung von Industrie- und Hafeflächen. Diese Punkte sind mit den vielen Häusern, die direkt an der zum LKW-Führungsnetz gehörenden Stromer Landstraße liegen, und dem in Blickweite befindlichem GVZ für den Ortsteil Strom gegeben. Um die Anzahl der betroffenen Bürger zu ermitteln, hat der Stromer Beirat die Daten der aktuellen Lärmkartierung und die Auslösewerte des für den zweiten Aktionsplan (zweite Stufe) geltenden Lärmwerten 65 dB(A) für L_{DEN} über 24 Stunden und 55 dB(A) für L_{Night} von 22:00 bis 06:00 Uhr als Grundlage einer internen Analyse genommen. Hier sind bei einer visuellen Zählung etwas mehr als 100 Ein- und Mehrfamilienhäuser herausgekommen, was deutlich über den mindestens geforderten 100 Lärmbetroffenen liegt. In den letzten Jahren wurden keine Forderungen nach grundlegenden Sanierungen oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen der Stromer Landstraße von Seiten des Stromer Beirates gestellt –als politischen Vorschuss für die immer wieder versprochenen Planungen der B212n mit Vollanschluss an Delmenhorst. Diese zurückhaltende Haltung des Beirates hat sich nunmehr gegenüber dem letzten Lärmaktionsplan drastisch geändert. Nachfolgend wollen wir einige Probleme auflisten:</p> | <p>Es wird auf die Gespräche zwischen Abteilung 5 und der Anwohner:inneninitiative verwiesen. Aufgrund der hohen Zahl an Eingaben auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das Referat Immissionsschutz zudem noch einmal Kontakt zur Verkehrsabteilung unseres Hauses und auch zum Amt für Straßen und Verkehr aufnehmen und über Maßnahmen und Planungen (z.B. angesprochene Fahrbahnsanierung) sprechen.</p> | <p>DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: 2019 wurde eine vorzugswürdige Trassenführung sowie eine vorzugswürdige Verknüpfung der B 212n mit der Stedinger Landstrasse abgeschlossen. Im Ergebnis ist eine reduzierte Anbindung der B212n geplant – dies führt dazu, dass Verkehrsteilnehmer nicht aus Delmenhorst kommend über die B 212n Richtung Bremen und aus Bremen kommend nicht in Richtung Delmenhorst fahren können. Diese Verkehrsteilnehmer „müssen“ nach wie vor den Weg über die Stromer Landstraße nutzen. Die bisherigen Verkehrsprognosen haben aber keine, oder nur geringe Verkehrszunahmen auf der Stromer Landstraße prognostiziert. Richtig ist, dass mit einem Vollanschluss der B 212n an die Stedinger Landstrasse die Verkehrsbelastung auf der Stromer Landstraße stark abnehmen würde – dafür würde sich aber die Verkehrsbelastung auf der Stedinger Landstraße und damit die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe stark erhöhen.</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Seit Längerem findet ein Austausch mit der Anwohner:inneninitiative an der Stromer Landstraße statt. Weitere Gespräche werden folgen.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|-----------------|---|----------------------------------|---------------------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Anwohner können nachts kein Fenster zum Lüften öffnen, weil die Verkehrslautstärke einen erholsamen Schlaf nicht zulässt. ➤ Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr lassen die Wände in den Häusern wackeln und es bilden sich Risse in Häusern steuerzahlender Bürger. ➤ Die Kanaldeckel in der Fahrbahn und der umliegende Asphalt senken sich aufgrund der Belastungen durch den Schwerverkehr stark ab. Beladenen Fahrzeuge (insbesondere mit Anhängern) überfahren die Absackungen und verursachen lautes Knallen, was zusätzlichen Lärm verursacht. Das Aufschütteln der LKW aufgrund von Bodenwellen führt zu starken Vibrationen, die bis in die Wohnhäuser spürbar sind. ➤ Aus Lärmbetroffenen werden zusätzlich Erschütterungs-betroffene aufgrund des hohen LKW-Aufkommens bei schlechtem Straßenzustand, der sich verstärkend auf die Lärmbelästigung auswirkt. <p>Wir fordern daher für unsere Stromer Bürger entsprechende verkehr- und lärmreduzierende Ausgleichsmaßnahmen für die politisch derzeit nicht mehr verfolgten Entlastungsmöglichkeiten einer Umgehungsstraße.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Straßenzustand ist sehr schlecht und für den ständigen Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Eine tiefgreifende Fahrbahnerneuerung zur Verbesserung der Abrollgeräusche mit geeignetem Straßenunterbau, notwendiger Kanalisationsverlegung der Regenwassersammelschächte und tragfähigen Höhenangleichung der Kanalschachtdeckel sind zum jetzigen Zeitpunkt längst überfällig. ➤ Damit Strom eine dauerhafte Entlastung vom Lärm bekommt, bitten wir um zeitnahe Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW-Führungsnetz. ➤ Wir bitten darum, das Verkehrsrichtzeichen 430 im Einmündungsbereich der Stedinger Landstraße zur Stromer Landstraße rückzubauen, da die Straße und die Stedinger Brücke den Anforderungen eines Autobahnzubringers mit verpflichtender Nutzung nicht genügt. ➤ Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir um Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße und langfristig um Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen. ➤ Des Weiteren bitten wir um eine sofortige bereichsweise nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich mit gesundheitsgefährdendem Lärm. ➤ Wir sehen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strecke Delmenhorst bis GVZ als dringend notwendige Ergänzung des ÖPNV an, um den steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren. | | |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------|--------------------------|--|---|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zur dauerhaften Entlastung der Stromer Landstraße, bitten wir um die Wiederaufnahme der Gespräche mit Niedersachsen zur Planung eines Vollanschlusses der B212n auch in Richtung Delmenhorst. ➤ Ebenfalls sollte die Möglichkeit des Baus einer kommunalen Entlastungsstraße KES zwischen Wiedbrokstraße und A281 ohne Anschluss Richtung Wesertunnel (zur Verhinderung neuer Verkehrsströme) untersucht werden. <p>Der Großteil unserer im Beiratsgebiet lebenden Mitbürger wohnt im Bereich des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms, und wir bitten Sie, die gesetzlich notwendigen Lärminderungsmaßnahmen zur Lärmvorsorge vorzunehmen!</p> | | |
| 17 | Neustadt (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr allgemein | <p>Beschluss des Beirates Neustadt vom 10.12.2020: Stellungnahme zum Evaluationsbericht der Lärmaktionspläne: Der Beirat Neustadt begrüßt, dass die Lärmkartierung 2022 mit einem neuen Berechnungsverfahren erfolgen und ein neuer Lärmaktionsplan entstehen wird. Er hält es nicht für erforderlich, eine dritte Lärmaktionsplanung zur Lärmkartierung 2017 durchzuführen.</p> <p>Der Beirat Neustadt bekräftigt seinen Beschluss aus dem Jahr 2014 (redaktionell unten angefügt) zum Lärmaktionsplan und fordert weiterhin die Umsetzung der dort genannten Maßnahmen.</p> <p>Der Beirat fordert, die Umsetzung der noch offenen Maßnahmen aus dem ersten und dem zweiten Lärmaktionsplan weiter voran zu treiben. Für die Neustadt sind hier exemplarisch und mit besonderem Handlungsbedarf zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzmaßnahmen an der Neuenlander Straße sind auch vor Fertigstellung der A281 erforderlich, um die Gesundheit der Anwohnenden zu schützen; • Lärmschutzmaßnahmen an der B75 Hohentor; • Austausch des Straßenbelags in der Grünenstraße, damit die Lärmbelastung durch Rollwagen bei der Anlieferung für den Supermarkt reduziert wird. | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Bezüglich des Straßenlärms im Bereich Hohentor kann derzeit keine belastbare Aussage getroffen werden. Hier wäre zunächst eine Überprüfung des Anspruchs auf Lärmsanierung auf Grundlage der einschlägigen für den Straßenbaulastträger geltenden Regelwerke erforderlich. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Somit besteht kein Rechtsanspruch und die Prüfung und Umsetzung ist stets auch von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängig.</p> |
| 18 | | Schienenverkehr | <p>Der Beirat weist darüber hinaus auf den Handlungsbedarf hin, der zukünftig aus der voraussehbar zunehmenden Frequentierung der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen mit Verkehren vom und zum Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven entstehen wird. Er fordert diesbezüglich, rechtzeitig notwendige Maßnahmen zum Lärmschutz für die betroffenen Wohnquartiere vorzubereiten bzw. umzusetzen. (Beschlossen mit 15 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen).</p> | <p>Ziel der Bedarfsanalyse Bahnlärm unseres Hauses ist u.a. auch eine Überprüfung der Betroffenheiten. Sollten diese sich aufgrund von Mehrverkehren stark negativ entwickeln, aus Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes aber kein Anspruch entstehen, wäre hier zukünftig eine Aufnahme in das Lückenschluss-Programm möglich. Allerdings ist eine zeitnahe Herstellung aller aktuell dort betrachteten Maßnahmen nicht absehbar.</p> | <p>DB Netz AG: Ein gesetzlicher Anspruch eines Betroffenen auf Lärmschutz gegen Schienenverkehr besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und den darauf basierenden Verordnungen nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden (Lärmvorsorge). Darüber hinaus hat der BUND ein Programm zur Lärmsanierung eingerichtet. Leider ist die freiwillige Lärmsanierung in Bremen mittlerweile abgeschlossen und es befinden sich aktuell</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|----------------------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | | <p>keine weiteren Maßnahmen in Planung. Wir können lediglich darauf hinweisen, dass sich unsere Strecken in einem planfestgestellten Zustand befinden und sämtliche Auflagen zum Betrieb eingehalten werden.</p> <p>Durch die Senkung der Auslöseschwellwerte zur Lärmsanierung im Sommer 2020 können neue oder weitere Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung auch in Bremen entstehen.</p> |
| 19 | | Straßenverkehr Tempo 30 | <p>Beschluss aus dem Jahr 2014: Der Beirat sieht sich in seiner Einschätzung der Situation vor Ort durch die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen von Bürger_innen bestätigt und erneuert sein Votum zur Einführung von Tempo 30-Regelungen entsprechend seiner Stellungnahme vom 20.06.2014</p> <p>„Ganztags (24 Stunden) in folgenden Bereichen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Am Hohentorsplatz, Woltmershauser Straße, Friesenwerder 2. Große Sortillenstraße, Friesenwerder, Hohentorstraße 3. Westerstraße, Hohentorstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße 4. Westerstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße, Am Neuen Markt 5. Bürgermeister-Schmid-Straße, Westerstraße, Bürgermeister-Schmid-Brücke 6. Gastfeldstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Kirchweg 7. Friedrich-Ebert-Straße, Neuenlander Straße, Buntentorsteinweg 8. Friedrich-Ebert-Straße, Buntentorsteinweg, Am Deich 9. Wilhelm-Kaisen-Brücke, Am Deich, Martinistraße <p>sowie nachts:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carl-Francke-Straße, Warturmer Heerstraße, Hohentorheerstraße 2. Kornstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Niedersachsendamm“ <p>Darüber hinaus verweist er auf seine parallel abgegebenen Stellungnahmen zum VEP, dem LKW-Führungsnetz, dem FNP und dem LaPro, die jeweils auch den Wunsch nach mehr Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger nicht nur in der Neustadt beinhalten.</p> | | <p>Amt für Straßen und Verkehr: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. *</p> <p>SKUMS Abteilung 5: Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * ÖPNV-Betroffenheit muss beachtet werden. Für einige der genannten Straßen wird innerhalb verschiedener Projekte (z.B. VEP – autofreie Innenstadt) bereits Tempo 30 geprüft.</p> |
| 20 | | Gewerbe | <p>Außerdem bittet der Beirat um Prüfung, durch welche Maßnahmen Anwohner_innen im Umfeld von Verbraucher-Märkten künftig besser vor den aus den Lieferverkehren resultierenden Lärmbelastungen geschützt werden können.</p> | | <p>Gewerbeaufsicht Bremen: In Bauantragsverfahren von Verbrauchermärkten werden</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------------------------------------|----------------------------|--|--|--|
| | | | | | <p>auch Lärm Aspekte berücksichtigt. In der Regel sind Anlieferungen in der kritischen Nachtzeit bis 6 Uhr nicht gestattet bzw. mit weiteren Maßnahmen (Einhausung) verbunden, sofern die Nachtwerte nach TA Lärm nicht eingehalten werden. Auflagen werden in der jeweiligen Genehmigung festgehalten.</p> <p>Lärmbeschwerden sind an die GAA oder die zuständige Bauordnung zu richten. Bei Verstößen gegen Auflagen der Baugenehmigung ist die Bauordnung für Prüfung und Einhaltung zuständig.</p> |
| 21 | Woltmershausen (mehrere Lärmquellen) | Straßenverkehr Autobahn | <p>Beschluss des Beirates Woltmershausen vom 14.12.2020: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (Stand Oktober 2020): Der Beirat Woltmershausen begrüßt, dass die Lärmkartierung 2022 mit einem neuen Berechnungsverfahren erfolgen und ein neuer Lärmaktionsplan entstehen wird.</p> <p>Der Beirat Neustadt bekräftigt seinen Beschluss vom 07.04.2014 zum Lärmaktionsplan (redaktionell unten angefügt) und fordert weiterhin die Umsetzung der dort genannten Maßnahmen.</p> <p>Der Beirat fordert, die Umsetzung der noch offenen Maßnahmen aus dem ersten und dem zweiten Lärmaktionsplan weiter voran zu treiben. Für Woltmershausen sind hier exemplarisch und mit besonderem Handlungsbedarf zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die durch die Autobahn 281 hervorgerufenen Lärmbelastungen, an der Abfahrt Neustädter Hafen / Woltmershausen Beschallung durch Anfahren und Abbremsen an der Erhöhung, so wie auf der gesamten Länge des Bauabschnitts 3/1 bei westlichen Winden insbesondere in anliegenden Wohngebieten und Kleingartenbereichen. • Die nicht umgesetzten Maßnahmen an der Oldenburger Straße (Fahrbahnbelag) | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Hinsichtlich des zukünftigen Ringschlusses der A 281 ist davon auszugehen, dass der nach den gesetzlichen Vorgaben vorzusehende Lärmschutz im Rahmen der Planung und Umsetzung der A 281 durch die DEGES berücksichtigt wird.</p> |
| 22 | | Schienenverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzmaßnahmen der Schienenverkehre für das vordere Woltmershausen an der Bahnlinie • Neu: Schallreflexionen durch Hochbauten Seitdem das Seniorenheim an der Hermann-Ritter-Straße fertig gestellt ist, kommt es zu extremen Schalleinträgen von der Bremen-Oldenburger-Bahn in die Seitenstraßen, wie Eichenstraße, Schillingstraße und Hempenweg durch die Reflexion des Schalls der Bahn. Das ist besonders | <p>Auf Schallreflexionen durch z.B. nur einseitig der Bahnlinie vorhandene Lärmschutzwände wird bereits in Plangenehmigungsverfahren hingewiesen und hochabsorbierende Materialien gefordert. Ob es durch Gebäude zu Schallreflexionen kommt, kann nur eingeschränkt vorab geprüft werden. Auch hier erfolgen vorab hinweise, sofern ein Problem erwartet wird.</p> <p>Ziel der Bedarfsanalyse Bahnlärm unseres Hauses ist u.a. auch eine Überprüfung der Betroffenheiten. Sollten diese sich aufgrund von Mehrverkehren stark negativ entwickeln, aus Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes aber</p> | <p>DB Netz AG: Siehe Nr. 18</p> |

| Nr. | Beirat | Lärm- quelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|------------------------------------|---|--|---|
| | | | <p>nachts auffällig und betrifft auch hier mehr als 400 Einwohner:innen. Für zukünftige Bauten ist Schallschutz an den Fassaden anzubringen.</p> <p>Der Beirat weist darüber hinaus auf den Handlungsbedarf hin, der zukünftig aus der voraussehbar zunehmenden Frequentierung der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen mit Verkehren vom und zum Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven entstehen wird. Er fordert diesbezüglich, rechtzeitig notwendige Maßnahmen zum Lärmschutz für die betroffenen Wohnquartiere vorzubereiten bzw. umzusetzen. (einstimmig).</p> | <p>kein Anspruch entstehen, wäre hier zukünftig eine Aufnahme in ein kommunales Lückenschluss-Programm möglich. Allerdings ist eine zeitnahe Herstellung aller aktuell dort betrachteten Maßnahmen nicht absehbar.</p> | |
| 23 | | Straßenverkehr Autobahn 2014 | <p>Beschluss vom 07.04.2014 zum Lärmaktionsplan: Der Beirat sieht sich in seiner Einschätzung der Situation vor Ort durch die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen von Bürger_innen bestätigt und verweist auf seine Stellungnahme aus dem vergangenen Jahr.</p> <p>„Der Fachausschuss verweist zur Stellungnahme auf die einschlägigen Beirats- und Fachausschuss-Beschlüsse der vergangenen Jahre, im Besonderen zu den</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch die Autobahn 281 hervorgerufenen Lärmbelastungen, <ul style="list-style-type: none"> ○ an der Abfahrt Woltmershausen, v.a. durch Anfahren und Abbremsen an der Erhöhung; ○ auf der gesamten Strecke des Bauabschnitts 3/1 bei westlichen Winden, insbesondere im Wohngebiet Cloppenburger Str./Goldenstedter Weg <u>Vorschlag:</u> Pflanzung weiterer Bäume zwischen Autobahn und Wohnbebauung ○ die absehbare Mehrbelastung nach Fertigstellung der Bauabschnitte 2/2 und 4 | | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Hinsichtlich des zukünftigen Ringschlusses der A 281 ist davon auszugehen, dass der nach den gesetzlichen Vorgaben vorzusehende Lärmschutz im Rahmen der Planung und Umsetzung der A 281 durch die DEGES berücksichtigt wird.</p> |
| 24 | | Straßenverkehr LKW 2014 | <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelästigung durch Maut-Vermeidungsverkehre und Leerfahrten von Container-LKWs; <u>Vorschlag:</u> LKW-Nachtfahrverbot Hermann-Ritter-Str./Hempfenweg/Simon-Bolivar-Str., Herausnahme aus dem LKW-Führungsnetz | | <p>SKUMS Abteilung 5: Das Lkw-Führungsnetz in seiner derzeitigen Ausprägung wurde im Jahr 2015 durch die Bürgerschaft beschlossen. Eine Herausnahme bestehender oder Einbeziehung neuer Strecken zum Lkw-Führungsnetz kann nur durch Änderung des Lkw-Netzes und eine neue Beschlussfassung der Bürgerschaft erfolgen.</p> |
| 25 | | Luftverkehr 2014 | <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelästigung durch Kleinflugzeuge | <p>Aktuell liegen keine Beschwerden aus Woltmershausen vor. Die letzten beiden sind in 2015 und 2019 zu einer Cessna 525 in einer Flughöhe von 7.026 Fuß sowie zu einem Polizeiflug eingegangen.</p> <p>In 2014 lag eine Beschwerdelage eines Anwohners zu Überflügen von Kleinflugzeugen nach Sichtflugregeln über Rablinghausen vor. Vom 02. bis 21.07.2015 fanden vor Ort Messungen der Fluggeräusche statt. In diesem Zeitraum gab es insgesamt 23 korrelierte Fluglärmereignisse mit maximalen Schalldruckpegeln von 67,0 bis 75,4 dB(A) durch Überflüge von meist Rettungshubschraubern sowie von kleinen Propeller-Maschinen.</p> | |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|-----------|----------------------------|---|--|---|
| 26 | | Gewerbe, Hafen 2014 | <ul style="list-style-type: none"> Lärmbelästigung durch Hafenbetrieb <u>Vorschlag:</u> Stärkere Kontrolle durch Gewerbeaufsicht | | Gewerbeaufsicht Bremen: Seehafenumschlagsanlagen fallen nicht unter TA Lärm; derzeit keine Beschwerden |
| 27 | | Schienenverkehr 2014 | <ul style="list-style-type: none"> Lärmbelästigung durch Schienenverkehre <u>Vorschlag:</u> (Beidseitige) Verlängerung der Lärmschutzwand Höhe Warturmer Platz | | DB Netz AG: Siehe Nr. 18 |
| 28 | | Gewerbe 2014 | Außerdem bittet der Beirat um Prüfung, durch welche Maßnahmen Anwohner:innen im Umfeld von Verbraucher-Märkten künftig besser vor den aus den Lieferverkehren resultierenden Lärmbelästigungen geschützt werden können. | | Gewerbeaufsicht Bremen: Siehe Nr. 20 |
| 29 | Horn-Lehe | Straßenverkehr Autobahn | <p>Der Koordinierungsausschuss sowie der Fachausschuss Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe haben sich mit dem Evaluationsbericht zum Lärmaktionsplan beschäftigt und abschließend am 07.12.2020 den folgenden einstimmigen Beschluss gefasst: (redaktionell Punkte 1 und 3 zuständigkeithalber an ASV)</p> <p>1. Der Beirat Horn-Lehe unterstützt den Antrag des Bürgervereins Horn-Lehe, die Lärmsanierung der Sportanlage Fritzewiese/ Berckstraße in den Lärmaktionsplan 3. Stufe aufzunehmen und – in Umsetzung des Selbigen – eine Übereinkunft mit der Straßenbauverwaltung des Bundes zu treffen, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 27 im angrenzenden Bereich der Fritzewiese zu errichten.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 15.10. bis 15.11.2020 fordert der Bürgerverein Horn-Lehe, dass die Lärmsanierung der Fritzewiese/Berckstraße in den Lärmaktionsplan 3. Stufe aufgenommen wird. Wir erwarten, dass dann in Umsetzung des Lärmaktionsplans eine Übereinkunft mit der Straßenbauverwaltung des Bundes getroffen wird, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 27 im angrenzenden Bereich der Fritzewiese zu errichten. Der Lärmschutz soll dort insbesondere die erheblich beeinträchtigte Aufenthaltsqualität auf der Tennisanlage und den dortigen Boulebahnen des Hockey Club Horn verbessern. (Grundstück VR 221 Nr. 2/3 (Teil), 38/8 (Teil); Nutzungsvertrag AZ: 1-341-221-01.050; PK: 5039/18303-1)</p> <p>Der Hockey Club Horn betreibt seit dem Jahr 1973 seine Tennisanlage mit 6 Tennisplätzen auf einem Gelände im östlichen Bereich der Fritzewiese, das an die BAB A27 angrenzt (s. beigefügtes Liegenschaftskataster.) Im Jahr 1994 wurden in dem Bereich außerdem 2 Boulebahnen angelegt. Das Gelände hat die Stadtgemeinde Bremen dem Verein auf Pachtbasis zur Nutzung überlassen.</p> <p>Lärmschutz gegenüber der Autobahn wurde seinerzeit durch Aufschüttung eines Erdwalls hergestellt, der heute jedoch keinen ausreichenden Immissionsschutz mehr gewährleistet, da sich die Verkehrsstärke auf der BAB 27 seit dem Jahr 1975 mehr als verdreifacht hat. Aus der beigefügten Lärmkarte Bremen ist ersichtlich, dass der Bereich der Tennisanlage durch Lärmimmissionen von 65 dB bis über 75 dB belastet ist. Bei der Errichtung von Lärmschutz-</p> | <p>Die Sportanlage Fritzewiese ist kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern ein allgemeines Problem.</p> <p>Die Einwendung dürfte so zu verstehen sein, dass die genannten Sportanlagen vor dem Autobahnlärm geschützt werden sollen.</p> <p>Für Lärmschutz von Sportanlagen und ähnlichem gegenüber Verkehrslärm fehlt eine immissionsschutzrechtliche Grundlage.</p> | <p>Die Autobahn GmbH des Bundes:</p> <p>Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. * Diese Ergebnisse und die Bedeutung der jeweils von einer fiktiven Geschwindigkeitsbeschränkung betroffenen Straße müssen seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einer abschließenden Bewertung bzw. Abwägung zugeführt werden, bevor gegebenenfalls eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit erfolgen kann.</p> |

| Nr. | Beirat | Lärmquelle | Hinweise, Anmerkungen und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern | Anmerkungen SKUMS, Referat 22 | Anmerkungen weiterer Stellen |
|-----|--------|--------------------------------|---|---|--|
| | | | <p>wänden in den 1990er Jahren entlang der BAB 27 wurde der Bereich der Fritzewiese aufgrund der damaligen gesetzlichen Situation nicht lärmgeschützt.</p> <p>3. Ein großes Lärmproblem ist in Horn-Lehe, insbesondere bei Starkwindlagen, die Bundesautobahn A27. Trotz Lärmschutzwänden ist bei nördlichen und östlichen Windlagen der Bereich Lehe (Vorstraßenbereich) bei südlichen und westlichen Winden ist das Wilhelm-Röntgen-Viertel stark betroffen. Der Beirat Horn-Lehe fordert deshalb von den zuständigen senatorischen Stellen, folgenden Modellversuch zur Lärmreduktion für den Autobahnabschnitt zwischen den Abfahrten Bremen-Überseestadt und Bremen-Vahr durchzuführen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 24/7 auf 100km/h. Nach einem Jahr ist die Wirksamkeit dieses Modellversuchs zu überprüfen.</p> | | |
| 30 | | Schienenverkehr | <p>2. Zur Reduzierung von Eisenbahnlärm – wenngleich sich dieser in den letzten Jahren durch technische Lösungen (neue Güterwaggons) bereits deutlich reduziert hat – fordert der Beirat Horn-Lehe die Lärmschutzwand an der Berckstraße, die in Höhe des Tunnels zum Sportverein TV Eiche Horn endet, auf der rechten Seite in Richtung Oberneuland weiterzubauen</p> | <p>Die Wohnbebauung ist im Bereich der Berckstraße nach unserem Kenntnisstand durch eine Lärmsanierungsmaßnahme der Deutschen Bahn geschützt. Lediglich entlang der Sportanlagen ist keine Lärmschutzwand vorhanden. Sportanlagen unter freiem Himmel besitzen keinen Schallschutzanspruch aus der Lärmsanierung. Dieser gilt im Regelfall nur für zum Wohnzwecke dienende Daueraufenthaltsräume.</p> | <p>DB Netz AG: Siehe Nr. 18</p> |
| 31 | | Schienenverkehr Straßenbahn | <p>3. Der Beirat Horn-Lehe fordert zudem von den zuständigen senatorischen Stellen, dass gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG nach technischen Lösungen gesucht wird, die das Quietschen der Straßenbahnen deutlich reduzieren – beispielsweise durch Optimierung der Bremsen oder Nachschleifen der Schienen.</p> | | <p>Bremer Straßenbahn AG: Das Quietschen der Straßenbahnen wird durch den Einbau von „Schallabsorbern“ vermieden. Der Einbau erfolgt sukzessive und wird in 2021 abgeschlossen sein. Die neuen Straßenbahnen sind vom Werk aus mit dem System ausgestattet.</p> |

*: Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung (sowohl Tempo 30 innerorts als auch auf Autobahnen) aus Lärmschutzgründen ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach §45 StVO auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für eine Ausweisung sind je nach Gebietskategorie Überschreitungen der entsprechenden Richtwerte (70 dB(A) – 75 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) – 65 dB(A) in der Nacht) des Beurteilungspegels erforderlich. Zudem muss durch die Maßnahme u.a. eine Pegelreduzierung um mindestens 3 dB (A) erreicht werden. Der Nachweis erfolgt durch Berechnungen nach RLS 19 in einem entsprechenden Lärmgutachten. Die Lärmkartierung kann lediglich als Orientierung bei der Beurteilung der Situation vor Ort dienen. Zuständig für Geschwindigkeitsreduzierungen sind je nach Straßengattung die Autobahngesellschaft (Autobahnen) oder das Amt für Straßen und Verkehr Bremen (kommunale Straßen). Bundesstraßen liegen je nach Straße in der Zuständigkeit von Autobahngesellschaft oder Amt für Straßen und Verkehr.

Umgebungs­lärm in der Stadt­ge­meinde Bremen

Überprüfung
der Lärmaktionspläne 2009 und 2014
gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG

Stand 21. Oktober 2021

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Ausgangslage..... | 3 |
| Grundlagen..... | 4 |
| Ergebnisse und Bewertung der Lärmkartierungen | 7 |
| Maßnahmen | 9 |
| Öffentlichkeitsbeteiligung zur Überprüfung des Lärmaktionsplans | 14 |
| Qualitätssicherung | 15 |
| Empfehlungen | 17 |

Ausgangslage

In den Jahren 2007, 2012 und 2017 wurden Lärmkarten für das Land Bremen anhand von Berechnungen erstellt. In den Folgejahren ab 2008 und ab 2013 wurde jeweils ein Lärmaktionsplan für die Stadtgemeinde Bremen entwickelt. Dies entspricht den gesetzlichen Vorgaben aufgrund der europäischen Umgebungslärmrichtlinie, der §§ 47a bis d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Der letzte Aktionsplan hat den Stand vom 10. Juni 2014 und wurde am 20. Januar 2015 der Stadtbürgerschaft als Senatsvorlage zur Kenntnis gegeben. Gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG ist ein Lärmaktionsplan zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren – das gilt insbesondere, wenn sich bedeutsame Entwicklungen (z.B. erhebliche Verkehrszunahmen) ergeben haben.

Eine Ausnahme stellen die bundeseigenen Strecken der Eisenbahn dar. Diese wurden zunächst vom Eisenbahnbundesamt lückenhaft kartiert und lagen vollständig erst 2009 vor, so dass für diese Lärmquelle keine Vorschläge in den ersten Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Stattdessen wurden nur die Maßnahmen aus der bereits bestehenden Lärmsanierung des Bundes beschrieben.

Als Auslösekriterium für den ersten Lärmaktionsplan galten Werte von 60 dB(A) nachts (22-6 Uhr) und 70 dB(A) über 24 Stunden. Diese Werte wurden für den zweiten Lärmaktionsplan um jeweils 5 dB(A) gesenkt. Außerdem galten im ersten Lärmaktionsplan für Maßnahmen an Straßen 40 betroffene Anwohner:innen mit Lärmwerten von >60 dB(A) nachts oder >70 dB(A) über 24 Stunden, im zweiten Aktionsplan 100 betroffene Anwohner:innen mit Lärmwerten nachts >55 dB(A) als Mindestwert.

| Aktionsplan | Auslöseschwelle 24 h | Auslöseschwelle nachts | Zahl der Betroffenen |
|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 2008/2009 | 70 dB(A) | 60 dB(A) | 40 |
| 2013/2014 | 65 dB(A) | 55 dB(A) | 100 |

Im Rahmen der Aktionspläne wurde jeweils ein Schallschutzfensterprogramm mit einer begrenzten Laufzeit aufgelegt. Die Tabelle zeigt die sich ergebenden Kosten in € und die Umrechnung auf die vom Lärm entlasteten Personen:

| Projekt Schallschutzfenster | Kosten gesamt (in €) | Entlastete | Kosten/Entl. |
|------------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------|
| 2010-2011 | 1.200.000 | 480 | 2.500 |
| 2014-2015 | 850.000 | 300 | 2.833 |

Die Kosten für Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung sind teilweise nicht bekannt. Beispielsweise kann die Verbesserung von Fahrbahnbelägen, die den Straßenverkehrslärm mindern, nicht isoliert betrachtet werden, da auch das Anlegen von Radwegen und weitere gestalterische Maßnahmen einbezogen werden müssen. Einzelne Maßnahmen konnten teilweise durch Mittel des Bundes finanziert werden, so etwa durch das Kommunalinvestitionsprogramm und durch die Städtebauförderung. Auch die Kreditanstalt für Wiederaufbau fördert Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm, z.B. wenn in einem Bebauungsplan der Einbau von Schallschutzfenstern vorgeschrieben wird.

Außerdem wird für einige Straßen ein Umbau, z.T. auch ein Rückbau, geplant, wobei neben der Lärminderung andere Faktoren wie die Aufwertung bestimmter Stadtquartiere eine Rolle spielen.

Für die Haupteisenbahnstrecken wurde in den Jahren 2016 und 2017 eine Bedarfsanalyse zum Bahnlärm erstellt und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft im Dezember 2017 zur Kenntnis gegeben. Diese Bedarfsanalyse stellt eine Ergänzung zum Aktionsplan 2014 dar, da die vorangegangenen Lärmkartierungen des Eisenbahnbundesamtes für die Haupteisenbahnstrecken erst 2009 bzw. 2014 vorlagen und deshalb in den jeweiligen Aktionsplänen der Stadtgemeinde Bremen nicht berücksichtigt werden konnten. Im Rahmen dieser Bedarfsanalyse wurden 11 Cluster anhand einer Lärmkennziffer (LKZ) ausgewählt, wobei als Kriterium ein Lärmwert von nachts >55 dB(A) galt. Dieser Wert entspricht der Auslöseschwelle des Lärmaktionsplans 2013. Für diese Cluster wurden insgesamt 14 Maßnahmen vorgeschlagen, für die anhand des errechneten Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Prioritätenliste aufgestellt wurde.

Grundlagen

1. Allgemeines

Datengrundlage für die Lärmkartierung sind u.a. Verkehrszählungen und Berechnungen. Anhand von Verkehrszählungen wird das Verkehrsmodell weiterentwickelt, das sowohl für die strategische Verkehrsplanung als auch für die Lärminderungsplanung (Aktionsplan) benutzt wird. Da für die Lärmkartierung drei Lärmindizes (Tagzeit 6 bis 18, Abend 18 bis 22, Nachtzeit 22 bis 6 Uhr) benötigt werden, sind die entsprechenden Werte aus den Daten des Verkehrsmodells zu berechnen, da für die meisten Straßen zuverlässige Zählungen nur für den Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr vorliegen. Dabei werden die Straßen in die drei Kategorien Bundesfernstraßen, Sammelstraßen und sonstige Straßen eingeteilt. Die Lärmkarten werden für den 24-Stunden-Mittelwert (Lärmindex L_{DEN} , im Folgenden „Tagwert“) und für den Nachtzeitraum (Lärmindex L_{Night} , 22 bis 6 Uhr, im Folgenden „Nachtwert“) erstellt.

Die bundeseigenen Strecken der Eisenbahn werden vom Eisenbahnbundesamt kartiert. Für die Stadtgemeinde Bremen liegen die entsprechenden Daten und Ergebnisse weitgehend vollständig vor, sodass diese im Rahmen der Lärminderungsplanung (Aktionsplan) grundsätzlich genutzt werden können.

Bei allen Berechnungen wird hinsichtlich der Wetterbedingungen, des Verkehrsgeschehens und des Betriebs bei Industrie- und Hafenanlagen von einem durchschnittlichen Jahr ausgegangen. Besondere Situationen wie Baustellen oder kurzzeitig verändertes Kaufverhalten, die sich auf die Verkehrsströme auswirken können, werden dabei vernachlässigt. Allerdings wird versucht, im Verkehrsmodell auch die Fahrten zu großen Supermärkten und Einkaufszentren realitätsnah oder zumindest statistisch zu erfassen. Das Verkehrsmodell ist daher sehr feingliedrig und enthält allein bei den Hauptverkehrsstraßen 1.230 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von mehr als 200 km. Damit wurden zunächst nur Straßen mit mehr als durchschnittlich 16.000 Kraftfahrzeugen/Tag erfasst. Da in den Lärmkartierung 2007, 2012 und 2017 jedoch alle Straßen mit mehr als durchschnittlich 1.000 Kraftfahrzeugen/Tag in der Stadtgemeinde kartiert wurden, ist die Zahl der Straßen, die in den Berechnungen berücksichtigt sind, um ein Vielfaches größer.

Der für die Stadtgemeinde Bremen verwendete Gebäudebestand umfasst sämtliche Bauten und wird anhand von Laserscandaten alle fünf Jahre überarbeitet. Diese Daten werden mit aggregierten Einwohnermeldedaten des Statistischen Landesamtes zusammengeführt.

Die Zahl der von Lärm betroffenen Schulen, Krankenhäuser und Kindertagesstätten wird nur für den Tagwert L_{DEN} berechnet. Dabei werden gemäß der Umgebungslärmrichtlinie nicht die Einzelgebäude, sondern die Gebäudekomplexe betrachtet. Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie sind nur die Standorte von Schulen und Krankenhäuser zu ermitteln, sodass es sich

um eine statistische Auswertung handelt, welche die Größe der einzelnen Einrichtungen und somit auch die Zahl der Menschen nicht berücksichtigt. Die Kindertagesstätten wurden auf Wunsch des Gesundheitsressorts ermittelt, wobei ein ähnliches statistisches Verfahren wie bei Schulen und Krankenhäusern angewandt wurde.

Die Lärmkartierungen stellen den Istzustand dar. Maßgebend ist also der jeweilige Ausbauzustand und nicht der Bebauungsplan, was bei großflächigen Vorhaben zu gewissen Ungenauigkeiten führen kann.

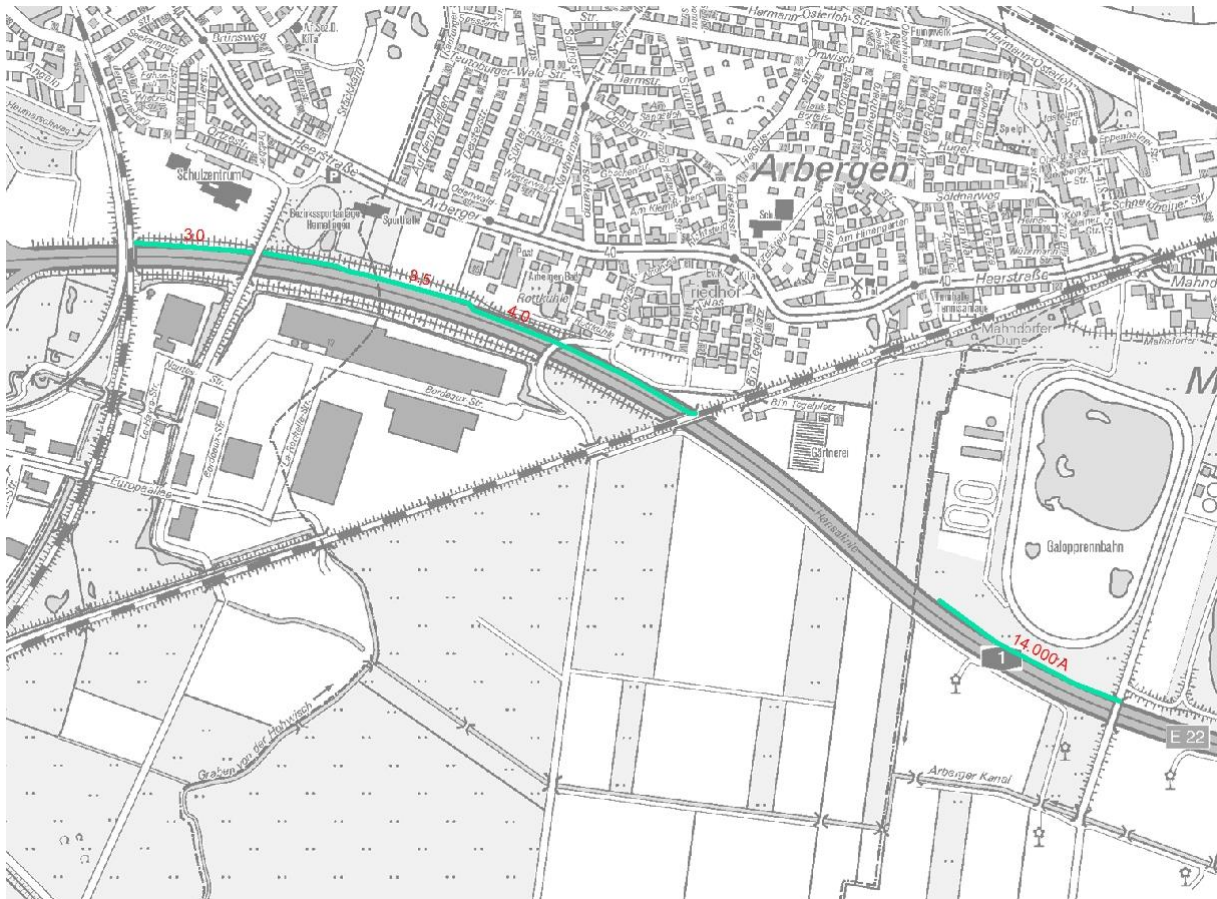
Es wurden Lärmkarten für den Tagwert L_{DEN} und den Nachtwert L_{Night} nach den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie für eine Immissionshöhe von 4 m über Gelände erstellt. Beim Fluglärm wird der gesetzlich vorgeschriebene Rasterabstand von 50 m x 50 m verwendet, bei den anderen Lärmquellen wurden feinere Raster bis hinunter zu 10 m x 10 m eingeführt. Die Zahl der von Lärm betroffenen Menschen wurde mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) ermittelt. Diese Zahl wird als „Einwohner pro Immissionspunkt“ berechnet – unabhängig von der Art des Gebäudes und der vorhandenen passiven Schallschutzmaßnahmen.

Gemäß § 4 Absatz 5 Satz 2 und § 4 Absatz 6 Satz 4 der 34. BImSchV wird die Zahl der Betroffenen und Wohnungen auf 100 gerundet. Dies bedeutet, dass in der Meldung an die EU eine Zahl von 49 oder weniger auf 0 gesetzt wird. Eine Zahl von 50 oder mehr wird auf 100 gesetzt.

Es ist zu beachten, dass bei den meisten Lärmarten eine Verdopplung der Verkehrsmenge einer Erhöhung um 3 dB(A) entspricht. Diese Veränderung ist deutlich hörbar. Eine Veränderung der Verkehrszahl auf einer Straße von 20% bedeutet eine Veränderung des Lärmpegels um etwa 1 dB(A) und ist somit für die Lärmkartierung als relevant anzusehen, auch wenn eine Veränderung des Lärmpegels um diesen Wert von den allermeisten Menschen nicht wahrgenommen wird. Für die Frage, ob Maßnahmen im Aktionsplan zu vereinbaren sind oder ein Aktionsplan aufgestellt werden soll, wurde als Kriterium 2 dB(A) als Mindestwert angesetzt. Das stellt einen gangbaren Kompromiss zwischen den Werten von 1 dB(A) und 3 dB(A) und ihrer jeweiligen Bedeutung für Höreindrücke dar.

Einige Hochstraßen (Brücken) sind in weiten Bereichen beidseitig mit transparenten Lärmschutzwänden ausgestattet. Allerdings wurden solche Lärmschutzwände bei den Lärmkartierungen teilweise nicht berücksichtigt, da nach den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie eine Immissionshöhe von 4 m über Gelände verwendet wird und der Einfluss der Hochstraßen im Höhenbereich von 6 bis 10 m über Gelände liegt. Es gibt rund 240 Lärmschutzbauwerke an den Hauptverkehrsstraßen in der Stadtgemeinde Bremen, davon etwa 200 an den Bundesfernstraßen.

Das folgende Bild aus der Lärmkartierung zeigt exemplarisch Höhe und Verlauf der Lärmschutzwände an der Autobahn BAB 1 südlich des Stadtteils Arbergen:



2. Bremische Spezifika

Neben den Pflichtaufgaben gemäß der 34. BImSchV gibt es spezifische Bremer Umsetzungen:

- die Erfassung der lärmbelasteten Kindertagesstätten
- die Kriterien für Ruhige Gebiete
- die Darstellung von Überschreitungslinien und Immissionspunkten
- die Lärmkartierung ab 45 dB(A)
- Berechnung der Lärmbetroffenen an Hochstraßen in 10 m über Geländehöhe

Die spezifischen Bremer Umsetzungen waren zum Teil Beurteilungsgrundlage für einzelne Maßnahmen in den Aktionsplänen. Beispielsweise wurde für folgende Hochstraßen die Zahl der Lärmbetroffenen in 4 m und in 10 m über Geländehöhe berechnet:

- Breitenweg
- Kurfürstenallee
- Oldenburger Straße
- Richard-Boljahn-Allee

Ergebnisse und Bewertung der Lärmkartierungen

Die Ergebnisse der drei Lärmkartierungen können anhand der Statistiken (Betroffenenzahlen) bewertet werden. Hauptlärmquellen sind demnach die Eisenbahn und der Straßenverkehr. In den Lärmkartierungen wurden die nicht bundeseigenen Schienenstrecken uneinheitlich erfasst: 2007 wurden nur die Strecken der Straßenbahn kartiert. 2012 wurden die Farge-Veegesacker Eisenbahn, deren Betrieb erst am 16. Dezember 2007 aufgenommen worden war, die Straßenbahnen und die Hafeneisenbahnen zusammen kartiert. 2017 wurde die Straßenbahn getrennt von dem übrigen Schienennetz kartiert. Bei der Erfassung der Hafengebiete gab es ebenfalls Änderungen: Der Hafen in Hemelingen wurde erst ab der Lärmkartierung 2012 berücksichtigt.

Bei den Eisenbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen ergeben sich statistische Unterschiede: Vorgegeben durch die Umgebungslärmrichtlinie lag in der ersten Stufe der Lärmkartierung das Kriterium für Hauptverkehrsstraßen bei einer mittleren Anzahl von 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken bei 60.000 Zügen pro Jahr. Seit der zweiten Stufe der Lärmkartierung sind es 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr bei Hauptverkehrsstraßen und 30.000 Züge pro Jahr bei Haupteisenbahnstrecken. Daher sind die entsprechenden Daten für die Jahre 2007 und 2012 nicht vergleichbar. Es sollten deshalb immer die Ergebnisse aus dem Gesamtstraßennetz betrachtet werden.

Die Zahl der von Lärm betroffenen Menschen kann für die Jahre 2007, 2012 und 2017 ansonsten für eine Trendbetrachtung herangezogen werden, da die gleichen Berechnungsverfahren verwendet wurden. Die Zahlen sagen jedoch nichts darüber aus, wie viele Menschen tatsächlich innerhalb ihrer Wohnung von entsprechenden Lärmpegeln betroffen sind, da z.B. Schallschutzfensterprogramme oder Festsetzungen, die in Bebauungsplänen zur Lärmvorsorge getroffen wurden, bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden. Eine statistische Unsicherheit ist also gegeben, die jedoch nichts an der klaren Tendenz der Zahlen ändert.

Hinsichtlich der Darstellung gibt es einige Unterschiede, die keine Auswirkung auf das Ergebnis haben. Mit der Lärmkartierung 2017 wurde zusätzlich zu den 5-dB-Isophonen als Flächen auch die Darstellung der jeweiligen Überschreitungen als 1-dB-Linien, der Immissionspunkte an betroffenen Gebäuden sowie eine Lärmkennziffer (LKZ) für die Straßen vom Ingenieurbüro geliefert. Diese Darstellungen mussten bei den vorhergehenden Kartierungen bei Bedarf nachträglich erarbeitet werden und waren teilweise mit zusätzlichen Kosten (z.B. für die beiden Schallschutzfensterprogramme) verbunden.

Die Zahl der Lärmbetroffenen in der Stadt Bremen (auf 100 gerundet gemäß der Umgebungslärmrichtlinie) stellt sich für die Aktionsplanung vor dem eben dargestellten Hintergrund wie folgt dar:

| Lärmquelle | >65 dB(A) über 24 h | | >55 dB(A) nachts | |
|----------------------------|---------------------|--------|---------------------|--------|
| | 2012 | 2017 | 2012 | 2017 |
| <i>Jahr der Kartierung</i> | | | | |
| Straßen | 24.400 | 22.900 | 25.600 | 23.100 |
| Hauptverkehrsstraßen | 16.000 | 15.600 | 17.500 | 16.700 |
| Eisenbahn ¹ | 11.400 ² | 12.900 | 30.300 ² | 29.600 |
| Schiene ³ | 8.100 | 7.000 | 10.000 | 10.500 |
| Industrie und Häfen | 400 | 700 | 700 | 1.000 |
| Luftverkehr | 100 | 100 | 100 | 0 |

Beim Straßenlärm hat sich die Zahl der Lärmbetroffenen in der Stadt Bremen über die Jahre 2007, 2012 und 2017 nach den Ergebnissen der Lärmkartierung deutlich verringert. Auffällig ist, dass die Verringerung von 2007 bis 2012 am stärksten ist.

| Straßenlärm | >65 dB(A) über 24 h | % | >55 dB(A) nachts | % |
|-------------|---------------------|------|------------------|------|
| 2007 | 29.000 | | 31.400 | |
| | | -16% | | -18% |
| 2012 | 24.400 | | 25.600 | |
| | | -6% | | -10% |
| 2017 | 22.900 | | 23.100 | |

¹ Nur die bundeseigenen Strecken der Bahn.

² Zeitlich verzögerte Kartierung erst 2014.

³ Ohne die bundeseigenen Strecken der Bahn.

Zum Vergleich wurden die Lärmbetroffenen aus den 27 deutschen Städten, die für die erste Lärmkartierung als Ballungsräume mit >250.000 Einwohnern gemeldet worden waren, addiert und miteinander verglichen.

| Straßenlärm | >65 dB(A) über 24 h | % | >55 dB(A) nachts | % |
|--------------------|-------------------------------|----------|----------------------------|----------|
| 2007-2012 | Veränderung | -8% | Veränderung | -4% |

Damit liegen die Veränderungen in der Stadt Bremen im bundesweiten Trend dieser 27 Ballungsräume (Städte >250.000 Einwohnern) und teilweise darüber.

Hinsichtlich des Schienenverkehrslärms ergibt sich folgende zusammengefasste Betrachtung:

| | >65 dB(A) über 24 h | | Veränderung in % | >55 dB(A) nachts | | Veränderung in % |
|---------------|-------------------------------|---------------|-------------------------|----------------------------|---------------|-------------------------|
| | 2012 | 2017 | | 2012 | 2017 | |
| Eisenbahn | 11.400 | 12.900 | 13% | 30.300 | 29.600 | -2% |
| Andere | 8.100 | 7.000 | -14% | 10.000 | 10.500 | 5% |
| Gesamt | 19.500 | 19.900 | 2% | 40.300 | 40.100 | 0% |

Beim Eisenbahnlärm hat sich die Zahl der Lärmbetroffenen in der Stadt Bremen über die Jahre 2012 und 2017 nachts etwas verringert und beim 24-Stunden-Wert erhöht. In der Gesamtbewertung zeigt sich beim Schienenverkehrslärm jedoch nur eine geringe Zunahme der Lärmbelasteten über 24 Stunden um 2%.

Maßnahmen

In diesem Kapitel wird dargestellt, welche Maßnahmen aus den beiden vorherigen Lärmaktionsplänen mit welchem Erfolg für die Lärminderung umgesetzt worden sind und welche Maßnahmen noch offen sind.

1. Erster Lärmaktionsplan

Die Lärmkarten wurden im Herbst/Winter 2007-2008 in den 17 Ortsämtern bzw. in den Beiräten vorgestellt. Diese Vorstellung wurde von einer ausführlichen Presseberichterstattung begleitet. Dabei wurde um Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung in den Ortsteilen gebeten.

Als Auslösekriterium galten im ersten Lärmaktionsplan für Maßnahmen an Straßen 40 betroffene Anwohner:innen mit Lärmwerten von >60 dB(A) nachts oder >70 dB(A) über 24 Stunden. Es wurden Straßenabschnitte in einer Gesamtlänge von rund 70 km als besonders lärmbelastet eingestuft (Hauptverkehrsstraßennetz). Anhand der Zahl der jeweils betroffenen Bürger:innen wurden an rund 50 Straßen bzw. Straßenabschnitten mögliche Maßnahmen zur Lärminderung untersucht. Einer weitergehenden Bewertung wurden diejenigen Maßnahmen unterzogen, für die eine Reduzierung der Betroffenenzahlen um mindestens 50% prognostiziert wurde.

1.1 Umgesetzte Maßnahmen

Aus dem ersten Programm zur Förderung von Schallschutzfenstern, für das die Antragsfrist am 30.09.2011 auslief, flossen 1,2 Millionen Euro ab, es wurden etwa 480 Lärmbetroffene entlastet. Kriterium für die Förderung war ein Außenpegel am Wohngebäude von >60 dB(A) nachts bzw. >70 dB(A) über 24 Stunden durch den Straßenverkehr (ohne Straßenbahn).

Es wurden verschiedene Maßnahmen an einzelnen Straßen durchgeführt, von denen im Folgenden nur die mit den meisten Entlasteten aufgeführt sind; die Nummer in der ersten Spalte bezieht sich auf die Meldung an die EU:

| EU-Nr. | Straße | Maßnahme | Zahl der Entlasteten nachts >60dB(A) |
|-----------|-------------------|---|--------------------------------------|
| 2.1 | A 27 | Tempo 120 km/h | 35 |
| 16.2 | Carl-Francke-Str. | Entlastung durch Bau der A 281 | 19 |
| 16.3 | Neuenlander Str. | Entlastung durch Bau der A 281 | 242 |
| 23.3-23.5 | A 1 | Modellversuch Tempo 100 km/h zwischen Hemelingen und Arsten | |
| 52 | Dillener Str. | Umgehung durch Bau der B 74 | 44 |
| 52 | Wartburgstr. | Ersatz von Pflaster gegen Asphalt | 27 |

Parallel zur Neuenlander Straße wurde mit dem Bau der Autobahn A 281 eine Entlastung geschaffen. In der Prognose sinken dadurch die Verkehrszahlen auf der Neuenlander Straße etwa auf ein Viertel, was einer Lärmentlastung um 6 dB(A) entspricht. Seit April 2008 gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf den Autobahnen in Bremen, wodurch nachts >60 dB(A) rund 770 Menschen entlastet wurden.

Im innerstädtischen Bereich und mit zeitlicher Verzögerung wurden außerdem folgende Maßnahmen durchgeführt:

| EU-Nr. | Straße | Maßnahme | Zahl der Entlasteten (>60 dB(A) nachts) |
|--------|--|---|---|
| 51 | Am Wall, von Doventor bis Altenwall | z.T. 30 km/h, Ersatz von Pflaster gegen Asphalt | 54 |
| 31 | Bismarckstraße, von Schwachhauser Heerstraße bis St.-Jürgen-Straße | 30 km/h | 180 |
| 50 | Breitenweg, von Utbremer Straße bis Rembertiring | Tags und nachts 50 km/h statt 60 km/h auf der Hochstraße | (siehe Erläuterung) |
| 50 | Falkenstraße | Ersatz von Pflaster gegen Asphalt bei 50 km/h in Kombination mit der o.a. Maßnahme Breitenweg | 124 |

1.2 Nicht umgesetzte Maßnahmen

Aus dem ersten Aktionsplan blieben zwei Maßnahmen offen, bei denen der Austausch des Fahrbahnbelages (Asphalt statt Pflaster) auf zwei Straßen vorgesehen war. Die Prioritätensetzung erfolgte anhand einer längeren Liste von rund 155 Maßnahmen und richtete sich sowohl nach der Zahl der Lärmbetroffenen und Entlasteten als auch nach der Bedeutung der einzelnen Straßen im Verkehrsnetz. Die Zahl der Entlasteten wurde für alle Auslösekriterien (60 dB(A) nachts, 70 dB(A) über 24 Stunden, 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) über 24 Stunden) berechnet. Beim Steffensweg erreichte unter allen geprüften Maßnahmen der Austausch des Fahrbahnbelages mit 1.240 Entlasteten bei >2 dB Lärminderung über 24 Stunden den höchsten Wert. Die anderen Zahlen sind in der folgenden Tabelle zu entnehmen:

| EU-Nr. | Projekt | Länge | Betroffene, dB(A) nachts >60 | Kosten gesamt (in €) | Entlastete >2 dB(A) nachts | Entlastete ab 60 dB(A) nachts |
|--------|-------------|-------|------------------------------|----------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 6.1 | Steffensweg | 990 m | 120 | 3.600.000 | 1.096 | 74 |
| 6.1 | Lange Reihe | 790 m | 46 | 3.000.000 | 406 | 41 |

Mangels Finanzierung wurden diese beiden Maßnahmen mit einem geschätzten Gesamtvolumen von 6,6 Millionen Euro nicht umgesetzt, sondern es wurde als Alternative eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingeführt, wodurch rechnerisch eine rund 50%ige Entlastung beim Lärm erfolgte.

Da in Bremen bereits auf 70% der Stadtstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet war, wurde eine Ausweitung dieser Maßnahmen zurückgestellt. So können z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark befahrenen Straßen zu einer Verlagerung des Verkehrs und zu einer Lärmbelastung in anderen Gebieten führen.

Die vorgeschlagene Errichtung einer Schallschutzwand in der Pfalzburger Straße zwischen Malerstraße und der Einmündung An der Grenzappel auf einer Gesamtlänge von 860 Metern wurde nach einer Bürgerbeteiligung im Jahr 2010 nicht durchgeführt.

Insgesamt zog sich die Umsetzung aller Maßnahmen bis in das Jahr 2012 hinein, wobei nachts >60 dB(A) rein rechnerisch rund 2230 Menschen entlastet wurden.

2. Zweiter Lärmaktionsplan

Für den zweiten Lärmaktionsplan, der 2014 beschlossen wurde, waren rund 80 Straßen bzw. Straßenabschnitte in der Stadt Bremen mit einer Gesamtlänge von 150 km untersucht worden, und es wurden Maßnahmen für rund 30 Straßen bzw. Straßenabschnitte vorgeschlagen. Auf dieser Grundlage wurde eine Prioritätenliste für die Stadtgemeinde Bremen entwickelt, die sowohl Prüfaufträge als auch konkrete Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) im Hinblick auf die Lärminderung enthielt.

2.1 Umgesetzte Maßnahmen

Im zweiten Förderprogramm für Schallschutzfenster, das bis 30.06.2015 lief, wurden 850.000 Euro Fördermittel vergeben und rund 300 Betroffene entlastet. Zur Ermittlung der Förderfähigkeit wurde eine Gesamtberechnung aus Straßen- und Schienenlärm (einschließlich Eisenbahnlärm) vorgenommen, wobei ein Lärmpegel von >55 dB(A) nachts bzw. >65 dB(A) über 24 Stunden als Auslöseschwelle galt.

Es konnte zwischenzeitlich ein teilweiser Austausch des Fahrbahnbelages im Steffensweg auf einer Länge von 60 m erfolgen, so dass sich die Zahl der Lärmbetroffenen dort etwas verringert hat.

Weitere Maßnahmen konnten z.T. in Kombination mit dem Fonds „Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen“ erfolgen, bei dem auch Lärminderungsmaßnahmen an Straßen berücksichtigt werden konnten. Die im Aktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei nicht immer deckungsgleich.

2.2 Bislang nicht umgesetzte Maßnahmen

Für den zweiten Aktionsplan hat die Verkehrsabteilung verschiedene Szenarien bei einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h berechnet. Parallel dazu wurde ein Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt, der ein Szenario bis 2025 und verschiedene Varianten berechnet sowie Vorschläge zur Evaluation enthält. Die Umsetzung dieser und weiterer Maßnahmen ist teilweise noch offen und soll mit städtebaulichen Planungen abgestimmt werden. Dazu gehört auch Lärmschutz an der Oldenburger Straße, der im Hinblick auf zukünftige Wohnbebauung vorgesehen ist. Eine entsprechende Prioritätenliste wurde mangels Vergleichbarkeit bisher nicht erstellt. So lassen sich beispielsweise die einmaligen Kosten für den Austausch eines Fahrbahnbelages nicht ohne weiteres mit den laufenden Aufwendungen für die Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vergleichen.

Die Maßnahmen Steffensweg und Lange Reihe wurden mit den abgesenkten Auslöseschwellenwerten neu berechnet, sodass sich nunmehr folgende Daten ergeben:

| Projekt | Länge | Betroffene, dB(A) nachts >55 | Kosten gesamt (in €) | Entlastete >2 dB nachts | Entlastete ab 55 dB nachts |
|-------------|-------|------------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------------|
| Steffensweg | 990 m | 442 | 3.600.000 | 1.030 | 330 |
| Lange Reihe | 790 m | 175 | 3.000.000 | 406 | 144 |

Nach Auskunft des Amtes für Straßen und Verkehr und hanseWasser Bremen ist eine Kanalsanierung im Steffensweg ab dem ersten Quartal 2022 geplant. Im Rahmen dieser Maßnahme soll eine Fahrbahnsanierung erfolgen, durch die die Zahl der Betroffenen weiter gesenkt werden dürfte. Die Straße Lange Reihe soll im Zuge der Planungen zur Radpremiumroute D15 umgestaltet werden, was ebenfalls mit einem teilweisen Belagwechsel verbunden ist.

3. Bedarfsanalyse Bahnlärm

Die Bedarfsanalyse Bahnlärm wurde nach dem Beschluss des zweiten Lärmaktionsplans erstellt und zeigt auf, welche Lücken noch im Schutz gegen den Lärm von den Bahnstrecken bestehen. Diese Lücken werden bisher nicht vom Lärmsanierungsprogramm des Bundes erfasst und sollen mittels eines kommunalen Lärmsanierungsprogramms geschlossen werden.

Aufgrund der Bedarfsanalyse zum Bahnlärm wurde eine Prioritätenliste von 14 Maßnahmen erarbeitet. Dabei wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) anhand der Zahl der Betroffenen und weiterer Faktoren berechnet. Die Berechnung entspricht der Vorgehensweise beim Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn. Die Ergebnisse der NKV-Berechnung dienen dazu, eine Prioritätenliste zu erstellen.

Aus der Prioritätenliste der Bedarfsanalyse zum Bahnlärm sind als Beispiel die Maßnahmen im Rangplatz 1 bis 3 aufgeführt. Für den Rangplatz 1 an der Grönlandstraße in Bremen Burg-Grambke wurden bereits erste Mittel eingeworben und verschiedene Standorte und Bauarten einer Lärmschutzwand geprüft, damit eine kurzfristige Umsetzung möglich ist.

| Minderung in dB(A) | Betroffene >55 dB(A) nachts | Entlastete >55 dB(A) nachts | NKV | Kosten (in Euro) | Rang | Kosten/Entl. |
|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|------|------------------|------|--------------|
| 10 | 258 | 109 | 10,4 | 336.200 | 1 | 3.082 |
| 8 | 272 | 19 | 7,1 | 425.300 | 2 | 22.368 |
| 8 | 189 | 119 | 5,5 | 379.500 | 3 | 3.185 |

Im Gegensatz zu den Maßnahmen bei Straßen sind für die Bahnstrecken keine Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgeschlagen worden, weil das Land Bremen hierauf keinen Einfluss hat.

4. Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans

Zu den Lärmproblemen in einem städtischen Ballungsgebiet zählt auch der Stop-and-Go-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen. Die Qualität des Verkehrsflusses wird gemäß der Umgebungslärmrichtlinie nicht erfasst, stellt aber eine Belästigung für die Bewohner:innen dar. Seit Ende des Jahres 2006 wurde die 2. Stufe des Projektes „Grüne Welle“ durchgeführt. Im Lkw-Führungsnetz wurde seit 2006 der Innenstadtbereich als „Grüne Zone“ ausgewiesen.

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält weitere Maßnahmen, die auch lärmindernde Wirkungen haben können. Hier wird auf die entsprechenden Berichte zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans verwiesen.

5. Sonstige bremische Maßnahmen

In enger Zusammenarbeit mit der Aufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms wurden Ruhige Gebiete ausgewiesen. Diese wurden aufgrund der Lärmkartierung der ersten Stufe ermittelt. Konkrete Maßnahmen wurden dazu nicht erarbeitet. Zusammen mit der Stadtentwicklung und dem Verkehrsentwicklungsplan wird das strategische Ziel verfolgt, unnötige Verkehre durch aufeinander abgestimmte Planungen zu vermeiden.⁴

Die BSAG hat seit 2014 verschiedene Maßnahmen gegen das Kurvenquietschen und andere Lärmbelästigungen bei Straßenbahnen erprobt. Dabei wurden zunächst technische Anleitungen für das Fahrpersonal erstellt, um z.B. in den Sommermonaten die Lüftergeräusche der Fahrzeuge zu reduzieren. Es wurden 30 Fahrzeuge mit einer Schmieranlage ausgestattet. Ab Januar 2015 wurde das Kurvenschmieren programmgesteuert anhand der Anzahl der eingegangenen Beschwerden. In den Berechnungen der 16. BImSchV wird für Kurven ein Zuschlag von 4 dB(A) gegeben. Mittelfristig sollen alle Schienenfahrzeuge mit Radabsorbieren ausgestattet werden. Die Lärmreduzierung an der Quelle kann dadurch bis zu 10 dB(A) betragen. Es ist vereinbart worden, regelmäßige Gespräche zum Thema Lärm mit der BSAG zu führen. Die Inbetriebnahme eines neuen, leiseren Straßenbahntyps sowie der vermehrte Einsatz von Elektrobussen wird sich zukünftig positiv auswirken.

Auch anlassbezogen werden immer wieder Projekte in der Stadt Bremen durchgeführt, die das Ziel haben, die aktuelle Problemsituation zu identifizieren und Maßnahmen im Hinblick auf eine Reduzierung von Lärmbetroffenen zu ergreifen. Beispielhaft können hier die für

⁴ Aktionsplan zur Lärmreduzierung, Stadt Bremen - Stand 10.06.2014 - Seite 77

Ende 2020 geplanten Projekte Dauerlärmmessung im Industriehafen Bremen und Erschütterungsmessungen ausgehend vom Bahnbetrieb in Gebäuden der Stolzenauer Straße genannt werden. Basierend auf den Ergebnissen der Lärmmessung im Industriehafen wurde Mitte 2021 ein Runder Tisch gegründet, welcher Lösungen auch im Hinblick auf Lärm in der Umgebung des Industriehafens entwickeln soll.

6. Maßnahmen des Bundes

Unabhängig vom Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ab dem Haushaltsjahr 2010 die Auslöseschwellen für das Lärmsanierungsprogramm an Bundesstraßen und -autobahnen um 3 dB abgesenkt. Demzufolge ergab sich eine Neuberechnung insbesondere für die Bundesautobahnen (BAB) im Land Bremen. 2012 wurde auf dieser Grundlage die Errichtung einer 830 m langen und 5 m hohen Lärmschutzwand an der BAB 1 zwischen den Anschlussstellen Hemelingen und Up-husen genehmigt und durchgeführt.

Seit 2016 gelten auch für das Lärmsanierungsprogramm der Bahn an den bundeseigenen Strecken um 3 dB niedrigere Auslöseschwellen. Zusammen mit dem Wegfall des sogenannten Schienenbonus von 5 dB(A) wurde dieser Wert um insgesamt 8 dB(A) reduziert. Daher hat die DB Netz AG das Gesamtkonzept überarbeitet. Bei den Maßnahmen aufgrund der Bedarfsanalyse zum Bahnlärm können sich daher noch Änderungen ergeben.

Im Juli 2020 wurde bekannt, dass die Werte der Lärmsanierung zukünftig um weitere 3 dB gesenkt werden. Für Bundesstraßen und -autobahnen gilt diese Regelung ab dem 01.08.2020, für den Schienenverkehr voraussichtlich ab 2022. Auch diese Absenkung könnte Einfluss auf Lärmschutzmaßnahmen in der Stadt Bremen haben. Laut Auskunft der Deutschen Bahn wurden alle Lärmsanierungsmaßnahmen nach den alten Auslösewerten abgeschlossen.

Öffentlichkeitsbeteiligung zur Überprüfung des Lärmaktionsplans

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 15.10.2020 bis zum 15.11.2020 zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beteiligt. Grundlage der Beteiligung war der erste Entwurf dieses Überprüfungsberichtes sowie die Lärmkarten und Lärmaktionspläne der vorherigen Stufen. Zudem erfolgte vom 09.11.2020 bis zum 04.12.2020 eine Beteiligung der Ortsämter und Beiräte. Die Beteiligung erfolgte in beiden Fällen über die Bereitstellung der Unterlagen auf der Homepage <https://www.bauumwelt.bremen.de/info/laermaktionsplan>. Dort wurden Möglichkeiten der Kontaktaufnahme per Kontaktformular, E-Mail als auch postalisch genannt. Die Ortsämter wurden zudem per E-Mail um Stellungnahme gebeten.

Insgesamt gingen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung inkl. Beiratsbeteiligung 131 Eingaben ein, wobei diese ausschließlich digital erfolgten. Da teilweise mehrere Lärmquellen innerhalb einer Eingabe genannt wurden, erhöhte sich die Anzahl auf 166 Hinweise und Anregungen. Diese gliedern sich in die Kategorien Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Gewerbelärm, Flugverkehrslärm und sonstigen Lärm. Mit etwa 66 % der Eingaben wurde Straßenverkehrslärm als Hauptproblem identifiziert. Details der Beteiligung können dem im Anhang befindlichen Bericht der Öffentlichkeitsbeteiligung entnommen werden. Dort sind ebenso alle Eingaben mit zugehörigen Antworten oder weiteren Informationen einsehbar.

Eine wichtige Erkenntnis der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist, dass Lärm im Umfeld von Autobahnen und Bundesstraßen oft in deutlich weiterer Entfernung negativ wahrgenommen wird, als es die Ergebnisse der Lärmkartierungen mit ihren Pegelbändern zeigen können. Maßnahmen lassen sich aus den Eingaben dagegen für diesen Lärmaktionsplan wenige ableiten. Dies liegt einerseits daran, dass viele Straßen und Schienenwege entsprechend der Gesetzgebung bereits mit Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art ausgestattet

sind. Erst Änderungen in der Gesetzgebung auf Bundesebene, wie z.B. die erfolgte Senkung der Schwelle zur Lärmsanierung, können positive Wirkungen haben. Andererseits bestehen sehr hohe Schwellen z.B. bei der Ausweisung von Tempolimits aus Lärmschutzgründen. Aus anderen Gründen wurden und werden aber auch weiterhin Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen.

Viele der Eingaben betrafen Themen, die sich nicht über den Lärmaktionsplan regeln lassen. Auch hier wurde durch z.B. Sensibilisierung der Polizeibehörden nach einer Lösung gesucht. Andere Probleme wie Straßen- oder Kanalschäden konnten aufgrund der Mitwirkung der Bürger:innen bereits behoben werden. Auch wenn keine neuen konkreten Maßnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Lärmaktionsplan übernommen wurden, so konnten doch einige Probleme kurzfristig gelöst werden und auf vorhandene Planungen hingewiesen werden.

Die pandemiebedingt eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung 2020 hat gezeigt, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung der vierten Stufe eine deutlich ausführlichere und mehrstufige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nötig ist. Die jetzige Beteiligung hat ebenso gezeigt, dass zukünftige Onlinebeteiligungen sinnvollerweise auch mit einer interaktiven Karte umgesetzt werden könnten, um Lärmhotspots zu identifizieren sowie den Bürger:innen durch zusätzliche Fragebögen die Beteiligung erleichtert werden könnte.

Qualitätssicherung

In den Zeiträumen zwischen der Datenerhebung und der Kartierung sowie der Veröffentlichung der Daten wurden verschiedene Methoden zur Qualitätssicherung durchgeführt und im Laufe der Jahre weiterentwickelt. Die Qualitätssicherung bezieht sich sowohl auf die Daten, die für die Lärmkartierung verwendet wurden, als auch auf die Daten zur Beurteilung einzelner Maßnahmen. Zu unterscheiden sind dabei systematische Analysen und Stichproben.

Bei den systematischen Analysen werden zum Beispiel Gebäudehöhen oder Verkehrsmengen von Hauptverkehrsstraßen untersucht. In den Stichproben werden Fälle untersucht, die mit bestimmten Maßnahmen zur Lärminderung, einzelnen Veränderungen in der Bau- und Verkehrsstruktur oder mit Beschwerden von Lärmbetroffenen zusammenhängen.

So wurden alle Hauptverkehrsstraßen gemäß der ersten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie systematisch und in einzelnen Straßenabschnitten stichprobenweise geprüft. Für Straßen mit mehr als durchschnittlich 16.000 Kraftfahrzeugen/Tag beträgt die ermittelte Fehlerquote <1%. Bei der Umrechnung der drei Lärmindizes für die Lärmkartierung 2017 wurde bei 1.227 Datensätzen nur zwei Fehler gefunden. Die Zahl der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betriebenen Zählstellen an den Bundesfernstraßen in Bremen und am Stadtrand hat sich 2015 auf sieben erhöht, sodass die Ergebnisse einen besseren Langzeitvergleich ermöglichen. Insbesondere können dadurch saisonale Schwankungen und verzerrende Effekte durch länger bestehende Baustellen besser ausgeglichen werden.

Das Verkehrsmodell wurde im Laufe der Jahre den Anforderungen aus Luftreinhaltung und Lärminderung angepasst. Zwar unterscheiden sich die Kategorien bezüglich der Straßen im Verkehrsmodell von der Umgebungslärmrichtlinie, da zum Beispiel auch der Verkehrsfluss (Straßenkreuzungen, Staubbildung zur Hauptverkehrszeit) betrachtet werden soll, der gemäß den europäischen Vorgaben bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt wird. Für die Qualitätssicherung der Aktionsplanung spielen diese Informationen jedoch eine Rolle, da bei der Umsetzung nochmals nach der in Deutschland rechtsverbindlichen RLS-90 gerechnet wird, die z.B. an Straßenkreuzungen und einen Zuschlag vorsieht. Weiterhin können für die Lärminderungsmaßnahmen wichtige Informationen wie Einbahnstraßen, Lkw-Anteile und Geschwindigkeitsbegrenzungen aus dem Verkehrsmodell abgelesen werden.

Da nach den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie eine Immissionshöhe von 4 m über Gelände verwendet wird, können Abweichungen bei sehr niedrigen Gebäuden (Garagen, Flachbauten) und bei Hochhäusern grundsätzlich vernachlässigt werden. Jedoch wäre bei höheren Gebäuden die Reflektion zu berücksichtigen. Zu den Gebäudeoberflächen liegen bisher keine Informationen vor, und somit können Unterschiede etwa zwischen Glas und Mauerwerk nicht betrachtet werden; dementsprechend sind solche Details bei den Berechnungen nicht berücksichtigt worden. Die bisherigen Gebäudedaten enthalten nur die Grundrisse der Häuser und keine Gebäudeformen. So liegen keine Informationen darüber vor, welche einstöckigen Wohngebäude Flachdächer oder andere Dachformen haben. Dagegen gibt es bei den Lärmschutzwänden teilweise sehr differenzierte Angaben. Bei Lärmschutzwällen ist zu berücksichtigen, dass diese im Laufe der Zeit durch Absackung und Verdichtung an Höhe verlieren können und deshalb zu überprüfen sind. Diese Prüfung wird in der Regel vom Amt für Straßen und Verkehr vorgenommen.

In der Lärmkartierung 2017 wurde bei Krankenhäusern, Schulen und Kindergärten der Gebäudekomplex anhand des Straßennamens mit einem maximalen Suchradius von 500 m bestimmt. Auf diese Weise wurden rund 1.000 Gebäudekomplexe überprüft. Sofern die Anzahl der Einzelgebäude ermittelt wird, kommt es zu anderen Ergebnissen. Dabei ergaben sich geringfügige Differenzen bei der Zahl der von Fluglärm betroffenen Schulen: Während die Statistik aufgrund der Lärmkartierung 2017 nach Berechnungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamts Hildesheim 18 Schulen ausweist, sind es laut der Firma Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund, 20 Schulen im Lärmpegelbereich 55-65 dB am Tage. Infolge der wachsenden Zahl von privaten Einrichtungen wird die Erfassung immer schwieriger. Allerdings spielt dieser Themenbereich bisher weder in Bremen noch in anderen Bundesländern eine maßgebliche Rolle.

Die Daten des Gebäudemodells hatten in Bezug auf die bewohnten Bereiche nicht dieselbe Aktualität wie die adressbezogenen Einwohnerzahlen, so dass es Differenzen bei der Zusammenführung gibt. Diese Differenzen lagen 2012 bei nur 1,4% und 2007 bei nur 0,3%, so dass von einer hohen Zuverlässigkeit des Modells ausgegangen werden kann. Ferner zeigt die gemäß der Umgebungslärmrichtlinie vorgenommene Rundung bei der Zahl der Betroffenen auf 100 große Sprünge bei einigen Lärmarten – insbesondere beim Fluglärm. Dieser Eindruck einer großen Ungenauigkeit kann vermieden werden, indem die Rundung stattdessen auf jeweils 10 erfolgt.

Die Lärmkarten wurden – außer beim Fluglärm – 2007 in einem Rasterabstand von 25 m x 25 m erstellt, in den Kartierungen 2012 und 2017 wurde das Raster auf 10 m x 10 m verkleinert. Durch das feinere Raster lassen sich mögliche Veränderungen durch die einzelnen Maßnahmen der Aktionspläne nachvollziehen. Beim Fluglärm würde sich aufgrund der Entfernung zwischen der Lärmquelle (einzelne Flugzeuge) und dem Immissionsort (betroffene Einwohner) keine größere Genauigkeit durch ein feineres Raster ergeben. Jedoch spielen die beschriebenen Unvollständigkeiten und Qualitätsunterschiede vor dem Hintergrund einer strategischen Lärmkartierung keine maßgebliche Rolle, sondern es sind die genaueren Daten im Einzelfall bei den Maßnahmen im Aktionsplan zu prüfen.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass für verkehrsrechtliche Anordnungen wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen zusätzlich eine Berechnung nach RLS-90 bzw. zukünftig RLS-19 erfolgen muss. Dadurch kann es zu anderen Ergebnissen als bei der Berechnung nach der Umgebungslärmrichtlinie kommen.

Für eine strategische Lärmkartierung sind die beschriebenen Unvollständigkeiten und Qualitätsunterschiede von keiner großen Relevanz vor dem Hintergrund der Frage, ob eine dritte Lärmaktionsplanung durchzuführen ist. Sie sind so gering, dass sie mit Blick auf bedeutsame Entwicklungen zu vernachlässigen sind.

Empfehlungen

Da sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 gegenüber den Lärmkartierungen 2007 und 2012 keine bedeutsamen Entwicklungen ergeben haben (z.B. keine signifikante Zunahme an Lärmbetroffenen, keine erhebliche Veränderung von Verkehrsströmen) und einzelne Projekte wie der Lückenschluss an Bahnlinien unabhängig vom Lärmaktionsplan bereits gestartet wurden wird davon abgesehen, eine dritte Lärmaktionsplanung zur Lärmkartierung 2017 durchzuführen. Die bereits bevorstehende Lärmkartierung 2022 wird mit einem neuen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) erfolgen, was zur Folge hat, dass zur vierten Stufe auch ein neuer Lärmaktionsplan entstehen wird. Die Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung helfen dabei, die Lärmkartierung 2022 ggf. über die Pflichten der Gesetzgebung hinaus durchzuführen und die kommende Lärmaktionsplanung zu optimieren.

Vielmehr soll der Fokus aktuell auf die Umsetzung der noch offenen Maßnahmen aus dem ersten und dem zweiten Lärmaktionsplan gelegt werden. Dies betrifft vor allem die Sanierungen Steffensweg und Lange Reihe. Da in der Entlastung von Bahnlärm ein hohes Potenzial liegt, wie die Bedarfsanalyse Bahnlärm gezeigt hat, soll hier ein Schwerpunkt für die kommenden Haushaltsjahre gelegt werden.